

[श्री कंवर लाल गुप्त]

आपके अफसरान में—जैसा बनर्जी साहब ने कहा है, यह केवल एक अफसर की बात नहीं है, फौरन-गुड्स के बारे में लोगों के अन्दर एक फ्रेज है, इसको खत्म करने के लिये थोड़ी पब्लिक ओपिनियन मोबिलाइज करने की जरूरत है। स्वदेशी का नारा नारा न रह जाये, यह वास्तव में हमारे आचरण और व्यवहार में आये, इसके लिये देश के अन्दर एक वातावरण पैदा करना चाहिये और वातावरण तब पैदा होगा जब बाहर विदेश में काम करने वाले हमारे लोग, जो एम्बेसीज में काम करते हैं, बड़े बड़े अफसरान, मंत्री लोग और हम सब लोग स्वयं अपने आचरण से यह दिखायेंगे कि हम स्वदेशी का ही इस्तेमाल करते हैं। आज विदेशी माल के लिये जो फ्रेज है, उस के कारण ही यह सब वायोलेशन होता है, कानून तोड़ कर वायोलेशन होता है। इसलिये मैं मंत्री महोदय से कहूंगा कि उन सब को सख्त सजा दें।

SHRI P. C. SETHI : I would just like to clarify one thing. As far the question of ordinance is concerned, I had already stated that the delay was certainly regretted. It should have been done earlier. But I would not come forward with a comprehensive decision that there would be no ordinance at all in the future, just on the eve of the session; because it would depend upon the nature of the ordinance as such.

With regard to the rules, I would only like to say that the rules have been drafted and finalised by the Ministry in consultation with the Law Ministry and they have been sent to the Official Languages Commission for the Hindi version thereof.

SHRI KANWAR LAL GUPTA : What rules are they ?

SHRI P. C. SETHI : The rules which relate to the names being published.

SHRI S. S. KOTHARI : The Government believes in ruling by ordinance. It is Government by ordinance.

SHRI KANWAR LAL GUPTA : I beg leave of the House to withdraw my resolution.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Has the hon. Member leave of the House to withdraw his resolution ?

SEVERAL HON. MEMBERS : Yes.

*The resolution was by leave, withdrawn.*

MR. DEPUTY-SPEAKER : The question is :

“That the Bill further to amend the Foreign Exchange Regulation Act, 1917 be taken into consideration”.

*The motion was adopted.*

MR. DEPUTY-SPEAKER : Since there are no amendments, I shall put all the clauses together to vote.

The question is :

“That clauses 2, 3, 4, and 1, the Enacting Formula and the Title stand part of the Bill”.

*The motion was adopted.*

*Clauses 2, 3, 4 and 1, the Enacting Formula and the Title were added to the bill.*

SHRI P. C. SETHI : I beg to move: “That the Bill be passed”.

MR. DEPUTY-SPEAKER : The question is :

“That the Bill be passed”.

*The motion was adopted.*

14-17 hrs. —

\*DEMANDS FOR SUPPLEMENTARY GRANTS (RAILWAYS), 1969-70

MR. DEPUTY-SPEAKER : Now, there is a very human question which I would like to put before the House for

\*Moved with the recommendation of the President.

its consideration. The next item is the Supplementary Demands for Grants (Railways).

**SHRI S. S. KOTHARI (Mandsaur):** What is the human question?

**MR. DEPUTY-SPEAKER:** I am coming to that. The Railway Demands stand in the name of Shri Govinda Menon. I am told that he is somewhat seriously sick, and the doctor has advised him not to move out of his house. So, if the House agrees, we may permit the Deputy Minister of Railways to deal with the matter.

**SEVERAL HON. MEMBERS:** Yes.

**MR. DEPUTY-SPEAKER:** The House has given him leave.

**DEMAND No. 2 MISCELLANEOUS EXPENDITURE**

**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 Miscellaneous Expenditure".

**DEMAND No. 15—OPEN LINE WORKS—CAPITAL, DEPRECIATION FUND AND DEVELOPMENT FUND.**

**MR. DEPUTY-SPEAKER:** Motion moved:

"That a Supplementary sum not exceeding Rs. 2,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st day of March, 1970, in respect of Open Line Works—Capital, Depreciation Fund and Development Fund."

**MR. DEPUTY-SPEAKER:** Now, I come to the cut motions. I would call the name of the Members who have sent notices, and they may kindly indicate whether they are moving their

cut motions. First, Shri Yashpal Singh. He is absent.

**SHRI BENI SHANKER SHARMA (Banka):** I am moving my cut motions.

**SHRI ONKAR LAL BERWA (Kota):** I am moving my cut motions.

**SHRI YASHWANT SINGH KHUSHWAH (Bhind):** I am moving my cut motions.

**SHRI K.M. MADHUKAR (Kesaria):** I am moving my cut motions.

**SHRI S. KUNDU (Falasore):** I am moving my cut motions.

**MR. DEPUTY-SPEAKER:** Then, Shri Surendranath Dwivedy. The hon. Member is absent.

**SHRI S.P. S. KUNDU:** I am moving them. He has authorised me.

**MR. DEPUTY SPEAKER:** No, that is not possible.

**SHRI YASHPAL SINGH (Dehradun):** I am here, Sir.

**MR. DEPUTY-SPEAKER:** The hon. Member's name was called, but he was not here. Now, we have passed that stage. Let him kindly cooperate with the Chair.

I have a note from Shri Nitiraj Singh Chaudhury that he has to attend a meeting at 2.30 p.m., and so he may kindly be given the first chance to speak. If the other side of the House agrees, then I would call him first.

**SHRI YASHPAL SINGH (Dehradun):** I beg to move: "That the demand for a supplementary grant of a sum not exceeding Rs. 1,000 in respect of miscellaneous expenditure be reduced by Rs. 100."

[Slow progress of the survey work of the Dehra Dun—Vikashnagar railway line (1)]

**SHRI BENI SHANKAR SHARMA (Banka):** I beg to move: "That the demand for a supplementary grant

[Shri Beni Shanker Sharma]  
of a sum not exceeding Rs. 1,000 in respect of miscellaneous expenditure be reduced by Rs. 100."

[Failure to extend the Bhagalpur-Mandar Hill Branch line on the Eastern Railway via Santal Parganas (2)]

SHRI ONAKAR LAL BERWA (Kota) : I beg to move : "That the demand for a supplementary grant of a sum not exceeding Rs. 1,000 in respect of miscellaneous expenditure be reduced by Rs. 100."

[Failure of Government to construct railway lines in time (4)].

"That the demand for a supplementary grant of a sum not exceeding Rs. 1,000 in respect of miscellaneous expenditure be reduced by Rs. 100."

[Failure to construct a double line between Lakheri and Kota (5)].

"That the demand for a supplementary grant of a sum not exceeding Rs. 1,000 in respect of miscellaneous expenditure be reduced by Rs. 100."

[Failure to construct a double line between Shuangarh and Kota (6)].

"That the Demand for a Supplementary grant of a sum not exceeding Rs. 2,000 in respect of Open Line Works—Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100."

[Failure to increase the capacity of Bogies (7)].

SHRI YASHWANT SINGH KUSHWAH : (Bhind) : I beg to move "That the demand for a supplementary grant of a sum not exceeding Rs. 2,000 in respect of open line works-capital, depreciation reserve fund and development fund be reduced by Rs. 100."

[Failure to make arrangements for the repair of narrow gauge engines in Central Railway (16)].

"That the demand for a supplementary grant of a sum not exceeding Rs. 2,000 in respect of open line works-capital, depreciation reserve fund and development fund be reduced by Rs. 100."

[Failure to provide adequate number of bogies on Gwalior-Bhind narrow gauge line on Central Railway (17)].

SHRI K.M. MADHUKAR (Kesaria) : I beg to move :

"That the demand for a supplementary grant of a sum not exceeding Rs. 1,000 in respect of miscellaneous expenditure be reduced by Rs. 100."

[Failure of Government to construct double line from Narkatiaganj to Muzaffarpur and Samastipur (24)].

"That the demand for a supplementary grant of a sum not exceeding Rs. 1,000 in respect of miscellaneous expenditure be reduced by Rs. 100."

[Failure of Government to conduct survey for direct railway line between Chhapra and Motihari on North Eastern Railway (25) ]

"That the demand for a supplementary grant of a sum not exceeding Rs. 1,000 in respect of miscellaneous expenditure be reduced by Rs. 100."

[Failure of Government to construct broad gauge line from Barabanki to Samastipur via Muzaffarpur on N.E. Railway (26) ].

"That the demand for a supplementary grant of a sum not exceeding Rs. 1,000 in respect of miscellaneous expenditure be reduced by Rs. 100."

[Failure of Government to construct broad gauge line from Samastipur to Narkatiaganj via Muzaffarpur on North Eastern Railway (27)].

"That the demand for a supplementary grant of a sum not exceeding Rs. 1,000 in respect of miscellaneous expenditure be reduced by Rs. 100."

[Failure of Government in doubling the Chhapra-Muzaffarpur line on North Eastern Railway (28)].

"That the demand for a supplementary grant of a sum not exceeding Rs. 1,000 in respect of miscellaneous expenditure be reduced by Rs. 100."

[Failure of Government to carry out survey of a new railway line from Hujipur to Bhainsa Lotan via Lalgarj, Sahibganj, Kesaria and Gobindganj on North Eastern Railway (29)].

