

13.35 hours

## RAILWAY BUDGET, 1974-75 GENERAL DISCUSSION—Contd.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Now we resume discussion on the Railway Budget.

SHRI S. M. BANERJEE : (Kanpur) : Before that, I would like to make a submission. We are discussing the Railway Budget, Shri Qureshi is here. You might have read today's papers that all the passenger trains and goods trains have been subjected to long delays because of the work-to-rule agitation by the Guards.

I would request the Hon. Minister for Railways to make a statement on this and assure this House because he is making a sort of negotiation with the representatives as to what he proposes to do for ending this agitation.

THE MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI K RAGHU RAMAIAH) : May I make a submission before the debate is resumed? Out of the time allotted for discussion, only three hours and twenty minutes remain. I had a word with the leaders of the Opposition and there is a consensus that the Railway Minister may be allowed to reply tomorrow and that the whole of today's time upto six may be given to Members as there are large number of them who want to speak.

SHRI DINFN BHATTACHARYYA (Serampore) : Is there anything happening in Bihar? Where is Shri Mishra?

SHRI K. RAGHU RAMAIAH : He is very much here.

MR. DEPUTY-SPEAKER : I think the House is happy to have a little extension. Now, let Shri Jagannath Mishra continue his speech.

श्री जगन्नाथ मिश्र (मधुबनी) : उपाध्यक्ष महोदय मैं उन दिन कह रहा था कि हिन्दुस्तान में रेलवे का प्रथम प्रचलन अंग्रेजों के शासनकाल में हुआ किन्तु उनका ऐसा करने का मकसद यह नहीं था जो आज हमारी सरकार का है। उन्हें सिर्फ अपनी

प्रशासनिक सुविधा के मतलब था, उन्हें व्यवस्थापि बढ़ाने से ताल्लुक था, इसीलिए इसका पूर्ण विकास नहीं हो सका। किन्तु अन्तर्देशी विप्लव पर स्वतन्त्र भारत की सरकार ने अत्यधिक विचार में रेलों के महाविक होने की इस दृष्टिका को समझा, कलतः 1951 में जहाँ साल की दुलाई 1 3 करोड़ टन थी, 1973 में वह 20 करोड़ टन तक पहुँच गई। इसी तरह यात्री यातायात भी दुगुना हो गया। ऐसे ही समय में श्री मिश्र जी का रेल मंत्री की हैमियत से आना हुआ, उन्होंने इन सारी चीजों पर बड़ी गम्भीरता से विचार किया और वे सर्वप्रथम और प्रमुख परिवर्तन रेलों के विकास में य. नये की नई रेलवे लाइनों के निर्माण में जो पुराना नियम था, उसको उन्होंने अत्यावहारिक कारर दिया और उसके स्थान पर एक नया नियम चालू किया—पुराना नियम था कि पिछड़े क्षेत्रों में भी नई रेलवे लाइनें तभी बन सकती हैं जब कि वे आर्थिक दृष्टिकोण से घाटापूर्ण न हों। मिश्र जी न झलान दिया कि विकास के नाम पर अविकसित क्षेत्रों में घाटा बरदाश्त करने भी नई रेलवे लाइनों का निर्माण किया जा सकता है। इस बार भी बजट मदन में पेश करते हुए उन्होंने पूर्व में जैसा गमान किया था उसे केवल ऐलान करके नहीं छोड़ दिया बल्कि हम दिशा में कारगर प्रथम कदम भी उठाया है। इसका भी जब मैं देखता हूँ तो मुझे कहना पड़ता है कि ऐसा लगता है कि मंत्री महोदय में निर्णयात्मक शक्ति है और साथ ही लोक हित की तरफ उनकी मजबूत दृष्टि है।

सर्व प्रथम उन्होंने जो कहा है उसकी मैं सक्षेप में चर्चा करना चाहता हूँ। देश में और आस कर हमारे यहाँ कोसी से 1936 में लाइन खसल हा गई थी। आज तक उसका जीर्णोद्धार नहीं हुआ और न ही उसकी चर्चा की गई। श्री मिश्र न इतनी छुपा की है कि देश में जो आवश्यक रेलवे लाइनें हैं, जो खसल हो गई थी, उनके पुनर्निर्माण का उन्होंने भीगणेश किया है। इनमें छितीनी बगहा लाइन है, सरायबद प्रतापगज लाइन है फारकीमगंज गोलापा पानीपत लाइन है। ये जो पुरानी रेलवे लाइनें थी इनके जीर्णोद्धार के काम

को श्च में निवा गया है। इसके अलावा छोटी लाइनों में से कुछ को जहाँ आवश्यक समझा गया है वही लाइनों में परिवर्तित करने का उन्होंने निर्णय लिया है। उनमें कुछ ये हैं :

न्यू बॉम्बई गाव-मोहाटी ब्रड गेटर मर्चरला नाइन, समस्तीपुर से दरभंगा।

इसके साथ ही जैसे मैं पहले चर्चा कर चुका हूँ उसकी पुष्टि से मैं कहना चाहता हूँ कि नई रेलवे लाइनों के निर्माण के सम्बन्ध में भी उन्होंने अब तक जो निर्णय किया है उसमें से कुछ एक ये हैं।

उर्मनगर से कुमारघाट, रोहतास में भिवानी, झांझारपुर से लोदही, मकरी से हमनपुर, जाम्बापुरा से बानपानी।

इस तरह में उल्लेखित देश के एक छोटे में दूसरे छोर तक नई रेलवे लाइनों का विस्तार करने का प्रयास किया है। इससे स्पष्ट हो जाना है कि उन्हें रेलों का न्यायप्रयोगी बनाने की रेलों की दक्षिण मोर्चा को देने की कितनी चिन्ता है। ऐसा करने हुए उन्होंने खेरीयना का भी ध्यान नहीं किया है और जो भी निर्णय किए हैं और जो कुछ भी देने का विचार किया है मारे देश में प्रापामनेट ढग से देने का विचार किया है और इसमें लिए वे अवश्यमें ही धन्यवाद के पात्र हैं।

प्रतिपक्ष के माननीय सदस्यों ने श्रमिकों और प्रबन्धकों के सम्बन्धों की चर्चा उठाई है। मैं कहना चाहता हूँ कि यह विषय भी मंत्री महोदय के लिए कोई नया नहीं है। श्रमिकों से उनका सम्बन्ध बहुत पुराना है। वह श्रम मंत्री भी रह सके हैं और उस समय उन्होंने श्रमिकों के साथ जैसे सम्बन्ध स्थापित करने की बात भीची थी। रेल मंत्री की हैसियत से उसे उन्होंने कार्यरूप देने की कोशिश की है, उनका साहचर्य देने की वाशिश की है। इसके लिए उनको एक अच्छा अवसर मिला है। वह हमेशा कहते हैं कि श्रमिकों को कुछ हक होने है और वे अपनी भागे भी रख सकते हैं लेकिन वे समझयोग करने पर उनका न भाग, स्ट्राइक न करने और उन चीजों का सहारा

न ले जिनसे समाज को कष्ट पहुँचे। स्ट्राइक आदि का सहारा तभी निवा जा सकता है कि जब मजदूरों के मनी मार्ग अवरुद्ध हो जाएँ। श्रमिकों के प्रति उनके हृदय से कितनी सहानुभूति है, कितना स्नेह है, कितना उनका भला वह चाहते हैं यह इसी से पता चल जाता है कि यही प्रथम मंत्री हैं जिन्होंने मई दिवस पर श्रमिकों के नाम पर अपना यह उद्घोष किया था।

“हम लोग जो सरकार में हैं हम बाव के प्रति नयी प्रकार जागरूक हैं कि हमें इस दिशा में मायाम धागे बढ़ाना है ताकि मजदूर वर्ग अधिक पुनर्निर्माण के क्षेत्र में पूर्ण भागीदार के रूप में धाएँ धा सके। इसका साथ ही मैं इस बात पर भी जोर देना चाहूँगा कि समाज मजदूर वर्ग समस्त समाज के प्रति अपने उत्तरदायित्व का निर्वाह करे और विभिन्न क्षेत्रों में काम कर रही प्रतिक्रियावादी शक्तियों के प्रयासों का बेनार करके रहे।”

श्रीमन्, अभी तक हमारे देश में रेलवे मजदूर कमिश्नर केवल दो तीन स्थानों में ही था जैसे कलकत्ता, बम्बई, मद्रास इलाहाबाद। इसमें गरीब वर्ग के लोग बड़ा आकर इन्टरम्य देने और नौकरी पाने के अवसरों में बचिन रह जाता था यह उनके लिए सुविधाजनक नहीं था। मंत्री महोदय ने इन चीजों को देखा और निर्णय किया है कि हर एक स्टेट में एक एक कमीशन की स्थापना की जाए। इसी पृष्ठभूमि में वन वर्ष दो अक्टूबर को इन्होंने मुजफ्फरपुर में रेलवे मजदूर कमिशन की स्थापना की जिससे लोगों के मन में आशा और आकांक्षा की भावनाएँ जाग्रत हुईं।

अनुसूचित और अनुसूचित जनजातियों के लिए भी उनके हृदय में जो महानुभूति है वह अकथनीय है। उनका यह विश्वास है कि अब तक उन्हें नौकरी के उचित अवसर नहीं दिये जाने रह है और वे नौकरियों से बचिन रहें। इन्होंने नियमा में मशामन किया है और कहा है कि जो काम में अ-छा है, सुयोग्य है उनका उचित अवसर मिलने चाहिये। उन्होंने एतान किया है कि

[श्री धनराज मिश्र]

साधारण इन्टरव्यू के बाद उन लोगों को गीकरी देने के अवसर दिए जाए।

ये कुछ ऐसे प्रयास हैं जो बहुत ही महत्वपूर्ण हैं। लेकिन साथ-साथ मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि यह एक तथ्य है कि रेलवे समय पर नहीं चलती हैं। इसके जहाँ अनेकों कारण हो सकते हैं वहाँ एक कारण यह भी है जान करके मैं जहाँ से आता हूँ वामी एन० ई० रेलवे, पूर्वोत्तर रेलवे और जिसकी चर्चा मैं पहले भी कर चुका हूँ और अब भी करना चाहता हूँ कि प्राबादी को प्रायः प्राधार मानते हैं और उस याई स्टिक के मूलाधिक दम लाख की प्राबादी पर 162 किलोमीटर रेलवे होनी चाहिये। और इन प्राधार पर जहाँ 4,800 किलोमीटर लाइन चाहिये वहाँ वह 2,500 किलोमीटर है। दूराग प्वाइन्ट यह है कि पूर्वोत्तर रेलवे लाइन की जो गाड़ियाँ होती हैं उनमें छ में छोट कोचिड होती हैं जबकि अन्य गाड़ियों में 10-10 और 15-15 कोचिड होती हैं। यह स्वाभाविक है कि पैनेजस का लोड इससे ज्यादा रहेगा और भीड़ बढेगी अनियमितता बढ़ती जाएगी। वहा जो सुविधाये हैं उनको देने पर प्रापको ध्यान करना चाहिये और गाड़ियों का समय पर चलाने का प्रयास करना चाहिये। जो अनियमितताये हैं उन पर प्रापको नियन्त्रण करना चाहिये।

मैं अब कुछ सुझाव प्रापको देना चाहता हूँ। बड़े-बड़े प्लेटफार्मों पर भिन्न भिन्न प्रकार के नामाना की बिन्ने की प्रापने व्यवस्था की है लेकिन दबाइया की दुकान की कोई व्यवस्था नहीं की है। यदि प्राप यह सुविधा भी बढा प्रदान कर दें तो यात्रिया को बड़ी सुविधा होगी।

प्लेटफार्म टिकट की दर प्रापने बढाई है जो प्रव्यावहारिक और प्रलाभप्रय मुझे मानन पड़ती है। एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन तक का भाडा भी पचास पैसे नहीं होना। लोग प्रामानी में दूसरे स्टेशन की टिकट खरीद लेगे और गाड़ी के बने जाने पर प्राफर टिकट वापिस कर देंगे। या फिर वे प्लेटफार्म टिकट नहीं खरीवेंगे। इन तरह से रेलों को घाटा होगा। इन मास्ते मैं इसको प्रव्यावहारिक मानना हूँ।

नए बने वैरीन किटी और सुपरिटेन्डेंट का बस्तर पटना लाया गया था। अब मुझे मे प्राया है कि इसे वहाँ से हटा कर अन्धख से जाने की चर्चा चल रही है। ऐसी बात नहीं होनी चाहिये मैं चाहता हूँ कि मंत्री महोदय इस पर गौर करें।

बिहार में छ जोन की गाड़ियाँ चलती हैं। लेकिन बिहार से एक भी जोनल प्राफिस नहीं है। इसलिए एक जोनल प्राफिस की वहाँ स्थापना पर मैं प्राधा करता हूँ कि मंत्री महोदय नरानुभूतिपूर्वक विचार करेंगे।

मैं एक प्रावश्यक जान यह कहना चाहता हूँ कि फरक्का में रेलवे लाइन के बन जाने से स्टीमर सेवा बन्द हो गई है और वहाँ काम कर रहे करीब 500 कर्मचारी तीन बरस से बेकार पड़े हुए हैं। मेरा सुझाव है कि मुगेर में सरकारी स्टीमर सेवा का चाल करके उन लोगों का उभने लगाया जाये। अवर पटना में माल सेवा चालू की जाये तो इनसे विशेष प्राय प्राप्न की जा सकती है।

प्रासाम मेल में जो नमस्तीपुर-दिल्ली कोच नवना है उसमें वॉर्ड कण्डक्टर न होने की बजह से यात्रियों की जानामान बहुत प्रारंजन रहती है। मंत्री महोदय को इन बारे में उचित पग उठाना चाहिये।

जो डीलक्स गाड़ी पटना हाकर जाती है भोकामा में उन के रुकने की जान बहुत समय में चल रही है। इसी तक वह गाड़ी वहाँ नहीं रुकती है। मंत्री महोदय से अनुरोध है कि वह इन बारे में विचार करें।

राजेन्द्र पुल के नजदीक गया में स्नान करने व लिए समय-समय पर लाबो यात्री एकत्र होत हैं। इसलिए वहाँ एक स्टेसन बनाना जाना चाहिये, जहाँ सभी गाड़िया रुके। भिन्न-भिन्न संस्थाओं की और से मंत्री महोदय के समक्ष इन बारे में मांग रखी गई है, और इस सवन में भी यह मांग की गई है। प्रासा है कि मंत्री महोदय इन बारे में कृपा करेंगे।

सिन्धरी सहर एक व्यावसायिक स्थान है। वहा रेलवे स्टेशन है, लेकिन वह एक कुल-प्लेण्ड

रेलवे स्टेसन हो, मंत्री महोदय इस पर विचार करने की कृपा करें।

दीप में हास्ट की बात प्राज से नहीं, बल्कि बरखी से हो रही है। लेकिन वहां हास्ट नहीं बनाया गया है। मंत्री महोदय से करबड़ प्रार्थना है कि वह वहां हास्ट बनाने की व्यवस्था करे।

मंत्री महोदय से मेरा धारण है कि मुजफ्फरपुर-रक्सौल बाबा मोहिहारी की छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाये।

प्राज हिमाचल प्रदेश की स्थिति से परिचित है। वहां के प्राकृतिक मौसम का क्या कहना है। अपने देश और बाहर के लोग वहां जाने के लिए उत्सुक होने हैं, लेकिन वहां उचित रेल सुविधा नहीं है। इसलिए मेरा धारण है कि नगल और नलबाबा के बीच एक नई रेलवे लाइन बनाई जाये।

