

12.8½ hrs.

**MESSAGE FROM RAJYA SABHA SECRETARY:** Sir, I have to report the following message received from the Secretary of Rajya Sabha:—

"In accordance with the provisions of sub-rule (6) of rule 186 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in the Rajya Sabha, I am directed to return herewith the Appropriation (Vote on Account) Bill, 1973, which was passed by the Lok Sabha at its sitting held on the 14th March, 1973, and transmitted to the Rajya Sabha for its recommendation and to state that this House has no recommendations to make to the Lok Sabha in regard to the said Bill"

13.09 hrs.

**COMMITTEE ON THE WELFARE OF SCHEDULED CASTES AND SCHEDULED TRIBES**

**FIFTEENTH REPORT**

**SHRI BUTA SINGH (Rupar):** I beg to present the Fifteenth Report (Hindi and English versions) of the Committee on the Welfare of Scheduled Castes and Scheduled Tribes on the Ministry of Finance (Department of Revenue and Insurance)-Reservations for, and Employment of, Scheduled Castes and Scheduled Tribes in the Life Insurance Corporation of India and facilities/concessions provided to Scheduled Castes and Scheduled Tribes by the Life Insurance Corporation of India.

13.9½ hrs.

**RE. DIFFICULTIES OF WEAVERS OF MADHUBANI, BIHAR**

**SHRI JAGANNATH MISHRA (Madhubani):** There are more than 25 000 families of weavers in the district of Madhubani, Bihar and their only means of livelihood is weaving.

They are landless and naturally, they are very poor and because of the sky-touching prices of the yarn and other raw materials, they are forced to remain unemployed so much so that they have grown disgusted and annoyed. They have been forced to leave their State and go to Bombay and elsewhere in search of jobs. They are just on the verge of starvation and I would therefore request Government to make a statement so that something concrete or solid is done to ameliorate their difficulties. Thank you

**THE MINISTER OF COMMERCE (PROF. D P CHATOPADHYAYA):** We have already announced on the 9th of February before this honourable House about the policy to alleviate the sufferings and grievances of these persons, which were referred to by the hon. Member. In the meanwhile, Sir rules and regulations have been framed and the State Governments also have been suitably instructed to see that the allotted yarn gets lifted up by them and delivered to the weavers concerned. We have, therefore, done our best. Sir, and it is now for the State Governments to do the needful.

13.13 hrs.

**DEMANDS FOR GRANTS (RAILWAYS), 1973-74—contd**

श्री लक्ष्मण राय (फिलौर) रेलवे मिनिस्ट्री की डिमान्डज पर मैं कल बोल रहा था। तब मैंने कुछ बातों का जिक्र किया था। आज मैं ग्रेड यू-ड कास्ट और ट्राइबज की रिजर्वेशन के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। उनके बारे में हमें बहुत सी कम्प्लेंट्स मिलती हैं। मैं चाहता हूँ कि रेलवे मिनिसटर पेपर मंगाकर देखें कि ग्रेड 1, ग्रेड 2 और ग्रेड 3 में कितने ये लोग हैं? उनके साथ बहुत बेइजाफी और डिमकमिनेशन हो रहा है। उनकी सर्विस का कोई न कोई बहाना बनाकर टर्मिनेट कर दिया जाता है। मिनिसटर साहब भी इस तरह की बातों की तरफ ध्यान नहीं

[ श्री साधू राम ]

देते हैं। वहाँ अफसरवाही चलती है। रेलवे के जो भी जोड़ हैं उनको जिन लोगों ने देखा है और जिन्होंने जनरल मैनेजर्स को मिलने और उनसे बात करने की कोशिश की है वे आपको बताएंगे कि जनरल मैनेजर बात तक करने के लिए तैयार नहीं होते हैं। इस तरह का शासन डेमोक्रेसी में कोई पसन्द नहीं कर सकता है। गरीब लोगों के साथ इस तरह की बेइयाफी नहीं होनी चाहिए। अगर सर्विस में जो है उनकी फिगरें मांगी जाती हैं तो सफाई मजदूरों की तो फिगरें दे दी जाती हैं और उनका परसेटेज बना दिया जाता है लेकिन ऊपर के ग्रेड के जो लोग हैं उनकी नहीं बताई जाती है। यह बहुत गलत बात है। आप इस पर ध्यान दें और इन लोगों के साथ हो रही बेइयाफी को आप दूर करें।

जो डिसक्रिमिनेशन हो रहा है, इसको भी आप खत्म करें। देश में गरीब लोगों ने, अपना कीमती वोट देकर हमको राज चलाने के लिए भेजा है। एमपज में मे ही मिनिस्टर बनते हैं। हमको या मिनिस्टरों को ग्राम जनता को भूख नहीं जाना चाहिए। सबकी बात को हमको सुनना चाहिए। जब कोई शिकायत होती है तो कहा जाता है कि जो अनरिक्वनाइज्ड यूनियन हैं उनसे हम बात नहीं करेंगे, उनकी हम बात नहीं सुनेंगे। आपको ग्राम लोगों की बात को सुनना चाहिए और यूनियन रिक्वनाइज्ड हो या अनरिक्वनाइज्ड अगर उन की बात में बजन है तो उसको आपको सुनना चाहिए और उनसे बात करनी चाहिए और अगर उनकी तकलीफें ठीक हों तो उनको दूर करने की भी कोशिश आपको करनी चाहिए।

रेलवे बोर्ड में बहुत धाधली चल रही है। छोटे छोटे स्टेशनों पर सामान बेचने के लिए हैंडल को रखा जाता है। दिल्ली रेलवे स्टेशन पर तो गवर्नमेंट का मैनेजमेंट है।

वे बेचार कमिशन लेकर काम करते हैं। उनसे कई लोग हैं जो रिजवत लेते हैं। यू सी एम डिपार्टमेंट के जो अफसर हैं वे लेते हैं, पुलिस वाले लेते हैं। उनके पास दो चार रुपये निकल आए तो उनको ससपेंड कर दिया जाता है। बहुत सी शिकायतें इस तरह की आती हैं। उनको हम रेलवे बोर्ड के पास लिखकर भेज देते हैं। उन कम्प्लेंट्स पर नीचे जो लिखकर दे दिया जाता है उसी पर दस्तखत करके रेलवे बोर्ड हमको भेज देता है। बहुत से केसिस मैंने इस तरह के देखे।

मैं यह भी चाहता हूँ कि रेलवे बोर्ड में जो शेड्यूल्ड कास्ट और ट्राइबज के लोगों के साथ बेइयाफी हो रही है, वह भी दूर होनी चाहिए। उनको पापुलेशन के हिमाब में यहाँ पर रिप्रिजेंटेशन मिलना चाहिए। साथ ही साथ रेलवे पब्लिक सर्विस कमिशन में भी उनको पापुलेशन के हिमाब से रिप्रिजेंटेशन मिलना चाहिए।

खुदा गजे को नाखून न दे। जो लोग बड़े बन जाते हैं, जो गरीबों के वोट से चुनकर आते हैं वे जब गरीबों का ध्यान करना बन्द कर देते हैं तो इसका नतीजा अच्छा नहीं होता है। कांग्रेस पार्टी के लोग भी जब बोर्ड को या रेलवे मिनिस्टर को पत्र लिखते हैं तो उस पर ध्यान नहीं दिया जाता है। ऐसा नहीं होना चाहिए। यह भी देखा गया है कि जो एक क्लक उन पत्रों का जबाब लिख कर देता है, उस पर दस्तखत करके भेज दिया जाता है। इससे तकलीफ होती है। मैं चाहता हूँ कि आप इन पत्रों पर अवश्य गौर फरमाया करें। जो लोग आपको गद्दी पर बिठाने वाले हैं, उनके साथ बेइयाफी हो या डिसक्रिमिनेशन हो तो शासन बहुत देर तक चल नहीं सकेगा। छाबिग लोग रेकोन्सिल और गवर्नमेंट को गिराने की कोशिश कर सकते हैं। मैं गवर्नमेंट के

खिलाफ नहीं हू। मेरी मन्शा सरकार का सिर्फ इधर ध्यान दिखाना है।

मैं यह भी चाहता हू कि जितनी शैड्यूल्ड कास्ट एंड ट्राइबल की यूनियन बनी हुई है उनकी आप मदद करे, उनको आप रिकायनिशन दे, उनकी बात आप सुनें। आज ऐसा नहीं हो रहा है। इसके बारे में मुझे शिक्षायते मिलती रहती हैं। रेलवे में एक शैड्यूल्ड कास्ट एंड शैड्यूल्ड ट्राइबल अपलिफेटमेंट यूनियन है। उसकी शिक्षायते मेरे पास बहुत बार आई हैं। उस यूनियन में जो लोग शामिल होते हैं या आफिस वेअर बनते हैं उनके खिलाफ कार्यवाही रेलवे बोर्ड करता है उनकी सर्विस को टर्मिनेट कर देता है, उनको रिक्ट कर देता है उनके साथ रिजेज लिया जाता है और इस तरफ भी ध्यान दे। यह नोग दूसरी की दया पर कितनी देर जिन्दा रहेगे। करोड़ों लोग यह समझने हैं कि कानूनी तौर पर उनको रिजर्जेशन मिलना चाहिये लेकिन उनका जो कोटा है वह कभी पूरा नहीं होता है वह पूरा होना चाहिये। चाहे रेलवे मिनिस्टर को या होम मिनिस्टर को लिखा जाए कोई परवाह नहीं करता है। यह कह दिया जाता है कि इस बेंकसी पर उनमें से कोई आदमी नहीं मिल रहा है, उस क्वालिफिकेशन का नहीं मिल रहा है या जो शर्त है उनको वह पूरा नहीं करता है। वे एवायड करते हैं और रिजर्जेशन को पूरा नहीं करते हैं। किसी डिपार्टमेंट में भी नहीं किया जाता है। रेलवे में भी बहली, दूसरी और तीसरी श्रेणी में इनका कोटा बहुत कम है। मेरी प्रार्थना है कि इसको आप पूरा करे। चूंकि आप ऐसा नहीं कर रहे हैं इस वास्ते आज इन लोगों में बहुत गम व गुस्सा है। मैं यही चाहता हू कि इस महकमे में कितने लोग इनके लगे हैं और कितने लगने वाली हैं और जो कोटा है उसको आप पूरा करें। साथ ही जो डिपार्टमेंट इस डिपार्टमेंट में हो रहा

है, उसके वास्ते एक आप सील मुकर्र करे। यह सील पडताल करे कि कहा कहा पर बे-इसाफी हो रही है। जो गरीब लोग बत्तौर वैडर्जके स्टेशनो पर काम करते हैं उनके मरने के बाद उनके बाल बच्चो को काम नहीं दिया जाता है और उनके बच्चे भूखे मारे फिरते हैं। इस तरह से भी बेरोजगारी एक किस्म से बढ़ती जा रही है। इस तरफ भी आपका ध्यान जाना चाहिए।

मैं आपसे आखिरी प्रार्थना यही करना चाहता हू कि इस डिपार्टमेंट को आप दुस्त करे तभी आप बघाई के हक्दार होंगे।

MR SPEAKER The statement by the Labour Minister on the subject of the working journalists' strike will be made at 5 O'clock Immediately afterwards the Railway Minister will reply to the debate that is already going on

SHRI S M BANERJEE (Kanpur) Whichever is earlier.

MR SPEAKER First the Labour Minister will intervene to make his statement and then we will resume the railway budget debate on the demands for grants and the Minister will reply I hope it is all right

SOME HON MEMBERS Yes

श्री श्रीकार लाल बरेवा (कोटा) अध्यक्ष महोदय, रेलवे डिपार्टमेंट के बारे में मुझे यही कहना है कि वैसे तो मुझे 18 साल हो गये, अगर एक-एक मील लाइन भी हर साल बनती तो बूढ़ी तक पहुंच जाती। मुझे यह खास शिकायत है—13 साल बीत जाने के बाद भी 22 मील का यह टुकड़ा अभी तक नहीं बना, तो मेरा पालियामेंट में घाना भी बेकार है। क्योंकि हमारे रेलवे मंत्री ने ऐसी-वैसी जगह रेलवे बनाई हैं,

[श्री भ्रोंकार लाल बेरवा]

जैसे गंगा नगर से हिम्मत नगर जो बिलकुल घाटे में चल रही है, न मालूम किस दबाव में आकर बनार्द—यह तो मंत्री महोदय ही जानते होंगे या इन का रेलवे बोर्ड जानता होगा। गुना-मभी लाइन चल रही है—करोड़ों रुपये का घाटा हो रहा है—साप-छछूदर जैसा खल चल रहा है, खा जाय तो अन्धा और छोड़ दे तो कोढ़ी। कभी कभी तो ऐसा लगता है कि इन्जिन आगे निकल जाता है और डिब्बे ही डिब्बे चलते रहते हैं। रेलवे बोर्ड भी शायद ऐसे ही चलता रहता है। मिनिस्टर वायदा करते हैं, फिर मुकर जाते हैं—यह समझ में नहीं आता है।

अभी अभी अकाल राहत को देखते हुए राजस्थान के अन्दर हर कोई मिनिस्टर कहता है कि भयकर अकाल है, 24 जिलों में अकाल पडा है। इन की शर्तों को मानने के लिये हमारे चीफ मिनिस्टर ने कई दफा इन को लिखा—हम जमीन फ्री देगे लेजर का काम फ्री करवांगे, 20 लाख टन से 25 लाख टन माल ढो देंगे—लेकिन समझ में नहीं आता, महाराष्ट्र में चार लाइन निकाल दी, लेकिन राजस्थान में एक लाइन के लिये भी तैयार नहीं है—मेरी पहली शिकायत तो यह है।

13:23 hrs.

[MR DEPUTY SPEAKER in the Chair]

अभी जैसा मेरे भाई ने कहा—आप इस बात को भी नोट कर ले—अभी हाल में 400 आदमी नये लिये गये हैं। मैं चाहता हूँ कि आप परसेन्टेज बतायें, अगर 10 आदमी भी शोडयूल्ड कास्ट के लिये गये हों तो आप बतला दें। मेरे यहां के रेलवे वर्कशाप में जो भरती हो रही है, उस में मनमानी चल रही है। हजारों रुपये का गबन आफिसरों कर रहे हैं, लेकिन कोई सुनवाई नहीं हो रही

से डिब्बों के डिब्बे भर गये हैं, लेकिन कोई ध्यान नहीं दिया जाता है, अपनी मर्जी से सिलेक्शन कर रहे हैं।

जब हम किसी काम को अपने हाथ में लेते हैं तो उसे पूरा करना चाहिये, हमारे यहां कोटा में बैंगन रिपेअर शाप है, अगर यहां पर डिब्ब बनाना शुरू कर दे तो उससे फायदा हो सकता है, लेकिन वह काम आज तक पूरा नहीं हुआ, अधूरा पडा है। कोटे की प्रोडक्शन को देखते हुए, वहां के विकास को देखते हुए अगर वहां डिब्बे बनाना शुरू कर दे तो वहां का और ज्यादा विकास हो सकता है।

बूदी ऐसा एरिया है, जहां से सीमेंट फ़ैक्टरी भी वापस आ गई। एक ग्लास फ़ैक्टरी थी, वह भी बूदी रोड पर आ गई। क्या अजह है कि उस को टेन्नेक्ट किया जा रहा है। राजस्थान में चार ऐसे छोटे टुकड़े हैं—जैसे झालावाड रोड में झालावाड 9 मील का टुकड़ा है, वह पक्का नहीं होता है, रेलवे लाइन नहीं निकलती है। अगर वहां रेलवे लाइन निकाल दी जाय तो झालावाड का विकास हो सकता है। सवाई माधोपुर से जयपुर मीटर गेज है, अगर उस की ब्राड-गेज बना दिया जाय तो उस से बहुत लाभ हो सकता है, वहां का विकास हो सकता है। डायरेक्ट गाड़ी जयपुर जा सकती है। अनाज के डिब्बे वहां पड़े रहते हैं लेकिन दूसरे डिब्बों में लदान नहीं हो पाता, नतीजा यह होता है कि उधर के लोग भूख मरते हैं। रतलाम-इन्दौर ब अजमेर मीटर गेज लाइन है उस को ब्राडगेज क्यों नहीं किया जाता।

बैंगनों के बारे में हम लोग चिल्लाते रहते हैं—कोटा में बैंगनों की बहुत कमी है। पी० एच० बैंगलज वहां पड़ी हुई हैं, जो 400 मील से कम दूरी के लिये चल सकती हैं।

लेकिन उन का उपयोग नहीं किया जाता है । सैकड़ों डिब्बे खड़े रहते हैं, लेकिन चलाना नहीं चाहते हैं । 400 मील से कम दूरी के लिये चलाया जा सकता है, लेकिन सवाई माधोपुर तक भी नहीं भेजते हैं । इस लिये मैं आप से अनुरोध करता हू कि उन वैगन्ज को चलाइये ।

राजधानी एक्सप्रेस से एक आदमी पर 10 लाख 599 रुपये कुछ नैसर्गिक खर्च आता है—वह कैसे ? राजधानी एक्सप्रेस चलती है तो सारी गाड़ियों को डिटेन कर दिया जाता है । प्रन्टीयर मेल में लेकर तमाम गाड़ियों को रोक दिया जाता है क्या कारण है कि एक गाड़ी के पीछे सब गाड़ियों को डिटेन कर दिया जाय । राजधानी एक्सप्रेस क्या लेट नहीं होती थर्ड क्लास की गाड़ियाँ क्यों लेट होती हैं कोई पाच घंटे लेट है तो कोई सात घंटे लेट है—क्या बजह है ? जा मर्जी अण्डा देनी है, उस से लिये दाने भी नहीं है, थर्ड क्लास से उतनी आमदनी होती है जो फर्ट काम के नुसखानों को पूरा करने है, लेकिन समझ में नहीं आता कि राजधानी एक्सप्रेस क्यों सब गाड़ियों को डिटेन कर के आगे निकाली जाती है ?

