

DR. RANEN SEN: It has been almost universally recognised that due to railway embankments in many areas natural rain water cannot be drained, and this has been brought to the notice of the Ministry this year after the Midnapur floods. I myself visited that area and found the outlet very narrow to allow the abnormal flood water to pass through it. May I know whether the railways are considering measures to do away with the defects in the embankments which were causing in the past unprecedented damage to property, including railway property?

SHRI PARIMAL GHOSH: Whenever we have any embankment we always take into consideration the question of providing adequate waterways. In some places, especially when the flood water or rain water is very heavy, waterways may not be sufficiently adequate enough. We are examining this point and, wherever necessary, we are suitably widening the waterways.

SHRI D. AMAT: Has the attention of the hon. Minister been drawn to an article published in the *Engineering Times* of 1st November 1968 by Mr. S. P. Banerjee, a Siigurian Consulting Chartered Structural Engineer of Calcutta, that the damage was caused due to sabotage also? Even the contemporaries of this news paper doubt that the sudden release of 6 lakhs cucecs of impounded water from the higher region could not have come within so short a time. According to the rainfall report, there was only 43.57 inches of rainfall from October 2 to October 4. May I know from the hon. Minister whether it was due to sabotage; if so, what steps has the Government taken to check such sabotage in future?

SHRI PARIMAL GHOSH: I do not have any information on that particular point.

रात को रेलगाड़ियों में यात्रा करने

सम्बन्धी सुरक्षा उपाय

633. श्री प्रकाश बीर शास्त्री :

श्री किशु कुमार शास्त्री :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेगे कि :

(क) रात को रेलगाड़ियों में यात्रा करने वाले व्यक्तियों की सुरक्षा के लिये क्या विशेष प्रबन्ध करने का विचार है;

(ख) क्या यह सच है कि विशेषतया रात को ब्रांच लाइनों पर तथा यात्री गाड़ियों द्वारा यात्रा करने वाले यात्रियों को कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है; और

(ग) यदि हाँ, तो किन-किन राज्यों में ऐसे यात्रियों की संख्या में विशेष रूप से वृद्धि हो रही है और कहाँ-कहाँ रात को रेलवे यात्रा करना उत्तरोत्तर असुरक्षित होना जा रहा है ?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI PARIMAL GHOSH): (a) and (b): There have been instances where passengers travelling by night trains, particularly on branch line sections in certain areas have complained of such difficulties. Security measures such as provision of armed police escorts with night trains supplemented by Railway Protection Force wherever necessary, special watching of criminals at junctions and important railway stations by police, intensifying surveillance of suspects by detective police staff, checking of bolts and latch fittings in the compartments, are regularly being attended to by the authorities concerned.

(c) Railway journeys being mostly inter-state, it is somewhat difficult to furnish precise information in this regard. Generally speaking, such crimes are increasingly noticed on the Northern, North Eastern, Eastern and Central Railways.

श्री प्रकाश बीर शास्त्री : श्रीमान्, मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या यह सत्य है कि विशेष रूप से रात्रि में जो पैसेंजर गाड़ियाँ चलती हैं उनमें न तो कान्ट्रक्टर होता है और न सुरक्षा पुलिस जो आपकी है आर० पी० एफ० उसकी ओर से किसी तरह की व्यवस्था होती है और जो दुर्घटनाएँ होती हैं वह इसी

प्रकार की गाड़ियों में और इसी प्रकार के छोटे रास्तों पर अधिक होती हैं तो उसको रोकने के लिए क्या आपने किसी प्रकार के विशेष पग उठाए हैं ? यदि हां, तो वह क्या है ?

**SHRI PARIMAL GHOSH :** It is a fact that these crimes are mostly taking place in some of the branch lines on passenger trains. It is very difficult to provide escort to each and every passenger train. After all, the hon. Member is quite aware of the fact that law and order is a State subject and we are bringing to the notice of the State authorities all these things and the difficulties that are being faced in this respect. As far as possible we are trying to provide escorts in those sections where these kinds of things are apprehended and the places where these things are mostly noticed.

**श्री प्रकाश बीर शास्त्री :** अध्यक्ष महाशय, मैं समझता हूँ कि शायद मंत्री महोदय के इस उत्तर से आप भी सहमत न हो। जब तक यात्री रेल में सफर करता है तब तक ला एण्ड अंडर स्टेट सबजेक्ट है, यह बात नहीं आती है। रेलवे की जिम्मेदारी उसकी है जब तक कि वह रेल से बाहर नहीं जाता, और रेलवे कम्पाउन्ड के अन्दर या रेल के अन्दर है।

दूसरी बात मैं यह जानना चाहता हूँ कि स्वर्गीय श्री दीनदयाल उपाध्याय की मुगल सराय स्टेशन पर हुई हत्या के बाब क्या रेलवे मंत्रालय ने इस प्रकार का निर्णय लिया है कि गाड़ियों से जो पहले दर्जे के डिब्बे या दूसरे डिब्बे कट कर साइडिंग में लड़े हो जाते हैं, वहाँ उनकी सुरक्षा रहे ? इसके लिए भी क्या आपने कोई पग उठाए हैं ?

**SHRI PARIMAL GHOSH :** It is a fact that we are carrying almost 60 lakhs of passengers every day. I have already said that basically, though we are very much concerned, the position of law and order is entirely a State subject...*(Interruption)*.

