

**MESSAGE FROM LOK SABHA****The Mulki Rules (Repeal) Bill, 1973**

SECRETARY-GENERAL: Sir, I have to report to the House the following message received from the Lok Sabha, signed by the Secretary-General of the Lok Sabha:

"In accordance with the provisions of Rule 96 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in Lok Sabha, I am directed to enclose herewith the Mulki Rules (Repeal) Bill, 1973, as passed by Lok Sabha at its sitting held on the 18th December 1973."

Sir, I lay the Bill on the Table.

**THE APPROPRIATION (RAILWAYS)****NO. 4 BILL, 1973—(contd)**

**श्री जगदम्बी प्रसाद यादव (बिहार):** माननीय उपाध्यक्ष महोदय, इस निकम्मे विभाग को एक पैसा भी खर्च करने के लिए देना सचमुच में लगता है कि एक गुनाह होगा।

**संसदीय कार्य विभाग तथा निर्माण और आवास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओम् मेहता):** तो फिर आप बिहार वापस कैसे जायेंगे।

**श्री जगदम्बी प्रसाद यादव:** मैं यह इसलिए कहना चाहता हूँ कि इस मंत्रालय से इसाफ मांगने में कचरापाड़ा का सैनिटरी इंस्पेक्टर श्री एस० पी० वर्मा, 1968 से लगातार लगा रहा, लेकिन उसको इसाफ नहीं मिला। 40-40, 45-45 दिन तक उसने अनशन किया, फिर भी कुछ नहीं हुआ। श्रीमन्, रेलवे में कूड नाइट स्वायत्त उठाने के लिए, जिस काम को सिर्फ मेहतर करते हैं उन मेहतारों की जगह पर अधिकारियों ने एक ब्राह्मण और एक केवट को बहाल किया। अगर वे यह काम करते तो कोई हैरानी की बात नहीं थी, लेकिन उन्होंने यह काम नहीं किया। इस सम्बन्ध में उस इंस्पेक्टर

ने रेलवे अधिकारियों से इसाफ मांगा, लेकिन उन्होंने इसाफ नहीं दिया। हर प्रकार का उपाय करने के बाद वह जल मरा। आज उसके दो छोटे बच्चे हैं जिन का दिमाग शायद ठीक नहीं है। उसकी बच्चियां अविवाहित हैं और उसका परिवार आज ब्राहि ब्राहि कर रहा है। पहले भी सदन में यह बात उठाई गई। लिखने पढ़ने में तो इनके कानों पर जू रेंगती नहीं है। यह सरकार मेहतारों, हरिजनों के लिए सारी सुविधाएं मुहैया करने की बात करती है, लेकिन जब हरिजनों की जगह पर ऐसे लोगों को बहाल किया जाता है और उन अधिकारियों पर जो प्रश्न उठाता है तो उसे नौकरी से बर्खास्त किया जाता है। वह इसाफ मांगता है, लेकिन आत्मदाह करने तक इस सरकार के कानों पर जू नहीं रेंगती है। इसलिए इस सरकार को एक पैसा भी देना सदन के लिए गुनाह है। मैं मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि आपने उसके परिवार की व्यवस्था के लिए क्या किया जिस से उसकी आत्मा को शांति मिले। जिन अधिकारियों ने यह अन्याय किया उनसे आप इसका क्या निराकरण करा रहे हैं। उसने आप की पार्लियामेंट के सामने, राष्ट्रपतिभवन के सामने इसाफ मांगते मांगते आत्मदाह किया है। इस प्रकार आत्मदाह करने वाले बलिदानी को आप नकार नहीं सकते, उसके साथ अन्याय नहीं कर सकते। यह सदन और देश आपसे उसका जवाब मांगेगा।

श्रीमन्, हमारे रेल उपमंत्री महोदय अगर संभालें तो शायद रेलवे संभल भी जाय, लेकिन हमारे रेल मंत्री को तो बिहार की राजनीति से फुसंत नहीं है। पहले तो वे वहां की सरकार चलाते थे और अब उनको वहां की कांग्रेस पार्टी भी चलानी पड़ती है। इसीलिए आज रेलवे में घाटा, हड़तालें और लेट रनिंग साधारण बातें हो गई हैं। आज सदन यह जानना

[श्री जगदम्बी प्रसाद यादव]

चाहेगा कि इन नये मंत्री के समय में कितनी गाड़ियां बन्द हो चुकी हैं और कितनी जनता जयंती या जानकी एक्सप्रेस आप चला पाये हैं या चलाने वाले हैं। यह रेलवे देश की एक असेट थी। इसमें जनता का चार हजार करोड़ रुपया लगा हुआ है। इसमें 14 लाख नियमित कर्मचारी हैं और 32 लाख कैज्युअल लेबरर काम करते हैं। उन 32 लाख कैज्युअल लेबरर के अभिशाप से इसका मंत्री भी कैज्युअल लेबरर के समान कैज्युअल रहता है।

श्रीमन्, अभी हमारे मित्र बता रहे थे कि 70 लाख आदमी इस पर यात्रा करते हैं, साढ़े पांच लाख टन सामान भी ढोया जाता है और चौथी पंचवर्षीय योजना में 400 करोड़ रुपये का आवंटन भी इस के लिए किया गया था और 42 करोड़ रुपया उस में और भी बढ़ा होगा, फिर भी इस में घाटा कितना बढ़ता जा रहा है और वह घाटा किन किन बातों के कारण होता है। वह होता है रेलवे मंत्रालय के अकुशल प्रशासन के कारण, वह होता है सफेद हाथी जो रेलवे बोर्ड का बैठा है उस के कारण, तमाम अनियमितताओं तथा अनुशासनहीनता के कारण और अव्यवस्थाओं के कारण, लचर मंत्रालय तथा लचर मंत्री के कारण। श्रीमन्, आज रेलवे मंत्रालय भी गुलामी का एक प्रतीक बना हुआ है। दूसरे मंत्रालयों की तरह रेलवे मंत्रालय का बजट भी रखा जाना चाहिए था, लेकिन पता नहीं किस कारण से रेलवे का बजट अलग रखा जा रहा है। एक पद्धति अंग्रेजों ने लगा दी थी और पता नहीं हम क्यों उस का सुधार नहीं कर पाते। अगर सरकार यह समझती है कि रेलवे को अलग से देखभाल की आवश्यकता है तो रेलवे के लिए एक आटोनामस बोर्ड बनाया जा सकता था। लेकिन रेलवे का बजट अलग से पेश हो इस का कोई औचित्य

में समझता हूं कि हमारे माननीय मंत्री जी प्रभावित नहीं कर सकेंगे सिवाय इस के कि एक परंपरा है जो चली आ रही है और उसी को चलाया जाये। मैं जानना चाहता हूं कि मंत्री जी इस बारे में क्या कहना चाहते हैं। 26 वर्ष की आजादी के बाद काल में एक कागजी परिवर्तन भी आप कर लेते तो बात कुछ समझ में आती कि आप ने कुछ काम किया है। श्रीमन्, आज हड़तालों का बोलबाला है। जिस अखबार को उठाये दिखायी देता है कि किसी न किसी बात को लेकर हड़ताल हो रही है। यात्री आज बेबस है। कोई किसी काम के लिए जा रहा हो, वह समझ नहीं पाता है कि वह अपने गंतव्य स्थान पर निश्चित समय पर पहुंच सकेगा या नहीं। वायुयान की सेवा पहले ही स्थगित थी। लोग रेल पर भरोसा करते थे। रेल मंत्री ने कहा था कि वे रेल में फुर्स्ट क्लास के दो एक डिब्बे जोड़ देते हैं ताकि वायुयान से न जा सकने वाले लोग इस तरह से रेलों में यात्रा कर सकेंगे। लेकिन लगता है कि उन का मंत्रालय भी कुछ करना चाहता था लेकिन हुआ यह कि गाड़ियां चलाना ही रोक दिया गया। पहले तो यह था कि कोयले के अभाव में दर्जनों नहीं सैकड़ों गाड़ियां बंद कर दी गयी थीं, लेकिन अब केवल कोयले का अभाव ही नहीं रहा। आज तो आप को जगह जगह हड़तालों देखने को मिलती हैं और आज हर बात पर हड़ताल होती है। इस का कारण क्या मजदूर है? आज अंतःकरण से इस बात पर विचार करने की स्थिति आयी है। अंतःकरण तो है हर व्यक्ति के हृदय में, हर व्यक्ति के दिल और दिमाग में उस का निवास है, लेकिन थियेराई करते करते अंतःकरण पतित

हो जाता है यह दूसरी स्थिति होती है। मैं पूछना चाहता हूँ कि क्या इस मंत्रालय का दोष नहीं है उस बात में कि बिना हड़ताल के किसी समस्या का वह समाधान नहीं निकाल पाती, यहां तक कि कभी कभी कर्मचारियों को इसलिए हड़ताल करनी पड़ती है कि हमारे सरकारी अधिकारी उनकी कठिनाइयों को सुनना नहीं चाहते।

आज एक प्रश्न उठा रहा है कि 1 P.M.

हमारी सरकार चाहती है कि रेलवे में एक यूनियन हो ! एक यूनियन चाहते हैं तो बनाते क्यों नहीं। किसी ने बनाने से रोका नहीं। सिर्फ स्वीट-ब्रिन या डिजायर प्रकट कर देने मात्र से ही इस समस्या का निदान नहीं हो सकता। अगर सरकार यह चाहती है तो इसको करने की व्यवस्था करे। हम भी उसके साथ हैं कि सरकार एक फेडरेशन या एक यूनियन बनाये लेकिन सरकार जानती है कि वह ऐसा नहीं कर सकती। सरकार ने दो फेडरेशंस को मान्यता दिये हुए हैं और वह दोनों फेडरेशन अधिकतर स्थानों में डिफेंक्ट हो चुके हैं और अगर डिफेंक्ट नहीं भी हुये हैं तो रेलवे में जो सात सौ कैटेगरीज हैं प्रत्येक उन कैटेगरीज का प्रतिनिधित्व वह जगह जगह नहीं कर पा रही है और जब वह श्रेणीबद्ध कर्मचारियों का प्रतिनिधित्व नहीं कर पाती तो उनकी कठिनाइयों का हल उपस्थित नहीं कर सकती और इसलिये श्रेणीबद्ध कर्मचारियों के लिये आवश्यक हो जाता है वह अपने संगठन को तैयार करें और उन संगठनों के द्वारा अपनी मांगों को आगे रखें। अब उनकी मांग को रखने वाले उनके प्रतिनिधि सरकार के अधिकारियों से मिलने जायें तो वह कहेंगे कि आप मान्यता-प्राप्त फेडरेशन के सदस्य नहीं हैं। तो यह क्या स्थिति है ! आखिर, फेडरेशन की बुनियाद

क्यों पड़ी। इसलिये तो बुनियाद पड़ी कि कर्मचारियों की शिकायतों को दूर किया जाय, उनकी समस्याओं का निदान ढूँढा जाय और जब फेडरेशन उनकी समस्याओं का निदान नहीं कर पाता तो कैटेगरीवाइज जो कर्मचारी हैं उनको अपनी कठिनाइयों को दूर करने के वास्ते अलग संगठन की आवश्यकता होती है। श्रीमन्, पता नहीं उनकी कठिनाइयों को सुनने में सरकार को, इसके अधिकारियों को, क्या एतराज है। क्या नीकरशाही अपनी गुलाम मनोवृत्ति को दूर नहीं कर सकती। समाजवाद की बार बार घोषणा होती है लेकिन पता नहीं समाजवाद कहाँ का अहम सवाल हो गया है कि हमारे सरकारी अधिकारियों में अपने ही सहयोगियों के साथ बातचीत करने में, उनके वादविवादों को, उनकी कठिनाइयों को सुनने में भी एक लक्ष्मण रेखा खिंची हुई है कि आप मान्यता प्राप्त यूनियन के सदस्य हैं या नहीं। मैं जानना चाहूँगा मंत्री जी से कि उनकी समस्याओं का निदान आप किस प्रकार करना चाहते हैं, उस डिफेंक्ट फेडरेशन के द्वारा या श्रेणीबद्ध कर्मचारियों की जो यूनियन है उसके द्वारा। और अगर आप चाहते हैं कि एक यूनियन हो तो आप एक यूनियन किस प्रकार बनायेंगे, गुप्त मतदान के द्वारा या किस तरह बनायेंगे, और ऐसा कर सकने की क्षमता आप कब तक प्रकट करना चाहते हैं। जब तक आप इस प्रकार की व्यवस्था नहीं कर लेते तब तक उनकी जो श्रेणीबद्ध यूनियन है उनके द्वारा उनकी कठिनाइयों को हल करने की क्या व्यवस्था करना चाहते हैं।

श्रीमन्, आज पिछड़े क्षेत्रों की बात होती है और कहा जाता है कि हर पिछड़े हुए क्षेत्रों को, पिछड़े वर्गों को, सरकार सहूलियत देगी। तो मैं

[श्री जगदम्बी प्रसाद यादव]

सरकार से जानना चाहता हूँ और बिहार के कुछ क्षेत्रों का विशेष कर नाम लेना चाहता हूँ। बिहार के सम्बन्ध में सर्वेक्षण की बात सामने आई है तो मैं जानना चाहता हूँ कि बिहार सरकार ने एक प्रतिवेदन, एक संस्मरण, एक मेमो-रैंडम जो सरकार को प्रस्तुत किया था उसका क्या हुआ। सरकार ने हमारे एक प्रश्न में उसका उल्लेख भी किया है और बताया है कि कहीं सर्वेक्षण करने की अनुमति दी है और कहीं पर कुछ काम करने की बात उठाई है लेकिन उसके साथ ही आर्थिक कठिनाई की बात को घुसेड़ कर हाँ करने के बाद ना करने की बात हो गई है। बिहार के जो पिछड़े क्षेत्र हैं वह खनिजपदार्थ-बहुल क्षेत्र हैं और दूसरे पिछड़े क्षेत्र कृषि-बहुल क्षेत्र हैं। अब जहाँ पर खनिजपदार्थ प्राप्त है वहाँ रेलवे लाइन नहीं होने के कारण उन खनिज-पदार्थ का उत्पादन नहीं हो पाता और इससे देश का जो विकास होना चाहिये वह नहीं हो पाता है। सिर्फ पिछड़े हुए क्षेत्रों की ही बात नहीं है बल्कि दूसरे क्षेत्रों की भी बात है जैसे कि पालामू के डाल्टनगंज को ले लीजिये, रेलवे लाइन से उसका कोई सम्बन्ध नहीं है, इसी तरह से अनेक जिलों के केन्द्रीय स्थल हैं जिनका कि रेलवे लाइन से सम्बन्ध नहीं है जैसे कि हजारीबाग प्रसिद्धि-प्राप्त स्थान है लेकिन हजारीबाग रोड जो है वह 70 किलोमीटर पर उससे अलग है। तो हजारीबाग रोड तक रेलवे ले जाने का क्या कार्यक्रम है। यह अजीब बात है कि इस प्रगति के युग में जब कि स्पूटनिक एज आया हुआ है तब हजारीबाग शहर में रेलवे लाइन नहीं पहुँचे।

इससे आश्चर्य की बात और क्या हो सकती है? इसी तरह से आपने जवाब

दिया है कि सर्वेक्षण की स्वीकृति हो चुकी है, परन्तु जिस मात्रा में काम आगे होना चाहिये था, उस मात्रा में काम आगे नहीं बढ़ रहा है।

श्रीमन्, जहाँ तक और क्षेत्रों की बातें हैं उनके बारे में मैं बारबार मंत्री जी से आग्रह करते रहता हूँ, लेकिन जो एक लोकल क्षेत्र क्यूल शाहबगंज का क्षेत्र है, लूप लाइन का क्षेत्र है, जिस के बारे में मैंने आपका ध्यान बारबार खींचा है कि जब तक डिविजनल हेडक्वार्टर जमालपुर नहीं आ जाता है, तब तक इस क्षेत्र का विकास नहीं हो सकता है। श्रीमन्, मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि जमालपुर का जो वर्कशाप है वह बहुत पुराना वर्कशाप है। अब यहाँ पर डीजल और बिजली के इंजनों के मरम्मत का काम नहीं होता है जिसके कारण यह कारखाना डाईंग कंडीशन पर है। यहाँ पर पहले 21 हजार मजदूर काम करते थे, लेकिन अब केवल 8-10 हजार मजदूर ही काम करते हैं जो कि बहुत ही कुशल कारीगर हैं और हर काम को सफलतापूर्वक करने की क्षमता रखते हैं। इस चीज की जानकारी रेलवे मंत्री जी को भी है। तो मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि जब तक इस रेलवे लाइन में दोहरी लाइन नहीं बिछाई जाती और यहाँ पर मुख्यालय नहीं बनाया जाता है, तब तक इस क्षेत्र की तरक्की नहीं हो सकती है। मैं आप से पूछना चाहता हूँ कि इस क्षेत्र में जितनी गाड़ियाँ चलती हैं क्या वे पर्याप्त हैं? पहले वर्कसमैन ट्रेनें हर शनिवार को तीन तरफ 30 बार जाती आती थी जब कि वहाँ पर 21 हजार मजदूर काम करते थे, लेकिन अब जब कि वहाँ पर केवल 8-9 हजार ही मजदूर काम करते हैं, तो हर शनिवार को कुल 18 बार ट्रेनें जाती हैं। जब वर्कसमैन गाड़ियाँ चलती थी तो सब गाड़ियाँ ब्लाक हो जाती थीं।

दूसरी बात मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि आप माइन्स का विकास कर रहे हैं, लेकिन आप इस बात को नहीं सोच रहे हैं कि जब तक लाइनों का इस क्षेत्र में विकास नहीं होगा तब तक आप माइन्स का भी विकास नहीं कर सकेंगे। इसलिए मेरा आप से आग्रह है कि जब तक आप इस क्षेत्र में दोहरी लाइन नहीं बनायेंगे तब तक आप माइन्स का विकास नहीं कर सकेंगे। इसलिए जब तक आप गाड़ियों की भारी वाहन क्षमता को नहीं बढ़ायेंगे और दोहरी लाइन नहीं बनायेंगे तब तक आप इस क्षेत्र का विकास नहीं कर सकेंगे।

इसके अलावा मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि इस क्षेत्र के जो रेलवे स्टेशन हैं उनमें स्टाफ बहुत कम है और कभी कभी तो पूरे स्टेशन में स्टाफ नहीं रहता है और गाड़ियाँ पास हो जाती हैं। बरियारपुर, कल्याणपुर, रतनपुर और दशरथपुर स्टेशनों में तो अनेक बार गाड़ियाँ पास हो जाती हैं मगर वहाँ पर कोई रेल का स्टाफ नहीं होता है। बरियारपुर स्टेशन का तो प्लेटफार्म इतना नीचा है कि उसमें किसी गर्भवती स्त्री का उतरना-चढ़ना मुश्किल हो जाता है। जब प्लेटफार्म में गाड़ी आती जाती है तो छोटा होने के कारण उसको पार नहीं किया जा सकता है। वहाँ पर पानी की भी व्यवस्था नहीं है। तो इस लूप लाइन की यह कुरूप कहानी है। इसका कारण क्या है? इसका कारण एक ही हो सकता है कि इसका मुख्यालय हावड़ा में बना दिया गया है जहाँ से यहाँ का प्रबन्ध अच्छी तरह से नहीं हो सकता है और न ही इस क्षेत्र का कल्याण ही हो सकता है। जब आप इस क्षेत्र की योजना कलकत्ता से बनाते हैं तो इस क्षेत्र का कल्याण किस तरह से हो सकता है।

मैंने इस सम्बन्ध में बारबार आग्रह किया है कि इस लाइन की तरफ आप ध्यान दीजिए और जब तक आप इस क्षेत्र की ओर ध्यान नहीं देंगे तब तक इस लाइन और छोटे छोटे स्टेशनों का कल्याण नहीं हो सकता है। मैं आशा करता हूँ कि जिन बातों की ओर मैंने माननीय मंत्री जी का ध्यान खींचा है, उनकी ओर मंत्री जी अवश्य ध्यान देंगे।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The House stands adjourned till 2.15 P.M.