कामशियल क्लर्कों का मामला ले लीजिये । रेलवे में 48 हजार कामशियल क्लर्क हैं । उन की तरफ कोई ध्यान नहीं है, वे नान-एसेन्शियल कैटेगरी में हैं और जीवन-भर इस कैटेगरी में पड़े रहेंगे । जब तक आप लश्कर और उतारने का ठेका अपने हाथ में नहीं लेगे तब तक उन की जिम्मेदारी कम नहीं होगी । होता क्या है—मान उतारने वाले आदमी ठेकेदार के होते हैं, चढाने वाले आदमी ठेकेदार के होते हैं, कामशियल क्लर्क रेलवे का होता है । अगर कोई कप-प्लेट का बक्सा आया और मजदूर ने जमीन पर पटक दिया और वह टूट गया तो कामशियल क्लर्क के नाम लिख दिया जाता है—वह उसके लिये कैसे जिम्मेदार है । जिम्मेदारी

तब हो सकती है जब दोनों का तालमेल हो । उधर आप ठेका दे देते हैं, इधर आप उम की जिम्मेदारी बतलाते हैं—यह कैसे हो सकता है । दोनों का तालमेल बँटाइये तब नुकसान नहीं होगा, वरना कामशियल क्लर्क जिम्मेदार नहीं है ।

गाड़ों के लिये गाड़ियों से 80 डिब्बे लगाये जाते हैं, जबकि दूसरी माधारण गाड़ियों में 18 डिब्बे लगाये जाते हैं । वे बेचारे विमान दिया करते हैं, लालटेन दिखलाते हैं लेकिन काम नहीं चलता । मेरी समझ में नहीं आता आप बैटरी क्यों नहीं देते ? पुराने जमाने की लालटेन देखी है, उस में मोम-बत्ती भी हो या न हो—समझ में नहीं आता आप गैस क्यों करने हैं । अगर बैटरी दे दी जाती है तो उस में सेल नहीं होते । आप नार्दन रेलवे में दिल्ली स्टेशन पर ही देख लीजिये । जीप के सेल मन्जूर हुए हैं, लेकिन मिलते नहीं हैं न मालूम कौन सी कम्पनी क सेल दिये जाते हैं जिन से काम नहीं चलता । अगर उन को काम करने का मौका नहीं मिलेगा तो वे कैसे काम करेंगे । ब्रेक का डिब्बा 18 टन का होना चाहिये, लेकिन 12 टन का दिया जाता है, नतीजा यह होता है कि लोड पूरा न होने के कारण जैसे चिडिया के पीछे बाज फुदकता है, वैसे वह डिब्बा भी फुदकता रहता है ।

सवरेटीचूट मास्टरो की हालत को देखिये । रेलवे में 24-25 हजार मास्टर हैं, उन को जो केन्द्र का रेट निर्धारित है, वह नहीं मिलता है । आप दूसरो को दे रहे हैं, राज्य सरकारें अपने मास्टरो को दे रही हैं, उन बेचारागं ने क्या कसूर किया है । रेलवे केन्द्र से भ्रगत नहीं है, उन को क्यों नहीं देते हैं ? 60-70 हजार के लगभग मन्स्ट्रीचूट मास्टरजं हैं, दूसरो को उन के ऊपर ला कर लाद दिया जाता है । हम इस के बारे में मंत्री महोदय से मिले, उन्होंने आवाचासन भी दिया कि

[श्री श्रीकार लाल बेरवा]

सबस्टीचूट को पहले लिया जायगा, केन्द्र का बेलन दिया जायगा लेकिन कुछ नहीं होता है ।

यही हाल स्टेशन मास्टरों का है— एक स्टेशन से उठा कर दूसरे स्टेशन पर फेक दिया जाता है । यह नहीं देखा जाता कि बीच में ट्रान्सफर कैसे कर रहे हैं । किमी नेता ने कह दिया कि यह स्टेशन मास्टर रही है, बस ट्रांसफर कर दिया जाता है । पहले उस का इन्तजाम कीजिये, रद्दी कहने से काम नहीं चलेगा ।

नार्दन रेलवे, जोधपुर में एक जीप देखी है इन्होंने ड्राइवर को भगत को कोठी तक ले जाने के लिए । ड्राइवर की जीप का और कोई काम नहीं है लेकिन वह दिन भर अफसरो के बच्चों को डधर उधर घुमाता फिरता है और कभी स्कूल में छोड़ता है । वह स्कूल के लिए जीप नहीं है, सिर्फ ड्राइवर के लिए जीप है । उसकी जरा जाच तो करे । कोटा में सोफिया स्कूल में 13 हजार की नैट्रिन बनवादी । उसमें पढते हैं डी एस साहब के लडके या दूसरे अफसरो के लडके । किसी भी रेलवे कर्मचारी के लडके को वहा कभी नहीं देखा होगा । समझ में नहीं आता इस तरह से अधाधुध खर्चा कर दिया जाता है । मैं निवेदन करूंगा कि इसको रोकिये । आप कहते हैं हम तो समाजवाद ला रहे हैं । एक ढोंग बना दिया है समाजवाद के नारे से गर्मी मिटा रहे हैं । ... (ध्यान) जब गरीबी हटाओ और समाजवाद का नारा दे रहे थे तो यह भी चाहिए था कि थर्ड क्लास का किराया न बढ़ाते और ऊपर वाले किराये को ऊपर से और नीचे ले जाते ।

मैं दो सुझाव देना चाहता हूँ । एक तो रेलवे के बो प्लाट पत्थरों के दिए जाते हैं उसमें एक हजार रुपया साल प्लाट कर दिया

जाये और जितनी कैंटीन वी जायें या जितने ठेले दिये जायें उनको प्राफेशन किया जाये । क्या वजह है कि चुपके चुपके किसी को 50 रुपए में ठेला दे दिया जाये या हजार रुपया लेकर किसी को कैंटीन दे दी जाये । अजमेर में ए एस एम के आफिस के सामने शोभामल जैन को कैंटीन दे दिया गया, वहा से गाडी दीखती नहीं, सिगनल दीखता नहीं और कभी एक्सीडेंट हो गया तो कहा जायेगा कि गलती से पड गया । इसलिए मेरा आपसे निवेदन है कि आप जो भी काम करे वह ऐसा करे जिससे रेलवे को फायदा हो । आप रिजर्वेशन फार्म पर 5 पैसा क्यों नहीं लेते हैं ? पे आर्डर फार्म पर 5 पैसा क्यों नहीं लेते हैं । मैंने पे आर्डर के फार्म पान की दुकान पर देखे हैं । जो हजारों रुपए का माल छुड़वाने के लिए आयेगा या सौ दो सौ रुपए के टिकट खरीदेगा वह पाच पैमें भी दे देगा । साथ ही जो लेबी की रकम आपने कैंटीन पर छोड दी हैं वह भी लेनी चाहिए । थर्ड क्लास का किराया बिल्कुल नहीं बढ़ना चाहिये और कोटा से चित्तौड की लाइन को नहीं भूलना चाहिए ।

श्री शशि भूषण (दक्षिण दिल्ली)

उपाध्यक्ष महोदय, मैं मंत्री महोदय से दो तीन दरखास्ते करना चाहता हूँ । यह जो रेलवे ट्रैक है और उसकी साइड से जो जमीन है दिल्ली में और हिन्दुस्तान के तकरीबन हर बड़े बड़े शहर में सभी जगह आप देखें कि सबसे बड़ा हेल वहा पर बना हुआ है । यदि आप साहदरा जाये तो देखोगे कि हाथी डूब जाये, इतना सडा हुआ पानी रेलवे ट्रैक के किनारे पडा हुआ है । किसी जमाने में रेलवे लाइन बनाने के लिये जमीन खोदी गई थी लेकिन उसके बाद कभी उसको भरा नहीं गया नतीजा यह है कि स्लम्स बन गये हैं । किनारे पर झोपडिया हैं, मकान हैं । उस गन्दगी से सारा शहर नुकसान उठाता है । म्यूनिसिपैलटी कुछ नहीं कर सकती,

कारपोरेशन कुछ नहीं कर सकता। जितना कूड़ा शहर का है वह रेलवे साइडिंग पर डाला जाता है। आप अभी सफर करे और किनारे पर आकर तो आपको पता लगेगा कि किसी स्लम से गुजर रहे हैं, राजधानी से नहीं जा रहे हैं। तो मैं चाहूंगा कि रेलवे मंत्री जी खुद निरीक्षण करें और इसके कारणों को देखें। लोगो पर इस बात के लिये फाइन किया जाय, जुर्माना किया जाये कि रेलवे की जमीन पर कूड़ा क्यों डालते हैं। अगर किसी का मकान है तो वह अपने घर का सारा कूड़ा खिडकी से रेलवे ट्रैक की तरफ डाल देता है। और किनारे जाकर अगर देखें तो सुबह से शाम तक लोग बैठे रहते है। मैं यह चीज अफ्रीका में नहीं देखी चाहना, सोवियत यूनियन या यूरोप में कहाँ नहीं देखी जितनी कि गन्दगी और स्लम अपने सारे देश में रेलवे के किनारे बने हुये हैं। रेलवे के जो आफिसर्स हैं वह छत की तरफ देखते हैं, किनारे की तरफ नहीं देखते हैं। आपके पास मालगाडिया हैं, सारे साधन हैं आप उन स्लम को भर सकते हैं। नागरिकों के प्रति भी आपका कुछ कर्तव्य होता है। तो मैं चाहूंगा कि दिल्ली में रेलवे ट्रैक के किनारे जो नागरिक रहते हैं उनका आप एक फणन करे ताकि स्लम को दूर करने के लिये कोई फैसला कर सकें। कारपोरेशन, डी० डी० ए० और रेलवे मिलकर फैसला करे ताकि इस गन्दगी से जनता को मुक्ति मिल सके।

दूसरी बात यह है कि आजकल मैनेज-मेंट में लेबरर्स, मजदूरों की यूनियन्स के पार्टिसिपेशन्स की चर्चा बहुत जोर से करते हैं। हमारे मंत्री जी समाजवादी परम्परा के व्यक्ति हैं और हम आशा करते हैं कि रेलवे यूनियन फीडरेशन एक रहे, उसमें कई यूनियन्स न हों। उसका एक डिमोक्रेटिक सिस्टम हो। लोच बनकर अपनी फीडरेशन बनायें। आज तो अफसर भी कहीं सी०

पी० आई० (ए०) से यूनियन बनवा देते हैं और अब तो जनसभ भी यूनियन्स में आ गया है तो कहीं उससे यूनियन बनवा देते हैं। इसलिये मैं चाहूंगा कि उसका चुनाव हो, उसका एक डिमोक्रेटिक सिस्टम हो, बैलट से फीडरेशन बने और उसके बाद रेलवे बोर्ड में उस यूनियन को आप प्रतिनिधित्व जरूर दें क्योंकि रेलवे यूनियन आपकी सिन्डिकेट में और दूसरे कामों में जितनी मदद दे सकती है उतनी मदद और कोई नहीं दे सकता है। आप पचासों कमीशन बना दीजिये उनसे कोई फायदा नहीं होगा। अगर सही मानो में आप चोरी रोकना चाहते हैं रेलवे की गति बढ़ाना चाहते हैं तो ट्रेंड यूनियन का को-ऑपरेशन लें। आप जोनल कमिटीज बनायें और उसमें भी रेलवे यूनियन्स के प्रतिनिधि हों। आजकल रेलवे यूनियन के लोगो ने जब भी कभी करप्शन की बात की है, मेरे पास केसेज है, तो शिकायत करने वालों को ही निकाल दिया जाता है। क्या सरकारी अफसर ही मालिक हैं, क्या मिनिस्टर ही मालिक हैं रेलवे के? जो एक मामूली सा चौकीदार है क्या वह मालिक नहीं है? क्या उसका देश नहीं है? क्या उसको दर्द नहीं होता है? जब उसको दर्द होता है और वह लिख देता है तो रेलवे बोर्ड के मेम्बर्स, जैसे विल किसी छोटे जानवर पर झपट पड़ती है उसी तरह से उस पर झपट पड़ते हैं। इसलिये मैं चाहूंगा कि बोर्ड में उसका प्रतिनिधित्व हो। फिर उनको यह दिक्कत नहीं होगी और उनका काम सुविधा से होगा। अफसरों को अफसरी का तजुर्बा है और यूनियन के जो लोग हैं या जो मजदूर हैं उनको अपने काम में महारत हैं। वे किसी से कम इम्पोर्टेंट काम नहीं करते हैं। इसलिये जो छोटी तनख्वाह पाने वाले लोग हैं उनकी प्रतिष्ठा बढ़ानी चाहिये।

मैं एक बात का खास तौर से जिक्र करना चाहता हूँ। दिल्ली में जो हमारी

[श्री शशि भूषण]

रिग रेलवे है वह बन चुकी है। उसको रेलवे लाइन बन गई, सब कुछ हो गया, स्टेशन भी बन गये लेकिन रेल नजर नहीं आ रही है। दिल्ली में ट्रैफिक बहुत है इसलिए जैसे कलकत्ता और बम्बई में सुविधायें हैं उसी प्रकार से यहाँ भी सुविधायें दी जायें। रेलवे डबल डेकर की जो बात चलाई जा रही है वह अगर दिल्ली में ही शुरू हो तो बहुत अच्छा होगा। मैं दरखवास्त करूँगा इसके लिये जल्दी से जल्दी कोशिश की जाये।

अन्त में मैं फिर उसी बात को दोहराऊँगा कि दिल्ली में रेलवे ने जो मलम्स क्रिप्ट किये हैं उनको दूर करने में आप मदद करें।

\*SHRI M. M. JOSEPH (Peermade): Mr. Deputy-Speaker, Sir, the Indian Railways are the biggest public undertaking. Therefore, unless and until the Indian Railways start imaginative and constructive schemes for the improvement of the railways in this country there will not be any progress and the country will suffer a great loss. Even today, after twenty-five years of independence we are following the system that was established by the Britishers when they were ruling here. Every year the number of passengers is increasing. Similarly, the goods traffic by the railways is also increasing. But, I am sorry to say, no improvement has been effected in our railway system and the revenue is not increasing. What is the reason for this?

Our railways are in a pitiable state of affairs. According to our estimate, by 1978-79 our railways will be carrying 100 million tonnes of goods. Similarly, by 1978-79 the coal transported by railways will be doubled. Certainly, the passenger traffic will also increase. Taking all these into consideration more improvements should be made in the railways and more railway lines should be laid in

our country. The existing railway lines should be dieselised and electrified. But there is no provision for all these things in the Budget that has been presented by the Government.

Sir, I have to make one submission. There is a Uniform Department in the Railways. Every year the Railways are spending crores of rupees for making uniforms for the staff. Three categories of uniforms are made—large, medium and short. Everybody knows that all the railway staff do not come under these three categories. Some of the uniforms given do not fit them with the result that the staff themselves are forced to re-stitch and re-button them incurring a lot of expenditure. This causes a lot of difficulty for them. In our hospitals the nurses are given a uniform allowance and they get smart uniforms made. Therefore my suggestion is that in the Railways also the Uniform Department should be abolished and the railway staff should be given a uniform allowance.

Another thing about which I want to make a mention is that one train is given two numbers which creates a lot of difficulty for the passengers and staff. For example, 51 Link Express which starts from Madras becomes 21 Dakshina Express when it reaches Delhi. A man starting from Madras may send a telegram to his friend in Delhi to meet him by 51 Link Express. That friend will go to Delhi Station and return home disappointed because he will be told that there is no train with that number. Similarly, 3 Up train from Howrah becomes 8 Down train when it reaches Bombay. This system of having different numbers for the same train and this system of having "UP and Down" suffixes should be done away with. This was introduced during the British period. It is unnecessary and it creates a lot of

\*The original speech was delivered in Malayalam.



unnecessary difficulties for the public

Now I come to the question of time-table. The time-tables prepared by different zones are brought out as a composite time-table known as the All India Time Table. Passengers travelling on long routes are put to a lot of difficulty in using this time table. They have to turn many pages before they can get the station they want. This should be abolished. People travelling on long routes should have time-tables giving the timings of trains in consecutive pages.

MR DEPUTY-SPEAKER The hon Member should conclude now.

SHRI M M JOSEPH Sir, please give me some more time.

MR DEPUTY-SPEAKER The hon Member's party was not allotted any time. But I gave him seven minutes. He must conclude now.

SHRI M M JOSEPH Sir, I want to say something about my constituency.

MR DEPUTY-SPEAKER That does not matter. I am concerned with the time of the House. My constituency is this House.

SHRI M M JOSEPH Sir, I will conclude in a minute.

In Kerala, Sir, there is one district where there is no railway line. I am referring to Idikki. Almost all this area is in my constituency. Rubber, cardamom, pepper and other cash crops are produced in this area. Sabari Malai Temple, the famous centre of pilgrimage in Kerala, falls in my area. From the day I became a Member of Parliament I had been requesting the Government to lay a railway line here. But nothing has been done so far.

Kerala is a single village thickly populated right from the north to the south. There is necessity for more over-bridges to be constructed. Kerala's financial position is not very sound and therefore the Centre should build these over-bridges waiving the 50 per cent contribution from the State.

Sir, I conclude with the request that Madurai should be connected to Cochin by a railway line through Idikki and the survey for the same should be conducted early.

SHRI A S KASTURE (Khanggaon) Mr Deputy-Speaker Sir, I thank you for giving me an opportunity to speak on the Demands for Grants relating to the Ministry of Railways for the year 1973-74. In this connection I would like to bring to the notice of the hon Minister some problems facing my constituency and my State.

