[श्री शिवनारायण]

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

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

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

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

SHRI SAMAR GUHA : I have heard about it.

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

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

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

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

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

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

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

MR. DEPUTY-SPEAKER : The question is :

"That the Bill be passed".

The motion was adopted.

17.08 hrs.

*DEMANDS FOR SUPPLEMENTARY GRANTS (RAILWAYS)

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

Demand No. 2 --Miscellaneous Expenditure

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

"That a Supplementary sum not exceeding Rs 19.97,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the vear ending the 31st day of March, 1970, in respect of 'Miscellaneous Expenditure'."

Demand No. 3 – Payments to Worked Lines and Others

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

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

Demand No. 4—Working Expenses—Administration

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

"That a Supplementary sum not exceeding Rs 32,05,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970, in respect of 'Working Expenses—Administration'."

Demand No. 5—Working Expenses—Repairs and Maintenance

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

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

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

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

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

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

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

"That a Supplementary sum not exceeding Rs. 4.1[illegible],22,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970, in respect of 'Working Expenses—Operation other than staff and Fuel'."

Demand No. 9—Working Expenses—Miscellaneous Expenses

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

"That a Supplementary sum not exceeding Rs. 2,[illegible]4,95,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970, in respect of 'Working Expenses—Miscellaneous Expenses'."

---

*Moved with the recommendation of the President.

Demand No. 14—Construction of New Lines

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

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

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

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

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

Demand No. 16—Pensionary Charges—Pension Fund

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

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

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

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

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

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

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

I beg to move :

"That the demand for a supplementary grant of a sum not exceeding Rs. 19,9 ,0 0 in respect of miscellaneous expenditure be reduced by Rs. 100."

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

The explanatory note says :

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

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

My cut motion says :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[Shri Nambiar]

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

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

इसके अलावा बांदा स्टेशन पर एक ओवर-ब्रिज न होने से बहुत बड़ी समस्या बनी हुई है। ओवरब्रिज न बनने के कारण वहां पर हर साल 8-10 आदमी कट कर मर जाते हैं। इस सम्बन्ध में 2 लाख 49 हजार की एक स्कीम वहां पर ओवरब्रिज बनाने के लिए पास भी हो चुकी है लेकिन फिर उसका ठप्प कर दिया गया। उसमें पटरियों के केवल 8 गर्टर और कुछ पुराने डिब्बों की चद्दरें लगनी हैं परन्तु उसकी व्यवस्था भी नहीं की जाती है। वे कहते हैं कि सेन्ट्रल रेलवे, झांसी में गर्टर नहीं है। जब आप 8 गर्टर की व्यवस्था भी नहीं कर सकते तो क्या हमारे क्षेत्र को इसी तरह से अछूता छोड़ दिया जायेगा? मैं मन्त्री जी से प्रार्थना करूंगा कि बांदा जंक्शन पर ओवरब्रिज बनाने के लिए 8 गर्टर और कुछ पुरानी चद्दरों की तुरन्त व्यवस्था करें ताकि वह बन सके और हर साल 8-10 आदमियों की जान बचाई जा सके।

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

इसके अलावा मैं एक खास बात दिल्ली के सम्बन्ध में कहना चाहता हूं। यहां पर जो रेलवे के क्वार्टर्स हैं उनकी सफाई की जाये लेकिन उसके साथ-साथ रेलवे के जोन में बरसों से बहुत सी झुग्गी झोपड़ियां हैं, हजारों की तादाद में और दिल्ली प्रशासन ने उनको जबर्दस्ती हटाया है। और उनमें रेलवे के ही बहुत से गरीब कर्मचारी रहते हैं।

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

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

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

दूसरी बात मैं यूनियन्स के रिकग्निशन के बारे में कहना चाहता हूं। आप सैट रूल्स बना लीजिये और जो यूनियन उनको पूरा करे उसको रिकग्नाइज़ कीजिये। मैंने देखा है कि एडमिनिस्ट्रेशन ट्रेड यूनियन के सहारे पर चल रहा है, ट्रेड यूनियन्स रिकग्निशन के सहारे पर चल रही हैं। अगर आप आज उनका रिकग्निशन वापस कर लीजिये तो यह बोगस ट्रेड यूनियन खत्म हो जायेगीं। इसलिए जो भी आप की शर्त हों उनको जो यूनियन पूरा करे उसको आप रिकग्नाइज़ कर लीजिये। मैं चाहता हूं कि एक इंडस्ट्री में एक ही यूनियन होनी चाहिए।

