

[श्री बलराज रघोक]

महत्वपूर्ण विषय उठाना चाहता हूँ। आपको पता होगा कि आज प्रातः से दिल्ली महा-नगर परिषद के तीस निर्वाचित सदस्य वित्त मन्त्री श्री मोरारजी देसाई के घर पर धरना देकर बैठे हुए हैं। उनकी मांग बड़ी उचित है। वह यह है कि दिल्ली देश की राजधानी है। जिस गति से देश की आवादी बढ़ रही है उसी गति से इस नगर की आवादी भी बढ़ रही है। पिछले पन्द्रह सालों में उसमें 400 प्रतिशत की बढ़ोतरी हुई है। यहां की सामाजिक सेवाओं के लिए रुपया चाहिए। इसलिए दिल्ली प्रशासन ने कहा कि हमें प्रगली फाइव इअर प्लेन में 400 करोड़ रुपया दिया जाये, और दिल्ली महा-नगर परिषद ने यूनेस्को प्रस्ताव द्वारा मांग की कम से कम 225 करोड़ रुपया दिया जाए। प्लेनिंग कमिशन जो रकम निर्धारित करता है उसने कहा कि 217 करोड़ दिया जाये। लेकिन प्लेनिंग कमिशन की सिफारिश को नजरअन्दाज कर के वित्त मन्त्री ने 155 करोड़ कर दिया है।

दिल्ली महा-नगर परिषद् कहती है कि आप हमें कुछ न दीजिये। जो ऐडिशनल रिसोर्सेज हम पैदा करें, जो हम यहां की एकानमी बनायें, उसके लिए आप हम्को इजाजत दीजिये कि हम दिल्ली के डेवलपमेंट पर खर्च कर सकें। हम और कुछ नहीं मांगते। लेकिन वित्त मन्त्री ने उसको नहीं माना। यहां बार-बार कहा जाता है कि हम राज्यों में भेद-भाव नहीं करते हैं, लेकिन दूसरी तरफ दिल्ली के साथ भेदभाव किया जा रहा है, चूँकि यहां दूसरी पार्टी कार्य कर रही है। मैं चाहता हूँ कि वित्त मन्त्री यहां पर कोई बयान दे और जो स्थिति है वह घागे न चले। यही मेरी प्रार्थना है।

MR. DEPUTY-SPEAKER : How does that arise here ? Is the Railway Minister allocating some amount for this ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : If they want, I would request them to go and do some harvesting work.

श्री बलराज रघोक : हारवेस्टिंग तो यहां भी कर रहे हैं।

श्री शशि भूषण : (खारगोन) : मेरे मित्र ठीक कह रहे हैं। डिमान्ड बिलकुल सही है। अगर महा-नगर परिषद चल नहीं सकती तो भंग कर दिया जाय। या तो उसको प्रौर पैसा दिया जाये या फिर उसको बन्द कर दिया जाये।

श्री बलराज रघोक : हम पैसा भी लेंगे और उसको चलायेंगे भी।

MR. DEPUTY SPEAKER : I thought, the intention was to bring it to the notice of the House that all the representatives are having *dharna* or *gh-rah*, whatever you call it, I do not know, before the Finance Minister's house with a view to seeing that whatever new resources are raised must be given to Delhi. Now it is all over. Let us proceed with the debate on the Supplementary Demands for Grants in respect of Railways.

DEMANDS FOR SUPPLEMENTARY GRANTS (RAILWAYS), 1968-69—Contd

SHRI SEZHIYAN : Sir, in the morning I raised a pertinent point regarding the procedure and again I want to bring to the notice of the House the Rules of Procedure about this. There is a serious lacuna in what the Minister has done. Supplementary Demands have been circulated and a Bill is going to be introduced in the House. The Demands always come in the form of a motion. If you go through our debates you will find that it will be mentioned there :—

Motion moved :

“That a supplementary sum not exceeding Rs..... be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year.....”

That means, the discussion arises on the motion made on the floor of the House and any alteration in the contents of the motion can be made only by a substitute motion or by an amendment of the motion. Rule 208 (3) says :—

"Motions may be moved to reduce any demand for grant."

That means, it is always open to him to move for reduction of a demand for grant; he has got the power to move such a motion. But what is the procedure adopted? There is one form which has been circulated on the 17th about the Supplementary Demands for Grants. That is for information. How it will come in the proceedings I want to know. If he moves a formal motion under rule 208 (3), then I can accept it.

MR. DEPUTY-SPEAKER : As I said this morning, even before making a motion on the floor of the House he has given a notice and while moving the motion he has moved it accordingly. Afterwards he has not come forward with new alterations before the House.

DR. RAM SUBHAG SINGH : I had intimated them to the Speaker.

MR. DEPUTY-SPEAKER : That was intimated to the House. I pointed that out this morning. Therefore, I am afraid, the procedure that you are now pointing out is not necessary in this case. He has made a motion this morning and while moving that motion he has already corrected it accordingly. So, the Motion before the House is as corrected.

SHRI SEZHIYAN : In the morning you said that we adopted this procedure in the past.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Another thing, because he had addressed a communication to the Speaker, in the midst of the debate I pointed out to him to make his statement.

श्री शशि भूषण (सारगोन) : मैं आपका ध्यान इस धोर धाकषित करना चाहता हूँ कि उत्तर प्रदेश में 16 हमारे देश की जो राष्ट्र

भाषायें हैं, उनमें से किसी एक को लेकर ग्रल्प. संख्यक जो लोग हैं, उनको कसम खाने नहीं दी गई हैं। यह एक धपमान है...

श्री रणधीर सिंह (रोहतक) : बड़ी ज्यादती है।

MR. DEPUTY-SPEAKER : That is a very important issue. I entirely agree. May I tell the hon. Member that the Speaker has already admitted a calling-attention-notice on this? So, he will get an opportunity tomorrow.

श्री शशि भूषण : इसके लिए धापको समय देना चाहिये...

श्री जार्ज करनेन्डीज : निर्वाचित सदस्य सदन में जाकर बैठ नहीं सकते...

श्री शशि भूषण : एक घंटे का समय इस पर बहस करने के लिए दिया जाना चाहिये।

श्री जार्ज करनेन्डीज : दो घंटे।

MR. DEPUTY-SPEAKER : That will be decided after the calling-attention notice is disposed of. He could plead at that time for some more time for discussion.

श्री श्रीचन्द्र गोयल : उपाध्यक्ष महोदय, मैंने देन मन्त्री महोदय का ध्यान वाणिज्य निषिक्तों की दो कठिनाइयों की धोर धाकषित किया था...

श्री राम सुभग सिंह : वह तो धाप बता चुके हैं।

श्री श्रीचन्द्र गोयल : उसकी तरफ धाप ध्यान दें तो धापकी बड़ी कृपा होगी।

मेरा दूसरा निवेदन यह है कि पैशनर्ज की तरफ भी धापको ध्यान देना चाहिए। पैशनर्ज के लिए धापने इसमें ७4 लाख रुपये की मांग सदन के सामने रखी है। महंगाई के कारण वे भी उतने परेशान धोर तंग हैं जितने धन्य कर्मचारी। मैं प्रार्थना करता हूँ कि पैशनर्ज का भत्ता भी

[श्री श्रीचन्द गोयल]

आपको रिवाइज करने की तरफ ध्यान देना चाहिए। जिस प्रकार से आपने अन्य कर्मचारियों के लिये भत्तों में वृद्धि की है, उनके वेतनमानों पर दुबारा विचार किया है, उसी तरह से मैं समझता हूँ कि अब समय आ गया है जबकि आपको पेंशनर्स के सम्बन्ध में भी अपने निर्णय की घोषणा करनी चाहिए और उसकी कठिनाइयों को दूर करना चाहिये। आप उनके वेतनमानों और उनके भत्तों के अन्दर आवश्यक और उचित वृद्धि करें।

जहाँ तक संघों की मान्यता देने का प्रश्न है, मैं प्रार्थना करता हूँ कि जिस तरह से डाक और तार विभाग के अन्दर हमने श्रेणियों के अनुसार संघों की मान्यता दे रखी है उसी प्रकार से रेलों के अन्दर भी हमको अलग श्रेणी के वर्कों के संघों को अलग अलग से मान्यता देनी चाहिए, चाहे वह वाणिज्य लिपिकों की श्रेणी हो, चाहे गार्ड्स की हो, चाहे एस० एम्ज की हो और चाहे ए० एस० एम्ज० हो या अन्य कर्मचारियों की हो। उनको पृथक पृथक अगर आप मान्यता देगे और उनके ऊपर रेलवे की एक फंडेशन बनायेंगे तो मैं समझता हूँ कि हर एक श्रेणी की जो अपनी अपनी कठिनाइयाँ हैं, उनकी अपनी अपनी जो समस्याएँ हैं, वे रेलवे बोर्ड और रेलवे मन्त्रालय के सामने आसानी से आ सकेंगी; आज ये जो बड़े संघ बने हुए हैं ये छोटी श्रेणियों की बातों की तरफ दुर्लक्ष्य करते हैं और उनकी बातों को मन्त्रालय के ध्यान में नहीं लाते हैं। इस चीज की काफी देर से मांग हो रही है। माननीय मन्त्री महोदय को मैं चाहता हूँ कि इस और भी ध्यान देना चाहिए।

चण्डीगढ़ का जो रेलवे स्टेशन है वह 1956 में बना था। उस वक़्त चण्डीगढ़ की जन संख्या दस हजार थी। आज उसकी जन संख्या दो लाख होने जा रही है। मैं समझता हूँ कि वहाँ जो वर्तमान स्टेशन है उसकी उन्नति

और तरक्की होनी चाहिये। वर्तमान जन संख्या को देखते हुए और यात्रियों की बढ़ती हुई संख्या को ध्यान में रखते हुए यह आवश्यक हो गया है कि उसकी उन्नति की ओर ध्यान दिया जाए; मेरी प्रार्थना है कि आप इस ओर भी ध्यान दें।

एक अंतिम बात कह कर मैं समाप्त करता हूँ। मैं इसके बारे में पहले भी मन्त्री महोदय से प्रार्थना कर चुका हूँ। फरीदाबाद यहाँ से 14 मील की दूरी पर है। यहाँ से लगभग चार पांच हजार लोग मजदूरों की शकल में या कर्मचारियों की शकल में प्रतिदिन दिल्ली आते हैं और वापिस जाते हैं। उनके लिए एक शटल दिल्ली से या पलवल से चलाने की मन्त्री महोदय को निश्चित रूप से व्यवस्था करनी चाहिये और इस पर विचार करना चाहिये। इसके बिना उन लोगों को बड़ी असुविधा होती है। दूर जाने वाली जो बसें होती हैं उन में उनको स्थान नहीं मिलता है और पंद्रह सोलह मील साइकल पर आना और पंद्रह सोलह मील साइकल पर वापस जाना उनके लिए सम्भव नहीं है। ऐसा करने के लिए अगर उनको मजबूर किया जाता है, तो यह उनके साथ अन्याय होगा। मैं मन्त्री महोदय से प्रार्थना करता हूँ कि वह इस पर भी सहानुभूति से विचार करें और एक शटल दिल्ली से फरीदाबाद के लिए और एक फरीदाबाद से दिल्ली के लिए चलाने के बारे में निश्चित रूप से निर्णय लें।

MR. DEPUTY SPEAKER : A number of Members want to participate in the discussion. As I said, when a point of order was raised by Shri Lobo Prabhu, if we follow the routine procedure, the scope of the debate now is very limited. Quite a number of Members want to ventilate their grievances. I think the hon. Minister also would require about ten to fifteen minutes for reply ..

