

[Shri Anna Sahib P. Shinde]

try to find out from the Delhi Administration what the position is and keep the House informed.

PROF. MADHU DANDAVATE: I could not follow what the Minister said.

MR. SPEAKER: The Minister said that he will come out with some statement and information later on and that he will try to find out.

Mr. Bhagwat Jha Azad. Do you want to speak now or after lunch?

SHRI BHAGWAT JHA AZAD (Bhagalpur): After lunch.

MR. SPEAKER: All right. We adjourn for lunch to reassemble at 2.30 P.M.

13.23 hrs.

*The Lok Sabha adjourned for Lunch till thirty-minutes past Fourteen of the Clock.*

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

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair].

MR. DEPUTY-SPEAKER: Mr. Azad,

SHRI S. M. BANERJEE (Kanpur): Sir, this morning it was requested that the Home Minister should make a statement because more than a lakh of harijans in Haryana have been evicted from their lands.

MR. DEPUTY-SPEAKER: You have said enough this morning Mr. Azad,

14.34 hrs.

INDIAN RAILWAYS (SECOND AMENDMENT) BILL—contd.

भागवत झा अजाद (भागलपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, जैसा कि मैं कल कह रहा था, मैं इस विधेयक का स्वागत करता हूँ। इसके द्वारा अब मुआविजा 20 हजार से बढ़ाकर 50 हजार कर दिया जायेगा यह प्रसन्नता की बात है लेकिन मैं इस विधेयक का इस मामले में फिर विरोध करता हूँ कि मुआविजा देने के लिए टिकट पर सरचार्ज लगाया जायेगा। आप सरचार्ज लगायें, टैक्स लगायें, इसका हमने कभी विरोध नहीं किया लेकिन मूल प्रश्न यह है कि जिस एक्सीडेंट के लिए मुआविजा 20 हजार से बढ़ा कर 50 हजार किया जा रहा है, मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूँ उन एक्सीडेंट्स को कम करने के लिए क्या कदम उठाये गये हैं? इसका मूल प्रश्न तो यही है। किसी एक्सीडेंट में जो मर जायेंगे या अपंग हो जायेंगे उनको आप पैसा दे देंगे लेकिन उम एक्सीडेंट को एवायड करने के लिए क्या उपाय कर रहे हैं ?

रेलवे की स्थिति क्या है वह मैंने कल बताया। स्वयं रेल मंत्री जी चल रहे थे एयरकण्डीशण्ड क्लास में और हम लोग 12 एम० पी० थे। (श्ववषान) टूडला में। उन्होंने श्री डी० एन० तिवारी को जवाब दिया था कि कभी पंखा, लाइट ग्रगर बन्द होती है तो तुरन्त ठीक कर बी जाती है। खुदा न ख्वास्ता चार दिन के बाद हम डीलक्स से चले, टूडला में गाड़ी पहुंची, स्वयं माननीय मंत्री जी एयरकण्डीशण्ड की पूरी कोच में बैठे हुए थे, पंखा और लाइट एक डिब्बे में नहीं, समूची ट्रेन में आफ हो गई। हमने कहा तो मंत्री जी ने कहा ठीक कर बी जाती है। लेकिन टूडला में 7.45 से 8.45, 9.45 और 10 बजे गये लेकिन कुछ ठीक नहीं हुआ तो एक डेपूटेशन में मैं, शंकर दयाल सिंह,

यादव जी, कम्युनिस्ट पार्टी के शास्त्री जी भी लोग गए और मंत्री जी से कहा कि अब डीलक्स या तो फार्वर्ड चने या बैकवर्ड चले, दिल्ली जाये या पटना जाये और तभी वह गाड़ी चली। आखिर इतना पतन रेलवे में क्यों आया पिछने महीनों में? इतनी इनएफीसिएन्सी क्यों आई? मैं एक उदाहरण देना चाहता हूँ कि माननीय सदस्यों ने एक दखिस्त बी जिसमें असम के सभी मेम्बरों ने, वेस्ट बंगाल के सभी मेम्बरों ने और बिहार के कुछ मेम्बरों ने साइन किया, इसलिए कि एक डायरेक्ट ट्रेन दिल्ली से बोनाईगांव चलाई जाये, ग्रामाम तक और इसके लिए सारे मिलिट्री पर्सोनेल जो महाराष्ट्र के, मैसूर के और पंजाब के हैं वे कहते हैं कि हमें 12 घंटे एक्स्ट्रा टाइम लगता है

MR. DEPUTY-SPEAKER: I do not want to interrupt the hon. Member. But he is a senior Member, and he may tell me whether these things are really relevant to this Bill.

