

[श्री शिवनारायण]

पाएगा। या तो आप कुछ कर जाइए। रफी अहमद क़िदवाई की मिसाल है कि लाइन में खड़े हो कर उन्होंने टिकट खरीदा और खुद जा कर चेक किया। नन्दा जी कोई नए मिनिस्टर नहीं हैं, नन्दा जी इस गवर्नमेंट की रीढ़ हैं और इसलिए मैं मांग करता हूँ कि वह इस को ठीक करें।

SHRI BISWANARAYAN SHASTRI (Lakhimpur) : I have only one suggestion to make. This is regardig Rangapara North Murkenselek like which was opened just at the time of Chinese aggression. This line needs lot of improvement. There is no covered platform ; there is no waiting room in the stations on this line ; this is a very heavy rainfall area and the railway line touches NEFA border also. Therefore I request the Minister to give his personal attention for improvement of this line. Then, Sir, there are some branch lines in Assam which are so-called uneconomic branch lines. They are not actually uneconomic branch lines but they are made uneconomic with the connivance and by negligence of the Railway Board here. These lines can be made economic ; I want that these lines should be abolished. The Railway Board, of late, have become a dispenser of justice. Whatever may be the suggestions made, the reply comes that there is no justification for considering this and that. I would request the Minister to see that the Railway Board works for the benefit of the people and not to dispense justice.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI NANDA) : I am thankful to the hon. Members who have evinced so much interest in all the aspects of the working of the Railways and I welcome the suggestions that have been made. But I shall naturally not be able to give detailed replies to all the points that have been raised, but I wish to deal with certain points which call for some answer. The hon. Member points out certain occurrence which affected our friend Dr. Ram Subhag Singh. Certainly that had caused me great distress. I can only give the assurance that to the best of our capacity we will try to see that such things don't happen again and all remedial steps will be taken.

The hon. member, Shri Samar Guha, has made several points for me to answer. But he was not present when I answered his letter regarding drinking. So I do not want to repeat that.

SHRI SAMAR GUHA : I have heard about it.

SHRI NANDA : As regards the other point about the Rajdhani Express and casual labour, I have dealt with it a number of times, though not the suggestion for playing music in Rajdhani Express. I have not travelled by that Express. But I will find out and see what can be done in the direction suggested.

Shri Nambiar again pinpointed the problems and difficulties of railway employees, specially casual workers. He is writing to me a letter which he says will reach me this evening. If his assessment is correct that I will receive it this evening, I will study it very closely this evening itself.

As regards the circular railway for Calcutta, Shri Gupta also raised the same point regarding Delhi. I do not think there is any more urgent problem before me than that. I know Calcutta well ; I have been there and know the conditions. There is no need to go *incognito* because the conditions cannot be hidden from one's eyes by anybody's presence. I will see to that also if necessary, but it is not necessary because the urgency and extreme importance of it is accepted. If there is any suspicion that anybody is interested in any kind of dilatory procedure about it, I will give the assurance that it is not there as far as I know, and it will be my endeavour to see that action on that is accelerated to the maximum extent.

Shri Ranga had somethings to say, but he is not here. The one thing I remember is his point about betel leaves. I do not consume it and I do not know how important it is in the life of the nation.

SHRI NAMBIAR : The majority of the Indian people use it.

SHRI NANDA : From the figures before me, I find the increase is four paise on a kilo costing Rs. 4 over a distance of 760 kms. I think it should not bother very much anybody. Those who have the money to

consume it can pay four paise more on a kilo costing Rs. 4 over this distance. I do not think it will cause any real hardship.

MR. DEPUTY-SPEAKER : The question is :

"That the Bill be passed".

The motion was adopted.

17.08 hrs.

***DEMANDS FOR SUPPLEMENTARY GRANTS (RAILWAYS)**

MR. DEPUTY-SPEAKER : The House will now take up discussion and voting on the Supplementary Demands for Grants in respect of the Budget (Railways) for 1969-70.

Demand No. 2 - Miscellaneous Expenditure

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

"That a Supplementary sum not exceeding Rs. 19,97,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970, in respect of 'Miscellaneous Expenditure'."

Demand No. 3 - Payments to Worked Lines and Others

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

"That a Supplementary sum not exceeding Rs. 77,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970, in respect of 'Payments to Worked Lines and Others'."

Demand No. 4 - Working Expenses - Administration

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

"That a Supplementary sum not exceeding Rs. 32,05,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March,

1970, in respect of 'Working Expenses - Administration'."

Demand No. 5 - Working Expenses - Repairs and Maintenance

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

"That a Supplementary sum not exceeding Rs. 9,84,87,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970, in respect of 'Working Expenses - Repairs and Maintenance'."