"That the demand for a supplementary grant of a sum not exceeding Rs. 1,000 in respect of miscellaneous expenditure be reduced by Rs. 100."

[Failure of Government to carry out survey to construct a direct line from Maheshi station to Sitanarhi on North Eastern Railway (30)].

SHRI S. KUNDU (BALASORE) : I beg to move : "That the demand for a supplementary grant of a sum not exceeding Rs. 1,000 in respect of miscellaneous expenditure be reduced by Rs. 100."

[Failure of Government for not being able to adhere to earlier work schedule of the construction of Cuttack-Paradoop rail line and rephasing its programme of construction and failure to announce the firm date of its completion (33)].

"That the demand for a supplementary grant of a sum not exceeding Rs. 1000 in respect of miscellaneous expenditure be reduced by Rs. 100."

[Failure to complete the survey of Talcher-Bimalgar rail line. (34)].

M /B(D)1118-3

"That the demand for a supplementary grant of a sum not exceeding Rs. 1,000 in respect of miscellaneous expenditure be reduced by Rs. 100."

[Failure to announce the construction of Talcher-Bimalgar rail line (35)].

"That the demand for a supplementary grant of a sum not exceeding Rs. 1,000 in respect of miscellaneous expenditure be reduced by Rs. 100."

[Failure to make narrow gauge rail line of Rupsa-Baripada into a broad gauge one and connect it to Bairangpur and Jambhedpur (36)].

SHRI YASHWANT SINGH KUSHWAH : I beg to move : "That the demand for a supplementary grant of a sum not exceeding Rs. 1,000 in respect of miscellaneous expenditure be reduced by Rs. 100."

[Laxity in the construction of Guna-Maski Railway line (40)].

SHRI BENI SHANKAR SHARMA : I beg to move : "That the demand for a supplementary grant of a sum not exceeding Rs. 1,000 in respect of miscellaneous expenditure be reduced by Rs. 100."

[Failure to speed up the work of circular railway in Calcutta (47)].

"That the demand for a supplementary grant of a sum not exceeding Rs. 1,000 in respect of miscellaneous expenditure be reduced by Rs. 100."

[Noted to construct underground railway system in Calcutta (48)].

MR. DEPUTY-SPEAKER : The cut motions are also before the House. The time allotted is two hours.

SHRI SURENDRANATH DWIVEDI (Kendrapara) : I wish to move my cut motions.

MR. DEPUTY-SPEAKER : We are past that stage. He will kindly

[MR. DEPUTY SPEAKER].

co-operate. If I allow him, I will have to allow others also who were absent when their names were called.

SHRI YASHPAL SINGH : The normal practice is to allow 15 minutes for cut motions to be moved.

SHRI SURENDRANATH DWIVEDI : If sometimes a member is absent and he sends a slip saying 'I was absent', he is always permitted to move it when he comes back. That is the practice here.

MR. DEPUTY-SPEAKER : If the House agrees. We will allow those who were not here when they were called and who are now present to move their cut motions.

SOME HON. MEMBERS : Yes.

SHRI S. KUNDU. It has been the convention in this House to allow 15 minutes after such Demands are taken up for numbers of cut motions to be set to the Table for being moved.

MR. DEPUTY-SPEAKER : I think that can be considered.

SHRI SURENDRANATH DWIVEDI : I beg to move :

"That the demand for a supplementary grant of a sum not exceeding Rs. 1,000 in respect of miscellaneous expenditure be reduced by Rs. 100."

[Delay in the construction of rail-line between Cuttack and Pardip (52)].

"That the demand for a supplementary grant of a sum not exceeding Rs. 1,000 in respect of miscellaneous expenditure be reduced by Rs. 100."

[Completion of the Cuttack, Paradip rail-line before March, 1971 (53)].

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI R. L. CHATURVEDI) : May I, with your permission, make a few observations ?

In moving the Supplementary Demands for Grants for the current year, I would like to mention that the extra requirements represent token provision of one thousand rupees each in respect of three items which have to be brought to the notice of the Parliament since they constitute "New Service"/"New Instruments of Service."

A sum of Rs. one thousand is under Demand No. 2—Miscellaneous Expenditure and is required for recouping of an advance taken from the Contingency Fund of India in October 1969, when Parliament was not in session, for an Engineering Cum-Traffic Survey for the Doubling of the line between Bayana and Mathura on Western Railway.

A token provision of rupees one thousand each is required under Demand No. 15 for works to create additional capacity for manufacture of spare parts for diesel locomotives at the Diesel Loco Works, Varanasi and for manufacture of coaches at the Integral Coach Factory, Perambur.

Token provision is asked for on the basis of the Public Account Committee's recommendation that the initial provision should be restricted to a token amount, which could be increased later, if necessary, through further Supplementary Demands when a fuller picture of the actual requirements under each demand becomes available towards the close of the year.

With these words I request the House to support the Demands.

MR. DEPUTY-SPEAKER: The time distribution is as follows:

[Shri R.L. Chaturvedi]

Congress (O) 12 minutes, Swatantra 8 minutes, Jana Sangh 6 minutes, DMK 6 minutes, CPI 6 minutes CPI(M) 4, SSP 4, PSP 4, UIP 6, BKD 2, Unattached 6 and Congress Party 44 minutes.

**SHRI NITIRAJ SINGH CHAUDHURI** (Hoshangabad) : The Demands before the House relate to the working of the entire railway system. Therefore, with your permission, I would make the following points for the consideration of the Railway Ministry.

The report of the committee on un-economic branch lines has been laid on the Table. I would request the Minister to make a statement here assuring us that the matter would be considered, that is, the conversion of the lines would be considered and provision would be made in the budget that will be placed before us in February next.

The second point is about economy. The railways say they have effected certain economy. I have a wonderful experience of these economies. On the 15th of this month, the Dakshin Express which left Delhi met with an accident four miles this side of Lalitpur. One of the bogies which contained one RMS van, parcel van and a third class ladies' compartment caught fire. The guard did not have a telephone, there was no fire extinguisher, there were no buckets to enable passengers to collect sand and dust and throw on the burning bogie. The result was that 100 RMS bags, 70 parcels and the entire belongings of the lady passengers were burnt.

There was a saloon attached to the train in which an officer of the Northern Railway was travelling. I am told he was the Deputy Chief Mechanical Engineer probably by name Shri Gupta.

M(B)D)1LSS-3(a)

I rushed to him and requested him 'You are a technical man. Please come out and assist'. He said, 'Everything will be done'. This was at about 8.30. But he was taking rest. He did not stir out of the compartment. Some of the passengers wanted to be rowdy, but I persuaded them to behave and they left. If railway officers behave in this manner, I think their days are numbered and they will have to go.

I am told that besides moving passengers and freight, the railways are now contemplating entering into some other business. I understand at the Marine Lines station in Bombay, they are contemplating constructing a big building at a cost of over Rs. 3 crores. I also understand the construction work has been given to one Khandelwal Construction Ltd. and the building is not to be used for railway offices but will be leased out to private individuals for residence. I am told the leasing work is also being given to the same company. In Bombay while leasing flats thousands of rupees are received as *pugree*. So is this being done to benefit Khandelwal Construction Ltd.? The name 'Khandelwal' happens to be common to this company and the Chairman of the Railway Board. Is there any connection between the two?

I also gather that the railways are contemplating converting the D.S.'s office at Bombay Central into a Super Market. Will the Minister explain what other business the railways are trying to undertake?

The Central Railway recently decided to provide the staff with uniforms. They are interchangeable at the moment. But uniforms are not given to the commercial staff. When uniforms are provided to other categories of staff, why are these denied to the commercial staff?

[Shri Nitiraj Singh (Jhauhari)]

On the Central Railway, there have been various accidents. The contention of the staff is that they have to run for longer periods, they do not have sufficient rest. I would request the Minister to clarify this point also.

श्री हिम्मतीसहका (गोड्डा) : उपाध्यक्ष महोदय, रेलवेज के सम्बन्ध में जो अनुपूरक मांगें यहां पर रखी गई हैं, में उनका समर्थन करता हूँ। इस संबंध में मैं दो तीन बातें कहना चाहता हूँ। संचाल परगना एक बहुत बड़ा जिला है जहां पर रेलवे नहीं के बराबर है। जो भी रेल लाइन्स जाती हैं—ब्राड लाइन या लूप लाइन—वह किनारों से निकल जाती हैं। उस जिले का अधिकांश भाग जो है वह रेलवेज के अन्तर्गत नहीं है। बहुत दिन पहले इसके बारे में इक्वारी हो गई है। कई दफा बातें हुई हैं कि पीरपत्ती से गोड्डा होकर, दुमका होकर सैतिया या मधुपुर तक रेलवे लाइन मिला दी जाये या मन्दार हिल को बढ़ा करके देवघर को मिला दिया जावे। टेक्निकली जिस तरह से भी सुविधा हो उस काम को कर दिया जाये। कई वर्षों से यह बात चल रही है लेकिन इस दिशा में कोई भी काम नहीं हो रहा है और बहुत बड़े इलाके को काफी तकलीफ हो रही है। इसलिए मैं चाहूंगा कि मंत्री महोदय इस तरफ ध्यान दें और एक जिले के वास्ते जो बहुत बड़ी तकलीफ की बात है उसके दूर करने के लिये जल्दी से जल्दी कदम उठायें और भागलपुर मंदारहिल लाइन को प्रायः बढ़ा कर गोड्डा होते हुए या दुमका होते हुए, जिस तरह से सुविधा हो सैथिया या देवघर को मिलायें। जिस तरह से प्रेक्टिकल हो उस तरह इस काम को करने की कोशिश करें ताकि वहां के लोगों की तकलीफ दूर हो जाये। हमारे मित्र श्री वेणीशंकर शर्मा ने भी इस बारे में कट-मोशन दिया है। सरकार को उसके ऊपर गौर करना चाहिये।

