

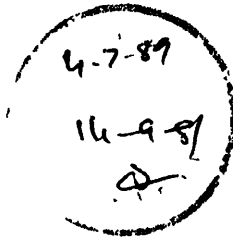
Thursday, 27th February 1958

LOK SABHA DEBATES

SECOND SERIES

VOLUME XII, 1958.

(24th February to 10th March, 1958)



FOURTH SESSION, 1958

(Vol. XII contains Nos. 11 to 20)

**LOK SABHA SECRETARIAT
NEW DELHI**

CONTENTS

[Second Series, Volume XII—24th February to 10th March, 1958.]

COLUMNS

No. 11—24th February, 1958.

| | |
|--|-----------|
| Death of Maulana Azad, Shri B. Das and Shri V. M. Obaidullah | 2091—2106 |
| Daily Digests | 2107—08 |

No. 12—Tuesday, 25th February, 1958.

Oral Answers to Questions—

| | |
|--|---------|
| Starred Questions Nos. 449 to 452, 454, 456 to 459, 461 to 465 and 467 | 2109—44 |
|--|---------|

Written Answers to Questions—

| | |
|---|-----------|
| Starred Questions Nos. 406 to 448, 453, 455, 460, 466, 468 to 491 | 2144—82 |
| Unstarred Questions Nos. 482 to 596 | 2182—2255 |

| | |
|--|------|
| Death of Shri S. K. Banerjee | 2255 |
|--|------|

Motions for Adjournment—

| | |
|--|---------|
| 1. Explosion of ammunition at Pathankot railway siding ; and | 2255—57 |
| 2. Death of and injury to army personnel during firing training at An lala | 2257—59 |

| | |
|------------------------------------|---------|
| Papers laid on the Table | 2259—63 |
|------------------------------------|---------|

| | |
|-------------------------------------|---------|
| Messages from Rajya Sabha | 2263-64 |
|-------------------------------------|---------|

| | |
|---|------|
| Ancient Monuments and Archaeological sites and Remains Bill—Laid on the Table as passed by Rajya Sabha | 2264 |
|---|------|

| | |
|---|------|
| Petitions <i>re</i> : Representation of the People Act and Indian Post Office Rules | 2264 |
|---|------|

| | |
|--|------|
| Demands for Supplementary Grants (Railways 1957-58 | 2264 |
|--|------|

| | |
|---|------|
| Probation of Offenders Bill—Report of Joint Committee presented | 2264 |
|---|------|

Calling Attention to Matter of Urgent Public Importance—

| | |
|---|---------|
| Reservation of seats for Scheduled Castes | 2264—66 |
|---|---------|

| | |
|--|------|
| Correction of Answer to Starred Question No. 205 | 2266 |
|--|------|

| | |
|--|--------|
| Statement <i>re</i> : Accidents in Collieries near Avansol | 226—73 |
|--|--------|

Bills Introduced—

| | |
|---|------|
| 1. Control of Shipping (Continuance) Bill | 2273 |
|---|------|

| | |
|---------------------------------|---------|
| 2. Appropriation Bill | 2273-74 |
|---------------------------------|---------|

Appropriation Bill—

| | |
|------------------------------|------|
| Motion to Consider | 2274 |
|------------------------------|------|

Central Sales Tax (Amendment) Bill—

| | |
|------------------------------|---------|
| Motion to consider | 2274—76 |
|------------------------------|---------|

| | |
|---------------------------|------|
| Clauses 1 and 2 | 2275 |
|---------------------------|------|

| | |
|--------------------------|------|
| Motion to pass | 2275 |
|--------------------------|------|

| | |
|---|---------|
| Motion <i>re</i> : Suspension of First Proviso to Rule 74 | 2276-77 |
|---|---------|

Merchant Shipping Bill—

| | |
|--|--------------------|
| Motion to refer to Joint Committee | 2277—96, 2296—2367 |
|--|--------------------|

| | |
|---------------------------------|------|
| Business of the House | 2296 |
|---------------------------------|------|

| | |
|--|---------|
| Statement <i>re</i> : Explosion at Pathankot | 2267—72 |
|--|---------|

| | |
|------------------------------|---------|
| Business Advisory Committee— | |
| Nineteenth Report | 2372 |
| Daily Digest | 2373—46 |

No. 13—Wednesday, 26th February, 1958.

| | |
|---|-----------|
| Oral Answers to Questions— | |
| Starred Questions Nos. 492 to 496, 498, 500 to 502, 504 to 508, 511 to 513 and 515 to 520 | 2387—2422 |
| Written Answers to Questions— | |
| Starred Questions Nos. 497, 499, 503, 509, 510, 514, 521 to 529 | 2423—29 |
| Unstarred Questions Nos. 597 to 627, 628 to 655 and 657 to 667 | 2429—69 |
| Motion for Adjournment— | |
| Police firing on employees of H.L.A. | 2469—76 |
| Papers laid on the Table | 2476—77 |
| Committee on Private Members' Bills and Resolutions— | |
| Fifteenth Report | 2477 |
| Statement <i>re</i> :— | |
| Strike by students of Delhi Polytechnic | 2477—78 |
| Business Advisory Committee— | |
| Nineteenth Report | 2478 |
| Appropriation Bill Passed | 2479 |
| Railway Budget—General Discussion | 2479—2598 |
| Statement <i>re</i> : Railway Accident at Sonapur Station | 2598—2600 |
| Daily Digest | 2601—06 |

No. 14—Thursday, 27th February, 1958.

| | |
|--|-----------|
| Oral Answers to Questions— | |
| Starred Questions Nos. 530 to 536, 538 to 542, 544, 548, 550, 552, 553 and 556 | 2607—44 |
| Written Answers to Questions— | |
| Starred Questions Nos. 537, 543, 545 to 547, 549, 551, 554, 555 and 557 to 569 | 2644—55 |
| Unstarred Questions Nos. 668 to 704 and 766 to 711 | 2655—83 |
| Motion for Adjournment— | |
| Fast by Shrimati Sudha Joshi in Goan Jail | 2683—87 |
| Papers Laid on the Table | 2688 |
| Statement <i>re</i> : Explosions at Pathankot | 2689—90 |
| Committee on Absence of Members from the Sitzings of the House— | |
| Fifth Report | 2690 |
| Election to Committee— | |
| Employees' State Insurance Corporation | 2690—91 |
| Railway Budget—General Discussion | 2691—2824 |
| Statement <i>re</i> : Accident at the Army Firing range at Ambala | 2824—26 |
| Daily Digest | 2826—32 |

No. 15—Friday, 28th February, 1958.

| | |
|--|-----------|
| Oral Answers to Questions— | |
| Starred Questions Nos. 570 to 581, 583 to 585 and 587 to 589 | 2833—69 |
| Written Answers to Questions— | |
| Starred Questions Nos. 582 and 586 | 2869—81 |
| Unstarred Questions Nos. 712 to 766 | 2881—2912 |

| | COLUMNS |
|---|-----------|
| Paper laid on the Table | 2912 |
| Leave of Absence | 2912-13 |
| Business of the House | 2913 |
| Railway Budget—General Discussion | 2914 65 |
| Committee on Private Members' Bills and Resolutions— | |
| Fifteenth Report | 2965 |
| Resolution <i>re</i> : Commission to inquire into indiscipline among students—Concluded | 2966—3007 |
| Presentation of General Budget | 3007—33 |
| Finance Bill—Introduced | 3033-34 |
| Gift-Tax Bill—Introduced | 3034 |
| Estate Duty (Amendment) Bill—Introduced | 3034 |
| Daily Digest | 3035—47 |

No. 16—Monday, 3rd March, 1958.

| | |
|---|-----------|
| Oral Answers to Questions— | |
| Starred Questions Nos. 611, 612, 614, 616 to 630, 632 to 634 | 3041—76 |
| Written Answers to Questions— | |
| Starred Questions Nos. 615, 631, 635 to 655 | 3076—89 |
| Unstarred Questions Nos. 767 to 820 | 3089—3118 |
| Death of Shri Durga Charan Banerjee | 3119 |
| Papers laid on the Table | 3119 |
| Messages from Rajya Sabha | 3120-21 |
| Calling Attention to Matter of Urgent Public Importance— | |
| Talks held with Dr. Graham | 3122-23 |
| Correction of Answer to Supplementaries to Starred Question No. 219 | 3122—24 |
| Rice Milling Industry (Regulation) Bill—Introduced | 3124 |
| Railway Budget—General Discussion | 3124—3209 |
| Demands for Supplementary Grants (Railways), 1957-58 | 3209—40 |
| Daily Digest | 3241—46 |

No. 17—Tuesday, 4th March, 1958.

| | |
|--|-----------|
| Oral Answers to Questions— | |
| Starred Questions Nos. 656 to 660 and 662 to 669 | 3247—78 |
| Written Answers to Questions— | |
| Starred Questions Nos. 661 and 670 to 703 | 3278—97 |
| Unstarred Questions Nos. 821 to 893 | 3298—3336 |
| Point of Information | 3336 |
| Papers laid on the Table | 3336-37 |
| Election to Committee | 3337-38 |
| Demands for Supplementary Grants—Railways, 1957-58 | 3338—93 |
| Demands for Grants—Railways, 1958-59 | 3393—3504 |
| Daily Digest | 3505—10 |

No. 18—Friday, 7th March, 1958.

| | |
|---|---------|
| Oral Answers to Questions— | |
| Starred Questions Nos. 705, 707 to 709, 712, 714, 715, 717, 718, 721, 723, 725, 728 to 731, 734 to 738 | 3511—47 |

Written Answers to Questions—

| | |
|---|-----------|
| Starred Questions Nos. 704, 706, 710, 711, 713, 716, 719, 720, 722, 724, 726, 727, 732, 733, 739 to 753 | 3547—62 |
| Unstarred Questions Nos. 894 to 998 | 3563—3622 |
| Appropriation (Railways) Bill, 1958—Introduced | 3623 |
| Demands for Grants—Railways | 3623—87 |
| Bills Introduced— | |
| (1) The Code of Criminal Procedure (Amendment) Bill 1958 (Amendment of sections 342 and 562) by Shri Raghbir Sahai | 3687 |
| (2) The Code of Civil Procedure (Amendment) Bill, 1958 (Omission of section 87-B) by Shri M. L. Dwivedi | 3687—88 |
| (3) The Management of Light Railways (Taking over by the State) Bill, 1958, by Shri Jhulan Sinha | 3746 |
| (4) The Salaries and Allowances of Members of Parliament (Amendment) Bill, 1958 (Amendment of section 6) by Shri N. Keshava | 3747—48 |
| Indian Penal Code (Amendment) Bill Insertion of New Section 124-B— | |
| Motion to Consider | 3688—3701 |
| Indian Penal Code (Amendment) Bill (Amendment of section 304-A)— | |
| Motion to consider | 3701—10 |
| Indian Arms (Amendment) Bill (Amendment of Section 4)— | |
| Motion to consider—Negatived | 3711—32 |
| Code of Criminal Procedure (Amendment) Bill (Amendment of sections 561-A and 517)— | |
| Motion to consider—Negatived | 3733—42 |
| Indian Penal Code (Amendment) Bill (Omission of section 497)— | |
| Motion to consider | 3743—46 |
| Daily Digest | 3749—54 |

No. 19—Saturday, 8th March 1958.

Oral Answers to Questions—

| | |
|--|---------|
| Starred Questions Nos. 754 to 757, 759, 761 to 764, 766, 767, 771, 772, 774 to 776, 778 to 783 and 7867—88 | 3755—91 |
|--|---------|

Written Answers to Questions—

| | |
|---|-----------|
| Starred Questions Nos. 758, 760, 765, 768 to 770, 773, 777, 784 and 785 | 3791—96 |
| Unstarred Questions Nos. 999 to 1065 | 3796—3836 |
| Papers laid on the Table | 3837—38 |
| Calling Attention to Matter of Urgent Public Importance— | |
| Raid by Pakistani nationals | 3839—41 |
| Business of the House | 3841 |
| Appropriation (Railways) Bill—Passed | 3842 |
| Demands for Grants on Account | 3842—69 |
| Demands for Grants—Railways— | |
| Demand No. 1 | 3869—13 |
| Demands Nos. 2 to 18 and 20 | 3913—4002 |
| Daily Digest | 4003—08 |

No. 20—Monday, 10th March, 1958.