Demand No. 7 - Working Expenses - Operation (Fuel)

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

"That a Supplementary sum not exceeding Rs. 6,64,79,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970, in respect of 'Working Expenses - Operation (Fuel)'."

Demand No. 8 - Working Expenses - Operation other than Staff and Fuel

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

"That a Supplementary sum not exceeding Rs. 4,11,22,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970, in respect of 'Working Expenses - Operation other than staff and Fuel'."

Demand No. 9 - Working Expenses - Miscellaneous Expenses

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

"That a Supplementary sum not exceeding Rs. 2,49,95,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970, in respect of 'Working Expenses - Miscellaneous Expenses'."

*Moved with the recommendation of the President.

Demand No. 14—Construction of New Lines

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

"That a Supplementary sum not exceeding Rs. 1,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970, in respect of 'Construction of New Lines'."

Demand No. 15—Open Line Works—Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

"That a Supplementary sum not exceeding Rs. 3,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970, in respect of 'Open Line Works—Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund'."

Demand No. 16—Pensionary Charges—Pension Fund

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

"That a Supplementary sum not exceeding Rs. 1,41,31,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970, in respect of 'Pensionary Charges—Pension Fund'."

Demand No. 20—Payments towards Amortisation of over-Capitalisation

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

"That a Supplementary sum not exceeding Rs. 5,11,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970, in respect of 'Payments towards Amortisation of over-Capitalisation'."

The Demands are before the House. The hon. Members may now also move the cut motions, subject to their being otherwise admissible.

SHRI NAMBIAR (Tiruchirappalli) : My cut motions which I am moving are Nos. to 6.

I beg to move :

"That the demand for a supplementary grant of a sum not exceeding Rs. 19,97,000 in respect of miscellaneous expenditure be reduced by Rs. 100."

[Purpose in Indian Railways becoming a member of the International Railway Congress Association and the International Union of Railways. (3)]

"That the demand for a supplementary grant of a sum not exceeding Rs. 32,05,000 in respect of ordinary working expenses—administration be reduced by Rs. 100."

[Unsatisfactory working of the Railway Protection Force. (4)]

"That the demand for a supplementary grant of a sum not exceeding Rs. 9,84,87,000 in respect of ordinary working expenses—repairs and maintenance be reduced by Rs. 100."

[Serious handicap to the passengers travelling in the Passenger trains due to lack of train lighting of the carriages. (5)]

"That the demand for a supplementary grant of a sum not exceeding Rs. 2,24,95,000 in respect of ordinary working expenses—miscellaneous expenses be reduced by Rs. 100."

[Retrenchment of workmen of the Dining Cars in the Janta Express and the consequent inconvenience caused to the travelling public. (6)]

MR. DEPUTY-SPEAKER : He has spoken so many times on the railways.

SHRI NAMBIAR : I will not repeat any point—already made.

My cut motion No. 3 is on Demand No. 2.

The explanatory note says :

"The extra provision under 'Surveys' is due to a number of new surveys having been taken up during the current year and those under Miscellaneous Charges are due to arrear payment of subscription of 1968-69 in the current year for enrolment of Indian Railways as Associate member of the International

Union of Railways expenditure on the 10th session of Railway Sub-Committee of Economic Commission for Asia and Far East held in Delhi in November, 1969 ..”

My cut motion says :

“Purpose in Indian Railways becoming a member of the International Railway Congress Association and the International Union of Railways”.

We do not know what for we should be a member of this so-called International Railway Congress Association. What are the benefits we derive out of it, and how much have we to pay? Is it essential that we should be there because our payment has to be in foreign exchange? If it is a question of our getting technical know-how about the railway system and the fast developing modes of transport, then we have got other means to know them. Being a member of such an organisation we are not going to benefit very much. I would like to know whether our membership of this organisation will be utilised by foreign collaborators in the railway field to dictate terms to us. Therefore, a little clarification or clarity is required which I hope the hon. Minister will give.

In Demand No. 4 there is a reference to the Railway Protection Force and the security organisation. I am one of those who strongly opposed the arming of the Railway Protection Force with police powers. I said there would be occasions for us to complain the House about the misuse of the powers by the Railway Protection Force and their interference in labour matters. We recently had a case in Madras in the Integral Coach Factory where the Railway Protection Force shot the workers without any provocation and seriously injured four of them. One was killed. The Railway Administration has now come out with a theory that this railway worker was trying to steal something from the factory. This is untrue. I visited the area immediately afterwards and there was no such story at that time. This has been cooked up later. It is a fact that the Railway Protection Force misbehaved towards labour.