इसके अलावा हम कुछ दिनों से देख रहे हैं कि अधिकांश रेल गाड़ियां काफी देरी से पहुंचाती

हैं, बहुत ज्यादा लेट होती रहती हैं, यहां तक कि तीन, चार या पांच घंटे तक लेट हो जाती हैं। मालूम नहीं कि यह चेन खींचने के सबब से है या कोई और दिक्कतें पैदा हो गई हैं। शायद ही कोई दिन ऐसा होता है जब गाड़ी टाइम पर आती हो।

श्रीवरकाउर्डींग की भी तीसरे दर्जे में काफी शिकायत है। हालांकि गाड़ियां बढ़ा दी गई हैं फिर भी काफी भीड़ रहा करती है। जिस गाड़ी में पचास आदिमियों के बैठने की जगह होती है उसमें सौ या डेढ़ सौ आदमी बैठते हैं और लोगों को काफी तकलीफ होती है। लोग तो फुट-बोर्ड पर लटक कर भी जाते हैं। इस सम्बन्ध में जो भी कार्यवाही की जा सके वह की जानी चाहिये।

मैंने पहले भी कई दफा यहां कहा है और कन्सल्टेटिव कमेटी में भी कहा है रेलों में सफाई का एकदम प्रबन्ध नहीं है। बाथरूम वगैरह में इतनी गन्दगी होती है जिस का ठिकाना नहीं है। जितनी सफाई पहले रहा करती थी उसके मुकाबले आज बहुत ज्यादा गन्दगी रहती है। फर्स्ट-क्लास के भी कमोड वगैरह जो हैं उन में बाज-बाज ऐसे हैं जिनके अन्दर आप जा भी नहीं सकते हैं, इतनी दुर्गन्ध निकलती है। इसलिये सफाई की तरफ विशेष ध्यान देने की जरूरत है। जब आदमी शौच के लिये बाथरूम जाते हैं तो उनमें से अधिकांश में पानी टपकता है और यात्रियों के सर पर और कपड़ों पर गिरता है। जहां भी मुझको जाने का मौका मिला, सब जगह मैंने यही हाल देखा।

आज टिकटलेस ट्रेवल की शिकायत भी काफी बढ़ गई है। इसको जिस पैमाने पर सम्हालने की दरकार है और चेक करने की जरूरत है उतनी नहीं हो रही है। अभी भी काफी टिकटलेस ट्रेविलिंग हो रही है। मैं समझता हूँ कि अगर हमारी तरफ से इसका ठीक तरह से कोई इन्तजाम किया जाये तो यह बन्द हो सकता है और हमारी सरकार का जो पैसे का नुकसान होता है और आमदनी घटती है वह कम हो सकती है। जहाँ

पहले रेलगाड़ियां काफी फायदा देती थीं, अब घाटे का वजट भ्राने लगा है। इस घाटे का एक कारण यह भी है कि टिकटलेस ट्रेवल बहुत ज्यादा बढ़ रही है।

कई-कई स्टेशन्स ऐसे हैं जहां गुड्स ट्रेनों में काफी माल की चोरी होती है। कलकत्ते में काशीपुर एक बड़ा स्टेशन है जहां पर हर टाइम गाड़ियां आती हैं। वहां से डाक तक जाने में चार पांच मील के फासले में शायद ही कोई ऐसा कनसाइनमेंट होगा जिसमें चोरी नहीं होती है। चीनी की चोरी की चोरी पार कर दी जाती है और हर वर्ष गवर्नमेंट को काफी डैमेज देने पड़ते हैं। इस का नतीजा यह होता है कि गवर्नमेंट को काफी नुकसान होता है। इसके बाद एक बात और भी होती है कि चोरी के ज्यादा सर्टिफिकेट दे दिये जाते हैं। बहुत से भ्रफसर ऐसे हैं जो ज्यादा सर्टिफिकेट देते हैं और इस तरह से सरकार पर डवल मार पड़ती है। कोई ऐसा इन्तजाम होना चाहिये कि जो चोरी हो रही है उसको रोका जाय। इसके लिये काफी बन्दोबस्त करने की जरूरत है और में समझता हूं कि यह विभाग जरूर इस तरफ ध्यान देगा।

आज बहुत सी रेलें ऐसी हैं जो कोयले वाली हैं। कई स्टेशनों पर ऐसा देखा जाता है कि एक जगह निर्धारित होती है जहां गाड़ी के पहुंचने पर कोयला बड़ी तादाद में इंजिन के पास से गिरा दिया जाता है और वहां पर धादमी खड़े रहते हैं जो उस को उठा कर ले जाते हैं। मैं भ्रफसर देखता हूं कि जसीबीह के डिस्टेंट सिग्नल के पास जो लेवेल क्रॉसिंग है वहां पर गाड़ियां खड़ी कर दी जाती हैं और इंजीन के पास जो डब्बा रहता है उस में से कोयला गिरा दिया जाता है और वहां से चोरी हो कर बाहर चला जाता है। इस पर भी सरकार को बहुत ख्याल करना चाहिये।

प्लेटफार्म की हालत पहले से बहुत भ्रच्छ्री है वहां की सफाई में काफी तरक्की हुई है, लेकिन कोई-कोई स्टेशन ऐसे हैं जहां पर जब गाड़ियां खड़ी होती हैं तो वहां बड़ी दुगंध निकलती

है। अगर हावड़ा और भोगलसराय स्टेशनों पर देखा जाय तो उन में सफाई पहले से बहुत ज्यादा है, लेकिन फिर भी और सफाई करवाने की आवश्यकता है क्योंकि अब भी वहां काफी गन्दगी रहती है।

में विशेषकर सन्याल परगना की रेलवे लाइब के बारे में और भ्रोवरक्राउडिंग तथा टिकटलेस ट्रेवल के बारे में कहना चाहता था और में समझता हूं कि मंत्री उस पर विशेष ध्यान देंगे।

श्री क० ना० तिवारी (बेलिया) : उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे पब्लिक सेक्टर में बहुत बड़ा सेक्टर है। 3,000 करोड़ से ले कर करीब 3,500 करोड़ रु० तक इस में लगा हुआ है। फिर भी जितना मुनाफा इस को देना चाहिये उतना न दे कर उल्टे घाटे में यह चलता है। जब यहां पर रेलवे वजट पर बहस शुरू होती है तब जितने सजेसन्स दिये जाते हैं, अगर रेकार्ड देखा जाय तो पता चलेगा कि हर बार वही बातें रिपीट की जाती हैं, लेकिन रेलवे बोर्ड के कानों पर जूं नहीं रेंगती। रेलवे मिनिस्टर, स्टेट मिनिस्टर और डिप्टी मिनिस्टर आदि जितने लोग हैं वह सब उन के हाथ में कंदी हैं। वही लोग रेलवे बोर्ड के मालिक बन कर बैठे हुए हैं और जो चाहते हैं करते हैं। हम मेम्बरों के कहने का उन पर कुछ भ्रसर होता है इस में हमें काफी सन्देह है क्योंकि रेलवे के काम का हमें काफी तजुर्बा है, चाहे वह लैटरनिंग भ्रफट्रेन्स हो, चाहे कंट्रिंग हो, चाहे किमी स्टेशन की इम्पार्टेन्स का सवाल हो।

जैसा मुझ से पूर्व के वक्ता ने कहा अगर कोई ट्रेन्स के लैट्रिन्स में बैठे तो चाहे वह ऊपर से स्नान भी माथ ही कर ले। कभी-कभी यह होता है कि अगर कोई लैट्रिन के लिये जाता है और नल को दबाता है तो पानी नहीं होता है और कागज कूटना पड़ता है। कई बार इन बातों को कहा गया, लेकिन रेलवे के कानों पर जूं नहीं रेंगती।

[श्री क. न. तिवारी]

जो रेलवे के कर्मचारी हैं वह भी परेशान हैं क्योंकि उन को एमेनिटीज नहीं मिलती उन को सारी सुविधायें मिलनी चाहियें, मैं नहीं कहता कि उन को एमेनिटीज न मिलें लेकिन वास्तविकता यह है कि रेलवे के आफिसर्स से लेकर कर्मचारियों तक कोई भी काम नहीं करना चाहता खासकर मेकैनिकल स्टाफस उन को एमेनिटीज जरूर दी जायें लेकिन माथ उन से काम भी लिया जाये। उन में डिमिप्सिन कायम की जाय यह देखना लेबर लीडर्स रेलवे बोर्ड दोनों का काम है। हम कहते हैं कि प्राइवेट सैक्टर में जितनी गड़बड़ियां होती हैं उन की एन्क्वायरी होनी चाहिये चाहे इस साइड के लोग हों या उस साइड के सब ऐसा कहते हैं। मैं डिमांड करता हूँ कि जिस उद्योग में हमने तीन साढ़े तीन हजार करोड़ रुपये की पूंजी लगाई है, पब्लिक मनी इनवैस्ट किया है, उसकी जांच करने के लिये एक इनक्वायरी कमेटी बँठनी चाहिये और ठीक उमी तरह से बँठनी चाहिये जैसे बिड़ला पर या जैन पर बँठी थी या किसी और कम्पनी पर बँठी थी और जो फेक्ट्स हैं वे हमारे सामने आने चाहिये। हम को पता लगना चाहिये कि कितना गोलमाल पब्लिक मनी का इतने बड़े पब्लिक सैक्टर ग्रंडरटेकिंग में होता है।

जहां तक इम्प्रूवमेंट्स का सम्बन्ध है, आज तक जितनी सर्जेशंस दी गई हैं उन पर धमल क्यों नहीं हुआ है। जब हम कम्प्लेंट बुक मांगते हैं और उस में शिकायत लिखते हैं तो हम को एक पेटेंट जबाब आ जाता है "We are very sorry for the inconvenience caused to you; the enquiry is being taken up. The matter is being looked into."