DR. RAM SUBHAG SINGH : I shall leave aside all the irrelevant points.

MR. DEPUTY SPEAKER : I would request hon. Members to confine their remarks to five minutes each so that I could accommodate as many Members as possible.

SHRI VIKRAM CHAND MAHAJAN : (Chamba) : I must compliment the hon. Minister that in the Supplementary Demands he has made an effort to curtail the demand and reduce the demand on the Consolidated Fund. I would like now to refer to Demands Nos. 5, 6, 9 and 14 which deal with the railway lines, tracks, engines and fuel.

Regarding the laying of new railway lines, I want to bring to the notice of the Minister the amount which is going to be spent on certain railway lines which are under survey. One of the new railway lines that are being dealt with is from Pathankot in Punjab to Jessore in Himachal Pradesh. There is already a narrow gauge line. The terrain is level terrain. Instead of acquiring lands for the new broad gauge line which line is being laid for a dam, I would submit that the existing narrow gauge line should be broadened to a broad gauge line so that the amount that will be spent on the acquisition of new land for laying the track could go down and if that is done, then the demand on this particular head would go down. I would submit that this alternative may be considered. In any case, there is sufficient land which normally the railways always keep on both sides of the rail track and that can be used for the broad gauge, so that the acquisition of new lands may be stopped, especially since the lands are very costly in that particular area and it is going to cost crores to the railways. I would submit that this aspect may be considered so far as that line is concerned.

There is a new dam which is being built there called the Pong Dam in Himachal Pradesh : that dam is for the benefit of the Rajasthan Canal which is going to irrigate the Rajasthan area. There is an existing railway line which will have to be diverted, and a new railway line will have to be laid, because the waters will submerge the existing railway line. A survey has taken place already. But according to

the new survey, the railway stations which they are proposing to build will be about three to four miles away from the existing railway stations, which would be useless from the local point of view, because hardly anyone would think of walking down three or four miles in hilly terrain in order to catch the train from the railway station. But the train itself would be going through those very towns. In the interests of the revenues of the railways, what I would plead is this. If the railway station is far off, the passengers will not use it either for themselves or for their goods. So, it would be in the interests of the railways themselves to bring those railway stations nearer to the towns so that the passengers could make use of the trains passing through their towns. In this connection, I would like particularly to mention Rehan and Jawali both in the Kangra district.

In regard to Demand Nos. 5 and 6 relating to fuel I would submit that the engines on the Jogindernagar-Pathankot section are very old and therefore, their fuel consumption is very heavy. It would be better if modern engines are put on those lines so that we can have a more economic running of the trains and more benefit will accrue to the railways.

There is a rail car which goes from Kalka to Simla. In that rail car, the fare is very heavy, but the passengers are not permitted to carry their luggage.

When you go to Simla, you carry the luggage. What I would submit is that there should be a provision for luggage on rail cars so that those who pay very heavy fare—the fare is twice the 1st Class fare on the rail cars—are allowed to carry their luggage. At present, the passengers cannot carry the luggage on the rail cars. When you go to a hill station, you are bound to carry the luggage. You cannot go twice to the railway station, first for just going to Simla and then for bringing the luggage. What I would submit is that there should be a provision for the luggage.

Then, there is a demand for raising the dearness allowance. It is a heavy demand. What I would submit is that certain economies can be effected by reducing the staff in that respect also. You have the "Railway Protection Force and the Railway Police Force. In both the Forces, you

[Shri Vikram Chand Mahajan]

have the same hierarchy of officers, that is, the Inspector General, the Superintendent and the Deputy Superintendent. Why don't you make one Railway Protection Force? That will save your dearness allowance and will save heavily on the railway staff.

There is a train going from Kalka to Simla. It was originally, serving only Kalka and Simla region. But with the building up of a new town, that is, Chandigarh with a heavy population, it is necessary to increase the number of III Class bogies. That will increase the revenue in that region and will bring down the expenditure under Demand Nos. 5, 6 and 9.

There are only two more points which I want to bring to the notice of the hon. Minister. One is about the attendants which we have on the I Class. What I would submit is that it is better to have four or five I Class compartments combined and have one attendant instead of having one attendant on each I Class compartment. If you have one attendant on each I Class compartment, the cost is bound to be more on maintaining the attendant than that of having the attendant for four or five I Class compartments.

AN HON. MEMBER : Don't have any attendant then.

SHRI VIKRAM CHAND MAHAJAN : I would prefer that. There should be no attendant. You don't have an attendant on the III Class compartment. Why should you have for the I Class compartment?

Finally, so far as Delhi Pathankot line is concerned, there is a railway station, the only railway station which falls in Himachal Pradesh, called Kandrori, about 5 miles from Pathankot, and I would submit that the train should stop there because that is going to be a developing market.

With these words, I again compliment the hon. Minister that he is the first Minister who has created history by not increasing the fares as has been done before.

श्री जगेश्वर यादव (बांदा) : उपाध्यक्ष महोदय, हमारे देश को आजाद हुए करीब 22 साल हो गये, लेकिन हम देखते हैं

कि हमारी सरकार ने ब्रिटिश सरकार से रेलवे का जिस स्थिति में चार्ज लिया था, उस में आज तक कोई महत्वपूर्ण तरक्की नहीं हो पाई है। कुछ पिछड़े हुए क्षेत्रों में उस समय जितनी रेलवे लाइनें थीं, आज भी उतनी ही बनी हुई हैं। जहाँ-जहाँ लाइनों का सर्वेक्षण हुआ था और पत्थर गड़े थे, वहाँ काम में कोई प्रगति नहीं हुई है और अब भी उसी तरह पत्थर गड़े हुए हैं।

आज हम देखते हैं कि स्टेशनों पर थंडे ब्लास के यात्रियों की भीड़ बराबर बनी रहती है और कोई भी यात्री डिब्बे में आसानी से घुस नहीं पाता है। आज से 20, 22 साल पहले यह दशा नहीं थी। प्रश्न यह है कि जब यात्री इतने बढ़ गये हैं, तब सरकार गाड़ियों में वृद्धि क्यों नहीं करती है। सरकार फैमिली प्लानिंग के काम में जुटी हुई है, लेकिन वह उस में सफलता नहीं पा रही है। लेकिन मालूम होता है कि रेलवे की फैमिली प्लानिंग करने में उसको सफता मिल रही है, क्योंकि जितनी रेलवे लाइनें और डिब्बे आदि उस को मिले थे, उन में कोई वृद्धि नहीं हुई है और वह उन्हीं से काम चला रही है।

जब हर एक व्यापार में पहले से दुगुनी, तिगुनी और चौगुनी वृद्धि हुई है, तो रेलवे और उस की ग्रामदनी में वृद्धि क्यों नहीं हुई है? यह देखने में आता है कि काफ़ी यात्री रेलों पर चलते हैं और काफ़ी ग्रामदनी होती है। आखिर वह ग्रामदनी कहाँ जाती है? देहात में जिस सड़क पर पहले एक बस चलती थी, आज वहाँ पंद्रह बीस बसें चल रही हैं और यात्रियों की भरमार हो रही है। सरकार द्वारा दिये गये प्राकड़ों से पता चलता है कि ट्रेफिक और माल की ढुलाई में बहुत वृद्धि हुई है। वह ग्रामदनी कहाँ जाती है। यह नहीं कहा जा सकता है कि रेलवे बोर्ड इस देश की

रेलवे की ग्रामदनी कहां ले जाता है और इस लिए इस बोर्ड का नाम क्या होना चाहिए।

सेंट्रल रेलवे में ललितपुर से खजुराहो होते हुए अजयगढ़, नारायनी, अतर्रा, बबेरू, कमासिन और राजापुर को मिलाते हुए बरगढ़ तक की रेलवे लाइन का सर्वेक्षण हो चुका है, आज तक उसी तरह पत्थर गड़े हुए हैं, लेकिन वह लाइन नहीं बनवाई जा रही है।

रेलवे के सामान की चोरी दिन-रात होती है। सरकार की ओर से इस के लिए यात्रियों और विद्यार्थियों को दोषी ठहराया जाता है। लेकिन यह बात सत्य नहीं है। वास्तव में जब गाड़ियां यार्ड में खड़ी होती हैं, तो रेलवे के ही कर्मचारी डिब्बे में सीटों के कपड़े, शीशे और दूसरा सामान उखाड़ ले जाते हैं।

श्री नम्बियार : कर्मचारी नहीं, थोन्ड।

श्री जगेद्वर यादव : मैं ने अपने क्षेत्र में कभी किसी विद्यार्थी या यात्री को रेलवे का कोई सामान चुराते नहीं देखा है। जब गाड़ियों में सामान लगाने के बाद उन को यार्ड में ले जाते हैं, तो वह सब सामान गायब मिलता है। जब रेलवे की इतनी ग्रामदनी दिखाई जाती है, तो फिर रेलवे में तरक्की क्यों नहीं होती है ?

SHRI R. D. BHANDARE (Bombay Central) : Mr. Deputy Speaker, Sir, I must thank you for giving me some time...

MR. DEPUTY SPEAKER : Only five minutes.

SHRI R. D. BHANDARE : I will confine myself to that.

With the taking over of the Railways by Dr. Ram Subhag Singh, I hope there will be complete democratisation and liberalisation in the working of the Railways. I, therefore, certainly join those who have congratulated him.

Under his regime, I hope the members of the Scheduled Castes and Scheduled Tribes will get justice and fair deal. I am raising this point because I know it for

certain that, so far as officers belonging to the communities are concerned, the reserved percentage is not filled up. The percentage is also so low that, in fact, it reflects on the railway administration *in toto*. This is my first point.

My second point is that there are certain officers who have been rotting themselves in the same grade for a number of years. Their promotion has never been taken into consideration. Somehow or other, they do not find any channel through which they can get promotion. I need not mention the factors which come in their way. The first factor is the attitude of those who take the interview towards these classes; this attitude is persisting and has been persecuting these officers for a long time. I hope, that when I go to the hon. Minister, I will be able to convince him and persuade him to do justice to these people.

I have made these two points, regarding reservation percentage and promotion.

Then, I would like to point out what has happened in Bombay. In 1958-60, in the case of *khalasis* in the Lower Parel Workshop, Matunga Workshop and the Central Railway Workshop, trade tests were taken, and high promises were given that some promotion would be given to them. Eight to ten years have passed since their trade tests were taken and yet, they have been kept where they were before. High hopes were raised in their minds and the hopes have been belied *in toto*.