Apart from this, the Railway Protection Force in general are not very much helpful in the prevention of pilferage and theft in the railways. In some cases, they connive at pilferage and theft. Therefore, this is a

point which the Minister will have to consider.

I stoutly protest against the Railway Protection Force using violence against labour. I want the hon. Minister to conduct an enquiry into the case of shooting in the Integral Coach Factory. The story that has been put out is wrong. He was a member of the Works Committee, he was going to attend a meeting of the Works Committee and he had only files with him.

Demand No. 5 refers to electric lights and such other things to be provided in the trains. I may mention from personal experience that in the Southern Railway there are no lights in the carriages in the passenger trains, lights are provided only in the Express trains. I do not know about the other railways as I have not travelled in them in passenger trains. I have made enquiries and I understand that in the name of economy the railway administration has reduced the quantum of batteries which is being put in the under-carriage from two sets to one set.

The result is that when the train is not in motion, the battery gets weak. It becomes so weak that it is not able to light the bulbs even when the train starts moving.

That is the sad plight of passengers in ordinary trains. The hon. Minister need not go *in cognito* to find this cut. Nor do I know whether the railway officials themselves will give him the true picture. If he wants to verify me information, he can ask any of the hon. Members.

My last point is about the employees of dining cars. I have already spoken about them; I do not want to repeat what I have said as the hon. Minister says he will look into the question.

In these matters, in the railway administration and the divisional set-up which is the lowest executive body is not very much alive to the demands of the people nor of the workers. That is why in my earlier speech I said that the bureaucracy was not adjusting itself to the rapidly changing situation and members of the bureaucracy are unable to understand what the people want; they not have a sense of belonging to the people. It is not their fault; perhaps if I were a bureaucrat I might also behave like that. That is why I say that the present Minister who can understand the sufferings

[Shri Nambiar]

of the people should make the Railway Officers have re-thinking so that the passengers and workers can get better treatment from them.

श्री जगेद्वर यादव (बांदा) : अध्यक्ष महोदय, मैं जिस क्षेत्र से हूँ वहाँ पर लगभग 1857 के गदर के समय से एक टूटी-फूटी ब्रांच लाइन—भांसी मानिकपुर लाइन है जिसमें आज तक कोई परिवर्तन नहीं किया गया है। एक ही इंजन गाड़ी को ले जाता है और वही इंजन मानिकपुर में तीन-चार घंटे ठंडा और तैयार होकर फिर उस गाड़ी को ले जाता है। वह गाड़ी हमेशा ही दो-तीन घंटे लेट चलती है। इसके अलावा उस लाइन में बड़ी असुरक्षा है। फर्स्ट क्लास के डिब्बों में गद्दें और शीशे नहीं बचते। पंखे तक उखाड़ लिए जाते हैं। सभी जगह पर नयी रेलवे लाइनें बिछाने और विकास के काम हो रहे हैं लेकिन उस क्षेत्र में अग्रजों के जमाने से लेकर आज तक कोई भी विकास नहीं किया जा रहा है। एक रेलवे लाइन ललितपुर से खजुराहो को मिलाते हुए, अजयगढ़, करतल, नरैनी, अतर्रा, बबेरू, कमासिन, राजापुर, बरगढ़, इस प्रकार 32 स्टेशन्स के सम्बन्ध में हम लोगों ने लिखकर सुझाव दिया था लेकिन उसकी तरफ भी कोई ध्यान नहीं दिया जा रहा है।

इसके अलावा बांदा स्टेशन पर एक ओवर-ब्रिज न होने से बहुत बड़ी समस्या बनी हुई है। ओवरब्रिज न बनने के कारण वहाँ पर हर साल 8-10 आदमी कट कर मर जाते हैं। इस सम्बन्ध में 2 लाख 49 हजार की एक स्कीम वहाँ पर ओवरब्रिज बनाने के लिए पास भी हो चुकी है लेकिन फिर उसका ठप्प कर दिया गया। उसमें पटरियों के केवल 8 गटर और कुछ पुराने डिब्बों की चद्दरें लगनी हैं परन्तु उसकी व्यवस्था भी नहीं की जाती है। वे कहते हैं कि सेन्ट्रल रेलवे, भांसी में गटर नहीं

है। जब आप 8 गटर की व्यवस्था भी नहीं कर सकते तो क्या हमारे क्षेत्र को इसी तरह से झूठा छोड़ दिया जायेगा? मैं मन्त्री जी से प्रार्थना करूँगा कि बांदा जंक्शन पर ओवरब्रिज बनाने के लिए 8 गटर और कुछ पुरानी चद्दरों की तुरन्त व्यवस्था करें ताकि वह बन सके और हर साल 8-10 आदमियों की जान बचाई जा सके।