Oral Answers to Questions—

| | |
|---|---------|
| Starred Questions Nos. 790 to 793, 795, 797, 801, 803, 804, 806, 810 to 813 and 815 | 4009—45 |
| Short Notice Question No. 4 | 4046—47 |

Written Answers to Questions—

| | |
|---|-----------|
| Starred Questions Nos. 789, 794, 796, 798 to 800, 802, 805, 807 to 809, 814, 816 to 836 | 4047—66 |
| Unstarred Questions Nos. 1066 to 1083 and 1085 to 1126 | 4066—4102 |

| | COLUMNS |
|---|-----------|
| Papers laid on the Table | 4102 |
| Appropriation (Vote on Account) Bill—Introduced | 4102-03 |
| Demands for Grants—Railways | 4103-54 |
| Control of Shipping (Continuance) Bill— | |
| Motion to Consider | 4154-88 |
| Clauses 2 and 1 | 4182-83 |
| Motion to Pass | 4183 |
| Indian Post Office (Amendment) Bill as Passed by Rajya Sabha— | |
| Motion to consider (as passed by Rajya Sabha) | 4188-4238 |
| Clauses 1 to 4 | 4238 |
| Motion to Pass | 4238 |
| Business Advisory Committee— | |
| Twentieth Report | 4238 |
| Daily Digest | 4239-41 |

N. B.—The sign above a name of a Member on Questions, which were orally answered, indicates that the Question was actually asked on the floor of the House by that Member.

LOK SABHA

Thursday, 27th February, 1958

The Lok Sabha met at Eleven of the Clock.

[MR. SPEAKER in the Chair.]

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

Bharat Sevak Samaj

+

*530. { Shri S. C. Samanta:
Shri Bhakt Darshan:
Shri Subodh Hansda:

Will the Minister of Planning be pleased to refer to the reply given to Starred Question No. 841 on the 5th December, 1957 and state:

(a) whether the Scheme of Bharat Sevak Samaj to establish 50 Public Co-operation Centres in Community Development areas and outside has finally been approved by Government;

(b) if so, the nature of the Scheme finally approved; and

(c) the places selected for the establishment of these centres?

The Parliamentary Secretary to the Minister of Labour and Employment and Planning (Shri L. N. Mishra):
(a) No, Sir, The Bharat Sevak Samaj has since been advised to revise their scheme and the revised scheme is still awaited.

(b) and (c). Do not arise.

श्री स० चं० सामन्त : क्या मैं जान सकता हूँ कि गवर्नमेंट ने ऐसा कोई प्रस्ताव किसी दूसरी संस्था के पास भी भेजा है ?

श्री स० ना० मिश्र : जी हाँ, प्लैनिंग कमिशन ने आज से एक साल पहले करीब २२ संस्थाओं को इस तरह की सूचना भेजी थी कि जन सहयोग संगठित करें और पंच-वर्षीय योजना में सहयोग दें ।

श्री स० चं० सामन्त : क्या मैं जान सकता हूँ कि यह प्रस्ताव गवर्नमेंट के पास कब आया था और क्यों इतनी देर हुई है ?

श्री स० ना० मिश्र : देर तो नहीं हुई है । स्कीम आई थी, उसके बाद डिटेल्स वर्क आउट हुये । उस को अभी भारत सेवक समाज को भेजा गया है । हमारा अन्दाजा है कि मार्च के गुजरते गुजरते यह स्कीम मंजूर हो जायेगी ।

श्री भक्त दर्शन : श्रीमान, क्या मैं जान सकता हूँ कि इस प्रकार के कामों के लिये दूसरी योजना में कितना रुपया रखा गया है और उसको खर्च करने की क्या व्यवस्था की जा रही है ?

श्री स० ना० मिश्र : द्वितीय पंच-वर्षीय योजना में जन सहयोग के लिये ५ करोड़ रुपया है । उसमें से १ करोड़ इरिगेशन ऐंड पावर मिनिस्ट्री खर्च कर रही है और ४ करोड़ प्लैनिंग कमिशन के जरिये से खर्च किया जायेगा । जहाँ तक खर्च का सवाल है, बहुत ज्यादा खर्च नहीं हुआ है । लेकिन भारत सेवक समाज के अलावा बहुत कम संस्थायें आगे बढ़ कर आई हैं । उम्मीद है कि दो तीन साल में जरूर ज्यादा खर्च हो सकेगा ।

वंडित डा० ना० तिवारी : क्या मैं जान सकता हूँ कि सेंटर खोलने की इजाजत केवल भारत सेवक समाज को है या और भी

संस्थाओं को है ? यदि औरों को भी है तो किननी संस्थाओं को सूचना दी गई है और किननी संस्थाओं ने ऐसी सूचना भेजी है ?

श्री ल० ना० मिश्र : मेटर खोलन की सूचना हमने नहीं दी है, भारत सेवक समाज ने खुद पेश की है और इच्छा प्रकट की है। लेकिन किसी पर रोक नहीं है। अभी तत्काल १०० खोलने हैं। भारत सेवक समाज ने ५० की स्कीम भेजी है। और भी लोग भेज सकते हैं।

श्री म० ल० द्विवेदी : मैं जानना चाहता हूँ कि यह स्कीम वास्तव में है क्या और कितनी संस्थाओं ने भारत सरकार के पास योजना भेजी है। कितनी स्वीकार हो चुकी है और कितनी बाकी है।

अध्व और रोगरगर तथा योजना मंत्री (श्री नन्दा) : जहाँ तक मुझे याद है प्लैनिंग कमिशन की तरफ से जितनी भी भाल इडिया बाड़ीज है सब को यह इतला दी गई थी। खत लिखे गये थे कि इस किस्म का प्रोग्राम हमारे पास है और उस में वे अपनी स्कीम भेज सकते हैं। कुछ लोगों की तरफ से स्कीम आई भी है।

श्री ब० ला० द्विवेदी : मैं ने पूछा था कि स्कीम क्या है, उस का उत्तर मंत्री महोदय ने नहीं दिया।

श्री नन्दा : कई स्कीम्स हैं। जिस प्रोग्राम का जिक्र इस सवाल में है वह इस किस्म का है कि १०० के लगभग गांव या ५० गांव इकट्ठा ले कर, उन में लोगों का सहयोग मिल सके। जो कम्यूनिटी प्रोजेक्ट्स वगैरह हैं या दूसरे काम हैं उन को मोबिलाइज करना, उन में बीडरशिप तैयार करना, इस किस्म की चीजें हैं।

Shri Raghubir Sahai: I would like to know how these centres will be selected and whether care would be taken to see that complete co-ordination takes place between the development authorities and the Bharat Sevak Samaj.

Shri Nanda: In the selection, of course, the Community Development Ministry certainly comes in o the picture. The States are being asked to take a hand in the selection.

श्री जगदीश अबरणी : क्या मंत्री जी बताने का कष्ट करेगे कि भारत सेवक समाज को द्वितीय पंच वर्षीय योजना के प्रचारार्थ कुछ आर्थिक सहायता दी जाती है ? अगर दी जाती है तो कब से और कितनी ?

श्री ल० ना० मिश्र : यह सवाल उठता नहीं है, लेकिन भारत सेवक समाज को खास कर संस्था के लिये कोई पैसा नहीं दिया जाता है। कार्यक्रम के लिये दिया जाता है, जो कि भारत सेवक समाज तक ही सीमित नहीं है, अन्य संस्थाओं को भी मिलता है।

Shri Jaipal Singh: The hon. Minister just now said that letters are sent to all-India bodies. Does that preclude regional organisations and not having an all-India character?

Shri Nanda: No, Sir; the State Governments can in their turn get into touch with the various organisations functioning in the State.

Shri B. S. Murthy: May I know if there is any special significance in having these co-operative societies in community development areas?

Shri Nanda: These are not restricted to community development areas.

श्री बाजपेयी : अभी संसदीय सचिव महोदय ने और माननीय मंत्री जी ने जो उत्तर दिये वे परस्पर विरोधी हैं। संसदीय सचिव ने कहा कि प्लैनिंग कमिशन द्वारा किसी और संस्था से इस प्रकार की योजना नहीं मांगी गई है, भारत सेवक समाज ने स्वयं योजना भेजी है, जब कि मंत्री महोदय का उत्तर इस के विपरीत है। मैं जानना चाहता हूँ कि वस्तुस्थिति क्या है।

श्री नन्दा : इस में कुछ बात नहीं है। यह जो स्कीम आई है उसे भारत सेवक समाज ने भेजा है, यह बात सही है। अगर प्लैनिंग कमिशन ने चिट्ठियां सब संस्थाओं को लिखी हैं और वे भी भेज सकती हैं।

श्री ब.कश्यप : क्या उन संस्थाओं के नाम बताने की कृपा की जायेगी ?

श्री ए० ए० सिन्हा : नाम बहुत हैं, लिस्ट जम्मी है। लेकिन २२ संस्थायें हैं।

श्री ए० ए० हिरेदी : टेबल पर रख दीजिये।

Peaceful Uses of Atomic Energy

*531. **Shri Shree Narayan Das:** Will the Prime Minister be pleased to state:

(a) whether any, and if so, what offer was made by the Soviet Union for awarding scholarships to Indians for study on the peaceful uses of atomic energy;

(b) whether any students have been selected for being sent there; and

(c) if so, their number?

The Prime Minister and Minister of External Affairs and Finance (Shri Jawaharlal Nehru): (a) An offer to train students from friendly and under-developed countries, including India, in the Peaceful Uses of Atomic Energy was received from the Government of the Soviet Union. As the offer did not make any mention of the Institutions at which the training would be imparted and further contained no particulars of the courses to which the trainees would be admitted, clarification was asked for and has just been obtained;

(b) No.

(c) Does not arise.

Shri Shree Narayan Das: May I know from the reply that has been received from the Soviet Government, what is the nature of the training that those institutions can impart there?

Shri Jawaharlal Nehru: I cannot reply to that question; I have not got the full reply. It is being considered by the Atomic Energy Department. It is not one type of training; there are many types of training—technical type and all that. As a

matter of fact, we ourselves are giving training to many people from other countries, especially Asian countries.

Shri Jaipal Singh: In the reply that was given it was said that an offer to train students from friendly and under-developed countries was received. In which category do we find ourselves, friendly country or under-developed country?

Shri Jawaharlal Nehru: They are not mutually exclusive.

Shri Goray: How far is it true that in the ultimate analysis, there cannot be any peaceful use of atoms, because distinguished scientists like Albert Schweitzer have said that there cannot be any peaceful use of atomic energy?

Shri Jawaharlal Nehru: The way the hon. Member has put it, if I may say so, is patently wrong. He said there cannot be. Of course, there can be, there will be and there is being now. What possibly the hon. Member means is that while we are using it peacefully, it may be easily converted to non-peaceful use; that may be so, but there can be peaceful use. Of course, it is patent, but it may easily be misused.

Shri Goray: I think that it was pointed out that the temperatures that we have to create for this sort of splitting up of the atom are themselves of such nature that they are bound to harm the human race.

Shri Jawaharlal Nehru: I am unable to answer that question. On that opinions may be different.

Shipping for Cement Import

*532. **Shri Rameshwar Tantia:** Will the Minister of Commerce and Industry be pleased to state:

(a) whether there was any shipping difficulty confronted by the State Trading Corporation of India (Private) Ltd. for the import of cement; and

(b) if so, what steps have been taken to make available required shipping for the import of cement and other goods by the Corporation?

The Minister of Commerce (Shri Kanungo): (a) The State Trading Corporation was not confronted with any shipping difficulty except during the 'Suez crisis' period.

(b) Does not arise.

श्री रमेश्वर डांडिया : क्या मैं जान सकता हूँ कि सीमेंट के साथ किसी अन्य चीज़ के लिये भी जहाज़ों की कमी पड़ी ?

श्री कानूनगो : जबाब में दिया गया है कि स्वेज क्राइसिस के अलावा कभी हमें तकलीफ नहीं हुई ।

Shri Narayanankutty Menon: May I know whether there is any necessity of importing cement at all, in view of the fact that the Indian cement factories have large surplus in their hands?

Shri Kanungo: The urgency has been reduced.

Shri Gajendra Prasad Sinha: May I know with which country we have entered into a contract for import of cement and, whether that agreement has been fulfilled and the quota has been completed?