First I will refer to the construction of a new broad gauge line between Khanggaon and Jalna. Chikhli, Khanggaon is in Vidarbha region and Jalna is in Marathwada region. This line has its own history. The traffic-cum engineering survey of this line was undertaken during the year 1912-13 and the actual work was to be started immediately thereafter. That work could not be started because of the first world war. The earth work was started in the year 1933 and was completed in 1937. Even today the earth work, mile stones, etc. are visible in that area. Again on account of the second world war the work was discontinued. After independence, old Madhya Pradesh gave this line top priority. After the merger of Vidarbha and Marathwada areas in the old Bombay Province, now Maharashtra, this line was included in the Fourth Plan. In the Fifth Plan also it has got top priority so far as the Vidarbha region is concerned. This year because of the drought conditions in Maharashtra, the people of Buldana and Aurangabad district areas were fondly hoping that this line

[Shri A. S. Kasture]

would be included in this year's budget. But when the Railway Minister read out the new lines to be taken up this year, the people of that region were disappointed to notice that this particular line was not included in that list. Since the actual work on this line was taken up long ago, it should have been included.

Secondly, the Government of Maharashtra have suggested to the Government of India the construction of about 10 railway lines. One line suggested is Sholapur-Osmanabad-Bhir-Aurangabad-Jalgaon (via Ajanta). If this line is constructed, the famous tourist centre, the Ajanta Caves would be on this particular line. Now the foreign VIPs who come to India on a short visit of two or three days find it very difficult to visit Ajanta Caves because it is not connected by railways.

Thirdly, there should be a new line from Pachora to Hingoli via Ajanta, Buldana, Chikhli, Lonar and Risod. This line will cater to the needs of the cotton and sugarcane growing areas of Vidarbha and Marathwada.

Two years back I had written to the Railway Minister regarding a new station between Amanwadi and Lohagarh at Jamwasu in the Khandwah-Hingoli metre-gauge section. The Railway Minister accepted the proposal and informed me that the station would be opened. I do not know whether provision for that is included in the budget of this year or not. If not, I would request the Minister to include it in the demands when he comes before the House for supplementary demands.

There is a complaint from the Vidharbha region regarding the charging distance that is taken into consideration in the Khandwah-Hingoli line, namely, 485 kms. when the actual distance is 383 km. I do not know why the Railways are charging more. I do not see any reason for charging more amount because the

M.G. Line is not on the top of a hill; there is not a hill station, the line is on the plains. So, there is a demand that this should go and only actual distance should be taken into account.

There is one more suggestion regarding giving concession to carrying of bananas. Buldana district and Jalgaon district in Maharashtra are banana-producing regions. The bananas are exported to foreign countries. So, there should be some concession given by the Railways for carrying bananas to ports.

I have two or three more suggestions regarding the rail connection at Bhusaval junction. The 28 UP, i.e., the Varanasi Express coming from Allahabad side going to Bombay should have connection with Maharashtra Express for going to Nagpur. At Bhusaval, the time difference is only 30 minutes. Passengers coming from Allahabad side cannot go to Nagpur side by Maharashtra Express because that goes earlier.

Then, the train coming from Surat should have connection at Bhusaval for going to Nagpur side. Actually, 77 Dn. train coming from Surat side should come first and 39 DN train should leave Bhusaval after getting that connection. The 39 DN train (Dadar-Nagpur) goes to Nagpur. So, Surat side passengers coming by 77 DN train must get 39 Dn connection for going to Nagpur.

About, the conversion of metre-gauge lines into broad-gauge lines, the Manmad-Paralivaijinath line is included in the Railway Minister's Speech that it will be converted into broad-gauge. But this is not included in the Demand though other conversions are included in the Demand. For example, the Miraj-Kurdiwadu line, that is, a metre-gauge line that will be converted into a broad-gauge line is included in the Demand. There is a specific Demand for that. But for the conversion of Manmad-Paralivaijinath metre-gauge line into broad-gauge

line, there is no provision in the Demand. So, I would urge upon the hon. Minister that it should be included in the Budget and the work on it should be undertaken as early as possible.

**श्री एम०सत्यनारायण राव (करीमनगर)**

उपाध्यक्ष महोदय, मैं मन्त्री महोदय को बताना चाहता हूँ कि इंडियेस के बाद तेलगाना एरिया में एक इंच रेलवे लाइन भी नहीं बिछाई गई है। हम यह कम्प्लेन्ट प्राज नहीं, पिछले काफी वक्त से कर रहे हैं। मैं इस बारे में बीस व्यक्तियों के साथ मन्त्री महोदय से मिला था। उन्होंने कहा था कि ग्रान्ध्र में बीस करोड़ रुपये की रेलवे प्रापर्टी का डेस्ट्रक्शन हुआ है, हम तेलगाना के लिए क्या कर सकते हैं। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि ग्रान्ध्र एरिया को छोड़ दीजिए, वह पहले मद्रास स्टेट में था, वहाँ जो कुछ भी हुआ हो, लेकिन तेलगाना एक बहुत बैकवर्ड एरिया है। हमने वहाँ 1969-70 में लगानेवाली एजीटेशन किया, लेकिन रेलवे लाइन या पोस्ट आफिस वगैर किसी प्रापर्टी को डेस्ट्रॉय नहीं किया गया। तेलगाना को बिल्कुल नेगलेक्ट किया गया है।

मैंने रामगुडम-निजामाबाद लाइन के लिए रिप्रेजेन्ट किया है। रामगुडम में बहुत सी इन्फ्रस्ट्रक्चर कायम हो गई हैं। निजामाबाद जाते हुए पोचमपाड प्राजेक्ट रास्ते में पडता है। वह लाइन बहुत इम्पॉर्टेंट है, इस लिए उसको हाथ में लेना चाहिए। चन्द दिन पहले मिनिस्टर साहब ने बिहार में बयान दिया था कि रेलवे लाइन्स को डेवेलप करने में बैकवर्ड एरियाओं को प्रायर्टी दी जाएगी। यह सुन कर मुझे और दूसरे बैकवर्ड एरियाओं के मेम्बरो को बहुत खुशी हुई। लेकिन मैं अर्ज करना चाहता हूँ कि सिर्फ स्टेटमेन्ट देने से कोई फायदा नहीं होगा। मिनिस्टर साहब प्रमत्त करके दिखाएं। मुझे उम्मीद है कि वह रामगुडम-

निजामाबाद रेलवे लाइन को जल्दी टेक-अप करेंगे। मैं उनको बताना चाहता हूँ कि मैं इसके लिए एजीटेशन करूँगा और उनके मकान के सामने भूख हड़ताल करके मर जाऊँगा लेकिन मैं इस मामले को छोड़ूँगा नहीं। इस बारे में मैं बहुत सीरियस हूँ।

मन्त्री महोदय जानते होंगे कि ट्रेन्ज में मर्डर्ज और रेप आदि अपराधों में बहुत वृद्धि हो रही है। आज ट्रेन्ज में पैसजर्ज के लिए बिल्कुल प्रोटेक्शन नहीं है। मेरी दरख्वास्त है कि ट्रेन्ज में सिक्यूरिटी की व्यवस्था को कड़ा किया जाय।

आज-कल ट्रेन्ज में जो खाना दिया जाता है, वह बिल्कुल अच्छा नहीं होता है। पहले तो वह ठीक था, लेकिन अब उसका स्तर गिर गया है। मन्त्री महोदय को इस तरफ ध्यान देना चाहिए।

यहाँ से हैदराबाद के लिए कोई डायरेक्ट एक्सप्रेस नहीं है। इस वक्त लिफ्ट किया जाता है और मद्रास के लिए डिब्बे लगाए जाते हैं। उससे बहुत तकलीफ होती है हैदराबाद हमारी स्टेट का कैपिटल है। और इसलिए उसको बम्बई और कलकत्ता जैसे दूसरे स्टेट कैपिटल्स की तरह यहाँ से डायरेक्ट ली कनेक्ट किया जाना चाहिए। दक्षिण एक्सप्रेस हैदराबाद जाता है, लेकिन उसमें मद्रास के डिब्बे भी लगे होते हैं। इससे जो पैसेन्जर हैदराबाद जाना चाहते हैं, उनको जगह नहीं मिलती है। डायरेक्ट एक्सप्रेस बनाकर कम से कम पांच छ घण्टे सेव किए जा सकते हैं। काजीपेट में ख्वाह-म-ख्वाह लेट किया जाता है। रात को 9 बजे चलने के बजाय 6 या 7 बजे चले, तो रात के 10 बजे पहुँच सकते हैं। इस तरह एक नाइट सेव कर सकते हैं।

श्री बनर्जी पिछले रेल मन्त्री, श्री हनु-मन्तैया, के बारे में चाहे कुछ भी कहे, लेकिन

[श्री एस० सत्यनारायण राव]

यह फैक्ट है कि वह रनिंग टाइम को बहुत अच्छी तरह मेनटेन कर रहे थे और ट्रेन बहुत पंचकुअल होती थीं। रेलवे कर्मचारी डरते थे और कोशिश करते थे कि ट्रेन लेट न हो और अगर लेट हो जाए, तो मेकअप करने की कोशिश करते थे। लेकिन अब तो ट्रेन बहुत लेट हो रही हैं। किसी को भी यह डर नहीं है कि कोई कम्पलेंट करेगा या मिनिस्टर साहब कोई एक्शन लेंगे। मन्त्री महोदय को इस तरफ ध्यान देना चाहिए।

आखिर में मैं फिर रिक्वेस्ट करूंगा कि रामगुंडम-निजामाबाद लाइन को जल्दी टेक अप किया जाए। इस बारे में मैंने जो तीन चार क्वेश्चन दिये थे, उनके जवाब में कहा गया कि वहां ट्रेफिक कम है। यह बात गलत है। वहां रेलवे को बहुत लाभ होगा। यह लाइन रामगुंडम को बम्बई से भी कनेक्ट करेगी। अगर कोई बम्बई से रामगुंडम जाना चाहेगा, तो उसका डिस्टेन्स 150 मील कम हो जाएगा।

SHRI VASANT SATHE (Akola): I want to bring a few points to the notice of the hon. Minister for consideration. These are simple things, but sometimes we cannot understand why this can't be remedial—there have been stories and puns on these. When you travel by train, when the train stops and you just look out to find out which Station it is, you normally do not see the name of the Station anywhere at the Station. It is not there either at one end or the other. Why not you put up the name-boards? Just writing the name of the station will not cost you much. It will be of great help to the passengers.

14.00 hrs.

Another thing I want to say is about this food served in the trains. Day before yesterday I was coming by the GT Express. Now they have

started giving in some stations these tin-box tiffins. They have sockets small sockets. In that socket, the quantity that they give, will not be sufficient even for one person at a time. They give four puries baked in oil, some sort of Dalda and they are full of oil and you cannot eat them. Why can't you give chappaties, substantially? These sockets are so small that the food is not enough even for a baby. They supply a bit of sweet as if for a child.

Abolish that sweet, we do not care for it. Two pieces of onions. If you have seen that, you will be really surprised. Do you know the cost? Rs. 2.50 for that so-called socket thali. Formerly, they used to charge Rs. 1.80 in the running trains and a full meal was given. Then, there is no choice. For the people coming from the south, of different tastes, the *dhal* given is so small in that socket that you cannot eat your puries with that *dhal*; then what to eat the rice with?

With water? What are you going to eat? Therefore, kindly see that this catering service is improved. You have started a new thing. That is a good idea, but unless you take steps to improve it, it will only bring discredit both to you and the Railways. Otherwise, you renew your catering service and see that people get food according to their tastes. You think the common man will be satisfied with that paltry amount of food?

With regard to wagon shortage, it is a very good step your predecessor has taken, that wagons must be kept on rolling. At a particular place if they stop the wagons for a longer period—not for more than three or four days they should stop—these commercial people must not detain the wagons and if they detain the wagons, mere demurrage will not do. It will be misused for corrupting the officials. Put restrictions on the stoppage time and then you will be able to roll your wagons better.

The third point I want to make is that the whole idea in the railways must be economy and they should try to earn more. Now, with regard to transportation of coal, I will give you an example. Chanda district in Vidharba is a very rich district as far as coal, bauxite, cement and other raw materials are concerned. Two-thirds of the raw materials of the entire Maharashtra are in that region. But there is no railway line connecting that area. It is hardly 40 miles distance between Rajur and Adilabad and that survey was made about 60 years ago. It is all on record. But to-day if you link that, the entire metre-gauge system which is spread over the south in Maharashtra will get connected with this broad-gauge and you will make an earning. It will cost hardly Rs. 2-3 crores of rupees, but you will recover that amount in a couple of years and after that it will be all earning to the Railways. You have announced that 60 km. railway schemes will be given priority particularly in the backward areas.

Here is a concrete suggestion, that is, to connect Rajur with Adilabad. It will be a good thing if you connect it up so that it will improve the earnings of the Railways and also improve the region as well.

Then I come to the ticket checking staff. If the ticket checking staff become efficient it will improve the earnings of the railways. With the increases in fares, there are temptations for people to go without ticket. So, if you increase their efficiency, that will also check ticketless travel. So, my demand is this. They should be treated as running staff. I have not been able to understand Railway's objection. You say the conductor is a running staff. You say that the driver is a running staff. The ticket checker is not a running staff. How can this be justified? Why do you say he does not run? Does the driver run?

Does the guard run? I don't understand this. He runs within the train all the time to check tickets. Don't stand on technical and legal grounds saying, they have gone to the court, it was not accepted by the court, and all that. There is no technicality or legality about it, these are after all your own staff, you must make them contented, you must create conditions so that they might become more efficient, and by their more efficiency you get more revenue. You can very well keep your staff satisfied by these simple things, I am sure.

My next point is about the season ticket holders. For 20 miles you have given the concession. If that concession could be granted in Bombay and Calcutta for single day journey, I do not understand why this should not be made available for the monthly passholders also. If you do that, it will not cost much. But, it will help them a lot. They would be thankful to you. These are small people. They are not first-class travellers. They are not rich people. So, kindly try to help them and it will not cost you much.

Then, this is my last-but-one point. I am really very much perturbed about the RPF (Railway Protection Force). Is this Railway Protection Force, or is this Railway Plunder Force, Sir? The entire working of this Railway Protection Force is scandalous to say the least. They have to protect Railway property and they have to treat the passengers as human beings. What are they doing? Are they not equipped with proper weapons? If so, please equip them with proper weapons. He goes with the train. He says, what can I do, a crowd came and burnt the train. Rs. 20 crores worth of railway property is burnt. What is the Railway Protection Force man doing? This excuse that they cannot do this thing or that thing that this is a State subject and all that is beside the point. Railway property is your subject; it is under your control. They go with the railway day and night. They should see that railway property

[Shri Vasant Sathe]

is not damaged in any way. We are all for agitations, satyagraha and all that, if they are done peacefully. But no one will say that howsoever agitated a man may be, he has got a right to go and burn a train. It is a national property. You have every right and every justification to protect the railway property. Give them machine-guns if necessary; give them stem-guns if necessary; give them whatever arms are considered to be necessary. Any crowd coming to burn a railway train must be shot on the spot. That must be your attitude. That must be your approach. If you do that, you will see that railway property is not burnt in this manner. After all, the railway is a national property. It must be protected. It is in the interest of the nation.

Then, my last point is this . . .

An Hon. MEMBER: Last but not least.

SHRI VASANT SATHE: You are right, last but not least.

Another scandalous thing in this railway is For how many years will a person be continued as temporary? Life long. Under the Industrial Disputes Act whosoever has completed 240 days continuous service will be treated as permanent. If that is the definition and Industrial Disputes Act applies to the Railways also why should all these persons who have completed 240 days of continuous service not be treated as permanent and put on the permanent rolls? Why are you trying to delay this? What do you gain? A large number of people are treated as contract labour. That is another mischief. This is very heart-burning for the working class. You do not get a working class which is satisfied; which feels there is security in your service. Therefore, Sir, as far as that temporary staff is concerned remove this anomaly of treating persons who are with you for years as temporary.

Last time, I had pointed out to you that drought affected persons who

have left their homes and gone to some other divisions in search of work, should be given at least one pass per family to enable them to go to their homes and visit their families. You will not be losing anything by this but you will gain a lot of gratitude. Last time you said that it was not possible. But, Sir, it is very much feasible.

श्री परिपूर्णानन्द वन्ध्याली (टिहरी- गढ़वाल) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं उस इलाके से आता हूँ जहाँ रेल छूती भी नहीं है, वहाँ के आदमी रेल का सफर तो करते हैं लेकिन जब उधर जाते हैं तो उनको सारा सफर पैदल करना पड़ता है। इसलिए मेरी पहली माँग तो यह है कि कम से कम इतना तो कर दे कि मुझे कहने को हो जाए कि रेल लाइन मेरी कन्स्ट्रिक्ट्यून्स को छूती है—आप ऋषिकेश तक रेल ले जाते हैं, उसको मुनी की रेती तक, जो 4-5 किलोमीटर है, ले जाएँ। वह उत्तराखंड का प्रवेश द्वार है। इसके अलावा पहाड़ी इलाके की जो वन सम्पदा है, खनिज सम्पदा है, जैसे राक फास्फेट, कैल्शियम, जिप्सम, ये सब पदार्थ पहाड़ों से यहाँ आते हैं और ट्रकों से लाये जाते हैं। इनके अलावा जो वहाँ की क्रैश-क्राफ्ट हैं जो शायद 10-12 करोड़ रुपये साल की होती हैं, मोटरों से आती हैं, अगर वहाँ तक रेलवे पहुँच जाए तो उसको आसानी से लाया जा सकता है।

इसी तरह से मैंने देहरादून से कालसी तक की रेलवे लाइन के लिए अनुरोध किया था। मन्त्री महोदय का जवाब भी मेरे पास आया है . . . . . (अवधान)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Now— You want that you should be listened to with respect; you should give the same to others.

SHRI RAMAVATAR SHASTRI (Patna): I am listening.