SHRI BHAGWAT JHA AZAD: Yes, Sir.

MR. DEPUTY-SPEAKER: In what way? Let him prove it to me.

SHRI BHAGWAT JHA AZAD: The only relevance is this that on such occasions, the Members also obviously got the chance to link their stories and put the railways on the railway track. We want no accidents. We do not want any accidents and we do not want compensation. Accidents shall be there so long as Ministers make promises and do not fulfil them.

MR. DEPUTY-SPEAKER: He has been very frank.

SHRI BHAGWAT JHA AZAD: I think it will help your area also, and Mizoram, Arunachal Pradesh, Nagaland and Bhagalpur will be only incidentally benefited, in the sense that it will pass through that.

Kindly see how the railways are being managed. Government want to pay compensation, and for that purpose, they want to impose the surcharge. But how shall the railways improve? So long as the Ministers do not fulfil their promises and the wishes of the Members, of all Members from Assam, they cannot improve.

हमने सुना है कि कुरेशी जी अपने जवाब में कहने वाले हैं कि एक बाई-वीकली ट्रेन जायेगी बोनाईगांव। हमने यह बात सुनी है, एक चिड़िया बोल रही थी और आज पैट्रियाट में निकल गया है...

MR. DEPUTY-SPEAKER: He should not say that. He must speak within the scope of the Bill.

श्री भागवत झा आजाद : पैट्रियाट जो एक पापुलर अखबार है उसमें निकल गया है कि कुरेशी जी कहने वाले हैं कि एक एकमप्रेन्स ट्रेन वहां जायेगी सप्ताह में दो दिन। अगर आप यह एनाउन्स करेंगे तो हम उसको मानने वाले नहीं हैं।

रेलवे बोर्ड का सफेद हाथी लम्बी सूंड वाला, बिना अक्ल के कभी इस देश में एक्सीडेंट्स को कम होने नहीं देगा। यह मॉनॉलिथिक, मोनोपोलिस्टिक मास्टर्स कभी किमी की बात नहीं सुनता। इसके शागे मैं इंडिविजुअल मेम्बर्स पर नहीं जाऊंगा। मंत्री जी और उप मंत्री जी एक तो खैर मुस्करा के बात करते हैं, दूसरे मुस्कराते भी नहीं हैं। कोई बात तो सुनिये हम लोगों की, हम जनता के प्रतिनिधि हैं।

कठिनाइयां हैं, एक्सीडेंट हो जाता है, 50,000 रु० आप मुआवजे का दे बेंगे। लेकिन प्रश्न यह है कि एक्सीडेंट हो क्यों। आज सुबह ही काल अटेंशन था, आप ने कहा कैसे रेलीवेट

[श्री भागवत झा आजाद]

है, तो अनमैन्ड गेट था जहाँ आदमी मारे गये, उसी पर काल अटेशन था। जब तक अनमैन्ड गेट होंगे ऐक्सीडेंट जरूर होंगे। इसलिए जरूरत इस बात की है कि अगर कुछ बोलना हो, सम्भल कर बोलिये। जून महीने में प्रस्ताव पास कर के वायदा करवाया, धन्यवाद ले लिया कि मेल ट्रेन चला बेंगे, और उस के बाद नहीं करते हैं। तो एक बात याद रखिये, उपाध्यक्ष महोदय, मुझे खबर आयी है कि मेरी कांस्टीट्यूएँसी से एक स्टेशन आगे एक बैंस ने इन के इंजन को उलट दिया। आदमी तो अभी चुप बंठा हुआ है। अगर आदमी ने चक्का चलाना बन्द कर दिया तो क्या होगा? इसलिए, इस बिल में जो मुआवजे की बात है वह तो ठीक है, देना चाहिए, लेकिन उस के लिए जो सरचार्ज लगाया जा रहा है उसका मैं विरोधी हूँ। आप को ऐक्मॉडेट्स को कम करना चाहिए। ताकि मुआवजा कम देना पड़े।