मे प्राज और मंत्री महोदय दोनों को धन्यवाद देता हू।

श्री अटल सिंहारी बाबन्धेयी (ग्वालियर) उपाध्यक्ष महोदय, इन बात से इन्कार नहीं किया जा सकता है कि हमारी रेलें गम्भीर आर्थिक संकट में डूबी हैं। इस संकट के अनेक कारण हैं। लेकिन सब में बड़ा कारण यह है कि रेल मंत्रालय और योजना आयोग में जैसा ताल-मेल होना चाहिये, वैसा ताल-मेल नहीं है। योजना आयोग रेलों को ऐसी क्षमता निर्मित करने के लिए प्रेरित करता है, जिसका उपयोग नहीं होता है। श्रीवर-कैपिटलाइजेशन और अन्डरयूटिलाइजेशन आफ कंसेलिटी, इन दो व्याधियों से रेलों की वित्तीय व्यवस्था संकट में है। इस विद्या में कुछ प्रयत्न आवश्यक हुए हैं, लेकिन अधिष्ठा के बारे में इस बात का सही आकलन किया जाना चाहिये कि रेलें कितना मात्र और कितने यात्री ढोयेंगी, और योजना आयोग तथा रेल मंत्रालय के बीच पूरा ताल-मेल होना चाहिये।

कभी-कभी मैं सोचता हू कि हमारी रेलें किसके लिए चलती हैं। क्या रेलें मंत्री महोदय के लिए जो किसी भी स्टेसन पर जब चाहे उतर सकते

हैं? या रेलें अफसरों के लिए, जो लैकड़ों लैकड़ रख सकते हैं? या राजधानी और वातातुकीतिंग ट्रेनों में यात्रा करने वालों के लिए? मेरा निवेदन है कि रेलों के लिए अगर कोई बहुत महत्वपूर्ण व्यक्ति है, तो वह तीसरे दर्जे का यात्री है। लेकिन प्राज कोई उसकी सुनने वाला नहीं है। अगर रेल मंत्री सचमुच में रेल व्यवस्था में कोई बुनियादी परिवर्तन करना चाहते हैं, तो वह परिवर्तन एक ही हो सकता है कि रेलों में दो दर्जे रहें—एक तो दिन में यात्रा करने वालों का, जो बैठ कर यात्रा करे और एक रात को यात्रा करने वालों का, जो सोकर यात्रा करे।

प्राज त्रितने टिकट जारी किये जाते हैं, अगर उसके अनुसार रेलों में स्थान देना शुरू कर दिया जाये तो रेलों का घाटा भी बढ़ेगा, और जो लोग दब-पिस कर मेडों की तरफ धर कर अपने गन्तव्य पर पहुंच जाते हैं, उनकी कठिनाई भी बढ़ेगी। लेकिन कभी हम किसी महत्वपूर्ण यात्री के तीसरे दर्जे के डिब्बे का दृश्य देखे। ससब-सदस्य होने के नाम में प्रथम श्रेणी में चमने का अधिकारी हू, लेकिन बगल से बैठ कर रागट खाते हा जाते हैं।

प्राज कुछ दिन पूर्व हॉली से एक दिन पहले मैं बरेली जा रहा था। लोग छतों पर बैठ कर यात्रा कर रहे थे और पहले दर्जे के कारीदार में घुसे हुए थे। क्या हॉली के त्यौहार के अवसर पर यात्रियों के लिए, विशेषकर तीसरे दर्जे के यात्रियों के लिए, कोई विशेष व्यवस्था नहीं की जा सकती है? क्या पर्वों और त्यौहारों के लिए कुछ अलग से प्रबन्ध नहीं हो सकता है? क्षमा करे, स्थिति यह माने वाली है कि जब तीसरे दर्जे के यात्री पहले दर्जे के लोगों को क्षान्ति से बैठने नहीं देंगे। हमने लोगों की अपेक्षाएं इनकी जगाई हैं, और समाजवाद का मन्त्र इतना दोहराया है, अब जिन्हें जगह नहीं मिलती है, वे प्रथम श्रेणी के यात्रियों को देख कर कहते हैं कि यह कैसा समाजवाद है कि हम पावदान पर लटक कर जा रहे हैं और वे आगम से पहले दर्जे में बैठे हैं। मेरा निवेदन है कि मंत्री महोदय इस सबाल पर बुनियादी ढय से सोचने का प्रयत्न करे।

[श्री अटल बिहारी वाजपेयी]

क्या यह सम्भव नहीं है कि रात में यात्रा करने वाले सब यात्रियों को हम सोने की जगह दे सकें ? क्या यह सम्भव नहीं है कि दिन में यात्रा करने वालों का हम बठने की जगह दे सकें ? क्या यह सम्भव नहीं है कि जितने टिकट जारी किये जाते हैं, उतनी जगह हम दें, या जितनी जगह हो, हम उतने टिकट जारी करें ? मंत्री महोदय अनुमान लगाये कि इससे कितना घाटा होगा । मुझे ताज्जुब नहीं हुआ कि रेल यात्रियों में यह धान्दोलन चल पड़े कि हमें टिकट मिला है, ता हमें जगह भी मिलनी चाहिए, हम थोड़े की तरह भर कर नहीं जायेंगे । अगर ऐसा धान्दोलन धारम्भ हो गया, तो रेल मंत्री इसका क्या उत्तर देंगे ?

रेल यात्रा के नीचे हिस्से हैं । पहला इन्तजारी का है ।

श्री महम्मद जमीलुर्रहमान (किशनगंज) बड़ा मजा है इन्तजारी में ।

श्री अटल बिहारी वाजपेयी जब मजा लम्बा हो जाता है, तब जग बेमजा हो जाता है । गाड़ी नहीं आ रही है और यात्री इन्तजार कर रहे हैं । जब गाड़ी के आने की सूचना होती है ता दूसरा दौर शुरू हो जाता है और वह है बेकरारी का । इन्तजारी के बाद बेकरारी । लेकिन जब गाड़ी आ जाती है, ता फौजदारी शुरू हो जाती है ।

रेल मंत्री इनना तक इन्तजाम नहीं कर सके हैं कि यात्रियों को यह पता चल सके कि रेल में कण्ट्रोलर कहां मिलेगा, उसके बैठने की जगह तय नहीं है । उसका एक स्थान निश्चिन होना चाहिए । स्टेशन पर आते ही डिब्बे में से बिजली का एक सिग्नल निकल सकता है, जो यात्रियों को बताए कि कण्ट्रोलर कहा मिलेगा । क्या यह करना कोई बड़ी बात है ? लेकिन अभी तक हम पर ध्यान नहीं दिया गया है । लोग जगह को इन्हें के लिए भागते हैं । कभी-कभी कण्ट्रोलर गल्लि की निगा में निमग्न पाए जाते हैं । उन्हें जगाना एक कठिन समस्या होती है । यह छोटी सी बात यात्रियों की सुविधा को बढ़ा सकती है । लेकिन अभी तक इसका विचार नहीं किया गया है ।

कभी-कभी मुझे ताज्जुब होता है कि क्या रेल मंत्रालय मजबूत में यात्रियों की सुविधा देने के बारे में गम्भीर है । सुविधा केवल धनराशि की बढ़ती हुई सख्या से नहीं नापी जा सकती है । ऐसा भी हो सकता है कि धन अधिक खर्च हो लेकिन यात्रियों को सुविधा कम पहुँचे । हमने लिए मारे ढांचे को प्रेरित करना आवश्यक है । यह खेद का विषय है कि रेल मंत्री अभी तक यह नहीं कर सके हैं । अभी मुझसे पूर्व जो बकना बाल रहे थे उन्होंने कहा कि रेल मंत्री महोदय ने उद्घोष किया था प्रथम मई के पावन पर्व पर कि मजदूर प्रबंध में पूर्ण सहभागी होंगे । यह पूरा सहभागी होना क्या रेलवे बोर्ड में रेल मजदूर का प्रतिनिधित्व देने तब जायगा ? क्या रेल मजदूर को रेलवे बोर्ड में प्रतिनिधित्व नहीं दिया जा सकता ? क्या रेल मजदूर रेल के संचालन में सक्रिय योगदान देने के योग्य नहीं है ? क्या हम सबमें बड़े मार्गजतिक मस्थान में यह प्रयोग करने नहीं देख सकते ? आज तो रेल मजदूर और रेल बोर्ड के बीच में एक खाई है । वह खाई पट नहीं रही है । वह खाई बड़ रही है । हम खाई का पाटना आवश्यक है ।

इस बात की भी प्रशंसा की गई कि नये राबिस कमीशन बहुत जगह कायम कर दिए गए । मेरा यह कहना है कि यह पर्याप्त नहीं है । हमना समझा यह है कि कमीशन जिन लटको का जयन कर लेता है उन्हें नौकरी मिलन में पूर्व ही कमीशन उसी पद के लिए नये उम्मीदवारों को बुला लेना है । ऐसे कई मामलों में मामने आए हैं और न न रेल मंत्री को लिखा है । एक उम्मीदवार चुन लिया गया लेकिन उसे जगह नहीं दी गई और जिस पद के लिए उसे बुला था उसके लिए कमीशन ने दोबारा विज्ञापन कर दिया । नये उम्मीदवार बुला लिये और पुराने उम्मीदवार बट्टे खान में डाल दिए गए । जो पहले चुन लिया गया था वह रह गया । मैं समझता हूँ कि यह उनके साथ बड़ा अन्याय है । केवल कमीशन अलग-अलग स्थान पर नियुक्त कर देना यह कोई समस्या का हल नहीं है । इससे आने जाने में सुविधा मिल सकती है, कुछ कमीशन के मेम्बरों को नियुक्ति

सिच सकती है। लेकिन हमसे बुनियादी समस्या इस नहीं होगी।

एक बात में और रहना चाहना है। मनी उम्र 48 साल हो गई। लेकिन दिल्ली से झासी हाकर बम्बई जाने वाली गाड़िया में कोई वृद्धि नहीं हुई है। क्या बम्बई के लिए मारी गाड़िया परिष्कृत होकर ही जायगी? क्या रनवायम और बड़ीदा की लाइन ही रेल मन्त्रालय न देखी है। केवल दो ही गाड़िया है जा दिल्ली म झासी हाकर बम्बई जाती है। उनम भीड़ का कोई हिसाब नहीं है। चढना मुश्किल है। अगर चढ गए तो उतारना मुश्किल है। मैं समझना है कि इस दृष्टि में भी हम पर विचार करना चाहिए।

पुनः स्वालियर राज्य म एक छोटी लाइन चलनी थी मीने गेज। वह अभी भी स्वालियर में शिवपुरी तक जाती है। उसका मविष्य क्या है?

(**ब्यवहार**) अन्धकारमय है तो फिर तो उसक लिए लड़ना पडगा। आप उस बड़ो लाइन म बदल मकने है। उसे गुना तक जाड मकन है। बीना से गुना तक आप बरी लाइन न गए हैं इसका भी जोड सकत है। मारी कृपा केवल बिहार पर ही न्यौछावर नहीं हानी चात्रिये। मं कोई भाराप नहीं लगा रहा है। मैं अपने पिछड क्षेत्र की बकालन कर रहा है। अगर कृपा ना पूरा मागर बिहार म ही न्यौछावर शान वाला है तो उमकी सबे हमारे मध्य पदम म भी पठनी चाहिए विशेषकर स्वालियर वाले क्षेत्र म।

मैं फिर राज बाना मामला उठाना चाहता हूँ। मन्डल रेलवे के साथ हमारा रेलवे काबजान समटी पी बैठक हुई थी। उममें जनरल मैनेजर ने मान लिया था कि झासी तक उसे बढ़ाया जायगा। आज वह साढ़े दम बजे धारने पहुच जाती है। वहाँ इजन पडा रहना है, डिग्ने पडे रहन हैं। शाम को वहा से चलती है। मनी झासी के रूप म उस राज को धारना से झासी तक ल जाकर शाम तक वापस लाया जा सकना है।

**SHRI RAJA KULKARNI (Bombay—  
North-East):** Mr. Deputy-Speaker, Sir, the hon Railway Minister in his speech has

put the burden for the unsatisfactory performance of the railways during 1973-74 or some factors which include lack of discipline and deterioration in industrial relations I agree with him that discipline is on the decline Though he has dealt with the concept of industrial relations, he has not come to any satisfactory conclusion in his speech as to whether the deteriorating industrial relations is the cause of the present bad performance or whether it is the result of it According to me, the present state of affairs in labour relations is not the cause of the present bad performance but it is the result of the bad performance of the administration

At a time when not only workmen but even officers are organised and are resorting to agitations, before the Railway Minister reorients the whole industrial relations I wish he starts having a look right from the top of the administrative structure With the present structure of the Railway Board, with many of the top officers entertaining out dated notions on dealing with the people under him, there is no hope for us Whatever may be the method of electing a union with a broad base and strong support, if the management remains with obsolescent ideas in dealing with human relations, it is idle to expect any improvement in the situation This is a significant omission in the speech of the Railway Minister when he was dealing with labour relations

Another significant fact which needs reconsideration, on the industrial relations front is his personal opinion that he would like to introduce secret ballot for the purpose of electing a strong recognised union I do not know from where he got this idea There are so many Ministries under which there are many public undertakings But no Minister has come out with such a proposal Therefore, it is very surprising that he should come out with a specific proposal about the method of electing a recognised union by secret ballot This is a point which is being discussed at various levels Labour Ministry is yet to bring forward its new Industrial Relations

[Shri Raja Kulkarni]

Bill. Instead of falling in line with the established norms of electing recognised unions, the Railway Minister has come out with his personal opinion, which is a very dangerous thing. This departure which he has made might be extended to other sectors and while he is trying to solve one problem, he is inviting more troubles on the industrial relations front by the suggestion which he has made about secret ballot. I wish he takes the advice of the Labour Ministry instead of acting immediately on this suggestion.

Coming to the other aspects of the bad performance of the Railway Administration, I want to deal with the suburban traffic in Bombay. This is a point to which I must draw his urgent attention and specially of the railway administration.

14 hrs.

There are two railway terminus, the Western Railway and the Central Railway. The Bombay revenues from these Railways is the highest so far as the suburban traffic earnings are concerned. The hon. Minister has said that every year, the Bombay suburban traffic increases at least by 6 per cent per passenger km. If that is the rate of growth of suburban traffic in Bombay, I do not know what kind of urgent effective measures have been taken by the railway administration to remove over-crowding in suburban trains. No effective measures have been taken in this regard.

In fact, there is an allegation by all cross-sections of the citizens of Bombay that the railway administration has been unresponsive and even hostile to any suggestions made by various associations, by various experts, non-official and others, I am told that the Railway Convention Committee, recently, in a report submitted in 1973, has recommended a scheme known as the 'Rapid Rail Transit System' for the Western Railway section for Bombay suburbs. We do not know why the railway administration has rejected the scheme specially when the Metropolitan Railway Project Transport authorities have strongly recommended it.

It has got all-India significance also. It is in the interest of everybody, the commuters, lakhs and lakhs of people, who everyday travel by suburban trains. It is in the interest of the railway administration also. It might not be in the interest of some top officers of the Railways. We would like to know what are their objections for accepting the proposal of the "Rapid Rail Transit System". I would appeal to the hon. Minister to consider sympathetically this scheme which is without any additional capital cost and without changing the existing technical *modus operandi* of the railway system. It has been submitted after a long survey and also a study by experts. This scheme will give relief to the Bombay commuters to save their time by about 30 per cent. Then, overcrowding will be reduced and more trains will be available. The time that is taken from Karjat-Kasara to Bombay V.T. will be cut by 30 per cent. This scheme has the full support of all the citizens of Bombay. We do not know why the railway administration has rejected it. This is an insult to the citizens of Bombay. The hon. Railway Minister should take the citizens of Bombay into confidence with regard to the scheme submitted to the railway administration.

There are also other problems of the Bombay suburban traffic. The main problem is that we want more trains, fast trains and shuttle trains to be introduced. These problems of Bombay suburban people have been consistently neglected during the last so many years. During the last two year, the Central Railways have not added even one single additional train on the Central Railway suburban section, specially from Thana-Kalyan and Karjat-Kasara when there is an increase of more than 15 to 20 per cent in traffic. Recently, 15 associations of passengers met together and submitted their recommendations. They made very good recommendations. I would like that the Minister calls upon the Zonal Managers of the Central Railway to implement the recommendations

that have been made by this Conference of all the 15 passengers' Associations in January last. Recommendations should be implemented and relief should be given to the commuters. They have recommended that immediately shuttle services should be started. An old concept of the Railways is coming in the way, namely, there should be one terminus. Now the time has come when there should be more mid-terminuses, *i.e.*, at Dadar, Borivilly, Thana and Dombivilly—and more trains should be started, without local mid-terminuses. I would like that the officers of the Railways give up their old concepts and come to the rescue of the Bombay commuters, otherwise, the Railways will always be the target of attack by the Bombay commuters and all blame would then be put on the commuters.