श्री शशि नूषण (खारगोन) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं जिस क्षेत्र से आता हूँ, पूर्वी और पश्चिमी नेवार वहाँ की एक करोड़ जनता अधिकतर आदिवासी है। वहाँ पर कोई रेलवे लाइन नहीं है। मैं मन्त्री महोदय से निवेदन करूँगा कि अगर आप वहाँ पर बड़ी लाइन नहीं दे सकते हैं तो सोनावल से खारगोन तक छोटी लाइन का एक्सटेंशन ही दे दीजिए।

इसके अलावा मैं एक खास बात दिल्ली के सम्बन्ध में कहना चाहता हूँ। यहाँ पर जो रेलवे के क्वाटर्स हैं उनकी सफाई की जाये लेकिन उसके साथ-साथ रेलवे के जोन में बरसों से बहुत सी भुग्गी भोपड़ियाँ हैं, हजारों की तादाद में और दिल्ली प्रशासन ने उनको जबदस्ती हटाया है। और उनमें रेलवे के ही बहुत से गरीब कर्मचारी रहते हैं।

दिल्ली प्रशासन ने तो यहाँ के भुग्गी भोपड़ी वालों पर नादिरशाही चलायी है, कइयों के खून उनके माथे पर लगा हुआ है, उनकी हालत में सुधार किया जाय और जो भुग्गी भोपड़ी वाले हैं, जो रेलवे के कर्मचारी हैं उनकी आप कोई उचित व्यवस्था कर दें।

श्री सूरज भान (अम्बाला) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेलवे मन्त्री महोदय से सिर्फ एक बात कहना चाहता हूँ। वह हरियाणा से धुन कर आये हैं इसलिए वह एक मेहरबानी करें। दिल्ली डिवीजन हिन्दुस्तान में सबसे बड़ा डिवीजन है। उसको बाइफरकेट करने के आर्डर

हो चुके थे और मोहड़ी ऐम्प्लीमेंट के बाद जो फेक्ट फाइंडिंग कमेटी बनी थी उसकी भी रिकमन्डेशन थी कि ऐम्प्लीमेंट का एक कारण यह भी है कि दिल्ली डिवीजन का मैनेजमेंट बड़ा होने के कारण ठीक नहीं होता। आप अगर हरियाणा की रेलवे में इम्प्रूव करना चाहते हैं तो उन आर्डर्स को रिन्वू कराइये और उनको इम्प्लीमेंट कराइये। मिनिस्टर आर्डर करता है लेकिन रेलवे बोर्ड उस पर अमल नहीं करता। तो मैं चाहूंगा कि मन्त्री जी उस आर्डर पर अमल करायेंगे।

दूसरी बात मैं यूनिवर्स के रिकमिन्शन के बारे में कहना चाहता हूँ। आप सैट रूल्स बना लीजिये और जो यूनिवर्स उनको पूरा करे उसको रिकमन्डेशन कीजिये। मैं देखा है कि एडमिनिस्ट्रेशन ट्रेड यूनिवर्स के सहारे पर चल रहा है, ट्रेड यूनिवर्स रिकमिन्शन के सहारे पर चल रही है। अगर आप आज उनका रिकमिन्शन वापस कर लीजिये तो यह बोर्गस ट्रेड यूनिवर्स खत्म हो जायेगी। इसलिए जो भी आप की शर्त हों उनको जो यूनिवर्स पूरा करे उसको आप रिकमन्डेशन कर लीजिये। मैं चाहता हूँ कि एक इंडस्ट्री में एक ही यूनिवर्स होनी चाहिए।

कालका आप जायें तो वहाँ पर आप देखेंगे कि क्लास चार ऐम्प्लाईज के लिए ढोल टाइप टिन के क्वार्टर बने हुए हैं जो गमियों में गरम हो जाते हैं और सदियों में ठंडे हो जाते हैं। उनको आप इम्प्रूव कीजिये। इसी तरह से लोको शैड की कालोनी है, जो कि ऐसेन्शियल स्टाफ है, वहाँ 12 फीमलीज के लिए लेट्रीन है। अब अगर फीमली में पांच आदमी भी लगायें तो 60 आदमी हो जाते हैं, जिन पर सिर्फ एक लेट्रीन है। और इतने ही लोग अनप्रथोराइज्ड तरीके पर वहाँ रहे हैं। इस प्रकार एक लेट्रीन 100 से 120 तक लोगों के लिये है। अब अगर कर्मचारी लेट्रीन नहीं जायगा तो वह ड्यूटी पर कैसे समय पर जायेगा। इन 12