उसके बाद क्या उसका नतीजा होता है यह भगवान ही जाने। किसी को सजा मिलती है या नहीं पता नहीं। इलाहाबाद में एक कौन्ट्रीन मैनेजर हैं, श्री तिवारी। वह वहां पच्चीस साल से ज्यादा से हैं। कोई ताकत नहीं है कि वह उसको

वहां से ट्रांसफर कर सके। सारे एम पी भी अगर लिखकर दे दें तो भी उनकी ट्रांसफर नहीं हो सकती है। उसके बारे में मैंने कम्प्लेंट की थी। जब उसको मालूम हो जाता है कि कोई एम पी है तो वह समझता है कि उसको जितना तंग किया जा सके किया जाना चाहिये।

अब मैं लेट रनिंग आफ ट्रेनिंग के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। मैंने कई बार समस्तीपुर से जो बगहा तक गाड़ी जाती है, उसके लेट रनिंग के बारे में शिकायत की है। उसको ग्यारह सवा ग्यारह बजे पहुँचाना चाहिये। ग्राम तोर पर वह बारह बजे, एक बजे, डेढ़ बजे पहुँचती है। हमें अपने घर के लोगों से पत्र आया है कि वह गाड़ी सुबह तीन बजे जा कर पहुँची। कम्प्लेंट करने का यह नतीजा निकला। यह है इनकी एफिशेंसी जो छोटे कर्मचारी हैं वे कुछ बोल नहीं सकते हैं, वे मिर नहीं उठा सकते हैं। बिल्कुल मुगल सलतनत है। यहां सब जी हजूर हैं। बड़े-बड़े लोग हैं और उनको मोटी-मोटी तनक़्वाहें मिलती हैं। मैं यह नहीं कहता हूँ कि उनको ये न मिलें या उनको सुविधायें न मिलें। लेकिन इतना पैसा जो इस पब्लिक सैक्टर में लगा हुआ है, उसका भी ध्यान रखा जाना चाहिये और काम ठीक होना चाहिये, सुचारु रूप से होना चाहिये। जो सर्जेशंस दी जाती हैं उन पर आप धमल करें।

मैंने दो बातें कही थीं। हजारों रुपया खर्च करके एक कमेटी नियुक्त की गई थी। पार्लियामेंट ने वह कमेटी नियुक्त की थी। वह एक स्पेशल कमेटी थी और पी एफ का जो संगठन है, उसके बारे में। जो रिपोर्ट उस कमेटी ने दी वह आज भी पड़ी हुई है। उस पर कोई कार्रवाई नहीं की जा रही है। उस पर कार्रवाई होनी चाहिये।

रेलवे में जो डाक्टर हैं, उनको सी जी एच एस के डाक्टरों की तरह सुविधायें देने की भी मांग की गई थी। मिनिस्टर ने हाउस में एडमिट किया था कि इसको हम देखेंगे। लेकिन रेलवे बोर्ड में जो डाक्टरों के इंचार्ज हैं उन के काम

पर जू नहीं रेंगी है। मिनिस्टर आए और गए लेकिन किसी ने कुछ नहीं किया डा० राम सुभग सिंह से मैंने कहा, पुणाचा साहब से मैंने कहा और चतुर्वेदी जी आए हैं, यह भी टेम्पोरेरी ही अपने आपको समझते होंगे। मैं चाहता हूँ कि कमेटी की रिपोर्ट पर भ्रमल हो और डाक्टरों का जो केस है, उसकी तरफ भी खास तौर से ध्यान दिया जाना चाहिये।

SHRI J. M. BISWAS (Bankura) : Mr. Deputy-Speaker, Sir, on every issue of the railways, I hear the same thing from the ruling party Members. The same ideas about the incompetency on the part of the railway administration, and particularly about the Railway Board. But unfortunately the Railway Ministry could not pay any attention, and they do not try to rectify the defects.

The first thing is I do not know what will be the useful purpose of a discussion in this House on these issues, because previously also, not only during the railway budget discussion but also on the discussion about the Demands for Grants, many Members of the House were of the opinion as to how the Railway Board showed their incompetency on the different issues and how they function and all that. But unfortunately, no improvement was made, and no advice or suggestion from the Members of this House was taken note of. That is my experience. If subsequently the railway authorities understood their mistake, it was due to some point raised by the Accounts Department or other department, at whose instance the railways rectified their mistake. But then, that is only after a heavy loss of money out of the public exchequer. That is my experience.

Still, I would like to say a few words in this connection. The planning they

have done is wrong. The money demanded now for this purpose is also not very satisfactorily explained. There is mention in the Demands for Grants about the Staff Training College of Baroda. I do not know what is the training which this college gives to the officers. I have heard from one of my friends what is the position. He, after obtaining foreign degrees, joined this college and after coming out from this college, joined the railway as an officer. He said, "whatever degrees I have got and whatever degrees I took, are of no use to me because I am given the only duty of charge-sheeting the staff, to penalise the staff." That is the only duty that this degree-holder, an engineer, has got.

14.48 hrs.

[SHRI VASUDEVAN NAIR in the Chair]

And for that Staff Training College, you will see the position, and how competent officers are being produced by that college.

I will narrate another case of mine. Once I purchased a ticket for my wife for her travel from Delhi to Hardwar, and subsequently she had to abandon that journey due to her sudden sickness. I brought this to the notice of the Delhi station authorities and did all the formal things. I reported the matter to the Chief Commercial Superintendent, an officer who is earning over Rs. 2,000 a month for refund of the amount. It was a year back. I pursued this by two letters and three reminders. The Railway Minister, Mr. Chaturvedi, is here, and I do not know whether he will recollect my case. Unfortunately no action was taken by the railways. Not to speak of an action, not even a reply was received by me from that officer; he had no courtesy to reply to a Member of Parliament on that issue.

SHRI HIMATSINGKA: What was your request? Refund?

SHRI J. M. BISWAS: Yes; refund. This is not only my experience. If you go and enquire, you will find that this is the common experience of everybody, and this is the training that this Staff Training College at Baroda is giving to the officers.

You may remember that the then Railway Minister, Mr. Poonacha, made a declaration in Parliament that the railway has made some progress and that it has effected some economy and therefore he was pleased and he increased the salary of the officers in the railways. An officer who was drawing Rs. 700 per month was fitted into the scale of Rs. 1,200 and an officer who was drawing Rs. 1,200 was given Rs. 500 extra and so on. More and more posts were created for these officers. I would request the hon. House, through you, to consider as to who, the officers or the staff, rendered commendable services which enabled the Railways to earn more.

You know they have introduced the Rajdhani Express from Delhi to Howrah, and they are going to introduce some more Rajdhani Expresses. The Rajdhani Express could not run on the scheduled date because of some mistake in the car which generates electricity. You know all the electrical engineers and everybody visited that car and nobody could rectify it. It was at last rectified by a fitter, one Mr. Bhattacharjee. That fitter rectified 30 per cent of the defect in that car. And finally, it was due to the work of that fitter that the train started running. But then the reward, the credit goes to the Chairman of the Railway Board and the Electrical Engineer concerned or somebody else. Ultimately the credit may go to Mr. Chaturvedi also. But the poor fitter who was the real man responsible for making the train run is now suffering. He has been given only a cash award of Rs. 100 by Mr. G. D. Khundelwal. Even the General Manager

of the Eastern Railway appreciated it and said, "You are such a nice fitter. You have such good knowledge about the electrical work. We thank you." But the poor fitter is suffering.

MR. CHAIRMAN: He should conclude now.

SHRI J. M. BISWAS: I am concluding. The Railway Ministry may have good experience, but they should pay some respect to the experience of hon. members of this House and try to implement the suggestions made in this House. I know that my friend, Mr. Dhireswar Kalita of Assam has been repeatedly demanding here through cut motions and starred questions for the last two years for the extension of the broad gauge line from Jogigopa to Tinsukia by constructing a bridge over Brahmaputra, linking Jogigopa and Pancharatna. But unfortunately that has not been done up till now, although the Prime Minister assured the Rajya Sabha the other day that a survey is going on. I want to know whether a survey is actually going on and if so the results of it.

Then, there is a demand from the people of West Bengal. They are running the Rajdhani Express, the Air-conditioned Express, Delhi Mail and so on. If you go and see the trains running between Delhi and Howrah, you will realise the horrible condition of the third class passengers travelling by two tier and three tier sleeper coaches. I request the Railway Ministry: Please do not introduce the Rajdhani Express. But please introduce more and more third-class sleeper coach specials on the trains from Delhi to Howrah. When the third class passengers are crying and they are being exploited, you are talking of Rajdhani Express and passenger amenities. Please introduce a third class sleeper coach special to run from Howrah Delhi line everyday.