The House then adjourned for lunch at ten minutes past one of the clock.

The House reassembled after lunch at 15 minutes past two of the clock. ||r-Deputy Chairman in the Chair.

**श्री रणवीर सिंह (हरियाणा) :**  
उपसभापति जी, मैं इस विधेयक का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। जहाँ तक इन विधेयक का सम्बन्ध है, इसमें कोई बहुत ज्यादा टीका-टिप्पणी की बात नहीं है। महंगाई है इसलिए वे महंगाई भत्ता चाहते हैं। हमें खास तौर पर रेलमंत्री की तारीफ करनी है क्योंकि इनकी कृपा से भिवानी लाइन का सर्वेक्षण हो रहा है।

एक बात जरूर कहनी पड़ेगी कि देश जब आजाद हुआ उस वक्त रेल के ऊपर जो सरमाया लगा हुआ था वह अन्दाजन 750 करोड़ के करीब था और अब कोई 4000 करोड़ के करीब रेल के ऊपर सरमाया लगा है।

जहाँ तक रेलों को बिछाने का सम्बन्ध है जितने से पहले रेलों की लंबाई थी, देश के अन्दर सड़कों में तेजी आई, और चीजों में काफी बढ़ोत्तरी हुई, लेकिन नई रेल बिछाने का जहाँ तक सम्बन्ध है उसमें देश अभी बहुत पिछड़ा हुआ है। इसमें कोई सन्देह नहीं कि जहाँ साढ़े सात सौ करोड़ था, वहाँ अब 4 हजार करोड़ रुपए, पांच

[श्री रणवीर सिंह]

गुने के करीब शरमाया लगा और जिस देश में पहले इंजिन बाहर से आते थे, बैगन बाहर से आते थे, यहां रेल के इंजिन बनने शुरू हुए, बैगन बनने शुरू हुए और विदेशों को भी हमने भेजना शुरू किया। जहां तक नई रेलों को बिछाने का सम्बन्ध है, उसमें यह ठीक है कि चूंकि उसके लिए लोहा चाहिए था और देश के अन्दर लोहा इतना पैदा नहीं होता था कि और ज्यादा रेल लाइनें बिछाई जा सकें। कई जगह दोहरी लाइनें, डबल लाइन की गई, नई लाइनों को खोलने में रेल मंत्रालय पीछे रहा। यह भी सच है कि पिछली दफा जब सप्लीमेंट्री ग्रांट्स आई तो उसमें गोहाना पानिपत लाइन जो देश में दूसरी लड़ाई में उठाई गई थी और जिसमें से एक रोहतक गोहाना लाइन लाल बहादुर शास्त्री जब रेल मंत्री थे उस वक्त दोबारा बिछाई गई थी, अब जो बचा हुआ हिस्सा है उसको बिछाने का काम चालू हुआ है। तो यह हमारे लिए एक तरह से कमजोरी की निशानी है कि जो इतने साल पहले रेल उठाई गई थी वह 25 साल में हम नहीं बिछा सके।

उसके साथ साथ यह भी देखने में आया है कि बहुत सारे तत्व हैं, राजनीतिक तत्व जो हमने संविधान बनाया तो संविधान के तहत हर एक को मताधिकार मिला और उसके जरिए राजनीति में और राज में तबदीली करने का अख्तियार था लेकिन कुछ तत्व हैं जो मताधिकार में उनको लाभ होता दिखाई नहीं देता तब वह देश के अन्दर स्ट्राइक्स हड़ताल करा रहे हैं। 70 लाख यात्री रेलों में रोजाना चलने हैं, उनमें से कम से कम 12 लाख के करीब वह यात्री होंगे जहां चुनाव होने जा रहा है और रोजाना 12 लाख

का हिसाब लगाएँ तो कितने दिन में तमाम उत्तर प्रदेश और उड़ीसा के ऊपर इस बात का असर हो सकता है। मैं नहीं कहता कि जहां लोको ड्राइवर्स की स्ट्राइक का सम्बन्ध है, शायद ड्राइवर्स को इस बात का ज्ञान भी न हो कि इसका असर कहाँ जाकर पड़ेगा, लेकिन इसका असर लोगों के मन के ऊपर जरूर पड़ता है। हमारा रेल मंत्रालय और खास तौर पर हमारे रेल मंत्री जी ने और उप-रेल मंत्री जी ने बातचीत करने का तांता जोड़ा और उनकी बात मानी। उनको भी जिन्होंने इंजिन की आग को बन्द कर दिया था और रेल के मंत्रालय को आमदनी में काफी घाटा पहुंचाया था, उनके लिए कारण था या नहीं था, पर जिस देश के अन्दर प्रजा-तांत्रिक प्रणाली हो और आपस में बातचीत से फैसला हो, उन्होंने स्ट्राइक शुरू की और नुकसान पहुंचाया, उन सब को माफी भी दी गई। उनको छूट दी गई। छूट देनी भी चाहिए, इसलिए देनी चाहिए चूंकि रेलों को चलाने वाले कोई विदेशी नहीं, हमारे ही देश के रहने वाले हैं। लेकिन कई दफा जो अच्छाई के लिए बात की जाती है, कई दफा आदमी उसको कमजोरी की निशानी समझते हैं। मैं तो नहीं मानता कि ललित नारायण मिश्र जी या कुरेशी साहब कमजोर दिल के हैं। वे मजबूत दिल के हैं। कुरेशी साहब को इस बात का तजुर्बा भी है दस साल तक रेलवे मंत्रालय का काम करने की बिना पर। उनको देश के सारे हिस्सों का भी ज्ञान है और रेलवे में जितने ढंग के कर्मचारी हैं उन सब से उनका सम्बन्ध भी है और हो सकता है। पिछली स्ट्राइक के समय में रेल मंत्री जी ने अपना हाथ आगे बढ़ाया था ताकि रेल के चलाने वाले रेल के चालक जो हैं वे अच्छी तरह से काम करें। 14 घंटे को उन्होंने दस घंटे

में बदल दिया। रूस जैसे आगे बढ़ा हुआ देश भी जो बात 25, 30 साल में नहीं चालू कर सका, हमारे रेल मंत्रालय ने उसको चालू करने की बात कही है। लेकिन अभी उसकी बातचीत ही बली थी कि एक दूसरी स्ट्राइक आ गई। रेल एक तरह से हमारे देश की जान है और हमारी आर्थिक और सामाजिक व्यवस्था कायम रखने में रेल उसी तरह से काम करती है जिस तरह से शरीर में नाड़ियां काम करती हैं। इसलिए यह कुदर्ती बात है कि अगर रेल मंत्रालय में इसी तरह से स्ट्राइक रहे तो वह देश के लिए काफी तक्लीफदेह भी हो सकती है। मैं मानता हूं कि इसमें कोई शक नहीं है कि हमारे विधान में इस बात का अधिकार है कि लोग स्ट्राइक कर सकते हैं, लेकिन क्या आज स्ट्राइक उस अधिकार को मनाने के लिए हो रही है या इस देश की अर्थ व्यवस्था को दरहम-बरहम करने के लिए हो रही है। आज विरोधी दलों के सदस्यों में भी बहुत काफी सदस्य ऐसे हैं जो इस बात को महसूस करते हैं कि स्ट्राइक आज देश की अर्थ व्यवस्था को तहस-नहस करने के लिए की जा रही है।

श्री नवल किशोर (उत्तर प्रदेश) :  
तुम्हारी सांठगांठ तो खत्म नहीं होती।

श्री रणवीर सिंह : मुझ को श्री नवल किशोर जी की यह बात सही नहीं लगी और वह इसलिए नहीं लगी कि यह सांठगांठ तो तब करनी पड़ी थी जब नवल किशोर जी, त्यागी जी और मिश्र जी इधर से भाग कर उधर गये थे। नव कम्युनिस्ट पार्टी से और सी० पी० आई० (एम०) से भी सांठगांठ की गई थी, लेकिन उस वक्त इतना नुकसान नहीं हुआ था। मुझ को ऐसा लगता है कि उनको जो ख्याल था कि शायद

वे हम को अपनी जेब में ले जायेंगे कांग्रेस पार्टी को, वह उनकी जेब में नहीं जा रही है और इसका उनको दुख है। सांठगांठ का उनको दुख नहीं है। जिस सांठगांठ से सी० पी० आई० (एम०) आशा करती थी . . .

श्री एस० डी० मिश्र (उत्तर प्रदेश) :  
सी० पी० आई०

श्री रणवीर सिंह : सी० पी० आई०  
की बात मैं अभी नहीं कहूंगा।

SHRI NAWAL KISHORE: The cat is out of the bag.

श्री रणवीर सिंह : सी० पी० आई० (एम०) वाले जो हैं उनको एक बार यह महसूस होने लगा कि सांठगांठ से नुकसान हुआ है।

श्री महावीर त्यागी (उत्तर प्रदेश) :  
क्या आपकी पार्टी का कोई विह्वल जारी हो गया है कि सी० पी० आई० की नुकताचीनी करना बन्द कर दिया जाय।

श्री रणवीर सिंह : यह हमने नहीं कहा कि हम उनकी नुकताचीनी नहीं करेंगे। हम त्यागी जी से ज्यादा नुकताचीनी करते हैं, लेकिन उनको अभी तक चोट इसलिए नहीं लगी है कि वे जानते हैं कि केरल के मुख्य मंत्री हमारी शक्ति की बिना पर हैं। सी० पी० आई० (एम०) वालों की जो शक्ति बंगाल में थी, उसकी जड़ें खत्म होती हुई दिखाई देती हैं, इसलिए वे बौखलाये हुए हैं। और कल ही मेनन साहब बोल रहे थे, जो इनने पुराने पार्लियामेंटेरियन हैं वह अपने साथियों को रिचेड कहें, अपने को भी रिचेड कहें, तो यह देश कहाँ रहेगा। अगर वह और यहां के सदस्यगण रिचेड हैं तो देश का भविष्य क्या होगा तो असल बात यह है कि उन की आस टूट गयी है, उन की प्रजातंत्र



[श्री रणवीर सिंह]

पर से आस्था हट गयी है। सी० पी० आई० (एम०) की आस्था समाप्त हो गई है और इसी प्रकार से जनसंघ की भी आस्था समाप्त हो गयी है। इसलिए यह दोनों जो राजनीतिक पार्टियाँ हैं, आज देश को हम किसी प्रकार से आगे बढ़ाये उस ओर नहीं चल रही हैं। वह यह समझती हैं कि तोड़ फोड़ से ही किसी तरह काम चल सकता है। आप यह जानते हैं कि उत्तर प्रदेश में आज झगड़े हो रहे हैं क्योंकि वहाँ चुनाव होने वाला है। वहाँ कोई समस्या नहीं है, वहाँ हिन्दू या दूसरी जातियों के बीच भी झगड़ा नहीं है। वहाँ तो केवल चुनाव का झगड़ा है और मैं मानता हूँ कि सी० पी० आई० (एम०) या जनसंघ वाले अगर आप ध्यानपूर्वक देखें तो एक ही प्रकार की भाषा बोलते हैं। सी० पी० आई० की भाषा तो मुख्तलिफ है। वह थोड़ी से आप से मिलती है और थोड़ी से हम से मिलती है। वह लोग बीच की भाषा बोलते हैं, लेकिन इन दोनों की आस्था बिल्कुल प्रजातंत्र पर से हट गयी है। प्रजातंत्र पर से उन का विश्वास हट गया है और यह समझते हैं कि शायद हिन्दुस्तान में काम करने वाले सरकारी कर्मचारी भाई ही क्रांति लायेंगे। बड़े जोरों से कहते थे मेनन साहब और दूसरे भाई कि हिन्दुस्तान का किसान अनाज को पीछे रखे हुए है जैसे अनाज कोई ऐसी चीज हो जो कई साल तक रखी जा सकती है, और उन का कहना था कि उन के खिलाफ डी० आई० आर० का इस्तेमाल किया जाय। आज उन की यह बात किसी को भाती नहीं है। कोई यदि यह कहे कि जो लोग रेल यात्रियों को तंग करते हैं, जो देश के अर्थ व्यवस्था को खराब करना चाहते हैं, जो 70 लाख हिन्दुस्तानियों

को, जिन में मजदूर भी शामिल हैं और जिनमें पढ़ने वाले भी शामिल हैं, जिन में सरकारी नौकर भी शामिल हैं उन को दफ्तरों में काम करने की जगहों पर जाने से जो रोकना चाहते हैं और जो रेल गाड़ियों को पटरी पर ही छोड़ देना चाहते हैं उन के खिलाफ डी० आई० आर० का इस्तेमाल नहीं होना चाहिए, तो यह ठीक नहीं है, लेकिन उन का यही विश्वास है। वह समझते हैं कि शायद वह देश का जो आम हिन्दुस्तानी है उन से ज्यादा कुछ हक रखते हैं। तो मैं रेल मंत्री जी से एक ही निवेदन करना चाहता हूँ कि आप इस को केवल रेल का स्ट्राइक ही न समझें, इस के पीछे बहुत बड़ी गंभीर भावना है, क्योंकि जहाँ इसके पीछे देश की अर्थ व्यवस्था को खराब करने की भावना है उस के साथ ही कांग्रेस चुनाव में हारे यह भावना भी है। इसलिए हम को बहुत समझ कर चलना चाहिए। हौसला करना चाहिए और उस के साथ ही उदार भी होना चाहिए। आखिर वह हमारे भाई हैं, लेकिन वे जो कल करता है अपने भाई का, वह भी उस का भाई होता है और कातिल का इलाज जेलखाना है। रेल के जो सरकारी अफसर हैं या जो कर्मचारी हैं, जो आज रेल के काम को रोकना चाहते हैं उस की उन को इजाजत नहीं होनी चाहिए। यह रेल केवल रेल मंत्री की ही नहीं है। जो 70 लाख आदमियों को रास्ते में परेशान करते हैं वह भी आज आप से कुछ तबक्को करते हैं। उन की आस्था आप में न हटे इस के लिए आवश्यक है कि जो भाई देश की अर्थ व्यवस्था को खराब करना चाहते हैं अपने कुछ राजनीतिक स्वार्थों के खातिर उन का इलाज डट कर किया जाय और उन को महसूस होना चाहिए कि जो कानून को हाथ



में लगा, कानून मजबूती से उस के हाथ को हटायेगा और उस मजबूती में कभी घबराहट नहीं होगी चाहिए। उदार दिल होना चाहिए। जिस वक्त यह महसूस करें कि वह गलती कर रहा था उस वक्त उनको हमें माफ कर सकते हैं लेकिन जिस वक्त यह समझे, जैसा मैं महसूस करता हूँ और जैसा आज के अखबारों में पढ़ा मुरादाबाद और दूसरी जगहों में जो कर्मचारी काम करना चाहते हैं उनका हीसला नहीं है कि वे काम पर आ सकें, तो ऐसी हालत में हमारा फज है कि हम देश में ऐसी स्थिति पैदा करें कि जो देश के अन्दर देश की पैदावार बढ़ाना चाहते हैं उनकी मदद के लिए देश का कानून आगे बाएँ और जो देश के रास्ते में खड़ा होना चाहता है - चाहे मैं हूँ, चाहे मैंन जी हों, चाहे उनकी पार्टी हो, उनका इलाज होना चाहिए। कानून का अधिकार मिला हुआ है सबको। (समय की घंटी)। वह सब के लिए यकसां है। चाहे वह रेल का चालक हो जिसको 16 सौ रुपये तनख्वाह मिलती है और हिन्दुस्तान के अन्दर दूसरे जो कर्मचारी हैं जो सारा दिन खड़े रहते हैं, जो सिगनल लगाते हैं उनके मुकाबले उसको ज्यादा मिलता है और फिर भी वह देश का रास्ता रोकना चाहे तो उसको हमें देखना चाहिए। उसमें उदारता से नहीं कठोरता से व्यवहार करना चाहिए ताकि वह देश की वर्थ-व्यवस्था को खराब न कर सके।

**श्री भोला प्रसाद (बिहार) :** इस विधेयक का समर्थन करते हुए मैं इसकी अव्यवस्था के सुधार के संबंध में कुछ सुझाव रखना चाहता हूँ। रेलवे विभाग का प्रमुख काम प्रशासकीय खर्च का बढ़ाना है और यह देखा जा रहा है कि प्रशासन का खर्च जितना ही बढ़ता जाता है रेलवे प्रशासन में, उसकी

अव्यवस्था भी उतनी ही बढ़ती जाती है और जो गड़बड़ी होती है उसकी प्रधान जिम्मेदारी रेलवे कर्मचारियों पर लादने की कोशिश की जाती है, प्रशासन के जिम्मेदार अफसरों या मंत्रालय जो उसके लिए जिम्मेदार है उसके ऊपर नहीं। यह प्रवृत्ति न केवल प्रशासन के लोगों में है बल्कि कुछ शासक दल के अन्दर और कुछ विरोधी दल के अन्दर भी हैं जो कि रेलवे कर्मचारियों को प्रधान दोषी ठहराते हैं तमाम गड़बड़ के लिए, और अव्यवस्था के लिए। और जबकि मेरी यह समझ है कि आज जो अव्यवस्था है, गड़बड़ है उसकी प्रधान जिम्मेदारी रेलवे प्रशासन के ऊपर है, प्रशासन के जिम्मेदार अफसरों और मंत्रालय के ऊपर है।

आज जिस तरह से पूरे देश में जन-हित की नीतियों को अमल में लाने के लिए, जन-हित की योजनाओं को अमल में लाने के लिए पूरे प्रशासनिक ढांचे में मौलिक परिवर्तन की जरूरत है उसी तरह से रेलवे में भी सुधार लाने के लिए प्रशासन में मौलिक परिवर्तन की जरूरत है।

इसमें पहले भी सुझाव आए हैं मेरे दल की ओर से और मैं भी इसके ऊपर कहना चाहता हूँ कि यह रेलवे बोर्ड रेलवे के विकास का जरिया न रह कर रेलवे में अव्यवस्था और भ्रष्टाचार का जरिया बन गया है इसलिए इसकी कोई जरूरत नहीं है। इसको समाप्त कर देना चाहिए। इसके साथ-साथ इसमें एक आम कदम उठाने की जरूरत है जिससे कि रेलवे प्रशासन की जो नौकर-शाहियत है जिसका मजदूर विरोधी रुख रैबया है जो कि भ्रष्टाचार का अड्डा है उसको तोड़ा जा सके। उपसभाध्यक्ष महोदय, रेलवे में घाटे का प्रधान कारण, रेलवे में

[श्री भोला प्रसाद]