Now, Sir, in 1960-61 again the *khalasis* were told to fill in the forms under the pretext that those who belonged to the scheduled cast or scheduled tribe would be given promotion. You know about the city of Bombay, its population and its social structure. In these workshops there are these *khalasis* and a majority of them belong to the Buddhist religion. They are those who have converted themselves to Buddhism. After the conversion they were asked to give in their caste and religion so that they could get promotion. Now, it was, as a matter of fact, an incentive given to the scheduled castes and scheduled tribes. I have no quarrel whatsoever with the incentive and facilities given to them. But what happened here was this. It was an allurements to the Buddhists to give

[Shri R. D. Bhandare]

their religion as their original religion so that they should not mention that they embraced Buddhism. That has seriously affected their future. Those who were staunch Buddhists did not fill in the form mentioning that they were scheduled castes. I would therefore urge upon the hon. Minister that cases of such Buddhists also should be taken into consideration for reservation of certain percentage and promotion.

Then, there is the question of the temporary workers. I had to organise these temporary workers in 1962; 1963 and 1964. Even today I am associated with the workers organisations. I have not severed my connections. These temporary workers are continuing for years together on a temporary basis. This is a very anomalous position. They are temporary even for 10 or 15 years and some of them are even temporary for life. In the Carriage Repair Workshop at Lower Parel some of the workers are temporary for life. The result is, they have no facilities, they have no other benefits. Therefore, the case of these temporary workers should be looked into with sympathy.

I wish to say something about the overcrowding in the city in the local trains. When hon. Dr. Ram Subhag Singh comes to Bombay or when you, as Deputy Speaker, come to Bombay, I will take you round through some of the local trains at the peak hours when the office-goers go to their offices early in the morning in between 6 and 7-30, then you will find a horrible state of affair prevailing in the local trains. We should therefore, have more trains.

DR. RAM SUBHAG SINGH: It is right.

SHRI R. D. BHANDARE: The hon. Minister has very rightly said, I am right. I hope the wrong will be righted.

In the sports field, the condition are not as they were before. For *kubbadi* and other Indian games, the Railways are not giving any adequate encouragement. Our Railway team has always been winning. They are the champions for the last 10 years. But what has happened recently? For the past one year or two years, our best champions are all going away and

those who are joining are not given any encouragement at all. I do not know the General Manager of the Central Railway is aware that *kubbadi* is a national game and that it brings fame and name to the Railways. They, therefore, have got to be given some sort of encouragement. I had given the names of some of the sportsmen. They are national kabbadi champions but they are being neglected and ignored. Their cases are not taken into consideration at all. They, therefore, should be given encouragement in grades.

My last point. Regarding the Railway Board, I would like to make a constructive suggestion. I will not go to the extent as those who have asked for scrapping the Board. But I suggest that some democratisation should be introduced in the Board. Those who are associated with popular feelings and grievances should be given some place in the Board. Of course, experts should be there; I do not say they should be driven out of the Board. But I want the Board to be democratised so that it can become more responsive and responsible to the people. Otherwise what will happen is this. The Railway Minister is always hammered here, but the Board members feel as if they are above board and so remain unresponsive.

With these few words, since time will not permit me to dwell on further points, I conclude by supporting the Demands. Lest I may be accused of having gone out of the scope of the demands, I repeat that I have spoken on Demands Nos. 4, 5, 6, and 10.

श्री जार्ज फरनेम्बीज (बम्बई—दक्षिण) : अध्यक्ष महोदय, जो सप्लीमेंट्री ग्रान्ट की किताब हम लोगों को दी गई है इसमें भोटे तौर पर चार बातें बतलाई गई हैं। (1) मजदूरों के मंहगाई भत्ते में जो बढ़ोत्तरी हो गई उसके कारण ज्यादा पैसे की आवश्यकता पड़ी। (2) रेलवे को चलाने में जो कोयला, डीजेल और बिजली खर्च होती है इस पर कई करोड़ रुपये ज्यादा खर्च। (3) जो चोरी होती है रेलवे में उस पर भी तीन पौने चार करोड़ रुपये और ज्यादा खर्च और (4) जो रेल में अपघात होते

हैं, ऐक्सीडेंट्स इत्यादि, उस पर 8 साढ़े 8 लाख रुपये ज्यादा नुकसान भरपाई के लिए खर्च । इनमें से एक-एक बात के ऊपर मैं कहना चाहूँगा ।

जहाँ तक महंगाई भत्ते वाला मामला है मैं इस चीज को तो महसूस करता हूँ कि महंगाई भत्ता मजदूरों को बढ़ाना पड़ा है और यह हम लोगों की लगातार मांग रही है कि उसको घ्राप बढ़ाएँ । मैं जानता हूँ कि हमारे मित्र लोबो प्रभू जैसे लोग इन चीजों का विरोध करते हैं । वह इसका समर्थन नहीं करते हैं । लेकिन मैं लोबो प्रभू से भी और साथ-साथ सरकार से भी यह प्रार्थना करूँगा कि जब घ्राप चीजों के दाम पर लगाम लगाना सीखेंगे और मुनाफाखोरी कम करेंगे तब यह अधिक महंगाई भत्ते की माँग खत्म होगी क्योंकि इस माँग को लेकर सारी भंभटें रेलवे और दूसरे क्षेत्रोंके मजदूरों को करनी पड़ी है । इसकी जिम्मेदारी मजदूर आन्दोलन पर नहीं है । इसकी जिम्मेदारी सरकार पर है और बड़े बड़े उद्योगपतियों और व्यापारियों पर है जो चीजों के दाम पर लगाम लगाने में बिल्कुल निकम्मे और नालायक साबित हुए हैं ।

दूसरा मामला जो घ्रापरेशनल कास्ट ज्यादा होने का है, यह भी भन्त में तो इसी इसी बात पर घ्रा जाना है । बिजली का दाम बढ़ा, डीजेल का दाम बढ़ा, कोयले का दाम बढ़ा । मेरी समझ में नहीं आता है कि सरकार इन चीजों के दाम, ऐसी वस्तुओं के दाम जो घ्रावश्यक सेवाओं में लगाई जाती हैं क्यों बढ़ाती है ? जैसे मोरार जी भाई ने भी इस साल बढ़ा दिया, पेट्रोलियम और दूसरी चीजों पर उन्होंने टैक्स लगाया । तो घ्रागले साल रेलवे का भी खर्चा और ज्यादा बढ़ेगा क्यों कि डीजेल का खर्चा बढ़ने वाला है । और बिजली खर्चा बढ़ने वाला है । तो इसकी जिम्मेदारी भी इसी तरफ होती है । लेकिन इसकी तकलीफ जो होती है वह सामान्य रेलवे के मुसाफिरों को उठानी पड़ती है । इसलिए सरकार से हम

यह मांग करते हैं कि इन दोनों चीजों के बारे में सरकार को अपना दिमाग और नीतियाँ साफ करनी चाहिए ।

जहाँ तक क्लेम्स का मामला है, मुझे तो कुछ एक भजीब सा लगा । 8 नवम्बर की डिमांड घ्राप देखें, उसमें दिया है :

The increase under the voted portion is made up of :

374.67 lakhs, due to increase in the number and value of compensation claims for goods lost or damaged and the clearance of outstanding cases ;

अक्षय महोदय, यह मामला अत्यन्त गंभीर है । पिछले साल की रेलवे की रिपोर्ट घ्रागर घ्राप देखें तो पता चलेगा, मैं मंत्री जी का ध्यान पृष्ठ 126 की तरफ दिलाना चाहता हूँ । जिसमें बताया है कि पिछले साल 60 करोड़ 59 लाख 74 हजार 438 रुपया रेलवे को नुकसान भरपाई में देना पड़ा ।

उपाध्यक्ष महोदय, इसमें दो बातें हैं—एक तो मैं यह पूछना चाहता हूँ कि रेलवे बोर्ड और उसके अधिकारी वगैरह क्लेम्स को कम करने की दृष्टि से क्या कर रहे हैं ? दूसरी बात रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स का माचं—पास्ट होने वाला है मन्त्री महोदय शायद वहा सलामी लेने जा रहे हैं, हम लोगों को भी दावत दी है । इस रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स पर पिछले साल में 9 करोड़ रुपया खर्च हुआ और दूसरी तरफ चोरी गये हुए माल की भरपाई के लिये 9 करोड़ रुपया खर्च करना पड़ा, इस तरह से रेलवे को माल के चोरी जाने से बचाने के लिये इस फोर्स पर और चोरी गये माल की भरपाई देने पर 18 करोड़ रुपये खर्च करने पड़े । इस मामले पर सरकार को कुछ नये ढंग से सोचना चाहिये ।

रेलवे बोर्ड की रिपोर्ट में ऐसा लिखा गया है वह अपनी खद की तारीफ करते हुए लिखते हैं—हम लोगों ने घ्रालग-घ्रालग सूबों में जहाँ जनता के आन्दोलन चले, उन आन्दोलनों पर इस फोर्स का इस्तेमाल किया । रेलवे के

[श्री जार्ज फरनेन्डीज]

चोरी गये माल की भरपाई के लिये आपने 9 करोड़ रुपया खर्च किया और उसके लिये पीने चार करोड़ रुपया आप और मांग रहे हैं -- इसका मतलब यह हुआ कि जिन लोगों के हाथ में रेलवे के माल को चोरी से बचाने की जिम्मेदारी है, उन जगहों पर उनका इस्तेमाल न करते हुए, आपने उनका इस्तेमाल बंगाल, बिहार और अन्य जगहों पर आन्दोलनों को दबाने के लिये किया —

Assisted in the maintenance of law and order in the disturbed areas.

अब मैं मन्त्री महोदय से आग्रह करूंगा कि जिस काम के लिये रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स बनाई गई है — रेल का माल चोरी न हो, रेल में जाने वाले प्रावासियों को कभी-कभी मार दिया जाता है, डाकूओं द्वारा वे लोग मारे जाते हैं, उनके संरक्षण के लिये फोर्स का इस्तेमाल कीजिये। दूसरे कामों में आप उनका इस्तेमाल बन्द कीजिये।

क्लेम्ज के सिलसिले में लोगों की बहुत शिकायतें हैं। मैं मन्त्री महोदय के इस बारे में प्रकसर लिखता रहता हूँ। लोगों की शिकायतें हैं कि उनके क्लेम्ज जिस ढंग से सैटिल होने चाहिये, नहीं होते हैं। रेलवे क्लेम्ज एजन्सी, बम्बई नाम की एक संस्था है, उन लोगों ने भी रेल मन्त्री और रेलवे बोर्ड को कई बार लिखा है और उन पत्रों की कापी उन्होंने मेरे पास भी भेजी है। महीने नहीं बरों में.....

श्री प्रोफ़ेसर लाल बेरवा (कोटा) : दो साल तक।

श्री जार्ज फरनेन्डीज : कई वर्षों तक रेलवे में क्लेम्ज सैटिल नहीं होते हैं। रेलवे बोर्ड की रिपोर्ट में—उपाध्यक्ष महोदय, जब मैं इस बोर्ड को बरखास्त करने की बात कहता हूँ तो आप नाराज हो जाते हैं—ये लोग हम लोगों को गुमराह करते हैं। ये लोग अपनी रिपोर्ट में

लिखते हैं—

The average period taken to settle a claim is 32-89 days.