श्री वेणी शंकर शर्मा (बांका) : सभापति महोदय, श्री माननीय सदस्य, श्री तिवारी,

ने कहा है कि इस सदन में हम आये दिन रेलवे के सम्बन्ध में अपने विचार रखते हैं, अपने सुझाव देते हैं, जो बार-बार दोहराए जाते हैं, लेकिन रेलवे बोर्ड के कानों पर जूं भी नहीं रेंगती है।

श्री इन्द्रजीत मल्होत्रा (जम्मू) : जब वहां जूं है ही नहीं, तो रेंगेगी कैसे ?

श्री बेणी शंकर शर्मा : मैं उन के कथन का समर्थन करता हूं। जब से मैं इस सदन में आया हूं, मैं भागलपुर-मन्दारहिल ब्रांच लाइन का प्रश्न उठाता रहा हूं, लेकिन उस के सम्बन्ध में अभी तक कुछ नहीं किया गया है। हमारी सरकार पिछड़ी जातियों और ट्राइबल एरियाज के लिये लाख लाख आसू बहाती है, लेकिन जब उनके लिये कोई काम करने का मौका आता है, तो वह वहां दिखलाई नहीं देती। हम ने मंत्रिध्यान में संशोधन कर अनुसूचित जातियों और ट्राइबलज के लिये विधान मंडलों में रिजर्वेशन का समय बढ़ाया है। किन्तु मैं समझता हूं कि केवल इन जातियों को विधान सभाओं में प्रतिनिधित्व देने से ही इन की समस्याओं का समाधान नहीं होने वाला।

जैसा कि श्री हिम्मतसिंह जी ने कहा है, सन्ध्याल परगना और भागलपुर के दक्षिणी भाग के इलाकों में जो लोग रहते हैं, वे बहुत पिछड़े हुए इलाके हैं, और जब तक वहां रेल नहीं ले जाई जाती, तब तक उन लोगों का आर्थिक उत्थान नहीं हो सकता। जैसा मैं ने पहले भी कहा है, भागलपुर-मन्दारहिल ब्रांच लाइन इस पिछड़े इलाके के लिये एक बहुत आवश्यक लाइन है। अगर उस को सन्ध्याल परगना से होकर जैसेड़ी या मधुपुर मिला दिया जाये तो उस इलाके का पिछड़ापन बहुत अंशों तक दूर हो जायेगा।

सरकार की ओर से रुपये की कमी की बात कही जाती है। मेरे एक प्रश्न के उत्तर में मंत्री महोदय ने बताया कि टिकटलैस ट्रेवल से रेलवेज

का साल में करीब करीब 25 करोड़ रुपये का नुकसान होता है। अगर रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन मुस्तैदी और दक्षता से काम करे, तो टिकटलैस ट्रेवल को रोक कर उस रुपये से ऐसी चार पांच रेलवे लाइनें बनाई जा सकती हैं।

सभापति महोदय, यह सरकार अपने आप को सोशलिस्ट कहती है, सोशलिज्म का प्रचार करती है और देश में सोशलिज्म लाने का दावा भी करती है। किन्तु यह कैसा सोशलिज्म है कि एक और तो सरकार कुछ सी दो सी लोगों की सुविधा के लिये तीन चार करोड़ रुपया खर्च कर के जम्बो जेट खरीदती है, राजधानी एक्सप्रेस और एयर कन्डीशन्ड गाड़ियां चलाती है और दूसरी ओर देश के करोड़ों साधारण नागरिकों को सुविधापूर्वक रेल यात्रा के लिये कोई व्यवस्था नहीं करती। अन्य गाड़ियां हमें कलकत्ता से दिल्ली 22 या 24 घंटों में पहुंचा देती हैं। अगर राजधानी एक्सप्रेस उस की तुलना में 16 या 17 घंटों में पहुंचा देती है, तो उस से क्या राहत पहुंचती है—और फिर वह राहत कितने आदमियों को मिलती है ?

यदि यह सरकार वास्तव में सोशलिज्म में विश्वास करती है, तो उसे बहुजनहिताय बहुजनमुखाय काम करना चाहिये। जैसा कि माननीय सदस्य, श्री विश्वास ने अभी कहा है, अगर यह सरकार राजधानी एक्सप्रेस और एयर कन्डीशन्ड गाड़ियां चलाने के बजाये थर्ड क्लास स्पेशल चलाये, जो टू-टायर या श्री-टायर हो, ताकि लोग आराम से यात्रा कर सकें अगर मो कर न जा सकें, तो कम से कम बैठ कर तो जा सकें—, तो उस का यह कदम मोशलिज्म के ज्यादा अनुकूल होगा। हम कहा करते थे कि अंग्रेजी जमाने में लोग रेलों में भेड़-बकरियों की तरह ठूंसे जाते थे। हमारे लिये यह धर्म की बात है कि स्वतंत्रता के बाइस वर्षों के बाद भी लोगों को भेड़-बकरियों की तरह, या घायद उस से भी बदतर हालत में, यात्रा करनी पड़ती है। यह

[श्री बेणी शंकर शर्मा]

हमारी तरक्की है, यह हमारी उन्नति का नमूना है।

हम कुछ बड़े-बड़े आदमियों के लिये, कुछ बड़े अफसरों के लिये, लाखों करोड़ों रुपये खर्च करते हैं, किन्तु जहां साधारण जनता का प्रश्न आता है वहां रेलवे बोर्ड के पास पैसा नहीं होता।

हमारे यहां लूप-लाइन पर साहिबगंज एक बड़ा स्टेशन और जंक्शन है, जहां उत्तर बिहार के लिये कनेक्शन है। गंगा के उस पार कटिहार का स्टेशन है और साहिबगंज और कटिहार के बीच की दूरी करीब-करीब 30 किलोमीटर है। आप को जान कर आश्चर्य होगा कि यात्रियों को यह 30 किलोमीटर की दूरी तय करने में सात घंटे लगते हैं। रोज हजारों आदमी साहिबगंज से बिहार के इस भाग से उस भाग को जाते हैं, आप उन की तकलीफों का भ्रन्दाजा लगाइये कि उनको 30 किलोमीटर जाने के लिये सात घंटे बिताने पड़ते हैं। वहां न खाने का इन्तजाम है न नहाने का और न और कोई इन्तजाम है। इसलिए मेरा सुझाव है कि साहिबगंज और कटिहार के बीच में रेलवे का एक पुल बनाया जाना चाहिए, जिस पर रेलगाड़ियां और मोटर आदि जा सकें।

जहां तक फंडिंग का सम्बन्ध है, इस समय भी जहाजों के जरिए लोगों और माल के एक और से दूसरी ओर ले जाने के लिये फ़ेरीघाटों पर 60,70 लाख रुपये साल का खर्च होता है। अगर रेलवे प्रशासन इस संबंध में एक दूरदर्शी दृष्टि से देख ले, तो इस पुल पर किये गये इनवेस्टमेंट से भ्रन्त में उसको लाभ ही होगा। मैं तो यहां तक कहूंगा कि अगर रेलवे के पास पैसा नहीं है, तो वह इस पुल के लिए एक इंडिपेंडेंट कार्पोरेशन बना दे, जो टोल चार्ज करे। तब भी लोगों को बहुत राहत मिलेगी। बिहार की यह जबर्दस्त मांग है कि उत्तर और दक्षिण बिहार को जोड़ने के लिये वह पुल जरूर बनाया जाये, क्योंकि इस

काम के लिये मुकामा के पास जो राजेन्द्र पुल बना है, वह काफी नहीं है।

पिछले सेशन में मैंने एक आध घंटे की चर्चा के द्वारा कलकत्ता की यातायात की समस्याओं की ओर सदन का ध्यान आकर्षित किया था। परसों मेरे मित्र, श्री समर गुहा, ने भी इस बारे में चर्चा उठाई थी। कलकत्ता में ट्रैफिक की जो स्थिति है, जिस तरह लोग बसों और ट्रामों पर चलते हैं, उसके बारे में अमृत बाजार पत्रिका में एक कार्टून छपा था कि जब एक क्लर्क घर से दफ़तर जाता है, तो वह यह लिख कर जाता है कि "नोबाडी इज रेसपांसिबल फार माई डेथ"। इसका तात्पर्य यह है कि जो व्यक्ति सुबह घर से निकलेगा, वह शाम को जीवित घर पहुंच जायेगा, किसी को यह विश्वास नहीं है। वहां रोज आठ दस दुर्घटनाएं ऐसी होती हैं, जिन लोगों की जानें चली जाती हैं। बसों के फुटबोर्ड पर एक इंच नहीं, एक इंच के फ्रैक्शन पर अंगूठा टिकाकर लोग सफर करते हैं।

इस समस्या के समाधान का एक ही उपाय है कि कलकत्ते में हम सर्कुलर रेलवे जल्दी से जल्दी बनावें। मंत्री महोदय ने मुझे आश्वासन दिया था कि वह जल्दी से बन जायेगी। लेकिन अभी तक उसके कुछ एस्टीमेटस और कागजात ही तैयार हो रहे हैं। पता नहीं ये मंत्री जी रहेंगे तब तक कलकत्ते में यह बनेगी या नहीं। दूसरी बात यह है कि जब तक सर्कुलर रेलवे बनेगी तब तक यह समस्या और भी जटिल हो जायेगी। इसलिए कलकत्ते की ट्रैफिक की समस्या का समाधान तब तक नहीं होता है जब तक कि हम ग्रैंड-ग्राउन्ड रेलवे के लिए कोई प्रबन्ध न करें। मैं मंत्री महोदय से कहूंगा कि कम से कम वह अभी से उस का तख्तीना वगैरह बनाना शुरू कर दें जिसमें सर्कुलर रेलवे के बाद वह हाथ में ली जा सके।