The Minister of Industry (Shri Manubhai Shah): We desired to import about 7,00,000 tons of cement of which 4,29,000 tons have arrived and about 42,000 tons are yet to arrive. The rest is being cancelled in view of the increased production in the country. The countries from which we imported cement are West Pakistan, Japan, Yugoslavia, Soviet Russia, Rumania, East Pakistan, Poland and Viet Nam.

श्री रघुनाथ सिंह : मैं यह जानना चाहता हूँ कि आपने जो यह बाहर से सीमेंट इम्पोर्ट किया यह हिन्दुस्तानी जहाज़ों द्वारा बोया गया या कि इसके लिये फारिन जहाज़ यूटीलाइज किये गये ?

श्री मनुभाई शाह : जहाँ तक हिन्दुस्तानी वाटम्स मिले उनको इस्तेमाल किया गया, और बाकी फारिन वाटम्स को इस्तेमाल किया गया ।

Shri Mahanty: In view of the fact that the cement import is being minimised now, may we if the Government is going to revise the pool price of cement?

Shri Manubhai Shah: That really does not arise out of this question. In the first instance, imports are now being totally stopped and there is no question of further import of cement.

Mr. Speaker: Order, order. I need not tell hon. Members what is relevant and what is not relevant. If it was about the Suez Canal shipping difficulties having been reduced, this question as to whether we are going to reduce the prices now may be a very pertinent question. We will go to the next question.

Foreign Exchange

*533. Shrimati Tarkeshwari Sinha: Will the Minister of Planning be pleased to state:

(a) whether the Planning Commission have evolved any method and procedure in order to be in more close touch with the Foreign Exchange position of the country; and

(b) if so, the nature of the same and how are they working?

The Parliamentary Secretary to the Minister of Labour and Employment and Planning (Shri L. N. Mishra): Arrangements have been made for consultations with the Planning Commission in all important matters relating to Finance Ministry's allotment of foreign exchange. These include:

- (a) allotments to Central Ministries,
- (b) allotments for commercial imports,
- (c) allotments for capital goods required in the private sector, and

- (d) allotments of foreign exchange to States for development projects.

The Planning Commission also keeps in touch with the progress of commitments entered into from time to time and the schedule of payments arising from such commitments. The foreign exchange resources position, having regard to earnings, external assistance and other factors is also reviewed by the Planning Commission jointly with the Ministry of Finance.

Shrimati Tarkeshwari Sinha: May I know whether the Planning Commission was constantly reviewing the position of the foreign exchange and whether they gave any warning to the Ministries concerned before the foreign exchange situation took such a serious turn; if not, why?

Shri L. N. Mishra: In the first instance, the foreign exchange crisis was nothing like unexpected. We know, Sir, in the original Plan we had a large gap in foreign exchange resources. It was anticipated and clearly explained in the Plan that the foreign exchange situation was going to be difficult. Secondly, the Planning Commission at that time was not in possession of full facts so as to anticipate the nature of the crisis.

Shrimati Tarkeshwari Sinha: Apart from the unfilled gap of Rs. 400 crores, a shortfall has occurred in the estimated requirements of capital goods imports. May I know why the Planning Commission did not give a proper estimate about our need for imported capital goods and, now with that shortfall, what precautions the Planning Commission is taking to see that a fresh estimate on the basis of reality is prepared, and what formula the Planning Commission has evolved in the matter?

The Minister of Labour and Employment and Planning (Shri Nanda): So far as the latter part of the question is concerned, the answer has been given in very clear terms that every precaution is being taken now, and continuously the whole thing is being kept under review so that there is not the slightest departure from whatever norms and whatever standards have to be maintained. But, so far as the past is concerned, it has been explained, I think, a number of times here how partly it was expected and partly because of new circumstances things were aggravated.

Shri Damani: May I know what is the link between the Planning Commission and the Finance Ministry to know the latest position of the resources and other connected matters?

The Deputy Minister of Planning (Shri S. N. Mishra): It has been pointed out in the body of the main reply itself that there are now regular consultations with the Finance Ministry and the Commerce and Industry for each half-yearly allotment. These consultations are of a very detailed nature.

Shri Ramanathan Chettiar: What will be the requirements in respect of foreign exchange for the rest of the Plan period?

Shri S. N. Mishra: It was indicated sometime back by the Finance Minister that the requirements would be of the order of Rs. 700 crores.

Shri Tyagi: Are all these deferred payment transactions effected by the private sector with foreign countries within the ceiling limits prescribed by the Planning Commission?

Shri L. N. Mishra: Yes, Sir; we hope it is so.

लाहौर के शिविर में शरणार्थी

*५३४ { डा० राज सुभग सिंह :
 श्री बी० बं० शर्मा :
 श्री बाजपेयी :
 श्री रामेश्वर दादिया :
 श्री रघुनाथ सिंह :
 श्री आसुर :
 श्री मधुसदन राव :

क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि लाहौर के बी० ए० बी० कॉलेज के भारतीय शरणार्थी शिविर के लगभग ७०० मेधो तथा हरिजनो और ६० अन्य शरणार्थियों को भारत आने की सुविधा नहीं दी जा रही है ;

(ख) यदि हा, तो इसके क्या कारण हैं ; और

(ग) क्या इन शरणार्थियों के भारत आने की कठिनाइयों को दूर करने के लिये प्रयत्न किये जायेंगे ?

बैदेशिक कार्य मंत्री के सभा-पञ्चब (श्री साखत अली खान) : (क) जी हा ।

(ख) पुलिस की जाच रिपोर्ट हासिल करने में देरी होने के कारण उन लोगों को रोक लिया गया है ।

(ग) इन लोगों के उत्प्रवास के रास्ते में जो कठिनाइया हैं उन्हें दूर करने की कोशिशें की जा रही हैं । ये कोशिशें चल रही हैं ।

डा० राज सुभग सिंह : क्या वह सही है कि जब इन लोगों को भारत आने के लिये बीसा दिया गया उसके बाद वह कैम्प बन्द कर दिया गया था, पर बाद में पाकिस्तान पुलिस की ओर से आपत्ति उठायी गयी और उनको रोक लिया गया, तब से इन लोगों को खाने पीने की बड़ी कठिनाई हो रही है ?

श्री साखत अली खान : बात यह है कि यह कैम्प बरसास्त हो चुका था । उसमें सिर्फ एक ही आदमी था । जब यह सबर फैली कि यह कैम्प बन्द हो रहा है तो घाठ सी आदमी और चले आये जो कि इस कैम्प में पहले से न थे, और वे इस कैम्प के अतराफ में ठहर गये । हमने उनकी मदद की, इस सरदी के मौसम में उनके रहने और खाने पीने का हमने इन्तिजाम किया ।

Shri Ranga: In view of the fact that we are going on giving these visas to thousands and thousands of people from this side to go to Pakistan, why is it that the Government of India have not been able to help these 60 people, who are all I presume Indians, who are obliged to stay there and are not able to get visas to come to India?

The Prime Minister and Minister of External Affairs and Finance (Shri Jawaharlal Nehru): I do not know what the hon. Member exactly means. The difficulty is that inspite of an agreement that they should give visas to this small number of people, Harijans chiefly, all kinds of obstacles have been placed in the way of their coming, in the sense that they are not cleared by police, something else had not happened and so on. So they hang on, and they have hung on there from month to month for a long period. Now, I believe, a batch of them has come recently or is coming. What are we to do about it?

Shri Ranga: Do we give them any assistance?

Shri Jawaharlal Nehru: If the hon. Member wants to know whether any assistance is given to them while they are there, of course, some assistance is given to them. At the same time, we cannot give a free camp to everybody who comes to stay there. We do give them assistance but they have been, naturally, inconvenienced very much by this.

श्री रघुनाथ सिंह : यह जाहिर होता है कि इन लोगों के यहां भाने में हर प्रकार की कठिनाई पैदा हो रही है। मैं जानना चाहता हूं कि पाकिस्तान द्वारा ये कठिनाइयां पैदा करना कितने दिन पूर्व शुरू किया गया। उनके रास्ते में बहुत दिनों से इस प्रकार की कठिनाई पैदा की जा रही है। मैं जानना चाहता हूं कि इसकी लेटेस्ट पोजिशन क्या है। जहां तक हमने सुना है उस कैम्प में आठ सौ आदमी हैं। उनको वहां करीब ६ या ७ महीने हो गये हैं। वे अपने तमाम जेवर और जायदाद आदि बेच चुके हैं। अब उनके पास खाने पीने के वास्ते कुछ नहीं है।

श्री अब हरलाल नेहरू : यह तो सुनने में आया है कि १०० आदमी आ रहे हैं, बाकी भी आयेंगे। आप कहते हैं कि कब से यह चीज शुरू हुई, तो यह तो एक ऐसी चीज है जो कि अपना रूप बदलती रहती है पर कायम रहती है।

श्री बाजपेयी : क्या यह सच है कि उन लोगों को राशन देना बन्द कर दिया गया है जिसकी वजह से उनको सस्ता तकलीफ हो रही है ?

श्री जवाहरलाल नेहरू : किसकी तरफ से यह राशन देना बन्द कर दिया गया है ?

श्री बाजपेयी : हमारे डिप्टी हाई कमिशनर की तरफ से उनके लिये खाने पीने का कुछ इन्तिजाम किया गया था। खबरों में यह खबर छपी है कि अब वह मदद बन्द कर दी गयी है। यह कहां तक सही है ?

श्री जवाहरलाल नेहरू : जहां तक मुझे इल्म है राशन देना तो शुरू ही नहीं हुआ था, इसलिये उसके बन्द करने का सवाल ही नहीं उठता। उनको खाने के लिये कुछ दिया जाता था लेकिन उनको अलग अलग कर के कोई राशन नहीं दिया गया। उनकी इमदाद की गयी थी। राशन बन्द करने का तो सवाल ही नहीं है।

श्री रघुनाथ सिंह : सवाल यह है कि आठ सौ आदमी उस कैम्प में हैं और उन के पास

खाने का कोई सामान नहीं है, तो हमारी सरकार उन के खाने का क्या इन्तिजाम करने जा रही है।

Shri Jawaharlal Nehru: There is not a regular camp, Sir, to which regularly people come and stay. We help them from time to time. We have helped them. It is not a formal process of our opening a camp and enrolling people and registering them and giving them rations. But we have helped them and we continue to help them. But we do not wish to recognise a liability for running a camp indefinitely there and helping everybody who comes. That will be taking off the burden from the Pakistan Government's shoulders. It is their business to deal with this matter more expeditiously. Otherwise, they will say, "it is all right." They will not deal with these things at all.

Dr. Ram Subhag Singh: These are persons who were given visas by the Indian Deputy High Commissioner, and after they got the visas, the Pakistan Government raised this objection. And then they again went to the D.A.V. College camp, found that camp was closed and so they are stranded now.

Shri Jawaharlal Nehru: The hon. Member has answered the various questions.

Shri M. L. Dwivedi: I request that Question No. 557 may also be taken along with Question No. 535.

The Minister of Commerce (Shri Kanungo): That is a different question, Sir.

Mr. Speaker: If that is different, we need not take it up along with Question No. 535.

Iron Ore to Poland

*535. { Shri Panigrahi:
Shri Elayaperumal:

Will the Minister of Commerce and Industry be pleased to state:

(a) whether any agreement has been signed recently with Poland for the export of iron ore to that country;

(b) if so, the quantity of ore to be exported; and

(c) how much of the agreed quantity will be supplied from the Orissa mines?

The Minister of Commerce (Shri Kanungo): (a) Yes, Sir.

(b) A quantity of 4,50,000 tons is proposed to be exported to Poland during the years, 1958, 1959 and 1960.

(c) The contract is not based on supplies from mines in a particular area.

Shri Panigrahi: May I now what is the purchase price fixed per ton of iron ore which is going to be exported to Poland, and how does it compare with the price of iron ore in other countries to which we export, like Japan?

Shri Kanungo: As I have said before, various times in the House, it will not be in the public interest to disclose the price for individual contracts.

Shri V. P. Nayar: May I now whether for this export, Cochin port will be used?

Shri Kanungo: About Cochin port, we have no idea yet, because we are trying to develop all possible ports in the west coast as also in the east coast. It all depends upon the haulage from the mines and the availability of transport.