There is also another recommendation. Overcrowding on Sundays. During the last six or seven years, overcrowding has increased so much that there was no necessity for the Railways to cut down the number of locals on Sundays. For Sundays there is a separate time-table indicating reduced number of locals. There is no necessity for this. In fact, more trains are necessary. More industries have come up in the suburbs. Weekly holidays are staggered and many factories work on Sundays. Therefore, there is overcrowding on Sundays also. This overcrowding is there in the all seven days of the week. I, therefore, demand that the separate time-table reducing the number of trains for Sundays should be done away with, and the time-table which is there for six days of the week should hold valid for Sundays also. There should not be separate time-table for Sundays.

The Dombivilly Passengers' Association has submitted a representation. There was a Committee appointed by the predecessor of Shri L. N. Mishra—Shri T. A. Pai. I was a member of this Committee. That Committee submitted its report. We had given certain recommendation. They were unanimous recommendations. Some minor recommendations were implemented, but

the major recommendations have not been implemented. I would request the hon. Minister to call for the report of that Committee and implement its major recommendations also. There is a need to start Dombivilly local.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Please try to conclude.

SHRI RAJA KULKARNI : I will finish in two minutes. Railways occupy a very vital part in the life of the people of Bombay. So far as industries are concerned, we have pointed out the shortage of wagons for movement of raw materials. Wages are not made available to a chemical concern Chemco Supply Corporation, which is an export-oriented concern. It is exporting to Middle East countries . . .

MR. DEPUTY-SPEAKER : About this you can write to the Minister directly. This House should not be utilised for pleading the case of any individual concern or any individual person. This is not right. Please do not do that. You may write to the Minister directly about it.

SHRI RAJA KULKARNI : This is not a single instance. There are many companies having this problem. I want to draw the attention of the Minister to the fact that in Bombay here are a number of export-oriented industrial concerns whose raw materials are not reaching the factory point, because to bring the raw material from the interior no wagons are supplied. Export orders are being cancelled. There is no coordination between the other employing Ministries and the Railway Ministry. I have just cited one example; it is a very glaring example.

Now, I will deal only one point and that is about the Railway employees themselves.

There are refugees in Bombay. They are railway employees. They are staying in the Kurla yard. They came in 1947. Now, all the refugees in the country have been given the occupancy transfer ownership rights wherever they stayed in the whole coun-

[Shri Raj Kulkarni]  
try. But the 1000 railway employees have been serving in the railway for the last 25 years, either in the Western Railways or in the Central Railway. They have been demanding during the last three years that the land and barracks in the Railway yard at Kuria where they have been staying, should be transferred in their name as has been the policy with regard to rehabilitation of refugees everywhere. Now, we do not know why the railway administration has been unresponsive to the general policy of rehabilitation of refugees.

With these words, I hope that all the problems of Bombay suburban traffic and the employees will be looked into.

SHRI SURENDRA MOHANTY (Kendrapara) : Whenever I have participated in a debate on the Railway Budget, invariably, I have dwelt upon the make-believiness of its projections. Invariably, the expenditure are under-estimated and earning potentials are exaggerated, which gives a completely distorted picture of the railway finances.

The 1973-74 Budget was no exception to this general rule. In this Budget a surplus of Rs. 25 crores had been anticipated which had now been converted into a deficit of Rs. 128 crores—93 crores on revenue account and Rs. 35 crores on expenditure. The debt to the general revenue has risen to Rs. 208 crores in spite of the anticipated Rs. 111 crores. Against this dismal background of the general stagnation of the economy and increasing staff indiscipline these aberrations could perhaps be explained away. But, that does not absolve the Railway Ministry from giving a wrong and distorted impression of the Railway finances. My first submission to the Railway Minister would, therefore, be that in future he should present a correct picture of the railway finances and not to dole out this kind of fictitious projections which ultimately prove to be unreal.

The primary weakness of the 1974-75 Budget is the hopelessly optimistic projection of the traffic growth. Sri Mishra ex-

pects an increase in the originating goods traffic at 25 million tonnes rising to a level of 270 million tonnes. But a close reading of the pre-Budget Economic Survey would certainly not justify the projected increase in the goods traffic of the order envisaged. Therefore, the House will be entitled to know wherefrom Sri Mishra draws this kind of optimism and how that optimism is going to be sustained and proved through actual experience. Similarly, there is going to be not let-up in Staff indiscipline. Only yesterday we have read that the Railway Guards have gone on strike...

SHRI RAMAVATAR SHASTRI (Patna) : Not strike, work-to-rule.

SHRI SURENDRA MOHANTY : Work-to-rule and strike—the difference is very thin. It causes serious dislocation to the transport of essential traffic. On the expenditure side also the staff costs are bound to increase and exceed the Railway budgetary figures.

In this situation the Railway Budget, as presented to the House, is as unrealistic as it could be.

It would be no exaggeration to say that the Indian railway is the sickest man of Indian economy notwithstanding the opulence and affluence of the Railway Minister.

Since the time at disposal is very short, I would now dwell upon certain burning problems of Orissa in regard to the Railways.

Orissa fares very unfavourably in the matter of Railway communication compared with other States of the Union. The State has at present approximately 2000 km of railway lines which works out to about 13 K.m. for every 1000 sq. k.m. or as against the national average of 18.4 k.m. Similarly for every 1 lakh population there are only 8.6 k.m. of railways in Orissa whereas the all-India average is 11.39. As a matter of fact nothing has been done during all these

years to correct this imbalance as it has been done in other States. Even now the State has no daily direct communication with many important areas inside the State and with Delhi. There is no daily direct trains from Bhubaneswar to Roukela and Bhubaneswar to Delhi. In this context the proposal should be considered to run the Utkal Express daily from Puri to Delhi and shorten its running hours.

In the matter of construction of new railway lines Orissa has been meted out a raw deal. My thanks are due to the Railway Minister for taking up at long last the construction of Banspani-Jakhapura railway. But the State Govt had also insisted on the Balbul-Koravalu and Talcher-Bimalagarh railway for the exploitation of the rich mineral deposits of the State. The construction of the Cuttack-Paradeep line which has since been completed will not be of much help in that transportation of iron ore from Daitari unless the line is extended from Jakhapura to Daitari. I would request the Railway Minister to extend it from Jakhapura to Daitari.

Though in the Railway Budget improvement to branch railway lines in other States have been undertaken the branch railway lines of Orissa have been most unceremoniously coldshouldered.

There are two branch railway lines in the State—Naupara-Gunapur (90 K.M.) and Rupsa-Talbandha (114 K.M.). In 1959 the Government of India had set up a Committee to make a study of uneconomic branch lines and had suggested ways and means of improving the working of these lines so as to make them economically viable. The State Govt had urged before the Committee to convert these lines to Broad lines and to extend Naupara-Gunapur line to Rayagada and Rupsa-Talbandha to Rairangpur. Though the committee had recommended that the track and rolling stock on the Naupara-Gunapur section should be rehabilitated so that trains could run at a maximum speed of 50 K.M. per hour nothing has been done in the matter.

As to its extension upto Rayagada, the Committee had suggested that the proposition might be examined by the Railways if the agency concerned with the development of the tribal areas was prepared to give necessary financial assistance. I would urge upon the Railway Minister to explore this aspect of the matter and take steps for the extension of the line upto Rayagada which is predominantly a tribal area. With all the ostentatious sympathy of the Ruling Party for development of tribal areas I am sure the Railway Minister will not hesitate to examine the matter afresh for extension of this railway line upto Rayagada.

Regarding Rupsa-Talbandha line the Committee had considered the potential traffic on this line and recommended the conversion of this branch line to broad gauge. Further more, it had recommended that the Bangiriposi-Talbandha section which has been closed should be reopened for traffic. But to our utter regret we do not find any indication in this budget on the implementation of those recommendations.

The DBK railway line connects Bailadila with Kotabalasa. This Railway line passes through the important towns of Koraput District. Though the line was commissioned long back it has not yet been opened to commercial goods and passenger traffic on the ground that the line has been constructed only for iron ore traffic from Kiraondol to Vijayanagaram. This is a unique instance of a Railway line denying service to the local people and the industrialisation of the backward area of a State. It may be recalled that Koraput is the biggest district in India and has immense industrial potential. After much persuasion and offer of big incentives the State Government had been able to lure few large industries to this district. But due to the non-cooperation of the DBK Railway all these projects have been abandoned. I would, therefore, urge upon the Railway Minister to open the DBK Railway passenger and goods traffic which will ultimately accelerate the development of Koraput, one of the most backward areas of the State.

[Shri Surendra Mohanty]

Shifting of the headquarter of South Eastern Railway from Calcutta to Orissa has almost been a hardy annual. It is indeed regrettable that under unwholesome pressure the Railway Ministry has not considered this proposal with an open mind. Be that as it may, the previous Railway Minister, Shri Hanumanthaiah had conceived the demand for opening an office of the Railway Service Commission in Bhubaneswar for facilitating recruitment of the people of Orissa to the Railways but to the utter disappointment of the people of Orissa even though the Railway Minister, Shri Mishra, has opened such establishments in his own State, the case of Orissa has gone by default.

श्री रामशेखर प्रसाद सिंह (छवरा) उपाध्यक्ष महोदय, मैं इस साल के रेलवे बजट पर अपने विचार प्रकट करने में पहले रेल मंत्री को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि यद्यपि जब से उन्होंने रेलों का प्रशासन सम्भाला है, तब से देश के मामले, और खासतौर पर रेलवे के मामले, एक विकट परिस्थिति रही है, फिर भी उन्होंने इस प्रकार का बजट उपस्थित किया है जिस का स्वागत सभी क्षेत्रों में हुआ है। जब से रेल मंत्री महोदय ने रेल विभाग का प्रशासन अपने हाथ में लिया है तब से रेलों में कहीं हड़ताल कहीं कम काम किये आन्दोलन और कार्ड न कोई इस प्रकार की बाधा उपस्थित होनी ही रही है। इनका ही नहीं, बुध्दतन्त्रों में भी अकस्मान् वृद्धि हो गई। लेकिन मंत्री महोदय ने अपनी प्रशासन की योग्यता और अपने काम करने के तौर-तरीकों के आधार पर जो नये काम किये हैं, वे निश्चय ही प्रशंसा के पात्र हैं। नई रेलवे लाइनों को खोलना पुरानी, डेड, रेलवे लाइनों को फिर से खोलना, छिल्लोनी का पुल और नई गाड़ियों का चलाना ऐसे कार्य हैं, जिन के लिए नारे देश की जनता उन की धीर-धीर प्रशंसा कर रही है।

मैं 1962 से इस सदन का सदस्य बन कर आया हूँ। उस वक़्त से बिहार से रेलवे सर्विस कमीशन की स्थापना की मांग बराबर इस सदन में होती आई है। मैं भी उस का समर्थन करता आया हूँ और मुझे प्रसन्नता है कि मुंबईपुर में रेलवे सर्विस

कमीशन खोल कर मंत्री महोदय ने इस पुरानी मांग को पूरा किया है।

मंत्री महोदय ने जो सर्वोपरि प्रशंसा का कार्य किया है, वह मनुष्यता और देशभक्ति से प्रेरित था जब मई के महीने में देश के कितने ही भागों में अन्न संकट खड़ा हो गया था और वहाँ अन्न की स्थिति पैदा हो गई थी, तब रेल मंत्री ने अपने सुयोग्य नेतृत्व के द्वारा रेल विभाग को इतने मुक्त रूप में भलाया कि हरियाणा, पंजाब और उत्तर प्रदेश में देश के कोने कोने में अन्न पहुँचाया गया। उस के लिए रेल मंत्री तो धन्यवाद के पात्र हैं ही लेकिन इस के साथ-साथ रेल विभाग के वे तथाकथित कर्मचारी भी धन्यवाद के पात्र हैं जिन्होंने इस काम को सफल बनाने के लिए रेल मंत्री के हाथ मजबूत किये और मैं उन के प्रति अपनी कृतज्ञता प्रकट करना हूँ।

भारतीय रेल राष्ट्र का सब से बड़ा परिवहन साधन है। वह कुछ लोग में बड़ी टूट है और प्रत्येक जगह में काम की मरुभूमि के लिए डिविजन बने हुए हैं। मई 1969 में पहले एन० ई० रेलवे और एन० एफ० रेलवे के अन्तर्गत मंत्री रेलवे डिविजन सिस्टम स्थापित हो चुका था और एन० ई० रेलवे और एन० एफ० रेलवे में पुरानी प्रणाली में, जिना-मनर के कार्यालयों के द्वारा काम होना था। मई, 1969 को इन दोनों रेलवे में भी डिविजन प्रणाली चालू कर दी गई। इस प्रणाली को चालू करने का मुख्य उद्देश्य यह है कि रेल प्रशासन में सट्टलियत हो, रेल के काम में सुगमता हो, यात्रियों की नास हो, गाड़ियाँ ठीक ढंग में चले और व्यापारियों को भी सहायता हो

पांच वर्षों के बाद आज समय आ गया है कि इस डिविजन प्रणाली के बारे में पुनर्विचार किया जाये और यह देखा जाये कि क्या यह ठीक प्रकार से चल रही है, या उस में कुछ परिवर्तन करने की आवश्यकता है, डिविजनो की सीमाओं में।

इन डिविजनो के निर्माण के समय भी इस सदन में, और बाहर भी, इस बात पर जोरदार आपत्ति की गई थी कि जब एन० ई० रेलवे के साथ जिला स्तर के कार्यालयों में से चार या दो खोल कर

के डिबिजन बना दिया गया, तो उन में से एक जिला स्तर के कार्यालय को डिबिजन क्यों नहीं बनाया गया। उसी प्रकार एन० एफ० रेलवे में भी चार जिला-स्तर के कार्यालय थे उन सब को पदोन्नत कर के डिबिजन बना दिया गया। बाद में रेल मंत्री ने रीपय का एन० एफ० रेलवे का पाचवाँ डिबिजन बनाने की मांग को मंजूर कर लिया और अब वह भी एक डिबिजन बनने जा रहा है।

जब एन० ई० रेलवे में सभी जिला-स्तर के स्थानों का आइडनकरण, गोडा के बंदे लम्बनऊ, बनारस और समस्तीपुर का डिबिजन बना दिया गया तभी में हम लाग यह मांग करना शुरू है कि जो एक सोनपुर स्थान बचा है, जो जिला-स्तर का कार्यालय था, उस का भी डिबिजन बना दिया जाये। आप दखेंगे कि समस्तीपुर डिबिजन जिम उद्देश्य की पूर्ति के लिए बनाया गया था, उस में वह अमफन रहा है। उस के अधीन गडहरा का रेलवे स्टेशन है और महन्द्रघाट तथा पहलेंजा के बीच में चलने वाले जहाजों की जिम्मेदारी भी उसी पर है, जो कि बहुत बड़ा काम है। आज गांटिया हम डिबिजन में ठीक समय पर नहीं चल रही है और व्यापारियों को दर-दूर, समस्तीपुर और बनारस, जाना पड़ता है। यहाँ तक कि छपरा जहर में दो डिबिजन हैं, आधे जहर के लोगों को धरन काम के लिए समस्तीपुर जाना पड़ता है और अन्य लोगों को बनारस जाना पड़ता है।

इस से माफ़ चाहिए है कि हम डिबिजन का निर्माण किसी नियम के आधार पर नहीं हुआ। एन० ई० रेलवे की लम्बाई करीब करीब पाच हजार किलोमीटर है।