यह बिलकुल बकवास है। इस किस्म के गलत आंकड़े देकर हम को क्यों गुमराह किया जाता है। अगर रेल मन्त्री चाहें तो मैं उनको एक सुझाव देना चाहता हूँ— वह एक बार रेल के प्रफ़सरोँ और जिन-जिन व्यापारियों की शिकायतें हैं उनको साथ लेकर बैठें और पता लगायें कि कितने कितने वर्षों से क्लेम्ज अभी भी पड़े हुए हैं। कोई चार आने का या 5 रुपये का या 10 रुपये का क्लेम सैटिल करके यह कहना कि एग्ज 30 दिन में सैटिल हो जाता है, यह गुमराह करने वाली नीति नहीं चलनी चाहिये।

SHRI RANDHIR SINGH : I want your ruling, Sir, whether the word 'Bakwas' is parliamentary. I do not say that with a view to interrupt.

DR. DEPUTY-SPEAKER : It is not unparliamentary.

SHRI RANDHIR SINGH : Then every day I will use the word 'Bakwas' whatever they may say. (Interruptions)

श्री जार्ज फरनेन्डीज : उपाध्यक्ष महोदय, बकवास का मतलब बेमतलबी से है। चौधरी साहब, आप जरा हिन्दी ठीक ढंग से सीखिये। मैं मन्त्री महोदय से एक जानकारी लेना चाहता हूँ—रेलवे बोर्ड की रिपोर्ट में लिखा गया है—वेज 124 पर—

Total number of cases settled by payment.

Total number of cases settled otherwise.

इस 'अदरवाइज' का क्या मतलब है। पिछले साठ साल आठ करोड़ रुपये के क्लेम आपने दिये, जिसमें 3 लाख 58 हजार के लिये आप कहते हैं—अदरवाइज। मैं जानना चाहता हूँ कि अदरवाइज का जो सैटिलमेंट है, उसका क्या तरीका है ?

चौथा मुद्दा—मैं एक्सीडेंट्स का उठाना चाहता हूँ। पिछली बार जब मैं रेल बजट पर बोल रहा था तो रेलवे एक्सीडेंट्स पर मैंने जो आरोप लगाया तो मंत्री महोदय ने उसको इस तरह से उड़ा दिया कि वह तो मिनिस्ट्री आफ ट्रान्जिट और सिविल एवियेशनवाली रिपोर्ट है, हम लोगों ने किसी चीज को दबाया नहीं है। मैं मंत्री महोदय से कहना चाहता हूँ कि यह बहुत गम्भीर मामला है, इस तरह से इस सदन में उड़ा देने वाली बात नहीं है। जहाँ लोग सैकड़ों की तादाद में मरते हैं, लाखों नहीं करोड़ों रूपयों भरपाई देनी पड़ती है यह मजाक नहीं है, असलियत है। कई वर्षों से कमिशन-भ्रान रेलवे सेफ्टी की ओर से यह शिकायत है कि रेलवे बोर्ड उनके साथ असहयोग कर रहा है, रेलवे बोर्ड के अफसर कमिश्नरों को जो सुविधायें मिलनी चाहियें, नहीं दे रहे हैं। उनके सुझावों को नहीं मान रहे हैं, उनको परेशान कर रहे हैं और रेलवेज एक्ट में जो व्यवस्था है, उस व्यवस्था को भी ये लोग मानने के लिये तैयार नहीं हैं। मैं मन्त्री महोदय से इसका खुलासा चाहता हूँ। किसी भी मिनिस्ट्री से यह कमीशन सम्बन्ध रखता हो, मैं तो यह जानकारी चाहता हूँ कि इस आरोप के क्या तथ्य हैं। रेलवे सेफ्टी कमिशन लगातार कई वर्षों से अपनी रिपोर्ट में ऐसा कहते आ रहे हैं कि उनकी सिफारिशों को रेलवे बोर्ड द्वारा अस्वीकार किया जाता है—इसमें क्या तथ्य है ?

अन्त में उपाध्यक्ष महोदय, मैं यह कहना चाहता हूँ कि एक तरफ आप ज्यादा पैसा माँग रहे हैं, दूसरी तरफ पैसे की बरबादी हो रही है। परसों राज्य सभा में मंत्री महोदय ने बम्बई वाले मेले के बारे में उत्तर दिया था—बड़ा अजीब उत्तर दिया। रेलवे के अफसर बड़े होशियार हैं—उनका प्रश्न यह था कि क्या रेलवे का पैसा रेलवे अफसरों की महिलाओं की जो समिति है या संगठन है, उसके लिए खर्च किया गया या नहीं किया गया। मंत्री महोदय उत्तर देते हैं—

"Yes Sir."

The question was 'whether money was spent'.

आप क्या उत्तर देते हैं ? यदि अंग्रेजी का स्कूल चलाने वाले रेलवे बोर्ड के लोग रेलवे बोर्ड चलाना बन्द करेंगे तो हिन्दुस्तान में अंग्रेजी का स्टैण्डर्ड सुधर जायगा।

"Since the fete was organised by the Western Railway Women's social service Committee which is a voluntary organisation, the question of expenditure incurred by the Western Railway does not arise".

इस उत्तर का कोई अर्थ बता दे ? रेलवे ने पैसा खर्च किया, लेकिन वह खर्च बताने का प्रश्न नहीं उठता। क्यों ? इसलिये कि संगठन के लिये जो पैसा खर्च किया, वह बालन्ट्री प्रायोजन है। इससे अधिक वे—जिम्मेदारी की बात नहीं हो सकती है। 300 रेल कर्मचारियों को उस काम में लगाया गया। मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूँ कि क्या यह सच नहीं है कि 300 रेल कर्मचारियों को डेढ़ महीने तक इस्तेमाल किया गया—रेलवे के अफसरों की बीवियों का जो प्राण्ड-फिट होने वाला था—उसमें। डेढ़ महीने तक उन लोगों ने वही काम किया, रेलवे का जो सोविनार निकला, उसके लिये—विज्ञापन जमा करने के लिए मेरा ऐसा आरोप है। मैं इसका मंत्री महोदय से खुलासा चाहता हूँ।... (व्यवधान)... आप जब ज्यादा पैसा मांगने आते हैं, तो जहाँ पैसे की बरबादी होती है, फूलखर्ची होती है, उसके बारे में सदन में उत्तर देना आप का फर्ज है। चोरी करने वाले अफसरों का बचाव मेहरबानी करके आप न कीजिये। इतना कह कर मैं इन माँगों का विरोध करता हूँ।

SHRI RANDHIR SINGH : There should be a limit to what a Member can say. You are not taking cognisance of what he says.

MR. DEPUTY-SPEAKER : He was within his rights. He followed the procedure. This is the opportunity when Members are supposed to exercise some vigilance over expenditure. I do not think he was beside the point,

SHRI RANDHIR SINGH : "बीवियों का इस्तेमाल हुआ"

श्री जार्ज फरनेन्डीज : ऐसा मैंने नहीं कहा है, आप भूठ बोलते हैं। क्या बात कह रहे हैं। ... (व्यवधान) ...

श्री शशि भूषण (खारगोन) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेलवे मंत्री महोदय का शुक्रिया अदा करना चाहता हूँ कि कल उन्होंने जो सरप्लस शब्द का इस्तेमाल किया उससे ऐसा लगा जैसे अंधेरे में रोशनी। उनके स्वास्थ्य के अनुसार हम उनसे ऐसी ही आशा करते थे। आज जो सप्लीमेंटरी डिमान्ड्स हमारे सामने हैं उनके समर्थन में बोलते हुए मैं कुछ चीजें आपके सामने रखना चाहता हूँ।

रेलवे डाक्टर्स का मसला बहुत दिनों से रेलवे मंत्रालय में पड़ा हुआ है। सी० एच० एम० के डाक्टर्स में श्रीर रेलवे के डाक्टर्स में बहुत बड़ी डिस्पैरिटी है। आज बहुत से रेलवे के डाक्टर्स सी० एच० एच० में जाना चाहते हैं क्योंकि रेलवे में रहते हुए उनके आगे बढ़ने का मौका नहीं है। मैं चाहूँगा कि आप रेलवे के डाक्टर्स की जो डिमान्ड्स हैं उन पर ध्यान दें। जो स्पेशलिस्ट्स हैं उनकी डिमान्ड्स पर ध्यान दें। वरना क्या फायदा होगा कि वे डाक्टर्स रेलवे को छोड़ कर चले जायें। या फिर आप उनको बाहर जाने की इजाजत दें बजाय इसके कि वे वहाँ पर बैठ कर घुटन महसूस करें।

कल यहाँ पर रेलवे एकाउन्ट्स आफिस के कर्मचारियों का मसला रखा गया था। यह बात भी सी० है कि ए० जी० सी० धार० श्रीर उन लोगों की तरफकी में बहुत बड़ी डिस्पैरिटी है। उनकी श्रीर आप ध्यान दें, इस बात के लिए आपने कहा भी है।

इसके साथ ही मैं आपका ध्यान इस ओर भी दिलाना चाहता हूँ कि जो रेलवे इंजीनियरिंग विभाग है उसमें हमेशा एक एकाउन्ट्स डिपार्टमेंट का प्रतिनिधि रहता था लेकिन अब उन्होंने वहाँ से अपना प्रतिनिधि हटा लिया है। इसका नतीजा यह होगा कि इस ठेकेदारी के जमाने में

सरकार को वहाँ नुकसान होगा। इसलिए मेरा कहना यह है कि जो पहले से प्रथा चली आई है कि एकाउन्ट्स विभाग का एक प्रतिनिधि रेलवे इंजीनियरिंग विभाग में हो, उस प्रथा को रखना चाहिए। इससे एकाउन्ट्स विभाग के कर्मचारियों को काम करने का मौका मिलेगा और दूसरी तरफ आप करप्शन को भी रोक सकेंगे। मेरा निवेदन है कि जिन अधिकारियों ने उनको वापिस भेजा है, उन से आप पूछें कि ऐसा क्यों हुआ है।

एक बात की तरफ मैं आपका ध्यान और दिवाना चाहता हूँ। मुगलसराय में डीजल इंजन बनाने का बहुत बड़ा कारखाना है रेलवे के और भी बड़े-बड़े कारखाने हैं। वहाँ के कर्मचारी सी परसेन्ट स्वयं काम चला सकते हैं, इंजन बना सकते हैं लेकिन वे थोड़ी सी अपनी जिम्मेदारी से बचने के लिए कहते हैं कि हम सात परसेन्ट विदेशों के सहयोग पर डिपेन्ड करते हैं और इस बात की भी कोशिश करते हैं कि विदेशी सलाहकार उन कारखानों में रहें ताकि पूरी जिम्मेदारी उनकी न रहे। तो जिन कारखानों में वहाँ के कर्मचारी सी फीसदी प्रोडक्शन कर सकते हैं, उनको पूरा काम करने का मौका और जिम्मेदारी दी जाये और जो यह बात रहता है कि सात या पांच परसेन्ट विदेशों पर डिपेन्ड करेगे, उस डिपेन्डेंस को समाप्त किया जाये।