Shri Heda: May I know whether sometime back there was a complaint from our overseas buyers that the iron ore that was contracted to be supplied to them was not being supplied in time, and may I know what is the position now?

Shri Kanungo: There was no complaint of that nature. In fact, whatever shipping programme has been altered, has been altered in consultation with the buyers.

Shri Mahanty: May I know whether any *quid pro quo* is attached to this agreement and whether any financial

assistance would be available from the Government of Poland for developing the transport and port facilities?

Shri Kanungo: The price will be paid. That is *quid pro quo*.

Shri M. L. Dwivedi: May I know in what currency the payment is made?

Mr. Speaker: Next question.

Shri Gajendra Prasad Sinha: May I know—

Mr. Speaker: I have passed on to the next question.

चलचित्र संस्था और चलचित्र वित्त निगम

+

५३६: { श्री भक्त दर्शन :
श्री स० चं० सामन्त :
श्री बी० चं० शर्मा
श्री अंतर हरदामी :

क्या सूचना और प्रसारण मंत्री १० दिसम्बर, १९५७ के तारंकित प्रश्न संख्या ६३६ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि चलचित्र संस्था, चलचित्र निर्माण विभाग और चलचित्र वित्त निगम की स्थापना के सम्बन्ध में इस बीच क्या प्रगति हुई है ?

सूचना और प्रसारण मंत्री (डा० केसकर) : इस विषय पर सरकार अभी सोच विचार कर रही है ।

श्री भक्त दर्शन : क्या मंत्री महोदय यह बताने की कृपा करेंगे कि इन तीन संस्थाओं में से प्रत्येक की स्थापना में देरी होने का कारण क्या है ?

Dr. Keskar: I have to inform the House that the delay is entirely due to the present difficult financial position. All these three units have been accepted in principle. Some of the preliminaries have been worked out but they are being delayed a little

on account of financial stringency. I hope that we will be able to set them up as quickly as possible.

श्री म० सा० द्विवेदी : श्री मंत्री महोदय ने कहा है कि इस विषय में कुछ फाइनेशियल दिक्कतें हैं। मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या सरकार ने इन संस्थाओं की रूपरेखा तैयार कर ली है ?

Dr. Keskar: As far as the Film Finance Corporation is concerned, the preliminary draft is ready after a sufficiently long discussion between the Finance Ministry and my Ministry. The plan for the other two units also is ready. It will now depend on financial availability as to when we can begin all the three units.

Shri Ansar Harvani: May I know whether it is not a fact that, when the Film Finance Corporation has not come into existence, the Ministry of Information and Broadcasting has already financed certain film producers?

Dr. Keskar: No, Sir. That is not true. There is only one case of a film producer being given a loan. There is no other such example.

श्री स० चं० सामन्त : क्या मंत्री महोदय यह बताने की कृपा करेंगे कि जो फिल्म फाइनेंस कॉर्पोरेशन स्थापित होगी, वह कैसी संस्थाओं को मदद देगी और इस सम्बन्ध में कोई शर्त आरोपित की जायेगी या नहीं ?

डा० केशकर : वह तो बहुत दूर का सवाल है। जब वह बनेगी, तो सब तफ्तील सामने रले जायेंगे।

श्री भक्त वरुण : क्या गवर्नमेंट के ध्यान में यह बात आई है कि सेंट्रल बोर्ड ऑफ फिल्म सेन्सर्ज के होते हुए भी अभी तक हमारी फिल्मों में विलासिता और अश्लीलता का काफी बंध रहता है ? यदि हाँ, तो क्या बाकी दो संस्थाओं को छोड़कर कम से कम फ़िल्म प्रोडक्शन ब्यूरो की स्थापना में शीघ्रता की जायेगी ?

डा० केशकर : किस हद तक फिल्म बन्धी है या बुरी है, यह तो अपनी अपनी राय का सवाल है, लेकिन यह जरूर है कि हम चाहते हैं कि इस मामले में हम मुस्तीदी से काम करें। फिल्म प्रोडक्शन ब्यूरो के बारे में सब से बड़ा सवाल लीगल है, क्योंकि यह कास्टीट्यूशनल सवाल उठाया गया है कि स्क्रिप्ट का एक तरफ का मुद्रायना लीगली सम्भव है या नहीं और वह किस हद तक सम्भव है। इस मामले पर विचार रहो रहा है।

Mineral Sands

*538. Shri V. P. Nayar: Will the Prime Minister be pleased to state:

(a) whether Export Licences for mineral sands from Shavara are also given for sands without monazite content of over 1:1%;

(b) if so, whether the Government of India collect any royalty on export of sand with higher monazite content; and

(c) the total amount collected by this since 1951-52?

The Prime Minister and Minister of External Affairs and Finance (Shri Jawaharlal Nehru): (a) The question is not clear. The position with regard to the export of ilmenite is that export is allowed of sands whose monazite content does not exceed 0.15%

(b) Yes. A special fee is collected by Government in respect of every ton of ilmenite exported which contains more than 0.10% monazite.

(c) About Rs 3 lakhs.

Shri V. P. Nayar: May I know whether it is a fact that Messrs Hopkins and Williams who export the sands collect a special rate for every decimal point in the monazite content above .10 per cent and, if so, what is the total?

Shri Jawaharlal Nehru: I do not know about the firm, but prior to December, 1955, ilmenite sands with

monazite content higher than 1 per cent were allowed in special cases on payment of a special fee to Government. From December, 1955 onwards, a certain relaxation in the monazite content has been allowed up to 15 per cent in order to step up the production of ilmenite. The relaxation is at present valid to the end of June, 1958. A special fee of Re. 1 per every ton of ilmenite exported, which contained more than 10 per cent monazite, is collected by the Central Government.

Shri V. P. Nayar: I want to know whether Government have any machinery to find out whether this percentage stipulation is observed in the export, especially by private traders.

Shri Jawaharlal Nehru: An officer of the Geological Survey is supposed to go into it. I do not know the details as to how he does that and after what examination, etc.

Shri V. P. Nayar: Is it not a fact that there is no verification of bulk and only sampling is done by the Geological Survey there?

Shri Jawaharlal Nehru: I cannot reply to that, but inevitably, I suppose normally it is a question of sampling one kind,—not investigating every little bit. In a particular area a particular bit is taken out and sampled and it is presumed that the rest is passed.

Shri Ramanathan Chettiar: What is the quantity used by the Indian Rare Earths Factory, Alwaye, and what is the quantity of ilmenite that is exported out of our country?

Shri Jawaharlal Nehru: I haven't got that figure.

Shri V. P. Nayar: May I know the quantity of ilmenite sands above the stipulated content of monazite which has been shipped by the Travancore Minerals, which is owned by the Government of India and the Kerala Government jointly?

Shri Jawaharlal Nehru: I am sorry I haven't the figures with me. Large quantities have been shipped. All that I can say, I have said already.

Import Advisory Council

*539. { **Shri Heda:**
Shri Ram Krishan:
Shri N. E. Munisamy:

Will the Minister of Commerce and Industry be pleased to state:

(a) what are the suggestions made by the Import Advisory Council at their meeting held on the 8th February, 1958; and

(b) how far these suggestions have been implemented by Government?

The Minister of Commerce (Shri Kanungo): (a) A statement showing (i) a summary of the more important suggestions made at the meeting of the Council; and (ii) a list of suggestions received from the members for consideration of the Council, is laid on the Table of the Lok Sabha. [Placed in Library. See No. LT-562/58.]

(b) All the suggestions received from the members and those made during the discussions at the meeting are receiving consideration, where necessary, in consultation with the technical authorities concerned, and will be taken into account in formulating the import policy for April—September, 1958 licensing period.

Shri Heda: Though the statement is very lengthy, 58 pages, I find on page 2 there is item 4 where it is stated that actual users have been recommended to be given import licences. I also find that six categories have been selected. I want to know why import for intensive manufacture in other industries are not allowed.

Shri Kanungo: There are the suggestions which have been made. They are under consideration. It is open to any member to make any other suggestion.

Shri N. R. Munkesamy: I find that very valuable procedural suggestions have been made in the statement. One suggestion deals with the review that has to be held on the effects of the activities of the State Trading Corporation on the existing channels of trade. May I know whether any review has been made? If so, what are its results on the import policy?

Shri Kanungo: As I said, these suggestions are being considered and it will be reflected in the policy which will be announced before 1st of April.

Shrimati Tarkeshwari Sinha: As top priority has been given to the import of capital goods, may I know whether for the appraisal of the import of capital goods any study was made, or is being made, about the requirements of those capital goods industries, their requirements of ancillary industrial products, and whether any inter-industrial study is being conducted or will be conducted?

Shri Kanungo: That is exactly the function of the Development Wing.

Shri Heda: In the case of barter trade one of the difficulties that the exporters in our country are finding is that when they go to the iron curtain countries because of the foreign exchange difficulty they are not allowed to take adequate samples with them so that they can show it and sell it on the spot. Is that also being considered?

The Minister of Commerce and Industry (Shri Morarji Desai): If there is any complaint, it will certainly be looked into.

Naga Administrative Unit

- +
- *540. { **Shri L. Achaw Singh:**
Shri Naushir Bharucha:
Shrimati Ila Palchoudhuri:
Shri V. C. Shukla:
Shri Jagdish Awasthi:

Will the Prime Minister be pleased to state:

(a) whether after the inauguration of the new Naga Administrative Unit, there has been any appreciable recon-

ciliation of the Nagas to the new administrative set-up;

(b) the number of raids made by the Naga rebels since then;

(c) the number of casualties suffered, the extent of loss in property and the amount of relief given to families of victims; and

(d) whether an unauthorised levy is being collected by the rebel Nagas?

The Parliamentary Secretary to the Minister of External Affairs (Shri J. N. Hazarika): (a) The people inhabiting this area have on the whole welcomed the new unit and are co-operating with the administration.

(b) Ten.

(c) There was only one casualty amongst the villagers. The total loss of property, public and private, was about Rs. 13,920/-.

No compensation is paid to the families of victims. But in accordance with our general policy gratuitous relief, mainly in kind but sometimes in cash, is being given in this area not only to the victims of the recent outrages but also to others who have suffered as a result of disturbed conditions in this area. The total amount spent on relief since 1st December, 1957 is not known.

(d) We are not aware of any general levy but it is possible that there are some individual cases of extortion.

Shri L. Achaw Singh: May I know whether after the inauguration of the New Unit the attention of the Government has been drawn to the fact that there has been increasing infiltrations into the Manipur territory of the Naga rebels and also a number of armed robbery and lootings have taken place? If so, what steps are being taken by the Government to stop the infiltrations?

Mr. Speaker: First of all, was there any raid at all?

The Prime Minister and Minister of External Affairs and Finance (Shri Jawaharlal Nehru): My own impression is, as stated in the written

answer, that the situation is very much better than what it has been previously, and the reported raids etc. are entirely of a different kind. They are petty robberies, in fact. It has no relation to the movement that was going on previously. Sometimes, they are actually between two tribal people; some people have little grievance against the others and they attack. In a small way, it is just sheer robbery. On the whole, there have not been many even of that type.

श्री जगदीश ब्रह्मचारी : क्या गवर्नमेंट के ध्यान में यह बात आई है कि सरकार द्वारा जो खाद्यान्न ग्रामीणजनों को सहाय्यार्थ भेजा जाता है, वह विद्रोही नेताओं के हाथ में चला जाता है, वे उसको लूट लेते हैं, यदि हां, तो इस सम्बन्ध में सरकार ने क्या कार्यवाई की है या क्या कार्यवाई करने की सोच रही है ?

श्री जवाहरलाल नेहरू : मैं तो इतमीनान दिला सकता हूँ कि ऐसा नहीं हुआ है और यदि हुआ है तो बहुत कम हुआ होगा । इसका कारण यह है कि इसे ज्यादा तर उन गांवों में भेजा जाता है जहाँ लोग जमा कर के रखे गये थे । वहाँ तो यह बात नहीं हो सकती है और अगर इतिफाक से हो जाये तो उसका रोकना दुश्वार है ।

Shri Hem Barua: In view of the admirable measures so far taken by the Government for the reconciliation of the hostile Nagas, may I know if the prize money of Rs. 10,000 offered on Mr. Phizo, dead or alive, has been withdrawn now?

Shri Jawaharlal Nehru: I do not know whether anything has been done about that. I do not even recollect who offered that money, whether it is the Assam Government....