पाच हजार किलोमीटर में उस में आज चार डिबिजन हैं और एन० एफ० रेलवे की लम्बाई लगभग 3 हजार किलोमीटर है, उस में पाच डिबिजन बना दिए गए हैं। इस तरीके में किसी काम नियम का पालन डिबिजनों के निर्माण में नहीं हुआ है। इस बात की चर्चा हम लोग करते हैं। आज भी जा वहाँ की समस्याएँ हैं उन पर विचार किया जाये और देखा जाये तो समस्तीपुर का डिबिजन इतना बचा ही गया है

कि न तो वह धरन कर्मचारियों से अनुशासन का पालन करा सकता है और न ही यात्रियों को सुविधा जो मिलनी चाहिए वह उपलब्ध करा सकता है। आज समय आ गया है कि बनारस और समस्तीपुर डिबिजनों के बीच में एक डिबिजन और बनाया जाय। धर 13 की किलोमीटर पर बनारस डिबिजन काम करना है और उधर 15 सौ किलोमीटर पर समस्तीपुर डिबिजन है। दोनों को मिलाकर 28 सौ किलोमीटर है। मेरा अनुरोध है कि जब पाच सौ या साठे पाच सौ किलोमीटर पर एन० एफ० रेलवे में डिबिजन हा मकना है तो लगभग एक हजार किलोमीटर पर हम एन० ई० रेलवे में भी डिबिजन बन सकता है। इसमें आज जो छपरा के आधे लागा का बनारस और आधे लागों को समस्तीपुर जाना पड़ता है वह भी रूक जायेगा और जिम उद्देश्य में ये डिबिजन बने ह उस उद्देश्य कि भी पूर्ति होगी। किम स्थान पर यह डिबिजन बनाया जाय इस विषय पर भी मैं आप का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। पुराने पाच जिलों में चार जिलों के स्तर पर बड़ा डिबिजन बनाए गए तो उस में कवल मानपुर ही एक स्थान रह जाना है जहाँ डिबिजन नहीं बनाया गया था। मानपुर बी० एन० एन० रेलवे कम्पनी जब था उस के समय से ही रेल का मुख्य केन्द्र रहा है और पटना के उत्तर में होने के नाते उत्तर बिहार और दक्षिण बिहार को जोड़ना भी है। इसका एक ऐतिहासिक महत्व भी है। सब से बड़ा एल्टिमेट सांनपुर का है। इस के अलावा मानपुर में पुराने करीब नौ सौ स्टाटम ऐसे भी हैं जिन का इन्वेन्टरी किया जा सकता है और मानपुर में हजारों एकड़ भूमि रेलवे की है। अगर कार्यालय का बढाना चाहे तो और जमीन की आवश्यकता आज की नहीं पड़ेगी। आज में छ महीना पहले जब रेलवे के एग्जिक्यूटिव मानपुर से गुजर रहे थे तो वहाँ के लोगों ने उन से इस बात की शोरदार मांग की थी और उन्होंने उस वक्त वादा भी किया था कि मानपुर की मांग का उपर वह महानुभूतिपूर्वक विचार करेंगे। पिछली जनवरी, की 31 तारीख को माननीय रेल मंत्री ललित बाबू जब दरभंगा से हो कर पटना जाते समय पहलेंजा घाट से पाठ कर रहे थे तो उस सर्दी के समय

[श्री राम शोषर प्रसाद सिंह]

पांच बजे सबेरे लगभग 10 हजार यात्रियों ने उन के सामने अपनी मांग पेश की थी और गया के पब्लिक टट पर उगते हुए सूर्य के प्रकाश में ललित बाबू ने वादा किया था कि सोनपुर की सचित भाग पर हम ध्यान देंगे वह स्थान घोषणा करने का नहीं था। घोषणा का स्थान तो यह है। वहा तो भाषासन का स्थान था। मैं सोनपुर के लोगों की मांग प्राप्त के सामने उपस्थित करता हू और भाषा करता हू कि रेल मंत्री जिन्होंने इतन नये नये काम देना मे किए हैं इस पुरानी मांग का पूरा करेगे और सोनपुर की पुरानी गरिमा को पुन स्थापित कर वहा के नागरिकों को धन्यवाद का पात्र बनेंगे।

रेल मंत्री ललित बाबू न पडे लिखे बेरोजगारों लोगों के लिए किनाबों की दुकाने, बुक-स्टाल प्रादि देने की घोषणा पिछले बजट सेशन मे की थी। मुझे भय है कि शायद बेरोजगार लोगों का यह काम उनना नहीं मिल सका जितना वह देना चाहते थे। मेरी जानकारी मे ऐसा एक भी बेरोजगार नहीं है जिस को रोजगार इस योजना के अदर कही मिला हो। खाने पीने के खोमचे और कैटरिंग की व्यवस्था जो रेलवे मे है उम के बारे मे भी आपने नियम बनाये हैं। वेस्टेड इन्टरेस्ट वाले जो लोग काफी समय से यह काम करने है उन लोगों को हटा कर नये लोगो को लगाने की एक पालिसी निर्धारित की है। लेकिन यह नीति अधूरी पड़ी है। आपने यह जो नियम बनाया है कि 6 वर्ष से ज्यादा समय मे जो काम करत हा उन की दुकानों के लिए फिर से टेडर मागा जाये और नये नये लोग उसके लिए दरखास्त वे उन में से जो लोग अच्छे हो उन को लिया जाय। यह काम भी अधूरा इन-विये पडा है कि आप ने कोई नीति निर्धारित नहीं की है कि जिस पर आवधी के पास बन पांच दुकाने हो उन को भी इस मे और उसका भी नवीनीकरण होगा। नई दरखास्त देने वालों मे कौसे लोगो को तरजीह दी जायेगी यह भी निश्चित नहीं है। केवल नये ग्रेज्युएट्स और हरिजन इत्यादि को ही देंगे इसके लिए कोई सर्कुलर आपने जारी नहीं किया

है। इस से परिस्थिति ऐसी बनकर हो गई है कि रेलवे के कर्मचारी इस को बचाए बैठे हैं और वे लोग इस का लाभ उठा रहे हैं। मनमाने लोगों को दुकाने दे रहे हैं तथा जिसे चाहते हैं हटा देते हैं। जिन उद्देश्य की पूर्ति इस से होनी थी वह नहीं हो रही है। अत रेल मंत्री को इन सम्बन्ध में प्रत्यक्ष नीति घोषित करनी चाहिये।

इसी प्रकार से रेलवे की जमीन भी है। मारी रेलवे में करोड़ों एकड़ जमीन ऐसी है जिस को लोग दखन किए बैठे है। अगर आप के यहा किसी तरीके से उन्हें हटाने के लिए कहा भी जाना है और वह हट भी जाते है तो रेलवे वाले फिर आपस में ही उमका बदर बांट कर मते हैं। छपरा मे जो रेलवे की जमीन है उम के बारे मे भी मैंने आप का ध्यान दिलाया था। आप ने उम का खाली कराने का भी प्रयास किया। कुछ जमीन उम मे से खाली भी हुई। लेकिन उम का रेलवे के अधिकारी, कान्ट्रेक्टर और रेलवे मे काम करने वाले लोगों ने आपस में बदर बांट की तरह बांट लिया। मैं आपका चिट्ठी भी लिखी। लेकिन आप के रकने के बावजूद भी काम चालू रहा और कहीं कहीं जोड़ भी बना दिए गए।

अगर आप मन्मूच मे पडे लिखे बेकारा की बेकारी दूर करना चाहत हा ता इन चीजों के बारे मे सही नीति निर्धारित कर दे। एक तो बुक स्टाल और दूसरी खाने पीने की खोमचे की दुकाने, इनका काम उन पडे लिखे नीजवानों और हरिजनों का देने के बारे मे तथा बेकार पकी हुई जमीन इन नीतियों के बारे मे कोई नियम निर्धारित कर दे तो हजारों लोगों का, मेरा ख्याल है 50 हजार ग्रेज्युएट को इसमें सम्नाय किया जा सकता है। मेरा ख्याल है कि आप इसके ऊपर विचार करेगे और इस के लिए नीति निर्धारित करेगे।

\*SHRI E. R. KRISHNAN (Salem) :  
Hon. Mr. Deputy Speaker, I rise to say a few words on behalf of Dravida Munnetra Kazhagam on the 1974-75 Railway Budget.

At the very outset, I regret to point out that no new project in the Southern Railway has been undertaken in 1974-75 Railway Budget. I would like to enumerate a few of the important railway projects which have been the long-standing demands of the people of Tamil Nadu served by the Southern Railway.

Underground Tube Railway in Madras city to reduce the metropolitan traffic congestion.

13 kilometre long railway line to Salem Steel Plant which is being set up with an investment of Rs. 385 crores.

Conversion of metregauge line between Neveli and Salem into broadgauge line to facilitate the transportation of coal to Salem Steel Plant.

An overbridge at Salem Junction.

A new railway line between Karur and Dindigul

A new railway line between Salem and Tiruchirappalli via Rasipuram, Namakkal, Thottiam, and Musiri.

Broadgauge line between Salem and Bangalore.

Electric traction between Madras and Tiruchirappalli.

Electric Traction between Madras and Jalarpet.

Establishment of new Divisional Headquarters at Salem after bifurcating the present Olavakkot Division because the area covered by this Division is so vast that sufficient attention cannot be paid to the requirements by the Olavakkot Division.

An Over-bridge at Morappur.

Sir, it is not that no new scheme has been included in the Southern Railway during 1974-75. From a reply given to a starred question today, it is seen that no new railway project has been included in the Fifth Five Year Plan itself for the

Southern Railway. I appeal to the hon. Railway Minister that the needs of Southern Railway should not be neglected in this manner. I hope that he will include at least a few of the above schemes in the Fifth Five Year Plan; otherwise the Southern States will lag behind in economic and industrial advancement.

Sir, all of us are aware that there are 14 lakh regular workers on the Railways. Please look at the number of beds available in the Railway Hospitals to these 14 lakh regular workers who enable the Railway to earn Rs. 1100 crores a year. There are only 10467 beds available in the Railway Hospitals for 14 lakh regular workers.

Similarly, Sir, 70 lakh people are travelling every day in 10800 trains and out of this 67.9 lakh people are III Class Passengers. In 1974-75 Railway Budget the Railway Minister by increasing the III Class passenger fare hopes to get an additional income of Rs. 16.28 crores. On behalf of all the III Class passengers, I appeal to the Railway Minister that he should withdraw the increase in the III Class passenger fare. If this is not done, 67.9 lakhs of III class passengers will be hard hit by this increase.

I would here like to inform you of the amenities being given to the passengers. Out of 7098 railway stations, even after 25 years of independence, 2598 stations have no electric connection. Only in 900 station water coolers have been provided and 6198 stations have no water coolers. During the First Five Year Plan, a sum of Rs. 2.4 crores per annum was being spent on passenger amenities. After 20 years, during the Fourth Plan period, a sum of Rs. 4 crores per annum is being spent on passenger amenities. What a stupendous progress.

I can anticipate the reply of the hon. Minister of Railways in regard to provision of more beds and increased passenger amenities. He will offer the excuse of paucity of funds. Sir, the railway revenues are getting increased year after year, but medical facilities to the employees

[Shri F R Krishnan]

and amenities to passengers are not increasing in the same proportion

Sir, the increase in the freight rates in 1974-75 railway budget will be an added fillip to the increasing cost of living of the poor people of our country

Sir, the Railway Minister will bear in mind the hardships of the common people and try to reduce as far as possible additional freight burden on them

I will give you another picture of the railway working from 1969 to 1974 please look at the amount of compensation paid for the goods lost or damaged in transit. In 1969-70 Rs 11.81 crores, in 1970-71 Rs 13.11 crores, 1971-72 Rs 13.54 crores, 1972-73 Rs 13.22 crores, 1973-74 Rs. 13.18 crores. Sir, the former Railway Minister Shri Hanumanthaya, has pointed out in the meeting of the Congress Parliamentary Party held recently that the Railways lose annually Rs 100 crores on account of loss and damage to goods in transit and also theft of Railway property. The Railway Minister has not detailed any concrete steps taken for minimising the loss to the Railways on account of loss and theft of public goods and railway property. On the other hand when the railway workers want 8.33 per cent bonus he pleads with them his inability to accede to their demands on account of paucity of funds. Naturally the workers in the absence of incentives are compelled to resort to unfair means in order to make their both ends meet.

From 1969 to 1973 September it is reported by the Railway Ministry that Rs 797 crores worth of goods have either been stolen or pilfered in transit. But, during this period only Rs 78.97 lakhs worth of goods have been recovered. This is not even 10 per cent of the goods stolen. But please see the amount spent on the Railway Protection Force every year, whose duty is to protect the property. Every year Rs 15 crores is spent on the Railway Protection Force. As has been pointed out by the ruling party member, Shri

Bhagwat Jha Azad, the R.P.F. can be called the Railway Pilferage Force.

Besides this, 570 murders and 2347 robberies and dacoities have been committed during the five years under reference. From what I have enumerated, it is obvious that the Railway Ministry has failed to take effective safety measures both for protecting the lives and property of passengers and also for protecting the goods sent through the Railways.

There are lakhs of unmanned railway crossings in our country, which are the breeding places of accidents. Recently in Moradabad in UP there was a serious rail accident resulting in the death of 41 people. Near Trivandrum a train collided with a bus in which 7 people died and 20 people got severe injuries. Again in Tiruverambur near Tiruchirappalli there was a collision between a bus and a goods train in which two people lost their lives and 12 others were severely injured. I regret to point out that the Railway Ministry has not given serious thought to the question of lakhs of unmanned railway crossings in our country. I request the hon. Minister of Railways that he should do something expeditiously to give protection to millions of human lives.

In the meeting of the Congress Parliamentary Party held a few days back, the members belonging to the ruling party unequivocally demanded the abolition of the Railway Board. Many members of the ruling party were highly critical of the functioning of the Railway Board. I would not like to reiterate here what the ruling party members stated elsewhere. I would like to point out that the World Bank and also the International Development Organisation have stressed the urgent need for reorganising the Railway Board. Unless the powers of the Railway Board are decentralised and the General Managers of the Zonal Railways are equipped with more powers, the Railways' Five Year Plan with an outlay of Rs. 2500 crores will not be possible of successful implementation. The Railway Board has asked for a loan

of Rs. 300 crores to meet its foreign exchange requirement. The World Bank Team which visited India in June 1973 pointed out categorically that the Railway Board set up in 1902 must be reorganised and overhauled thoroughly and then only the Railway's Five Year Plan will meet with success. Even recently the World Board and the International Development Organisation have written a letter to the Railway Board stressing the need for re-organisation.

Sir, the hon Minister of Railways may brush aside the criticisms of his own party members against the Railway Board and also the criticisms of the Opposition members. I am sure it will be difficult for him to do that with the World Bank and the International Development Organisation from whom he is seeking loans in foreign exchange.

I request that immediate steps must be taken for decentralising the powers of the Railway Board and that the Zonal Railway Managers should be given more powers. Secondly, Sir, I request him that he must formulate schemes for converting into broadgauge 60 per cent metregauge track on the Southern Railway in the interest of industrial development of Southern States. I would also request him that he should sanction the 13 kilometre railway line to Salem Steel Plant which is the dream-child of the people of Tamil Nadu. Similarly, the new line between Karur and Dindigul must also be sanctioned in 1974-75. Sir, I have no hesitation in saying that unless the Railway Minister implements a few schemes which I have pointed out, the people of Southern States, more particularly the people of Tamil Nadu will get the impression that the present Railway Minister is interested in the development of northern States only and the requirements of the Southern Railway are being neglected by him.

With these words, I conclude.

**SHRI K. RAMAKRISHNA REDDY** (Nalgonda): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I rise to support the Railway Budget for 1974-75 which has been presented by the hon. Railway Minister on the 27th Feb-

ruary.