आप अपने वायदे को पूरा कीजिए। वॉनायगांव तक हर दिन मेल ट्रेन जानी चाहिए जिससे सम्पूर्ण पूर्वी भारत को लाभ पहुंचेगा। सारे सदस्य उसके लिए कह रहे हैं। लेकिन इन के रेलवे बोर्ड ने नहीं कहा बोलने को, इसलिए मंत्री जी नहीं बोलेंगे। मैं कहता हूँ आप रेलवे बोर्ड पर कुछ अनुशासन कीजिए, प्रीसाइडिंग मिनिस्टर न बनिये, गार्डिंग मिनिस्टर बनिये। इसलिए आवश्यकता है कि इस बिल के साथ इन प्रश्नों पर विचार कीजिए, और जो मैंने कहा है उस को याद रखिये, वरना मुझे वही कहना पड़ेगा कि "मंत्री के पावन पद की यह शान, नहीं बीखता बोप कहीं शासन में"। और भूतपूर्व मंत्री की यह पहचान कहता है सरकार बहुत... है।

श्री हुकम चन्द कछवाय (मुर्गा) :  
उपाध्यक्ष जी, रेल मंत्री द्वारा जो बिल रखा गया है जिस में 20 से 50 हजार मुआवजा देने की बात है, उस का हम स्वागत करते हैं।

लेकिन जो सरचार्ज लगाया जायगा 5, 10, 15 पैसे प्रति टिकट, उस का मैं विरोध करता हूँ। क्या जनता से पैसा छीन कर आप क्लेम का पैसा देंगे? आप के पास बहुत पैसा है, जो पैसा बर्बाद होता है उस को बचाया जा सकता है। अगर आप बरवादी को जो पैसे की हॉर्ता है, उस को रोक दें तो सरचार्ज लगाने की जरूरत नहीं रहेगी।

आज कई क्षेत्रों में गाड़ियां, बिलम्ब से आती हैं जिस से जनता को काफी परेशानी होती है। उसके बारे में सरकार कोई विचार नहीं करती। क्या आप इस बात को मानेंगे कि यदि किसी को चार घंटे से ज्यादा गाड़ी के लिए इंतजार करना पड़ता है तो उस ने जितना किराया दिया है वह वापस किया जायगा? आप को उस का किराया वापस करना चाहिए। क्योंकि जब आदमी समय पर पहुंचना चाहता है, लेकिन पहुंचता नहीं है, गलती रेलवे की है, अफसरों की धांधली है जिस के कारण गाड़िया बिलम्ब में चलती हैं, तो उस का खमियाजा जनता क्यों उठाये? हम यहां मदन में आना चाहते हैं, लेकिन गाड़ी लेट आने के कारण नहीं पहुंच सकते। और भी कई आवश्यक काम होते हैं जो नहीं कर पाते। तो बिलम्ब से गाड़ी आने का मुआवजा आप देंगे।

यह जो ऐक्मॉडेट्स होते हैं इस के लिए कौन दोषी है? जो दोषी है वह बच जाता है, और निर्दोष पकड़ा जाता है। यह आमतीर में होता है। इसलिए पैसा मांगने के साथ साथ आप इस बात पर भी विचार कीजिए।

आपने घोषणा की थी कि छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलेंगे और उस से काफी पैसे की कमाई होगी। मेरे क्षेत्र में आज भी छुक छुक गाड़ी चलती है जिस में से लोग उतर कर पेशाब कर सकते हैं और फिर गाड़ी पर चढ़ सकते हैं, न उसमें पानी होता है, न रोशनी होती है। कोई सुविधा नहीं होती,

हमेशा बिलम्ब से चलती है। आप जानते हैं वह पूरा डाकू इलाका है, लोग उस में बैसना नहीं चाहते। नतीजा यह है कि वह गाड़ी घाटे में चल रही है। अगर आप उस गाड़ी को ठीक से चलायें, समय पर चलायें और सारी सुविधायें उस गाड़ी में दें तो उस से आप को काफ़ी पैसा मिलेगा।

एक डीलकम गाड़ी दिल्ली से अमृतसर चलती है। किसी भूतपूर्व एम० पी० ने शिकायत कर दी कि उसे मीट खाने को नहीं मिलता। नतीजा यह हुआ कि मीट सप्लाई होने लगा। लेकिन कोई उसे नहीं खाता और परिणामस्वरूप जो मीट खरीदा जाता है वह बेकार ही जाता है।

MR. DEPUTY-SPEAKER: Running of trains is not under discussion. This is about accidents and compensation.