Shri Hem Barua: It was in the newspapers. During those hectic days it was flashed in the newspapers that Rs. 10,000 will be offered as prize money on the head of Mr. Phizo.

Shri Jawaharlal Nehru: We have all forgotten about it.

Shri Hem Barua: Has it been withdrawn, as the situation has eased?

Shri Goray: May I know the number of Nagas who have gone to Burma and asked for political asylum from that country?

Shri Jawaharlal Nehru: There was a report in the newspapers that a few have gone there. It is entirely a matter for the Burmese Government to consider.

Shri Hem Barua: I may be allowed one more supplementary.

Mr. Speaker: It should arise out of this question.

Shri Hem Barua: May I know if Government are aware of the recent incidents of looting and destroying of property worth Rs. 6,000/- at Mao, exchange of bullets between Manipur Rifles and Tamanlong Nagas in which a sepoy was seriously injured, attack on the magistrate's quarters at Chura-chandpur, looting at Chingloni village and bomb explosion at Konglopokji village and one at Kallianani village? These are the incidents which have happened during the preceding fortnight in February.

Shri Jawaharlal Nehru: This is a specific detail of the broad question that has been put and answered. I cannot say about each individual thing. We have heard of such incidents. As I ventured to say, these are more in the nature of petty robberies than part of any movement.

Handloom Industry in Punjab

+

*541. { Shri Daljit Singh:
Shri D. C. Sharma:
Sardar Iqbal Singh:

Will the Minister of Commerce and Industry be pleased to state:

(a) the amount allotted and actually spent in the State of Punjab for the development of handloom industry during the years 1956-57 and 1957-58 so far;

(b) the main items on which the expenditure was incurred during the same period; and

(c) the proposed allotment for the year 1958-59?

The Minister of Commerce (Shri Kanungo): (a) and (b). A statement is laid on the Table of the Lok Sabha.

[See Appendix III, Annexure No. 54.]

(c) This has not yet been finalised.

Indian Trade Exhibition in Sudan

*542. Shri Raghunath Singh: Will the Minister of Commerce and Industry be pleased to state whether it is a fact that India is organising an Indian Trade Exhibition in Sudan?

The Deputy Minister of Commerce and Industry (Shri Satish Chandra): Yes, Sir.

श्री रघुनाथ सिंह : मैं यह जानना चाहता हूँ कि जो प्रदर्शनी हो रही है उसमें बनारसी सामान जैसे पीतल, सिल्क और हैंडलूम का सामान भेजा जायेगा कि नहीं ?

श्री सतीश चन्द्र : हैंडिग्रेप्ट बोर्ड इस नुमायश में हिस्सा ले रहा है और मुझे पूरी उम्मीद है कि बनारसी सामान को जरूर इसमें स्थान मिलेगा ।

श्री बजराम सिंह : इस प्रदर्शनी में आगरे के जूते और फीरोजाबाद की चूड़िया भी रखी जायेगी ?

श्री सतीश चन्द्र : मुझे मालूम नहीं कि सूडान में चूड़िया पहनी जाती है कि नहीं लेकिन इस तरह का सामान जो कुछ भी है, स्मोल स्केल का, बड़ी इंडस्ट्रीज का और इंजीनियरिंग गुड्स सभी उसमें भेजे जा रहे हैं ।

पोर्सेल और रूस को जूतों का निर्यात

+

{ श्री रामलाल व्यास :
श्री विश्वनाथ राय :
डा० राम सुभग सिंह :
*५४४. पंडित डा० ना० तिवारी :
श्री मोहन स्वरूप :
श्री बाजपेयी :
श्री न० रा० मुनिस्वामी :

क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पोलंड और रूस को भेजे गये चमड़े के जूतों के कुछ बंडल इन देशों द्वारा लौटा दिये गये हैं क्योंकि उनमें जो जूते थे वे स्वीकृत नमूने के अनुसार नहीं थे ;

(ख) यदि हा, तो इन देशों में से प्रत्येक ने कितने-कितने जोड़ी जूते अस्वीकृत किये ;

(ग) क्या यह सच है कि बाद को ये जूते इन देशों द्वारा स्वीकार कर लिये गये और यदि हा, तो किन शर्तों पर ;

(घ) इस सम्बन्ध में हुये नुकसान के बारे में क्या कोई आच की गई और किसी पर इसका उत्तरदायित्व डाला गया ; और

(ङ) इस विषय में क्या कार्यवाही की गई है अथवा करने का विचार है ?

वाणिज्य मंत्री (श्री कानुंगो) : (क) रूस को कुल जितने जूते भेजे गये थे, उनका सिर्फ कुछ ही प्रतिशत माल अस्वीकृत किया गया है । कुछ जूते खराब भी पाये गये हैं । जूते वापस भारत नहीं भेजे गये हैं ।

(ख) अस्वीकृत जूते खराबी वाले जूते १०२४ जोड़े ४३,०८२ जोड़े

(ग) अस्वीकृत जूते बाद में स्वीकार नहीं किये गये । खराबी वाले जूते कम कीमत पर स्वीकार किये गये हैं ।

(घ) जी, नहीं । स्टेट ट्रेडिंग कार्पोरेशन आफ इंडिया को कोई भी नुकसान नहीं हुआ । सीदे की शर्तों के अनुसार अस्वीकृत जूतों की कुल लागत और खराबी वाले जूतों की कम की गयी कीमत इन्हें सप्पाई करने वालों ने उठायी है ।

(ङ) प्रश्न ही नहीं उठता ।

An Hon. Member: In English also.

Mr. Speaker: Yes.

Shri Kanungo: (a) Only a small percentage of the total supply of shoes to Russia has been rejected. Some shoes were also found defective. No shoes have been returned to India.

| | | |
|-----|-----------------|------------------|
| (b) | <i>Rejected</i> | <i>Defective</i> |
| | 1024 pairs | 43082 pairs |

(c) Rejected shoes were not accepted. Defective shoes were accepted at reduced prices.

(d) No, Sir. No loss has been suffered by the State Trading Corporation of India. The cost of rejected shoes and the reduction in price in the case of defective shoes have been borne by the suppliers according to the terms of contract.

(e) Does not arise.

श्री राबेलाल श्यास : क्या मैं यह जान सकता हूँ कि पोलैड और रूस ने कुल कितने जूतों का आर्डर दिया था और जो जूते उन्होंने लेने से इंकार कर दिये उनका प्रतिशत क्या है ?

श्री कानूंगो : यह रूस का सवाल है। रूस का करीब ६ लाख जूतों का आर्डर था जिसमें से बहुत कम खराब निकले हैं और उनका परसेंटेज बहुत ही कम है।

डा० राम सुभग सिंह : जिन सप्लायर्स लोगों ने ऐसे जूते सप्लाय किये कि जिनमें करीब ४३ हजार जूते एक ही पैर के निकले, तो क्या ऐसे सप्लायर्स का कंट्रैक्ट तोड़ दिया जायेगा ?

श्री कानूंगो : यह एक ही पैर वाली आपकी इत्तिहा ठीक नहीं है बल्कि उनमें और बहुत किस्म के नुक्स पाये गये जैसे सील और अपर डिफिक्टिव पाये गये।

डा० राम सुभग सिंह : इनका कंट्रैक्ट रद्द किया जायेगा या तोड़ दिया जायेगा ?

I want to know whether the contract entered into with the suppliers who had supplied such defective shoes will be terminated now.

Shri Kanungo: They will be asked to accept the reduced price which is the practice.

Dr. Ram Subhag Singh: For the future.

Shri Kanungo: For future suppliers, depending on the nature of the defects.

Shri Bishwanath Roy: May I know whether any step has been taken for checking this sort of unfair practice in the export of Indian goods?

Shri Kanungo: Inspection was done by the sellers as well as by the buyers. In fact, the Russian buyers inspected the consignment before it was shipped. Defects were noticed in Moscow.

श्री मोहन स्वरूप : मैं यह जानना चाहता था कि रूस की तरफ से पहले जूतों की क्या कीमत ओफर की गई थी और जूते खराब निकलने पर क्या कीमत रूस द्वारा दी गई ?

Shri Kanungo: I have said several times that it will not be in the public interest to give the prices of individual contracts.

Ambar Charkha

+

*548. { Shri Wodeyar:
Shri Naval Prabhakar:

Will the Minister of Commerce and Industry be pleased to state:

(a) whether any improved model of Ambar Charkha has recently been received by Government;

(b) whether it is a fact that Government have abandoned the question of improving the Ambar Charkha for the present; and

(c) whether Ambar Charkhas are being manufactured on a large scale in the private sector?

The Minister of Industry (Shri Manubhai Shah): (a) and (b). There is a continuous improvement taking place in the Ambar Charkha. As the House is aware there is a prize scheme for an improved charkha and the last date for submission of this scheme has been extended upto 30th April, 1958.

(c) So far as the Government is aware, it is being mainly manufactured through the agencies of the commission and two other firms approved by the Khadi Commission.

Shri Wodeyar: Does the Government propose to give any aid to the private sector or to the Commission?

Shri Manubhai Shah: As I have already explained, there are two agencies which have been approved by the Commission in the private sector. Most of the Ambar charkhas are being manufactured by the agencies of the Commission.

Shri Ramanathan Chettiar: May I know whether the Government's attention has been drawn to two articles that have appeared in the *Commerce* in January and February in regard to Ambar Charkhas?

Shri Manubhai Shah: Several articles appear for the Ambar charkha for or against it or somewhere trying to compromise. Several times we have explained before the House the policy of the Government.

Mr. Speaker: Hon. Members can only put a question about this. Many articles appear. What is the fact that the hon. Member wants to know?

Shri Ramanathan Chettiar: Whether the Government are aware that in these two articles...

Mr. Speaker: Leave alone the articles. What does the hon. Member want?

Shri Ramanathan Chettiar: About the failure of Ambar charkhas.

Mr. Speaker: Not here.

Shri B. Das Gupta: May I know whether the Government is thinking of replacing this Ambar charkha by a more improved charkha called the charkha, utilising power?

Shri Manubhai Shah: I would like to dispel a wrong impression which can be created in the House by the question of the previous hon. Member. The Ambar charkha programme has not at all failed. Government is fully satisfied that in such a decentralised programme, progress cannot be as rapid as might have been expected at one time. Regarding the improved variety of Ambar charkha, I can assure the House that it is continuously being improved. The latest model is by far the best, so far produced. The one lakh of rupees scheme for which the time has been extended to 30th April is likely to produce a better charkha.

Mr. Speaker: Next question

Shri B. Das Gupta: I want to ask one question.

Mr. Speaker: I have allowed him one question. He is not a person who has sponsored this question.

Shri Manubhai Shah: This is not related to any power charkha. This is for hand-driven charkha.

Documentary film "Pilgrimage to Freedom"

*550. **Shri Tangamani:** Will the Minister of Information and Broadcasting be pleased to state:

(a) whether revised version of the documentary film entitled "Pilgrimage to Freedom" has been released;

(b) whether the film contains reference to Bomman Brothers; and

(c) the steps Government propose to take to popularise the anti-British struggles waged by Bomman Brothers from Tamilnad?

The Minister of Information and Broadcasting (Dr Keskar): (a) Yes. Sir.

(b) and (c). The suggestion made by the Hon. Member will be conveyed to proper quarters for consideration.

Shri Tangamani: May I know whether in this revised version of the Documentary film 'Pilgrimage to freedom', events prior to 1857 are included and if so may I know why Bomman Brothers have been left out?

Shri Ranga: Not only Bomman Brothers, but the Vellore fighters also.

Dr. Keskar: The documentary does not claim to reproduce every small and big incident of opposition to British rule in the country. Obviously, it is not possible for such a documentary to do so. Whatever has been included has been done under the supervision of the Centenary Committee which originally prepared the film.

Shri Tangamani: Is the Government aware that private producers are producing a film dealing with Bomman Brothers and may I know whether the Government will render any help to the private producers?

Dr. Keskar: That is a question which can be considered only when the producers approach for that purpose.

Shri Thirumala Rao: May I know if the Government are aware that in the early twenties of this century, one Alluri Sitarama Raju led a rebellion against the British Government in the Agency areas in Vizagapatam and North Godavari districts and one of his right hand men, Shri Mallu Dora was a Member of this House during the last five years? It has been well known in the local folk lore....