At the outset, while welcoming the Budget, I would like to convey my hearty thanks to the hon. Railway Minister, Shri L. N. Mishra, for including in the Budget proposals, the new BG railway line from Bibinagar to Nadikude and the conversion of Macherla-Guntur line from metregauge to broadgauge. Even after more than two decades since the date of Independence, this is the only line, in the whole of Andhra Pradesh, to start passing through the backward areas of Nalgonda district. The present Railway Minister is a generous person, but he is so miserly to allow us a small amount for this project in the current year's Budget.

14.49 hrs.

[SHRI DINESH CHANDRA GOWSAMI in the Chair]

SHR when the Nizam Railway was merged with the Indian Railways there was a surplus of Rs 6 crores. Earlier, an assurance was given that this amount will be spent for the new railway line in the erstwhile Hyderabad State. Bibinagar comes under Nalgonda district, which is part of the erstwhile Hyderabad State. If not more, at least, he could have provided this surplus amount which the Indian Railways got from the Nizam's Railways, for the opening of the new railway line from Bibinagar to Nadikude. I would request the Railway Minister to come forward before the Parliament, for seeking its approval, to include this Rs 6 crores through supplement demands. I am sure he will concede to my request and do the needful in this regard.

The railway line will be crossing the Krishna River near Vadepalli. Naturally, a railway bridge will be constructed. This bridge if it is constructed as a road-cum-rail bridge, the public of the area will be benefitted to a large extent. By this, 50% of the expenses will be borne by the Railways and 50% by the Andhra Pradesh State Government. I am sure that the State Government of Andhra Pradesh will not hesitate to give the share of 50 per cent for this highway bridge, which is a dire necessity of the area. By constructing

[Shri K. Ramakrishna Reddy]  
this railway-cum-road bridge, hundreds of miles would be minimised for proceeding to Guntur, Tirupathi, Madras etc.

Sir, as you aware, Andhra Pradesh is also one of the States in the Indian Union, having its headquarters at Hyderabad. Hyderabad and Secunderabad are twin cities and Secunderabad is the headquarters of the South Central Railway. But when compared to other States, it has not been given so much importance as the other States. Even in South India Madras is given the top-most priority. From Delhi to Madras there are three express trains, namely, the Grand Trunk Express, the Janatha Express and the Jayanti Janatha Express. But for Hyderabad and Secunderabad of Andhra Pradesh only the Dakshin Express runs. Even that is not an exclusive train to Hyderabad; it is only a Link Express. In this train the coaches to Madras are also attached. Attaching and detaching of coaches to and from Madras will be carried out at Kazipet. If we take the Link Express as a common express for both Hyderabad and Madras, then, in that case, there is no exclusive express for Hyderabad, in spite of the fact that Secunderabad is the headquarters of South Central Railways and Hyderabad is the capital of Andhra Pradesh.

Rajdhani Expresses have been introduced from New Delhi to Calcutta and Bombay. I would say that during the Fifth Plan period there should be Rajdhani Express from New Delhi to every State headquarters. I am not sure that within a short span of time our State will get a Rajdhani Express. Therefore, for the present, an express which is faster than Dakshin Express should be introduced from Delhi to Hyderabad and *vice versa*. Sleeping in the train for two days is really a troublesome affair. The train from Delhi to Hyderabad should start at any time after 4 p.m. and should reach Hyderabad or Secunderabad by 10 p.m. the next day and *vice versa* for the train starting from Hyderabad or Secunderabad. This fast-running express need not stop at those stations where the

Grand Trunk Express stops. In this way, by reducing the running time and eliminating some stoppages, it can take less time for reaching Hyderabad. I hope this proposal will materialise soon. As present, the Dakshin Express takes 34 hours to reach Hyderabad, which can be reduced at least by 8 to 10 hours. As this is a problem which needs immediate attention, I hope the hon Minister will issue the timetable according to the time mentioned by the Railway Board itself. As the South Central, Central and Northern zones are included in this line, necessary directives may be issued to all the zones for revising their time-tables accordingly.

The charges for the air-conditioned classes are being doubled. So, the Members of Parliament and their families may be allowed to travel in air-conditioned class without paying any further charges.

Special attention must be paid to providing sleepers. The passengers who travel from 9 p.m. to 6 a.m. should automatically be provided sleepers. Under the existing procedure a passenger has first to purchase the ticket for a seat and then pay a surcharge for getting a sleeper. Instead of this procedure, the night passengers should get the sleepers automatically.

It is a matter for regret that in the whole of the South Central Railway only the Dakshin Express runs by diesel. Almost all the other passenger trains are run by steam. If we compare dieselisation with electrification, we will find that electrification is more economical. So, electrification should be given priority and almost all express trains should be converted into electric trains.

To cater to the needs of the public of the twin cities of Hyderabad and Secunderabad, the circuit broad-gauge line be provided from Nanpally to Falakhana to Secunderabad to Nanpally. It should be a broad-gauge line. By this the road traffic could be minimised to a large extent.

Then, a survey has been made with regard to Secunderabad—Wardha line passing through Karimnagar district. It will

cover Ramagundam industrial area which is nearby. This should be attended to as soon as possible and sanctioned.

Active measures should be taken for introducing Railway Public Service Commission for every zone. Several times, the hon. Minister has said from the last budget session that for every zone, there should be a Railway Commission. But that has not been materialised. They always say, it is coming and I do not know when it will come. At present, we are having a Railway Commission at Madras. The people from Andhra Pradesh, Kerala and Karnataka have to go there. You can realise how difficult it is for the people to go to Madras for getting jobs and all that, even for the post of clerk and peon. The promise made by the hon. Minister should be implemented immediately. I hope, the Deputy Minister, Shri Qureshi, who is present here will take note of it for taking early action.

As regards catering, even though catering facilities are being improved, they should be improved further and take necessary action in this regard.

I have ventilated my views as mentioned above with regard to certain matters which I hope will be taken note of. I am sure, whatever suggestions I have given will be taken into consideration by the Railway administration. With these words, I support the Railway Budget.

**हरद्वार स्वर्ण सिंह सोबी (जमशेदपुर)**

चेयर मैन साहब, मेरे से पहले बोलने वाले मेम्बरों ने बहुत सी बातें कही हैं, इसलिए मैं उनको दोहराना नहीं। मगर कुछ सजाव देना चाहता हूँ जो कि उम्मीद है कि मंत्री जो नम पर जरूर ध्यान देंगे। पहली बात तो यह है कि मैंने अपनी मेडन स्पीच में कहा था कि जमशेदपुर में एक मेडन स्टेसन है जिस पर घोवरहूड ब्रिज बनना चाहिये। माननीय हनुमन्तैया जी ने लिखा पढ़ी थी, बिहार मिनिस्ट्री के पास उस वक़्त पैसा नहीं था इसलिए वह काम नहीं हुआ। अब

बिहार की मिनिस्ट्री उस को फिर टेक अप कर रही है, वह फिर आप को लिखेगी मेरा निवेदन है कि आप उस पर ध्यान देंगे। आप से 50 साल पहले जो एक छोटा र्वैल सैसिंग था वह अब नाकाफी है क्योंकि नव से 20,30 गुना ट्रेफिक बढ़ गया है और घोवरहूड ब्रिज न हाने की वजह से ऐक्सीडेंट्स बहुत होते हैं।

जहां तक ऐक्सीडेंट्स का मसाला है। पिछले महीने में तीन ऐक्सीडेंट्स हो चुके हैं, कहीं सिगनल की खराबी की वजह से और कहीं घाड़ी पटगी में उतरने की वजह से। तो पटरी से उतरने के बारे में हम हर ऐक्सीडेंट्स के बारे में यह नहीं कह सकन कि ऐसा सैबोटिज के कारण हुआ है। जा पी०डब्ल्यू० आई० या इञ्जीनियर्स हैं वह अपना काम मुस्तैदी से नहीं करते हैं जैसे रेल के पटगी के नीचे स्लीपर्स होना है जिन पर रेल बिछी हुई होती है, स्लीपर्स के नीचे एक बेयरिंग प्लेट होती है जिस में डोग स्पॉइकम नगरे होना हैं। तो जहां 6 डोग स्पॉइकस लगने चाहिये वहां 2 ही नगरे हुए हैं। आप ग्रान्ड कोर्ड पर देख लीजिए जिन पर मे राजधानी ऐक्मप्रीम जाती है बन्द डिब्बे में ता पना नहीं लगना लेकिन अगर आप इसकी जांच करें तो आप पायेंगे कि जिनने डोग स्पॉइकस लगाने चाहिये उनमें लगाने नहीं है। इसलिये पी०डब्ल्यू० आई० और इञ्जीनियर्स पर कड़ाई से नजर रखनी चाहिये यह देखने के लिये कि वह अपना काम ठीक से करते हैं कि नहीं। अगर ऐसा किया जायेगा तो रेलवे ऐक्सीडेंट्स जो होते हैं, उनको कुछ तो कम किया जा सकता है।

प्लेटफार्म टिकट आपने पचाम पैसे का किया है। एक स्टेशन में दूसरे स्टेशन की टिकट अब तीस पैसे है जो कि कम में कम है। इनमें बड़ी मुश्किल पैदा होगी। आप चाहे तो दोनों को बराबर बराबर कर दें बाहें तीस तीस कर दें या चालीस चालीस कर दें या फिर उसकी तीस ही रहने दें और इसको भी पचोम ही रहने दें। इनसे जो गड़बड़ होगी उसमें आप बच सकेंगे। आप कहन है कि बुकिंग आफिम दूर होगा और कोई दिक्कत पैदा नहीं होगी। टिकट लेने के लिये उनको दूर

[सरदार स्वर्ण सिंह साबरी]

जाना पड़ेगा। लेकिन मैं नहीं समझता हूँ कि आपने जो यह किया है ठीक किया है।

करणजान जो है यह बढ़ती ही जा रही है। निचले लेवल पर तो है ही ऊपर के लेवल पर भी बढ़ती जा रही है। नीचे टी०टी०ई० तो करने है लेकिन ऊपर भी यह बढ़ती जा रही है। आज के ही हिन्दुस्तान टाइम्स में प्राइ प्राक्शन मेल का प्रापका एडवर्टिजमेंट निकला है। इन में आपने कहा है कि 13 मार्च को यानी कल यह प्राक्शन होगा यह स्कैप आदि के बारे में है। इन में नान-फैरम मेटल भी है। आज यह निकला है और कल को मेल होगा, प्राक्शन होगा। इस तरह में तो आपको कभी भी किसी भी तरह में पूरे पैसे नहीं मिल सकते हैं। मिट्टी के भाव प्रापका मान चला जायेगा। किमी को पता लगेगा और किमी को नहीं लगेगा। क्यों नहीं प्राप काफी बचन इनके लिए देते हैं? जहां तक नान-फैरम मेटल का ताल्लुक है प्राप क्यों नहीं स्माल स्केल इंडस्ट्रीज को उनको दे देते हैं जो कि उनका गना कर काम में ला सकती हैं। व्यापारी जो इनको बहुत मन्ने सामो में खरीद कर बड़े मुनाफे से रि रोलिंग मिलों का बेचते हैं वे रि रोलिंग मिलज इनको काट करके दुबारा इनको मलाई करते हैं। रेलवे इन स्केस को उचित मूल्य पर क्यों नहीं मोझे ही रि रोलिंग मिलों को देनी? इस तरह की जो चीजे हैं इन पर भी प्रापको ध्यान देना चाहिये।

15 Hrs.

कम्पेसेशन का जहा तक सवाल है आपने पचाम इजाजत उनकी लिमिट रखी है। प्राब आपने इमी का किराया हवाई जहाज के किराए के बराबर कर दिया है। बड़ा एक साब का कम्पेसेशन मिलता है। यहां पर भी प्राप एक साब क्यों नहीं कर देते हैं। इसमें कोई हर्ज नहीं होगा चाहिये।

कुरेमी साहब ने राज्य सभा में कहा है कि हमारा फुल कोओरेशन स्टीस एंड माइन मिनिस्ट्री से है मैंने एक सवाल 16-2-74 को किया था, प्रतस्टांडे नवेम्बर नम्बर 2233 और इसका जो जबाब मुझे 7-3-74 को मिला उसको मैं प्रापको बताता हूँ। मैंने अपने इस सवाल में पूछा था कि जनवरी और फरवरी,

मे स्टील प्लांट में हीवी प्रीप्रेशन वासिब रेलवे ट्रबल की वजह से कितने हुए हैं। इसके जबाब में यह कहा गया कि टाल्लेन्स जो फिक्स किए गए थे उन से 2,79,000 टनेज कम का उत्पादन हुआ। इसकी वजह किटी मिनिस्टर जो स्टील और माइज के हैं उन्होंने यह बताया है:—

"This is directly attributable to the dislocation caused on account of Railway troubles. This was the main factor."

इसकी रोजनी में मैं प्राप से पूछना हूँ कि कहा कोओरेशन है? कोई कोओरेशन नहीं है। बाता बाता में कोओरेशन नहीं हो सकती है।

यह माग की गई है कि रेलवे बोर्ड को एवा-लिय कर दिया जाए। मैं इसके हक में नहीं हूँ। हमने काम लेना चाहिये और सच्ची में लेना चाहिये। रमकां एवालिज करने में कोई फायदा नहीं होगा इसे से हमसे प्रापको काम करवाना चाहिये। नयी ये काम करेगे। इन में पूछिये कि क्या गाड़िया लेट चलती है, क्यों दूसरी गडबटिया होती है। यह सब इनकी जिम्मेदारी है इनको तनकवाह किम लिए मिलनी है? बाद में प्रागे चल कर प्राग एवालिज करने की जम्हन ममझी जाए तो बैना भी किया जा सकता है।

आपने रेलवे में जी० धार० पी० और धार० पी० एक, दो फोसिस रखी हुई है। रेलव प्रोटेक्शन फॉर्म जो जायद प्रापकी है और जी० धार० पी० स्टेट गवर्नमेंट की है। इन दोनों में मैं एक को प्राप रखे और एक को हटा दे। यह तो उमी तरह से है कि एक गाव के दो मानिद और एक कहे कि दूसरा चारा डाले और दूसरा कहे कि वह क्यों डाले, दूसरा डाले। नतीजा यह होगा कि कोई भी नहीं शकता है। चोरियां कंस और क्यों हो रही हैं। मैं प्रापको पटना की बात बताता हूँ। जी० धार० पी० का एक सिपाही सीम बन्द रेलवे बैगन के सामने बाबा था और उसकी मौजूदगी में एक प्रावमी ताला तोड़ रहा था। मैंने इसको देखा और मैंने जा कर एस० एम० को कहा।

हम क्या करें। हम रात को बाहर जाते हैं तो हम की जान से मार दिया जाता है। इस बात हमने जाना लोड किया है। जो पिलरेंज होता है उसका बोध एंव दूसरे पर आते हैं वह कहता है कि वह जिम्मेदार है और दूसरा कहता है कि पहले बासा जिम्मेदार है। तरह तरह का धाप हर साल ही इस पर खर्च करते हैं वह तो धाप बचा सकन है। धाप बर्ब क्लास का किगया बढा रहे है। इसका न बढा कर धाप नेकज का म्टाप करे, हाउड को ग्लग करे। धापको बढन फायदा हागा।

बुरेशी साहब न कम करा है कि डबन डैकर 1977-78 मे चलैगी मे जैमप कम्पनी की बनवना फेक्टरी मे गया था कुछ दिन पहले। वहा मीने देखा है कि डबन डैकर गाडिया 65 परमेन्त नव तैयार हा बन खडी है। धाप 1977-78 तक वा इनजार क्यो करन है। इस साल के आखिर तक धाप कुछ नल कामा सकन है इन्मान मे टम फेक्टरी मे बहुत भी बिजली की कच्चेज भी तैयार पडी हुई है। धाप उनको बम्बई की सबर्बन ट्रेन्ड मे इन्मान म ला सकन है और उनका जल्दी बना सकन है।