क्वार्टर्स के अलावा कुछ अनप्रथोराइज्ड रेलवे ऐम्प्लाईज ने भोपड़ियां बनायी हुई हैं और कुछ ऐसे लोगों ने बनायी हुई हैं जो कि रेलवे ऐम्प्लाईज नहीं है। इसलिए आप कम से कम उन भोपड़ियों वाले रेलवे ऐम्प्लाईज को क्वार्टर दीजिये और जो दूसरे अनप्रथोराइज्ड लोगों ने भुगियां बनाई हुई हैं उनको रिन्वू कर दीजिये और हर मकान में एक अलग लेट्रीन बनवायें।

अब मैं शेड्यूल्ड कास्ट्स के मुतालिक मुझे यह कहना है कि उनके साथ कितनी नाइन्साफी रेलवे में हो रही है शायद उतनी कहीं नहीं हो रही है। प्रमोशन के समय उनके कैरेक्टर रोल को जानबूझ कर खराब कर दिया जाता है। उनकी पदोन्नति और कनफरमेशन के बारे में जो होम मिनिस्ट्री के निर्देश हैं उनका पालन नहीं किया जाता है। मैं चाहता हूँ कि मन्त्री महोदय अपने विभाग को थोड़ा स्ट्रीमलाइन करें ताकि शेड्यूल्ड कास्ट्स रेलवे ऐम्प्लाईज को जो फेसिलिटीज श्री जगजीवन राम के समय मिलती थीं वही उनको अब भी मिल सकें।

इसी प्रकार मुझे सी० जी० एच० एस० के बारे में भी कुछ कहना है। आपके जो रेलवे अस्पताल हैं उसमें क्लास तीन और चार के कर्मचारियों को दवा की जगह लाल पीला पानी दिया जाता है। अतः उनको आप सी० जी० एच० एस० की डिस्पेंसरी अलाऊ कर दीजिये ताकि वे वहाँ से दवायें ले सकें।

कनफरमेशन की यह हालत है कि बहुत रेलवे ऐम्प्लाईज टेम्पोरेरी हालत में रिटायर हो जाते हैं। इस बारे में मेरा सुभाव है कि जिनकी तीन साल की सविस् हो जाय उनको क्वासी परमानेंट डिक्लेयर कर दिया जाय जिस से उनको सुविधायें मिल सकें।

राजस्थान में रेलवे ऐम्प्लाईज की बहुत बुरी हालत है। उनको अच्छा पीने का पानी तक नहीं मिलता। वह पानी इतना खराब होता है कि इंजन का बॉयलर भी खराब हो

[श्री सूरज भान]

जाता है। आप सोच सकते हैं कि वह पानी पीकर मनुष्य की क्या हालत होती होगी। इसलिए मेरा सुझाव है कि आप उनको डैजर्ट पलाउन्स दीजिये।

कैजुअल लेबर की आपने बात कही जिससे मुझे खुशी है। मैं देहली के बारे में कहना चाहता हूँ। हिन्दुस्तान में हर जगह रेलवे कैजुअल लेबर का पेड रेस्ट मिलता है, लेकिन देहली में कैजुअल लेबर को अनपेड रेस्ट मिलता है। इस प्रथा को जल्दी खत्म कीजिये।

इन शब्दों के साथ मैं उम्मीद करता हूँ कि रेलवे मन्त्री महोदय मेरी बातों पर सहानुभूति-पूर्वक विचार करेंगे।

SHRI R. D. BHANDARE (Bombay Central) : I am speaking on Supplementary Demand No. 5 repairs and maintenance. Out of Rs. 25 crores the amount for spareparts is to the tune of Rs. 9 crores odd. I do not know whether it has been brought to the notice of the hon. Minister that the amount spent on repairs and maintenance should not, in fact, have been spent because of the simple reason that the spareparts for repairs are obtained through the contract system, and the contract system as it obtains in the railway workshops is useless, dangerous and expensive to the railways. Now what is usually done is to entrust the contract for spareparts to the contractors. In order to get the material supplied by the contractor, the railway supply them the raw material. When we supply them the raw materials, the contractors never bother to supply the spareparts in time. The result is that there is delay in repairs and maintenance, there is delay in running trains in time and there is also delay in the efficient functioning of the railways. So, the contract system of getting spares from the contractors should be done away with. For that, if you want, you can engage more workers in the railways. To the extent, the unemployment problem would also be reduced.

Then, I am told—I do not know how far my information is correct—that the Parel and Matunga workshops are sought to be transferred elsewhere. I have written a

letter to the hon. Minister. I hope he will kindly look into it and give a categorical reply that the workshop will not be taken away from Bombay, thereby throwing thousands of workers into the streets of Bombay.