मैंने कल खंडवा-दोहद लाइन के बारे में जिक्र किया था। पश्चिमी निवाड़ के इलाके में 1904 में, 1906 में सब शुरू हुआ लेकिन पहली लड़ाई घा गई। उसके बाद फिर शुरू हुआ तो दूसरी लड़ाई घा गई। इस तरह से उसका लगातार सब होता रहा। बीस साल पहले कहा गया कि इस रेलवे लाइन से फायदा नहीं होगा। लेकिन आज हमारा वह इलाका बहुत ही रिच इलाका है, वहाँ पर काटन पैदा होती है, मूंगफली पैदा होती है। वह एरिया आदिवासियों का जरूर है लेकिन उस इलाके को श्रीर रेलवे की थोड़ी सी मदद मिल जाय तो वह हिन्दुस्तान का सबसे

बढ़िया इलाका बन सकता है। वहाँ के लोग धैर्य भी रखना जानते हैं। मेरा कहना यह है कि जिस इलाके में जब भी रेलवे लाइन को बनाना हो तो उस समय आप निश्चित कर दीजिए ताकि वहाँ के लोगों को तसली हो सके कि गाल दो साल या पांच साल में वहाँ पर रेलवे लाइन आ जायेगी। लेकिन इस तरह बरसों तक इन्तजार करने से फ्रस्ट्रेशन बढ़ता है। मैं सरकार की मजबूरियों को भी समझता हूँ। आज दशकों सुरक्षा के लिए वार्डंस पर रेल लाइन्स को बनाने पर बहुत सा रूपया खर्च करना पड़ रहा है। लेकिन और इलाकों के लिए अगर आप कोई समय बतला दें तो फिर वहाँ के लोगों का तसल्ली हो सकती है।

एक बात की तरह मैं और तबज्जह दिलाना चाहता हूँ। शुरू-शुरू में जब डीजल इंजन चले उन पर जिन ड्राइवर्स को रखा गया उनमें जो कि सीनियर ड्राइवर कोयले की गाड़ियों को चलाने वाले थे, वे उन पर नहीं गए क्योंकि उनको पता नहीं था कि डीजल का भविष्य क्या होगा। लेकिन अब 8-10 साल के बाद, वे जो पुराने सीनियर कर्मचारी थे जोकि कोयले की गाड़ियाँ चलाते थे, अब डीजल में अपनी पुरानी सीनियरिटी चाहते हैं। मैं समझता हूँ कि अब इतने समय के बाद डीजल वालों से उनका हक छीनना बहुत गलत होगा। मैं चाहूँगा कि मंत्री महोदय इस पर ध्यान दें।

भंडारे साहब ने जो मसला रखा, वह बहुत ही ग्रहम है। शेड्यूल्ड कास्ट्स के ऊपर कम्पि-डेंशन रिपोर्ट लगाते-लगाते, उनको तरक्की नहीं करने दिया जाता है।... (व्यवधान)... जो बुधि-स्ट हैं, जिन शेड्यूल्ड कास्ट्स ने बुधिज्म अपनाया है, उन लोगों को पूरा अधिकार नहीं दिया जा रहा है। लोको प्रभू जी का कहना ठीक है। यद्यपि इस बात का इस बजट से कोई ताल्लुक नहीं है लेकिन यह देश का मसला है, जहाँ भी शेड्यूल्ड कास्ट तथा आदिवासियों के अधिकारों को बढ़ाने का प्रबन्ध मिले तो उसकी जल्द

कोशिश होनी चाहिए क्योंकि वह हमारा कर्तव्य है।

इसके प्ररिक्त जो रेलवे की कोआपरेटिव्ह हैं जो कि कहीं-कहीं बहुत अच्छी तरह से काम कर रही हैं, उनको भी समाप्त किया जा रहा है यह बहुत गलत है। जब कि रेलवे मन्त्रालय की यह हमेशा से मंशा रही है कि कोआपरेटिव सोसाइटीज की मदद की जाये तो फिर जो कोआपरेटिव सोसाइटीज अब चलने लगी हैं उनको वजाय बन्द करने के, उनका और सहायता मिलनी चाहिए।

श्री मोहन स्वरूप : (पोलीभीत) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे बोलने का प्रबन्ध दिया। हमारे सामने 29.70 करोड़ की माँग पेश की गई है। य. खुशी की बात है कि मंत्री जी ने उसमें कुछ कटौती भी कर दी है। लेकिन कुछ चीजें ऐसी हैं कि जिनको बजाय पूरक माँगों के जनरल बजट के साथ आना चाहिए था। जैसे कि हममें पेज 8 पर नये निर्माण कार्यों का जिक्र है। निर्माण कार्यों को पूरक माँगों में न आकर बजट में आना चाहिए। यहाँ पर रेलवे का काफी क्रिटिजिज्म और टीका-टिप्पणी हुई। मैं समझता हूँ कि अब समय आ गया है जब कि जिस प्रकार से एडमिनिस्ट्रेटिव रिफार्म्स कमिशन का गठन किया गया है, उसी प्रकार से रेलवे रिफार्म्स कमिशन का गठन किया जाये। रेलवे का आज पब्लिक सेक्टर में बहुत बड़ा कारोबार है जो कि सारे देश में हो रहा है। इसका किस प्रकार का स्ट्रक्चर होना चाहिए, इसकी क्या फाइनेंशियल पॉलिसी होनी चाहिए, क्या प्राउटले होना चाहिए, कैसा एडमिनिस्ट्रेटिव सेटअप होना चाहिए, लेबर और रेलवे विभाग के क्या रिलेशन्स होने चाहिए, इन सारी बातों में सुधार लाने के लिए एक उच्चस्तरीय कमेटी का निर्माण होना चाहिए जो कि इन सारी बातों पर अच्छी तरह से विचार कर सके और जो

[श्री मोहन स्वरूप]

त्रुटियाँ हैं उनको दूर करने की और अग्रमर हो सके।

मुझे बताया गया है कि एन० एफ० रेलवे की जो एक फेडरेशन है, यूनियन है उसको डी रिक्मनाइज कर दिया है। पिछले सितम्बर में जो हड़ताल हुई थी उसमें उन लोगों ने अपनी कुछ मांगें पेश की थी। उनकी भी कुछ शिकायतें हैं, ग्रीवान्सेज हैं और मैं समझता हूँ हर प्रजातन्त्र में यह हक हासिल है कि वहाँ के सेवर, वहाँ के मजदूर अपनी शिकायतों को पेश कर सकें। और अब जबकि सरकार ने अपना दृष्टिकोण बदल दिया है, सरकार इतनी लिवरल हो गई है तो फिर उन यूनियंस को फिर से रिक्मनाइज कर देना चाहिए। प्रजातांत्रिक प्रणाली सब लोगों को और मजदूरों को हक है। मन्त्री महोदय को इन दो चीजों पर गम्भीरता के साथ विचार करना चाहिए।

15.00 hrs.

[Shri Thirumala Rao in the Chair]

अभी जो काम में खराबियाँ आ रही है उसमें कई बातें यह होती है कि वह चाहे वह जनरल बजट हो अथवा रेलवे का बजट हो फीगर्स गलत पेश भी जाती है। उसका परिणाम यह होता है कि कभी-कभी उल्टा उसका नतीजा निकलता है और कभी कभी डेफिसिट बजट में परिवर्तित हो जाता है। इसके अलावा रेलवे का जो एक ग्री फारवर्ड का टर्म है उसको अमल में लाया जाता है अमुक साल के लिए जो फंड्स एलोकेट होते हैं उनको अगले साल के लिए टाल देते हैं, अगले साल के लिए रख देते हैं। इससे भी बड़ी हानि पहुँचती है। मेरा कहना है कि जिस साल के लिए जो रकम निर्धारित हो वह उमी साल व्यय होनी चाहिए और उसे आगे के लिए टालना नहीं चाहिए। होता यह है कि रुपया जिस साल के लिए निर्धारित होता है वह उसमें व्यय नहीं

होता है और कभी कभी वह मिस्युटिलाइज होता है। पब्लिक एकाऊंट्स कमेटी की रिपोर्ट हर साल इस और सदन का ध्यान आकृष्ट कराया करती है।

रेलवेज में चोरियाँ भी बहुत होती हैं और इस कारण लोगों में इसको लेकर रेलवेज के प्रति बड़ा असन्तोष फैलता जा रहा है। एक उनके असन्तोष का कारण यह भी है कि समय पर गाड़ियाँ नहीं चलती हैं। तीसरा असन्तोष का कारण यह है कि टिकट मिल जाता है लेकिन जगह नहीं मिलती है। रेलों में सुरक्षा की व्यवस्था नहीं है। इन सब चीजों के लिए नये सिरे से सर्वेक्षण होना चाहिए। आखिर यह रेलवेज का इतना बड़ा उद्योग है और उसमें जो नुकसान पहुँचता है तो जाहिर है कि ग्रामदनी में फकं पड़ेगा और उससे उसके कारोबार में भी फकं पड़ेगा। इसलिए इन सबके बारे में फिर से सर्वेक्षण करा कर नये सिरे से इसकी कार्यप्रणाली को ठीक करना चाहिए।

मैं अब कुछ अपने निर्वाचन-क्षेत्र के विषय में दो, तीन बातें अज्र करना चाहता हूँ। पहली बात तो यह है कि मैलानी से लेकर शाहजहापुर तक एक रेलवे लाइन ब्रिटिश पीरियड में चलती थी लेकिन उसको वहाँ से उठाकर उसका मंटोरियल मिडिल ईस्ट में ले जाकर यूज कर दिया गया। उत्तर प्रदेश की सरकार ने कई बार कहा है कि उस लाइन को रिवाइव कर दिया जाय, फिर से बना दिया जाय। अभी भी जब राष्ट्रपति शासन था तब भी उत्तर प्रदेश की सरकार ने इस रेलवे लाइन को रिवाइव करने की सिफारिश की थी लेकिन इस बारे में अभी तक कोई खास चीज नहीं हुई है। उसकी इनक्वायरी भी हुई थी लेकिन पता नहीं कि सरकार का दृष्टिकोण इस सम्बन्ध में क्या है? मैं चाहता हूँ कि मंत्री महोदय इस पर गम्भीरता के साथ विचार करें और जो एक पिछड़ा हुआ इलाका है उसे उन्नतिशील बनाने के लिए ध्यान दें।