मैं जमशेदपुर मे साब सभा मे आया हू। यहा से कई ट्रेन्स चलनी चाहिये। एक टाटा नगर मे सीधे दिल्ली गाडी चलनी चाहिये। साउथ बिहार एकाग्रमे के बारे मे मैं कहना चाहता हू कि आदरा शिबिजन का धापको बाड पास कर देना चाहिये। वह टुबलड ररिया है। इसमे बहुत गडबडी आती है। बिहार ट बिहार गाडिया चल वाया गया गमोह, राफी मुरी और टाटा नगर। पम्बिक की यह बडी माग है। लिख कर भी धापको आया है। पटना से सिर्फ गाडी टाटा नगर (जमशेदपुर) जाती है। रात को जाती है। अगर यह मिम हा जाये तो बीबीस घटे इतजार करना पडता है। जब मुझे लोक सभा के लिए टिकट मिला तो मे सिर्फ पहले मिनट पहले आइवासा पहुंच सका और अगर वह गाडी छूट जाती तो पता नही क्या होता और सायब भाज मे वहा न होता वहा पर धापको दो तीन गाडियां और देनी चाहिये।

बाकशेयी जी मे कहा कि मिनिस्टर साहब

काम नही करने है। लेकिन मैं उनके काम तारीफ करवा। जिम किमी ने उनको कोई जायज काम करन के लिए कहा उस काम को उन्होन फौरन किया है और उसका ठीक-ठीक काम हो जाता। हाली मे उन्हान कहा कि वही मुश्किल हुई। लेकिन जहा-जहा और जिम-जिम गगिया म मांग हुई उन्हान गाडिया दी। अगर मांग हा नही की ता वह देने कैसे।

धाप बढन है कि मई और जुलाई मे धापका रिक्वाड टनज था। इसका धापका चाहिये था कि धाप मेटेन करत। इस टैम्पा का धाप क्यो नही मंटन कर सक। दिमाग वही है आदमी वही है वही गाडियां है ना क्या बजह है कि धाप इसका मेटेन नही कर पाते धापका हम तरफ ध्यान देना चाहिये।

आपन घट क्लाम का किगया बढाया है। यह आपन अच्छा नही किया। यह उचित बात नही है। पम्बिक इसमे बहुत नागज है। लोगा क प्रति जिम्मेदारी हमारी है। इस पर धापका फिर से विचार करना चाहिये।

कटारंग कही-कही तो अच्छा है लेकिन कही-कहा नही। जहा-जहा अच्छा नही है वहा-वहा धापका हमका अच्छा करना चाहिये।

मिक् बैगज की तरफ भी धापका देखना चाहिए डबाम डवाह कर दिया जाता है कि ये मिक् बैगज है। ट्रेन गग्नामिनज करने लिए जिम्मेदार हाना है। वह उनका गग्नामिन करना है। उस पर ही धाप हम चीज का छाड दे। दिल्ली से धाप उनको बैंक करवाए बिना किसी पूब सूचना दिए हुए हमने अडाल और टाटानगर याट मे जा कर देखा है कि किसी बैगन मे कोई पाइप नही है तो उसको मिक् डिक्सेयर कर दिया जाता है और छ छ दिन वह सिक लाइन मे पडी रहती है। इस चीज को धाप ठीक करे।

मेटेनेंस की तरफ भी धापका ध्यान देना चाहिये और उसको भी ठीक करना चाहिये।

ट्रासपोर्ट होने वाले सामान का धापको कम्पससरी इन्स्पेरेस करने की व्यवस्था करनी चाहिये। बैगज पर जब मास लोड

[नरघार स्वर्ण सिंह सोबी]

होता है वह इन्फ्लेक्शन एजेंट के सामने नोक होता। इसके धापको पैसा भी धापना और बिजनेसमैन गुड्स क्लर्क से मिल कर जो झूठी रसीवें बना लेता है और लाबो रुपये का क्लेम कर देता है, वह नहीं होगा।

जहां तक धफसरो के ट्रांसफर का सम्बन्ध है, किसी प्रेसर से धाकर, पोलिटिकल प्रेसर में धाकर यह काम नहीं होना चाहिये। किसी को इसकी पैरवी नहीं करनी चाहिये जब किसी का ट्रांसफर ब्यू हो तो तभी ट्रांसफर फौरन होना चाहिये।

स्टेट बार्डिंग पावर हाऊसिस की मनी महोदय की स्कीम धच्छी है और उनको जरूर धमल में लाया जाना चाहिये।

इन क्लेमो के साथ मे देवने बजट का स्वागत करना हू और धापको धन्यवाद देता हू।

**SHRI B. K. DASCHOWDHURY** (Cooch-Bihar) : I rise to support the Railway Budget presented by the hon. Railway Minister. While supporting the Budget I feel it is my duty to refer to some of the points for the serious consideration of the hon. Minister. We have not seen anything new, neither dynamism nor any new direction given to increase railway finances. This seems to be nothing more than a ritual, to present the Budget, to get the sanction of the House. What we expected was that in each and every year, in view of the challenging needs, in view of the changing situation, the Railway Minister should present the Budget in this august House, giving new direction and new dynamism for improving the railway working, railway administration and railway finance. Unfortunately nothing of these three things are present in the hon. Ministers speech. Only one thing that I have noticed is this. He has made a very serious attempt to increase the railway finance by increasing the railway freight and fares which has been a traditional way for decades and decades together. Even then what we have noticed is this. There is an uncovered gap of Rs. 52 crores. Having

regard to the fact that there are certain compelling circumstances beyond which he cannot go, because of price rise and others, I would just request the Minister to clarify the position. Is it really his serious thinking that this Railway Budget would leave a gap, a deficit to the extent of Rs. 52 crores only? At the time when he presents the budget next year, will he not say that this has gone up to the extent of Rs. 150 or Rs. 152 crores?

Sir, it has been estimated that 217 million tonnes of goods traffic will be carried. This is the projection. Sir, I have one figure here with me. At what rates the freights are being charged? Before I clarify my point let me give you the picture. In the year 1960-61 the total tonnage originating in million tonnes is 156.2. The earning was 280.5 crores. In 1972-73 the figure was 201.3 million tonnes and earnings from goods carried excluding wharfage and demurrage was 695.9 crores. I have all the years' figures but I am placing these two figures only for clear understanding. Now if one goes on making charged one would find that for one million charged one would find that for one million tonnes carried, this brought to the Railways Rs. 1.4 crores in 1960-61. In 1972-73 1 million tonnes brought to the Railways an amount to the extent of Rs. 3.5 crores. And according to this year's budget it will be more than Rs. 4 crores for a million tonne of goods carried.

Now coming to this budget, it is 217 million tonnes. That is the projection. If the projection fails and it comes to the level of 200 million tonnes, there will be this 17 million tonne loss, because this has been the experience which we have for the last three years. That means loss of the proposed earning or projected earning of the railways to the extent of Rs. 68 crores.

If it is not so, I shall be happy. But, I feel is this. The losses in the projected earnings that have been calculated will be

nothing less than Rs. 50 crores. Adding to that Rs. 52 crores, the deficit gap will go up to Rs. 102 crores. Will the Railway Minister seriously consider what will be the impact of the price rise with the railway freights and fares that have been raised from point to point and even from transaction to transaction? But, certain concessions have been given under compelling circumstances because the railways have not been on an even keel.

Considering what has been done all these years, the impact will be felt further with the increase in price rise. And will it be possible for the Railway Minister to resist the demand from the employees for more D.A. if the price index rises higher and higher? It cannot be. Last year, the Government of India increased the D.A. for its employees on three occasions. But, the railway have declared the increase in D. A. two times and mentioned that another D.A. will be given in the coming year, that is, in the year 1974-75. For the current year, there will be three increases in D.A.—if not three, at least three may be two instalments of D.A. and if not two, at least, there may be one instalment of D.A. What will be the impact of the deficit because of this extra D.A.? Has any provision been made in this regard by the Railway Minister? I do not think that he has made any provision. Adding to that, what will be the deficit in the coming year? At the end of this year you will find—I want the Railway Minister to seriously consider this—that the deficit will be nothing less than Rs. 150 crores. If it is possible to reduce this deficit by the dynamic spirit of the Minister, by the efficiency of the Railway Administration and by improving the Railway functioning in so many other ways, it is well and good. You have already said that during the question hour. I have every doubt about it and I have no reservation about that.

So, what I would suggest is that the Railway Ministry must concentrate themselves seriously on improving the finances of the railways. What are the ways for

improving the finances? Why have the railway finances not been improved? with the introduction of modern technology and science in all fields and in all branches you still find that there is a tendency for making further improvements. Probably, in the Railway Administration, we do not find any semblance of this modern technology or science. The Railways have got a department known as R.D.S.O. (Research, Designs, Standards Organisation). What is the contribution made by this Organisation? Has it made any serious impact on the railways? From the books supplied to the Members, we find that R.D.S.O. have invented new design for wagons and a machine to measure the strength, the durability and specialisation of the railway tracks. Nothing more than this. Does this Department stand only for this? We have not seen that anything else has been done by this department. They have given a list and we find from it that they have given consultancy services to the defence organisations and also to some foreign countries. No doubt this is a healthy sign I do not want to degrade this organisation at all. But, what I would emphasize here is that the activities and achievements of the R.D.S.O. have not been upto the mark.

Therefore, R.D.S.O should be re-oriented and modernised with scientific brain and talent which can really give a new thought to the Railway administration. Some years before I mentioned on the Floor of this House that a young engineer has invented a machine known as micro-minimum radar, an electronic device, by the application of which it could be possible to avoid train collisions and thereby improve the working of the railway administration. Unfortunately, this particular young engineer's invention has not been given a fair deal or a fair trial. What is the wrong there? I would appeal to you, for the sake of the country and for improving the railway administration and its finances, to go through this matter seriously. If you really find these inventions are not proper and your engineers and scientists who are working in the R.D.S.O. might improve upon

[Shri B. K. Daschowdhury]

them, I do not mind. But what I do mind is the deliberate and calculated attempt to dissuade such young engineers or other persons who come forward with new suggestions of efficiency for the railway administration. This has to be seriously thought of.

We have also to look into the question of movement of wagons. The figures that I have show clearly year by year this movement of wagons and carrying of goods by railway wagons is deteriorating and deteriorating. If anyone cares to calculate the figure, the number of railway wagons the railway had in the year 1960-61 was 3,07,900 and the total amount of goods carried was 556.2 million tonnes. In the year 1972-73 the number of wagons was 3,84,283 and the total amount of goods carried was 201.3 million tonnes. So, year by year it is going down and down. There may be certain other factors also. I do not deny that. But whatever the wagon movement the Railways appointed one expert committee, R. B. Lall Enquiry Committee, and this committee has clearly stated that movement of wagons from railways' point to point and Division to Division is seriously at fault and certain measures are to be taken. Will the hon. Minister consider to implement some of the suggestions made therein for improving the working of these dislocated, derailed and dis-connected wagons? Are you trying seriously?

You have sixty Divisions in the railways. How many wagons per day are marked waste-out level, disconnected, derailed or somewhere else detained otherwise?

On an average, it was found that daily in each divisional headquarters 200-300 wagons are disconnected. If you calculate the figure for the 60 divisional headquarters, it will come to 12,000 to 15,000 or 18,000 or it might even be 20,000. That is, about 15,000 to 20,000 wagons are not moving daily. What are we losing daily on this account? We are losing daily Rs. 30 lakhs. This is for not moving wagons properly. Would you not seriously

consider this point to improve upon the railway finances?

For proper wagon movement, one Mr. Chowdhury has invented a certain machine, a new device. I would urge upon the Railway Ministry to try that, to have a trial, a model trial, in the Railway Board itself. Do not depend upon the railway officials because they are already threatening such people: 'Do not make such suggestions to the Railway Ministry', because in that case their services might not be required any further. These are the ways to improve upon railway finance.

Much has been said about the Railway Protection Force. What is the good of keeping this Force? I would only quote one line from the report of the R. B. Lall Enquiry Committee, page 111, chapter 'Railway Protection Force'. This is what the Committee observes on this:

"The various memoranda sent by the public have voiced great concern at the working of the Railway Protection Force.

Some have gone so far as to describe the RPF as 'Rakshak as Bhakshak' and the RPF as 'Railway Pilferage Force'."

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI MOHD SHAFI QURFISHI): What Bhakshak?

SHRI B. K. DASCHOWDHURY: You will find it on page 111 of the Committee's Report. It has also said that it is the Railway Pilferage Force. Would you kindly control these things?

MR. CHAIRMAN: I have given you more time than you were entitled to.

SHRI B. K. DASCHOWDHURY: Thank you very much. I shall be finishing.

Lastly, as the Chairman wants me to conclude, I would urge upon the Railway Minister to spell out what is their policy in regard to extension of new railway lines in backward areas. In view of the speech made by the Railway Minister, last year,

I presented a case before the Railway Minister. Shri Mishra is not here. But the hon. Deputy Minister might make a particular note of this newline in a very backward constituency which is otherwise a potential area for the movement of goods and passengers. They have said they have made a proper estimate and it may be a line about 80-85 Kms. long.

PROF. MADHU DANDAVATE (Rajapur) : Are you referring to the West coast railway line ?

SHRI B. K. DASCHOWDHURY : My hon. friend is very much anxious about the West coast railway line. I do feel that a railway line should be constructed by the Railway Ministry on the West coast. But I am referring to one line from New Mainaguri to Sitaion the NF Railway.

SHRI MOHD. SHAFI QURFSHI : You do not want the West coast railway line ?

SHRI B. K. DASCHOWDHURY : I do want it. But I am referring to this particular line for the development of a backward area. So far as the development of backward areas is concerned, so far as I know the West coast may not be as backward an area as the one to which I am referring for the construction of a new railway line. I would urge upon the Railway Minister to consider it in view of the speech made by the hon. Minister last year that the backward regions should be given a certain fillip so that these areas might come up with this kind of development. Unless railway lines are constructed in these areas even at a discount to the Railways, I do not think there is any chance of development of these areas. I hope the hon. Minister will consider this. I hope he will also consider the other suggestions made about how to improve the railway finances.

SHRI SAMAR MUKHERJEE (Howrah) : I am totally opposed to the Budget which has been presented here. I will confine my speech mainly to one subject, industrial relations. But before I go to that, I would like a clarification from the Deputy Railway Minister regarding a news

which has appeared in the newspapers that again you are thinking of restarting the Light railways whereas you had given a categorical assurance...

SHRI MOHD. SHAFI QURFSHI : Howrah-Amta ?

SHRI SAMAR MUKHERJEE : Howrah-Amta. The news has appeared.

Regarding Howrah-Amta also, you said categorically that that line would be converted into broad gauge and already a report was being prepared. But again the news has come that the old light railway will be re-started. I want you to enlighten us as to what the correct position is.

Coming to the question of industrial relations, you know that already the guards are observing the work-to-rule movement. Before that, some trains in the NF Railway have already been cancelled. I have brought several telegrams which I want to mention here. Yesterday, I got a telegram which says :

"HARMOHAN DAS CONVENER UNITED COMMITTEE OF RAILWAYMEN PABITRA MAJUMDAR AJIT CHATTERJEE MALIGAON NIRMAL GOSWAMI GUARD BADARPUR ALL UCR LEADERS BARDALAL BASUMATARI LOCOMEN GAUHATI ARRESTED MISA—".

That is, the Maintenance of Internal Security Act—"INTERNAL SECURITY RELEASE."

I have sent a copy of this telegram to the Railway Minister. Two days before, I got another telegram which reads :

"HARAMOHAN DAS CONVENER UCR NF RAILWAY HAS BEEN ARRESTED ON 4-3-74 ALONG WITH 34 LOCOMEN. 600 LOCOMEN HAVE BEEN PUT UNDER SUSPENSION RESSENTMENT PREVAILING..."