गड़बड़ी या अव्यवस्था है। मैं समझता हूँ कि हड़ताल ही प्रधान कारण नहीं है बल्कि अगर हड़ताल भी होती है तो उसकी भी प्रधान जिम्मेवारी प्रशासन के ऊपर है या सरकार की नीतियों पर है। मिसाल के लिए अभी कहा गया, सभी इस बात को मानते हैं, कि रेलवे कर्मचारियों की तनख्वाह और उनके महंगाई भत्ते में काफी बढ़ोतरी हुई है और अभी और भी महंगाई भत्ता और इंटरिम रिलीफ बढ़ाने की बात की जा रही है लेकिन अगर इस महंगाई के ऊपर रोक लगा दी जाय तो फिर महंगाई भत्ता और रिलीफ देने का सवाल वहां आता है, तो अगर यह महंगाई बढ़ती है तो इसके लिए मुख्य रूप से कौन जिम्मेवार है। क्या रेलवे कर्मचारी जिम्मेदार हैं या सरकार जिम्मेवार है, सरकार की नीति जिम्मेवार है। और क्यों नहीं उनको महंगाई भत्ता देने या बढ़ाने के बजाय सरकार यह काम करती है कि रेलवे कर्मचारियों को जो जरूरी चीजें हैं, खाद्यान्न है, कपड़ा है, वह उचित दाम पर, कंट्रोल रेट पर, सप्लाई करने की व्यवस्था की जाय और अगर यह किया जाता है तो उनको बड़ी राहत मिलेगी और कर्मचारियों के अन्दर जो एक बहुत बड़ा असंतोष है उस असंतोष को भी दूर करने में इससे मदद मिलेगी लेकिन इसको नहीं करना और सिर्फ रेलवे कर्मचारियों को जवाबदेह बताना यह उचित नहीं है। यह सही है कि हड़ताल मजदूरों का हक है और जरूरत पड़ने पर मजदूरों को हड़ताल करना पड़ता है और करनी पड़ेगी लेकिन हड़ताल को अनावश्यक रूप से इस्तेमाल नहीं करना चाहिए और आज भी इस देश में ऐसे तत्व हैं जो कि जो खास-तौर पर पब्लिक सेक्टर जो हमारे राशकीय बुनियादी उद्योग हैं, उसको बदनाम करने के लिए उसका नुकसान पहुंचाने

के लिए वह हड़ताल को उकसावा देने हैं, इसकी निन्दा होनी चाहिए लेकिन इसका यह मतलब नहीं कि मजदूर जब यह समझे कि उनके सामने अपनी न्यायपूर्ण भांग और अधिकारों को हासिल करने के लिए हड़ताल के सिवाय और कोई दूसरा रास्ता नहीं है तो भी वह हड़ताल नहीं करेंगे। वह करेंगे और इस अधिकार का इस्तेमाल करेंगे।

श्रीमन्, अब इस सिलसिले में रेलवे को जी क्षति होती है, रेलवे को सम्पत्ति की बर्बादी और रेलवे गुड्स की लूट और चोरी जितने बड़े पैमाने पर बढ़ रही है उसके बारे में कहना चाहता हूँ। आर० पी० एफ० को इसकी सुरक्षा के लिये रखा गया है और रेलवे बोर्ड की ओर से यह भी हिसाब दिया गया है कि 1972 ई० के साल में आर० पी० एफ० के द्वारा 72 लाख रुपये की सम्पत्ति जो कि रेलवे की गायब हुई थी उसको ऊपर किया गया और बहुत से लोगों को जो कि बर्बादी करने वाले थे, चोरी करने वाले थे, उनको इस सिलसिले में पकड़ा गया लेकिन इसका कोई हिसाब नहीं दिया कि आर० पी० एफ० में ऐसे लोग कितने हैं जो कि रेलवे की सम्पत्ति और उसके माल की वह चोरी करवाते हैं और उसकी लूट में वह हिस्सा लेते हैं। मुझे जहां तक थोड़ी सी अपनी व्यक्तिगत जानकारी है मैंने कई जगह ऐसा पाया है, लोगों की रिपोर्ट मिली है, कि आर० पी० एफ० के लोग खास-तौर पर जो आफिसर्स हैं वह जो ऐसे गैंग हैं जो कि रेलवे की सम्पत्ति को चुराने वाले या लूटने वाले या उसको क्षति पहुंचाने वाले हैं उनके साथ मिल कर उस काम में हिस्सा बटाते हैं और खुद मुझे बिहार में पूर्वी रेलवे में क्वाल जंक्शन जो है उसके आसपास जो छोटे छोटे स्टेशंस हैं, बंशीपुर है,

मनपुर है, मनकौडा है ऐसे स्टेशनों के बारे में पता है, ऐसे स्टेशनों पर आम तौर से यह रिपोर्ट मिलती है कि माल के डिब्बे काटे जाते हैं और रेलवे के सामान की बर्बादी होती है और खास तौर पर बरौनी ऐसा जंक्शन है कि वहां पर माल के डिब्बों से रेलवे के सामान की बड़े पैमाने पर चोरी होती है और इसी तरह से जमालपुर का जो रेलवे वर्कशॉप है वहां बड़े पैमाने पर यह चीजें होती हैं और जो चोरी करवाने वाले वहां के गैंग लीडर हैं वह मंत्रियों को दावत भी देते हैं और उनकी आफिसर्स के साथ साठ-गांठ भी होती है। तो ये सब चीजें चल रही हैं और इस बात की जांच करना जरूरी है क्योंकि जिनको हम सुरक्षा के लिए रखते हैं, वे लोग किस तरह से आफिसरों से और दूसरे लोगों से मिलकर रेलवे को क्षति पहुंचाते हैं।

अब जहां तक तीसरे दर्जे के मुसाफिरों की कठिनाई का सवाल है, अभी मैंने टाइम्स आफ इंडिया में देखा कि रेलवे की आमदनी बढ़ाने के लिए उसने तीसरे दर्जे के मुसाफिरों के किराये को बढ़ाने के बारे में लिखा था। इस अखबार को रेलवे की आमदनी बढ़ाने के बारे में और कोई दूसरा रास्ता नहीं सूझा क्योंकि वह जो अखबार है वह पूंजीपतियों का है और वह इसी तरह की बात सोच सकता है। उसको तो सिर्फ तीसरे दर्जे के मुसाफिरों के किराये को बढ़ाने की बात सूझती है और दूसरा जरिया उसको नहीं सूझता है। वह तीसरे दर्जे वालों को क्या-क्या कठिनाइयां होती हैं और उन्हें किस तरह से दूर करना चाहिये, इसके बारे में वह कुछ नहीं लिखता है। तीसरे दर्जे के लोगों की कठिनाइयों के लिए जो कुछ अभी तक किया गया है, मेरे ध्यान से वह काफी नहीं है। सब से

बड़ी चीज यह है कि रेलवे की बोगियों को बढ़ाया जाना चाहिये, ट्रेनों को बढ़ाया जाना चाहिये। इन चीजों के ऊपर सब से पहले ध्यान देने की जरूरत है और इससे रेलवे की आमदनी भी बढ़ेगी और तीसरे दर्जे के मुसाफिरों की जो कठिनाई है वह भी दूर होगी।

छोटे छोटे स्टेशनों पर मुसाफिरों के ठहरने के लिए कोई शेड का प्रबन्ध नहीं किया गया है जिनसे उन लोगों को काफी कठिनाई होती है। मैं खुद अपने स्थान को देखता हूं कि क्यूल जंक्शन के पास कई स्टेशनों में खास कर बंशीपुर स्टेशन में जहां मैं हाल में गया था एक दिन देखा कि वर्षा हो रही थी और मुसाफिर वर्षा में खड़े होकर टिकट खरीद रहे थे। मुसाफिरों के लिए ठहरने के लिए शेड की तो बात दूर रही टिकट जहां पर खरीदते हैं वहां पर भी किसी तरह के शेड का कोई प्रबन्ध नहीं किया गया है। इस तरह के स्टेशनों को बने हुए 10 साल से भी ज्यादा हो गये हैं मगर वहां पर अभी तक टिकट लेने के स्थानों पर किसी तरह का शेड का प्रबन्ध नहीं किया गया है। ऐसे एक नहीं अनेकों स्टेशन हैं जहां पर इस तरह का कोई प्रबन्ध नहीं है। इन स्टेशनों में खासकर गांव के तीसरे दर्जे के ही मुसाफिर ज्यादा यात्रा करते हैं और इन स्टेशनों से साधारण लोग ही टिकट खरीदते हैं ऐसे लोगों की दिक्कतों की तरफ ध्यान दिया जाना चाहिये क्योंकि यह एक जगह का सवाल नहीं है बल्कि बहुत जगहों पर इस तरह की दिक्कतें मौजूद हैं।

अब मैं रेलवे की भूमि के बन्दो-बस्त के बारे में निवेदन करना चाहता हूं। परसों ही एक प्रश्न के सम्बन्ध में यह सवाल उठाया था और सरकार की ओर से जवाब दिया गया कि जो खेती लायक

[श्री भोला प्रसाद]

जमीन है, रेलवे के किनारे जो खेती लायक जमीन है, वह रेलवे कर्मचारियों और भूमिहीन लोगों को खेती के लिए दे दी जाती है। लेकिन मैंने खुद अपने यहां पर भागलपुर में देखा है कि जो रेलवे की जमीन है वह रेलवे के कर्मचारियों और भूमिहीन किसानों को नहीं दी गई है बल्कि कुलकों और जमींदारों को दे दी गई है। और इस जमीन को जोतने वाले भूमिहीन बटायदारों को उपज का बाजिव हिस्सा नहीं मिलता है। इन चीजों को लेकर झगड़ा होता है। भूमिहीनों द्वारा यह मांग की जाती है कि यह जमीन उनको दी जाय, लेकिन इसका प्रबन्ध नहीं किया जाता है और इस तरह के सवाल बहुत हैं। मैंने रेल मंत्री जी को इस बारे में पत्र लिखा कि रेलवे की जो भूमि है वह उचित लोगों को दी जाय। लखीसराय का जो रेल पुल है उसके पास पी० डब्लू० डी० की सड़क है और उसके दोनों तरफ रेलवे की जमीन है। कुछ जमीन तो रेलवे के उपयोग के लिए जरूरी है और आवागमन की जो सड़क है उसको साफ रखना भी जरूरी है। लेकिन जो बाकी जमीन है उसके बारे में मैंने वहां के गरीब दुकानदारों के साथ रेलवे मंत्री जी से मुलाकात की थी कि इस जमीन को उचित लोगों को दिया जाना चाहिये। इस जमीन पर लोग अपना कब्जा जमाते चले जा रहे हैं। और उसकी देखने वाला कोई नहीं है रेलवे के जो स्थानीय एंजीन्यूटिव इंजीनियर है उनको कुछ ले देकर लोग जबरदस्ती जमीन पर कब्जा कर लेते हैं।

दूसरी तरफ जब लोग रेलवे के अधिकारियों के पास मंत्रालय के पास दरखास्त देते हैं उस जमीन के लिए जो रेलवे के उपयोग के लिए नहीं है,

मैंने नक्शा दिखाकर बताया है, नदी के किनारे की जमीन है, जिसका कोई उपयोग होने वाला नहीं है उस जमीन को बन्दोबस्त के लिए छोटे गरीब दुकानदार चाहते हैं तो यह कहा जाता है कि वह नहीं होगा लेकिन जो जबरदस्ती कब्जा कर लेते हैं स्थानीय अधिकारियों से मिलकर उसको देखने वाला कोई नहीं है। इस तरह की अव्यवस्था काफी चलती है।

उपाध्यक्ष महोदय, ट्रेनों को ठहराने के सम्बन्ध में एक निश्चित नीति होनी चाहिए। मैं एक ट्रेन 15 अप हावड़ा लखनऊ एक्सप्रेस को लखी सराय स्टेशन पर ठहराने के बारे में 1970 से कहता आ रहा हूं। वहां के लोगों ने भी दरखास्ते दी हैं। जवाब बराबर यह दिया जाता है कि लखी सराय छोटा स्टेशन है, वहां पर कई एक्सप्रेस गाड़ियां जनता, मिथिला, अपर इंडिया ठहरती हैं, इसलिए 15 अप को ठहराने की जरूरत नहीं है। 15 अप क्यूल स्टेशन पर रुकती है। वहां से लखी सराय पुल क्रॉस करके आने के सिवा कोई रास्ता नहीं है। गाड़ी रात के 12 बजे पहुंचती है। 15 अप से जो भी मुसाफिर आते हैं उनको रात भर स्टेशन में रहना पड़ता है इसलिए कि उनके लिए कोई साधन नहीं है और असुरक्षा भी है। ऐसी बहुत सी घटनाएं हुई हैं कि जो मुसाफिर रात में पहुंचते हैं उनको पहुंचते रास्ते में पुलपर लूटा गया है। पिछले साल एक ऐसी घटना हुई, तीन आदमियों को लूटा गया, एक औरत को लूटा गया, उसकी इज्जत लूटी गई और उसको मार भी दिया गया। मैंने रेल मंत्री को लिखा कि ऐसी घटना हुई है, इसलिए आप कृपया 15 अप को लखी सराय स्टेशन पर ठहराने की व्यवस्था करें नहीं तो इस तरह से मुसाफिरों को मुसीबत का सामना करना

पड़ेगा। उन्होंने कहा कि इस पर हम विचार कर रहे हैं। जिस तरह से मैनेजर जवाब देते हैं मंत्री जी ने भी जवाब दे दिया। मैं चाहता हूँ इस ट्रेन को लखी सराय स्टेशन पर ठहराने की व्यवस्था जल्दी की जानी चाहिए।

महोदय, अभी जयन्ती जनता चलाई गई है, यह अच्छी बात है। लेकिन पूर्वी रेलवे में जो लूप लाइन है वहाँ पर अपर इंडिया को छोड़कर कोई एक्सप्रेस ट्रेन नहीं है। उनके लिए बराबर मांग की आ रही है। वहाँ पर कम से कम एक और एक्सप्रेस ट्रेन चलाई जानी चाहिए, लेकिन उस ओर ध्यान नहीं दिया जा रहा है। आसाम मेल की भी बात हुई, लेकिन अभी तक उसको अमल में नहीं लाया जा रहा है। जहाँ तक दोहरी लाइन बैठाने की बात है, एक माननीय सदस्य ने जो सवाल उठाया है वह किया जाना चाहिए। कयूल जंक्शन जहाँ से लूप लाइन गई है और जो इम्पारटेंट जंक्शन है वहाँ पर डीलक्स ट्रेन ठहराने की व्यवस्था होनी चाहिए। जयन्ती जनता में भी जो रिजर्वेशन होता है उसके बारे में मुझे खुद अपना तजुर्बा है, खास तौर से पार्लियामेंटरी बुकिंग रिजर्वेशन आफिस में जो टिकट रिजर्वेशन की दी जाती है उसमें बोगी नम्बर नहीं दिया जाता है, सीट देने की बात तो दूर है। ट्रेन में जाकर घंटों एक तरफ से दूसरी तरफ खोजना पड़ता है कहीं हमको जगह मिलेगी। यह हालत है जयन्ती जनता की व्यवस्था भी।

**श्री कमल नाथ झा :** (बिहार) : उप-सभ्यपति महोदय, मैं, सदन के सामने जो मांग है उसका समर्थन करने हुए आपके माध्यम से मंत्री महोदय ने आज रेल के सामने और रेल में यात्रा करने वाले यात्रियों के सामने जो गम्भीर संकट पैदा हुआ है और जिसकी

चिन्ता सदन में सभी पक्षों के हमारे मित्रों ने व्यक्त की है, उसके सम्बन्ध में निवेदन करना चाहता हूँ।

सर्वप्रथम मैं एक छोटे मजदूर और किसान क्षेत्र में काम करने वाला कार्यकर्ता रहा हूँ और 1955 में ही चूँकि ट्रेड यूनियन मूवमेंट में 18 वर्ष की उम्र में ऐसीसियेटेड रहा, किसान आन्दोलन में भी सम्बन्धित रहा, इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि आज जो ट्रेड यूनियन मूवमेंट का नजारा इस देश में पेश हो रहा है यह बिल्कुल नया नजारा है। बार बार सदन के कुछ माननीय सदस्य मांग करने हैं कि आपने जो ऐश्वोरेंस दिया था उसका इम्प्लीमेंटेशन नहीं हुआ। लेकिन शायद हमारे बहुत से माननीय सदस्य भूल गये होंगे कि जो भी वाइ-पार्टिट ऐग्रीमेंट होता है, जो समझौता होता है, उसमें मजदूरों के प्रतिनिधियों की ओर से भी कुछ आश्वासन दिये जाते हैं। अगर मजदूर प्रतिनिधियों द्वारा कुछ आश्वासन दिये गये थे तो वे आश्वासन क्या थे और मजदूरों के नेताओं ने उन पर क्या अमल किया? अगस्त की स्ट्राइक के सिलसिले में मैंने इस आन्दोलन में भाग लेने वालों को नजदीक से देखा। मेरा जिला पूर्णिया है जो नक्सलवाड़ी के नजदीक है। जहाँ पूर्णिया खत्म होता है, वहीं नक्सलवाड़ी शुरू होती है। मैं अगस्त की हड़ताल के समय सिलीगुड़ी पहुँचा जब गाड़ी लेकर मैं सिलीगुड़ी स्टेशन पर गया तो सी० पी० एम० के कुछ मनचले नेता आये और कहा कि आप कहां आये हैं हम आपकी गाड़ी उड़ा देंगे। हमने कहा कि तुम अभी छोटा कैकर बनाने का फार्मूला जानने हो, बम नहीं बना सकते। हमसे फार्मूला सीख लो। मैंने उनसे कहा कि अगर हिम्मत हो तो तुम रास्ते में मेरी गाड़ी को उड़ा देना। जब

[श्री कमल नाथ झा]

मैं वहां पहुंचा और ड्राइवरों से मिला उन्होंने कहा कि मेरी मुश्किल की गारन्टी दीजिए। सिलीगुड़ी के फर्स्ट क्लास बेटिंग रूम को खाली किया गया, ड्राइवरों को वहां लाकर रखा गया और तब आसाम में गश्त मालगाड़ी के माध्यम से पहुंचाया गया। जब मैं न्यू जलपाईगुड़ी गया तो वहां भी लोगों ने रेलवे कर्मचारियों को, रेलवे ड्राइवरों को मारकर डरा धमका कर क्वार्टर से भगा दिया ता कि ये काम पर नहीं जा सकें। मैं कहना चाहता हूं कि हिंसा और आतंक फैलाना इनकी तो आदत और हरकत हो गई है। अगस्त में समझौता हुआ मजदूरों और रेल अधिकारियों के बीच में उस समझौते की स्याही सूखी नहीं थी कि दक्षिण के लोको के लोगों ने हड़ताल कर दी। 15 दिन, 20 दिन के बाद शोलापुर डिवीजन में हड़ताल हो गई और वहां पर रेलगाड़ियों का चलना बन्द हो गया। ठीक एक महीने बाद एक इंजीनियर रेलवे कर्मचारियों से नहीं मिले तो इस पर वैस्टर्न सेक्टर में हड़ताल कर दी गई। स्पष्ट है कि ये लोग मजदूरों को बहका कर हड़ताल द्वारा राजनैतिक स्वार्थ साधन करना चाहते हैं। उत्तर प्रदेश में चुनाव होने जा रहा है, इसलिए उत्तर रेलवे में हड़ताल करो और उत्तर प्रदेश के जनजीवन को अस्तव्यस्त कर डालो जिससे सत्तारूढ़ दल के प्रति जनता में नफरत पैदा हो। इनकी कोई मारेलिटी नहीं है। इनका जब राज हो जाएगा तो मजदूरों के जो ये तथाकथित हिमायती हैं, अपने लाल झंडी के राज में मजदूरों को हड़ताल भी नहीं करने देंगे। हमारे यहां डेमोक्रेटिक मूवमेंट है। डेमोक्रेटिक राज में मजदूरों को आजादी है कि अपने हक के लिए हड़ताल भी कर सकते हैं। भारत को लोग