15 hrs.  
एक बात और कहना चाहता हूँ। हावड़ा बरोनी पैसेंजर जो हावड़ा से चलती है वह बरोनी जाकर समाप्त हो जाती है। बरोनी में आयल

रिफाइनरी है और वहां के आफीसरों के लिए शायद यह गाड़ी चलाई गई थी। लेकिन उसमें जितने पैसेंजर होते हैं वे कलकत्ते या बिहार के अन्य भागों से दरभंगा, मुजफ्फरपुर, मोतीहारी की ओर जाते हैं। उनके लिए उस गाड़ी से समस्तीपुर पहुंचना बहुत आवश्यक है। बरौनी में जाकर गाड़ी रुक जाती है तो उनको बहुत परेशानी होती है। 12 बजे रात में गाड़ी वहां पहुंचती है। आप जानते हैं आजकल चोरी डकैती का चारों तरफ बोलवाला है। और किसी चीज में हम स्वतन्त्र हैं या नहीं लेकिन दूसरे की पाकिट काटने में और इस तरह के कार्यों में हम जरूर स्वतंत्र हैं। इसलिए मेरी प्रार्थना है कि हावड़ा बरौनी पैसेंजर को बरौनी में समाप्त न करके समस्तीपुर तक ले जाया जाय।

श्री अ० सि० सहगल (विलासपुर) : सभापति जी, जो सप्लीमेंट्री डिमांड आई है उस पर मैं अपने विचार रखना चाहता हूँ। मेरा आप से निवेदन है कि सेंट्रल ब्यूरो आफ इन्वेस्टीगेशन के लिए जो छानबीन होती है उस के लिए एक केन्द्रीय कक्ष बनाया जाय और उस के साथ साथ मैं यह भी आप से अर्ज करूँ कि जो आप का बड़ोदा का कालेज है उस कालेज की स्थिति को हमें ऊँचा करना चाहिए। यदि अपने देश में एक अच्छा कालेज हमें बनाना है तो उस के लिए हमें देखना है कि कितना खर्च लगता है और वह इस तरह का बनना चाहिए ताकि दूसरे लोग आकर उस को देखें। यह चीज वहाँ पर नहीं है, यह मुझे दुख के साथ कहना पड़ता है।

दूसरी बात — जितना टेकनिशियन स्टाफ है उसे हमें रिफ्रेशर कोर्स के लिए भी जगह देनी चाहिए।

इस के साथ ही मैं यह कहना चाहूँगा कि मंत्री महोदय हम को यहाँ किसी चीज का आश्वासन न दें और यदि आश्वासन देने हैं तो वह डपोरख वाला किस्सा न बने। हम चाहते हैं कि जो भी आश्वासन दें इस हाउस को उस पर अमल करें क्योंकि पहले मंत्रालय ने इस तरह

से कई दफा किया है और वह ठीक नहीं है। हाउस के सामने जो भी चीज रखी जाय वह ठीक तरह से रखी जाय।

अभी आप ने जो घाटे पर चलने वाली लाइनें थी उस पर अपनी राय और कमेटी की राय रखी है। मैं कहूँगा कि जो भी आप के एक्सटेंशन और कनवर्शन के प्रोग्राम हैं उन को आप 1970-71 के बजट में जरूर शामिल करने की कृपा करें। यदि नहीं करते हैं तो फिर इस रिपोर्ट की कोई कीमत नहीं रह जाती है। इस लिए उसे करना जरूरी है।

आप का जो कार्मिशियल स्टाफ है जिस स्टाफ की आज बहुत सी शिकायतें आप के रेलवेबोर्ड के पास जाती हैं, बहुत से मित्रों ने रेलवे बोर्ड के बारे में बहुत सी बातें कहीं, लेकिन बात असल में यह है कि जहाँ पर बहुत सा स्टाफ होता है उस में कुछ न कुछ कमजोरियाँ होती हैं, यह मैं मानने के लिए तैयार हूँ। लेकिन यह कहना कि यह बिलकुल निकम्में हैं, इस को मानने के लिए मैं तैयार नहीं हूँ। कुछ गलतियाँ होती हैं उस के लिए आप के स्टाफ की जिम्मेदारी, होती है।

दूसरी बात—जो आप सर्वे कर रहे हैं उस सर्वे में बाबा आदम के जमाने से विलासपुर-मंडला-डबलपुर की लाइन थी, उस लाइन को आज तक आप ने बनाने की कृपा नहीं की। उस का सर्वे हो चुका था, मिट्टी पड़ चुकी थी, लेकिन लड़ाई के बाद वह चीज खत्म हुई तो सचमुच उस की मिट्टी पलीद हो गई, यह बात ठीक है। तो उस को भी हाथ में लेकर बनाने की कृपा करें। साथ ही साथ वस्त्र को और द्रुग को भी रेलवे लाइन से जोड़ा जाय क्योंकि वह ऐमा एरिया है जहाँ पर आदिवासी भाई रहते हैं। सर्वे के साथ साथ आप को विलासपुर से खोनसरा और खोड़री से धनूपपुर की जो लाइन है उस का डवल्लिग करना था। उस को मालूम नहीं कि किन कारणों से आप के पाम ट्रैफिक नहीं है या क्या वजह है जिस से कि डबल नहीं किया। तो मेरा यह निवेदन

[श्री अ० सि० सहगल]

है कि इन दोनों लाइनों को आप डबल करें। डबल करने के बाद में जो स्पीड है वह बढ़ जायगी और जो अभी दिक्कत पढ़ती है वह दूर हो जायगी। रिपोर्ट में कहते हैं कि डीजेल लोकोमोटिव के लिए और एलैक्ट्रिक इंजन के लिए रुपया हम को देना चाहिए। ठीक है सप्लीमेंट्री ग्रांट के लिए रुपया मंजूर करने को हम तैयार हैं। लेकिन मैं आप से कहना चाहता हूँ कि जो उत्कल एक्सप्रेस आप ने चलाई है वह मथुरा से यहां तक पांच घंटे में पहुंचती है। यह क्या है? आप क्यों नहीं उत्कल एक्सप्रेस में डीजेल इंजन लगाते हैं और नौ दिन के वजाय चार दिन क्यों नहीं रखना चाहते? इतना ही कहने के बाद जो सप्लीमेंट्री डिमांड है उसका मैं समर्थन करता हूँ।

श्री न० प्र० यादव : (सीतामढ़ी) : सभापति जी, आप ने समय दिया उरा के लिए धन्यवाद। मैं अपने रेलवे मंत्री का ध्यान उत्तरी बिहार की ओर ले जाना चाहता हूँ। वर्षों से बार बार जब संसद की बैठक होती है और जो कुछ भी मैं बोलता हूँ क्या कारण है कि बोलने के बाद कोई विचार रखने के बाद उसे रद्दी की टोकरी में यह रख देते हैं? कोई उस में सुधार अभी तक नहीं हो सका है। हमारे पुनाचा साहब जब रेल मंत्री थे तो वह समस्तीपुर से दरभंगा होते हुए नरकटियागंज के लिए बड़ी लाइन करना चाहते थे और प्लानिंग कमीशन ने भी उस की स्वीकृति दे दी है कि समस्तीपुर नरकटियागंज तक वाया दरभंगा लाइन बड़ी लाइन होनी चाहिए। लेकिन हमारे डा० राम सुभग सिंह आए और उन्होंने कुछ अपने मित्रों के कहने पर फिर एक एन्ववायरी लगा दी। वह एन्ववायरी छः महीने से चल रही है कि बड़ी लाइन दरभंगा हो कर हो या मुजफ्फरपुर हो कर हो। इसी झगड़े में वह लाइन पड़ी हुई है। मेरा निवेदन है कि सुरक्षा की दृष्टि से भी समस्तीपुर से दरभंगा-नरकटियागंज तक यदि बड़ी लाइन बनेगी तो उत्तरी बिहार ही नहीं, उत्तरी भारतवर्ष के लोगों को इस से फायदा होगा।

उप मंत्री जी को मालूम होना चाहिए कि नेपाल के बोर्डर पर जहां से मैं आता हूँ वहां आज बोर्डर तक हमारे चाइनीज भाई आसानी से आते हैं। उप मंत्री जी को पता है लेकिन फिर भी एन्ववायरी में उस को रोके हुए हैं। इस लिए मेरा निवेदन है कि जितनी जल्दी हो सके समस्तीपुर दरभंगा से नरकटियागंज बड़ी लाइन की व्यवस्था होनी चाहिए।

इस के बाद मेरा निवेदन है कि आप समाजवाद की बात करते हैं लेकिन हमारी रेलवे की कंटीन वगैरह जो हैं, किसी एक आदमी के कहने पर... (व्यवधान)...

MR. CHAIRMAN : We are not discussing all subjects under the railways now. We are only discussing the Supplementary Demands for Grants.