श्री परिपूर्णानन्द पैन्ग्ली : मैं निवेदन कर रहा था कि कालसी तक अगर रेलवे लाइन को एक्सप्रेस कर दिया जाय तो वहाँ पर जमुना-प्राजेक्ट चल रहा है, किताबू प्राजेक्ट बन रहा है, उन कामों में बहुत सुविधा हो जाएगी। वहाँ पर एक सीमेंट फैक्ट्री बनने वाली थी, लेकिन इसलिए नहीं बन पाई सीमेंट कारपोरेशन आफ इंडिया का कहना है कि वहाँ पर रेलवे लाइन नहीं है, इसलिए यह थर्ड फाइव ईयर प्लान में प्रस्तावित थी। जौनसार-बाबर की बन-सम्पदा, हिंसा-चल की बन-सम्पदा वहाँ आती है और जिनको सहारनपुर जाना होता है, वे बसों से जाते हैं और तब वहाँ रेल पकड़ते हैं। रेल मन्त्रालय ने मुझ को जबाब दिया है, ऐसा लगता है कि वह अग्रेजों के जमाने का जबाब है, जब शायद मोटरे नहीं चलती होगी। उस समय जो क्राइटेरिया होता था—फिजिविल है या नहीं है—वही पैमाना शायद अभी भी उन्होंने बनाया हुआ है। रेल अधिकारियों की भाषा पर शायद अभी भी पट्टी बन्धी हुई है। वह नहीं जानते हैं कि अब बसे धी-चलती है, ट्रक चलते हैं, उन से माल जाता है। उनको अब इस क्राइटेरियो को बदलना चाहिए। जो उन क्षेत्रों के जिला मजिस्ट्रेट हैं, दूसरे आफिस जं है उनसे पूछना चाहिए कि वहाँ पर रेल लाइन बढ़ाने की फिजिविल्टी है या नहीं है। इसलिए मेरा अनुरोध है कि देहरादून से कालसी तक और ऋषिकेश से मुनि की रेती तक जरूर रेलवे लाइन को बढ़ाया जाए।

मसूरी एक्सप्रेस के बारे में, उपाध्यक्ष महोदय, आपको भी अनुभव है, क्योंकि आप देहरादून ट्रेन से गए हैं। उठ सी मील का फासला यह ट्रेन साढ़े ग्यारह घंटे में तय करती है, जबकि देहरादून से लखनऊ 350 मील का फासला 12 या साढ़े बारह घंटे में तय होता है। इस ट्रेन में चौरी या धर्मलरीज की खबरे प्रतिदिन अखबारों में आती रहती हैं, जो प्रायः गजरोला

की साइड में होती है। मैं चाहता हूँ कि इस ट्रेन का रूट बदलकर सहारनपुर, नेरठ कर दिया जाए, क्योंकि वर्तमान रूट पर लोग सुरक्षित महसूस नहीं करते हैं।

1 अब गमियों के दिनों में बड़ीनाथ, केदारनाथ, गंगोत्री जमनोत्री की यात्रा पर बहुत से मुसाफिर जाएँ और इनकी सख्या इतनी ज्यादा बढ़ जाती है कि गाड़ियों में भेड़-बकरियों की तरह से इन्सान भर जाते हैं। इसलिए कुरेशी साहब से मेरा अनुरोध है—वह धार्मिक प्रवृत्ति के आदमी हैं, कुछ धर्म कमाले और एक वाइ-वीकली बड़ीनाथ एक्सप्रेस शुरू कर दे। देहरादून-लखनऊ के बीच में तो वाइ-वीकली चलती है, लेकिन देहरादून-दिल्ली-बम्बई के बीच में भी चलनी चाहिए।

एक आनीय सदस्य वड अमो हज कर के भाये हैं।

श्री परिपूर्णानन्द पैन्ग्ली तब तो और भी अच्छी बात है लगे हाथों वे इस पुण्य की भी कमा सकते हैं।

मसूरी एक्सप्रेस पुरानी दिल्ली तक आती है, मैं चाहता हूँ कि इस को नई दिल्ली तक बढ़ा दिया जाय, क्योंकि हमारे क्षेत्र के बहुत से बरत चलने वाले मजदूर भाई, जो होटलो में काम करते हैं, नई दिल्ली आते हैं और पुरानी दिल्ली से नई दिल्ली तक कोई नई लाइन तो बिछानी नहीं है, उस को 15-20 मिनट दिल्ली रोककर नई दिल्ली ला सकते हैं।

देहरादून से कालका तक के लिए एक बोगी की व्यवस्था करनी चाहिए। हमारे यहाँ से बहुत से मजदूर भाई पंजाब में काम करने जाते हैं, चण्डीगड, कालका और भिमला में हमारे यहाँ से बहुत से आदमी काम करते

[ श्री परिवर्धमानचंद्र वैष्णवी ]

हैं, इसलिए एक बोधी कालका तक डायरेक्ट लगा देनी चाहिए। आप कहेंगे कि फीथि-बिल्टी देखनी होगी, मैं चाहता हूँ कि आप अपने इस तर्कों को बदलिए। वहाँ की डिस्ट्रिक्ट प्रबोरेटरीज से पूछिये कि कितने प्रायमी उन इलाकों से वहाँ काम करने के लिए जाते हैं।

रेलवे के टाइम टेबिल में लिखा हुआ है कि कोटड्वार तक फस्ट क्लास है, किन्तु वहाँ पर फस्ट क्लास की बोगी नहीं लगती है। इसलिए या तो टाईम टेबिल बदलिए या फिर फस्ट क्लास की बोगी लगाइये।

एस०एस० लाइट रेलवे के बारे में पिछली बार हल्ला हुआ था तो कुरेशी साहब ने लोक सभा में श्रावसासन दिया था कि इसको हम करेंगे। मैं प्रार्थना करूँगा कि जब मंत्री महोदय इस बजट का उत्तर दे तो उसमें यह भी घोषणा कर दे कि इसी बजट में उस रेलवे के निर्माण को हाथ में लिया जायगा।

मेरा एक निवेदन और है कि पहाड़ के लाखों लोग प्लन्स में घाते हैं और सफर करते हैं लेकिन पहाड़ के किसी एक व्यक्ति को भी आप नहीं बता सकते हैं जिसको आपने नौकरी दी हो। पहाड़ के लोगों को किसी प्रकार का कोई लाभ नहीं पहुँचता है। इसलिए आवश्यकता इस बात की है कि रेलवे की तरफ से होलीडे होम्स खोले जायें जिनमें उनको रोजगार दिला सकते हैं। लैस-डॉन, उत्तरकाशी व ब्रह्मनाथ में और अन्य इलाकों में होलीडे होम्स की व्यवस्था आप करें। साथ ही मैं आपसे निवेदन करता

चाहता हूँ कि काठगोदाम की जो मीटरगेज की लाइन है उसको काल्पनिक में बदलने की कृपा करेंगे।

श्री श्री० श्री० तरीशकर (मंडेड) :  
उपाध्यक्ष महोदय, आज मेरा दुर्भाग्य है कि रेलवे सप्लीमन्टरी डिमान्ड्स पर जब मैं बोल रहा हूँ तो वहाँ पर रेलवे मंत्री भी उपस्थित नहीं हैं परन्तु हमारे डिप्टी मिनिस्टर साहब यहाँ पर हैं। महाराष्ट्र में चार रेलवे लाइनें जो ली गई हैं, एक मनमाड मुदखेड लाइन ली गई है, हमारी प्राइम मिनिस्टर जब वहाँ पर आई थी तो उन्होंने श्रावसासन भी दिया था कि मनमाड मुदखेड लाइन ली जायेगी क्योंकि उस एरिया में बहुत बड़ा कलह है।

यहाँ पर अभी हमारे बहुत से दोस्तों ने रेलवे बोर्ड को फिटिसाइज किया है। हमारे भाई साहब जो उस समय मिनिस्टर थे उन्होंने भी उस समय कहा था कि ठीक है, इसको मंजुरी दी जाती है। लेकिन हमारे यहाँ जो कुछ बिरोधी पेंपर्स हैं उनमें आपने पढ़ा होगा कि प्राइम मिनिस्टर के स्टेटमेंट के बाद भी यह कहा जाता है कि महाराष्ट्र में पालिटिक्स की वजह से कुछ क्वाबट आ गई है। हमारे महाराष्ट्र के चीफ मिनिस्टर साहब यहाँ पर प्रार्थ, उन्होंने कन्सल्ट किया और कहा कि इसको मंजुरी दी जाये। लेकिन कहा जाता है कि शंकर राव जी, नांदेड जिनकी कास्टीट्यूटन्सी है, वह बूक महाराष्ट्र के डिप्टी चीफ मिनिस्टर है इसलिए यह गाड़ी वहाँ नहीं जायेगी। ऐसा प्रपोजीशन पेंपर्स वालों ने छापा है और इस तरह के वे इसको फिटिसाइज करते हैं। मैं मंत्री महोदय से यहाँ पर प्रार्थना करूँगा कि लोगों की भावना



को इस पालिटिक्स में न लाया जाय ।  
 वहाँ की जनता इसको चाहती है । नादेव  
 बार्बर डिस्ट्रिक्ट का प्राधिकारी हिस्सा है और  
 वहाँ से धर्म प्रवेश शुरू होता है । वहाँ पर  
 भावना कोई बड़ी इंडस्ट्रीज नहीं लगी है ।  
 इंडस्ट्रीज लगाने के लिए वहाँ पर लोग जाते  
 हैं लेकिन कहते हैं कि थूंक यहाँ पर बाइगेज  
 लाइन नहीं है इसलिए वहाँ पर हम इंडस्ट्री  
 नहीं लगा सकते हैं । नादेव से हमारा एक  
 डेलीगेशन आया था जो मिनिस्टर साहब  
 से मिला था और मिनिस्टर साहब ने कहा था  
 कि सात रोज अन्दर हम महाराष्ट्र गर्बन-  
 मेट से इसके बारे में पूछने और उसके बाद में  
 अपना स्टेटमेंट देंगे । मेरी यह प्रार्थना  
 है कि यह कोई स्टेट का मामला नहीं है बल्कि  
 सेन्टर का मामला है इसलिए सेन्टर को देखना  
 चाहिए कि इसमें पालिटिक्स एन्टर होते हुए  
 वहाँ की जनता की भावनाओं और जनता  
 की सुविधा के लिए मनमाड-मुदखेड लाइन  
 के कन्वर्जन का काम आरम्भ हो । हमारे  
 देश की प्राइम मिनिस्टर ने जो स्टेटमेंट दिया है  
 उस स्टेटमेंट को कायम रखते हुए मनमाड-  
 मुदखेड रेलवे लाइन का कन्वर्जन होना चाहिए ।  
 मैं मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि आपने  
 ऐसा वायदा किया था कि सात दिन में महाराष्ट्र  
 गर्बनमेट का जवाब आगे और उसके बाद  
 जब डिमॉन्ड्स आयेगी तब इसका उत्तर देने  
 में आह्वान कि आप वहाँ पर उसका उत्तर दें ।

मैंने कहा कि कल भी कहा था नादेव  
 ऐसी जगह है वहाँ पर न केवल देश के बल्कि  
 विदेशों के सिख लोग आते हैं वहाँ पर सिख

धर्म के दसमें गुरु गोविन्द सिंह जी का  
 वहाँ पर गुफाद्वारा है । सिख धर्म के अनुयायी  
 अपने जीवन में एक बार वहाँ पर दर्शन करने  
 के लिए प्रस्थान करते हैं । जब वे लोग वहाँ  
 पर आते हैं तो विरोध स्वयं कहते हैं कि  
 इसकी दूर से तो हम वहाँ पर आते हैं लेकिन  
 यहाँ पर पहुँचने के लिए तीन बार ट्रेन बदली  
 पड़ती है । पहले मनमाड में बदलनी  
 पड़ती है और यदि वह ट्रेन न ली जाए  
 तो परभनी में भी बदलनी पड़ती है । मैं  
 समझता हूँ नादेव में प्रति वर्ष कम से कम  
 5 लाख सिख आते हैं परन्तु उनके लिए वहाँ  
 कोई भी सुविधा नहीं है इसलिए मैं प्रार्थना  
 करूंगा कि मुदखेड तक लाइन कन्वर्जन को कोई  
 पोलिटिकल इश्यु नहीं बनाना चाहिए जैसे  
 कि आजकल कई कारणों से वहाँ पर पोलि-  
 टिकल इश्यूज चल रहे हैं ।

हमारे मित्र साठे साहब जब वहाँ पर बोल  
 रहे थे तो उन्होंने भी कहा कि मराठवाड़ा  
 एक पिछड़ा हुआ हिस्सा है । यह पहले  
 हैदराबाद राज्य में था । हैदराबाद से  
 महाराष्ट्र राज्य में आने के बाद एक डच रेलवे  
 लाइन का भी फर्क वहाँ पर नहीं हुआ है ।  
 इसकी ही नहीं, जो ट्रेन काछीगुडा-मनमाड  
 रेलवे लाइन कहलाती है वह कभी भी राइट  
 टाइम पर नहीं पहुँचती है । हमको बम्बई  
 जाना पड़ता है लेकिन मनमाड में ट्रेन लेट  
 होने की वजह से रात में 4-6 घंटे बिताते  
 पड़ते हैं । मैंने इस सम्बन्ध में पचासो कम्प्ले-  
 न्ट्स दी हैं कि बम्बई महाराष्ट्र का कैपिटल  
 होने की वजह से मराठवाड़ा एरिया से बहुत  
 से लोगों को आना पड़ता है लेकिन उनको  
 कभी ट्रेन का कनेक्शन नहीं मिलता है ।  
 गाड़ी कभी भी टाइम पर नहीं पहुँचती है ।  
 मैंने स्वयं जनरल मैनेजर से भी प्रार्थना की  
 कि गुफाद्वारे के दर्शन के लिए वहाँ पर 4-6

[ श्री बी० बी० तरोडकर ]

मैले लगते हैं और बड़ी सख्या में सरदार लोग आते हैं इसलिए कम से कम एक स्पेशल बोयी मनमाड से और नादेड से लगा दी जाये । उन्होंने कहा कि इस पर हम ध्यान देने लेकिन आजतक कोई ध्यान नहीं दिया गया है । मेरी आपसे प्रार्थना है कि मनमाड पर भी एक स्पेशल बोयी मराठवाडा से आने वाले लोगों के लिए बाम्बे की तरफ के लिए लगनी चाहिए । पहले नादेड से चार फुर्स्ट क्लास और 8 थर्ड क्लास का रिजर्वेशन होता था परन्तु वह भी अब नहीं होता है । हमारा एरिया जो है वह सिकन्दराबाद से लगा हुआ है । काछीगुडा-मनमाड लाइन साउथ सेन्द्रल जोन, सिकन्दराबाद के डिबीजन में है लेकिन सिकन्दराबाद से हमारी कोई सुनवाई नहीं होती है इसलिए काछीगुडा-मनमाड लाइन को सेन्द्रल जोन बाम्बे में जोड़ा जाये ।

मेरी मंत्री महोदय ने यह भी प्रार्थना है कि काछीगुडा-मनमाड लाइन पर पूर्णतः बहुत बड़ा जक्शन है । वहा पर कई साल तक रेलवे के लोगों ने हाई स्कुल की माग की थी लेकिन उनकी कोई सुनवाई नहीं हुई । अभी अभी मेट्रिक तक की गारन्टी दी गई है कई सालों के झगड़े के बाद । मेरी आपसे यह भी प्रार्थना है जैसा कि मेरे साथी साठे जी ने भी कहा महाराष्ट्र में मराठवाडा बहुत पिछडा हुआ इलाका है इसलिए वहा पर प्रादिलाबाद-पूर्णा रेल लाइन को राजुरा तक जोडा जाये । इससे वहा पर कोयला और लोहा मिल सकेगा और इन्डस्ट्रीज भी खोली जा सकेंगी । इससे नार्थ और साउथ भी कनेक्ट हो सकता है । पिछडे हुए इलाके में इन्डस्ट्रीज खोली जा सकती हैं ।

मैं फिर से आप से एक ही प्रार्थना करना चाहता हूँ कि मनमाड से मुदखेड लाइन के कनेक्शन के बारे में जो आपने कहा है उसको आप करें । इससे हमारे जिले की जनता को सुविधा होगी और उस इलाके का डिवेलपमेंट

हो सकेगा । प्राइम मिनिस्टर ने जो वक्तव्य दिया है उसको ध्यान में रखते हुए और उन्होंने जो कुछ कहा है उसको ध्यान में रखते हुए उसके कन्वर्शन के काम को आप जल्दी पूरा करें । इतना ही मेरा आप से निवेदन है ।

श्री चंद्रिका प्रसाद (बलिया) : रेलवे मंत्रालय की भागो का समर्थन करते हुए मैं नए मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ कि उनकी इच्छा पिछडे हुए क्षेत्रों की तरफ गई है । उन्होंने पिछडे हुए क्षेत्र में एक मीटिंग की थी और वहा पर कुछ आवश्यकताएँ भी दिए थे । मैं चाहता हूँ कि जितने भी पिछडे हुए क्षेत्र हैं कम से कम उन से जा कर वहा की समस्याओं का वह अध्ययन करे, वहा एक-एक मीटिंग करे और देखे कि उन क्षेत्रों में रेलों का विकास किस तरह से हो सकता है । ईस्टन यु० पी० और वीस्टन बिहार में हम चाहते हैं कि एक मीटिंग वह जरूर करे । यह बहुत पिछडा हुआ क्षेत्र है । वहाँ रेलों का विकास किस तरह से किया जा सकता है, इसका वह अध्ययन करे । वहा पर ब्राड गेज लाइन नहीं है । कोई भी ट्रेन नहीं है ।

रेल मंत्रालय का जो बजट है वह केवल अफ-सरो के लिए या फाइनेसशल कमिशनर के लिए नहीं है या उनके लिए ही नहीं बनाया जाता है । पार्लिमेंट के मੈम्बरो को भी इसकी आसानी से जानकारी हो सके, ऐसा इसको बनाया जाना चाहिए । जो तरीका इसमें रखा गया है उसमें कुछ समझ में नहीं आता है । कुछ दूड नहीं पाते हैं । इस वास्ते इसको भी बदला जाना चाहिए और इसको ऐसा बनाया जाना चाहिए कि आसानी से समझ में आ जाए ।