Mr. Speaker: What does he want?

Shri Thirumala Rao: Is the hon. Minister aware of these facts and if so, would he convey this to the proper quarters to see that this incident is properly recognised in the documentary?

Dr. Keskar: I take the information from the hon. Member. Secondly, my reply to Shri Tangamani was with regard to the suggestion that Government should publicise the action of the Bomman Brothers. Now, this is not some thing about which this Ministry can do anything. It will be conveyed to the Ministry of Education. That is what I mentioned here in my reply.

Mr. Speaker: What I would suggest is, if hon. Members have any more incidents, they may bring them to the notice of the Minister of Information and Broadcasting.

He will met them, and if they are sufficiently important, in the next edition they will be included.

Nationalisation of Road Transport in Punjab

+
-55: { Shri Vajpayee:
 { Shri Ram Krishan:

Will the Minister of Planning be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the Planning Commission has disapproved the Punjab Government's plans in regard to nationalisation of road transport;

(b) if so, the reasons thereof;

(c) the recommendations made by the Commission; and

(d) the Punjab Government's reaction thereto?

The Parliamentary Secretary to the Minister of Labour and Employment and Planning (Shri L. N. Mishra): (a) to (d). A statement is laid on the Table of the Lok Sabha [See Appendix III, annexure No. 55.]

श्री बाजपेयी : वक्तव्य से यह ज्ञात होता है कि पंजाब के मुख्य मंत्री ने योजना आयोग से इस बात का आग्रह किया है कि दूसरी योजना के दौरान में वहाँ धन्य कार-पोरेशन स्थापित करने पर जोर न दिया जाये। क्या मैं जान सकता हूँ कि इस के विषये उन्होंने क्या कारण बताया ?

श्री ल० बा० मिश्र : उन्होंने कारण तो यह बताया कि वह चाहते हैं कि सभी पेप्सू का जो कारपोरेशन है वहीं तक सीमित रहे, पंजाब में न बनायें और प्राइवेट सेक्टर वालों के साथ ५०, ५० बेसिस पर वह अपना काम चलाना चाहते हैं। लेकिन प्लानिंग कमिशन इसे मानने को तैयार नहीं है और उन से कहा गया है कि कारपोरेशन जल्दी बना लें।

श्री बाजपेयी : क्या प्लानिंग कमिशन ने कोई नीति निर्धारित की है जिस के अनुसार कारपोरेशन बनाया जाना चाहिये।

श्री ल० बा० मिश्र : जी नहीं, नीति निर्धारित नहीं की गई है।

Shri Ranga: Do Government have any uniform policy of not having nationalisation or having nationalisation of road transport? The State Government send up proposals for nationalising. Why do they agree in regard to some States, and do not agree in regard to some other States?

The Deputy Minister of Planning (Shri S. N. Mishra): There is no discrimination, and the circumstances in which exemptions would be made have been specifically laid down. So far as the principles which the Planning Commission has laid down are concerned, the Planning Commission is firm on them.

Shri Ranga: Then what are the circumstances? The State Governments themselves have got to make up their mind, and they have made up their mind to nationalise, but in the case of Punjab the Planning Commission does not agree, in the case of some other States they agree.

Shri S. N. Mishra: I was mentioning the circumstances in which exemptions are made. This applies particularly to the States in which there is not a great problem of road-rail co-ordination. Examples are Himachal Pradesh, Andamans and Jammu and Kashmir—and West Bengal also where in the rural areas road transport has not developed to a great extent.

Shri Gajendra Prasad Sinha: May I know how many States have disapproved the scheme of nationalisation till now?

Shri S. N. Mishra: It is not nationalisation, it is only the setting up of corporations. Saurashtra and Andhra have set up corporations already. Bihar and Mysore have agreed. In U.P. it is under consideration.

Shri Gajendra Prasad Sinha: How many States have not agreed to set up corporations, that is what I want.

Mr. Speaker: He has given positively the States that have consented, the others have not.

Shri Ranga: The answer to my question is not at all satisfactory.

Mr. Speaker: What does he want?

Shri Ranga: He mentioned some circumstances which are not relevant.

Mr. Speaker: Very well. Next question.

Export of Wool

***553. Shri Daljit Singh:** Will the Minister of Commerce and Industry be pleased to state:

(a) the quantity in maunds of wool exported by the Government of India from Kulu sub-division of Punjab State during 1957-58 so far;

(b) whether a stock of wool is lying with the woollen dealers of Amritsar; and

(c) if so, the reasons for which they are not allowed to export their stocks?

The Minister of Commerce (Shri Kanungo): (a) None. Government of India do not export wool.

(b) Yes, Sir. The reference presumably is to pashmina wool.

(c) The policy regarding release of stocks for export purposes is under the consideration of the Government of Punjab.

Shri Daljit Singh: May I know whether heavy stock is still lying in Spiti and no arrangement has been made for its export?

Shri Kanungo: According to the present policy, 50 per cent. of the stock certified by the State Government is released for export. Future policy is under discussion.

Shri Hem Raj: May I know whether it is a fact that last year the pashmina wool traders of Lahaul and Spiti were not given permission to export their wool?

Shri Kanungo: Permission was given according to the recommendation of the State Government. Whether the exporters were able to export or not I do not know.

Shri Hem Raj: Is it not a fact that permission was granted so late that at that time the export could not be made?

Shri Kanungo: The time was when the discussions were completed. Whether the exporters are able to export or not is their business.

Shri Hem Raj: May I know whether in future permission will be granted in time so that they will be able to export?

Shri Kanungo: We hope the present discussions will be completed well in time before the next policy is announced.

Expenditure on the Second Plan

+
*556. { **Shri Harish Chandra Mathur:**
 Shri S. M. Banerjee:

Will the Minister of Planning be pleased to state:

(a) the estimated shortfall in the implementation of the Plan Schemes during the second year of the Second Five Year Plan; and

(b) whether causes of the shortfall have been ascertained and steps taken to remove them?

The Parliamentary Secretary to the Minister of Labour and Employment and Planning (**Shri L. N. Mishra**): (a) and (b). According to the preliminary revised estimates, expenditure in the States on Plan schemes during 1957-58 amounted to Rs. 399 crores as compared to Budget Estimates of Rs. 431 crores. Information regarding expenditure on Central Plan Schemes will be available after the Budget for the next year has been presented.

Shri Harish Chandra Mathur: There is no answer to part (b) of the question, viz., whether causes of the shortfall have been ascertained and steps taken to remove them.

The Deputy Minister of Planning (Shri S. N. Mishra): That is because the entire information is not available on this point. As pointed out in the main reply itself, so far as the Central Government expenditure is concerned, that would be available only after the presentation of the Budget.

Shri Harish Chandra Mathur: It has been clearly stated that so far as the States are concerned, the budget estimates were over Rs. 400 crores while the expenditure has been much less. May I know whether the causes of the short-fall have been ascertained?

Shri S. N. Mishra: Yes, Sir. In regard to the States, on the basis particularly of the revised estimates, we can indicate certain reasons for this shortfall, and particularly the sectors in which the shortfall has occurred. It has been mainly in agriculture and community development, village and small-scale industries, education, health, housing etc. Some other reasons also were there—reorganisation of the States, drought conditions and not the least, the capacity of the States to raise resources.

Shrimati Tarkeshwari Sinha: What percentage of this shortfall was due to over-estimation, and what percentage was due to the actual non-expenditure due to certain circumstances that the hon. Deputy Minister has mentioned?

Shri S. N. Mishra: Over-estimation of what?

Shrimati Tarkeshwari Sinha: Over-estimation of the resources and the expenditure that is being brought before the House from time to time by the reports of the Public Accounts Committee. I want to find out the percentage of that over-estimation which could not be spent.

Shri S. N. Mishra: We have to go into each individual case and find out which States have fallen short of the resources they had anticipated. It is not possible to indicate during the Question Hour in each and every case.

Shri Harish Chandra Mathur: The Agriculture Minister has all the time been asking for more funds for the agricultural sector, and we are at present wedded to a policy of intensified schemes in agriculture, while the Minister says that in the State sector the shortfall has been particularly in agriculture. May I know what are the causes for this?

Shri S. N. Mishra: The shortfall in the agricultural sector has not been because of want of funds, but because of want of physical achievements in the field.

Mr. Speaker: Shri Banerjee.

Shrimati Tarkeshwari Sinha: I want a clarification on that question.

Mr. Speaker: Shri Banerjee is the person who tabled the question. He must be given a chance.

Shri S. M. Banerjee: May I know whether because of the shortfall, the plan allotment for U.P. has been reduced by Rs. 11 crores?

Shri S. N. Mishra: For which year and for what purpose?

Shri S. M. Banerjee: 1958-59.

Mr. Speaker: For U. P. as a whole is it?

Shri S. M. Banerjee: The Plan allotment for U. P. has been reduced.

Shri S. N. Mishra: There is no reduction of the U. P. Plan by any figure. The figure arrived at has been in consultation with the State Government.

Shri S. M. Banerjee: The State Government has protested against this.

Mr. Speaker: The Question Hour is over.

WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS

Plantation Inquiry Commission on Coffee and Rubber

*537. **Dr. K. B. Menon:** Will the Minister of Commerce and Industry be pleased to refer to the reply given to Starred Question No. 1115 on the 13th December, 1957 and state:

(a) whether Government have taken any decision on the Reports of the Plantation Inquiry Commission on Coffee and Rubber; and

(b) if so, the nature thereof?

The Minister of Commerce (Shri Kanungo): (a) and (b). Government's decisions on the recommendations formulated in the reports will be taken and announced within a few days.

Displaced Persons in Orissa

*543. **Shri Sadhan Gupta:** Will the Minister of Rehabilitation and Minority Affairs be pleased to state:

(a) whether the Central Government has allotted any amount for the reclamation of land at Bhusandpur in Orissa for rehabilitation of displaced persons from East Pakistan;

(b) if so, the amount sanctioned, and whether it has been sanctioned as a loan or otherwise;

(c) the purpose for which the land reclaimed is to be utilised; and

(d) the possibilities of economic rehabilitation in this area?

The Minister of Rehabilitation and Minority Affairs (Shri Mehr Chand Khanna): (a) Yes.

(b) A sum of Rs. 7,50,000 has been sanctioned as expenditure on capital works and will ultimately be treated as loan to displaced persons who are settled on the reclaimed land. A further sum of Rs. 20,000 has been sanctioned as a grant to the State Government.

(c) For the rehabilitation of displaced persons.

(d) It is estimated that about 500 families will be rehabilitated on the reclaimed area.

Coal Mines Bonus Scheme

*545. **Shri T. B. Vittal Rao:** Will the Minister of Labour and Employment be pleased to refer to the reply given to Starred Question No. 1231 on the 18th December, 1957 and state:

(a) whether the examination of the proposal to amend the Coal Mines Bonus Scheme with regard to the removal of attendane qualification for eligibility has since been concluded; and

(b) if so, the nature of decision arrived at?

The Minister of Labour and Employment and Planning (Shri Nanda): (a) and (b). The matter is still under examination.

Irrigation Projects in Orissa

*546. **Shri Sanganna:** Will the Minister of Planning be pleased to state:

(a) whether any special irrigation projects have been sanctioned for the State of Orissa under the drought scheme for the year 1957-58; and

(b) if so, what are they?

The Deputy Minister of Planning (Shri S. N. Mishra): (a) Yes.

(b) These are:

| Scheme | (Rs. in lakhs) (loan approved) |
|--|-----------------------------------|
| 1. Minor Irrigation (including wells and tanks) .. | 5.30 |
| 2. Repair, refitting and maintaining the existing pumps. .. | 1.84 |
| 3. For securing 500 pumps from the Hirakud Organisation and appointing the necessary staff for working them .. | 5.00 |
| Total | 13.14 |

Small scale and Cottage Industries in Ghana

*547. **Shrimati Ila Palchoudhuri:** Will the Minister of Commerce and Industry be pleased to state:

(a) whether it is a fact that it is proposed to assist Ghana in the development of her small-scale and cottage industries; and

(b) if so, the extent and nature of the assistance that will be given?

The Deputy Minister of Commerce and Industry (Shri Satish Chandra): (a) and (b). The question of providing assistance to Ghana for development of Cottage and Small-Scale Industries was discussed in general terms with the Trade-cum-Goodwill Delegation which visited India recently. The extent and nature of assistance to be rendered have not yet been determined.