श्री न० प्र० यादव : मुझे आपने समय दिया है, इस सेशन में बोलने का मुझे यह पहला ही मौका मिला है, इस लिये जो कुछ कहना है, आज ही कहूंगा।

नरकटियागंज से दरभंगा होते हुए पहलेजाघाट तक एक एक्सप्रेस गाड़ी होनी चाहिये। जितना समय दिल्ली से पटना जाने में लगता है उतना ही समय वहां पर करीब 100 मील की दूरी को तय करने में लगता है, पटना से नरकटियागंज वाया पहलेजाघाट जाने में करीब करीब 16 घंटे लगते हैं। इस लिये मेरा निवेदन है कि जितना जल्द हो सके नरकटियागंज से पहलेजाघाट वाया दरभंगा एक एक्सप्रेस गाड़ी होनी चाहिए।

मोतिहारी से मुजफ्फरपुर होते हुए आपने एक एक्सप्रेस गाड़ी दी है। लेकिन उधर उत्तरी बिहार में खास कर सीतामढ़ी, दरभंगा, समस्तीपुर के जो भाई हैं, उन के ऊपर आपने कोई ध्यान नहीं दिया। इस लिये निवेदन है नरकटियागंज से दरभंगा समस्तीपुर होते हुए पहलेजाघाट तक एक एक्सप्रेस गाड़ी होनी चाहिए।

सीतामढ़ी रेलवे स्टेशन पर चार महीने पहले एक आदमी रेलवे लाइन पार कर रहा था लेकिन उन का पैर कट गया। वहां पर कोई ओवर-ब्रिज नहीं है, मैं चाहता हूँ कि वहां पर जल्द से जल्द एक ओवर-ब्रिज बनाया जाये।

**MR. CHAIRMAN :** This is not a general debate on railways. The hon. Member may resume his seat. Shri Kiruttinan. I have already been very lenient to the Hon. Member because he said that he was speaking for the first time during this session. Now, he should resume his seat.

**SHRI RANDHIR SINGH (Roh-tak) :** Please give him one minute to conclude.

**श्री न० प्र० यादव :** सभापति जी, मुझे तीन मिनट और दे दीजिये। ये लोग कुछ नहीं करते हैं, इस लिये इन को सुनाने तो दीजिये।

संसद सदस्यों की ओर से कोई भी कम्प्लेंट इन के पास जाती है, उसके लिये एक खास दफ्तर होना चाहिये। आज जो व्यवस्था है, उस में यदि हम कोई कम्प्लेंट भेजते हैं तो क्लर्क की तरफ से उत्तर आ जाता है कि आपका पत्र मिला, आगे से आपको कोई भ्रमुविधा नहीं होगी हम इस पर विचार करेंगे। मेरा निवेदन यह है कि एम० पी० ज० की तरफ से जो भी पत्र जाये, वह डायरेक्ट मंत्री महोदय के पास जाये और जितना जल्दी हो सके उस कम्प्लेंट का मुधारने के लिये काम किया जाना चाहिये।

मैं अपने मंत्री जी का ध्यान पहलेजाघाट पर जो स्टीमर है, उस की तरफ दिलाना चाहता हूँ। उस स्टीमर में जो रेलवे कैंटीन है, उस में मक्खन के बदले डालडा लगा कर टोस्ट दिये जाते हैं। कितनी बार इन लोगों को कहा गया है, लेकिन इन के जो अधिकारी हैं, वे वहाँ मिले हुए हैं और अभी तक इस पर कोई कार्यवाही नहीं हुई।

मुजफ्फरपुर में जो कैंटीन है, उस को गोरखपुर वाले चला रहे हैं। वहाँ उत्तम खाना नहीं दिया जाता है और घी के बदले डालडा डालते हैं। इस तरफ ध्यान दिया जाना चाहिये।

आपने जो समय दिया है, उस के लिये आपको धन्यवाद देता हूँ। जो भी बातें मैंने यहाँ पर रखी हैं, मैं चाहता हूँ कि उन में जल्द से जल्द सुधार किया जाये।

**\*SHRI T. KIRUTTINAN (Siva Ganja) :** Mr. Chairman, Sir, the hon. Deputy Minister of Railways has presented before this House today the Supplementary Demands for Grants and I am very happy that I have been given an opportunity to speak on them.

There is a saying in English that men may come and men may go but I will go on for ever. Similarly, Ministers may come and Ministers may go, but it will be the civil services which will rule. The Ministers of Railways change frequently, but the Railway Administration continues to function unchanged. Whatever assurances have been given by the former Ministers to this House, the Minister in office and the Administration should implement them; that is my humble request.

So far as Tamil Nadu is concerned, many of our demands have not yet been accepted; many of our requests have not yet been acceded to. They remain pending with the Railway Administration. In the Supplementary Demands I do not deny that some amount has been allocated for conducting surveys. But I would have been happier if more money had been allocated for this purpose after considering the demands of Tamil Nadu. The demand of Tamil Nadu for connecting Tirunelveli and Kanya Kumari by a railway line has

\*The original speech was delivered in Tamil

[Shri T. Kiruttinan]

been with the Railway Administration for many years now and it has not yet been looked into. At the time of Nagercoil elections last year, an order was issued for conducting a survey. I am sorry to say that that order has remained on paper only. From time to time Administration says that survey is being conducted; but in no tangible progress has yet been made. I would like to bring this to the notice of the hon. Minister and I hope that he will take steps to implement this project immediately.

The Tuticorin harbour project is being implemented at a fast pace. If this project is to become profitable in its working the Central Government in the Ministry of Transport and in the Ministry of Railways should extend their wholehearted cooperation. At present Tuticorin is connected by only one railway line. Trivandrum and Tuticorin should be connected by a railway line via Kanya Kumari at an early date. I request the hon. Deputy Minister to take steps for finalising a scheme in this regard. There should also be another scheme drawn up for connecting Tuticorin and Ramanathapuram.

In Tanjore district there is a railway line up to Aranthangi. Adjacent to this area is my constituency in Ramanathapuram district. There are two other full-fledged Taluk; Mudukalathur and Thiruvadani, in which the people have not yet seen the railway line. Aranthangi should be connected with Thondi by a railway line and then extended upto Manamadurai which should be further connected with Tuticorin.

Though it may not be relevant for me to raise some issues here, I would like to refer to one or two important issues. The hon. Member, Shri Saigal, who preceded me referred to the propo-

sal of the Railway Board to reduce the number of commercial clerks on the ground that the income of the railways has declined. I humbly request that this proposal should be dropped immediately. At the time when the Railway Board is taking many steps to augment its income it would not be right and proper to reduce the number of commercial clerks.

In the Southern Railway and also in the South-Central Railway two years ago the Firemen started a struggle for better conditions of work, and in consequence, many of them were removed and suspended from service. We met the former State Minister of Railways, Shri Parimal Ghosh, in this regard and pleaded with him that they should be reinstated. He was good enough to assure that they would be reinstated at an early date. I am sorry to say that neither they have been taken back into service nor their demands have been met. I would request the hon. Deputy Minister to take immediate steps in the matter of reinstating those Firemen.

Only two days before, in Madurai, some Drivers have been promoted. I would like to point out that some of them were unfit for any such promotion and had committed serious offences. Consequently, Drivers with long years of service to their credit and much senior to them have suffered. I brought this anomaly to the notice of the hon. Minister of Railways, Shri P. Govinda Menon only yesterday. I take this opportunity to reiterate that justice should be done to these deserving people.

I conclude my speech by thanking you for the opportunity given to me to say a few words on the Supplementary Demands.

SHRIMATI ILA PALCHOUDHURI (Krishnagar) : I am thankful to you for giving me this opportunity.

I would first like to bring to the notice of the Minister Demand No. 2. Demand No. 2 pertains to "Surveys." The survey on the line between Krishnagar and Swarupganj Ghat has been made many times, it has been gone into and looked into for many years. There has been this light railway there which we are told is not commercially very profitable, but it has been said over and over again that if it is made into a broad gauge Section, it will be profitable. I hope, that hon. Minister will go into this question. A committee has also met over this, I do not know what their recommendation is ; we have not been told anything about it. I hope, the line from Krishnagar to Swarupganj Ghat will be made into a broad gauge section. Then, the traffic will be justified. Just across the river is Naba dwipdham; lakhs of people go many times during the year for pilgrimage, and I am sure that once the line is made into a broad gauge line, it will justify its existence.

Demands No. 15 deals with appropriation of a certain sum to enable diesel engines and other coaches to be made. If this Demand is going to be granted—and we are here to support this Demand—I would make this request. Every time we ask for an accelerated train from Nabadwip to Calcutta and from Calcutta to Nabadwip we are told, 'Let there be diesel engines and it will be done'. I hope that some of these diesel engines that are going to be manufactured now with the extra appropriation of funds will be used on this line, so that people can go from Nabadwip to Calcutta and from Calcutta to Nabadwip within a reasonable time. In fact, there are many passengers who go and come back daily.

Thirdly, I would like to put this point to the hon. Minister. My hon. friend on the Opposite has also remarked that there are Maistries in the railway staff who are really very efficient. There is the supervisory staff and there is also the cadre of Maistries. I have talked to these maistries and they have told me that they want to go into a higher cadre. Maistries do the supervisory work and they are the people who bring to function and create the various complicated designs that are put to them on paper. They really deserve this promotion. They have represented their case. They had come to the Minister of State and he had given them a patient hearing. There has been a lot of correspondence. I do not know what is the result. I hope that they will get the promotion.