मजदूरों का देश नहीं कहते। लेकिन ये लाल झंडा वाले क्या अपने देश के मजदूरों को हड़ताल करने का हक देंगे डेमोक्रेसी में जहां इनको पोलिटिकल फ्रीडम है उस पोलिटिकल फ्रीडम को ये किस ढंग से मिसयज करते हैं पोलिटिकल मोटिव से इसका यह लोको हड़ताल एक जीता जागता नमूना है। मजदूर अपने हक के लिए लड़ें, अपनी रोटी के लिए लड़ें, अपनी बर्किंग कंडीशंस के लिए लड़ें, अपने विकास के लिए लड़ें, यह सुविधा हिन्दुस्तान में सब को है। मैं चाहता हूं कि सदन के माननीय सदस्य अपने दल से ऊपर उठकर सोचें कि क्या वह ट्रेड यूनियन डिस्प्यूट है? ट्रेड यूनियन आन्दोलन के किसी प्रिंसिपल के मुताबिक, कलेक्टिव बारगेनिंग के किसी प्रिंसिपल के मुताबिक, किसी लेबर ला के मुताबिक—हिन्दुस्तान का नहीं संसार के किसी लेबर लेजिस्लेशन के मुताबिक, किसी इंटर नेशनल लेबर आर्गनाइजेशन के कानून और कानवेंशन के मुताबिक या किसी और ढंग से इसको ट्रेड यूनियन मूवमेंट क्या हम कह सकते हैं? यह न तो हड़ताल है और न यह ट्रेड यूनियन मूवमेंट। इस

लिए मैं समझता हूं कि हिन्दुस्तान 3 P.M. की रेल जो हिन्दुस्तान की आर्थिक, राजनैतिक, सामाजिक और सांस्कृतिक जीवन की धमनियां हैं, जिन से हमारा सामाजिक, राजनैतिक, आर्थिक और सांस्कृतिक जीवन ओतप्रोत है उसके ऊपर यह आल राउंड अटैक है। जैसा कि हमारे मित्र ने कहा कि खिसयानी बिल्ली खंभा तोचे वाली कहावत चरितार्थ की जा रही है। डेमोक्रेसी में जनता ने इनको उठा कर फेंक दिया। बंगाल में यह राजपाट का सपना देखते थे, बंगाल से भागे और केरल भी इनके हाथ से निकल गया। तभी तो ये लेफ्ट ऐडवेंचरिस्ट्स और राइट

रिप्रेजेंटेशनरीज पूर्व, पश्चिम, उत्तर, दक्षिण में यह तफाने बदतमीजी आज चला रहे हैं। इस लिए उपाध्यक्ष महोदय, मैं आप के माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि मजदूरों के प्रति हमारी आप की हमदर्दी है, लेकिन जो आज इस हड़ड़ी को सिकोड़ देने वाले जाड़े में लाखों लाख पैमेंजर दिल्ली के प्लेटफार्म पर, लखनऊ के प्लेटफार्म पर, अलीगढ़ के प्लेटफार्म पर और दूसरी जगहों पर रुके पड़े हैं, उनके लिए आप क्या करना चाहते हैं। इन लोगों के बिना नोटिस दिये हुये आज ट्रेने बन्द कर दी गई हैं। यह भी एक नया तरीका इन लोगों ने निकला है कि पहले हड़ताल कर दो और तब सूचना दो। यह भी एक नई टेकनालाजी है। (Interruption) यह भी ट्रेड यूनियन की एक नई टेकनालाजी है कि फर्स्ट स्ट्राइक, देन सिव नोटिस। श्रीमान्, यह एक नई नई मान्यता देखने को मिल रही है। यह एक नया नया ढंग चल रहा है। इस लिए मैं कहना चाहता हूँ कि हिन्दुस्तान की जनता को जाड़े में ठिठराने की साजिश ये कर रहे हैं ये हिन्दुस्तान की जनता को भूखों मारने की कोशिश कर रहे हैं। अगस्त में उन के साथ समझौता और फिर तुरन्त धनवाद डिविजन में हड़ताल हो जाती है। सारे देश में जलावन के लिए और उद्योगों के ईंधन के लिए कोयला मुहैया करना बन्द कर दिया जाता है। वह भी किस बिना पर होती है कि पुलिस कांस्टेबिल से एक लोको कर्मचारी का जवाब हो गया और सारे ईस्टर्न जोन में रेलें बन्द हो गईं। धनवाद में दो आदमी आपस में लड़ गये और समूची लाइन बन्द हो गई। (Interruption) आन फिन्बजी ग्राउंड्स और

नो ग्राउंड्स पर ये हड़तालें होती जाती हैं। इस लिए मैं गवर्नमेंट आफ इंडिया, रेलवे मिनिस्ट्री, इंडियन पब्लिक ओपिनियन और हाउस के माननीय सदस्यों से इनके ऐंटीनेशनल, ऐंटी-पीपुल, ऐंटी-लेबर, एन्टी ट्रेड यूनियन हरकतों के विरुद्ध स्ट्रांग ऐंटीट्यूड लेने की अपील करूंगा ताकि फिर इस तरह से ऐंटीनेशनल, ऐंटी-पीपुल, ऐंटी-लेबर मीन्स रिजार्ट करने का किसी को साहस न हो। इट इज नाट ए ट्रेड यूनियन मूवमेंट। इसको ट्रेड यूनियन मूवमेंट की संज्ञा नहीं दी जा सकती। उपाध्यक्ष महोदय, मैं किसी और प्वाइंट पर बोलने के लिए नहीं खड़ा हुआ था। मैं सिर्फ यह निवेदन करना चाहता हूँ कि अगर आप कमजोरी दिखाइयेगा, उदारता दिखाइयेगा, तो आपकी उदारता आप की कायरता ये लोग समझेंगे क्योंकि एक पुरानी कहावत है।

विनय न माने जलद जड़ गये तीन दिन बीति।

बोले राम सकोप तब विनु भय होहि न प्रीति।

तीन दिन तक समुद्र के किनारे भगवान राम चन्द्र जी हाथ जोड़ कर प्रार्थना करते रहे कि भाई मान जाओ, भाई मान जाओ, भाई मान जाओ और समुद्र टांग फैला कर सो गया कि भगवान हमको हाथ जोड़ते हैं, हम बड़े तीसमार खां हो गये। तब उन्होंने कहा कि भाई, अब तो हाथ जोड़ने से काम नहीं चलेगा। उन्होंने अपना धनुष उठाया और बाण चढ़ा कर जब वे सरासन में बैठे तो समुद्र हाथ जोड़ते हुए सामने आ गया। कहा कि महाराज मारो मत, पत्थर को भी पानी पर तैरा कर चले जाओ। उसी तरह से जब तक उन के रिप्रजेंटेटिव्स को बुला कर आप बात करते हैं,



[श्री कमल नाथशा]

तब तक वह समझते हैं कि अब हमारे सामने रेल मंत्रालय झुक रहा है और उन का दिमाग ऊपर मातर्वे आममान पर चला जाता है लेकिन जब उन को मालूम होगा कि हिन्दुस्तान की यह 57 करोड़ जनता हमारे खिलाफ है, समूची पार्लियामेंट हमारे खिलाफ है, समूची सरकार हमारे खिलाफ है तो उन को रास्ता नहीं मिलेगा और वे हाथ जोड़ कर ब्राह्माम् ब्राह्माम् करने हुए आप की शरण में आयेंगे। यही इलाज है उन का और कोई दूसरा रास्ता नहीं है। इन शब्दों के माध्यम से आप ने पुनः निवेदन करता हूँ कि आप उन के प्रति मर्यादा का एटीट्यूड अख्तियार करें।

SHRI LOKANATH MISRA (Orissa): Mr. Deputy Chairman, Sir, while speaking on (he Supplementary Demands, I would like to make one or two observations as to how the Railways are run. I am sorry I have to cast aspersions generally on the timidity of the Government departments and the Ministries regarding the management, the efficient management, of all the public sector undertakings, including the Railways. The Railways at one point of time were exemplary employers and by far the biggest public undertaking of India. It was expected that after meeting its own requirements, the Railways would be giving some funds to the General Funds of India. For some years now it is in the red, and nobody knows to what extent it would go on developing its red figures, the way it is being managed now. The country has been paralysed for the last two or three days because of the railway functioning. I would squarely blame the railway management for that.

The point is this. The Railway Ministry had reached at some agreement with the employees. But subsequently the time for implementing was so much staggered that the railway employees lost faith in the agreement itself. It is one thing to say categorically from the beginning that we are going to implement it in course of time. 3 or 4 or 5 or 10 years even, but it

is another thing to have reached at a conclusion, at an agreement initially, having given them some kind of immediate hope, and subsequently to depart from it and say that the implementation would take three years or four years. If it were a question of funds. I think they have plenty of financial advisers, the Railway Ministry has plenty of financial advisers, to advise them what is possible and what is not possible. So before coming to any kind of settlement, it was in the interests of the country and also of the railways, to have ascertained as to what was their capacity and then to have come to terms.

Now, Sir, the railways are the life-line of the country, as everybody knows. We were cautioning the Government previously that they are making an entry into the Communist camp, consciously or unconsciously. Any time the communists like, they would paralyse the nerve centres and the lifeline of the country. The Government did not pay any heed to the people who were cautioning them. Now, they have come to realise that one or two parties in the country, if they so desire, can hold the country to ransom. The entire country is paralysed because no rail-ua\ train is running according to schedule.

SHRI MONORANJAN ROY (West Bengali): Air is there.

SHRI LOKANATH MISRA: The Minister in charge of the Airlines has been trying to revive it. It is like a last minute heart patient who is taking doses of cora-mine in order to live for 5 minutes or 1(1 minutes or may be one hour. That is how the Airlines have been functioning. The Air lines have become dilapidated during Dr. Karan Singh's regime. I have said that so many times on the floor of the House. I do not know how far Mr. Raj Bahadur would be able to revive it. There is a limit to it.

SHRI K. P. SUBRAMANIA MENON (Kerala): He will kill it

SHRI LOKANATH MISRA: May be because of his mishandling, he will ultimately kill it. The Government should have its own intelligence system in order to ascertain what its strength is vis-a-vis the strength of the other agents who are trying to paralyse the nerve centres and

the lifeline of the country when it suits them. The Communists and the C.P.I, in particular are the pocket edition of the Congress.

SHRI S. D. MISRA: Noi pocket edition, it is the full edition.

SHRI LOKANATH MISRA: Let me give my own impression about it.

SHRI K. P. SUBRAMANIA MENON: It is in the Congress pocket.

SHRI LOKANATH MISRA: It is in the Congress pocket because it is a pocket edition. If it were a big thing, it would not have got into the pocket. [Interruptions] Search your pockets and you will get it. As I was sitting, the C.P.I, is in no position to act independently of what the Congress desires. Unfortunately, this is an occasion when they have been forced by circumstances to function against the wishes of the Congress Party probably. Their boss had advice. I do not know what his advice was. I was told that the boss had warned them not to do anything which would jeopardise the interests of the ruling party in India. If that is so, then they must be sized up. They must be put in their own place. Their master has given them certain directions and it is for the Congress Party to get them worked. When Mr. S. D. Sharma and the Russian Chief met, it appeared in the newspapers that they were working out certain details regarding the motioning of both the parties in both the countries. If that is so, I think that Mr. S. D. Sharma should have been authorised to deal with them on behalf of Mr. Brezhnev in our country. Why should he visit these people up? I do not understand what is happening. Something must be done in order to prevent such analysis in the entire country. I would like to know from the Minister as to how he is trying to get out of this impasse. This is not the only time when such things occurred. It would occur again if the Government does not find a clear-cut way out. What is the stand being taken by the Government. It is a fact that you will have to keep the employees satisfied. You cannot coerce them as they do in other communist countries of the world where strikes are banned and there is absolutely no individual freedom. It is for the society that a human

being lives. He is only a factor in the entire community system, as they call it. He is a raw material. He can be dealt with as iron and steel is dealt with in our country. Therefore, an individual in those countries does not matter at all. But here, where we have full democracy, where we have the freedom of speech, where we have all kinds of freedom, the Communist Party takes advantage of it. They get into the Legislatures and try to wreck them from within, they get into the trade unions and try to wreck the trade unions and the economy of the country from within. They have all kinds of freedom. And taking advantage of this, they would try to bring chaos in this country. And ultimately when they take over, everything would be bad. That is how they function. That is how they have been functioning elsewhere. So, what is being done by our Government in order to forestall these designs? These are all being done with a design. What is being done by the Government to forestall it or to prevent it?

Sir, the Rourkela Steel Plant is situated in Orissa. I am seriously concerned about its future. In the 'Statesman' of today, it is said that there is only one day's coal with the Rourkela Steel Plant. I do not know what is going to happen tomorrow and I do not know whether the Railways would be able to reach coal sufficient enough to keep the Plant running. Who would assure me that? The Minister would probably be helpless in the matter. He would say that it would depend on how the position improves tomorrow. If that is so with the Minister, who is the highest managing authority of the Railways, and if he is not in a position to assure me with coal for the Rourkela Steel Plant, who else can do it? Then, naturally, I would have to depend on God, and to ultimately administer this country on behalf of our Government. Therefore, kindly administer if you can. If you cannot administer, kindly give way to somebody else who can administer. Sir, I hope something concrete will be done in this regard so that coal reaches Rourkela and the Steel Plant does not have to close down. As the Minister would be knowing, if it closes once, then restarting it would take some 21 days and a great amount of damage would have been done to the Rourkela Steel Plant by then.

[Shri Lokanath Misra]

Sir, coming to Orissa, nearer home, I will only put forward four or five points regarding over-bridges or unmanned level crossings. Before that, Sir, I would like to say that I am happy that the Ministry has introduced the Jayanti Janata, a very fast running Express, between New Delhi and Samastipur. There is a demand that it should be extended. I am also happy that there is a demand for its extension and I hope the Ministry would accede to this popular demand.

Sir, we have a train called 'Utkal Express', which is neither a Passenger nor an Express. I do not know what to call it. It runs as a Passenger for some distance and for some distance as an Express. But it takes 56 hours to reach Puri from New Delhi. But, if you go via Howrah and stay in Calcutta for 12 hours off the train, then you reach in 42 hours. So, between the two who would opt to travel by the Utkal Express unless, as it happens now, there is absolutely no room in the trains that take us to Calcutta. In case of such an alternative, naturally, people will have to go by the Utkal Express per force. Kindly, for God's sake, do something in order to cut the running time. You can do it. In the case of Rajdhani Express, when you decided to run it, you cut the time short abruptly by five years. What stands in the way of cutting short the running time of the Utkal Express? Instead of 56 hours, for God's sake, make it 42 hours, the time that is taken when you go via Calcutta even if you have to spend some time in the city. Sir, there has been a demand for the shifting of one out of the two Railway headquarters from Calcutta to somewhere in Orissa. The ex-Chief Minister of Orissa had a talk with the Chief Minister of West Bengal and they had come to some kind of an agreement in this connection. Perhaps, in no State, barring Bombay and Madras, there are two headquarters of two different Railways. I want to impress upon the hon. Minister that the major portion of kilometres of South-Eastern Railway passes through Orissa. Apart from that, the city of Calcutta is very much overcrowded and the employees of the South-Eastern Railway have to spend a good deal of money in order to get some accommodation. Over and above this, the cost of living in Calcutta being much more than what it

would be anywhere in Orissa. I think the employees of the South-Eastern Railway would very much relish the change in their headquarters. I would, therefore, request the hon. Minister to kindly let us know as to when this is going to be possible.

Sir, in Nuapara there is such a great demand for an unmanned level crossing that the local people there are even prepared to go to the extent of stopping the trains. Last time when I was in Orissa they came and met me in a deputation. They told me that unless I was going to do something categorically about it, they were going to stop the trains, I asked them not to do so and told them that I was going to impress upon the Railway Minister the necessity for this level crossing. Sir, the only thing that has got to be done is to change it within a mile. The present level crossing is situated at something like 115 3/4 kilometre from Nuapara and they want it to be changed to 117 2/3 kilometre. I do not know what is the difficulty in meeting their demand. The then Government of Orissa had constructed the approach road. The S.D.O. (Civil) and the Assistant Engineer, South-Eastern Railway, had inspected the spot. They had approved of it and everything was done. When it does not involve any kind of additional expenditure for the Railways I do not know why they should hesitate to change the site of the level crossing especially when there is so much of demand from the local people who are otherwise threatening to stop the trains unless their demand is conceded. I think this is one of the most reasonable demands that these people are making since the village is at 117th kilometre and not 118th kilometre. A kilometre's difference would not make any difference for the Railways. (Time bell rings). But, it would make a lot of difference to the villagers who pass that way.

Sir, there is another thing which I want to mention. Between Tharstiguda and Sambalpur there is one panchayat which is completely cut off because of the Jharsuguda-Sambalpur railway line. These people have already written to the hon. Railway Minister. They also want an unmanned level crossing. They do not want a manned level crossing. I do not know why the hon. Minister cannot concede to this demand. This is about Sripur

Panchayat Samiti near Jharsuguda. Papers about this matter have already been sent to the hon. Railways Minister. I hope he would look into the case and do something in the matter as soon as possible. Sir, my last point is about the new railway line between Banspani and Jakhapura. As I said the other day, the Maharashtra State got Rs. 300 crores worth of railway work, which was assessed from the aeroplane itself. This decision was taken in the aeroplane when the drought-stricken area was being surveyed by the Prime Minister. No survey, no economic survey was done at all. May I know who did the economic survey? If that is so and if decisions could be taken that way, why don't you please do something for Orissa also? Orissa has not been getting as much of attention I should put it mildly—as other States are getting. People of Orissa and even the Government of Orissa have been demanding that Orissa should get a little more attention from the Government of India. This is the point in question. They have been writing about it for the last six or seven years. Government after Government has been demanding this railway line which will connect the ore mining areas with the Paradip port.

Unless this line is given to Orissa Haldia will develop at the expense of Paradip because the only way is via Kharagpur and Haldia would be nearer to it. You have had the deepest sea port in Paradip and because of the decision of the Railways if it has to suffer and ultimately the Orissa Government is blamed that it did not give enough business for Paradip, it would be a very wrong thing. I would, therefore, plead with the hon. Minister to do something in this regard. Every time we put a question, they say that the economic survey is being made, it cannot be put off indefinitely. Therefore, I would request the hon. Minister to kindly do something in the matter so that we could begin with the Banspani-Jakhapura line wherein we can employ people from the drought-affected, flood-affected and cyclone-affected areas!