अब मैं आईएम नम्बर चार पर आता हूँ । रेल मंत्रालय हिन्दी की बड़ी उपेक्षा कर रहा है । 5 जनवरी, 1973 के पत्र को आप देखें तो आपको पता चलेगा कि रेल मंत्रालय ने यह आदेश जारी किया है कि जो

कर्मचारी हिन्दी में परीक्षा देना चाहता है वह दे सकता है, हिन्दी के माध्यम से परीक्षापत्र का उत्तर दे सकता है। लेकिन प्रश्नपत्र आप अंग्रेजी में देते हैं। यह ठीक नहीं है। प्रश्नपत्रों का हिन्दी में अनुवाद करा कर परीक्षार्थियों को आप को देना चाहिए।

उत्तर पुस्तिकाएँ जो हिन्दी में दी जायेगी उनके लिए आपने कहा था कि उनका मूल्यांकन कराया जायेगा। रेलवे बोर्ड के आदेश के अनुसार जिन परीक्षार्थियों ने हिन्दी में प्रश्नों के उत्तर दिए उनकी उत्तर पुस्तिकाओं का मूल्यांकन नहीं कराया गया है। इस कारण में कई लोग हैं जिन का प्रोमोशन रुका हुआ है जिन को ग्रैड नहीं मिल रहा है। उनको डिटेन कर लिया गया है। मैं प्रार्थना करता हूँ कि उत्तर पुस्तिकाओं का आप शीघ्र मूल्यांकन करायें और जिन का प्रोमोशन रुका हुआ है, उनको आप प्रोमोशन दिलायें।

रेलवे सर्विस कमीशन द्वारा जो परीक्षायें आयोजित की जाती हैं उनका माध्यम अंग्रेजी रखा जाता है। जो हिन्दी भाषी क्षेत्र है विशेषकर मेरा आपने निवेदन है कि वहाँ के वास्ते आप हिन्दी माध्यम कर दें और लोगों को छूट दे दें कि अगर वे हिन्दी माध्यम से परीक्षा में बैठना चाहें तो उनको इसकी छूट होगी। ऐसा चूक नहीं हो रहा है इस वास्ते उनके सामने कठिन स्थिति उत्पन्न हो रही है। वे अंग्रेजी में उत्तर देते हैं तो पास नहीं हो पाते हैं। बड़ा भारी सकट हमारे लोगों के सामने इस कारण से उपस्थित हो गया है। हमारे इलाके में बेकारी फैली हुई है। उन बेचारों को कहीं नौकरी नहीं मिल पा रही है। आपने हिन्दी को राष्ट्र भाषा माना है। इस वास्ते कम से कम आप हिन्दी भाषी क्षेत्रों में हिन्दी में उत्तर देने की छूट वहाँ के लोगों को तो दें। इससे राष्ट्र भाषा तरक्की करेगी।

आपने यह भी कहा है कि रेलवे सर्विस रूल्स और रेलवे नियम उनको जो परीक्षा में शामिल होने, हिन्दी में नहीं दिये जायेंगे। इससे बड़ी कठिनाई पैदा होगी। उनको भी आपको हिन्दी में देना चाहिये।

आपने अपने सर्कुलर में कहा है कि पोलिटिकल सफरर हैं उनको कुछ सुविधायें दी जायेंगी। जो हायर सेकण्डरी या हाई स्कूल में हैं उनको इटरमीडिएट समझा जाएगा और जो इटरमीडिएट हैं, उनको बी० ए० समझा जायेगा और उम हिसाब से उनको तरक्की दी जायेगी। एज की छूट भी आपने दी है। वे जो पोलिटिकल सफरर हैं इनकी कोई सुनवाई नहीं होती है ऐसा मैंने अनेक केसिस में देखा है। एक केस मैं आपको बतलाना चाहता हूँ। सुरेन्द्रनाथ श्रीवास्तव जो कि क्लर्क है और उसका हक भी पी० डब्ल्यू० डी० आई० का बनता है उनकी कोई सुनवाई नहीं हुई है। कम से कम ऐसे जो केसिस हैं उनकी सुनवाई तो होनी ही चाहिये।

हमारे कम्यूनिस्ट मित्र ने ठीक ही कहा है कि एक ट्रेड में एक यूनियन होनी चाहिये और सारी कैटेगरीज का एक फंडेशन बनना चाहिये। उस तरह से वर्कर्स पार्टिसिपेशन मैनजमेन्ट में आसानी से हो सकता है। लेकिन अभी तक इस प्रकार की स्थिति नहीं आ पाई है। जब तक, ऐसी नहीं होना है तब तक आप मान्यता प्राप्त यूनियनों के अध्यक्षों और अधिकारियों को लेकर यह समझें कि रेलवे वर्कर्स का पार्टिसिपेशन हो गया तो यह ठीक नहीं होगा। हम चाहते हैं कि सब कर्मचारियों के नुमाइंदा को लेकर सबको भागीदार मैनजमेन्ट में बनाया जाये। तभी सही अर्थों में वर्कर्स पार्टिसिपेशन हो सकेगा।

[ श्री चंद्रिका प्रसाद ]

धन में सबस्टिट्यूट्स और कैम्बुधल लेबर के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। यह बड़ा भारी पब्लिक रीक्टर अडॉरटेडिंग है जिसमें कुली से ले कर अफसर तक काम करते हैं। जहाँ तक कैम्बुधल लेबर का प्रश्न है रेलवे मंत्रालय के अधिकारियों ने इसकी बड़ी उपेक्षा की है। यह कहा जाता है कि छः महीने लगातार वे काम करें तो उनके परमानेंट कर दिया जायेगा। लेकिन कभी ऐसा दिन नहीं आता है कि छः महीने उनके पूरे होने दिव्ये जाये। एक दो महीने के बाद उनको हटा दिया जाता है और फिर रख लिया जाता है। इस तरह से उनकी सर्विस में ब्रेक पैदा कर दिया जाता है। वे बेचारे चार, पांच और छः बरस से इसी तरह से पड़े हुये हैं और आज तक भी कैम्बुधल लेबर हैं। समाजवाद्य के नाम पर, गरीबी हटाने के नाम पर इतना बड़ा बर्ग परेशान हो और कठिनाई रहे यह ठीक नहीं है। उनको बेशक प्राप परमानेंट करें लेकिन परमानेंट लोगों को जो सुविधा मिल रही है वह तो उनको कम से कम प्राप दें। बहुत लम्बे प्रसें तक प्रापको उनको कैम्बुधल लेबर के तौर पर नहीं रखना चाहिये और अगर प्राप रखते हैं तो कम से कम कुछ प्रसें के बात प्राप उनको वही सहूलियतें देनी तो शुरू कर दे जो प्राप परमानेंट को देते हैं।

धन में सबस्टिट्यूट्स के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। नियम यह है कि अगर सबस्टिट्यूट साल भर काम कर चुका हो या उसकी सर्विस साल भर पहले इनिशिएट हो गई हो तो उसको रेलवे सर्विस कमीशन के सामने नहीं भाना पड़ेगा, उसको परमानेंट कर दिया जाएगा। लेकिन कई केसिस में ऐसा नहीं किया गया है। मैं प्रापको एक उदाहरण देना चाहता हूँ। गुलाम नवाजिदा प्रसी एक आर्ट डीपार या डी० एल० इन्स्पू० वाराणसी में। उसको निकाल

दिया गया है, उसको परमानेंट नहीं किया गया है। उसको परमानेंट इन्स्पू पर रखा गया था लेकिन बंकि उसके साथ सबस्टिट्यूट्स इन्स्पू रखा दिया गया था और उसको कायदे के अनुसार परमानेंट कर दिया जाता चाहिये था लेकिन नहीं किया गया। प्राप वह भिखारियों की तरह मारा माटा फिर रहा है। यह पौलिटिकल सफर का लडका है। उस तरफ भी प्रापका ध्यान जाना चाहिये।

धन में डीपर्व के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। वे बहुत बड़ा संख्या में हैं। सभी रेलों में वे काम कर रहे हैं। दस दस और पन्द्रह-पन्द्रह साल से वे टैम्पोरेरी पड़े हुये हैं। उनकी हालत कैम्बुधल लेबर से भी बवतर है। जब चाहें उनको हटा दिया जाता है। शीघ्र से शीघ्र उनको भी परमानेंट किया जाना चाहिये और उनको भी सभी फीसिलिटीज जो परमानेंट को दी जाती है, दी जानी चाहियें।

सप्ताह से तीन बार डी लक्स वाराणसी होकर जाती है। दो बार मुगलसराय होकर जाती है। वाराणसी वाली को बाया बक्सर पटना हो कर जाना चाहिये लेकिन वह जाती है गया होकर। बक्सर में उसका स्टोपेज होना चाहिये। रामायण काल से बक्सर एक धार्मिक और ऐतिहासिक स्टेशन है।

राजधानी एक्सप्रेस से प्रापने कानपुर का तो कोटा कर दिया है लेकिन मुगलसराय का नहीं किया है। इसको प्रापको करना चाहिये। साथ ही एक सप्ताह में एक बार वाराणसी होकर इसको भाना चाहिये और अगर ऐसा नहीं होता है तो वाराणसी से एक्सप्रेस दिल्ली की तरफ और कलकत्ता की तरफ चलाई जाये। राजधानी वजिय की तरफ चलाई जाये।

37 अथ 38 डाउन को घाप चीटवड़ा गांव और संतवार जो हमारे क्षेत्र की व्यापारिक मंडियां हैं में रोके। फेफना और सागर वाली जो बलिया जिले में हैं प्रमुख स्थान हैं और वहां पर प्रत्येक गाड़ी को रकना चाहिये। हमारे यहां दो मेले लगते हैं हरिहर क्षेत्र और भगु क्षेत्र। इनके लिये प्रबन्ध सिर्फ बलिया में होता है। लेकिन फेफना और सभारवाली में सभी यात्री उतर जाते हैं जिससे रेलवे को बाटा पड़ता है। इस बास्ते वहां की प्रबन्ध होना चाहिये और प्रत्येक गाड़ी को वहां रकना चाहिये।

29 अथ और 30 डाउन जो दिल्ली से चलती है उसको घाप लखनऊ तक ले जाते हैं। मैं चाहता हूँ कि उसको घाप बाराणसी तक ले जायें। हमारे पार्लिमेंटरी एफेयर्स के डिप्टी मिनिस्टर साहब बेचारे बोल नहीं पाते हैं उनका भी घाप खयाल रखे और हावड़ा लखनऊ एक्सप्रेस तो सुलतानपुर हो कर जाती है उसको घाप कानपुर तक ले जाएं। शाहगंज सुलतानपुर ट्रेन को लखनऊ तक किया जाए। साथ ही एक ओवरब्रिज सुलतानपुर के पास बनना चाहिये। इसी प्रकार बलिया में भी रेलवे क्रासिंग के पास एक ओवर ब्रिज बनाने की बात थी। उत्तर प्रदेश सरकार ने नौ लाख रुपया भी दिया अब तक बन नहीं पाया। यह कहा जाता है कि कुछ टेक्नीकल कठिनाइयां हैं। अच्छा यह हो कि इस ओवर ब्रिज को यहां न बना करके घाप रेलवे का शॉटिंग ही पूर्व की तरफ कर दे। समझ में नहीं आता कि यह शॉटिंग घाज के युग में क्यों पश्चिम की तरफ की जाए और क्यों न पूर्व की तरफ की जाए।

हमारे के० सी० पांडे कल एक बात भूल गए। मैं उसको कह देता हूँ। उत्तर प्रदेश के पूर्वांचल की एक महत्वपूर्ण भाग बहुत दिनों से रहती है और वह यह है कि मगहर से बखिरा सेहदाबल, सांघा, बांसी होते हुए डरीयागंज

से नौमड़ तक एक रेख लाइन बनाई जाए। इस और भी घाप ध्यान दे।

हमारे क्षेत्र में दल छपरा, छांता और जिनगी खास हास्ट स्टेशन हैं इनको घाप फ्लैस स्टेशन करें। कई जगहों में निवेदन किया गया है लेकिन रेलवे कहती है कि बाटा पड़ता है। दो स्टेशनों को फ्लैस करने में 90 रुपये और 403 का बाटा है और बाकी दो को करने से 2500 और 3500 का बाटा है। लेकिन यह बाटा भी गलत बताया गया है क्योंकि अगर गुडज और फारेन पारसल्व की फीजिबिलिटी को जोड़ा जाए क्योंकि हमारे क्षेत्र में पोटटोज और फिशरीज बहुत होती हैं, उनका जान माना यह क्षेत्र है और इन स्टेशनों को पूर्ण स्टेशन बना देने से जब साल भ्राना जाना शुरू होगा तो आपको फायदा ही फायदा होगा। रेल विभाग ने इसको इस निगाह देखा नहीं है। छपा करके घाप इनको कुल फ्लैस स्टेशन बनाए।

मैं यह भी चाहता हूँ कि बाराणसी से सिलिगुड़ी तक एक एक्सप्रेस गाड़ी चलाई जाए और अगर यह सम्भव हो तो गोहाटी की जो बोगी इलाहाबाद से आती है उसको बलिया में लगाया जाये और सिलिगुड़ी की बोगी भी बलिया से लगाई जाए। साथ ही गोहाटी वाली बोगी को डिब्रूगढ़ तक कर दिया जाए।

गोरखपुर और बरेली में कोच फेक्ट्री बनाई जाए। वर्कशॉप वहां पहले से मौजूद है। बहादुरली रकड़ी भी बहुत मसला में मिलती है। इस से वहां के लोगों को रोजगार मिलेगा और अपना पिछड़ापन दूर करने में उनको मदद मिलेगी।

ए एस एम्ब रिफ़ोर्श ट्रेनिंग नहीं हो रही है क्योंकि स्टाफ की भरती नहीं की जा रही है। यह भरती की जाए और रिफ़ोर्श ट्रेनिंग का प्रबन्ध किया जाए।

[ श्री चौधुरीका प्रसाद ]

कर्मशियल क्लर्क्स के वास्ते स्ट्रैन्थ सैकशड से लेकिन भरती नहीं हो रही है । इस कारण से उनको छुट्टी नहीं मिलती है और न ही उनका प्रीमोशन हो पा रहा है । उनकी सैकशड स्ट्रैन्थ को भी आप भरे ।

मैं इस पक्ष में हूँ कि एक ट्रेड में एक यूनियन होनी चाहिये । लेकिन आप रिक्-गनाइज्ड यूनियन के साथ ही डील करते हैं । मान्यता प्राप्त यूनियन सभी कर्मचारियों की समस्याओं को हल नहीं करवा पाती है और यही कारण है कि अलग-अलग कैटगरीज की यूनियन बनी हुई है । उनकी संख्या भी बहुत बड़ी है । रेलवे ट्रेड एक्ट में यह है कि अगर कुछ हद तक वर्कर किसी यूनियन में है तो आपको उस यूनियन को मान्यता देनी पड़ेगी । मैं समझता हूँ कि अगर मतगणना कराई जाए तो सभी कैटगरीज यूनियन मान्यता प्राप्त करने की हकदार हो जाएगी । इस वास्ते जब तक एक ट्रेड में एक यूनियन नहीं बनती तब तक आप इन सब को मान्यता दे वर्ना अगड़े खड़े होंगे और रेलवे को भी नुकसान होगा ।

हमारी रेलवे कनवेंशन कमेटी ने नार्थ ईस्टर्न फ्रेटियर रेलवे की कुछ लाइनों पर डिबिडेड देने के दायित्व से छूट दे दी है, जो घाट में जा रही है । मंत्री महोदय ने प्लानिंग कमीशन को लिखा है कि प्रति वर्ग 200 मील की लाइन उन प्रदेशों में खोलने की अनुमति दी जाये, तो यातायात की सुविधा न होने के कारण पिछड़े हुए है । मेरा सुझाव है कि ऐसी लाइनों पर भी डिबिडेड की छूट दे दी जाये, ताकि उन पिछड़े इलाकों की तरक्की हो सके । जो रेलवे लाइन सामाजिक या प्रादेशिक उन्नति के लिए बनाई जाय, रेलवे को उन पर पूरी छूट देनी चाहिए । रेलवे फूडग्रन्थ पर किराया में छूट देती है, वह विदेशी आयात के सामानों पर भी कुछ छूट देती है और यह आर्थिक यात्रियों के किरायों में भी

रियायत देती है । इन रियायतों का लाभ समाज और देश को होता है और नुकसान रेलवे को उठाना पड़ता है । मैं समझता हूँ कि इन सब रियायतों का मूल्यांकन कर के रेलवे को डिबिडेड देने के दायित्व से छूट देनी चाहिए ।

जो लाइने कामर्सल आधार पर बनाई जाये, उन का प्रौचित्य भली भांति देख लिया जाना चाहिए । केवल बड़ी लाइन प्राथिक दृष्टि में उचित मानी जानी चाहिए, जिन से कम से कम 10 परसेंट रिटर्न मिल सके । इस दृष्टि से गुटकल-बगलोर लाइन का बड़ी लाइन में कनवर्शन कामर्सली जस्टिफाइड नहीं है, लेकिन उस को ले लिया गया जब कि देहली-अहमदाबाद और लखनऊ-भलीपुरदार जैसी महत्वपूर्ण छोटी लाइनों को छोड़ दिया गया है । आवश्यकता इस बात की है कि एक सिस्टमेटिक और प्लान्ड तरीके से इस बारे में नीति निर्धारित की जानी चाहिए । देश के पिछड़े भागों में नई लाइने बिछाई जानी चाहिए और छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में परिवर्तित किया जाना चाहिए । ऐसा नहीं होना चाहिए कि एक मंत्री आये और वह अपनी इच्छानुसार किसी योजना को कार्यान्वित करा दे और अन्य महत्वपूर्ण योजनायें पड़ी रही । चाहे कोई भी मंत्री हो, एक योजनाबद्ध तरीके से यह काम होना चाहिए ।