**श्री रवि राव :** गाड़ी के अन्दर जब यात्री

जाता है तो वहाँ भी वह स्टेट सबजेक्ट हो जाता है।

**SHRI VASUDEVAN NAIR :** What is "basically" ?

**SHRI PARIMAL GHOSH :** Whether they are in trains or in the yard safety of passengers in the train as also within the railway premises and stations come within the State subject...*(Interruption)*.

**SHRI HARDAYAL DEVGUN :** It means, you are not responsible for their security.

**THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA) :** May I add by way of explanation that as regards law and order and the crime position are concerned, State Governments have their force, called the Government Railway Police. The Government Railway Police is divided into two branches, the Order Branch and the Crime Branch. We meet the expenditure in connection with Order Branch. We reimburse the State Governments the expenditure they incur with regard to the Order Branch as also the Crime Branch to some extent. That being so, the State Governments have the primary responsibility of looking after the safety of the railways both the passengers and the goods in some respects. Therefore, we always go to the State Governments to provide necessary protection for travelling public because our own force, the Railway Protection Force, cannot function with full powers of a police force because it has not got legally all the powers that a police force can exercise. So, we have to rely upon the State Governments. We reimburse their expenditure in connection with providing necessary force for the railway operations. In this regard, we again go to the State Governments for the necessary arrangement.

**श्री शिवकुमार शास्त्री :** अध्यक्ष महोदय, मैं आपके द्वारा मंत्री जी से यह जानना चाहता हूँ कि आपके पहले दर्जे के डिब्बे जो सतयुगी हैं जिनमें जाने जाने का बरांदा नहीं है और जिनमें रेल यात्रा के साथ जीवन यात्रा समाप्त करने का भी खतरा बना रहता है, क्या आप

उसको समाप्त करके नये डग के डिब्बे जिसमें बरांडा और अटेंडेंट का प्रबन्ध हो, उसकी व्यवस्था करने के लिए सोच रहे हैं? इसके साथ ही जो अलीगढ़ से दिल्ली के लिए शटल ट्रेन चलती है जिसमें दूधवाले अधिक होते हैं उसमें अधिकांश इस प्रकार की घटनाएँ होती हैं तो उनमें कोई इस प्रकार की व्यवस्था करने की बात आप सोच रहे हैं?

**SHRI PARIMAL GHOSH:** In a phased programme, we are now trying to build up the coaches with a corridor and, as and when, we get new coaches, we introduce them into service. We have already taken up this programme. It will take some time. We are doing that.

**SHRIMATI ILA PALCHOUHDURI:** It has often been brought to the notice of the Railway Ministry that the windows and the exit doors in the corridor-type coaches do not have the bars. If the bars were provided in the windows, that would lead to more safety for the passengers. It was promised in one of the Consultative Committee meetings that this will be done. I would like to know in how many coaches bars have been provided.

**SHRI PARIMAL GHOSH:** In most of the coaches, the windows are provided with bars. If there are coaches which are not provided with bars, certainly, the matter will be looked into.

श्री अँकार लाल बेरवा : मैं यह जानना चाहता हूँ कि जो पहले दर्जे के पुराने डिब्बे हैं उनके अन्दर अपने नौकरों के बैठने की सुविधा होती थी क्योंकि उसमें अटेंडेंट कोच उसके साथ लगता था, लेकिन आजकल के जो डिब्बे बने हैं, चाहे आप डीलक्स में देख लीजिए या और गाड़ियों में देख लीजिए, उनमें कोई व्यवस्था अटेंडेंट के बैठने की नहीं है। इसलिए अटेंडेंट भी पांचवें दर्जे में जा कर बैठता है और अधिकारी इधर रहता है, तो इसके लिए आपने क्या व्यवस्था की है? पहले अटेंडेंट पास में होते थे तो कोई झुंटा नहीं होती थी। अब उसका कोई समाधान ही

नहीं उठता, तो इसके लिए आपने क्या व्यवस्था की है?

**SHRI PARIMAL GHOSH:** It is a fact that in the coaches, the seats for attendants were provided in the same compartment. But with the increasing demand for providing more seats to the people, it has been found that we cannot afford to give that accommodation for the attendants alone. That is why a separate arrangement has been made.

श्रीमती लक्ष्मीकांतम्बा : क्या यह सही है कि उत्तर रेलवे में कुछ जगहों में गैंग संगठित हैं जो रेल यात्रियों को छूट लेते हैं? इसके लिए सरकार स्टेट सरकार से सहायता लेकर इन लोगों को पकड़ने के लिए क्या प्रबन्ध कर रही है?

**MR. SPEAKER:** Next Question.

विभिन्न मंत्रालयों से संबद्ध विदेशी सलाहकार तथा विशेषज्ञ

●634 श्री नारायण स्वर्ण :

श्री अटल बिहारी वाजपेयी :

श्री राज सिंह अबरवाल :

श्री जगन्नाथ राव जोशी :

क्या औद्योगिक विकास तथा सन्ध्या-कार्य मंत्री 27 अगस्त, 1968 के अतारहित प्रबन्ध संख्या 6001 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 1955-67 तक भारत सरकार के प्रत्येक मंत्रालय के साथ सम्बद्ध (एक) सलाहकारों और (दो) विशेषज्ञों की संख्या कितनी-कितनी थी; और वे किन-किन देशों थे; और

(ख) उन पर कितनी राशि व्यय हुई ?

**THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS (SHRI RAGHUNATH REDDI):** (a) and (b): The information has been received from some Ministries, but has yet to be received from a number of other Ministries. It will be laid on the Table of the