श्री शिवचन्द्र भा (मधुबनी) : मैं डिमान्ड नं० 5 पर बोलना चाहता हूँ जिस के बारे में श्री भंडारे ने कहा। जब मेनटेनेन्स की बात सामने आती है तो बड़ी हैरानी होती है। जब भी कोई बात किसी से कही तो रेलवे वाले एक चाल चलते हैं और कह देते हैं कि मेनटेनेन्स दिल्ली का है। जब भी असम मेल में हम लोग समस्तीपुर जाते हैं और कोई तकलीफ होती है तो उस को रेलवे आथरिटीज के सामने रखने पर वह कहते हैं कि मेनटेनेन्स दिल्ली का है। अगर बल्ब खराब हो, पानी की दिक्कत हो, कम्पार्टमेंट में किसी और तरह की तकलीफ हो तो कहते हैं कि मेनटेनेन्स दिल्ली का है इस में हमारी जिम्मेदारी नहीं है। यह क्या तरीका है कि अगर कहीं पर गाड़ी में कोई खराबी हो जाय तो यह कहा जाय कि मेनटेनेन्स दिल्ली का है। मैं चाहूँगा कि मंत्री महोदय एक सख्त सर्कुलर निकालें कि हर बड़ स्टेशन पर गाड़ी के मेनटेनेन्स को देखना उन के लिये मँडेटरी है ताकि वह लोग बहानेबाजी न करें।

आप की डिमान्ड नं० 7 के बारे में मैं कहना चाहता हूँ कि जब भी गाड़ी समस्तीपुर के उधर पहुंचती है उसमें लाइट नहीं रहती है। होता यह है कि रेलवे वाले लोग डीजल को बेच लेते हैं। जब भी स्टेशन पर गाड़ी आती है तो लाइट आ जाती है और जैसे ही स्टेशन से बाहर निकली कि लाइट चली जाती है। मैंने कई दफे रेलवे इन्स्पेक्टर से पूछा कि यह क्या बात है कि जब स्टेशन आता है तो लाइट आ जाती है और स्टेशन से बाहर निकलने पर वह गुम हो जाती है? मुझ को बतलाया गया कि दो स्टेशनों के बीच में

नोग डीजल को सस्ता मंहगा बेच देते हैं। जो दिक्कतें होती हैं उनको भ्रगर आप इन कोगनितो जा कर पता लगायें तो आप उन से परिचित हो सकते हैं और उनको दूर करने में आपको आसानी भी हो सकती है।

जहां तक न्यू लाइज का सम्बन्ध है मेने निर्मली से सुपोल तक वाली लाइन के बारे में आप से अभी डिविजन भी करा लिया है। भ्रंजेजों के जमाने में यह लाइन थी। लेकिन उसके बाद इसको डिसमैटल कर दिया गया। अभी तक भी इसको रेस्टोर नहीं किया गया है। यह बहुत शर्म की बात है रेलवे डिपार्टमेंट के लिए। कोसी एरिया की जो दिक्कतें हैं, उनको आप देखें। यह लाइन उस एरिया के लिए बहुत जरूरी है। अभी भी यह नहीं बनी है। मैं चाहता हूँ कि इसको आप बना दें।

उसी तरह से एक दूसरी लाइन निर्मली से जयनगर बाया लोकही आप दें। यह बोर्डर पर है, यह भी बहुत जरूरी है।

भ्रंभार से लोकही तक एक लाइन का होना बहुत जरूरी है। सकरी हसनपुर लाइन भी बहुत आवश्यक है। पहले या दूसरे प्लान में इस एरिया का सर्वे भी हो चुका है। इस तरह की बहुत सी लाइनें हैं जो जनता को सुविधायें प्रदान करने के लिए बहुत जरूरी हैं। उन सभी को बनाया जाना चाहिये।

भ्रसम मेल तो चलती है लेकिन समस्तीपुर से दिल्ली तक भी एक गाड़ी होनी चाहिये। बरोनी में आ कर वह गाड़ी मोटे तौर पर मिलिटरी गाड़ी हो जाती है। दूसरे पेंसंजर्ज को उस में जगह समस्तीपुर में नहीं मिलती है। इस कारण से समस्तीपुर वालों को बड़ी दिक्कत का सामना करना पड़ता है। समस्तीपुर के लिए एक गाड़ी होनी चाहिये। एक बोगी आपको समस्तीपुर से दिल्ली लगती है। उसी तरह से जब तक आप गाड़ी नहीं देते हैं, तब तक आप एक स्लीपर कोच समस्तीपुर से

दिल्ली के लिए दें तीसरे दर्जे वालों के लिए। यह व्यवस्था तो आप तुरन्त कर दें।

जो वादे आप करते हैं, उनको पूरा आप करें तभी उन वादों का कोई मतलब हो सकता है। इतना ही हो जाए तभी बहुत है। मैं चाहता हूँ कि आप रेलवे को आदेश दें कि जो लोग वहां काम करते हैं, वे अपनी जिम्मेदारी से भागें नहीं। बहानेबाजी से काम न लें।