I got another telegram which reads :

"DIVISIONAL SUPERINTENDENT ALIPURDUAR JUNCTION PROVOCATES PEACEFUL EMPLOYEES BY ILLEGALLY TRANSFERRING R C DE STATION CLERK VIOLATING

[Shri Samar Mukherjee]

**MEDICAL MANUAL IMMEDIATE INTERVENTION SOLICITED."**

Yet another telegram which I got says as follows :

**"NIRMAL GOSWAMI CONVENER RAILWAY COORDINATION COMMITTEE ARREST ON FOURTH MARCH MIDNIGHT FROM KARIMGANJ RUNNING ROOM."**

Another telegram says :

**"14 RAILWAYMEN ARRESTED GAUHATI STOP HARAMOHANDAS CONVENER UNITED COMMITTEE OF RAILWAYMEN REARRESTED AFTER RELEASE ON BAIL..."**

He was arrested for a second time. He was released on bail but again re-arrested. Even the non-loco-running staff are arrested and re-arrested to suppress the movement.

Now, the question is, why the railway authorities are adopting this method. More than 600 people have been suspended. According to the previous telegrams, a copy of which I have sent to the Railway Minister, more than 100 men have been arrested, and arrests are going on under the Maintenance of Internal Security Act. What are their faults? Their faults are that they wanted to execute 10-hours duty. You know in the struggle of last August, this was one of the main demands of the locomen. They were to work for 12 hours to 20 hours at a stretch and that these hours should be reduced. For a long time they were demanding that the hours should be reduced to 10. So, ultimately, after a long struggle, there was an agreement in August last that the 10 hours duty should be executed. In that agreement it was categorically stated that within six weeks the mode and method will be finalised. The agreement says that "the duty hours would be reduced to 10 hours at a stretch and the mode and manner of reduction would be finalised within six weeks by the Grievances Committee." After that agreement, the strike was called off, but the terms were not executed. After that, another round of strikes was forced upon the locomen in December. After that, there was another agreement. I have a copy of

the agreement and Mr. Qureshi is one of the signatories to that agreement. I am reading out that agreement. This agreement has been arrived at on the 30th January, 1974. It says :

"The Loco Running Staff Grievances Committee reviewed the implementation of 10-hours working in the Indian Railways in its three day deliberations in New Delhi."

That was after the struggle. It says further :

"A final decision was taken in today's meeting that the implementation of 10 hours working for Loco Running Staff on All India Railways, i.e., trains of all descriptions excepting Mail and Express, where implementation has already commenced, will be started from 15th February 1974, wherever possible. It was further decided that the Committee will make an on the spot practical study of a few Divisions with different working conditions. Every effort will be made and practical possibilities worked out by both sides to see whether the three-year period for full implementation as announced by the Government can further be reduced."

The spirit of the agreement was that both sides will try to implement it and cooperate with each other. Unfortunately this is not liked by the bureaucracy, particularly the Railway Board. That is why this thing has started in the NF Railway. Hon. Members will remember that in December there was much debate and hot temper inside the House. At that time the NF Railway was completely peaceful and there was no strike; there was some understanding with the General Manager of the NF Railway that the ten-hour working would be implemented in the NF Railway peacefully. The General Manager gave an assurance that it would be implemented. When the Locomen found that the Railway Board was not interested in the implementation of the agreement, they told the grievance committee long ago that in such an eventuality they would be forced to implement the ten-hour duty on their own.

I have here a telegram which reads as follows: "As per agreement with General Manager NFR with us on 27th January to implement ten hours duty from fifteenth February stop one hundred and twenty running staff suspended or arrested on demand relief on ten hours duty more than four hundred suspended in NFR stop penal transfers also stop several trains cancelled motivated to create public discontent stop situation grave stop."

By mysterious methods the General Manager has backed out and started proceedings against loco running staff. That is why a situation has been created with largescale arrests, suspensions and penal transfers. It will not create any healthy relations between the management and the railway staff. I warn that the situation will further deteriorate.

I also want to draw the attention of the hon. Deputy Minister of Railways to another thing. On 13-2-1974 there was a meeting of the sub-committee of the grievances committee and one of the members of that committee complained that he received notice for that meeting on 16th February, 1974.

I have seen the postal stamp on the cover, bearing the date 16-2-73. So, this has been wilfully done and the letter has been posted from Delhi only on the 13th. The purpose was to sabotage the meeting of this sub-Committee. Further, no passes were issued to them. Even though the members were asked to attend the meeting, they were not issued passes. If this is the attitude, how can we say that the Railway Administration is interested in implementing the ten hour duty?

According to another complaint, which I have received from one of the Members, on the 25th of February the locomen led one deputation to Mr. B. B. Lal, who is a Member of the Grievances Committee demanding implementation of the ten hour duty. At the Grievances Committee meeting, Mr. Lal reported that it will not be difficult to implement the ten hour duty in Howrah Division. But, when the loco

men went on deputation to him, he refused to talk to them and his reply was 'I have not been sent a copy of the agreement which was arrived at on 20th January, 1974 regarding implementation of the ten hour duty.'

I would also like to draw the attention of the Railway Minister to another matter. You know, there was a big convention convened by the AIRF, and all the category-wise unions excepting the NFIR attended. They demanded unanimously that all long-standing demands of the railway men, including their trade union rights and other demands must be met and one important demand was the right to negotiate. After the last December struggle, it was decided that the Loco Running Staff Association will be given the right to represent their cases at all levels. But, in the case of NF Railway, the Loco Association have not been given the right to negotiate with the General Manager for coming to an understanding regarding this ten hour duty. This is a glaring example of the violation of the agreement. A resolution was passed at the convention unanimously. I think the Government also is in possession of that resolution. The convention has resolved that all railway men should be treated as industrial workers with full trade union rights including the right to negotiate. It has also resolved that the working hours of all railway men should not exceed eight hours per day. The loco men are fighting for ten hours. There has been a categorical assurance and there has also been an agreement to this effect. But the Railway Administration is refusing to implement the agreement. The railway men have demanded eight-hour duty and the right to negotiate and they have also demanded that all victimisation cases should be withdrawn. These are the demands on the basis of which this convention has served a notice on the Government that unless before the 10th April all these demands are met, the railway men are free to go on continuous strike throughout India after that date. You will have to concede their demand for ten-hour duty. You will have to release all the railway men who were arrested

[Shri Samar Mukherjee]

and you will have to take back all those who were suspended and the order of penal transfers should have to be revoked. The Government seems to be pursuing a policy of repression and of conceding to demands only under compulsion. This is the policy you are pursuing. There is still time to learn from past experiences. You should do something before the situation worsens further. As per the policy of the Government, the Railway Administration wants to prepare an army of black-leggers. You want to encourage black-leggers and to double the strength of the Territorial Army, to counter the moves of railway men. These anti-working class and anti-people policies pursued by the Railway Administration must be changed. Otherwise the situation will worsen further.

SHRI A. K. M ISHAQUE (Basirhat): Mr. Chairman, my colleague, Shri B. K. Das Chowdhuri, was dealing with what should be the Government's policy with regard to the extension of railway lines to backward areas. For want of time, he could not deal with that subject in the minutes detail. To my mind, this subject is a very important one. So, I shall pick up the thread from him.

Till the other day the policy was to see that there should be commercial viability for extension of railway lines to any particular zone. But there has been a change in the policy and the Government has declared the other day that they will look into not only the commercial viability but they will run it as a public utility service and the interests of the backward areas will also be considered.

We have a zone in West Bengal known as Sunderbans, which literally means beautiful jungles or forests. It is a vast tract which is a gold mine. I will not be describing Sunderbans properly, if I were to call it only fertile it is a gold mine. The entire area can be brought under cultivation. At present we have only one crop in the entire Sunderbans. There can be three crops. Then, the area under cultivation can be increased and thereby the

poor people of that area can be made to prosper. West Bengal is a deficit State and if we make full use of this area for cultivation, then the deficit of the State can be met to some extent.

Then, there is tremendous scope for developing poultry in that area. Only because of lack of communication from this beautiful area to Calcutta or other commercial centres, nothing can be grown there. Now the entire area has only one crop and no poultry is developed. Further, there is tremendous scope for growing cotton in that vast area. That cultivation cannot be taken up now because there is no communication system and so the products cannot be marketed. The result is that though this is a gold mine with tremendous possibility, it is being totally neglected.

In this connection, I would make an appeal to the Railway Minister to consider the proposal sent to the Railway Ministry by the Sunderban Development Board which is a statutory Board, for the extension of four railway lines into the Sunderban areas. They are the extension of the Lakshimkantapur-Kakadwip line, the Hamabad-Pratapadityanagar line, the Canning-Herobhanga line and the Champakali-Dhamakhali line. These four lines will come to about 60 miles in length. If these projects are undertaken, if these extensions are made, the entire area will improve and the deficit that we are suffering from in West Bengal can be met to some extent.

I represent a backward constituency. I have only one railway line in my constituency from Hasnabad to Barasat, which is only 14 km from Sealdah. Hasnabad is another 30 to 35 km from Sealdah. Yet, the people of my constituency have to get down at Hasnabad and then take a new train for going to Sealdah. I have been persistently making a request that there should be direct communication between Hasnabad and Sealdah. I am making that appeal to the Railway Minister even now. Let him have some consideration for the poor people of my constituency. It will not cost him very much. Since the railways have

been giving one excuse or other, I am making an appeal to him to over-ride their objections and give us this line now

I also made a proposal for setting up a new station at Jaffaurpur. The Minister assured me that he would sympathetically consider the proposal I am making again a personal appeal to him to see to it that the station is set up I know the difficulties that the people of the area are facing by not having a station there

Before I go to Railway finance I will take only a minute to refer to a very important matter The Martin Railways have been wound up There was a promise given by the then Railway Minister Mr Nandaji that all of the employees will be absorbed and, since they were working in and around Calcutta, they will be absorbed in the Eastern Railway or in the South Eastern Railway so that they are not displaced Now they have been absorbed but they have not been absorbed in the Eastern Railway or in the South Eastern Railway Some of them have been absorbed in the Western Railway and some of them in the Southern Railway The promise made by the then Railway Minister in this august House has not been implemented by the Railway Board The matter cannot be more regrettable than this that the promise made by the hon. Railway Minister in this august House is not implemented by the Railway Board. So, I appeal to the hon Railway Minister to see from the proceedings of this House if this promise was given and if this promise was made, I would request him to implement this promise and to absorb all those unfortunate employees in the Eastern Railway or in the South Eastern Railway. Otherwise, our peace will be disturbed by that.

This year, we have been presented with a deficit budget of Rs. 99.75 crores. We have adopted the traditional methods of meeting this gap by increasing the fares and freights. May be, that was the last resort. But I want to make some suggestions to the hon. Minister to meet the gap that we have to face this year. I am just making an enquiry from the Railway

Board: Are we making full utilisation of the wagons that we have? If we are not making full utilisation of the wagons that we have, let us calculate how much we would have derived from full utilisation of the wagons I am not going into the details as I do not have much time at my disposal I am just making an enquiry. I let them make an enquiry.

Then, there is the question of pilferage so widely known in the country. To plug the pilferage, we have set up the Railway Protection Force. As my hon. friend Mr. Das Chowdhury, was saying, it has assumed a different name Only two years ago, our cost on the maintenance of the Railway Protection Force was about Rs 9 crores and at that time, we had to pay Rs 23 crores as compensation for property lost in transit After 2 years, the cost of maintenance of the Railway Protection Force has gone upto Rs. 13 crores, that is, the cost has gone up by Rs. 4 crores. What is the cost of compensation that we are paying now? At the moment, the demurrage that we are paying is Rs. 36 crores So, I put a question to the Railway Board as to what benefit we have derived by spending more money on the Railway Protection Force Simple logic suggests that, while we spend more money on protection force to plug pilferages, the pilferages should have been plugged, but, on the other hand, what we are seeing is that the compensation for pilferages is increasing every year I would make an earnest appeal to the Minister to look into this question and devise suitable methods so that we can utilise the resources that we have at our disposal in the best possible manner.

In the present Budget there is a proposal to increase the cost of platform ticket from 25 paise to 50 paise This has given rise to big joke To purchase a platform ticket one has to pay 50 paise. But if one purchases a travelling ticket, he has to pay only 30 paise The joke is that I will purchase a travelling ticket for 30 paise, enter the platform, see my relatives off, then come out of the platform, return the ticket and get back the money. This is

[Shri A. K. M. Ishaque]  
 a pennywise-pound-foolish policy. I request the hon. Minister to look into this joke also and do something about it, if possible.

I thank the Railway Minister for presenting this Budget and I appeal to him to consider the suggestions that I have made.

**SHRI ANNASAHEB GOTKHINDE** (Sangli) : Mr. Chairman, Sir I congratulate the Railway Minister for presenting this Budget under difficult circumstances. We are told that the Railways will continue to play a predominant role in India's transport economy. But the rider that sets off this conjecture is that the provision for new lines in the Fifth Plan period is to the tune of only Rs. 100 crores. The Railway Minister raised new hopes in the minds of the people representing backward areas when he presented his last year's budget and invented a new theory regarding deliberate developmental expenditure which is elaborately mentioned on page 17 of his last year's budget speech. The same thing has been continued in this year's budget also; I am quoting from page 16 of this year's budget :

"Experience has shown that generation of traffic for such areas follows the development of transport infra-structure facilities."

Then he gives a number of proposals that he has introduced. I would appeal to him to compare the new lines that he proposed in the last year's budget with what he has mentioned this year. I would draw his attention to para 42 of his last year's speech where he says :

"In addition there are certain important works of new lines and conversions presently under examination and active consideration of the Government, and some of these works are . . ."

Then he gives a list of seven items. In his speech this year, at page 12, he says :

"In furtherance of this approach, it is now proposed to take up construction of the following new lines and gauge conversion projects in 1974-75."

But, unfortunately, as regards the conversion which was 'under active consideration' in his last year's speech, conversion of Miraj-Latur line from narrow gauge to broad gauge, no reference has been made to taking up of this particular work this year. Last year we were told that other works had been undertaken but this particular work would be taken up as a drought-relief work along with others and I was told in December last that the traffic-cum-engineering survey of the line had just been started. What has happened to that ? I would like to know whether this line is going to be taken up ultimately or not. I want to make a reference to this particular line mentioned in page 13 where some new lines have been mentioned and this particular line is simply mentioned as Miraj-Latur line. Whether it is a new line, or whether it is a gauge conversion—nothing has been mentioned. The portion that causes worry is the last proviso. The proviso says :

"I would like to take up the construction of these lines during the Fifth Plan, but this would depend upon the availability of resources. The present allocation during the Fifth Plan for construction of new railway lines is not sufficient for this purpose."

Ultimately it comes to that. With all the hopes created last year it is not possible for the Railway Ministry to take up this conversion work during the whole of the Fifth Plan period. He has given a list of the additional lines—12 in number—mentioned on page 13. By this, I ask, is the Railway Ministry not creating vague hopes in the minds of the people residing in those backward areas ?  
 16 hrs.

I refer to this Miraj-Latur line. It passes through three of the most backward areas in the districts of Maharashtra—Sangli,

Sholapur and Osmanabad. Unfortunately, these are the three most normally affected drought-prone areas of Maharashtra. If this deliberate development expenditure theory is not going to be of any help to this particular line which was committed in the last year's Budget speech and there is no hope or indication whether that will be taken up definitely during this year or in the subsequent Plan, how can one escape saying that the list given in page 13 of 12 new lines simply creates vague hopes in the minds of the people residing in backward areas. I ask the Railway Ministry whether the delay in the implementation of these projects will not entail cost escalation. Again I would appeal to him to take up this conversion work immediately.

Next, I would refer to one more aspect of his speech. It has been stated that the impact of the Third Pay Commission's recommendations would be to the tune of more than Rs. 100 crores for a full year. I am stressing this particular aspect of the Railway Budget because with regard to the amenities that would be provided to the travelling public, it has been stated that Rs. 4 crores per year were spent during the Fourth Plan period and the same tenor would be continued in the Fifth Plan. Though the freight rates on foodgrains have not been increased for which I must thank him, the increase in the freight rates, passenger fares and miscellaneous charges will bring a total additional revenue to the Railways to the tune of Rs. 136 crores. One wonders whether these higher rates mean merely the transfer of cash out of the passengers' pocket to that of the railway employees only because they are going to be paid to the tune of more than Rs. 100 crores per year. Comparing these figures with the figures that are provided for amenities to passengers, I think more should be done for giving sufficient amenities to the travelling public.