नार्थ ईस्टर्न रेलवे में जिनपुरा और बीसल-पुर रेलवे स्टेशनों के बीच में एक जगह पर लोग चाहते हैं कि वहां पर हॉल्टिंग स्टेशन बनाया जाय। लोग श्रमदान से प्लेटफार्म बनाने के लिए तैयार हैं। उसी के साथ साथ बुकिंग ग्राफिम भी वह बनाने के लिए तैयार है। अब जब लोग इतने उसके लिए उत्साहित हों कि इस तरह से श्रमदान करके और चंदा करके प्लेटफार्म और बुकिंग ग्राफिस बनाने के वास्ते तैयार हों तो मैं समझता हूँ कि रेलवे मन्त्री महोदय को उस और प्रवश्य ध्यान देना चाहिए श्रमदान से जो हाल्ट बने उसकी स्वीकृति उन्हें तुरन्त दे देनी चाहिए और वहां पर इस तरह का एक हाल्ट स्टेशन बन जाना चाहिए।

कुछ रेनगाड़ियों की वाबन में मन्त्री महोदय और दूसरे रेलवे अधिकारियों से कहता रहा है। दिल्ली से बरेली जाने के लिए सख्त जरूरत है कि एक गाड़ी सुबह को जाय और शाम को वह लौटे। इसी तरीके से दिल्ली से जो एक्सप्रेस ट्रेन मुरादाबाद तक जाती उसे बरेली तक बढ़ा दिया जाय। इसमें कोई नई लाईन चलाने की बात भी नहीं है। ऐसे ही रामपुर से हलद्वानी की ब्रौडगेज लाइन का मामला है। उसका सर्वे भी हुआ था। उसकी स्वीकृति भी प्रदान की गई थी और कुछ प्रयं वर्क भी हुआ था लेकिन पता नहीं क्यों उसे टाल दिया गया है। मैं चाहता हूँ उस काम को फिर से शुरू किया जाय। और उस काम को पूरा करें।

पीलीभीत में बरेली सिर्फ 30 मील है जिसमें मुश्किल ये घंटा, डेढ़ घंटा लगना चाहिए लेकिन पीलीभीत से बरेली तक रेल से पहुंचने में लगते हैं चार घंटे। इसका परिणाम यह होता है कि जो मुसाफिर हैं बड़ बजाय ट्रेन के बस से जाना पसन्द करने हैं। चार घंटे व्यतीत करना उनके लिए मुश्किल है क्योंकि बस वह डेढ़ घंटे में ही पहुँच सकते हैं। मैं चाहता हूँ कि इस तरह की जो खराबियाँ हैं कि समय बहुत

लगता है, मुसाफिर परेशान होते हैं उस पर सरकार का ध्यान जाना चाहिये।

इसके अलावा पीलीभीत से बरेली एक डिजैल शटल चलाने की बात मैं भ्रवसर कहता रहता हूँ। कई बार मैंने इसके लिए खत भी लिखे है। इसी तरह की एक डिजैल शटल कानपुर और फरुखाबाद के बीच में चलती है, शायद अब भी चलती है मैं चाहता हूँ कि उसी तरह की एक डिजैल शटल पीलीभीत और बरेली के बीच में चलाई जाय। वह सुबह को पीलीभीत से चल कर 8 बजे बरेली आ जाय और 5 बजे शाम को चल कर 2 घंटे में प्रयाग कोई 7 बज तक वह पीलीभीत पहुँच जाय। इससे लोगों को सुविधा हो सकती है और जो कनेक्टिंग ट्रेन हैं वह भी उन्हें मिल सकती है।

मन्त्री महोदय ने एक एंस: आश्वासन दिया है कि लखनऊ से गोरखपुर तक की मीटरगेज लाइन को ब्रौडगेज में बदल दिया जायगा। मैं चाहता हूँ कि उसको बढ़ा कर पीलीभीत से आने हलद्वानी तक ब्रौडगेज में बदल दिया जाय और अगर यह कर दिया जाता है तो एक बड़ी अच्छी बात होगी। यह कोई नया भुभाव नहीं है बल्कि काफी पुराना सुभाव है और इसके करने से काफी लाभ होगा। इससे एक ब्रौडगेज की नई लिंक उपलब्ध हो जायगी जिससे कि सामान के आने जाने में बड़ी सुविधा होगी।

मैं इन शब्दों के साथ पुनः मन्त्री महोदय में प्रार्थना करूँगा कि रेलवेज में और उसकी कार्य प्रणाली में जो भी खराबियाँ हैं उनका फिर से सर्वेक्षण करा कर ठीक से इसे चलाया जाय।

मैं आभारी हूँ कि मुझे बोलने का अवसर प्रदान किया गया।

SHRI CHENGALRAYA NAIDU (Chit-
toor) : Sir, I congratulate the new Railway
Minister, Dr. Ram Subhag Singh, on his
bold decision to continue the uneconomic
railway lines. If he had cared for the
advice of the railway authorities, he would

[Shri Chengalraya Naidu]

not have continued these railway lines, but because he is a *kisan* he has seen reason and has taken the interest of the public as a whole into consideration. For that I congratulate him.

But I suggest one thing to him. Instead of saying that these are uneconomic railway lines, if the railway people had taken some interest in improving these lines, they would have become economic by this time. The railway people do not take interest in finding out ways and means to improve traffic and get more money from these railway lines. I suggest that a small, functional committee be appointed to find out ways and means to improve traffic and railway income on these lines. I do not want some Railway Board or railway people to be appointed on this committee. Such committees will not do any good. They will only draw their TA and DA and they will not do any good. I want a committee not of a dozen or many people but of about four or five people. Everybody should not be only from the other side, that is educated people or financial advisers. I want some *kisans* also to be included in that committee who could take a bold decision and suggest ways and means using their commonsense.

MR. CHAIRMAN: It is your idea that this committee should consist of Members of Parliament who travel more by train than by air?

SHRI CHENGALRAYA NAIDU: I said that some *kisans* should be there in the committee and not Members of Parliament alone. I have no objection if you take one or two from Parliament and others from the other people. They must go into this matter, decide and give a report within one or two months; they should not take more time. I want such a committee to be appointed which must go into the matter immediately and take a decision.

The Railway Minister is a man of the *kisans*. All these years we were not having any man in the railways who could represent us. Now at the head of the Railway Ministry is our man and we are very happy. But what is he going to do for the *kisan*? That is a matter which is to

be seen. I want him to give some concession to the *kisans* to travel from their villages to go and see the research stations where new seeds and new strains are developed and come and try to improve our agriculture. They not not say that we have to get one carriage. We are poor people and we cannot take one carriage. You can say that a party of four or five people will get concession in the third class. For that he must take immediate action. The railways must give some special concessions for the transport of agricultural commodities, especially the perishable goods like vegetables and fruits, and they must see that these are transported immediately without any delay and these reach the destination in time without getting spoilt. This is one thing which the hon. Minister must consider.

The railway staff increase their own salary and dearness allowance etc. but there are railways school teachers to whom these increments are not applied. In the Central Government schools, special allowances are given and special dearness allowance increases etc. are sanctioned. The railway schools are also under the Central Government and yet these increases are not given to them. I would like to know whether it is proper to deny them of these increases. I appeal to the hon. Minister to give the same concessions to these railway school teachers also as are given to the Central Government school teachers.

I have to congratulate the Government on starting a Rajdhani express from Delhi to Calcutta. I was told that they were going to start another from Calcutta to Bombay. That is also a good thing. Again, I am told that they are going to start a similar express from Delhi to Bombay. I do not know why they are forgetting South Indians? Why can they not start a Rajdhani express up to Madras.

I am not objecting to the starting of such express trains on other routes, and in fact I congratulate them. But I would request the hon. Minister to think of South India also and have a Rajdhani express or a *kisan* express to the south.

They have started one fast-running train from Vijaywada to Hyderabad for the convenience of the public. The train starts

at six o' clock in the morning and reaches Hyderabad at 12 noon, and again it starts from Hyderabad at 4 p. m. and reaches Vijayawada back at night. It is a very good train but an inconvenient train. Instead of starting it at 6 p. m. let them start it at 4.30 or 5p. m., an hour or so in advance, and instead of leaving Hyderabad at 4 p.m. let it leave at 5 p.m., so that the people who go from Vijayawada need not have to stay there for one night, but they attend could to their work and finish it by 5 p.m. and then come back to Vijayawada. This is a reasonable request, and I hope the hon. Minister would consider this.

I would also say a word about the railway carriages. A lot of dust is coming in. I want the Railway Minister to put some good coaches so that no dust may come in. We want only chair cars and no benches there, but with dust-proof arrangements. We do not want any air-conditioning, but we want dust-proof arrangements.

Regarding new lines; in Andhra Pradesh we are not getting any new railway lines. Time and again, the State Government had requested the Central Government to have new railway lines connecting Ongole and Hyderabad via Nagarjunasagar and also a line from Kovur to Bhadrachalam. These are very important lines. The State Government knows better about these things, and, therefore, I would request the hon. Minister to consult the Chief Minister of Andhra Pradesh directly and take a decision on this matter and start these two railway lines.

SHRI LOBO PRABHU (Udipi) : Since the hon. Minister had announced that he would reply to only what is relevant to the supplementary budget, I felt I had a duty to speak. I am somewhat relieved of this duty because my hon. friend Shri George Fernanades was the first, and I should say, almost the only one so far who has dwelt on the supplementary Demands. It is very important that these Demands should be scrutinised. I would like to inform the House that this is the third time that the Railway Minister has come forward with these supplementary demands during this year. The railways are the biggest business concern in this country, I should say, in the world, and it cannot afford to live this kind of hand-to-mouth existence, and come

forward with a main budget and then with three supplementary budgets and possible with a budget for excess spending. I would like to believe that the new Minister who has already made himself felt would take up this question with the railway authorities so that we do not have these recurring supplementary demands. It is a matter of anticipation, and the Railway Board of which he is justifiably proud should be able to behave like other Ministries and come up once perhaps with supplementary demands.

This supplementary budget is not for a very inconsiderable sum. It involves Rs. 29 crores or thereabouts. To that extent it deserves also special attention, because that amount is one which we cannot keep on repeatedly giving to the railways. No doubt, about a crore of rupees has been reduced by the hon. Minister for which he has been complimented. But I would like know to dwell on some of these Demands.

My hon. friend Shri George Fernanades, with whom I agree, thought that I should not refer to the increase in the travelling allowances. There are many allowances which have been allowed to the staff, such as merger of dearness allowance and so on. But the travelling allowances being given to the staff on top of these allowances is a little bit of a strain on others. We must remember that whatever we give to these people has to be paid by others poorer than they. One million passengers who travel by train every day bear in some part or another the money that is paid to the staff. What is paid the staff must be related to the salaries of other staff and also to the income of the others.

SHRI NARENDRA KUMAR SALVE (Betul) : What about the special carriages for the high officials ?

SHRI SHEO NARAIN (Basti) : Is he speaking on the supplementary demands ?

SHRI LOBO PRABHU : I cannot give him intelligence. He should use his own. I am speaking on the supplementary budget and I am suggesting that the travelling allowance which is being given to these officers, on top of what my hon. friend Shri Sheo Narain himself had said, Rs. 18 crores, spend on their free passes,

[Shri Lobo Prabhu]

is a little bit too much, and I do hope that if this increase in travelling allowance is not going to be cancelled, at least the hon. Minister will be careful about further demands put up by his staff, and he will see that they do not exceed what is available to other employees of the Government and what is available to the general population.