I would also like to say that the return ticket system should be re-introduced.

Lastly I would like to put to the Minister that the food available near the Third Class Compartment should be made available to the Third Class passengers. We have given suggestions in the Committee. We are told that this is being done, but when we go near the Third Class Compartments, we see that there is an obsolete ricket and that the poor Third Class passengers cannot get food in *that* and there are not enough bearers to serve them. I hope, the Minister will look into this and see that the Third Class passengers get food. If a Third Class passenger cannot get sleeping accommodation from Howrah to Delhi and Delhi to Howrah, let him at least be served with some food.

About food, I have one thing to say in favour of the Ministry and that is, it is written on the menu that the food is cooked in Dalda. But there is one

[Shrimati Ila Palchoudhuri]

thing that I want to point out is that if anybody wishes to have the food cooked in ghee and is prepared to pay the extra for it, he should be in a position to order and get it.

MR. CHAIRMAN : Mr. Nath Pai may move his Cut Motion.

SHRI NATH PAI (Rajapur) : I beg to move :

“That the demand for a supplementary grant of a sum not exceeding Rs. 1,000 in respect of miscellaneous expenditure be reduced by Rs. 100.”

[Failure to provide funds for the construction of a railway line from Bombay to Mangalore with a view to foster economic development of west coast region (54)].

श्री यशपाल सिंह : मैंने मूव कर दिया है। मेरी अर्ज यह है कि हमारे गुरु श्री नाथ पाई को ज्यादा समय दिया जाये। मैं तो दो मिनट में ही खत्म करना चाहता हूँ।

श्री कामेश्वर सिंह (खगारया) : एस० एस० पी० से कोई नहीं बोला है।

श्री शिव चरण लाल (फिरोजाबाद) : वी० के० डी० से भी कोई नहीं बोला है।

MR. CHAIRMAN : There are many other Groups whose spokesmen have yet to speak. The Swatantra has not spoken, the CPM has not spoken, the PSP has not spoken; it is not that only the SSP has not spoken. Some hon. members expressed their desire to be accommodated, today because there are some special difficulties for them in being present tomorrow. I hope, in such a debate, the members will not object to this. That is why I called Mr. Yashpal Singh.

श्री कामेश्वर सिंह : क्या हमको कल बोलना है ? आप इस पर समय बढ़ाइये।

MR. CHAIRMAN : Tomorrow he will definitely get the time. There is enough time left. Two hours are allotted for this. There is enough time for Mr. Kameshwar Singh.

श्री यशपाल सिंह (देहरादून) : देहरादून जिला इस देश का बहुत महत्वपूर्ण जिला है। वह एक वार्डर डिस्ट्रिक्ट है—चाहे उसको आखिरी समझ लें या पहला समझ लें। उस स्टेशन को इस तरह से इग्नोर करना उचित नहीं है एक दिन एक गुड्स ट्रेन सीधे स्टेशन मास्टर के कमरे में घुस गई जिससे तमाम नुकसान हुआ। मैं ने उसके ऊपर कालिग अटेंशन भी दिया लेकिन रेलवे मंत्रालय ने कोई बयान नहीं दिया। दूसरी बात यह है कि उस जगह पर सारे देश की ताकत लगी हुई है। फीज में लड़ने वाले 50 फीसदी जवान उस हिल एरिया से आते हैं लेकिन उस एरिया को नेग्लेक्ट किया गया। देहरादून से विकास नगर जाने वाली लाइन की चर्चा 12 साल से चल रही है। देहरादून से चुहुड़पुर लाइन की चर्चा का 12 सालों से जोर है लेकिन आज तक मिट्टी भी नहीं पड़ी है और न रेलवे मंत्रालय ने कोई तारीख ही दी है जबकि वह काम शुरू होगा। मेरी दख्तास्त है कि और सब कामों को रोक कर विकास नगर को जाने वाली रेलवे लाइन और देहरादून से चुहुड़पुर जाने वाली रेलवे लाइन, जिसके लिए आपने वायदा किया है, उसको फौरन शुरू कीजिए और एक साल के अन्दर उसको कम्प्लीट कीजिए।

• एक बात मुझे यह कहनी है कि आज के जमाने में नैरोंगेज का कोई महत्व नहीं है। दुनिया स्प्युटनिकस में उड़ रही है लेकिन हमारे यहां नैरोंगेज की रेलगाड़ी दस मील प्रति घंटा की रफ्तार से चलती है। सहारनपुर से शहादरा 105 मील का सफर है जिसको कवर करने में 10 घंटे लगते हैं। मैं 6 मील फी घंटा की रफ्तार से पैदल चलता हूँ और जब मैं अपने घोड़े पर चलता हूँ तो 22 मील की रफ्तार से चलता हूँ। लेकिन जिस रेलवे के

ऊपर आप करोड़ों रुपया खर्च करते हैं वह 9 मील या 10 मील की रफ्तार से चलती है। इसलिए मेरी दरखास्त है कि नैरोगेज को समाप्त करके ब्राड गेज को रखा जाये। शामली, जलालाबाद, शड़ौत और वागतप की जनता के जीवन और समय के साथ क्यों खिलवाड़ किया जा रहा है। उस प्राइवेट कन्सर्न को नेशनलाइज करके आप समाप्त कर दीजिए। जब बैंक नेशनलाइज हो चुकी हैं, जमीनें नेशनलाइज हो चुकी हैं तब फिर एस० एस० लाइट रेलवेज को क्यों न नेशनलाइज किया जाये। उसको खत्म करके आप वहां ब्राड गेज कायम कीजिए।

एक बात मुझे यह कहनी है कि हमारे यहां एक भी मैनड क्रासिंग नहीं है, सभी अनमैन्ड क्रासिंग हैं। श्री गयूर अली खां के एम० पी० के चुनाव में हमारे तीन आदमी इसलिए कट गए क्योंकि अनमैन्ड क्रासिंग थी। लेकिन इस बात को कोई भी सुनने वाला नहीं है। रेलवे मंत्रालय करोड़ों रुपया इक्कट्ठा करता है लेकिन हिन्दुस्तान के अन्दर 18 हजार अनमैन्ड क्रासिंग हैं जहां पर कोई भी आदमी नहीं रहता है।

इसके अलावा एक जो हमारी रेलवे लाइन ग्वालियर से भिड तक है वह नैरो-गेज है उसको ब्राड गेज किया जाये और-उसको इटावा से मिलाया जाये। आज के जमाने में कोई कारण नहीं है कि जो रेलवे 15-15 मील से चल रही है उनको रखा जाये।

एक बात मैं टिकट चेकर्स के सम्बन्ध में कहना चाहता हूँ कि उनको रनिंग स्टाफ में लिया जाये। जब वे ड्राइवर के साथ चलते हैं, गार्ड के साथ चलते हैं तो फिर उनको रनिंग स्टाफ में क्यों नहीं लिया जाता है? चतुर्वेदी साहब करोड़ों रुपया मांगें, हम देने के लिए तैयार हैं। वे दिनरात निष्काम सेवा करते हैं लेकिन यह क्या मतलब हुआ कि छोटे से कर्मचारी को रोका जाये कि वह डायरेक्ट एप्रोच नहीं कर सकता है। जिस अफसर की शिकायत करने वह आता है वह अफसर उस को तंग कर रहा है, वह उस के

हकूक को छीनने के लिये उस को तंग कर रहा है, वह कैसे उस को इजाजत देगा कि वह रेलवे बोर्ड के चेयरमैन से जा कर मिले, वह श्री चतुर्वेदी के पास जाये या रेलवे मिनिस्टर के पास जा कर मिले? डायरेक्ट एप्रोच न होने का कानून अंग्रेज का बनाया हुआ है, आज हिन्दुस्तान आजाद है। हर एक को हक होना चाहिये कि वह अपने बड़े अफसर के पास जा कर सीधे बात कर सके।

एक चीज मैं और कहना चाहूंगा। आज कल जो ओवर-टाइम अलाउंस है उस को बन्द किया जाये। जो ड्राइवर गाड़ी को लेट लाता है उस को स्पेशल टी० ए० दिया जाता है बजाय इस के जो, आज ऐसा करे उस के ऊपर जुर्माना होना चाहिये उस के करेक्टर रोल में बड एंट्री होनी चाहिये। आज बिल्कुल इस का उल्टा किया जाता है। आज जो जितनी लेट गाड़ी लाता है उतना ही ज्यादा भत्ता उस को दिया जाता है। यह हमारी डिसिप्लिन के खिलाफ है और हमारी कोम की तरक्की के खिलाफ है। जिस तरह में जापान में कोइ ट्रेन 155 मील फी घंटे की रफ्तार से नहीं चलती है उमी तरह से हिन्दुस्तान में यह कानून बनाया जाय कि गाड़ी धीमी रफ्तार में न चले, तेज चला करे।

MR. CHAIRMAN: We will continue this discussion tomorrow.

15.32 hrs.

COMMITTEE ON PRIVATE MEMBERS' BILLS AND RESOLUTIONS

FIFTY-SIXTH REPORT

SHRI TRIDIB KUMAR CHAUDHURI (Berhampore): I beg to move:

"That this House do agree with the Fifty-sixth Report of the Committee on Private Members' Bills and Resolutions presented to the House on the 10th December, 1969."

MR. CHAIRMAN: The question is: "That this House do agree with the Fifty-sixth Report of the Committee on Private Members