DR. R. K. THAKRABARTI (West Bengal): Sir, while supporting this Bill, I like to make a few observations regarding the complete collapse of the railway administration, some activities of the trade unionists in our country and the difficul-

ties which the general public are facing today because of practically no communication between the places. Sir, recently, in the past few months, it has become a practice of certain sections of employees in the public as well as private sector, either in airlines or in the railways, to hold the general public to ransom by going on wild cat strike and adopting such other go-slow tactics. Nowhere, in any civilized country this is being allowed. You see, if there should be trade union activities, the same should be in a proper and democratic manner. We should not allow more than one union in any one unit or section. I have been emphasising this point every time I rise to speak. If there is one union in a particular unit or a particular section of railways, then it is much easier to have a bargain by a bipartite talk between the administration and the union and once they enter into a contract, it can be valid for two or three years so that during that period the public would know that there will be no disruption of services. But we find that a very dismal picture is there. They simply paralyse the whole thing either by threatening or by going go-slow or by adopting some other tactics. In this regard we find that the activities of some of our trade union leaders are just like waiting behind the scenes. As soon as a piece of meal is thrown, they will immediately come down. Everybody is trying to beat the other so as to get more benefit without any concern about the reaction which will be there to the public or to the national interest.

[Mr. Vice Chairman (Shri V. B. Raju) in the chair.]

In any country, if there would be any strike or if there would be any negotiation going on, then there must be some notice so that the public are aware that such negotiations are going on for five or six or ten days and after the negotiations fail, there must be a proper strike notice to be given of which the public must be aware. For example, there was a bandh the other day in Bombay. Then the people will not go out. Similarly, if we know that the strike is going to take place on such and such day or a closure is going to take place on such and such date, then the public will make their arrangements to go in advance or go a little later.

SHRI B. K. KAUL (Rajasthan): Is that the remedy?

DR. R. K. CHAKRABARTI: It will at least give a relief. This is the time—I am not talking of the tourists—when our own boys. Indian boys who live abroad, come home because they can get concessions for air travel. They come with their families and because of this our Government earns a considerable amount of foreign exchange. In the last few days they have come to Delhi in hundreds by foreign planes from different parts of the world, Europe, the United States and so on and they are all stranded here because they cannot go to their homes. They have spent thousands and thousands of rupees, 10,000 15,000, 20,000, to bring their families so that they can spend three to four weeks in their homes. But they are all stranded here because they cannot get any plane nor can they get any train because the trains are all cancelled. In this connection I would request the hon. Minister to at least be honest and say that nothing is working. We are always kept in the dark. They say some trains are running and the people rush to the stations where they find they have to wait for hours and hours without food, without shelter and without any information as to when there will be a train. The public have a right to know the exact position, the exact picture of what is going on in the Railway Administration with regard to the running of trains.

Sir, if the trade unions do not follow the practice which is followed everywhere in the civilised world. I would appeal to the hon. Minister to take a strict view of the matter. We have no dearth of unemployed people all over the country, we can easily recruit them and train them within a short period of time and replace these recalcitrant workers who are just holding the nation to ransom and putting the public to all sorts of inconveniences and disadvantages. I do not mind a proper bargaining between any trade union and the authorities because that is the democratic right but I do not like this sort of go-slow tactics. Wherefrom did this word go slow' come: surely it did not come from the British. It is we who have coined this go slow. And what is this go slow? You carry the passengers and leave them

midway in Dhanbad or Allahabad for two days or three days. In certain places there may be no food, no water. Is this the way the Administration should function? Is this the way the employees work? If they have grievances there are procedures to get them redressed. You follow the procedure which is laid down and if you do not get satisfaction you give public notice that from such and such a day you are going on strike so that the public will know the position and they will not start on their journey at that time when the strike is likely to be on.

My next point is about railway lines. Many of the proposals have been hanging fire for a long time. One is on the eastern side, the Dum Dum—Barasat -Basirhat line. We have been asking for the last few years to make this a double track and I would request the Minister to consider this question of making it a double track. Then there are some railway overbridges. One is on the Jessore Road, a very important road. There the clearance is low that no double decker bus can pass through Jessore Road. There are about 10 to 15 lakhs of people residing in that area. And our policy has changed and they are now taking to double decker buses. But no double decker bus can go under that railway overbridge because of its low clearance. I would therefore request the hon. Minister to go into this matter and see that the level of the railway line there is raised as they have already done in the case of the road which goes to Colgate in the heart of the city. Similarly here also it can be raised so as to allow the double decker buses to pass.

The other point is, we find that during the last 25 years not many new lines have been installed in the far eastern region, in Assam and the hill areas. Those few lines that are there are meant only for defence purposes but for the industrial development of these backward areas in North Bengal and Assam and the hill areas not many new lines have been installed in the last 25 years. I would like the hon. Minister to look into this matter also and to have many more new lines in the far eastern region so that industries may develop in that region.

Lastly I would repeat what I said in the beginning. Because the country is so

big the Administration is also big and it is really difficult for one Railway Board sitting at Delhi to cope with all the matters. The time lag between the demand and its processing by the Board is so much that difficulties arise and quite often we find there is no contact between the people who manage and the people who work in various places.

So, I would suggest the dissolution of the Railway Board. Instead they may have some zonal boards in different zones, so that the process of keeping contact between the actual workers and the authorities can be hastened and the progress of negotiations can be hastened in order to avoid misunderstandings. The workers are thinking that the administration is not responding. The administration is far off from the place of work and the time-lag between the two is so big that wildcat strikes take place most of the time. Thank you.

SHRI MONORANJAN ROY: Mr. Vice-Chairman, Sir, as was expected, the so-called progressives in the Congress have come out with a vendetta against the workers. It was not unexpected and I am glad Dr. Chakrabarti...

DR. R. K. (1 AKRADAR IT It is not anti-worker.

SHRI MONORANJAN ROY: Even he praised the Bombay Bundh, but he missed to see the picture in the Times of India—The suburban electric train was burnt by whom? By Congressmen. The workers are running the train. That was why it was burnt down. I forgot to mention that. He praised the Bombay Bundh. There was unity between the Shiv Sena, the notorious element, and the Congress, with Mr. Rajni Patel giving the call. He praised it, but I do not like to dilate on that. I would like to ask Dr. Chakrabarti to please go through the papers and see that on the 13th of December at Liverpool thousands of passengers were stranded because of work-to-rule resorted to by railwaymen in England. According to him in England where he has been educated, I think, that is not civilised because they have resorted to work-to-rule. I do not like to reply to my friends of the Congress who will not dare to go through the names they have mentioned. I would like to ask the Rail-

way Minister: Is it not a fact that during the last negotiations, our Railway Minister was ill-advised, at the outset, by the Railway Board? Is it not a fact that Mr. L. N. Mishra was asked to announce in the House that he would not talk to the striking workers and their associations unless they withdrew the strike first? That was ill-advised. Mr. Mishra had to revise his decision and had to talk to them. Unfortunately the Railway Ministers are treated by the Railway Board as casual labour. It may be very harsh to hear, but I tell him, Mr. Qureshi. We have respect for him, for Mr. Mishra, for Mr. Nanda, for Mr. Shastri, our ex-Prime Minister. All of them were Railway Ministers, but everyone of them was treated by the Railway Board and the Railway Administration as casual labour.

SHRI K. CHANDRASEKHARAN (Kerala): Mr. Hanumanthaiya also.

SHRI MONORANJAN ROY: He had been thrown out without any ceremony because he tried to deal with the Railway Board. It is not the fault of railwaymen because they try to implement a thing which our friends in the Congress who spoke do not know. They mentioned the ILO convention. The ILO convention has decided eight hours of work for all workers, irrespective of the fact in which industry they are working. That is the ILO convention. Our friend mentioned international practice and other things. I would like him to read something about the ILO's functioning, etc. Now, Sir, the Railway Ministers tried, on a number of occasions, to speak to the railwaymen and discuss their grievances, but on every occasion, the Railway Board came in the way. And Mr. Qureshi knows it very well. Whatever he may say here for public consumption, he knows in his heart what is happening today. Here is a telegram just received: "Railway Minister's assurance in Parliament not implemented. Cases not withdrawn—10 hours duty implementation not started even for mail or express. Pray intervention to avoid agitation." That is in the Southern Zone. This is what is happening today. And unfortunately because the party has been bereft of workers' support, everyone from the Congress Party is speaking as if the workers are striking. It is not the workers who want to strike. Unfortunately for them,

[Shri Monoranjan Roy]

today they refuse to be slaves. There is not a single party who can organise such a strike. I can challenge. Can they meet it? They cannot. In Bombay, the Congress Party with the Shiv Sena, they tried to paralyse the entire city and the whole State. Why they failed? They stopped the trains, and because the workers had been running the trains, they burnt the trains. Is it not anti-national? Is it not treacherous to the interests of the country and the nation? Let them reply to that. I want a reply from Mr. Qureshi.

SHRI K. P. SUBRAMANIA MENON: When the Congressmen burn trains they are very patriotic.

(Interruptions)

SHRI KALI MUKHERJEE (West Bengal): It was never the Congressmen who burnt the trains.

SHRI K. P. SUBRAMANIA MENON: The Shiv Sena and the Congressmen.

SHRI KALI MUKHERJEE: But not Congressmen.

SHRI MONORANJAN ROY: The less they speak about the workers the better it is. The workers were killed because they had been running the trains. That is their only crime—the Congress and the Shiv Sena called the bandli and the workers had the cheek not to respond. Yes, Rajani Pate! . . . {Interruptions} No. no. Your partymen are thrashing your own partymen. You should stop it. We have heard many things from Mr. Qureshi and other friends also. The less you speak about the USSR and other socialist countries the better it is for you. Mr. Qureshi. Mr. Brezhnev came here but it does not mean that our country has become socialist. Mr. Qureshi, do you know how the workers function in the Soviet Union and other socialist countries? And it is a working class State, it is a State of the workers. It is they who are running the country. Their own wages, their own timings, their own service conditions are not determined by some bureaucrats and white elephants sitting at the top in air-conditioned rooms and going in saloons. Their own wages and service conditions are determined by the workers.

On you know that in any factory there is no manager who will go against the workers? It is the workers who determine the fate of the manager and the manager does not determine the fate of the workers. Do you know, that there is no white elephant like the Railway Board there? Even in Bangla Desh they have dispensed with the Railway Board. But you cannot get the courage to deal with this Railway Board. Sir, it is only a few days ago, not even a year or two, that Bangla Desh was born and then took courage to dismiss the Railway Board, abolished it, dissolved it. Is not the Railway Board a British tradition, a tradition of British imperialism? Their Railway Board is running the entire show and the Ministers are casual labour. It is not my uttering. These words have been uttered by some railway officers themselves. They say they do not care for the Ministers. What are they? they say. The Ministers may assure the House that it is they who would do anything but their officers are doing everything against their assurances, their understanding, and their policy—You have to submit to them because without them you cannot run the administration. So this is the condition of our country. It is not that the workers want to resort to "Work-to-rule" or "Go-slow" or "lightning strike". If any one is responsible for "sudden strike" it is the Railway Board and your anti-labour policies. You will say one thing in this House and another elsewhere. The entire responsibility lies with the railway administration. You blame the workers here. I would challenge any of our friends on the Treasury Benches to go and face the workers. It is not a joke to go on strike. They know they may be killed in firing. And on many an occasion workers have sacrificed their life, shed their blood and suffered all sorts of privations to get some of their grievances redressed. It is not a few, but many among them have given their lives in police firing in the past. Therefore, they know what it means to go on strike. Going on strike is not a pleasure. It may mean break in service, dismissal from service, arrest and so on. Therefore, the Democle's sword is always hanging on the head of the strikers. Therefore, they know what ordeal they have to face.

Sir, may I know from Mr. Qureshi whether he knows that his Administration



wants corrupt work? But docs lie know in what directions this corruption thrives.' Every hon'ble Member would corroborate to the common man's experience in getting his ticket booked. Let an hon'ble Member go as a common, ordinary man in the queue on any big station and let him get a seat without paying much more than the cost of the ticket or the fare.

SHRI S. D. MISHRA: And who gets it?

SHRI K. P. SUBRAMANIA MENON: It is the Railway Board which encourages corruption.

SHRI MONORANJAN ROY: Yes, corruption thrives in the encouragement of the Railway Board, the Administration and the officers from top to bottom. You may report the matter any level no action will be taken against the man. It is because they themselves at the top are corrupt. Therefore, the workers have to organise themselves and do something to get their grievances remedied. If the workers jointly take some action it is said that they are instigated by outsiders. Sir, this is the condition in our country. Therefore, I would request our friends on the Congress Benches to ponder over the matter. No one party in the country now has the capacity to instigate workers to go on strike and held the country to ransom: no one can do that. The workers resort to this extreme step only when they are convinced that they will not be heard otherwise.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI V. B. RAJU): Please complete.

SHRI MONORANJAN ROY: Mr. Qureshi, I have it fit to make a small point in the end. There is a town named Balonia in Bangla Desh is also in Tripura. The distance between the two Balonias is hardly half a kilometre. If you just join the two towns, there will be direct route to Mizoram, Assam and Manipur. The other thing is Akora-Agartala that is also hardly two kilometres. I am told that there was some survey and some report is also there. These people are now completely isolated. Now the plane is also not going. You can realise their condition. If you kindly do that

DR. R. K. CHAKRABARTI: You are stopping the trains. What is the use?

SHRI KALI MUKHERJEE: You cannot have both. You are stopping trains and you are also asking for new lines (in-waiting).

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI V. B. RAJU): He is making some constructive suggestions now.

SHRI MONORANJAN ROY: He is also joining the people who do not know anything about the workers. The workers cannot be asked to abide by the advice of the leaders to go on strike unless the workers themselves are very much affected and they themselves take the decision. Here the question does not arise. I tell you with all responsibility that the CPM has got no connection with the Association formed by the loco running staff. Not one of us is in any way connected with that.

SHRI KALI MUKHERJEE: Then how do you support it?

SHRI K. P. SUBRAMANIA MENON: We always support the workers' cause.

SHRI MONORANJAN ROY: We support the cause of the workers. It is they who support the white elephants, the administration.

SHRI K. P. SUBRAMANIA MENON: They always support the blackmarketeers. We support the workers.

SHRI MONORANJAN ROY: We are proud of our support to the workers' cause. We shall continue to do it. We are proud that we support their cause.

SHRI KALI MUKHERJEE: The workers are gods! Whatever they do should be supported!

SHRI K. P. SUBRAMANIA MENON: You always support the blackmarketeers. We support the workers.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI V. B. RAJU): Please do not quarrel across the benches. No ideological quarrel here. Yes, Mr. Sanda Narayanappa.

SHRI SANDA NARAYANAPPA (Andhra Pradesh): Sir, I thank you for allowing me to participate in this debate and make a few observations. While supporting this Appropriation ('Railways) No. 4 Bill, I would like to point out that the Railway administration has been subjected to criticism and other comments by so many hon. Members who spoke previously. The hon. Member who spoke just now criticised the Railway Board saying that their officials and other officials are encouraging corruption. This is not true. A small man, for instance, a booking clerk who is working in the booking office, may do some wrong thing. For that wrong thing, we cannot attribute motives to the higher officials. At the top level, [he Minister is there. If there are any corrupt officials at the lower level, we can bring it to the notice of the higher authorities for rectification or for legal punishment, instead of bringing the top officials into this discussion and mentioning their names here. This is not the appropriate forum. As a sovereign body, as the most supreme body of the democracy, we should not concentrate on such small matters. I would like to advise our honourable friend to rise above this level and advise our Government, to function in a proper way, in an efficient way, for the creation of amenities to the public, improved amenities at stations like providing drinking water facilities and construction of more railway stations. In our country, if we observe, construction of many railway stations has not been completed. Only half the number have been completed, if I am not wrong. Then, small stations have no drinking water facilities. And where water is available, it is available only in winter. Only in winter they provide drinking water facility. In summer we do not find a drop of water anywhere. Even in big stations like Itarsi and Bhopal we experience scarcity of water in summer. These things, the railway authorities must be able to understand and try to improve the administration. Efforts should be made to avoid wasteful expenditure and earn more profits to the public exchequer. Unless transport facilities are improved, unless amenities are created to the satisfaction of the public, we cannot win the favour of the public and we cannot run the administration to the satisfaction of the people. In this connection, I would like to mention that since a long time, ever

Mr. we : "t independence, we have been urging that Rayalascema is a backward region and therefore new railway lines should be created for its development. In that region no new railway lines have been created, no new construction has been done. Only Bangalore-Guntakal broad gauge conversion has been started recently-We have been urging that Guntakal is an important junction in the south: it has been occupying that prominent place ever since it was constructed some 50, 60 years ago: but so far no improvements have been made there: no shades for passengers on the station, no proper waiting rooms, no alteration, no additional construction, nothing of the sort. No retiring rooms have been provided there for officials or non-officials to stay. This is the unfortunate situation at Guntakal. We had, in fact, brought all these matters to the notice of the authorities. But our representations have not so far been heeded. We are urging that the broad gauge line that has been started from Bangalore to Guntakal, should be extended up to the capital city of our State, Hyderabad, so that it will improve transport facilities of convenience to the public there. Then there is a metre gauge line running between Guntakal and Guntur. During the Britishers' time there was a metre gauge line from Mormagao to Masulipatam straightway. That was disrupted and from Guntur to Masulipatam they have a broad gauge line but the line from Guntakal to Guntur remains metre gauge. We urge that that line may also be converted into broad gauge.

Another important thing I would like to urge is this. Guntakal Division is included in the Southern Railway Zone. Originally when the South-Central Railway Zone was being formed, we had requested —Andhra Pradesh Government under the Chief Ministership of Mr. Brahmananda Reddy also recommended—that Guntakal Division should be included in the South-Central Railway Zone so that the people of this region will have the benefit of allotment of wagons and other facilities. If Guntakal Division is continued in the Southern Railway it will create a great handicap to the people of Andhra Pradesh in that region and they are deprived of the income which is legitimately due to them. It will not be comfortable for the people in the South-Central Railway Zone

if Guntakal is continued to be in the Southern Railway Zone. Therefore, my request is that Guntakal Division may be tagged on to the South-Central Railway: Sholapur Division also may be tagged on to the Southern Railway. I think the Railway Board can examine this proposition. It was, in fact, discussed many a

time. I request that the Guntakal & P.M. Division should be handed over to the South-Central Railway and Sholapur Division should go to Southern Railway.

We have been requesting for a line between Guntakal and Tumkur thereby connecting Mysore Station. We have repeatedly made this request to the Government. We have taken many deputations and submitted memoranda and I have spoken of that demand on the floor of the House. Whenever Ministers go on tour, we make representations. When Shri Alagesan was the Deputy Minister of Railways and when he visited Guntakal about 15 years ago, we represented to him. But no action has been taken. At least a survey could have been ordered. We are living in a democratic country. When we make representations, you can at least examine them and say with facts and figures whether it is feasible or not, whether it is economically good or bad, so that when we go to our people, we can tell them accordingly. Otherwise they tell us: You are not pressing for this line and so on.

You know that Rayalaseema is a drought-stricken area and is therefore undeveloped. It needs development on all sides. It needs not only railway lines, but it needs road development, irrigation facilities, power and so many other things. Now a new Ministry has been installed recently on account of the bold decision taken by the hon. Prime Minister and the Parliamentary Board. It is functioning there. I hope the Government of India and the Railway Board will extend their co-operation to the State Government in starting new railway lines in Rayalaseema area.

Before I conclude, I want to bring to the notice of the House through you that long back we had requested for the extension of the Bellary-Raidurg railway line up to Chitradurg so that it is convenient for the people to move their goods traffic.

I hope it comes under Southern Zone. A survey has also been ordered for this line. But no result has come out. I hope the hon. Minister will take note of these things try to expedite the matter and see that the survey is completed and the line is extended between Raidurg and Chitradurg.