**श्री हुकम चन्द कछवाय :** यह मैं इसलिए बता रहा हूँ कि पैसा कहां से बचा कर दे सकते हैं। मैं तो कहूंगा कि आप मुद्रावज के की रकम 50,000 की जगह 1,00,000 रु० दीजिए। लेकिन उस के लिए सरचार्ज लगाने की जरूरत नहीं है, आप पैसा बचा सकते हैं। रेलवे में बहुत ज्यादा चोरी होती है, उस पैसे को अगर आप बचायें तो सरचार्ज लगाने की जरूरत नहीं है।

रेलवे बोर्ड के बारे में मंत्र्यमाननीय सदस्यों ने बार बार कहा कि इस सफेद हाथी को समाप्त करें। पता नहीं क्यों उस को समाप्त नहीं किया जाता। ऐसा लगता है मंत्री जी रेलवे बोर्ड के खिलाफ़ कड़ा ऐक्शन नहीं लेंगे क्योंकि मंत्री बोर्ड के हाथ में रहते हैं। सारा देश इस की मांग करता है कि बोर्ड को खत्म करें, उस के रखने से कोई फायदा नहीं है, फिर भी उसे खत्म नहीं किया जाता है। आप उस को समाप्त कर के बहुत पैसा बचा सकते हैं और शौक से लोगों को मुद्रावजा दीजिये। परन्तु सर-

चार्ज नहीं लगना चाहिए। वैसे ही महंगाई है, आप और टिकट बढ़ा रहे हैं। यह उचित नहीं है। आप की निगाह में 5, 10, 15 पैसे कुछ नहीं हैं, लेकिन छोटे आमदियों पर इस का भार पड़ेगा। इस को आप वापस लीजिए, और क्लेम की जो मात्रा है उस को 1,00,000 रु० कीजिए।

SHRI VAYALAR RAVI (Chirayinkil): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I welcome this Bill not because there should be an increase in accidents and we should therefore pay more compensation, but because they are going to increase the fares also. It is a very difficult thing on the part of the Railway Ministry. But the Minister has hinted that they may levy some surcharge to make up for the additional expenditure of about Rs. 2.5 crores. I am afraid that is an undesirable proposition, because this Rs. 2.5 crores can be raised in two ways; one is to reduce the loss and increase the income, and also, secondly, to increase the efficiency of the entire railway system.

In this connection, I may be permitted to say this. The profit of Rs. 2½ crores in 1972-73 has now turned into a loss of about Rs. 103 crores to the railways. It means that the railway is going to bear heavy losses. Why should this be so? The Railway Board and the railway administration have completely failed to keep up the entire traffic system and to maintain a profitable business. I am not going into the details of the inefficiency or discrimination among the staff. But this is a very serious matter, because the profit of the previous year has not turned into a loss of about Rs. 103 crores. It is a very serious matter. I would like to know from the hon. Minister, when he is proposing an additional expenditure of Rs. 2.5 crores, and taxing me and the poor citizens of this country, instead of that, why he cannot reduce the losses.

[Shri Vayalar Ravi]

I would like to point out certain anomalies. You know coal is needed in the south, that is the southern parts of the country, but then, they have so arranged things whereby they take coal from the northern belts, transport it all the way to the south to run the trains with coal, and take all the diesel oil of the Cochin refinery and the Madras refinery to this side to run diesel engines. I am not against putting the diesel engines and the steam engines anywhere they like, but you see how the economy works. Have you any common sense? How much expenditure is incurred or wasted in blocking even the foodgrain trains and cancellation of many other trains to Madras and Trivandrum all the way and to the great suffering of the people in Kerala and Tamil Nadu? They are doing it this way. Why can't you have a re-thinking of this matter, and why can't you make a rational approach to this problem?

Then about the traffic rates, I do not know whether I should criticise the Railway Board or the Railway Minister again and again, because they are already under criticism in the House. Further, I do not consider any more criticism of them is possible because at present they have come to the lowest level. The rate system was fixed during the British period. It needs drastic change. Transport of foodgrains is given priority. The rest of the items have been classified. Some items are small in quantity but high in value. More facilities are in need. Wagons are not available. So the road transport takes a major share. For example, drugs. If you give them air-conditioned transport, more shock absorbers in the wagons, drug materials of high value can be transported. Now it goes to the road transport system. Because of the traffic rate, the railways fail to attract goods. I appeal to the Minister to consider the traffic rate system and revise it and make it attractive to the producers who want to transport things to various places.

There is a lot of criticism about coal. The Railway Board and the Ministry say that it is none of our mistake. Coal is not available with that ministry. That ministry says that it is not their mistake; they say the Railway has not got wagons to transport coal. You ignore the Railway Board because it is a worthless institution. Both the Ministers are Congressmen. Let them sit together and visit the spot and study the problem and take a decision. I appeal to Mr. Qureshi to persuade his Minister and the Coal Minister to come with him to the spots and make a study. Your officials may object to it but ignore them; they are trained in that way.