Another head under with increase has taken place is the cost of material. This seems to be somewhat strange, because the current year to which this relates has been one of falling prices. There has been a fall by 13 points, and one wonders why the railway has not benefited by this fall by 13 points in prices and why the railways should bring forward a supplementary demand on account of increase in prices.

Another increase has been in respect of the compensation payable for loss and accidents. Now, figures have been given by Shri George Fernanades, and the figures are such that we feel that if proper vigilance had been exercised, there would not have been the need for this at all. He has put the blame on the Railway Production Force not attending to their duties but going to the assistance of the State Governments instead. In my opinion, the root cause is not that. The root cause is that these police have no power; they are no better than chokidars who can only report; they cannot arrest anyone; they cannot appear in prosecution and that is the duty of the State Government Police. It requires to be examined why they should not be given the same powers as the State police. They could be merged among them or they could replace the Government police because to have two organisations, one set to be standing by and watching offence being committed and another to arrest and prosecute the offenders is not serving the common purpose, those set to stand by may be available for a parade which the hon. Minister is expected to review shortly but they must do their own work and they must be given powers.

This was all that I had to say. I hope I have been relevant. I am not doing this in any critical spirit but entirely in a constructive spirit, and I repeat my hope that from the hon. Minister who has made

himself felt so soon, very much more can be expected in regard to the railways.

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : Mr. Chairman, Sir, I am glad that my hon. friends, Shri Sheo Narain and Shri Lobo Prabhu; are agreed on the point that there should be some scrutiny in regard to the travelling allowances and complimentary passes. I do feel that there is some misuse of this facility. From now onwards—When I say now onwards, I mean 1st of April—from 1st of April, there will not be any pass which will be of higher value than I Class given to the Members of Parliament. There are some complimentary passes which are Air-conditioned Class passes or old I Class passes. I am curtailing all those passes to I Class.

As my hon. friend, Shri Naidu, pointed out about the uneconomic lines, this is a good suggestion because the Railways are meant to serve the people. If we go on shrinking our size, I do not know what will happen to the Railways. Therefore, I accept Shri Naidu's suggestion that there should be a committee to go into this matter. I think, my colleague, Shri R. L. Chaturvedi, will agree to preside over it. There will be a few Members of Parliament, one or two at the most, and some experts also on that committee because their advice will have to be sought.

Even today some hon. Members pointed out about the Railway Board. Purposely, I avoided saying anything about the Railway Board yesterday. Shri Lobo Prabhu desired that there should be some thin layer of advice which can be characterised as dispassionate advice which might be distinct from the advice tendered by the Railway Board. But, as he knows and he is fully familiar, we have already got a civil service man there who advises us in regard to railway finances. They are, in no way, less competent, as I had earlier said. Therefore, I do not accept that advice. I do not want to doubt their capacity to grasp matters, that they may not be familiar with their quality. It is upto us again that we should make them conversant with the quality of the Railway Board and that I propose to do. Whoever has got any doubt, I will see that he is

enabled to understand them fully, know their calibre and the outstanding services that they render to the country through the railways.

SHRI S. KANDAPPAN (Mettur) : You seem to be very optimistic.

DR. RAM SUBHAG SINGH : My hon. friend, Shri Kandappan, had made certain points yesterday. But he was not here when I replied to them. Today also, Shri Ramamoorthy said about the development of railways in the south. My hon. friend, Shri Naidu, also pointed out that south should not be neglected. If we can do anything in regard to any part of the country, we shall certainly see that south is given its due share and, if possible, more than the due share because that is area of our country where the country as a whole derives a lot of advantages.

My hon. friend, Shri Mohan Swarup said about Melani-Shahjahanpur and Rampur-Kathgodam lines. We are surveying from Haldwani-Rampur line. He also mentioned about other areas. They will be separately gone into.

About R. P. F., Shri George Fernandes and Shri Lobo Prabhu mentioned and it is a fact that this the Force which has gone over the size of about 50,000 personnel. But it is not a fact that they have not got any power nor can they arrest, as Shri Lobo Prabhu pointed out. They can arrest. Now, they have got some more power and a high-powered committee has been constituted under the chairmanship of Shri Shantilal Shah a Member of this House.

The Committee has submitted its report and we are examining that report and we will see how to make these forces more effective. Mr. Fernandes pointed out that they go to help the State police in the maintenance of law and order as against the popular agitation. I do not want to say that he is wrong, but we have to protect our interests wherever anything happens on the railways or in the yard in the railway station or godown, etc; if law and order is disturbed there, naturally it is the responsibility of the State Government to look after that, but whenever the State Government wants the help of R.P.F., we shall have to help them and we are doing that.

I think, this is not beyond what they are supposed to do.

Shri Hazarika pointed out that the people of Assam are generally satisfied with the divisional scheme; he used the words 'largely satisfied'. I am glad that my hon. and esteemed friend, Shri Hazarika, has expressed the real feelings of the people of Assam because our intention is to help these areas, more particularly Assam. He pointed out about Laika and Murkong-salek. He wanted a line between laika and Tinsukia, he wanted a ferry service, he also wanted a line between Jakhala and Jorhat, and he also wanted that contract should be given to co-operatives. My hon. friend, Shri Bhandare, and other also wanted that co-operatives should be given preference. We are going to do that, as I had mentioned yesterday.

Several members have pointed out about late running of trains. We are trying to improve that. Shri Sheo Narain was more emphatic on this; I am sorry that he was delayed by a few hours...

MR. CHAIRMAN : Has he informed the hon. Minister that two Governors, one prospective and one present, were travelling together yesterday ?

DR. RAM SUBHAG SINGH : Yes, he has informed me. I am very happy that he was in a position to come here and be with us; we did not lose any one of the Governors.

Shri Goyal, Shri Bhandare and other friends mentioned about commercial clerks. I have mentioned about them that we are examining the cases of various types of our employees including the category which has not been mentioned; we are going to do justice to everybody if there is any injustice anywhere. He mentioned about a shuttle train between Faridabad and Delhi. We will examine that. About Chandigarh, I do not know whether it will be immediately possible, but that is also a point which is being highlighted by various persons.

Mr. Mahajan spoke about diversion of the line, Pathankot-Jessore, near Pong Dam. We will examine that. He also said that the station should be near Rehan and Jewall. I will get that examined and

[Dr. Ram Subhag Singh]

will see that people are not inconvenienced. He also spoke about Joginder nagar line; he said that the old engines should be replaced by new ones, with a view to increasing the efficiency of the railways. So, this is a point which I will examine. Again there are old lines. Definitely on those lines our efforts will be to replace them. Regarding Kalka to Simla line, he said, there are heavy charges for them but no luggage is allowed to be carried on that car-train. This is a fact. But I am not in a position to say whether we would be in a position to accept his idea. But anyway we will be helpful and we will examine how to help him and other passengers. About attendant also he said. This will also be examined. Shri Bhandare mentioned some cases of sports and in that regard he made a mention about kabbadi. Railways are proud of their sportsmen because they have earned a good name for not only the Railways but the entire country. And therefor we will try to encourage our sports people and Shri Nambiar also will agree that kabbadi should be included. We will consult our sports people to see whether it could be included. Our effort will be to accept this idea.

And, about temporary workers, I will have this matter gone into. Another matter gone into. Another matter was pointed out by Shri Bhandare. This is about scheduled castes and scheduled tribes. I have already pointed out to the House that we shall see that they are not only given justice, but given more than their due share. By due share I mean what has been prescribed so far, because, that is the class of our population which should be helped as fully as possible, because they are the real people of our country who contribute in regard to raising production on every front.

Shri Shashi Bhushan said about railway doctors. He might be conversant and he will be glad to know (of course, he is not here at the moment) that we had made them gazetted officers. All the thousand of the railway doctors who were treated as Class III officials were made gazetted overnight. But now we heard that they are not on par with the CHS people. We will examine that. As I have already told

about this to this House. I will have this matter examined

Regarding the engineering section and also about DLW, our effort in DLW is to have 100% indigenous production, to use 100% indigenous materials. But it is a fact that we are importing something, but that is a very small portion of our requirements.

Regarding Khandwa-Dohad line I will try to peruse the records which are there. I am not having them here at the moment.

Regarding the diesel and steam locomotive drivers, those who joined, merit some consideration. That is a fact that I recognise.

I think I have covered most of the points. Now, I come to Shri Nambiar.

SHRI CHENGALRAYA NAIDU :
What about concession to Kisans.

DR. RAM SUBHAG SINGH : This is a good thing. The hon. Food Minister is also here. Shri Naidu said that kisan should be given the facility to visit certain research stations and also other centres where agriculture development has been effected. I accept this suggestion and I will help the Kisans because on one ticket they can get the return journey facilities. I will give 50% concession to kisans. They might go from one corner to another corner of the country.

SHRI RANDHIR SINGH : Jai Kisan.

DR. RAM SUBHAG SINGH : Then, I come to another point.

SHRI CHENGALRAYA NAIDU :
What about southern Rajdhani Express ?

DR. RAM SUBHAG SINGH : Since this Rajdhani Express has been introduced there has been demands from various parts of the country. Shri Bhandare pointed out about the suburban passenger facilities, But I may point out that some of our suburban coaches were recently destroyed in that part of our country.

But we will try to improve the position. I will examine the case for a special

train from here to Madras. I am not making any promise because it is subject to the availability of coaches, because recently quite a large number of our coaches got damaged/destroyed. But my effort will be to provide a train from here to Madras. You may name it Rajdhani or Kisan Express.

SHRI RANDHIR SINGH : Kisan Express.

श्री जाजं फरनेन्डीज : सैलूनज को खत्म कर के उनकी गाड़ी बनाइये ।

श्री भोम प्रकाश त्यागी (मुरादाबाद) : प्राप फस्ट क्लास पैसेजज के लिए राजधानी एक्सप्रेस बना रहे हैं यर्थात् सब फैसिलिटीज फस्ट क्लास को दे रहे हैं । प्राप यडे क्लास का पैसेजज के लिए राजधानी एक्सप्रेस क्यों नहीं निकालते हैं ?

डा० राम सुभग सिंह : किसान मजदूर ही शासक हैं । उन लोगों को चाहे जिस नाम से कह लें, उन्हें राज कहें या किसान मजदूर कहें । अगर उन्ही के नामों का इस्तेमाल करें, तो और भी अच्छा है ।

श्री भोम प्रकाश त्यागी : तो फिर क्या प्राप यडे क्लास के पैसेजज के लिए राजधानी एक्सप्रेस स्टार्ट करेंगे ?

DR. RAM SUBHAG SINGH : Shri Nambiar pointed out the various difficulties of the employees and also about their dearness allowance. The existing rates of DA are based on the recommendations of the Gajendragadkar Commission which have gone into the question carefully taking into consideration all relevant factors such as the various causes of the rise in prices, the impact of increased emoluments on prices and the capacity of the low-paid employees to bear the price rise burden. The neutralisation has been determined by the Commission and the existing rates of DA to the railway employees are in accordance with their recommendations and are in keeping with the increase in the cost of living.