मेरे क्षेत्र में, जो एक पिछड़ा हुआ क्षेत्र है, बारबकी समस्तीपुर लाइन को बड़ी लाइन में बदला जा रहा है । लेकिन उस के लिए 1976 का जो टारगेट निर्दिष्ट किया गया है, वह बहुत लम्बा है । इस काम को कम से कम 1974 तक पूरा कर देना चाहिए । महुवाडीह भटनी लाइन का सरेबे हो चुका है और उसको सँभल कर दिया गया है, लेकिन अभी तक उस को प्रायर्टी नहीं मिली है । उस को सैकड प्रायर्टी दी जानी

चाहिए। इसी तरह मेरे क्षेत्र में शाहगंज-छपरा लाइन को श्रावण करने के लिए उस का सर्वे किया जाना चाहिए और शाराणासी-छपरा लाइन को श्रावण किया जाना चाहिए। शाहगंज से छपरा तक 294-डाउन ट्रेन को एक्सप्रेस बनाया जाना चाहिए और उस को मुजफ्फरपुर तक चलाना चाहिए। मैंने पहले भी माग की है कि मेरे क्षेत्र, बलिया में बेलधारा रोड से बांसडीह, बाया मिनियर और बेलधारा रोड से रसरा बाया नगरा तक नई रेलवे लाइन बिछाई जानी चाहिए।

मेरे क्षेत्र में एक तरफ ब्राडगेज लाइन है और दूसरी तरफ मीटर गेज लाइन। पूर्व से पश्चिम की ओर तो ट्रेन चलती है, लेकिन उत्तर को दक्षिण से और ब्राडगेज को मीटरगेज से मिलाने के लिए भारा से सुनेमनपुर, भाटपार से रेवती और बक्सर से चीलबडागाव को मिलाने की व्यवस्था की जाये।

मेरे क्षेत्र में माझी का पुल, जो उत्तर प्रदेश और बिहार को मिलाता है और तुरतीपार और बेलधारा रोड के बीच घाघरा नदी पर-कम पुल, ये दोनों सौ बरस पुराने हो चुके हैं। या तो वे ब्रिज नामीनल कास्ट पर स्टेट गवर्नमेंट को दे दिये जाये और या उन पर पैदल चलने वाले आदि को एलाऊ किया जाये ताकि लोगो को आने जाने में सुविधा हो।

श्री चिरंजीव झा (सहरसा) उपाध्यक्ष महोदय, मैं आप के माध्यम से रेल मंत्री का ध्यान उस क्षेत्र की ओर ले जाना चाहता हूँ, जो देश से और बिहार में, सब से पिछडा है। मेरा तात्पर्य सहरसा जिले से है। आज से चालीस वर्ष पूर्व जितनी लम्बी रेलवे लाइन उस जिले में थी, आज वहा उसनी भी नहीं है। कोसी के आक्रमण

के बाद वह रेलवे लाइन ध्वस्त हो गई। कोसी को निर्बलित करके और दो बांधों के बीच बांध देने के बाद भी उन बांधो से बाहर भी कोई लाइन बिछाने की व्यवस्था नहीं की गई है। मैं रेल मंत्री को इस बात के लिए धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने अपने बजट भाषण में यह घोषणा की है कि वह पुरानी रेलवे लाइनों को फिर चालू करने की व्यवस्था कर रहे हैं। मैं उन से आग्रह करूंगा कि वह यथाशीघ्र हमारी उस लाइन को चालू करने की व्यवस्था करो।

सहरसा जिले में निर्मल्ली बाजार एक बड़ा व्यापारिक केन्द्र और नेपाल की सीमा के निकट एक प्रमुख स्थान है। वहा के लोगो को जिले के प्रधान कार्यालय सहरसा आने के लिए रेल से 25 किलोमीटर की दूरी तय करते हुए मधुबनी, दरभंगा, समस्तपुर और बेगूसराय जिलो को पार करना पडता है और सब-डिवीजन के प्रधान कार्यालय स्थान सुमौला तक आने के लिए 275 मील का चक्कर लगाना पडता है। इस लिए जल्दी से जल्दी निर्मल्ली बाजार से मरायगढ तक लाइन को चालू किया जाये जिस की दूरी केवल पन्ध्र किलोमीटर है। कोसी में पार्श्ववर्ती सडक पर जो पुल बनाने की बात हो रही है, उस को रेल सह-सडक बनाने की व्यवस्था की जाये।

सहरसा जिले में वीरपुर एक स्थान है, जो नेपाल की सीमा पर अवस्थित है और वह कोसी प्राजेक्ट का प्रधान कार्यालय है। अभी तक उस का रेल से कोई सम्बन्ध नहीं हो सका है। हाल ही में बिहार सरकार से उम को अनुमड, सबडिविजन, का दर्जा दे दिया है। मैं निवेदन करूंगा कि उस को रेलवे लाइन से मिलाया जाना चाहिए। बघनाहा से भीमनगर तक की नैरोगेज लाइन को, जिस पर कोसी प्राजेक्ट का

[ श्री चिरंजीव झा ]

सामान वाप्य जसवा है, मीटरलोक मे कबल कर लोगो को तन्मूल राहूत बी जाये और बाद मे मधेपुरा से वीरपुर तक सीधी लाइन बिछाने के लिए सर्वेक्षण किया जाये और फिर इस काम को हाथ मे लिया जाये ।

बिहारीगञ्ज और सिमरी बख्यारपुर के बीच केबल सात मील का अन्तर है । यह फासला तय करने के लिये लोगो को 45 मील का चक्कर लगा कर घाना पडता है । इस लिये बिहारीगञ्ज और सिमरी बख्यारपुर को रेलवे लाइन से मिला देना चाहिए, ताकि लोगो को सुविधा हो ।

सहरसा नया जिला बना है और उस के बाद वह कोसी कमिश्नरी का भी हैड-क्वार्टर हो गया है । लेकिन उस की कचहरी मुख्य स्टेशन से दो ढाई मील दूर पडती है । हर जिले मे करीब-करीब कचहरी स्टेशन है । इस लिए सहरसा मे भी कचहरी की व्यवस्था की जानी चाहिए जिसके अभाव मे कचहरी वाले लोगो को काफी कष्ट उठाना पडता है ।

सहरसा स्टेशन के उत्तर की तरफ मधेपुरा-सहरसा रोड लगी हुई है । उस पर ओवरब्रिज की व्यवस्था करनी चाहिए । चूकि यातायात की बडी कठिनाई हो रही है, इस लिए उसकी नितान्त आवश्यकता है ।

एकमाबीना हास्ट इतना प्रमुख हास्ट है कि उस पर एक साधारण स्टेशन के बदाबर टिकट कटते हैं इस लिए उसको स्टेशन में परिचलित कर देना चाहिए

कदमपुरा हास्ट पर भी निबन्धित रूप से फलका बकान

मानसी-सहरा साइन पर ट्रेन में जो भीड रहती है, मैं उस को और रेल मन्त्री का ध्यान खीचना चाहता हू । लोग डिब्बो में बंठ-बकरीयो की तरह लदे रहते हैं । इस का कारण यह है कि ट्रेन बहुत कम होती हैं और वे बहुत छोटी होती हैं । इस लिए मैं रेल मन्त्री से निवेदन करना चाहूंगा कि उस साइन पर ज्यादा ट्रेन और ज्यादा सन्धी ट्रेने जलाई जाये ।

सहरसा जिले के दो प्रखण्ड, सिमरी बख्यारपुर तथा कोण्डिया, सहरसा के दक्षिण की ओर पडते हैं और सहरसा कमिश्नरी का एक जिला बंगुसराय भी सहरसा के दक्षिण और पश्चिम की ओर पडता है । लेकिन उन लोगो के कचहरी जाने के लिए कोई भी समुचित ट्रेन की व्यवस्था नहीं है । इस लिए कम से कम एक ट्रेन सुबह 7 बजे मानसी से चले और वह 5 बज शाम को सहरसदू से वापिस आये । साथ ही अग्नी जो भी ट्रेन बुपील तक जाती हैं या आगे जाने वाली हो उन सभी को सरायगढ स्टेशन तक ले जाने की व्यवस्था की जानी चाहिए ।

मैं आप से निवेदन कर्नाकि क उत्तर बिहार की ओर जो जाने वाले लोगो के लिए डी-बक्स जो दिल्ली से हावडा तक जाती है, उसे भोकामा स्टेशन पर रुकवाने की व्यवस्था की जानी चाहिए ।



गाड़ियों में संयम की जो अनिवार्यता है यह सब से ज्यादा खालती है । हमारे धीरे धीरे भी इस संबंध में चिन्तित किया है । इस तरह की व्यवस्था की जानी चाहिए जिससे कि गाड़ियां अपने नियमित समय पर चले । उस के लिए डीजेल इंजन का ज्यादा से ज्यादा प्रयोग करने की व्यवस्था होनी चाहिए धीरे गाड़ियों में ज्यादा डीजेल इंजनों का इंतजाम होना चाहिये ।

नं चहूंगा कि सहरसा हो कर कम से कम एक ट्रेन लम्बे रास्ते को जाने वाली हो । जैसे कि गीहाटी या जोगबनी से लखनऊ, इलाहाबाद, कानपुर तक एक्सप्रेस ट्रेन की सहूलियत सहरसा होकर देनी चाहिए । यह बहुत ही आवश्यक है । पहले सोनपुर से सुपौल तक सीधी ट्रेन चलती थी जिसे लोगो को काफी सुविधा थी । गत वर्ष से इसे बन्द कर दिया गया है । अब पुन सोनपुर से सरायगढ तक एक सीधी ट्रेन चलाने की व्यवस्था की जाये । साथ ही मिर्जली से सुपौल या सरायगढ तक के लिये एक सीधी ट्रेन सेवा चालू की जानी चाहिये ।

बिना टिकट के जो चलने वाले यात्री होते हैं उन के लिए सरकार अपनी ओर से जो व्यवस्था कर रही है वह तो करे ही । लेकिन मेरा एक सुझाव है कि वह स्थानीय लोगों का सहयोग प्राप्त करने की व्यवस्था करे । रेलवे लाइन के किनारे ग्राम पंचायत और कोम्पायरेटिव तथा अन्य स्वयंसेवी संस्थाओं के लोगों से मदद ले तो शायद बहुत सहूलियत उसे इस में हो । इस

पर सरकार को सोचना चाहिए । इस धारा पर रेल में हो रही चोरी, डकैती को रोकने में भी मदद मिलेगी ।

इन सुझावों के साथ मैं आप को धन्यवाद देता हूं और मैं चाहूंगा कि इन सब बातों को धीरे रेलवे बोर्ड और रेलवे मंत्रालय जान ले ।

श्री तारकेश्वर पांडे (सलेमपुर) :

मैं थोड़ी नी बातें आप की सेवा में रखना चाहना हूँ । हम लोग जिस क्षेत्र से आते हैं वह छोटी लाइन का क्षेत्र है पूर्वोत्तर रेलवे का । मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि गरीब और अमीर में जितना अंतर है उतना ही छोटी लाइन और बड़ी लाइन में अंतर है । किराया बराबर है । सुविधा कम है । आराम कम है । मैं रेलवे प्रशासन से निवेदन करना चाहता हूँ कि वह कोई ऐसी व्यवस्था करे कि जब हम से किराया उतना ही लिया जाता है, जब सब प्रकार का खर्च बराबर है तो हम को उसी प्रकार की सुविधा उसी प्रकार का आराम भी मिलना चाहिए ।

वृ एक स्थानीय समस्या : नही तो किराया कम करना चाहिए ।

श्री तारकेश्वर पांडे नही तो किराया कम करना चाहिए, आप के इस सुझाव से मैं सहमत हूँ ।

बाराणसी स्टेशन के संबंध में मैं कहना चाहता हूँ । सी वर्ष से ऊपर इस स्टेशन को बने हुए हो गए । जगह जगह मैं देखता हूँ कि विश्रामालय नये बन रहे हैं और यह

[ श्री तारकेश्वर पांडे ]

भी देखता हूँ कि जो पुराने हैं उन को ऐसा किया गया है कि साजसज्जा और आराम की अच्छी व्यवस्था है। लेकिन काशी बड़ी बिचित्र नगरी है, इस का बेटिंग रूम छोटा कर दिया गया है, साजसज्जा और आराम कम कर दिया गया है। मुझे नहीं मालूम कि इस का कारण क्या है? मैं चाहता हूँ कि इस तरफ रेलवे प्रशासन ध्यान दे।

शाहगंज और छमरा क बीच में जो गाडी चलती है उन की बिचित्र स्थिति है। मेरा तो यह अनुमान है कि पूर्वोत्तर रेलवे में फर्स्ट क्लास, सेकंड क्लास, और थर्ड क्लास तीनों में जितने रिज्केटड डिब्बे हैं वे ही सब इस में रख दिए जाते हैं। इस का पाखाना चाहे किसी भी श्रेणी का हो वह सब गन्दा और दूदाफूटा है। न किसी में शीशा है न किसी में खिडकी है। डिब्बों की भी यही हालत है। बरसात के दिनों में यह चूते हैं। चाहे किसी भी श्रेणी में यात्रा करें ये चूत हैं। चारों तरफ से बीछार आती है और गमियों में लू आती है। अगर आप बन्द करना चाहें तो बन्द करना बेकार है।

यह मैं महसूस करता हूँ कि छोटी लाइन जिन क्षेत्रों में जाती है वह क्षेत्र निर्धन है, गरीब है। सामान के चढाने उतारने का गडहारा में इतजाम है, बाराणसी में इतजाम है। उस से चोरिया होती है। किसी प्रकार की भी व्यवस्था की जाए, चोरी होती है। व्यवस्था, कमी और चोरी ये तीनों उस में निहित हैं। इस का मत तभी हो सकता है जब कि छोटी लाइन की व्यवस्था

का मत किया जाये। मुझे बड़ी प्रसन्नता है कि इस की व्यवस्था हो रही है। लेकिन मैं एक सुझाव देना कर रहा हूँ। इस के बारे में आप विचार कर लें। पैसाइस हो चुकी है, जाच पडताल हो चुकी है। यह मैं दस वर्ष से सुन रहा हूँ। मैं यह समझता हूँ कि बटनी से बाराणसी तक बड़ी लाइन की व्यवस्था कर दी जाय तो वहा की जनता को बहुत ज्यादा आराम पहुँचगा।

आर पी एफ का सगठन रेलवे के सामान की सुरक्षा के लिए है। सिद्धांत बहुत अच्छा है और सी आर पी का भी प्रबन्ध है। यह भी जुर्मों को रोकने के लिए है। यह भी अच्छा है। लेकिन इन लोगों में सामंजस्य नहीं है। ये दोनों मिल कर काम नहीं करते हैं। इन दोनों में से किसी एक की व्यवस्था रहनी चाहिए और नहीं तो दोनों में सामंजस्य होना चाहिए।

एक बात मैं कर्मचारियों के संबंध में कहना चाहता हूँ। इस पर आप विचार कर लें। मैं बड़ा पुराना मेम्बर हूँ। अपने अनुभव से मैं कहता हूँ। हमारी तरफ के आदमी आसाम में काम करते हैं, बरेली के क्षेत्र में काम करते हैं गुजरात में काम करते हैं। बेटन कम पाते हैं। अगर ऐसी व्यवस्था हो कि उन का तबादला उन के घरों के समीप कर दिया जाय तो इस में रेलवे प्रशासन को कोई क्षति नहीं पहुँचेगी, इस प्रकार का आबेदन पत्र देते-देते हम थक जाते हैं। आर पी एफ का एक कास्टेबल अपने घर से पाच सौ मील की दूरी पर है। अगर अपने घर से सौ मील की, बीस मील की दूरी पर जाए तो रेलवे प्रशासन का कोई बहुत बड़ा

मुफ्तान नहीं है, उसका लाभ ही होगा । इसलिए मैं चाहता हूँ कि रेलवे प्रशासन स्वयं इन चीजों पर विचार करे और ऐसी व्यवस्था करे कि जो रेलवे के छोटे छोटे कर्मचारी हैं, दूर जगहों में जा कर काम करते हैं वे अपने घरों के समीप आ जाए तो बड़ा लाभ होगा ।

एक निवेदन और करना है । पूर्वोक्त रेलवे स्टेशन से मगहर से बखिरा, मेहदावल, सांथा, बासी, डूमरिया गज होते हुए नौगढ़ तक एक रेल लाइन बिछाई जाए ।

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI): My intervention would be rather short and I will deal with certain problems which have been raised by the hon. Members.

I have seen that hon. Members both in the Opposition and from this side, have evinced keen interest in the staff welfare. The problem of the staff of the Indian Railways has to be understood in the background of this fact that the railway system in India is the largest railway system in Asia with about 60,170 route kilometres.

15.00 hrs.

[SHRI K. N. TIWARY in the Chair

We are running 10,900 trains per day and there are about 7,039 stations. We carry 7 million people per day and about 0.55 million tonnes of cargo per day. It is against this background that the problem of the staff of the Indian Railways should be looked at. The staff numbers about 1.7 million which includes about 0.33 million of casual staff.

Certain opposition Members and also Members on this side have been

telling us about the functioning of trade unions. According to present categorisation of railway staff, there are 700 categories of employees in the Railways. Category-wise if you go, you will find, you will have no less than 700 unions in the railways. Today we have recognised two unions in the Indian Railways. It will be our endeavour to see that there is one union functioning in the Indian Railways.

श्री सरजू पाण्डे : (गाजीपुर) आप यह बतलाइये कि रिक्वनीशन का वैसिज क्या है ?

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: If any occasion arises for us to go by the strength of any union, we will not hesitate to do so, we will not hesitate to make that check also.

Some doubts were expressed on the point whether due to modernisation in the Indian railways some staff would be retrenched I would like to tell the hon. Members that there will be no retrenchment of staff due to modernisation in Indian railways. It will be our endeavour to see that with proper training and modernised equipments etc. they can serve better, and they can be better utilised. So, there will be no retrenchment so far as modernisation is concerned.