कालका आप जायें तो वहां पर आप देखेंगे कि क्लास चार ऐम्प्लाईज के लिए ढोल टाइप टीन के क्वार्टर बने हुए हैं जो गर्मियों में गरम हो जाते हैं और सर्दियों में ठंडे हो जाते हैं। उनको आप इमप्रूव कीजिये। इसी तरह से लोको शैड की कालोनी है, जो कि ऐसेन्शियल स्टाफ है, वहां 12 फैमलीज के लिए लेट्रीन है। अब अगर फैमिली में पांच आदमी भी लगायें तो 60 आदमी हो जाते हैं, जिन पर सिर्फ एक लैट्रीन है। और इतने ही लोग अनअथोराइज्ड तरीके पर वहां रहे हैं। इस प्रकार एक लेट्रीन 100 से 120 तक लोगों के लिये है। अब अगर कर्मचारी लेट्रिन नहीं जायगा तो वह ड्यूटी पर कैसे समय पर जायेगा। इन 12 क्वाटर्स के अलावा कुछ अनअथोराइज्ड रेलवे ऐम्प्लाईज़ ने झोपड़ियां बनायी हुई हैं और कुछ ऐसे लोगों ने बनायी हुई हैं जो कि रेलवे ऐम्प्लाईज़ नहीं है। इसलिए आप कम से कम उन झोपड़ियों वाले रेलवे ऐम्प्लाईज को क्वार्टर दीजिये और जो दूसरे अनअथोराइज्ड लोगों ने झुग्गियां बनाई हुई हैं उनको रिमूव कर दीजिये और हर मकान में एक अलग लेट्रीन बनवायें।

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

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

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

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

[श्री सूरज भान]

जाता है। ग्राप सोच सकते हैं कि वह पानी पीकर मनुष्य की क्या हालत होती होगी। इसलिए मेरा सुझाव है कि ग्राप उनको डेजर्ट ग्लाउन्स दीजिये।

कैजुग्रल लेबर की ग्रापने बात कही जिससे मुझे खुशी है। मैं देहली के बारे में कहना चाहता हूं। हिन्दुस्तान में हर जगह रेलवे कैजुग्रल लेबर का पेड रेस्ट मिलता है, लेकिन देहली में कैजुग्रल लेबर को ग्रनपेड रेस्ट मिलता हैं। इस प्रथा का जल्दी खत्म कीजिये।

इन शब्दों के साथ में उम्मीद करता हूं कि रेलवे मन्त्री महोदय मेरी बातों पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करेंगे।

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

Then, I am told—I do not know how far my information is correct—that the Parel and Matunga workshops are sought to be transferred elsewhere. I have written a letter to the hon. Minister. I hope he will kindly look into it and gave a categorical reply that the workshap will not be taken away from Bombay, thereby throwing thousands of workers into the streets of Bombay.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[श्री शिव चन्द्र झा]

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

श्री मु० अ० खां (कासगंज) : मैं केवल एक प्रश्न मंत्री महोदय से पूछना चाहता हूँ। रेलवे बजट पर बोलते वक्त मैंने सरकार का ध्यान इस ओर दिलाया भी था। मैंने कहा था कि स्टेशन मास्टर्ज और असिस्टेंट स्टेशन मास्टर्ज की ऐसी एक कैटेगरी है जो बहुत निगलैक्टिड कैटेगरी है और जिस की तरफ सरकार का ध्यान जाना बहुत जरूरी है। लेकिन ध्यान जाता नहीं है। वे बहुत जिम्मेदारी का काम करते हैं। लेकिन सरकार उनकी तरफ कोई ध्यान नहीं देती है। उन्होंने सरकार को और डी० एस० को मैमोरेंडम दिया है। मैं मंत्री महोदय को इस बात के बारे में एक सवाल पूछना चाहता हूँ। क्या मंत्री महोदय एन ई रेलवे को लिखेंगे कि एस एम्ज और ए एस एम्ज के लिए रेलवे बोर्ड ने जो फेसिलिटीज और एमेनेटीज दूसरे रिजंज और जोंज में दे रखी हैं, वे एन ई रेलवे में काम करने वाले इन लोगों को क्यों नहीं दी गई हैं। बतौर प्रेजीडेंट के डी० एस० को मैंने दो रिप्रिजेंटेशंज दी है और इस चीज को प्वाइंट आउट किया है। क्या मंत्री महोदय एन ई रेलवे के अफसरों को और डी० एस० इज्जतपुर को लिखकर पूछेंगे कि जो फैसिलिटीज एस एम्ज और ए एस एम्ज को दूसरे स्टेशंज पर मिली हुई हैं वही फैसिलिटीज इनको एन ई रेलवे में क्यों नहीं दी जा रही है और क्या वह इनको ये फैसिलिटीज और एमेनेटीज दिलाने की प्रयत्न करेंगे ?

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

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

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

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

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

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

All the cut motions were put and negatived.

MR. DEPUTY-SPEAKER : The question is :

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

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

The motion was adopted.

17.39 hrs.

APPROPRIATION (RAILWAYS) NO. 2 BILL*, 1970

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

MR. DEPUTY-SPEAKER : The question is :

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

The motion was adopted.

SHRI NANDA : I introduce† the Bill.

I beg to move†† :

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

MR. DEPUTY-SPEAKER : The question is :

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

The motion was adopted.

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

---

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

†Introduced with the recommendation of the President.

††Moved with the recommendation of the President.