He also referred to casual labourers.

There are about 3.44 lakh casual employees on the railways. The very nature of their employment is such that they have to be remunerated on daily wages. Those to whom the Minimum Wages Act applies are paid in accordance with the provisions of that Act; those two whom it does not apply are paid according to the local market rates as ascertained from local civil authorities. However, such of them as have put in six months continuous service on works other than projects are eligible for regular scale of pay and other benefits as admissible to temporary railway servants. Although not entitled to automatic absorption against posts in the regular cadre, casual labour are considered for absorption against regular posts and are given relaxation in age-limit for this purpose and a prior claim over outsiders in selection. They are also placed at the top of the panel formed by the selection committee. At the instance of the NFIR, their demand that casual labour should be paid wages equivalent to the minimum of the time scale for the corresponding category of staff plus appropriate DA has been referred to the Railway Labour Tribunal, 1969.

He also made a mention of the hours of work. In 1947, Mr. Justice Rajadhyaksha gave an award on certain matters including hours of work, periods of rest etc. of railway employees. According to these recommendations, the running staff, namely, drivers, guards, firemen, shunters, brakemen etc. are generally classified as 'continuous' with a weekly limit of 54 hours on the average in a month. It has been provided that running duty at a stretch should not ordinarily exceed 10 hours for such staff and they should be relieved at the end of 12 hours, provided they have given two hours notice for relief to the Controller.

SHRI NAMBIAR : That is running duty.

DR. RAM SUBHAG SINGH : Anyway I will have it examined. I am going to say that even if something is not said just now, you may not think that it is not going to be given adequate attention. All possible steps are being taken by the Railways to ensure that running staff avoid excessive hours of work at a stretch except

[Dr. Ram Subhag Singh]

In unforeseen emergencies. The incidence of running staff performing excessive running duty at a stretch has already been brought down appreciably and measures will continue to be taken to reduce the incidence of over hours further.

They also mentioned about the strike and as the House knows the Railway administration will be governed by the policy laid down by the Home Ministry and would be as liberal as possible—I had announced it both in this House and in the other House—in respect of those employees who participated in the last year token strike. I said also that those who remained loyal, we are going to give rewards to some of them.

As on 1. 3. 1969 out of over 89,523 employees who were initially involved in the strike, all cases have been decided barring about 2,685 cases of suspension and about 889 cases of termination and about 129 cases of dismissal or removal from service. The Central Government's decision recently announced on the floor of the House with regard to further liberalisation in the matter has been communicated to the Railways on 17th March 1969 and by the implementation of these instructions it is hoped that out of the remaining cases, some more employees would be taken back to duty as expeditiously as possible.

SHRI KANWAR LAL GUPTA (Delhi Sadar) : How many ?

DR. RAM SUBHAG SINGH : I will get it examined and give you the figure. We got it only day before yesterday.

The recent liberalisation issued by the Home Ministry contemplate the following :

- (i) Except in those cases in which there is a complaint of violence, intimidation of public servants and loyal workers or their families or of active instigation, the orders of suspension against Government employees on account of arrest or prosecution in connection with the strike may be revoked and the employees re-instated in service.
- (ii) A careful scrutiny should be made of the pending prosecution cases and in cases in which there is not

sufficient evidence steps should be taken with a view to termination of the legal proceedings according to law.

- (iii) Cases of employees who have been placed under suspension in departmental action should also be dealt with likewise; the penalty of dismissal or removal from service would be warranted only on those cases in which the accused employee has been guilty of violence, intimidation, etc.

SHRI NAMBIAR : Let him stop with 'violence and intimidation'. The word 'etc.' may be removed. Otherwise, it will be very vague.

SHRI SHEO NARAIN : Your officers are very much prejudiced.

डा० राम सुमंग सिंह : मैं शिवनारायण जी के सिद्धांत को मानता हूँ कि क्षमा बड़न को चाहिए छोटन को उत्पात और उनकी बातों को क्रियान्वित करने का यत्न करूंगा केवल एक बात को छोड़ कर जो उन्होंने रेलवे बोर्ड के बारे में बताई ।

SHRI KANWAR LAL GUPTA : What about the recognition of the Unions ?

डा० राम सुमंग सिंह : भरे, आप बैठिए । कल तक तो कह रहे थे घेराव क्यों हो रहा है...

श्री कंवर लाल गुप्त : घेराव को तो मैं खिलाफ हूँ ।

डा० राम सुमंग सिंह : खिलाफ हैं तो बैठिए ।

Shri Shri Chand Goyal and Shri Fernandes mentioned regarding the constitutional position that no expenditure can be incurred from the Consolidated Fund of India—Shri Lobo Prabhu also raised it—without the approval of Parliament. The expenditure for the year estimated at the Budget stage requires Parliament's approval under Articles 112 to 114 of the

Constitution. Article 115 enjoins that if the amount authorised in accordance with the provisions of Art. 114 to be expended for a particular service for the current financial year is found to be insufficient for the purpose of that year, the approval of Parliament for the additional expenditure should be obtained in the same manner in which the approval of the original would get is obtained.

As such it is necessary to obtain the approval of parliament for the anticipated increase in expenditure on account of compensation claims. The increase in the amount required for payment of compensation claims has been largely as a result of a drive for clearance of outstanding cases.

Shri Fernandes pointed out that there was this 'otherwise' also. It is so because in this there are several other factors. Sometimes people make claims and reminders are sent. Only three reminders are sent. Sometimes consignments reach after people file their compensation claims. So there are various categories and they came to about 350 thousand as he mentioned. There is nothing pernicious about it. He also referred to the Railway Mahila Samiti fete in Bombay. I had given the reply to that in the Rajya Sabha yesterday. If there is anything wrong anywhere, we do not want to give any encouragement. I hope my friend will be satisfied with this assurance.

श्री जार्ज फरनेन्डीज : जांच करेंगे ।

डा० राम सुभग सिंह : अब उस में जांच पुराने में क्या करेंगे ? प्रागे बताइएगा तो देखेंगे ।

श्री जार्ज फरनेन्डीज : दो तीन लाख रुपये का प्रश्न है डाक्टर साहब ।

डा० राम सुभग सिंह : जो रेल का रुपया है वह तो देना पड़ेगा ।

श्री जार्ज फरनेन्डीज : रेल का है तो कम से कम ग्रफसरो से उसको वसूल कीजिये ।

श्री श्रीकार लाल बोहरा (चित्तौड़गढ़) :
चित्तौड़ कोटा के बारे में क्या हुआ ?

डा० राम सुभग सिंह : वह तो कल हो गया । प्राप थे नहीं ।

SHRI C. CHITTYBABU (Chingleput):
What about the Chinnasalem line? ...
(Interruptions.)

DR. RAM SUBHAG SINGH : You did not offer Satyagraha or hunger strike. I did tell Deiveekunji yesterday that subject to availability of funds we shall try to meet aspirations of the people of that area. But as hon. Members know the House gave us only Rs. 83 crores and we shall do what we can within the allotment... (Interruptions.)

श्री न० प्र० यादव : सोन बरसा मुजफ्फरपुर के बारे में क्या हुआ ?

डा० राम सुभग सिंह : जो प्राप कहिएगा, प्राप से बात करेंगे ।

MR. CHAIRMAN : What about the cut motions ?

SHRI NAMBIAR : We shall have a voice vote.

MR. CHAIRMAN : You better withdraw your cut motions.

SHRI NAMBIAR : I withdraw.

All the cut motions were by leave withdrawn.

MR. CHAIRMAN : 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 subject to the modifications that—

- (1) for Demand No. 2...Rs. 31,36,000 only be granted ;
- (2) for Demand No. 4...Rs. 1, 80,05,000 only be granted ;
- (3) for Demand No. 5...Rs. 7,55.60,000 only be granted ;
- (4) for Demand No. 6...Rs. 5,11,84,000 only be granted ;
- (5) for Demand No. 9...Rs.1,00,19,000 only be granted ;

to defray the charges which will come in

course of payment during the year ending the 31st day of March, 1969 in respect of the following demands entered in the second column thereof—

Demands Nos. 2 to 9 and 16,"

The motion was adopted.

— — —

15.49 hrs.

*** DEMANDS FOR EXCESS GRANTS
(GENERAL), 1966-67**

MR. CHAIRMAN : The House will now take up discussion on the Demands for Excess Grants in respect of the General Budget, 1966-67. There are no cut motions.

Demand No. 1—Ministry of Commerce

MR. CHAIRMAN : Motion moved:

"That a sum of Rs. 65,740 be granted to the President to make good an excess on the grant in respect of 'Ministry of Commerce' for the year ended the 31st day of March, 1967."

Demand No. 8—Defence Services—Non-effective

MR. CHAIRMAN : Motion moved:

"That a sum of Rs. 9,40,225 be granted to the President to make good an excess on the grant in respect of 'Defence Services—Non-effective' for the year ended the 31st day of March, 1967."

Demand No. 9—Ministry of Education

MR. CHAIRMAN: Motion moved:

"That a sum of Rs. 8,920 be granted to the President to make good an excess on the grant in respect of 'Ministry of Education' for the year ended the 31st day of March, 1967."

Demand No. 12—Survey of India

MR. CHAIRMAN : Motion moved :

"That a sum of Rs. 30,834 be granted to the President to make good an excess on the grant in respect of 'Survey of India, for the year ended the 31st day of March, 1967."

Demand No. 13—Botanical Survey

MR. CHAIRMAN : Motion moved :

"That a sum of Rs. 53,517 be granted to the President to make good an excess on the grant in respect of 'Botanical Survey' for the year ended the 31st day of March, 1967."

Demand No. 14—Zoological Survey

MR. CHAIRMAN : Motion moved :

"That a sum of Rs. 4,434 be granted to the President to make good an excess on the grant in respect of 'Zoological Survey' for the year ended the 31st day of March, 1967."

Demand No. 21—Taxes on Income including Corporation Tax, etc.

MR. CHAIRMAN : Motion moved :

"That a sum of Rs. 4,35,138 be granted to the President to make good an excess on the grant in respect of 'Taxes on Income including Corporation Tax etc.' for the year ended the 31st day of March, 1967."

Demand No. 45—Cabinet

MR. CHAIRMAN : Motion moved :

"That a sum of Rs. 1,08,748 be granted to the President to make good an excess on the grant in respect of 'Cabinet' for the year ended the 31st day of March, 1967."

Demand No. 58—Ministry of Industry

MR. CHAIRMAN : Motion moved :

"That a sum of Rs. 69,886 be granted to the President to make good an excess on the grant in respect of 'Ministry of Industry for the year ended the 31st day of March, 1967."

Demand No. 62—Ministry of Information and Broadcasting

MR. CHAIRMAN : Motion moved :

"That a sum of Rs. 96,567 be granted to the President to make good an excess on the grant in respect of 'Ministry of Information and Broadcast-

*Moved with the recommendation of President.