It is true that we said that in regard to our traction system so far as steam is concerned, this is now a little out-moded and we are going in for diesel and electric tractions. The staff working on steam traction will be utilised and first trained so that they can run diesel and electric locomotives.

With regard to amenities to staff, we attach considerable importance to various aspects like housing, medical facilities, recreational facilities for the employees and their families, etc. 5,28,900 residential quarters have been provided to Indian Railway staff. 633 hospitals with 10,376 beds are provided to look after medical health of

[Shri Mohd. Shafi Qureshi]

employees and their families and about 1.6 lakh patients could be catered. These hospitals and health units provide daily treatments to railway employees and their families. Regarding educational facilities also, 751 schools including three intermediate colleges are functioning with the number of children being 1.5 lakhs who are studying in these schools. We have also provided recreational facilities for our employees and there are holiday-homes which are provided at various hill stations for the facility of railway employees.

When I said one union, it does not prevent other people to bring up their grievances and complaints to the authorities concerned.

**SHRI SARJOO PANDEY:** Your General Manager refused to talk to me; he refused to see me, saying, you are not from the representative trade union and so you should not talk to me.

**SHRI MOHD SHAFI QURESHI:** The hon. Member knows he is meeting officers; he is meeting me and he knows that whenever he asked for a meeting I have not hesitated even for a split-second, to meet him.

Sir, instructions have been issued that negotiations, directly and round the table, can be had only with the recognised unions. We are not going to change this position because we have recognised only two unions for the time being. But this does not mean that Members of Parliament and other people who have some valuable suggestions to make for the improvement of the railways or any grievance of the railway employees will not be listened to. I wish to make it clear that any grievance from any member of the staff will be properly looked into.

We have also, in our endeavour to help the staff, decided that on various stations where loading and unloading is done we should try to give this

work to the labour cooperatives. I would request the hon. Members to give us their cooperation in this field to form these cooperatives at various places so that the labourers who are working there actually get the benefit of their hard work.

It is for the first time in the history of the functioning of the railways that a new trend has been developed to bring about close liaison between the labour and the Railway Ministry. It is to bring in the labour and the employees to work together in the fields of effective functioning of the railways and for improving the efficient working of the Indian Railways. As the hon. Members are aware a corporate group of enterprise and labour consisting of Railway Board and representatives of two labour federations has been formed. The broad objectives of the group would be to evaluate the functioning of the railways for improving their efficiency and the appraisal of the investment programmes particularly in regard to housing and welfare services. This is how we are now trying to bring in participation of the labour with the management. This may be on an experimental basis but given the co-operation from the labour side, I am sure, they will not find the cooperation lacking from the managerial side and if both start working with determination and with concerted effort to bring about a better relationship between the two, I am sure, this experiment would succeed.

A point had been raised about casual labour. Shri Arjun Sethi and Shri Ram Avtar Shastri have raised this point. I am quite aware of this problem and want to do my utmost to resolve this. About 3.24 lakhs of casual labourers are working on railways. Of these, 0.8 lakhs are employed at Projects. Casual personnel are engaged in large numbers in various construction projects as also on works which are seasonal or of temporary nature. The nature of employment in projects and seasonal works is such

that once the work is over, then naturally the labour has to move away from that place. Whenever casual labour becomes surplus the railways try their best to employ them in other works in progress in the same area or near-about it. But the difficulty in this case is the labour which had been once engaged at a particular place for a particular work is not inclined to move to another place because they want to remain nearer their homes. Even then it has been our endeavour to see that as and when the vacancy arises a casual labour is employed. A number of measures have been taken in the recent past to improve the absorption of casual labour against regular vacancies. For employment in regular vacancies they are given relaxation in age-limit to the extent of their service as casual labour. It has recently been decided that their medical examination should also be accorded some relaxation. Till a few years ago, casual labour were considered along with outsiders for recruitment to regular Class IV posts.

This has been changed and for the last three years, all class four posts in the railways are being normally filled only from amongst casual labour and substitutes. Since this change in policy, about 50,000 casual labourers and substitutes have been absorbed against class four posts.

**SHRI DINEN BHATTACHARYYA** (Serampore): During which period? The last ten years?

**SHRI MOHD SHAFI QURESHI:** Not the last ten years, but I think in the last four or five years.

Some hon. members raised the question of representation of scheduled tribes and scheduled castes. So far as class one officers are concerned, I am myself not satisfied with their representation, but it is my endeavour to see that proper representation is given to the backward people, to the scheduled castes and scheduled tribes. Instructions have issued to the

General Managers and Railway Service Commissions to fill the quota allotted to scheduled castes and scheduled tribes. Our difficulty is that in certain areas we are able to fulfil the quota for the scheduled castes, but we are not able to find sufficient number of candidates from the scheduled tribes.

**SHRI D. BASUMATARI** (Kokrajhar): For his information, there are a number of candidates available in Assam.

श्री बाबू दाम (कोकराजहार) : यही एक बहाना है कम्पसरो के पास ।

**SHRI MOHD. SHAFI QURESHI:** मुझे भी थोड़ी बहुत वाकिफियत हो गई है इसलिए अब बहाना नहीं चलेगा ।

We have told the General Managers and Railway Service Commissions that wide publicity should be given not only in the national newspapers but in the local language papers about the vacancies as and when they arise in a particular zone and separate tests should be held for scheduled caste and scheduled tribe candidates. We have found that if the same test paper is given to the scheduled caste and scheduled tribe candidates as are given to candidates from other castes, they are not able to answer all the questions. So we have relaxed the standard of the papers.

**SHRI D. BASUMATARI:** In regard to the question of filling up the quota reserved for the scheduled castes and scheduled tribes, we have been trying to get it done through our parliamentary committee. But it is not respected. Only day before yesterday, some people came to me and complained that they were refused a separate test. I have sent the papers to the Minister.

**SHRI MOHD SHAFI QURESHI:**  
As for technical and clerical staff, instructions have issued to the General Managers to give special consideration to the scheduled castes and scheduled tribes.

The Service Commission at Calcutta has been asked to investigate whenever visiting schools in the areas to find out if help could be got in attracting suitable candidates.

Shri Sadhu Ram complained that there is no one on the Service Commissions from the scheduled castes. I wish to inform the House that out of the four Chairman of Railway Service Commission, one belongs to the scheduled castes and two to the minority communities. I do not claim any credit for this. But wherever people are available, they should really be given their proper representation even at the highest level. I can assure my hon. friends who have expressed their apprehension about representation of scheduled castes and scheduled tribes that if candidates are available even in grade A—as I said, I am not satisfied so far as recruitment to this grade from these communities is concerned—it would be my endeavour to take people from the scheduled castes and scheduled tribes to fill in posts in classes two and one. I am very hopeful. The hon. member should also be very hopeful. Let us hope for the best.

The average cost per employee is now nearly three times that obtaining in 1950-51. The per capita cost of staff which was Rs. 1,263 in 1950-51 has gone up to Rs. 3,598 in 1971-72.

**SHRI DINEN BHATTACHARYYA:**  
You should not give a one-sided picture. You must mention that the fares and freights have also gone up.

**SHRI MOHD. SHAFI QURESHI:**  
The darker side of the picture has been assigned to you. I am always an optimist.

Regarding passenger amenities, I have already stated in the House that as against Rs. 2.4 crores per annum for passenger amenities, this sum has now been raised to about Rs. 4 crores. It is true that we have to provide the basic amenities like fans, lights and drinking water supply, latrines and proper booking arrangement, etc., at all the stations. But the problem has not been completely solved. I know the difficulties which are being faced by hon. Members at various places while they are travelling and the general public who travel by the railways, and it has been our endeavour to see that facilities are provided to the travelling public to the maximum extent possible.

I am aware of the inconvenience caused to the railway passengers, especially those travelling in third class compartments, and it will be our endeavour to see that the railways give greater satisfaction to the travelling public in this regard. I must, at the same time, bring to the notice of the House the problems we have in rendering satisfactory service, in the maintenance of amenity fittings and electrical equipment in coaches including lights and fans, which have become a rather very good attraction for thieves and other anti-social elements. Sometimes these fittings are removed at a rate faster than they are replaced, and sometimes we have seen that even before the anti-pilferage device is introduced, even earlier than that, thieves have introduced some other device to defeat our purpose. This race is going on, and it would be our endeavour to take big efforts on our part to see that this type of malpractice is stopped.

Similarly, the railways are making every effort for the passengers who travel, to see that their physical security and their financial security are assured. Certain Members have raised certain doubts about the efficacy and effectiveness of the Railway Protection Force. I have already stated in this House yesterday that the Railway Protection Force has been there for a

long time, and the main job of the Railway Protection Force is to protect the railway property. So far as passenger security is concerned, it is the job assigned to the State Governments, and the Government Railway Police, and the railways are paying about Rs. 3 crores to the State Governments for maintaining these posts. But this does not mean that the railways are absolved of the responsibility of carrying passengers in safe condition from one destination to another destination. It is in this very particular field that we are concentrating these days, and even now, when I am speaking in this House, the Railway Minister is having a meeting with the Home Ministers of various States who have also brought their IGPs with them to tackle this very problem of safe travelling in the railways and to stop theft and pilferages in the railways.

One point which was raised by some Members is about the malpractices in railway reservations. I am aware of the complaints that are received from time to time with regard to the difficulties experienced by the travelling public in securing reserve accommodation, particularly by important mail and express trains on trunk routes. To cope with the increasing demand for reserved accommodation, particularly during peak periods of rush, additional staff are posted at reservation offices and efforts are made to run additional trains. Further, to curb the evil of blackmarketing in railway tickets, regular checks are also carried out at reservation offices and entrains, and whenever any persons are found indulging in any malpractice, thorough enquiries are made and proper action, including prosecution wherever possible, is taken.

The measures taken have, however, not been found to be very effective particularly in regard to the activities of unrecognised Travel Agencies and other anti-social elements. The Government, however, is fully alive to the problem of racketeering in reservations. The problem in its entirety is

currently being looked into by a Committee of Members of Parliament set up under the Chairmanship of Shri Krishna Kant, M.P., Rajya Sabha.

Hon'ble Members will recall that along with the proposal to introduce nominal increases in fares, the hon. Minister announced in his Budget Speech that on long distance fast mail and express trains all the accommodation in the third class will hereafter be open to reservation. This should reduce overcrowding on one hand and minimise malpractices on the other.

Some other problems which have been raised by hon. Members will be dealt with by the hon. Minister while he replies to the debate. I am grateful to this opportunity....(Interruptions)

SHRI S. L. PEJE (Ratnagiri): I rise to support the budget demands of the Railways for 1973-74. In his budget speech the hon. Minister referred to laying of certain new lines and the conversion of certain lines from one gauge to another. At present, there is not a single inch of railway line in my region and I am very much doubtful if the needs and aspirations of the people of my region will be fulfilled in the near future as the criteria of taking new lines is rigidly applied to Konkan region. He has mentioned seven new routes and one route is Mangalore-Apta. This route will serve to accelerate the economic and industrial development of the Konkan region. At present there is no communication in Konkan area except a road, that too a bad one. Though it is supposed to be a good road it is not an all weather road; last year in Kolaba district there was a huge landslide and this road was closed for more than 20 days. This means there is no all weather communication in Konkan and that is why people from Konkan demand Mangalore-Apta route. When Mr. Nanda was the Railway Minister, he was convinced of the need for this route and he ordered a survey of this

[Shri S. L. Peje] route and made a provision of Rs. 20 lakhs. This survey was made during the last three years and people in Konkan thought that their long-cherished dream would be fulfilled. Later on when Mr. Pai took over from Mr. Hanumanthaiya, he was also convinced of the need of this route. Mr. Pai visited Bombay and had discussions with the Chief Minister and he assured him that the railway would be taken up. During last January, the Prime Minister paid a visit to Maharashtra and saw the drought affected area and at a public meeting she declared that these routes have been sanctioned by the Government.

Naturally, the people were happy to welcome this decision. The District Collector and other railway officials of Bombay were asked to go ahead with preparation for the inauguration ceremony. If I mistake not, I think it was fixed for the 5th February, 1973. Arrangements were made for the purpose. Later on, however, there was change in the Cabinet. From Mr. Pai the Railway Ministry was taken over by Mishra. The people of Maharashtra thought that there was a change in the Government as the opening ceremony did not take place as announced. The promise was given by the then Railway Minister Shri Pai and that was corroborated in one of the public meetings by the Prime Minister of India. We do not know what happened to that promise. There is no contradiction either from the Prime Minister or from anyone from the Government of India side with regard to the new line promised to us by the then Railway Minister. But, I am surprised to find now that there is no provision for this new route i.e., Mangalore-Apta line. No doubt the then Railway Minister mentioned that Mangalore-Apta line would be given active consideration by the Government of India. When adequate financial return from investment on this new line is expected because of the development of industrial areas and when the State Government comes forward to bear the cost of the land

acquisition, there should be no objection from the Railway Ministry to go ahead with this new line.

This area had been neglected for hundreds of years. To accelerate economic and industrial development of Konkan and to remove regional imbalance, I would urge upon the Railway Minister and the Government to give topmost priority for opening the Mangalore-Apta line.

Lastly I would appeal to the hon. Railway Minister to pay a visit to Bombay and see for himself the miserable plight of the passengers travelling in third class suburban trains especially during peak hours, that is from 9 to 12 in the morning and then in the evening after office hours. I would request him to pay a visit to Bombay and also to travel in the third-class compartments so that he will be able to find the miserable plight of the third-class passengers travelling in the suburban trains

With these few remarks I support the proposal.

SHRI C T DHANDAPANI (Dharampuram). Mr Chairman, Sir, the Ministry of Railways is always standing by the decisions taken by the Board. It is only this ministry which never rectifies the mistakes even after the Members both from inside and outside the Parliament point them out

Firstly I want to say something about the amenities given to the railway employees. The railway employees, after having put in more than 20 to 30 years' of service, are not able to get the housing facilities needed by them. They are not able to avail of the hospital facilities. The amount that is being allotted in the budget for this purpose is very meagre. I do not know whether this Ministry will be able to augment these facilities for their workers with the meagre provision that is made in the budget.



Secondly, the workers in Railways are working for more than fortyfive hours in a week. According to the international labour organisation's recommendations, there should be only 40 hours work in a week for the workers. The casual labour problem remains as it is. They have not been regularised by the Railway Ministry. They run into lakhs. They must be made regular employees.

15.30 hrs

[SHRI S A KADER in the Chair]

All parties including the ruling party have raised a unanimous voice inside the House that bonus should be given to railway workers. Railways are a commercial undertaking and every year they are raising the fares and freights. But in return facilities are not provided. Bonus is not an *ergat* a payment it is the rightful claim of the employees and it should be given immediately. I hope Government would come forward with this announcement.

The problems of the running staff have been represented many times. But the Board and the Minister have not taken any action. Even the dining car staff are not getting their benefits. The new system of catering introduced between Delhi and Madras have proved a failure because they could not serve good food.

HRA and CCA have to be given to the employees working in Tambaram, Palam, Pothanur and other places.

Rajdhani Expresses are being run between Delhi and Calcutta and also between Delhi and Bombay. But when they thought about Madras, they gave up that idea. Why? The Jayanti Janata Express has been newly introduced, but it does not stop at Katpadi. People from the north come to take treatment at Vellore Hospital. But it does not stop there. Similarly, it does not stop at Coimbatore, which is an important industrial belt. I request the minister to look into this matter.

Wagons are always in short supply. The minister wrote to me once that the wagon position is satisfactory. But only three days back I met the General Manager at Madras and spoke to him about the wagon shortage. From Udumalpet and other places in my constituency, gypsum has to be sent to the cement and fertiliser factories. But they are not able to get wagons and more than 20,000 employees have been rendered jobless. I request the minister to provide more wagons.

In the new budget, fertilisers have been charged at 2½ per cent. The Central Government supplies fertilisers to the State Government and it increases the price whenever it wants. In addition, the railways also are putting a freight of 2½ per cent. I hope the minister will give some relief in this regard.

The Southern Railway incurs a loss of Rs 6 crores on account of coal alone because coal is supplied at high rates. Coal comes from the north and the transport charges are heavy. That is why the Southern Railway incurs a loss. The Railway Ministry says that where there is a loss new lines will not be given. I submit that opening new lines in the south should not be stopped because of the loss which is due to transport charges on coal.

About the metropolitan transport project in Madras, it is a wonderful thing which has been mentioned inside the House and in the consultative committee also. But they have appointed one officer by name Hari Sinha on Rs 2,750 p.m.

The Citizens' Forum of Madras have sent a memorandum to all Members of Parliament which says that there are many other officers in this Metropolitan Transport Project. They have already spent about Rs 33 lakhs and for the past 20 months they have done nothing. It looks as if they are going to wind it up. I would request the Railway Minister to look into this.

[Shri C. T. Dhandapani]

matter. We are told that this officer is due to retire on 30th April, 1973. He applied for leave which was refused. So, he will continue in service for another four months even though he has done nothing so far. In spite of the repeated requests of the people of that area to take some action in the matter, the Railway Board have done nothing. That is why the Citizens' Forum has now sent an appeal to all Members of Parliament so that they may take it up here.

I would like to say here that even before the Railways set up their Metropolitan Transport project, the Metropolitan Transport Team of the Central Planning Commission with Shri A. V. Decosta, an eminent Railway Engineer, as Chairman and Shri K K Nambiar, former Chief Engineer Highways, and other very great men as members, has very much applauded the work of the Tamil Nadu Government and accepted the recommendations of Shri Rajagopal, Deputy Director, Town Planning, who conducted the traffic studies. The recommendations are (1) to provide an underground Railway between Ennore and Thiruvanniyur, (2) to provide a circular railway corridor from Ennore to Thiruvanniyur skirting the present Madras city, touching Ambattur, Anna Nagar, Ashok Nagar, Saint Thomas Mount and Thiruvanniyur and a third railway terminal at Anna Nagar for both broad-gauge and metre-gauge. I request the Railway Minister that a fresh enquiry be instituted into this matter. Unless there is some such line, it will be very difficult to meet the transport needs of Madras city.