मैं समस्तीपुर की जो कठिनाई है एक और उसको भी आपके सामने रखना चाहता हूँ। वहां स्टेशन पर जो गेट है वह बहुत बड़ा है। जब मुसाफिर गाड़ी से उतरते हैं तो उनकी भीड़ उस गेट पर लग जाती है। भीड़ का कारण यह होता है कि तीन चौथाई गेट को बन्द कर दिया जाता है और एक चौथाई ही खुला रखा जाता है। उस गेट पर खड़े होकर लोगों से टिकटें इकट्ठी की जाती हैं। आप गेट को पूरा खुला रख सकते हैं और एक आदमी वहां और लगा सकते हैं। इससे मुसाफिरों को सुविधा होगी। लेकिन जहां इकोनोमी करने की जरूरत होती है, वहां तो आप इकानोमी नहीं करते हैं और जहां नहीं होती है, वहां आप इकोनोमी करते हैं। इस गेट पर लोगों को सुविधा प्रदान की जानी चाहिये और पूरा गेट खुला रखा जाना चाहिये ताकि लाइन बना कर लोग बाहर निकल सकें।

भरडीहा स्टेशन पर वैंस्टन गुमटी आपने क्यों बन्द कर दी है? एक आदमी वहां रहता है। बीच बाजार में वह पड़ती है उस में इकानोमी करने की क्या जरूरत थी।

रेलवे अधो रिटीज जो स्पार्ट पर हैं, आप यह देखें कि वे बहानेबाजी से काम न ले कर जिम्मेदारी को निभायें। जब भी उन से कोई शिकायत की जाती है तो वे उसको टाल बेते हैं। यह कह दिया जाता है कि यह हमारी जिम्मेदारी नहीं है, किसी और की है। दिल्ली की बात ही मैं आपको बतलाता हूँ। इसके बारे

[श्री शिव चन्द्र झा]

में मैंने डा० राम सुभग सिंह को लिख कर भी भेजा था। मेनेटेंस के बारे में जब स्टेशन मास्टर को कहा गया ता उसने कहा कि यार्ड वालों का यह काम है और यार्ड वालों से कहा गया तो उन्होंने भी उसको टाल दिया। मैं समझता हूँ कि सब से बड़ा काम आप यह करेंगे यदि आप लोगों को ड्यूटी का पाबन्द बना दें, लोगों को कह दें कि वे बहानेबाजी से काम न लें और अपनी जिम्मेदारी से बचें नहीं। ऐसा आपने भ्रगर कर दिया तो इससे बहुत बड़ा फायदा जनता को होगा।

श्री सु० प्र० झा (कासगंज) : मैं केवल एक प्रश्न मंत्री महोदय से पूछना चाहता हूँ। रेलवे बजट पर बोलते वक्त मैंने सरकार का ध्यान इस ओर दिलाया भी था। मैंने कहा था कि स्टेशन मास्टर और असिस्टेंट स्टेशन मास्टर की ऐसी एक कैटेगरी है जो बहुत निगलैक्टड कैटेगरी है और जिस की तरफ सरकार का ध्यान जाना बहुत जरूरी है। लेकिन ध्यान जाता नहीं है। वे बहुत जिम्मेदारी का काम करते हैं। लेकिन सरकार उनकी तरफ कोई ध्यान नहीं देती है। उन्होंने सरकार को और डी० एस० को मैमोरेंडम दिया है। मैं मंत्री महोदय को इस बात के बारे में एक सवाल पूछना चाहता हूँ। क्या मंत्री महोदय एन ई रेलवे को लिलेगे कि एम एम्ज और ए एस एम्ज के लिए रेलवे बोर्ड ने जो फोसिलिटीज और एमेनेटीज दूसरे रिजर्व और जॉज में दे रखी हैं, वे एन ई रेलवे में काम करने वाले इन लोगों को क्यों नहीं दी गई हैं। बतौर प्रेजिडेंट के डी० एस० को मैंने दो रिप्रिजेंटेशंस थी हैं और इस चीज को प्वाइंट आउट किया है। क्या मंत्री महोदय एन ई रेलवे के अफसरों को और डी० एस० इजतपुर को लिखकर पूछेंगे कि जो फोसिलिटीज एस एम्ज और ए एस एम्ज को दूसरे स्टेशज पर मिली हुई है वही फोसिलिटीज इनको इन ई

रेलवे में क्यों नहीं दी जा रही है और क्या वह इनको ये फोसिलिटीज और एमेनेटीज दिलाने की प्रयत्न करेंगे ?