The Planning Commission has asked the Railways to increase the capacity to 300 million tonnes. How are they going to do it? Yojana Bhavan may say many things but has the Ministry or the Railway Board any proposal to increase the capacity to 300 million tonnes? Have you got plans to build wagons by opening new wagon factories or will you depend upon private wagon builders? Here may I take this opportunity to repeat my request that for a wagon factory in Keezhakootam in the Kerala Government had offered land. We offered timber, we offered everything, even cheap labour. I appeal to the hon. Minister to establish the wagon factory in that place which apart from being my constituency is a backward district; Trivandrum district is a backward district. (*Interruptions*).

The efficiency of the employees has to be maintained. There is the case of 41 section officers; they are in the Special Police Establishment. I can point out many cases like that. I appeal to the Minister to consider these points and try to increase the profit rather than the surcharge.

SHRI A. P. SHARMA (Buxar): I did not want to speak on this Bill but I was tempted to speak because some arguments were put forward by some friends that there should be no

surcharge. Unless and until we increase our earnings, we cannot increase our expenditure. The justification given by the railways is that they are increasing the amount of compensation, which is no doubt a welcome thing, therefore they are increasing the surcharge. I support it and I also support the surcharge, because if this is not done, wherefrom the money will come to meet the additional expenditure?

MR. DEPUTY-SPEAKER: They say, you economise.

SHRI A. P. SHARMA: We have talked in the past about economy in the administration. But looking to the amount of expenditure, the economy effected is too small. However, I do not want to enter into an argument over it.

I support the proposal made by Shri Bhagwat Jha Azad for a daily mail train from Delhi to New Bongai-gaon via Bhagalpur. It serves the interests of many States. I know in the past also the Railway Administration had held out a promise and even published it in the railway timetable. But subsequently this was changed. Now it is high time that the Deputy Minister of Railways should consider the unanimous demand from every section of the House, belonging to different States. If there is any operational difficulty in running a daily train, they might start with a tri-weekly service, but it must be a mail train, because any other train will not serve the purpose.

श्री शंकर दयाल सिंह (चतरा) : इस बिल में जो मद्दे उठाए गए हैं उनका मैं सपर्यन्त करता हूँ। आप मुआवजे की राशि को बीस हजार से बढ़ा कर पचास हजार करने जा रहे हैं। लेकिन किस चीज के लिए आप मुआवजा दे रहे हैं? जिन्दगी के लिए? मैं कहना चाहता हूँ कि जिन्दगी का कोई

मुआवजा नहीं हो सकता। आप किसी के जीवन के बदले उसे लाख और करोड़ दें, लेकिन उसकी जिन्दगी नहीं लौट सकती है। इसलिए होना यह चाहिए कि एक्सीडेंट हो ही नहीं। दुर्घटनाएं इस देश में बढ़ रही हैं साथ साथ रेलवे में अनुशासनहीनता भी बढ़ रही है, कर्तव्य निष्ठा की भावना में कमी भी आ रही है। आप आंकड़े देखें। 1971-72 में 4950 दुर्घटनाएं रेलों में हुई हैं जिन में 2819 लोग हताहत हुए। इसके साथ साथ रेलवे कासिग्न पर जो दुर्घटनाएं हुई हैं उन में तीन वर्षों के अन्दर 142 लोग मारे गए हैं। कल जो दुर्घटना हुई और जिसमें आठ आदमी मारे गए . . . . .

MR. DEPUTY-SPEAKER: You may continue tomorrow.

15 hrs.

#### DISCUSSION Re: REORGANISATION OF ICAR

MR. DEPUTY-SPEAKER: We take up the discussion under Rule 193 on the Government's decision to reorganise the Indian Council of Agricultural Research. Shri Samar Guha.

SHRI SAMAR GUHA (Contai): Sir today we are dealing with the Report of the ICAR Enquiry Committee and Government decision thereon. The Indian Council of Agricultural Research deals with very vital problems of our country, agricultural research as well as agricultural education. Agricultural research deals with the vital problems of our food as also the other problems of agriculture. It is known to all of us that agriculture contributes the highest quantum of our national income as well as the highest quantum of our national employment.

Before the self-immolation of Dr. Vinod Shah an impression was created by the authorities of the ICAR that