Another point is that in Rayalaseema there is only one industry that has been started, namely, the Pandyan Cement Industry in the forest area. Whenever they want to send their finished products either to Maharashtra or some other neighbouring States like Orissa, wagons are not supplied because of the fact that Guntakal Division is in the Southern Railway. They have their own backlog and when wagons were available there, they were diverted to the South. Because of this non-supply of adequate number of wagons the industry suffers and other areas also suffer because they do not get the finished products from this industry. I request the Railway Minister to take note of this also and try to allot more wagons and see that industry is not put to any difficulty for want of wagons.

With these few words, I support the Bill.

SHRI S. CHANDRASEKHARAN: Mr. Vice-Chairman, Sir, in the year 1972-73 there has been a perceptible increase in strikes. The labour-management relations had been weak in most of our public sector industries! But the year 1972-73 saw the pleading of the labour disputes from the public sector industries to a number of private industries also. In fact, the management of the public sector industries have to set an example to the private industries in the matter of maintenance of good relations with labour. But that was not done and, therefore, the penal results have followed.

Sir, it is not as if there are no good agreements and it is not as if there are no good laws. Take, for example, one of the most progressive legislations that we have passed in this country after independence, the Payment of Bonus Act. The Payment of Bonus Act brought in its wake a large number of disputes. In fact, the Payment of Bonus Act has created situations in which production worth crores of rupees has been lost to the nation just because. Sir, our labour officers and our manage-

[Shri K. Chidrasekharan.]

There have not been sincere and effective in the matter of implementation of the provisions of the Payment of Bonus Act but, in the same way, there are ad hoc agreements and agreements which are of a constructive nature and which are of a final nature and these agreements are invariably brought into force when there is such a situation and to prevent such a situation from becoming more critical in the case of the Railways, Sir, such an agreement was brought into force and today, Sir, what is the complaint? I do not want to go into the details. The complaint on the part of the locomen is that the agreement is not being implemented. The assertion by the railway management is that it has been implemented. I submit, Sir, that when there are conflicting assertions, the matter has got to be decided by a third party and the third party could have been the Government or the Minister if the Government or the Minister is prepared to see the things objectively and examine the issue in a dispassionate manner. But that has not been done and the Government has taken sides with the Railway management. I suggest that in situations like this, the matter is not to be referred for adjudication or arbitration because everybody knows that the process is very much long. But it should be possible for the management to come to an agreement with labour that it would be examined by so and so, say, by a Judge of the Supreme Court or a Judge of the High Court and let it be examined not within days, but within the course of hours as to whether there has been implementation or a denial of implementation.

Sir, now the locomen have struck work and today's news says that most of the trains to the eastern region of the country have been cancelled and the strike is likely to spread and the Chairman of the All-India Railwaymen's Federation has come out with an open statement that they are going to take up this issue and, Sir, the Chairman is a powerful trade union leader and the AIRF is a very powerful trade union organisation in this country and there is no use of taking matters to a crisis and then saying that food articles are not being moved or that essential raw materials are not being moved and all these have slackened production and

so on. This sort of criticism will not pay the nation ultimately. And I would, therefore, very strongly put it to the Government to see that the locomen strike is settled. Some understanding and conciliation is necessary on the part of the Government.

Now, Sir, I am not saying that the Deputy Minister is not competent to become a Minister. I have no doubt Mr. Qureshi is competent. But I have a feeling, Sir, that Mr. L. N. Mishra has absolutely no time. He is too much involved in politics. The Ministry of Foreign Trade was a small thing, and half-an-hour or one hour would have been enough for him to bestow on the Ministry of Foreign Trade. But here is one of the major departments of the Government, so far as the Central Government is concerned. I accuse Mr. L. N. Mishra that it has not been possible for him on account of his other activities, particularly political, to look into the matters concerning the Railways. Although the Deputy Minister is there, but there is nobody to take responsibility for decisions on behalf of the Central Government and, therefore, things have come to the pass in which the Railways find themselves today.

Sir I would like to go into one detail in regard to the running of trains, and that, Sir, is that trains are not keeping to schedule. There was a time when I had stressed it in the course of my observations on the Railway budget or supplementary demands earlier that the Railways were running to schedule, but today, more often than not, the trains are not running to schedule. I do not know what the statistics reveal; statistics are not always correct and true, so far as the real picture is concerned. There is a distinct slackening on the part of General Managers and their subordinate officers in seeing to it that trains run on time.

Sir, I would like to say something with regard to some aspects of Railway administration in the south and again in the north-eastern region in the country. The Grand Trunk Express is a train which connects the south to Delhi. May I ask, during the last few weeks particularly, or last few months, how many times it has arrived on time in Delhi? It is rather scandalous, Sir, that the Grand Trunk Express comes much before time up to Tughlakabad, but then for covering a dis-

lance of a few 1 ilometres it takes more than 2 hours, and ultimately the train which has to reach at 11 O'clock at New Delhi railway station arrives after 12 O'clock many a time. The agony of longdistance passenger can just be imagined. It is not possible, particularly during the summer time, to get even a drop of water because the entire kitchen car closes itself by 7-30 or 8-00 in the morning, having served the breakfast at 6.30. because it is the last day and they want to finish off and collect the charges etc.

Sir, another thing (that I would like to stress is the state of railway stations, and in particular platforms, in between Mangalore and Short, in. In fact, some time back I had taken up this matter in correspondence with the Railway Minister and I was given a few weeks later a reply, a very welcome reply, that the matter was being looked into and that most of the platforms would be lengthened. Sir, the position in between Mangalore and Shoranur, the Malabar area of the southern region, is that if the train is outside the platform. Most of the railway station platforms were built for six carriages. Six-carriage train was the longest train at that time. Today, the Mangalore-Madras Mail is having 13 carriages. Other trains are also having almost the same number of carriages. Therefore, half the train is outside the platform. Old women, ladies and youngsters are in. Here. How is it possible to reach them? Some assurances were given. How those assurances are being implemented? I don't say nothing has been done. Something has been done. They have laid bricks on both sides of the platform just to indicate that the platform lengthens itself. But the platform has not been raised. The old wires leading to the signals continue to be there. They have laid bricks to show that the platform extends on both the sides (Time bell rings). It is of no use so far as the persons travelling in the train are concerned. I would, therefore, submit that the lengthening and raising of the platforms should be taken up seriously.

With regard to Kerala, the broad-gauging of the Thiruvandrum-Ernakulam line is going on and the doubling of the Shoranur-Cochin line is going on. I would only submit that these be completed within schedule. So far as these two lines are

concerned, this has been one of the demands in Kerala for a very long time. Another demand is that there should be a railway link to the big pilgrim centre of Guruvayoor and to the commercial town of Alappay. That has been denied to them. I will speak a few words about the North East area and then I will close. The extension of the broad gauge to Gauhati immediately and up to Dibrugarh in due course appears to be quite a necessity. The running of another fast train from Dibrugarh to Delhi via Farakka is also a necessity. Between Dibrugarh and Gauhati, there were six trains either way and now they have been reduced to two trains. The major towns in Assam are not connected with railways because the Railways planted by the British were for the purpose of taking out tea from that area and not for the passengers. Therefore, in the matter of new lines, Assam should be given priority. Thank you.

SHRI JAGAN NATH BHARDWAJ (Himachal Pradesh): Mr. Vice-Chairman, Sir, I think there is nothing wrong about the demand for 21 crores of rupees. I, therefore, support this Bill.

My main purpose of speaking today is that I have got great concern about the state of industrial relations in the Railways. I think it is due to the fact that there are two federations working parallel to one another. The result of this is that the industrial relations in the Railways are not taking any definite shape. It is highly essential that there should be a positive policy towards industrial relations in the Railways and that positiveness can only come if one strong union is built up by the Railway Administration. I mean that the Railway Administration should work in such a way that a strong union emerges. It is very difficult to build one union, but the policy of the Railways should be to encourage one union. If they go on encouraging parallelism, this won't help them because more and more frictions are bound to arise in the railway working. There are so many categories of workers and so many sections and each category is demanding that its union should be recognised and the other union should not be recognised. The other unions are also clamouring for recognition. In this way, there are rivalries and frictions among the workers and they are creating

[Shri Jagan Nalh Bhardwaj.]

a sort of confusion and so much of industrial unrest is generated, firstly, Sir, as far as the Railways policy is concerned. I think it is quite all right that they do not recognise any sectional or what you call category unions. This is quite good. Sir, the two Federations which are recognised cover the entire Railway system with the result that there is no life in the trade union movement in the Railways. To bring liveliness into the working of trade union movement in the Railways, I think it is very essential that the Railways should encourage and recognise unions at, what you call, the divisional level. And from divisions, upwards there may be federations of a particular type of unions for example, the I.N.I.U.C. The I.N.T.U.C. union may federate at the top level. But at the divisional level, there should be a recognised machinery. In this way, there can be an active two-way communication between the management and the trade unions. Sir, I have a feeling that the General Manager at the Divisional level is not so much interested in industrial relations work as he may be interested in technical and other activities. To me, it appears, that this is equally an important task in these days, particularly when we are talking in terms of industrial democracy and other things. So, I would suggest that the General Manager, at the Divisional level and also at the top levels, should take active interest in the development of strong trade union movement in the Organization. Because of a weak trade union in the Railways, the workers are not taken into any one direction with the result that there is confusion. This weakness in two-way communication is due to the absence of a strong industrial relations machinery in the Railways. There should be a proper and scientific industrial relations machinery in the Railways. There should be trained officers. The machinery should develop proper industrial relations in the Railways. And there should be forums where different categories of workers can sit together and have a feeling of co-workmanship among themselves. Now, Sir, what is happening? All types of workers are sitting in air light compartments and no particular trade has a sort of feeling for the people of another trade with the result that isolationism and other things of this type are developing in the Railways. So, to me, it appears.

that the Railway Administration will have to take a very strong and, what you call, a well thought out and well-planned action to develop proper type of industrial relation in the Railways. Otherwise, a sort of confusion is going to crop up in the Railways and interested people will surely exploit that state of affairs. Therefore, Sir, I finish my speech with a suggestion that the Railways should give proper thought to the proper development of industrial relations in the Railways. Thank you, Sir.

SHRI N. 11. KUMBHARE (Maharashtra): Mr. Vice-Chairman, Sir, while supporting the Bill, I would like to refer to the problems of contract labourers. The other day, I had made a reference to their conditions of work. The Railway has very recently circulated a leaflet entitled "Spare the Nation's Lite Line". And there, they have been kind enough to give figures of workers who are employed through contractors. Sir, their number is stated to be 3,20 lakhs. It was really painful to read that they have been treated as casual workers. I am at a loss to understand how these workers could be termed or categorised as casual workers. It is a matter of common sense that casual workers are those who are essentially required to do work of a casual nature. I will just give an example. If a railway building has got to be whitewashed and the work is entrusted to a contractor who engages ten or twenty workers to get the work of whitewashing done, then they are casual workers. I do not know how these workers who are required to do work at a project, say, of loading and unloading of coal and ash workers can be called casual workers. By no stretch of imagination they could be called casual workers. On the contrary, they are in fact permanent workers, firstly, because they are required to do the work which essentially forms part of the railway work and, secondly, because the work goes on round the year. The work of loading and unloading and the work done by coal and ash workers goes on throughout the year. When both these conditions are satisfied, they should actually be called the workers of the Railways. Now, these workers are denied the status of Railway employees and they are required to work through a contractor.

Sir, 90 to 91 per cent of these workers belong to Scheduled Castes and backward classes. So, we can say that they

belong to the weakest sections of the society. Now, when we ask these workers to work through co (tractors, the result is that they do not have the security of employment. The contractors do not employ them regularly even though the work goes on round the year. They are not employed regularly because if they are required to work for more than six months, then the workers at a time claim that they are either permanent workers or temporary workers but not casual workers. So, the contractors devise ways and means whereby, even though work is available throughout the year, the same worker is not allowed to work for a period of six months continuously. So, what I want to say is that there is no security of employment for them. That is my first point.

Secondly, I now come to the wages that are being paid to them. I have myself seen the working conditions of some of the workers. As you know, Sir, the work of loading and unloading is very strenuous. The work which is required to be done by these coal and ash workers is a very repulsive work. I do not know what wages they are paid? They are paid at a very meagre rate. At some places they are paid at the rate of Rs. 2.50 per day and at some other places they are paid at the rate of Rs. 1 per day. This is the wage that is being paid to these workers. Sir, I say it is high time that the Railways should adopt some wage policy in respect of these workers to whom they are wrongfully denying the status of railway employees. Till such time as the wage policy is decided in respect of these people, you must ensure that they are paid what may be called the minimum basic wage rate, the wage rate of subsistence, keeping in view the present-day high cost of living, these three lakhs of workers may be given a reasonable wage, at least by fixing their wages at Rs. 7 per day. Unless a wage of Rs. 7 per day is fixed for these workers, I do not think that the Railways can claim to have given a fair deal to these workers. So, Sir, my request to the hon. Minister is that the Railway administration is expected to be an ideal employer. The demand of these workers is that the contract system should be totally abolished and they should be employed directly by the Railways. It is not likely to be done. If it is not

possible for you to do it in the near future or immediately, why don't you devise some other method? I suggest that let there be some sort of a subsidiary organization. Instead of making them to work through contractors, you have some sort of a corporation or some sort of a subsidiary organization which will take care of these 3 lakhs of workers. I feel confident that if such an arrangement is made, certainly their conditions could be improved to some extent. At present they do not get any other benefits. They do not get bonus; they do not get provident fund; they do not get leave privileges; they do not get the benefit of housing and they get nothing of the kind. Therefore, I should say that the Railway administration is duty-bound morally to give them better conditions of work. If the Railway administration cannot do so immediately, you must think of doing something for them in a phased manner. One is the wage rate. If it is immediately done. I think it will be doing great service to these most neglected class of workers.

Sir, then I refer to the problem of Scheduled Castes and Scheduled Tribes. It is really heartening to note that in the recent past, the Railway Ministry has been taking a keen interest in giving effect to the various provisions regarding reservations in employment. The Railway Ministry has accepted, in principle, that the Railway Service Commissions will have at least one member either of Scheduled Caste or Scheduled Tribe. I think there are as many as 4 Railway Service Commissions. This assurance was given to the Parliamentary Committee on Welfare of Scheduled Castes and Scheduled Tribes, I think, about 2 years back. A period of 2 years has passed but that assurance has not been so far materialised. Of course, barring one case, that is the Railway Service Commission in Bombay, in the other 3 Railway Service Commissions, the appointment of a Scheduled Caste or Scheduled Tribe member has not yet been made. We have been told that Railway did not get a person with, what they call, the background, a person with status. Sir, when we could get Ministers to handle more important work. I do not think why they could not get a member from the Scheduled Caste and Scheduled Tribe to work there as a member in the Service Commission.



[Shri N. H. Kumbhare.]

sion. So I would request Mr. Qureshi Saheb to look into it and see that representation is given in all the Service Commissions.

Secondly, Sir, the Railways have really taken a good decision to establish a Cell in the Ministry. We do not know what exactly is the scheme of that Cell. But my suggestion is that if the Railway Ministry wants that Cell to work effectively, then—I would like to make 3 or 4 suggestions—you must appoint a man, I should say, a committed Executive. You speak about committed judiciary: we may require committed judiciary but we equally want committed Executives also. But, unfortunately, in this country the caste prejudice operates even at Government level. That is very unfortunate of this country. Even those who are enlightened, even those who are broad minded, even they are not free from caste bias and prejudice. Therefore, one of the reasons why despite all these rules and regulations, directives, instructions and advice, the Scheduled Castes people are not getting their due share in the service, is because of the caste prejudice and therefore, I submit that unless a committed Executive is appointed to man the Cell, it will not be able to deliver the goods. My second suggestion is—I do not know what powers and functions are entrusted to the Cell—that we should try to appoint a member belonging to Scheduled Caste or Tribe so that this community may not have the grievance that their legitimate claims are being ignored. Then, Sir, my third suggestion is that the Cell must be given the powers to act independently, in all cases which are referred to it against zonal or divisional management against which the employees have represented that they have not been given promotion or they have some grievance. The Cell must be competent to take independent decisions. Then only it will be able to do justice. Therefore, my suggestion is that the Cell should be made more powerful and should be entrusted with a sort of semi judicial authority. Whatever decisions the Cell takes, must be binding on all. Then, Sir, the immediate work which the Cell can undertake is to look into the grievances about promotions. Sir, I have been receiving a large number of representations and I have referred so many representa-

tions to the Railway Ministry. They are mostly concerned with the right for promotions. Their grievance is that -despite the directives that reservations should also be provided in promotions, in the first place they do not provide any reservation and secondly even if reservations are provided the candidates belonging to the Scheduled Castes and Scheduled Tribes are not appointed and they are just told that they are not fit to be appointed on the ground that they are not up to the mark. Therefore all those cases wherein Scheduled Caste and Scheduled Tribe people could not be appointed in the reserved quota should be re-examined and if this work is undertaken I think their major grievance about appointments in promotion could be attended to.

SHRI S. D. MISRA: Sir, this is a very limited Bill. This demand in the Appropriation Bill for an expenditure of about Rs. 21 crores for a venture which is spending about Rs. 4,000 crores is not much and therefore to that extent we welcome it and we accept it. But, Sir, while accepting it, we do it with a sense of great sorrow and dismay. We see that since the last two days almost all the trains are not there. Today I understand from this place to Howrah there was one train only—the Kalka Mail—and about 5,000 people gathered at the Old Delhi station. Only a few thousands could go. The third class passengers occupied all first class coaches and air-conditioned coaches and it took 3 hours for the train to start. The police had to be called. The train which was to leave at 10.00—because it was late by 2 hours—left at 12.30 or 1.00 P.M. because the police had to be called. We do not know when this train will reach its destination. Why is such a thing happening? It is because the nation is held to ransom and who is doing that? Why is it being done? There are strikes and strikes. One can recognise the right to strike. We do recognise the right to strike in our Constitution but we do not recognise the right of lightening strikes in the manner in which they are resorted to. We never recognise this sort of thing. I complain that this Government is a weak Government. Otherwise, it would have given a very lightening treatment. They say they are using the DIR. Every time and for every strike they say that they use the DTR. We are opposed to it. Why? Because you make a

mockery of DIR. You do not mean to use it and you use it. I predict that after a few days under pressure of the Board or of this Minister or that Minister or of circumstances again DIK will be withdrawn. The same leniency will be shown and the same trouble will be there. Now, for 700 categories of employees they want hundreds of unions. I cannot understand a dozen union or a score of unions but I cannot understand so many unions. Therefore, I welcome what Mr. Bhargava said and what Mr. Anandan said just now. Two unions or three unions one can understand. Two or three parties in the political field also one can understand. If there are a hundred political parties and a hundred unions, what will be the fate of this country? Now Sir, there is strike here. Nobody can go by air. There is no like on the Railways. Nobody can go by rail. Nobody has money to buy petrol because the price is up and everybody has not got a car. Now, all movement is jammed for many days. Somebody said that Mr. Qureshi and Mr. L. N. Mishra are responsible. I say "No." The Government, as a whole, is responsible. The Government must sit and decide in Cabinet whether they mean business and whether they want to govern or not. It is not a simple issue. I tell you everybody in this country is well convinced that if you strike today, they will settle tomorrow according to your demand. This attitude is equally bad. I must tell you. Just now, one hon. Member mentioned that the Congressmen burnt buses in Bombay. I must say he must not have been a Congressman. No Congressman, either this side or that side, can burn buses because it is not the ideology of the Congress. He must be a communist in the Congress and that is the tragedy of the Congress. (Interruption). Let me tell you that he must be a communist in the Congress. I am well acquainted with Bombay affairs. I may tell you, as there are communist friends creeping into the Congress, there are certain of their Men Is who are sitting that side and who claim to be their friends. No they are not your friends. They are your greatest enemies. They are organising the strike and they are posing as their friends. They go on organising strikes. They hunt with the hound and run with the hare. They are doing like that. This is the state of affairs in this country. It is unfortunate that this country and this Government is

19—19RSSND/73

not realising it. I am not saying that the legitimate demand of the workers has not to be fulfilled. It has to be. There must be an arbitration board. There must be certain channels for settlement and you must decide it. I am not blaming Mr. Mishra or Mr. Qureshi or for that matter the Prime Minister for this strike. Why did the railwaymen immediately, without giving notice go on strike? Ten thousand people at Delhi station and other stations are suffering. It is not because of Mr. Mishra or Mr. Qureshi or for that matter anybody else. Therefore, when we talk to the nation, to this House to the country, we must talk very frankly, and the time has come for this Government to say whether it means firmness, it means government or not. They say that the Opposition is responsible. I do not know which Opposition they mean. I tell you, Sir, it is their friends in the Opposition who are responsible. You might call us not your friends but we want your hands to be strengthened because any loyal person, citizen, of this country will weep over the situation that has developed in this country. We cannot move, we cannot live because of the high prices and the economic situation. And today you are very much aware, you know, the circumstances of the economy; if this strike continues for seven or ten days more, the economy will be in the doldrums, it will go to dogs. Tomorrow there will be no food. Then there will be no coal and there will be no energy and it will be chaotic. And who will enjoy? They want to be your friends. They want to create chaos. They want to ride on your shoulders, on the shoulders of the Congressmen, and they want to enjoy the powers of the Congress—these Communist friends. You still call them friends. But when you are in distress they will be hit you below the belt. That is exactly what they are doing and you are not realising it. We are pained to see this. Therefore we, sitting on this side, request you. It is not that you should be hard on labour not at all. Have a lightening settlement, if you like. But if you want to deal with them, deal with them firmly, not leniently.