And now, Sir, I would come to a few suggestions. I would request the Railway Minister that the proposed increase of 5 paise upto a distance of 25 kms be kindly

withdrawn. There is a proposal which he has made for the increase in the cost of the platform tickets from 25 paise to 50 paise and he has said in his speech that it would prevent the flocking of visitors in the Railway Platforms. What I would request the hon. Minister is this. This proposed increase should be restricted to only very important railway stations where the flocking of visitors is intended to be curbed. There are very many small stations on the Indian Railways where the visitors do not flock and it is not necessary to increase the Platform Tickets on those stations.

There is the booklet, Indian Railway—Central Facts and Major Problems, February, 1974 in which it is stated at page 45 as follows. This is regarding the new production units for the wheel and axle plant. It says :

"For the Wheel and Axle Plant two agreements were envisaged, one with USA firm for the manufacture of cast wheels and the other with Czechoslovakia firm for Axles. These are in the process of finalisation"

My suggestion is that there is a junction named Miraj in my constituency and all the three gauges are there, the broad gauge, the metre gauge and the narrow gauge. There is sufficient land, ample water, requisite electricity, transport infra-structure and cheap labour. The municipal authorities and the State Government would be too willing to render the necessary help in the matter. I would request the hon. Minister that at least one of these units should be located at Miraj and necessary survey should be conducted in that respect.

Now I want to say about the inclusion of Sholapur division in the Central zone. A committee was set up in this regard and I hope that the Committee would accede to this demand, and necessary steps would be taken in the matter.

My last point is this. You would remember that the world famous Ravi

[Shri Ananashob Gotkhinde]

Shankar had to purchase a ticket for his sitar instrument also when he travelled by plane in the continent of Europe which is equivalent to one passenger ticket. I am here championing the particular cause regarding the people who reside at Miraj in my constituency. This place is a famous place for manufacturing various stringed musical instruments like sitar. You would be surprised to know that the price of manufacture of one sitar comes to Rs. 120 to Rs. 125; the price at which it is to be sold to Bombay merchants comes to Rs. 135 to Rs. 140. The cost of transport of one single sitar comes to Rs. 12 per sitar from Miraj to Bombay. It is a small-scale industry and very many people are engaged in this industry. The people have been clamouring for the last so many years that this particular instrument should be charged on its actual weight and not on the other category in which it is charged now. It is a question of their life and death. I would request the hon. Railway Minister to look into the matter personally. He has promised to relieve the distress of these small-scale manufacturers. I hope he will look into this personally and that he will do the needful in the matter. Thank you.

श्री श्री० डी० नौतन (बालाघाट) : सभापति महोदय, पहले सबसे बड़ी बात तो घाप के सामने मैं बहुरचना चाहता हूँ कि हमारा जिला बालाघाट मध्य प्रदेश में है और वहाँ पर बड़ा भारी तारों का बंधार मिला है जहाँ कि 8 करोड़ और का एस्टीमेट अभी तक किया गया है और उस के खाने और बढ़ने की धमका है। मन्जबबंद उस साइन का नाम है। वहाँ से लेकर बैहर, उकवा जहाँ कि पब्लिक सेक्टर की मैनजीब और इंडिया लिमिटेड की बहुत बड़ी खजान है और भरवेली जहाँ इसी मैनजीब और इंडिया लिमिटेड की दूसरी बड़ी भारी खजान है वहाँ तक एक साइन बना दी जाय तो बालाघाट जिले को भी कायदा होगा और यह पूरा घाघिवासी क्षेत्र है, इस में सबसे पहले घाघिवासियों की भी इस से बहुत

उम्मीद होगी। वहाँ पर अक्स का भी उत्पादन काफी होता है। अगर वहाँ रेल हो जायगी तो यह भी वहाँ से अच्छी तरह होगा जा सकेगा।

रेलवे में पहले भी ऐसा तय किया गया है कि नैरो गेज लाइन को ब्राड गेज लाइन में बतित किया जाय। जबलपुर से गोंदिया और गोंदिया से चम्पूर नैरो गेज लाइन है। अगर वह ब्राड गेज में परिवर्तित कर दी जाय जैसा कि मैं समझता हूँ रेल मंत्रालय द्वारा तय कर लिया गया है तो एकदम बाराणसी, इलाहाबाद, जबलपुर, बालाघाट गोंदिया, चम्पूर और मद्रास ये सब जुड़ जायेंगे और दूरी भी कम हो जायगी। इस तरह से उत्तर प्रदेश, भारत का उत्तरीभाग, दक्षिणी भाग से, मद्रास इत्यादि से बिल्कुल जुड़ जायेगा और अगर इलाहाबाद, बाराणसी आदि में भी दक्षिणी लोग जो काफी संख्या में रहते हैं उन को बहुत सुविधा हो जायेगी।

इसी तरह से जबलपुर से मयनपुर, भिवनी, छिदवाड़ा, नागपुर यह भी नैरो गेज है, इस को भी ब्राडगेज करना चाहिये और मयनपुर से मण्डला तक भी नैरो गेज को ब्राड गेज में परिवर्तित करना चाहिये।

उत्कल एक्सप्रेस सप्ताह में दो बार अभी चलती है। परन्तु वैंडोजर्स उस में बिहार के होते हैं, उड़ीसा के होते हैं, मध्य प्रदेश के होते हैं और सिर्फ दो दिन उस के चलने से उन की तकलीफों का निपटारा नहीं हो सकता है। इसलिये उत्कल एक्सप्रेस को रोजाना चलाना अच्छा होगा।

बालाघाट जिले के लोगों की बहुत पहले से जो भागें अभी घा रही हैं घाप के पहले के रेल मंत्रियों के सामने उन्हें मैं प्रस्तुत कर चुका हूँ। यह यह है कि कटंगी से तिरौड़ी तक कोई रेलवे लाइन नहीं है। बालाघाट से कटंगी तक नैरो गेज है और तिरौड़ी से तुमसर रोड तक ब्राडगेज है। तो कटंगी से किरौड़ी तक एक नई लाइन बना दी जाय जिस के अन्दर सिर्फ 8 मील का फासला है। तुमसर रोड बम्बई, हावड़ा, मैन साइन पर है। इस के आसपास मैनजीब की खजानें हैं

धौर भ्रम का घण्टा उत्पादन होता है। बंगल का भी घण्टा उत्पादन होता है। इसलिये वहाँ के इत को जोड़ना बहुत ही उपयुक्त होगा।

बैंगन के बारे में मुझे यह कहना है कि कई बार रेलवे बोर्ड को बंगल के बारे में मैंने लिखा। आप से पहले के मजो महोदय को भी लिखा क्यों कि हमारे यहाँ पर बास बहुत काफी ताबाब में होता है। बिरला की वहाँ फील्ड तो नहीं है लेकिन वह वहाँ से बास बहुत सा में जाते हैं। वहाँ पर दूसरे व्यापारियों को पर्याप्त बैंगन नहीं मिलते हैं और अभी भी रेलवे मजालय का कोई प्रायमी चल कर देख सकता है, हाउबाग रेलवे स्टेशन पर बहुत मारा बाम पडा हुआ है। नैरो गेज से तो वह चना जाता है। लेकिन ब्राड-गेज जो जबलपुर में है वहाँ पर बैंगन नहीं मिलते हैं और इसलिये बहुत सा बास सध गया है और उपयोग में आने लायक नहीं रह गया है।

माउथ ईस्टर्न रेलवे का हेडक्वार्टर नागपुर में है जो कि माउथ ईस्टर्न रेलवे का टर्मिनस है और साउथ ईस्टर्न रेलवे नागपुर से कलकत्ता तक है। बेहतर यह होगा कि हेडक्वार्टर जो नागपुर में है वह बिलासपुर या रायपुर में कर दिया जाय जो कि सेट्रल प्लेन है और डी० एस० हेडक्वार्टर है। इन से वहाँ पर बड़ी सुविधा हो जायेगी।

रेलवे में बहुत सा पिलफ्रेज होता है, कई प्रकार की घाघनिया होगी है। अभी मुझे थोडा इस चीज को देखने का मौका मिला। एक दिन कोई 20 पैसेजर बिना टिकट के बालाघाट उतरे। घनायास मैं वहाँ पर चला गया था। उन में एक प्रायमी जो मुझे अपनी पहचान का मिला उससे मैं ने ऐसे ही पूछा तुम लोग कैसे आये तो उन ने बताया कि हम टिकटें खरीदने गये तो दुर्किंग क्लर्क ने कहा कि बालाघाट का टिकट तो नहीं है। वैसे हम ने रेलवे कर्मचारियों को दिये। माई ने टिकट क्लर्क को जो गेट पर था बोल दिया कि इस को जाने दो और हम निकल आये। तो यह तो एक उदाहरण है। यह रोज का घण्टा है और कोई बालाघाट में नहीं, मारे हिन्दुस्तान में यह हाता है। कौशल नक्षी महोदय के ध्यान में मैंने

इस चीज को ला दिया कि कुछ कर सकें तो करें। पार्सल इत्यादि में रेलवे वाले कीमती चीजें निकाल कर उस की जगह पर पत्थर इत्यादि उसी वजन का डाल देते हैं। कहीं कहीं फास क्लेम्स व्यापारियों ने किए तो उनमें भी डिफ्री हो जाती है। कहीं-कहीं रेलवे वाले क्लेम्स को ऐक्सीड भी कर लेते हैं। किसी किसी केस में प्रपील फाइल करने की जो मियाद होती है उस को टाइम वाक कर लेते हैं और प्रपील फाइल नहीं हो पाती।

दूसरी बात मैंने यह कहना चाहता हूँ कि जबलपुर से गोदिया और गोदिया में जबलपुर जाने वाली या रान की गाडिया हैं वह पहले हट्टा रोड स्टेशन जा बीच में पडना है वहाँ पर ठहरती थी। लेकिन कुछ समय से उन का वहाँ ठहरना बन्द कर दिया गया है। हट्टा राड से उस गाडी में बैठने वाले एक तो विद्यार्थी लोग होते हैं जो गोदिया जाने है या बालाघाट जाते हैं, या सरकारी कर्मचारी होन है या दूध बेचने वाले होते हैं। ता अब जब य गाडिया वहाँ नहीं ठहरती तो उन को इन में बड़ी असुविधा होती है। इसलिये मेरी प्रार्थना है कि नागो की तकलीफ दूर करने के लिये हट्टा रोड पर भी जबलपुर से गोदिया और गोदिया में जबलपुर जाने वाली रान की गाडियों को ठहराने की कृपा करें।

और भी एक बात मुझे निवेदन करनी है। गोदिया में जब बालाघाट आने है तो मरेखा के पाम बालाघाट में एन्ड्रम है, वहाँ पर रोड और रेलवे माइन की क्रासिंग है। उस स्थान पर एक प्रोवर ब्रिज की बहुत आवश्यकता है क्योंकि अबसर वहाँ आधे आधे घंटे तक ठहरना पड़ जाता है। खुद डेवर माहब को जो बाल इडिया काग्रेस कमेटी के प्रेसीडेंट थे, वहाँ पर रुकना पडा गाडियों की क्रासिंग की वजह से और बहुत में मस्त्रियों को रुकना पडा है। इसलिये वहाँ पर प्रोवर ब्रिज बनाना बहुत जरूरी है। हम को एक सेटर आप के पहले के मजो महोदय का मिला जिस में उन्होंने कहा है कि हम ने इसे मजूर कर लिया है, अब स्टेट गवर्नमेंट इसे मजूर कर ले तो आगे काम

हो। तो स्टेट गवर्नमेंट ने भी उसे मंजूर कर लिया है। लेकिन काम अभी तक शुरू नहीं हुआ है। मेरा निवेदन है कि काम यहाँ पर प्रबन्ध चालू किया जाय।

16.20 hrs.

**RE. ALLEGED PREVENTION OF VISITORS FROM MEETING MEMBERS OF PARLIAMENT**

श्री अटल बिहारी वाजपेयी (ग्वालियर) : सभापति महोदय, मैं नियम 340 के अन्तर्गत एक महत्वपूर्ण मामला इस समय उठाना चाहता हूँ और मांग करता हूँ कि ये चर्चा बोड़ी देर के लिये स्थगित कर दी जाय...

**MR. CHAIRMAN :** I have received your notice. It does not come under rule 340 because under rule 340 there can be an adjournment if the discussion going on is on a motion. The discussion now is not on a motion but on a Budget which is dealt with under a separate provision. Therefore, it does not come strictly under rule 340 under which there is no provision for adjourning the discussion except when the discussion is on a motion. Therefore, I do not feel that your notice is strictly in order. But the matter you have raised is undoubtedly of a serious nature. Therefore, you should refer to the Speaker. The Speaker is going to make an inquiry. After the inquiry, we will know the position and let you know about it.

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : अगर आप मुझे बताने तो बीजिये। स्पीकर साहब किम बान की एन्क्वायरी करेंगे।

**MR. CHAIRMAN :** Since you have given notice, I can permit you a few minutes, but there will be no adjournment of the discussion.

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : वह तो आप के अधिकार में है।

**MR. CHAIRMAN :** As the matter is serious, I am permitting you a couple of minutes.

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : सभापति जी, अभी गुजरात के कुछ विद्यार्थी पार्लियामेंट के मੈम्बरों के मिलने के लिये आये थे और उन्होंने मेम्बरों के नाम लिट भेजी, लेकिन वे लिट मੈम्बरों तक नहीं पहुँचने की गई, सिम्पोरिटी स्टाफ के वे लिटें वहीं रोक लीं। इतना ही नहीं, मैं सदन में मौजूद था, लेकिन मेरे बारे में उन विद्यार्थियों से कह दिया गया कि मैं सदन में नहीं हूँ। अतीना यह हुआ कि यहाँ तनाव पैदा हो गया, विद्यार्थियों और सिम्पोरिटी स्टाफ में मड़बड़ हुई, पुलिस बुलाई गई, मैजिस्ट्रेट बुलाये गये और जो बिजिटर्स वहाँ आये थे, उन सब को रिस्पाब्जन्स धाफिस धाबी करने के लिये कह दिया गया।

मैं समझना हूँ कि पार्लियामेंट के मੈम्बरों को किसी भी बिजिटर से मिलने की छूट है, पार्लियामेंट के मੈम्बर चाहें तो किसी बिजिटर से मिलें या न मिलें, लेकिन सिम्पोरिटी स्टाफ को यह अधिकार नहीं दिया जा सकता कि वह कहे कि मੈम्बर नहीं है, जब कि मੈम्बर सदन में मौजूद है। गुजरात के विद्यार्थी मੈम्बरों से मिलने आये थे। वे गैलरी में जा कर मड़बड़ करें—ऐसा हममें से कोई भी नहीं चाहेगा लेकिन सिम्पोरिटी स्टाफ—नाफ कीजिये मुझे कहने हुये कुछ हो रहा है—सपनी सीमा को पार कर गया। पार्लियामेंट के मੈम्बरों और बिजिटर्स के बीच में किसी को आने नहीं दिया जा सकता। यह तो एक कटोरी का काम था कि अगर कोई मੈम्बरों के मिलने के लिये लिट भेजता है तो वह लिट मੈम्बरों तक पहुँचा दी जाय, लेकिन आज तो तनाव लिटें रोक ली गई। विद्यार्थियों से कह दिया गया कि मੈम्बर हाउस में नहीं है, इस से परिस्थिति बिगड़ी।

मैंने प्रिक्लेज का मोजल दिया हुआ है और जैसा आप ने कहा है कि स्पीकर महोदय जांच करेंगे—यह पार्टी का बयान नहीं है। आज यह मेरे साथ बीता है, कम किसी और के साथ बीत सकता है। हम सिम्पोरिटी स्टाफ को इस तरह का आचरण करने की छूट नहीं दे सकते।

**MR. CHAIRMAN :** This is not a party matter. Therefore, the whole matter will be inquired into. Undoubtedly, if there