श्री मोलहू प्रसाव (बांसगांव) : उपाध्यक्ष महोदय, क्या रेलवे मंत्रालय दिल्ली से आसाम तक कोई डायरेक्ट लाइन की व्यवस्था करने पर विचार करेगा ? क्यों कि यह चीन और पाकिस्तान के आक्रमण से सुरक्षा की दृष्टि से भी अच्छा होगा और उस पिछड़े हुए इलाके का विकास भी हो जायेगा।

श्री रणधीर सिंह (रोहतक) : उपाध्यक्ष महोदय, हमारे यहां रोहतक-पानीपत की एक पुरानी रेलवे लाइन हुआ करती थी। चालीस पचास साल पहले उस को डिसमैटल कर दिया गया था। उस में से रोहतक से गोहाना तक की आधी लाइन को रेस्टोर कर दिया गया है। बाकी लाइन के लिए डिपुटी मिनिस्टर साहब की चेयरमैनशिप में एक कमेटी बनी थी, जिस ने उस लाइन का रेस्टोर करने की सिफारिश की है। वह लाइन मुनाफे की है, घाटे की नहीं। मैं यह सवाल इस लिए नहीं उठा रहा हूँ कि श्री नन्दा हरियाणा से चुन कर आये हैं, बल्कि इस लिए कि हमारी केस बहुत मजबूत है। श्री लाल बहादुर शास्त्री ने इस रेस्टोर की हुई लाइन का इनागुरेशन किया था। पिछले रेलवे मिनिस्टर, डा० राम सुभग सिंह, भी यह एशोरेंस दे चुके हैं कि इस लाइन को रेस्टोर कर दिया जायेगा। मैं यह जानना चाहता हूँ कि उस कमिटेमेंट को कब पूरा किया जायेगा। मैं चाहता हूँ कि उस लाइन को जल्दी से जल्दी रेस्टोर किया जाये।

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI NANDA) : Mr. Deputy-Speaker, Sir, I have taken a careful note of the comments and the questions put by the hon. Members and, in view of the limitation of time, if that should suffice, I shall give full attention to all these things and communicate to the Members.

Demands Nos. 2 to 5, 7 to 9, 14 to 16 and 20:"

The motion was adopted.

17.39 hrs.

APPROPRIATION (RAILWAYS)
 NO. 2 BILL*, 1970

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI NANDA) : I beg to move for leave to introduce a Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the service of the financial year 1969-70 for the purposes of railways.

MR. DEPUTY-SPEAKER : The question is :

"That leave be granted to introduce a Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the service of the financial year 1969-70 for the purposes of railways."

The motion was adopted.

SHRI NANDA : I introduce† the Bill.

I beg to move†† :

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from out of the Consolidated Fund of India for the service of the financial year 1969-70 for the purposes of railways, be taken into consideration."

MR. DEPUTY-SPEAKER : The question is :

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the service of the financial year 1969-70 for the purposes of railways, be taken into consideration."

The motion was adopted.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Now we take up clause-by-clause consideration.

Mr. Nambiar made a few observations and I thought he would not rest satisfied if I did not say something about one or two points of a general nature. One is about the Railway Protection Force. Our feeling is that, in spite of that Force on which we are incurring heavy expenditure, some improvement may have occurred but still the thefts, the pilferages and other mal-practices for which anti-social elements may be responsible and some of the employees may have a hand in it, are not going down to an extent that we may feel satisfied about. They have to do their work more effectively but, certainly, not misuse any powers and not misbehave and, so far as the use of fire-arms is concerned, they cannot have recourse to it except in self-defence. If there is any special case that the hon. Member may have in mind, he may bring it to my notice and I shall certainly go into that and do whatever is necessary in that case.

Regarding the cut motion about Indian Railways becoming a member of the International Railway Congress Association and the International Union of Railways, we feel that the performance of the Indian Railways both in respect of the International Railway Congress Association and the International Union of Railways is to keep in touch with modern railway technology. That is a good enough purpose and I do not think we should grudge the expenditure that is being incurred on that.

MR. DEPUTY-SPEAKER : I shall put all the cut motions Nos. 3, 4, 5 and 6 in the name of Shri Nambiar to the vote of the House.

All the cut motions were put and negatived.

MR. DEPUTY-SPEAKER : The question is :

"That the respective Supplementary sums not exceeding the amounts shown in the third column of the order paper be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970, in respect of the following demands entered in the second column thereof—

*Published in Gazette of India Extra ordinary, Part II, Section 2, dated 28-3-1970.

†Introduced with the recommendation of the President.

††Moved with the recommendation of the President.