Sir, I will take a few minutes more on some other points which are quite connected with this. This Railway Ministry is also fond of cheap jibes and gimmicks.

[Shri S. D. Misra.] The ex-Railway Minister thought that he should abolish classes 1, 2 and 3, and now they have abolished class 2. O. K. Very good. You have abolished class 2. But what about the substitute for class 2? They have nothing. If they had given some more coaches of even third class. I would have been satisfied. They have abolished class 2 and they have not added either to the first class coaches or to the third class coaches, with the result there is acute suffering.

The other point that I want to make is about passenger amenities. I must very frankly say—I was here in Parliament when the late Mr. Lai Bahadur Shastri was Railway Minister. The amenities programme that he started then was only picking up. And the amenities that were being given to the passengers regarding platforms, stations, etc., in those days, not even half of them are being given today. Then the total assets of the Railways were hardly two thousand crores. Today it is four thousand crores. What is happening is only the wage bill is growing, the amenities are not growing. Wagons are moving but wagon availability is not to the public and the public does not want to use your wagons also unless compelled to do so. Now road transport is competing with rail transport, and competing in a very successful manner because of lot of theft, pilferage by the employees and non-employees in the railways, with no security—I do not know what. And new types of orders are issued. Only the other day I was at Lucknow and also at Allahabad. Within two months \ visited Allahabad and Lucknow. I went to the Lucknow as well as the Allahabad restaurants with a friend of mine. He wanted scramble eggs but he was told by the restaurant man that according to the orders from the D.S. no scramble eggs would be available. At another place he wanted toasts and cornflakes for breakfast but he was, again, told that according to the D.S.'s orders cornflakes would not be available. Now you can imagine things. These are the orders. Then I had to take his reply in writing so that he does not go back on his word when I put in a complaint. I do not know what is happening. Since the time at my disposal is over I would take some other opportunity to discuss other important points. Therefore, I am sure the; will ^o some-

thing to settle this matter quickly because the country as a whole, the whole nation is in agony.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI V. B. RAJU): Mr. Saklecha- Five minutes.

श्री वीरेन्द्र कुमार सखलेचा (मध्य प्रदेश) : मान्यवर उपसभापति महोदय, अभी जो स्ट्राइक के कारण कठिनाइयाँ उत्पन्न हुई हैं उनके बारे में काफी चर्चा हुई है और यह बात सही है कि पैसैजर्स को भारी कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है, जैसा कि अभी मिश्रा जी ने कहा। मैं भी अभी रेलवे बुकिंग के अन्दर गया, एक मित्र जो कि अमेरिका से आये हैं उनके लिये बुकिंग करानी थी, वह अमेरिका से यहां तो आ गये हैं लेकिन अब कलकत्ता नहीं जा सकते, उनको न रेलवे के अन्दर कहीं 25 तारीख तक जगह मिलने की आशा है और न एयरलाइंस में कहीं स्थान है। यह बात सही है कि इस प्रकार की विषम स्थिति देश में आज कम्युनिकेशंस में खड़ी हुई है, उसके बारे में मैं दोष देना नहीं चाहता लेकिन यह बात भी सही है कि आपने जो कुछ आश्वासन दिया लोको-कर्मचारियों की स्ट्राइक के विघ्न हटाने के सम्बन्ध में उनकी पूर्ति नहीं करी और आपने जो आश्वासन दिया, जो नेगोशियेशन्स किया आज आपने उनका पूरा पालन नहीं किया और इसके कारण आज कान्फिडेंस का क्वेश्चन खड़ा हो गया है कि कोई आपकी बात का विश्वास कर के हड़ताल वापस ले—मैं यह नहीं कहता कि फिर वह स्ट्राइक करें लेकिन आपकी भी ड्यूटी है कि अपने आश्वासनों की पूर्ति करें। आज भी रतलाम में 9 लोगों को इस आधार पर अरेस्ट किया है। तो मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि जो कुछ भी आश्वासन दिया उसकी पूर्ति की जाय उसके बाद वह न मानते हों तो फिर जो भी कदम उठाना हो उठावें।

दूसरा मुझे निवेदन करना है कि हमारे मध्य प्रदेश से आये हुये सिसोदिया साहब ने स्टेट्स रिआर्गेनाइजेशन कमिशन की रिपोर्ट का वह उद्धरण पढ़ कर सुनाया कि मध्य प्रदेश के अन्दर कम्युनिकेशन की बहुत कमी है और रेलवे लाइन की कमी है और इस स्टेट को बनाने समय स्टेट रिआर्गेनाइजेशन कमिशन ने इस बात को रिकमेंड किया था कि यहां और रेलवे लाइंस डाली जानी चाहिए। वहां बहुत से ऐसे एरियाज हैं जो कि बिल्कुल अनएप्रोचेबल हैं, रेलवे वहां पर पहुंचती नहीं है, रायपुर से बस्तर का हैडक्वार्टर जगदलपुर जो है वह 185 मील है, एक कमिशनरी के केन्द्र से डिस्ट्रिक्ट का केन्द्र 185 मील दूर है, अब आप सोच सकते हैं कि जनता को कितनी कठिनाइयों का सामना आवागमन के सम्बन्ध में करना पड़ता है। जिस समय स्टेट बनी है, उसी समय स्टेट रिआर्गेनाइजेशन कमिशन ने यह समझ कर इस बात को रिकमेंड किया, लेकिन स्टेट रिआर्गेनाइजेशन कमिशन की रिकमेंडेशन के बाद कुछ भी नहीं हुआ। वह कोई तरीका नहीं है। आज गुना-भक्ती लाइन का काम भी स्थगित कर दिया है, उसको कम्पलीट करने के लिये कार्यवाही नहीं कर रहे हैं। इस स्थिति के अन्दर अगर आप उस रिपोर्ट को कुछ मान्यता प्रदान करना चाहते हैं, तो मध्य प्रदेश की कई आवश्यक लाइनें हैं, उनकी पूर्ति की जानी चाहिए। मैं एक विशेष बात की ओर आपका ध्यान दिलाना चाहूंगा—एक ब्रिज के उत्तर में आपने जवाब दिया है कि यह जो दिल्ली से अहमदाबाद की मीटर गेज लाइन है, इसको ब्राड गेज के अन्दर कन्वर्ट करने के लिये आप सर्वे करवा रहे हैं और उसके अन्तर्गत उदयपुर तक का सर्वे करवाया है। मेरा निवेदन है कि उदयपुर तक का ही केवल सर्वे नहीं करवाइये, बल्कि यहां जो रतलाम का दूसरा प्वाइंट

है ब्राडगेज के लिये उसका भी करवाइये, नहीं तो कम से कम नीमच तक तो ब्राडगेज होनी ही चाहिए, चित्तौड़ से नीमच तक का 32 मील का टुकड़ा है, इसके लिये कार्यवाही करनी चाहिये; क्योंकि यहां इस इलाके में कई सीमेंट फैक्ट्रियां तैयार हो रही हैं। आपके यहां प्लानिंग नाम की कोई चीज है नहीं, आप यह देखते नहीं कि वहां की रिकवायरमेंट क्या है। चित्तौड़ से नीमच 32 मील का टुकड़ा है, निम्बहेड़ा में जे० के० ग्रुप की सीमेंट फैक्ट्री बन रही है, जावद रोड में सीमेंट कार्पोरेशन की सीमेंट फैक्ट्री बन रही है और चेतक की सीमेंट फैक्ट्री चित्तौड़ में है ये तीन सिमेंट-फैक्ट्रीज 32 मील के अन्दर वहां लाइम-स्टोन होने के कारण बन रही हैं। आप सोचिये कि वहां ब्राडगेज नहीं बनायेंगे तो कितना ट्रांसपोर्टेशन का प्रश्न वहां खड़ा होगा। सारी ट्रांसपोर्टेशन की जो सुविधा है वह इन फैक्ट्रीज को मिलेगी और जो दूसरे लोग वहां हैं वह परेशान होंगे। कितना लोडिंग और अनलोडिंग का काम इन तीन सीमेंट फैक्ट्रीज का हो जायगा और कितना काम बढ़ेगा और अभी जो लाइन है वह इस रिकवायरमेंट को पूरा नहीं कर पायेगी। इसलिये मेरा अनुरोध है कि कम से कम नीमच तक ब्राडगेज लाइन का सब करवाइये, अजमेर से उदयपुर का कर रहे हैं, दिल्ली से अहमदाबाद में जो उदयपुर के सेक्टर का कर रहे हैं तो उसको कम से कम नीमच तक ले जायें ब्राडगेज लाइन करने के लिये और अगर हो सके तो रतलाम तक इसके बाद ले जायें; क्योंकि उसको कनेक्ट किया जाय तो उसमें आवागमन की सुविधा होगी। एक और निवेदन यह है कि अभी दो दिन पहले मैंने यहां पर पूछा था मन्सा में जो रेलवे आउट एजेंसी है, उसमें बड़ा स्कैन्डल है। मैंने उसके

[श्री वीरेन्द्र कुमार सखलेचा]

बारे में यहां पर प्रश्न पूछा था, तो मुझे जवाब दिया गया कि जांच की गई है और उसमें कोई गड़बड़ी नहीं पाई गई है। मन्सा में अधर ब्रदर्स हैं जिनको रेलवे की आउट एजेंसी दी गई है और इस तरह से एक व्यक्ति को रेलवे ने वहां पर पेट्रोलिंग कर रखा है। उसने वहां पर रेलवे के कर्मचारियों के साथ मिल कर 1 लाख 53 हजार रुपये का स्कैन्डल किया है। वहां पर उसको सामान ले जाने का काम सौंपा गया है और वह नीमच से मन्सा जो कि 22 मील की दूरी पर है वह ट्रक का किराया वसूल कर लेता था जब उसकी बुकिंग रेलवे द्वारा हो जाया करती थी। इस तरह से उसने एक लाख 53 हजार रुपया वसूल किया। इसलिए मैंने पूछा था कि इस स्कैन्डल के बारे में पूरी तरह से जांच कराई जानी चाहिये। वहां पर जो कामशियल सुपरिन्टेण्डेंट हैं वे इनके साथ मिले हुए हैं और इनको हर तरह से पटाने की कोशिश की जाती है, हजारों रुपया इनके लिए खर्च किया जाता है। इस तरह से 1 लाख 53 हजार रुपये के झूठे बिल रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन को देकर उन्होंने वसूल किये हैं। तो मैं यह चाहता हूं कि इस मामले की पूरी जांच की जानी चाहिये। श्री पिन्टो द्वारा जो जांच कराई गई है उसमें कहा गया है कि इस मामले में कोई गड़बड़ी नहीं पाई गई है। लेकिन मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि जो अधर ब्रदर्स हैं वे वहां के कामशियल सुपरिन्टेण्डेंट से मिले हुए हैं और सुपरिन्टेण्डेंट साहब पिन्टो से मिले हुए हैं और इस तरह से झूठे बिल के आधार पर रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन से 1 लाख 53 हजार रुपया इस अधर ब्रदर्स ने वसूल किया है, जिसके पास आज मन्सा की

आउट एजेंसी है। एक और तो हम चाहते हैं कि रेलवे में किफायतसारी हो और दूसरी और इस तरह से रेलवे में भ्रष्टाचार होता है। तो मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि आप इस पूरे मामले की जांच करेंगे, तो उचित होगा।

मैं श्री कुरेजी जी से यह निवेदन करना चाहता हूं कि यह जो जावद रोड स्टेशन है इसमें कोई फैंसीलिटी नहीं है। वहां पर न किसी तरह की लैट्रीन की भी व्यवस्था नहीं है और न ही वहां पर ठहरने की व्यवस्था है। वहां पर फर्स्ट क्लास के जो पैसेंजर आते हैं उनको ठहरने की भी व्यवस्था नहीं है। रात को वहां पर जब दो बजे गाड़ियां पहुंचती हैं तो वहां पर रात को ठहरने की कोई व्यवस्था फर्स्ट क्लास के पैसेंजर्स के लिए नहीं है। जब वहां पर इस तरह की कोई व्यवस्था ठहरने के लिये नहीं है तो फिर कौन यात्री वहां पर रात को उतरने की कोशिश करेगा। वहां पर सीमेंट कार-पोरेशन सीमेंट का कारखाना लगाने जा रहा है और दूसरे कारखाने वहां पर लगने जा रहे हैं। अगर आप वहां पर यात्रियों के लिए ठहरने और दूसरी सुविधा उपलब्ध नहीं करेंगे तो यात्रियों को इससे बड़ा कष्ट होगा। इसलिए मेरा अनुरोध है कि आप कम से कम जो जरूरत की सुविधाएं हैं उनकी तरफ देखने की कोशिश करें।

श्री सुलतान सिंह (हरियाणा) : उप-सभाध्यक्ष महोदय, यह जो बिल माननीय मंत्री जी हाउस में लाये हैं, मैं उसका समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। एक बात तकरीबन-तकरीबन सभी माननीय मेम्बरों ने कही कि इस समय रेलवे के कुछ कर्मचारियों ने जो हड़ताल कर रखी है उससे जनता तथा देश को बहुत नुकसान हो रहा

है। आज जो स्ट्राइक चल रही है, उसको मैं एक पोलिटिकल स्ट्राइक समझता हूँ; क्योंकि उत्तर प्रदेश में इलेक्शन होने जा रहे हैं; और जैसा मेरे माननीय दोस्त चौधरी रणवीर सिंह जी ने कहा कि 12 लाख यात्री उत्तर प्रदेश में रेलों द्वारा सफर करते हैं, लेकिन आज रेलें बिल्कुल बन्द हैं। आज इस में दोराय नहीं हो सकती है सिवाय कम्युनिस्ट भाइयों को छोड़ कर और बकी सारा हाउस यह चाहता है कि सरकार को किसी न किसी तरह से अपनी नीति को बदलना चाहिये इस स्ट्राइक के बारे में। हमारे राष्ट्रपति जी अपील कर चुके हैं कि तीन साल तक इस देश में किसी प्रकार के कोई स्ट्राइक न किये जायें। हमारी प्रधान मंत्री जी बार-बार कह चुकी हैं कि देश में स्ट्राइक न किये जायें, लेकिन हमारे जो ट्रेड यूनियन लीडर्स पोलिटिकल पार्टीज के हैं, उन्होंने जब तक इस बात की तरफ ध्यान नहीं दिया है। जैसा कि हमारे दूसरे दोस्तों ने कहा कि इंडियन एयर लाइन्स में स्ट्राइक है, रेलवे में स्ट्राइक है और लोगों को कोई दूसरा साधन नहीं है, जिससे वे एक जगह से दूसरी जगह जा सकें। इससे एक बात यह महसूस होती है कि अगर देश के अन्दर कोई ऐसी गम्भीर स्थिति आ जाय, तो ये पोलिटिकल पार्टीज कितना बड़ा नुकसान इस देश का कर सकती है। पिछले 5 P.M. दिनों की बात है। मैं मिश्र जी और नवल किशोर जी से एक बात जरूर अर्ज करना चाहता हूँ। उन्होंने कांग्रेस (आर) पर इल्जाम लगाया है कि कांग्रेस (आर) कम्युनिस्टों के साथ दोस्ती करके चलती है। मैं एक बात आपकी मार्फत इन लोगों से पूछना चाहता हूँ और वे ईमानदारी से बताएं कि ज्योति बसु के खिलाफ आपने

इलेक्शन में किसको खड़ा किया था? वेस्ट बंगाल के अन्दर कम्युनिस्ट पार्टी को रिप्लेस करने वाले आप थे या हम थे?

श्री एस० डी० मिश्र: मैं सही कहता हूँ कि हम लोग उनके साथ नहीं हैं।

श्री सुलतान सिंह: आप लोग एक बात में उनके साथ जरूर हैं। वे लोग स्ट्राइक कराते हैं।

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव: केरल में आप किसके साथ हैं?

श्री एस० डी० मिश्र: हम लोग एनाउन्स करते हैं कि हम लोग सी० पी० आई० एम० और सी० पी० आई० के विरोध में हैं और रहेंगे।

श्री सुलतान सिंह: आपने कभी उनका विरोध नहीं किया। वेस्ट बंगाल में उनको आपने रिप्लेस किया या हमने किया?