Then I come to the construction of new railway lines. There should be a railway line from Dharapuram to Chamarajanagar via Palani and Satyamangalam. Then, there should be another line from Sathyamangalam to Chamarajanagar. The engineering and traffic survey for the line from Satyamangalam to Palni via Tiruppur and Dharapuram was conducted in 1926-27 but the project was given up on

account of financial stringency. This is the one stock reply which we get whenever we make any suggestions about construction of new railway lines.

In this connection, I want to say that the Special Engineer to the Government of Madras, Road Development, stated that the railway alignment, stated that the railway alignment, stated that the railway alignment along which buses are plying and its construction will certainly duplicate facilities of transport and cannot, therefore, be justified. Does it mean that wherever the buses ply, the rail links will not be constructed? Is that the policy of the Government? At the same time, when we made a demand for the Chamarajanagar-Sathyamangalam line the reply was that the report of the reassessment of the earlier surveys has revealed that the rail link will still be unremunerative. So, in one case you take the stand that it will be unremunerative and in another case you say that it would be duplicating the facilities of transport already available. There is no consistency between these two arguments.

There is a proposal pending with the railways for the construction of a line from Salem to Teiruchi via Namakkal, Karur and Dindigal. Now the line from Salem to Tiruchi is via Erode, which is a longer route. There should be a direct route from Salem to Tiruchi.

Then, there is no arrangement for transport by railways from Madras Central to Egmore.

Therefore, a separate facility for passengers from Central Station to Egmore must be provided. The Central Government, the Railway Ministry, should have some rational thinking on it.

Before I conclude, I would like to say one thing. I do not know how they are going to take this into consideration, i.e., the tax on railway

passenger fares under 1957 Act. That was repealed in 1961. The Central Government, the Railway Ministry, is giving ad hoc amount to all the State Governments, a sum of Rs. 16.25 crores. This is not enough. There must be a national approach to it. Railway Ministry has approached the Planning Commission. The Planning Commission have formulated some principles according to which this will not work because the Planning Commission is a body which is looking to the overall principles. So, the Railway Ministry should come out with concrete steps to help the State Governments either on the basis of population or on the basis of earnings of passengers. Whatever the needs of the State Governments may be, they should be met by the Railway Board, the Railway Ministry.

In conclusion, I would say a word about examinations in regional languages. The Railway Ministry has taken a decision that examinations will not be held in regional languages. It will be very difficult for the students who are being taught only in regional languages. They are being compelled to write examinations in English and some other languages. It is creating difficulties for the students who always take their education only in their mother-tongue. This must be considered. The students must be allowed to write their examinations only in regional languages. They can be posted only in their regions so that the local employment could be raised in a better manner.

MR. CHAIRMAN: Now, before I call another hon. Member, I may point out that we have got very little time left. At 5 0' Clock, the Minister will begin his reply. So, I would request the hon. Members to make brief speeches, extending 5 to 7 minutes each. Shri Basumatari,

SHRI D. BASUMATARI (Kokrajhar): Mr. Chairman, Sir, I rise to support the Demands for Grants in

respect of the Railway Budget for 1973-74. While supporting the Demands, I should not forget to welcome the new Minister of the Railways.

The Railway Ministry is the most important Ministry. That is one of the largest and biggest national public sector undertakings with an investment of Rs. 43,335 millions and staff strength of 1.39 millions in 1971-72. They have a fleet of about 11,150 locomotives, 35,500 coaching vehicles and 382,000 goods wagons. About 10,900 trains are run daily to serve nearly 7,090 stations. More than 6.9 million passengers, i.e., more than 1 per cent of the entire Indian population travel by rail every day. The broad-gauge line in terms of route kilometres is 30,041; metre-gauge—25,550 and narrow gauge—4,476.

With this huge administration, if you see, this Ministry could not do justice because of the fact that they have not been able to apply their minds to remove regional disparity. That is a big problem. They lay railway lines only in those areas where powerful people come from and where there are no powerful men, they say 'No'. This is a very bad way of doing things. I would request the Railway Minister to see to it that this state of affairs is improved. The railway administration is run by the Railway Board. Now, everybody stated that the Railway Board is most bureaucratic. I do not mean that bureaucrats cannot change their mind. After all, they are Indians. They are our own nationals. But the people who are there even prior to 1946, it is difficult for them to change their mind and to change their attitude. That is the trouble. Therefore, the Minister and the Government who want to take the country towards socialism is hampered in every step and we could not reach the goal.

Now, coming to the State of Assam, in the British days there was only one railway line running from Rangpur to

[Shri D Basumatari]

Dinajpur in Bangla Desh Now, after Independence, one railway line has been laid from Siliguri to Assam Now, this line alone connects India to Assam We have repeatedly requested the Minister just to connect that line to the Head-quarters but they have not paid any heed to that At the same time, you know a number of States have come up—Arunachal Pradesh Meghalaya, Nagaland and Tripura, etc All these new States are not connected by any railway line They should all be connected by a railway line Now a railway line has been given to Kashmir because the Railway Minister comes from that area I request him that he should not forget Assam also

SHRI MOHD SHAFI QURESHI I would like to say one word It is not on the basis of my coming from Kashmir that we have a railway link in Kashmir We have connected Kanyakumari to Kashmir Kanya kumari is the abode of Parvati and Kashmir is the abode of Shiva So, if I have brought Siva and Parvati together what objection can there be?

MR CHAIRMAN Whatever has happened, it is all accidental

SHRI D BASUMATARI Just one word

Sir we are all talking of national integration and national integration can be achieved only by connecting the various parts of the country by railways and by air services and unless communication is there there cannot be any national integration I There fore, I request him to see that Assam is also well-connected with the rest of India As I said earlier, except the Assam-Siliguri line, no other railway line has been constructed in Assam

MR CHAIRMAN You had specially requested me that in view of your absence your name was not called. So, don't you think that you have to pay some penalty for that? Have the last word and finish

SHRI D BASUMATARI Reference was made by the hon Minister to the Scheduled Castes and Scheduled Tribes Sir, I had the privilege of visiting all the nine Railway Zones and also the other three Railway production units In all of them I had found that most of the General Managers are reluctant to respect the provision made for the Scheduled Castes and Scheduled Tribes in the Constitution in the matter of reservation I had in fact to fight with a particular General Manager who refused to respect the special provision in the Constitution

Another thing

MR CHAIRMAN No please Please resume your seat

SHRI D BASUMATARI Please let me complete my sentence He was saying that there is a provision of reservation in regard to recruitment to Class I and II Services It is true, but at the same time, I must say that the reservation for Class III and IV is also not adequate and the quota has not been filled That is why, every Scheduled Caste and Scheduled Tribe member stands up and raises his voice and he naturally feels hurt and speaks with emotion

\*SHRI JAGADISH BHATTACHARYYA (Ghatal) Mr Chairman Sir, I have given notice of many cut motions and I would confine my speech to some of these cut motions only

At the outset I would like to voice the difficulties experienced by the casual workers in the Railways The railways employ a very large number of casual workers The rules provide

\*The original speech was delivered in Bengali.

that these casual workers will be made permanent after they have put in a specified period of 180 days of work, but in fact this rule is not being followed and these workers are not even given the status of a temporary worker even after they complete the prescribed period of work under the rules. A large number of such workers are there in South Eastern railway. They come to us often. We have repeatedly drawn the attention of the Government to their plight and I would once again take this opportunity to impress upon the hon. Minister to consider the plight of these workers with sympathy and take immediate steps to redress their difficulties. Sir, yet another difficulty to which the railway employees are subjected to in the matter of arbitrary and whimsical transfers. These transfers are done, it appears, as a measure of punishment and without any regard to difficulties of the employees. Many cases had to be contested in the courts of law and yet the difficulties of the workers have not been attended to nor redressed. It is, therefore, necessary that the Railway Minister must adopt a pragmatic approach to this problem without trying to be vindictive and constant efforts should be made to meet the demands of employees in matter of transfers.

Every year the railways lose a very large amount of money by way of theft of goods carried by the railways. The situation is deteriorating year after year and Government's steps have failed to bring about any improvement in the situation. These thefts are committed by outsiders who gang up and put the railways to huge losses every year. I must say in this connection, Sir, that the railways also cannot absolve themselves completely from such crimes because it is impossible to commit such crimes year after year without the connivance of the R.P.F. and other railway employees. It is therefore necessary that Government must identify the

zones which are prone to such crimes and tighten their vigil over the culprits as also on their own employees to bring down the huge losses which are inflicted on the railways.

Sir, I would also like to impress upon the Railway Minister to the need of cutting down the time taken for payment of compensation for the goods lost in transit. There is a lot of scope to improve the present system which is time consuming and dilatory.

With regard to the utilisation of railway wagons the Government propose to frame rules to ensure that long detention is punished by heavy fines. I must draw the hon. Minister's attention to the fact that the public sector undertakes and particularly the Hindustan Steel Limited are the worst offenders and they contribute heavily towards the payment of demurrage for detention of wagons. This is a matter which the hon. Minister can surely take up with the respective units to improve the situation for their mutual benefit.

Sir, I have experienced while travelling in the branch lines that the first class compartments are not provided with any conductor. The natural consequence of this lapse is that a large number of people enter the compartment and travel without ticket apart from causing inconvenience to the travelling passengers. The compartment becomes suffocating due to overcrowding during the day and at night excepting just a few passengers, may be a couple of them, the compartment remains so deserted that the passengers feel very much insecure. We have a very large number of young people who have no jobs and it would be better if we recruit such young men as conductors to help us to check the ticketless travel. The services of these young men can further be utilised for checking thefts of railway goods also. This will provide employment to the unemployed

[Shri Jagdish Bhattacharya]

and the Government will also have the benefit of reducing their recurring losses.

I would also suggest, Sir, that steps should be taken to expedite payment of compensation to all those persons who die as a result of railway accidents. Only the other day there was a tragic accident on the Bankura-Damodar railway and I will expect that adequate compensation is paid to all the victims of the tragedy without any loss of time.

Now, a few words about the railway catering system. The food served on the railways needs to be improved. It appears as if the same curry is served throughout the whole month and nobody bothers to change the menu. Not only that the menu should be changed frequently, it is also essential that some arrangements should be made to serve fish to all those who may like to have them.

Sir, I will now conclude my speech by making a demand for a few railway lines. The Sunderbans area needs the just attention of the Railway Ministry for some new lines for the benefit of the people of that area. A railway line must be introduced to run from Mathurapur or Jainagar Majilpur to Kak Deep. Already a plan, I understand, is under consideration and if so, the matter must be expedited. Another line should also be introduced to run from Bishnupur to Tarakeshwar via Arambagh. With these words Sir, I conclude my speech.

**SHRI B. V. NAIK (Kanara):** Mr. Chairman, Sir, I rise to support the Demands for Grants of the Ministry of Railways for 1973-74.

Sir, the Hon. Member from Ratnagiri has already very vividly spoken about the problem of the under-developed areas of our country like Konkan. It has been stated many times earlier on and it does not need much of a repetition. We have been laying in the past considerable emphasis in pointing out that this line

has to be taken up as a life-line for the development of the entire west-coast area.

Sir, in this connection, I would like to make a submission that throughout the west-coast there is population of anywhere from 50 million to 75 million and of this 10 millions are in Bombay itself.

Right from Kerala up to the end of the west coast, if this line is constructed (covering parts of Kerala, parts of Mysore, Karnataka, Goa, parts of Maharashtra, right up to the Gulf of Cambay) it will be serving a population of anywhere from 5 to 7-1/2 crores of people. It will give a great boost to the development of west coast especially in view of the extremely dense population that is there in the west coast. This point has been brought to the attention of the hon. Railway Minister time and again, but, in spite of that, I should say, there has not been much of a success in this behalf. I would now like him to clarify one or two points in this connection.

16.00 hrs.

Sir, the recent controversy or confusion, or whatever it is, has thrown up certain points to be considered. There has been a statement by the hon. Minister that this railway line will be taken up provided the State Government were to bear the cost of the acquisition of the land for the purposes of the construction of the railway line. I would request the hon. Minister to tell us whether this is specifically with reference to the West-Coast railway line along; whether this is specific to the three States involved, that is, Maharashtra, Goa and Mysore or this will be the general rule in respect of the entire country that whenever there is a demand made in respect of any one State that we want a railway line you will impose the same condition that land acquisition costs will have to be met by the State government concerned. This is a straightforward

question and I hope that we will be able to receive a straightforward answer. When this matter was discussed we were told that acquisition would refer to those portions of the land which were clearly in the hands of the State government, namely, forest lands, government lands, etc. If that be so, we may be told about it.

We have been told that as far as the West-Coast railway is concerned the matter will be taken up after the survey is complete. In this behalf I would like to read out a good chit that the World Bank authorities have given to the railways:

"Railway projects are technically and economically sound and railways' management is well capable to execute them efficiently."

The World Bank group has observed that the Indian railways are well-managed and can be compared favourably with large railway systems in all parts of the world. This was more than supported by the hon. Minister's statement today.

I would like to make one submission. We have been told that a sort of new policy decision has been taken whereby new lines will have to be broken whenever projects like Konkan are taken up. Are we going to treat the railways as a sort of profit making concern or are we going to treat it as a utility like electricity, water or facilities which we have to provide as a responsible State. In case, railway has to be treated only as a sort of a commercial undertaking. I see no reason why the rest of the country which is enjoying today and for the last 100 years facilities of railways should not be taxed more in order to build new lines and new constructions which have been waiting for the last 100 years. I can find out areas and the Railway Ministry has identified areas where higher taxation is yet possible. The road-cum-rail ratio of freight charges is 5:1. In

other words the road haulage of goods costs 500 per cent more than the rail charges. Why don't you tax these areas more? I am speaking on behalf of the under-developed parts of the country which have principally remained under-developed because they do not have railway lines. The city of Bombay, the town of Goa, the town of Mangalore, the town of Trivandrum—any part in the West Coast of India you may take—you will find these areas which are ports and rail heads have developed because they had the rail facility.

This stretch of 900 kms. is an area which has got excellent potentialities of development which have remained ignored for almost—I repeat—hundred years now. Now that responsibility lies with the railways alone.

Here I would like to make a submission. May I presume that the west coast railway line was sanctioned only because of political pressures? Only a portion of the line was sanctioned; the rest of the line in other areas could not be sanctioned—I am referring to 90 kms. upto Dargaon. This is an integrated area. By the mere fact that this west coast line will traverse diverse linguistic areas like those speaking Malayalam, Tulu, Kannada, Konkani and Marathi, we are not going to ask for a separate linguistic State or a multi-linguistic geographical State. It is not going to come. But this line will definitely develop this geographical area. Very eminent people in the past had requested, recommended and urged this. I would once again request the hon. Minister to consider this favourably and see to it that, as promised it is completed within a period of 8 years.

SHRI D. K. PANDA (Bhanjanagar): I am very thankful to you for having given me an opportunity to speak for two or three minutes. I do not want to raise the points covered in all the cut motions I have already moved, but I will confine myself only to cut

[Shri D. K. Panda]

motions 184 and 185. Cut motion 184 reads:

"Failure in proper planning of the railway in conformity with development of national economy".

Cut motion No. 185 reads.

"Failure to adopt an integrated policy to coordinate transport of coal and manufacturing of wagons according to national requirement."

As a result of lack of proper planning and effective planning, we in Orissa are suffering. Orissa is the poorest State as far as the railway lines are concerned; we are the worst sufferers.

Everybody knows that the Paradeep port is very very important and occupies a very strategic place from the point of view of the Bangladesh movement. In spite of this such an important line as Jagpura-Bangspani line has not been developed, in spite of assurance given by the Railway Minister. Now Paradeep port has to be linked with Jagpura and Bangspani in such a way that the entire industrial belt has to be covered. I would request the hon. Minister to take into consideration how much profit can be made and how much loss suffered can be avoided if there could be effective and proper planning for the development of national economy.

Secondly, there is failure to adopt an integrated policy. In Orissa we are now going to develop Gopalpur as one of the minor ports at a cost of Rs. 6 crores. Survey for a rare earth factory is completed and we are going to have the factory there.

There is also a caustic soda manufacturing firm which is known as the Jayashri Chemicals. So, on the entire coastal belt so many industries are now scheduled to come up and now this area can be linked up with the Scheduled Castes area. Therefore, I have made a suggestion that not only this line from Gopalpur up to Bolan-

gir via Berhampur, Aska, Bhanjanagar and Phulbani will be quite profitable from the commercial point of view also, but will be useful for the various products in the Adivasi area where we find 3,000 million tonnes of iron ore, which is one-third of the total production of the whole of India. Therefore, I would request the hon. Minister to give his proper attention to the railway line to connect Gopalpur port with the Bolangir area so that the entire Adivasi area, where we also find much of the forest products because of which we could also increase our trade and commerce, can be opened up. From these two aspects also, I request that this matter may be taken into consideration.

Finally, I would only request the hon. Minister to see that the railway officers have some rational approach towards the gangmen, that is, the gang coolies who have been so much ill-treated and so much inhumanly treated. This aspect must also be taken into consideration. Everywhere, there is a hue and cry and really they should at least be treated as human beings as far as these gang coolies are concerned.

---

16.11 hrs.

CALLING ATTENTION RE. UNDERGROUND EXPLOSIONS IN JITPUR COAL MINES—Contd.

MR CHAIRMAN: The hon. Mr. Kumaramangalam will now make a brief statement.

THE MINISTER OF STEEL AND MINES (SHRI S. MOHAN KUMARAMANGALAM): Mr. Chairman, Sir, I must thank you first of all for giving me this opportunity of correcting an inaccuracy that crept into my intervention in the course of the discussion on the calling attention notice this morning regarding the Jitpur colliery tragedy.