Non-Ferrous Metals

*548. **Shri Jhunjunwala:** Will the Minister of Commerce and Industry be pleased to state:

(a) whether Canada has offered assistance by way of supply of 10 million Dollars worth of industrial

metals to India under the Colombo Plan; and

(b) if so, items of non-ferrous metals which are proposed to be imported and the mode of such imports?

The Minister of Industry (Shri Manubhai Shah): (a) Yes, Sir.

(b) It has been agreed with the Canadian Government that imports of aluminium, copper and nickel will be financed through this aid. Broadly the arrangement would be that consumers in India will place orders on firms in India who have normally been acting as agents of Canadian manufacturers and suppliers of these metals. Thereafter the Government of India will approach the Canadian Government for necessary allocations to cover the orders.

द्वितीय पंचवर्षीय योजना के सम्बन्ध में प्रचार

*५५१ श्री आसुर : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि द्वितीय पंचवर्षीय योजना की सफलता के लिये सरकार एक सप्ताह मनाना चाहती है और उस सम्बन्ध में प्रचार भी करना चाहती है ;

(ख) यदि हाँ, तो इस सप्ताह और प्रचार कार्य पर सरकार का कितना व्यय करने का विचार है ; और

(ग) क्या सरकार ने राज्य सरकारों से भी यह सप्ताह मनाने को कहा है ?

सूचना और प्रसारण मंत्री (डा० केसर) : (क) से (ग). विभिन्न राज्यों की सरकारें योजना सप्ताह मना रही हैं, इस सम्बन्ध में एक निर्णय सूचना निदेशकों के सम्मेलन में जुलाई, १९५५ में हुआ था। सप्ताह के बारे में तफ़्सील और उसका सारा सारा राज्य सरकार की ही जिम्मेदारी है। भारत सरकार की सहायता, जहाँ तक हो सके, प्रचार सम्बन्धी सामग्री दिलाने तक सीमित है।

Displaced Persons Claims

*554. **Shrimati Sucheta Kripalani:** Will the Minister of Rehabilitation and Minority Affairs be pleased to state:

(a) whether it is a fact that claimants for compensation could not avail of the 'age priority' concession in the absence of any documentary proof of their age; and

(b) if so, the number of applications which have been rejected for want of documentary proof of age?

The Minister of Rehabilitation and Minority Affairs (Shri Mehr Chand Khanna): (a) Yes, the 'old age priority' was not available for persons who had not shown their age in the prescribed affidavit at the time of filing the compensation applications and who had no documentary proof of age.

(b) The information is not available as no separate record of such rejections is maintained by the Regional Settlement Commissioners.

Trade with West Germany

*555. **Shri Kalika Singh:** Will the Minister of Commerce and Industry be pleased to state what Indian commodities are particularly in demand in West Germany and what steps have been taken to increase the exports thereof?

The Deputy Minister of Commerce and Industry (Shri Satish Chandra): A number of Indian products such as tea, mica, shellac, gums and resins, iron manganese ores, hides and skins, leather, jute manufactures, coir yarns, etc. are in demand in West Germany. In consonance with the general policy of encouraging exports, a number of steps are being taken to improve sales of Indian commodities in the German market. These include securing liberalization of import regulations and quotas from the West German Government, encouragement to Indian businessmen to study the special requirements of the German market as well

as to establish contacts with German importers, and participation in fairs and exhibitions.

Export of Iron Ore

***557. Shri T. Subramanyam:** Will the Minister of Commerce and Industry be pleased to state:

(a) whether the port of Karwar in Mysore State has been used for exporting iron ore from Mysore State;

(b) what is the quantity of iron ore exported from this port in December, 1957 and in January, 1958; and

(c) what steps will be taken to improve the export of ore from Karwar port in larger quantities?

The Minister of Commerce (Shri Kanungo): (a) Yes, Sir.

(b) The first shipment of 10,993 tons of iron ore was made in February, 1958 through the port of Karwar.

(c) The possibilities of improving exports from this port are presently being examined by the State Trading Corporation of India (Private) Ltd.

Industrial Estate in Assam

***558. Shri Bhagwati:** Will the Minister of Commerce and Industry be pleased to state:

(a) whether the Industrial Estate has started functioning in the State of Assam; and

(b) if so, the industries taken up or proposed to be taken up?

The Minister of Industry (Shri Manubhai Shah): (a) No, Sir.

(b) Does not arise.

Industrial Estates in Andhra Pradesh

***559. Shri B. S. Murthy:** Will the Minister of Commerce and Industry be pleased to state:

(a) the progress made so far in establishing Industrial Estates in the Andhra Pradesh; and

(b) the amount paid to the State by the Centre both as grants and loans?

The Minister of Industry (Shri Manubhai Shah): (a) The State Government has started the construction of building work at Sanatnagar Estate. The lands for the Industrial Estates at Visakhapatnam and Vijayawada have been acquired and further work is in progress. The question of acquiring the land for Samalkot Estate is under active consideration of the State Government.

(b) So far the State Government has been sanctioned a loan of Rs. 23 lakhs and a grant of Rs. 47,000 during the two years 1956-57 and 1957-58.

Indian Trade Delegation to West Germany

***560. Shri Rameshwar Tantia:** Will the Minister of Commerce and Industry be pleased to refer to the reply given to Starred Question No. 567 on the 27th November, 1957 and state what decisions have been taken on the report of the Indian Trade delegation which visited West Germany during September, 1957?

The Deputy Minister of Commerce and Industry (Shri Satish Chandra): A number of recommendations relating to improvement of quality of Indian goods, establishment of healthier business practices and study of the requirements of German consumers are of a long term nature and have to be implemented, for the most part, by the trade. On other recommendations which relate to increased participation in German exhibitions, setting up of suitable trade and publicity centres in West Germany, improvement of arbitration facilities etc., the Government have already initiated action.

**पश्चिमी पाकिस्तान से आये बिस्वास्त
व्यक्ति**

*५६१. डा० राज सुभग सिंह : क्या पुनर्वास तथा अग्रसंरक्षक-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पुनर्वास मंत्रालय का वह विभाग जो पश्चिमी पाकिस्तान से आये शरणार्थियों की समस्याओं की देख-रेख करता था, अब बन्द कर दिया गया है ; और

(ख) यदि हाँ, तो यह कब बन्द किया गया था ?

पुनर्वास तथा अग्रसंरक्षक-कार्य मंत्री (श्री मेहर चन्द खन्ना) : (क) और (ख). मंत्रालय में पश्चिमी पाकिस्तान के शरणार्थियों के पुनर्वास का काम दिन बदिन कम हो रहा है। आशा है कि मावजे की अदायगी और पाकिस्तान के साथ वार्ता के काम के अलावा बाकी सब काम वितीय वर्ष १९५८-५९ के अन्त तक खतम हो जायेगा।

Sivaraman Committee

*562. Shri Sanganna: Will the Minister of Planning be pleased to state:

(a) whether the Government of India have received a memorandum from the Orissa M Ps. protesting against the observations of the Sivaraman Committee in respect of the drought conditions in Orissa; and

(b) if so, the reactions of Government to it?

The Deputy Minister of Planning (Shri S. N. Mishra): (a) Yes.

(b) The memorandum seems to assume that the Team has suggested the possibilities of increasing the area under Dalua (Summer paddy) in the whole State. This is not the case. As in the memorandum so in the Report of the Team only Sambalpur district has been indicated as suitable for this purpose. Thus there is no difference

of opinion on this point. There was, however, some difference in the estimates of yields by the Team and the State officials. It was, therefore, suggested to the Chief Minister to take up random sampling of yields. Results of these random sampling studies are, however, not yet available.

Salt Industry in Orissa

*563. Shri Panigrahi: Will the Minister of Commerce and Industry be pleased to state whether any scheme or proposal for the development of Salt Industry in Orissa is now under consideration of the Salt Advisory Board of the Government of India?

The Minister of Industry (Shri Manubhai Shah): The Regional Advisory Board for West Bengal and Orissa made certain suggestions for the development of the Salt Industry in the Chulka Lake, in Balasore District and in the State of Orissa as a whole. These suggestions are receiving attention of the State Government.

Dock Workers Advisory Committee

*564. Shri Tangamani: Will the Minister of Labour and Employment be pleased to state:

(a) whether the Government of India propose calling a meeting of the Dock Workers' Advisory Committee in the near future; and

(b) the reasons for not calling a single meeting since the said Board was reconstituted on the 2nd January, 1957?

The Minister of Labour and Employment and Planning (Shri Nanda): (a) Yes.

(b) Mainly because many of the problems connected with stevedore labour were being discussed by Government with the representatives of the Workers' Organisations.

Strike in West Bokaro Colliery

*565. Shri T. B. Vittal Rao: Will the Minister of Labour and Employment be pleased to refer to the reply

given to Starred Question No. 958 on the 10th December, 1957 and state:

(a) whether the workers of West Bokaro Colliery are still on strike since the 12th November, 1957; and

(b) if so, what further steps Government propose to take to resolve the strike?

The Minister of Labour and Employment and Planning (Shri Nanda): (a) and (b). The strike has been called off unconditionally on the 15th February, 1958.

विदर्भ में सूती बस्त्रों की मिलों का बन्द होना

*५६६ { श्री रघुनाथ सिंह
पंडित कुं० ज० शर्मा

क्या बाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह सच है कि ऐसी स्थिति पैदा हो गई है जिससे विदर्भ में सूती बस्त्रों की नौ मिलें बन्द होने वाली हैं ?

बाणिज्य मंत्री (श्री कानूलाली) : जी, नहीं । विदर्भ में सूती बस्त्रों की नौ मिलों में से सिर्फ एक ने आंशिक रूप से काम बंद करने का नोटिस दिया है ।

मैसर्स विदर्भ मिल्स, बरार, एलिचपुर ने २० फरवरी, १९५८ से बुनता खाते की तीसरी और दूसरी पालिया बंद करने का नोटिस दिया है । मैसर्स बरार मैन्युफैक्चरिंग कं०, वडनेरा ने मिल बंद करने का नोटिस दिया था लेकिन अब इसे वापस ले लिया है ।

Hastinapur Township

*567. **Dr. Ram Subhag Singh:** Will the Minister of Rehabilitation and Minority Affairs be pleased to state:

(a) whether it is a fact that a large number of displaced persons have left Hastinapur Township;

(b) if so, the reasons thereof; and

(c) how Government propose to use the vacated quarters of the Hastinapur Township?

The Minister of Rehabilitation and Minority Affairs (Shri Mehr Chand Khanna): (a) Yes. About 50 p.c. of the families settled there have left the township.

(b) The main cause of desertion is lack of employment opportunities.

(c) Two schemes of big industries for a spinning mill and a sugar mill are under consideration. The sugar mill scheme is like to be sanctioned shortly. When this scheme is implemented it is hoped that the vacant quarters will be utilised.

Strike by Calcutta Dock Workers

*568. { Shri Rameshwar Tanti;
Shri Raghunath Singh;
Shrimati Madfa Ahmed:

Will the Minister of Labour and Employment be pleased to state what steps had been taken to satisfy the demands of the Calcutta Dock Workers who had gone on strike in January, 1958?

The Minister of Labour and Employment and Planning (Shri Nanda): A settlement was reached on the same day the strike began and the workers were given 48 hours time to resume work. Those who resumed work within the prescribed time are getting most of the benefits of the terms of settlement.

Dock Workers of Madras Port

*569. **Shri Tangamani:** Will the Minister of Labour and Employment be pleased to state

(a) whether the Guaranteed Minimum Wage is paid by the Madras Dock Labour Board to Dock Workers of Madras port; and

(b) whether Government are aware of the fact that there is a great deal of unrest amongst Dock Workers of Madras Port on this issue?

The Minister of Labour and Employment and Planning (Shri Nanda): (a) Yes to those who are entitled to

it under the Madras Dock Workers (Regulation of Employment) Scheme, 1956.

(b) No.

कोयला खान समिति

६६८. श्री म० ला० द्विवेदी : क्या अब और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इस्तम्बूल (तुर्की) में ३० अप्रैल, में १२ मई, १९५६ तक हुये कोयला खान समिति के छठे अधिवेशन में क्या निर्णय किये गये ,

(ख) उनका भारत पर क्या प्रभाव पड़ा ; और

(ग) उन्हें भारत में लागू करने के लिये क्या कार्यवाही की गयी है ?