उपसभाध्यक्ष (श्री वी० बी० राजू): कौन किसके साथ है यह दुनिया को मालूम है, आप बिल पर बोलिए।

श्री सुलतान सिंह: मैंने इसलिए कहा क्योंकि उन्होंने कहा था। एक बात में ये दोनों एक हैं। वे कहते हैं कि यह सरकार वर्कर्स की डिमान्ड्स नहीं मानती और उनके ये दोस्त कहते हैं कि यह सरकार वर्कर्स के सामने झुक जाती है। जनतंत्र के अन्दर हमारे खिलाफ नफरत फैलाने में ये दोनों एक हैं।

मैं पिछले दिनों की बात बताना चाहता हूँ। इन दोस्तों ने कहा उत्तर भारत के किसानों को कि अनाज मत दो, शिव सेना ने महाराष्ट्र के अन्दर कहा कि गोदाम लूट लो और वेस्टर्न रेलवे के अन्दर स्ट्राइक हुई ताकि

[श्री सुलतान सिंह]

उत्तर भारत का अनाज महाराष्ट्र न पहुंचे। क्या आप इस कांस्पीरेसी के पार्ट नहीं हैं। मैं ज्यादा न कहने हूँ आपकी मार्फत मंत्री महोदय से दरखास्त करता हूँ कि स्ट्राइक को कांस्टीट्यूशन में मान्यता देना एक बहुत अच्छी बात थी। एक अच्छी बात थी इसलिए कि गरीब आदमी अपनी जमात बना कर अपनी आवाज को बलबंद कर सके, लेकिन वे आज इस देश को तबाह कर दें, इस देश के प्रोडक्शन को बन्द कर दें, इस देश के कारोबार को बन्द कर दें तो फिर हमें इस देश के 50-60 करोड़ लोगों के लिए कांस्टीट्यूशन में अमेंडमेंट लाना चाहिए और खुल कर कहना चाहिए कि 8-10 साल तक इस देश में स्ट्राइक का राइट उनको नहीं होगा। मजदूर मुझसे नाराज होता हो तो हो, कोई कर्मचारी मुझसे नाराज होता हो तो हो, लेकिन मैं इस हाउस के अन्दर खुल कर कहना चाहता हूँ कि अगर हमने इसी तरीके पर स्ट्राइक को मान्यता दी, इसी तरीके पर यह काम चलता रहा तो यहां पाकिस्तान और चीन की जरूरत नहीं इस देश को, इस देश के ट्रेड यूनियनिस्ट्स ही तबाह कर देंगे। जितनी हमारे देश में लोहे की जरूरत हो उसके लिए उतने लोहे के कारखाने बनें, चलने-फिरने के लिए जितनी जरूरत हो रेलें बनें। यह तो स्ट्राइक के बारे में हुआ।

एक छोटी सी अर्ज मैं उप मंत्री जी से करना चाहता हूँ और वह यह है, जैसा चौधरी रणबीर सिंह जी ने कहा, रोहतक से गुहाना लाइन बन चुकी है, उसको पानीपत तक कर दिया जाय।

इसके अलावा हरियाणा के अन्दर श्रीवर-ब्रिज को बहुत कमी है। आप जमुना नगर की हालत देखिए, रिवाड़ी की हालत देखिए। कुरुक्षेत्र

की तो यह हालत है कि जब बड़ा मेला लगता है तो 10-12 लाख आदमी आते हैं, वहां पर श्रीवर-ब्रिज नहीं है, बीच में रेलवे लाइन पड़ती है। मैं यह नहीं कहता कि सब इसी साल बन जायें, कम से कम एक श्रीवर-ब्रिज तो बनना चाहिए। स्ट्राइक के मामले को तो हमेशा के लिए तय कर देना चाहिए वरना सारे देश की स्थिति बिगड़ जायगी। यही प्रार्थना है।

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: Sir, at the outset, I express my profound regrets to hundreds of thousands of commuters ;i'til passengers who have been patronising Indian Railways for the last so many years and who will continue to do so, for it is very unfortunate that less than 1 per cent of the railway employees should hold at ransom 1.25 per cent of the entire Indian population. Nearly about 7 million people are travelling every day on the Indian Railways. And we are carrying .6 million tonnes goods and freights every day. It is in this context that I feel that I have to express my regrets to the travelling public and 50 per cent of this travelling public are confined to the industrial cities of Calcutta, Madras, Bombay and Secunderabad. These commuters include industrial workers, low-paid employees, vegetable vendors, students, sick men and other categories of low income people. Actually it is the people of this country who are suffering from this illegal, unconstitutional strike. I was heartened to see the 'rend of the debate in this House and to note the fact that the mind of every hon. Member was exercised because of this sudden lightning strike by a section of our railway employees.

I would like to point out that on the 12th November, a question was asked in this very House by hon. Members. Shri Niren Ghosh, Shri Kali Mukherjee, Shri f. S. Tilak, Dr. K. Mathew Kurian. Shri Krishan Kant, Shri Gurmukh Singh Musafir, Shri A. G. Kulkarni, Shri V. K. Sakhlecha, Dr. Z. A. Ahmad, Shri Kota Punnaiah and Shri Chandra Shekhar. It was with regard to this very locomotive's agitation and the question was:

(a) whether all the penalised locomotives have since been reinstated;



(b) the number of criminal cases against locomen already withdrawn and those which have not been withdrawn and the reasons for not withdrawing them;

(c) whether the agreement arrived at between locomen and the authorities has been implemented fully; and

(d) if the answer to part (c) above be in the negative, what are the reasons therefor?

Sir, I have stated on 12th November, 1973, that all the assurances given to locomen have been fully honoured both in letter and spirit. With regard to three items, that is, pay protection, same pay for same work, and nationalisation of the basis for payment of mileage allowance, I have said that these three items are yet to be considered by the Committee. The Committee appointed by the Minister of Railways is continuing. The next meeting of the Committee will be held on 17th January. These three items will be discussed there because both side—, the administration and the loco staff side, wanted some documents to be exchanged. So, when the matter is on the negotiating table, to go on strike on the same issue is not, I think, just on the part of the loco staff. That knocks down the very basis of bilateral agreement. After all agreement cannot be on one side only. There are certain obligations cast on the workers also. They have stated in that agreement that for three years they will not go on strike on the items which were agreed to between the parties. One of the main items (is on which there was agreement between the parties was that no loco staff will be compelled to work for more than 10 hours. This was the agreement between the two parties and what the Committee had to decide was the mode and manner of implementation of the tenure of work. When an item has been agreed upon by the parties, the loco staff are honour bound not to go on strike for three years on this particular issue. Then what happens to the items which they have agreed and also to the items which are still under discussion? They have made an issue of these things. And, Sir, they have gone on this 'wild cat' or lightning strike thus creating difficulties for the Railway administration. Sir, this is a fact that the entire artery of our transport system will be affected if there is a small clot anywhere on this artery. The rail movement, if it

is not properly co-ordinated, will affect the supply of coal to the steel plants and the supply position to the steel plants is being maintained at a great stress and if the situation deteriorates further—I do not want to conceal anything—possibly we may have to face serious difficulties in the steel plants. Now, Sir, who is going to be the sufferer? Hundreds and thousands of workers who are employed in the steel plants and in the other industries throughout the country will be the ultimate sufferers on account of this. Some honourable Members have said that the Government has taken an attitude which is anti-labour. It is not anti-labour. I say that less than 1% of the railway employees are involved in this agitation and, Sir, I have reports that more than 80% of the staff is willing to work, but because of coercive methods and because of intimidation and threats held out, they are not able to come out. Sir, I myself had been to certain yards. I had been to the Tughlakabad yard and to the Shakur Basti Yard and I also went to the Control Room late at night at the Delhi Main and I have reports with me. I must admire the officers and the staff and the other locomen who are working under conditions of much strain now and they really deserve the congratulations of the entire country, because, Sir, whatever little skeleton services they can maintain they are maintaining well and they are able to maintain supplies to the power plants because we do not want the industries to come to a grinding halt. We want to maintain the stocks of the steel plants and we want to maintain the stocks of coal for our domestic use and we have, of course, to use coal for our own purposes also. Sir, in this situation, Shyam Babu says that we have to be very firm...

SHRI NAWAL KISHORE: Yes.

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: ...and we must deal with this particular problem with firmness.

SHRI NAWAL KISHORE: Yes.

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: Sir, I sincerely believe that the railway employees are the kith and kin and part of our family and we have always tried to involve them in the working of the entire Indian railway system by persuasion and demonstration. If these people are dedicated and

[Shri Mohd. Shall Qureshi.] devoted people and they have shown, not today, Sir, but even at very critical junctures in our history when the very freedom of our country was in danger, this dedication and devotion. But the question is this: What does he mean by saying that we should take a firm action? He says that we are invoking the DIR. He says that »c u\ promulgating the DIR and then develop cold feet and start withdrawing the cases. Sir, I have stated yesterday here that the DIR will be promulgated in the case of the anti-social elements and those persons who will indulge in sabotage or in collusion and they will be arrested and deterrent action will be taken against those people. But, Sir, the doors of negotiation are already open—...

SHRI S. D. MISRA: Yes, that is what we want.

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI:... because the Committee has not been wound up and very important matters which are also pending before the tribunals have to be discussed by this Committee. Sir, there is a representative of the Labour Ministry on this Committee who has been watching the proceedings of this Committee very closely. Sir, we have also the minutes of this Committee signed by both the parties and now to go on saying that the agreement has not been honoured and that they have not been fulfilled, is not good and I feel that these people are not doing justice to this Committee. Sir, my position becomes rather difficult because I am the Chairman of the Committee. I have tried to accommodate the workers' viewpoint much beyond the scope of the agreement itself. In certain cases, Sir, I have said that if a particular concession applies to only May—August agitation, I was prepared to consider the extension of this concession to the previous agitations also. Sir, the point is this: Unfortunately, these people have a very microscopic number of our employees on the loco running stall side and they have taken into their hands the main idea or main purpose behind this agitation. It is the right of negotiation and the right of recognition. As I stated yesterday, our stand is that we are not going to recognize category unions on the Indian Railways. We have got more than 700 categories on Indian Railways. And if we go on recognizing each category, we will have to have 700 cate-

gories on the Indian Railways. According to a very rough estimate, if the demands of each category are looked into, they truly entail an expenditure of more than Rs. 000—700 crores. Sir, if the situation remains as it is today, when expenditure is going up, where is the money to keep for distribution?

Then, Sir, now we have got a joint consultative machinery. There is a permanent negotiating machinery. There are two recognized unions. And these matters have already been taken up earlier, much earlier, by the recognized unions with us. But despite that also, we have said that it is our policy that the Railways will listen to the grievances of every individual, every employee of the Railways and he can seek redress from the officers. There is no ban as such for presentation of applications to officers. But, Sir, if this is the way, then we will let them know what it means by stoppage of work and absenteeism.

Sir, if we look at the industrial development of our country, roads are coming up and new buildings are coming up. If soft coke is not available, the entire brick-burning industry will come to a collapse. Therefore, I have to reiterate my appeal once again to the loco staff that this is high time that they realised that at this critical juncture they should come back to work and all their grievances which are still under discussion will be properly looked into.

Then, Sir, about 10-hour work, we started this from the 1st of December. The only difference between the two sides was, while the Administration said it would take three years to complete this ten-hour work on the entire Indian railway system, the 'tall said that it could be done in 90 days. Sir, at least they should have allowed 90 days to elapse from the 1st of December. I told them that I shall give them every facility to sit with the officers and that if they could get it done in 90 days I said: Hats off to you. But before this period of 90 days was over from the 1st of December when we said that we shall start implementing this ten-hour rule on the entire Indian railway system, suddenly, on the 16th December they went on a strike and they started absenting themselves. If I take them on their word—and the country should know it, Sir, that they wanted 91 days to complete the implementation of

this—we started this work on the 1st of December, they started work on the 16th of December. If they had waited for 90 days, and if they had managed the progress—I think, possibly at that time their attitude was rigid—they could have said that the Railways have failed and, therefore, they could resort to strike, of course, after giving some proper notice or some thing. Sir, under these conditions, I do not call it genuine trade unionism; it is coercive trade-unionism. Nobody should be left alone or protected to take advantage of that situation. Sir, I am going once again to state this thing before this hon. House that whatever assurances have been given have been fulfilled: they should have no grievance on that. Whatever remains has yet to be decided by the committee. Let them come to this committee. If they want the date of this committee to be advanced by two days, three days or even ten days, I am prepared even to consider that demand also. But, unfortunately, Sir as I have noticed, there is more of politics in this agitation. . . (Interrupted). There are elements which are trying to sabotage the entire economy of the country...

SHRI B. K. KAUL: Why don't you haul them up?...

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: I had expressed my desire and sincerely appealed to them that it would have been better if they leave the railway men alone, because we can decide and we know how to decide with our own kith and kin, our own members of the family. But they won't let them do so.

Sir, this was not one of the important matters, but I took it up first because the hon. Members showed a great concern about it. I am sure that this House reflects the will of the people of this country that we have not to be swashbuckled or brought to knees by coercion. We shall discuss all matters on the table and there will be a mutual dialogue. We shall try to understand each other's point of view and try to solve the problem. Coercion will not pay either those who believe in it or those who think that some results can be achieved through it.

Sir, I will now come to the supplementary demands. From the Supplementary Demands presented to the House, hon.

Members will appreciate that I have confined myself to the minimum requirements. The funds asked for are only to cover the provisional payments of two increases in the rates of Dearness Allowance (sanctioned by Government from 1-5-73 and 1-5-73) and the cost of certain urgent surveys and works undertaken, or proposed to be undertaken, out-of-turn during the current year.

Payments of the two increases in D.A. have already been made to the staff to the extent of Rs. 10 crores by the end of October. The balance of Rs. 11 crores under Revenue Expenditure is required to cover such payments from November 1973 to March 1974. The House will note that I have made no request for allotment of any funds for Dearness Allowance liability under the Works Grants. The amount of Rs. 1.58 crores required for this purpose is proposed to be absorbed within the existing allotments.

Even for surveys and urgent works, I have approached the House with very modest proposal limiting the requirements to the minimum during the current year. The main items are—four surveys, two restoration works and two Projects, namely, a factory at Nasik for manufacture of electric traction motors and a wheel & axle plant at Yelahanka in Karnataka.

In addition, generating sets are proposed to be installed at key workshops and Production Units. The hon. Members are aware of the frequent interruptions to power supply, load shedding, etc., particularly during the last 15 months or so. These interruptions have adversely affected the production and maintenance of our rolling stock. It is essential that Railways, dependence on erratic supply sources should be reduced as early as possible so that power supply for its essential requirements is assured. To this end, standby generating sets are proposed to be set up as an immediate measure. As a long term measure, the feasibility of setting up Cap-live Power Houses is being explored.

The two restoration works have been included so as to make the maximum progress during the working season before the onset of the monsoon.

[Shri Mohd. Shaft Qureshi.]

The setting up of a factory for the manufacture of electric traction equipment is essential to meet the matching requirements of motors for use in electric locomotives. The existing production capacity in the country is inadequate for our increased requirements. The wheel & axle plant is being set up to supplement the existing indigenous capacity and save on imports of this item to the extent of Rs. 6 to 7 crores per year. A final decision on this project has been reached only recently after satisfaction of the criteria of technical and financial viability.

Although the proposed works may entail more expenditure than the token amounts asked for in the Supplementary Demands, it will be my endeavour to contain the over-all outlay within the Grants sanctioned by the Parliament.

I am grateful to the hon. Members who have taken part in this debate. Certain points have been made by hon. Members with regard to their areas relating to new lines, conversions and amenities. I will try to send a reply to each Member individually. With these words....

**श्री जगदम्बी प्रसाद यादव :** आपने एस० पी० वर्मा के बारे में कुछ नहीं बताया। मैंने हाउस में भी उसका जिक्र किया और मैंने लिख कर भी दिया।

**श्री ओम् मेहता :** लिख कर जवाब दे देंगे।

**श्री जगदम्बी प्रसाद यादव :** लिख कर जवाब क्या देंगे, सदन के सामने देना चाहिए।

**उपसभाध्यक्ष (श्री बी० बी० राजू) :** उसी बात के लिये वहां से यहां तशरीफ ले आये।

**श्री जगदम्बी प्रसाद यादव :** श्रीमन् मैंने उसके लिये काल अटेंशन दिया कि आप हाउस में उसको बताइये। मैंने हाउस में कहा लेकिन मिनिस्टर

साहब ने कोई बात ही नहीं कही, मैंने व्हिप से भी कहा कि इसका जवाब दिलवाइये। कितना बड़ा सवाल है, 1968 ई० से इस चीज को ले कर लड़े और 1973 तक लिखा पढ़ी करने के बाद भी . . .

**उपसभाध्यक्ष (श्री बी० बी० राजू) :** उस चीज को दुहराने की क्या आवश्यकता है।  
Would you like to say anything?

**SHRI MOHD. SHAFI QURESHI:** This matter pertains to some employees. He has also raised other matters about Sharma and other persons. I do not have the details to be able to give a satisfactory reply. But I shall get a detailed reply sent to you.

**श्री जगदम्बी प्रसाद यादव :** श्रीमन्, यह छः वर्ष से 1968 से चल रहा है पर इन्हें पता नहीं, डिटेल् नहीं जानते एस० पी० वर्मा के बारे में, सैनिटरी इंस्पेक्टर . . .

**THE VICE-CHAIRMAN (SHRI V. B. RAJU):** The Minister said that he will look into it.

**श्री जगदम्बी प्रसाद यादव :** यह मिनिस्टर साहब कई बार कह चुके हैं। बहुत देख चुके हैं। मैंने लिख कर दिया उसके बाद हाउस में कहा। उसने छोटी सी बात रखी, उसने कोई बहुत बड़ी बात नहीं रखी, उसने इतना ही रखा कि जो नाइट स्वायल उठाने के लिये बहाली की जाती है . . .

**THE VICE-CHAIRMAN (SHRI V. B. RAJU):** Do not bring the merits of the case now.

**श्री जगदम्बी प्रसाद यादव :** इंडि-विजुअल केस का सवाल नहीं है यह भ्रष्टाचार का सवाल है, सवाल बोर्ड के मेम्बरों का है और सब से ऊंचे अधिकारियों का है। यह कहना की यह एक इंडिविजुअल का सवाल उठा

रहे हैं बिल्कुल गलत बात है। मैं तो एक नीति का सवाल उठा रहा हूँ और इस बारे में मैंने माननीय मंत्री जी को कई बार लिखा, यहाँ पर सवाल किया लेकिन उन्होंने कोई रेस्पॉन्ड नहीं किया। उन्होंने मेरे प्रश्न का जवाब नहीं दिया और उस को रिजेक्ट कर दिया। हम यहाँ पर जनता के प्रतिनिधि बन कर आये हैं और खिन्ना हो करने के लिए नहीं आये हैं।

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: The information which I have with me is that this Mr. Verma, who immolated himself before the Parliament House or the Central Secretariat, at the time when he died was not a Railway employee. He was discharged from service some four years ago. And I am subject to correction. That is why I should be given time...

(Interruption).

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव : श्री कुरेशी साहब, मैं आप से विनम्रता पूर्वक यह कहना चाहता हूँ कि अगर कोई जानकारी अनजान बनना चाहते हैं तो उसका भी कोई इलाज हो सकता है ?

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: I am not yielding...

(Interruption).

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI V. B. RAJU): Mr. Yadav, do not enter into a dialogue now.

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: That is why I requested the hon. Member that I shall get the full details and submit to him. In case he wants to discuss further, he is welcome to come to me at any time. Sir, with these words, I commend the Bill to the House.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI V. B. RAJU): 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 services of the financial year 1973-74 for the purposes of Railways, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

MGIPCBE—S4—19/RSS/ND/73—29-3-74—59?

The motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI V. B. RAJU): We shall now take up clause by clause consideration of the Bill.

Clauses 2 and 3 and the Schedule were added to the Bill.

Clause I the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: Sir, I move:

"That the Bill be returned."

The question was put and the motion was adopted.

#### MESSAGE FROM THE LOK SABHA

##### The Konkan Passenger Ships (Acquisition) Bill, 1973

SECRETARY-GENERAL: Sir, I have to report to the House the following message received from the Lok Sabha, signed by the Secretary-General of the Lok Sabha:

"In accordance with the provisions of Rule 96 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in Lok Sabha, I am directed to enclose herewith the Konkan Passenger Ships (Acquisition) Bill, 1973, as passed by the Lok Sabha at its sitting held on the 19th December, 1973."

Sir, I lay the Bill on the Table.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI V. B. RAJU): The House stands adjourned till 11 A.M. tomorrow, the 20th December.

The House then adjourned at twentyeight minutes past five of the clock till eleven of the clock on Thursday, the 20th December, 1973.