अब और रोजगार तथा योजना मंत्री (श्री नन्दा) (क) समिति की मुख्य सिफारिशें कोयला खानों में सुरक्षा, भरती, और कोयला खान उद्योग में व्यावसायिक प्रशिक्षण के बारे में है ।

(ख) और (ग) समिति की सिफारिश राज्य सरकारों, कामगरो और नियोजकों के केन्द्रीय संगठनों, आदि के ध्यान में लाई गई है । सिफारिशों को यथासंभव धीरे-धीरे क्रम में लाया जा रहा है ।

भवन, असेनिक इंजीनियरिंग और लोक-निर्माण सम्बन्धी समिति

६६९ श्री म० ला० द्विवेदी : क्या अब और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) जेनेवा में मई, १९५६ में भवन, असेनिक इंजीनियरिंग और लोक-निर्माण सम्बन्धी समिति का जो पाचवा अधिवेशन हुआ था, उसमें क्या निर्णय किये गये और उनका भारत पर क्या प्रभाव पड़ा ,

(ख) इस अधिवेशन में भाग लेने के लिये भारत से कितने प्रतिनिधि भेजे गये और उन पर भारत सरकार का कितना व्यय हुआ , और

(ग) वे निर्णय भारत में किस हद तक लागू किये गये हैं ?

अब और रोजगार तथा योजना मंत्री (श्री नन्दा) (क) और (ग) समिति ने जो मुख्य प्रस्ताव पास किये वे निम्नलिखित विषयों में सम्बन्धित हैं :

(१) निर्माण उद्योग में सुरक्षा ,

(२) सुरक्षा क्षेत्र में टेक्निकल सहायता , और

(३) राष्ट्रीय आवास कार्यक्रम और पूर्ण रोजगार ।

प्रस्तावों को धीरे धीरे ही क्रम में लाया जा सकता है । समिति की सिफारिशें राजसरकारों, केन्द्रीय प्रशासित क्षेत्रों सम्बन्धित केन्द्रीय मन्त्रालयों, और कामगरो तथा नियोजकों के मखिल भारतीय संगठनों को भेजी गई है ।

(ख) भारत से पांच प्रतिनिधि भेजे गये । इस मीटिंग पर भारत सरकार का कुछ भी व्यय नहीं हुआ ।

दिल्ली में सरकारी कार्यालयों के लिये स्था :

६७० श्री म० ला० द्विवेदी : क्या निर्माण, आवास और सभरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) इस समय दिल्ली में सरकारी कार्यालयों के पास जो स्थान है उसका कुल क्षेत्रफल कितना है, और

(ख) उन के लिये कितने अतिरिक्त स्थान की आवश्यकता है ?

निर्माण, आवास और सभरण मंत्री
(श्री क० ब० रेड्डी) । (क) ३७ लाख
वर्गफुट ।

(ख) ५.४४ लाख वर्गफुट ।

बम्बई में सरकारी कर्मचारियों के लिये मकान

६७१ श्री क० ला० द्विवेदी क्या
निर्माण, आवास और सभरण मंत्री यह
बताने की कृपा करेंगे कि

(क) बम्बई में केन्द्रीय सरकार के
कर्मचारियों के लिये मकानों की कमी पूरी
करने के लिये क्या किया जा रहा है,

(ख) इस कमी को पूरा करने के लिये
सरकार ने कितने गैर-सरकारी मकानों को
किराये पर लिया है, और

(ग) इन मकानों के लिये कुल कितना
किराया दिया जा रहा है और कर्मचारियों से
सरकार को कितने प्रतिशत किराया मिल
रहा है ?

निर्माण, आवास और सभरण मंत्री
(श्री क० ब० रेड्डी) (क) इस समय
४८६ निवासस्थानों के बनाने का कार्यक्रम
है जिसमें से १२० निवास स्थान बन चुके
हैं । शेष निवासस्थानों के बनाने का कार्य
चालू है । इसके अतिरिक्त कमी को दूर
करने के लिये जहाँ सम्भव होता है गैर
सरकारी मकानों को किराये पर लिया
जाता है या अधिग्रहण किया जाता है ।

(ख) ३६१ फ्लैट

(ग) क्रमशः ४,८६,००० पये और
८६.७ प्रतिशत

(४,३६,००० रुपये)

Employment Exchanges

672 Shri Ram Krishan: Will the Minister of Labour and Employment be pleased to state the total number of employment exchanges proposed to be opened during 1958-59?

The Minister of Labour and Employment and Planning (Shri Nanda): 43

Compensation Claims

673. Shri Vajpayee. Will the Minister of Rehabilitation and Minority Affairs be pleased to state

(a) the number of appeals in respect of compensation claims pending in the office of the Chief Settlement Commissioner New Delhi on the 1st January, 1957,

(b) the number of such appeals received and disposed of during the year 1957,

(c) the average time taken for disposal of each appeal, and

(d) the normal time taken for each such appeal before its first hearing starts?

The Minister of Rehabilitation and Minority Affairs (Shri Mehr Chand Khanna). (a) 1310 including revisions

(b) 5565 appeals/revisions were received and 2404 were disposed of

(c) Six to eight months

(d) About six months

Applications for Compensation

674 Shri Vajpayee. Will the Minister of Rehabilitation and Minority Affairs be pleased to state

(a) the number of applications for compensation pending in the Office of the Regional Settlement Commissioner, New Delhi on the 1st January, 1957 for (i) review, and (ii) revision;

(b) the number of such cases received and disposed of during 1957;

(c) the average time taken for disposal of each of such applications; and

(d) the normal time taken by each such application before its first hearing takes place?

The Minister of Rehabilitation and Minority Affairs (Shri Mehr Chand Khanha): (a) and (b). According to the Displaced Persons (Compensation and Rehabilitation) Act, 1954, the Regional Settlement Commissioner has no powers of review or revision. Under Section 25(1) of the said Act, the Settlement Officer has powers to review his orders so far as it relates to the determination of public dues under section 5 of the same Act. No such review application is pending.

(c) and (d). Do not arise.

Nangal Fertilizer Factory

675. Shri Hem Raj: Will the Minister of Commerce and Industry be pleased to state:

(a) the progress made for the rehabilitation of the persons of the Kathera village who were displaced as a result of the acquisition of colony area for the Nenay Fertiliser Factory;

(b) the number of persons employed from amongst these displaced persons in Class III and Class IV posts of the Nangal Fertilizer Factory during the period from October, 1957 to January, 1958;

(c) the number of applications received from them; and

(d) the number of posts vacant and advertised?

The Minister of Commerce and Industry (Shri Morarji Desai): (a) The rehabilitation of the displaced villagers is primarily the responsibility of the Punjab Government. As a gesture of good will, the Nangal Fertilizers and Chemicals Private Ltd. propose to meet *ex gratia* a part of the expenditure in connection with the establishment of a colony for the resettlement of the displaced villagers

including those of the Kathera village, for which a plot of land measuring 75 acres has been acquired along the Nangal-Rupar Road. Out of this, an area of about 35 acres has been subdivided in a number of plots for allotment to displaced villages, leaving the rest as open space for the establishment of school parks etc.

(b) 63.

(c) About 1000.

(d) 95.

Registered Companies in Punjab

676. Shri Daljit Singh: Will the Minister of Commerce and Industry be pleased to state:

(a) the number of registered Companies in the Punjab;

(b) the number of such companies which have gone into liquidation; and

(c) whether these have paid the Income Tax dues?

The Minister of Commerce and Industry (Shri Morarji Desai): (a) 945 (on 1-2-58).

(b) 162 (on 1-2-58).

(c) The information is not readily available.

पर्यटक चलचित्र

६७७. श्री नवल प्रभाकर : क्या सूचना श्री प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) प्राक्कलन समिति (परिवहन मंत्रालय) की चौतीसवी रिपोर्ट में उल्लिखित चलचित्रों में से कितने पर्यटक चलचित्र तैयार किये गये ;

(ख) कितने चलचित्रों का प्रदर्शन किया गया ; और

(ग) उनमें से कितने और कौन कौन से चलचित्र रंगीन (ग्रेवाकलर) है ?

सूचना और प्रसारण मंत्री (डा० केशकर) .
(क) एस्टीमेट्स समिति (Estimates Committee) की ३४वीं रिपोर्ट के ६८ वें परिच्छेद में उल्लिखित २३ फिल्मों में से फिल्म विवीजन १२ फिल्मों पहले ही बना चुका है । इनके अलावा दो फिल्मों खरीदी गई हैं और आठ तैयार हो रही हैं, जब कि क फिल्म सूची में से निकाल दी गई है ।

(ख) चार । बाकी की आठ प्रदर्शन के लिये भेजी जा रही है ।

(ग) चलचित्र "बनारस " रगिन (गेवाकलर) है ।

दिल्ली नगरपालिका द्वारा विदेशी प्रतिबिम्बों का स्वागत

६७८. श्री मन्मथ प्रभाकर क्या प्रधान मंत्री ५ दिसम्बर, १९५७ के प्रताराकित प्रश्न सख्या ११८७ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेगा कि

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ऐसे समारोहों पर होने वाले व्यय का व्यौरा मांगती है; और

(ख) यदि हा, तो उसका व्यौरा क्या है ?

प्रवाल मंत्री तथा वैदेशिक कार्य तथा विस्त मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू)

(क) और (ख) दिल्ली म्युनिसिपल कमिटी को तदर्थ आधार (ऐडहाक बसिस) पर एक लाख रुपये का अनुदान (ग्रांट) दिया गया था । कमिटी ने जो खर्च किये, उनका पूरा-पूरा व्यौरा नहीं मांगा गया था, लेकिन हमें सूचित किया गया कि जो खर्च हुये, वे सरकारी अनुदान से कहीं ज्यादा थे ।

Indian Cinema Halls in Rangoon

679. Dr. Ram Subhag Singh: Will the Prime Minister be pleased to state:

(a) whether Government are aware that some Indian Cinema Halls in Rangoon have been served with closure notices; and

(b) if so, the causes thereof?

The Prime Minister and Minister of External Affairs and Finance (Shri Jawaharlal Nehru: (a) and (b). Yes, Sir The owners of four Indian Cinema Halls in Rangoon were served with closure orders as they failed to show Burmese films for the minimum period of 60 days in a year, as required under the Burmese laws.

भारत साधु समाज

६८०. { श्री भक्त दर्शन
श्री स० च० सामन्त :

क्या योजना मंत्री १० दिसम्बर, १९५७ के ताराकित प्रश्न सख्या ६७५ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) भारत साधु समाज ने अपने अहमदाबाद वाले अधिवेशन में जो संकल्प पारित किये थे, क्या इस बीच उन पर विचार कर लिया गया है,

(ख) यदि हा, तो प्रत्येक संकल्प के बारे में क्या सहायता व सहयोग देने का विचार है ;

(ग) यदि नहीं, तो क्या कारण है ; और

(घ) कब तक निर्णय हो जाने की आशा की जाती है ?

योजना उपमंत्री (श्री क्या० न० बिषा) :

(क) जी नहीं ।

(ख) आर्थिक सहायता के विषय में गैर सरकारी स्वयंसेवी संघों द्वारा स्वीकृत प्रस्तावों की दृष्टि से नहीं अपितु निश्चित

योगदानों के आधार पर विचार किया जाता है। साथ ही समाज की ओर से उनके प्रहमदावाय सम्मेलन में स्वीकृत प्रस्तावों के आधार पर योजना कमीशन को अभी तक कोई निश्चित योजना प्राप्त नहीं हुई है।

(ग) और (घ). प्रश्न ही नहीं उठते।

उपभोग की वस्तुओं का आयात

६८१. श्री ज० ला० द्विवेदी : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५६ और १९५७ में उपभोग की वस्तुओं के आयात के लिये कितने मूल्य के माल के आयात के लिये निजी आयातकों को लाइसेंस दिये गये ;

(ख) जब कि योजना के अन्तर्गत ऐसी वस्तुओं के उत्पादन की व्यवस्था छोटे पैमाने के उद्योगों के जरिये होनी थी तो क्या कारण है कि इन वस्तुओं को बाहर से मंगाने में विदेशी मुद्रा व्यय की जाती है ; और

(ग) क्या छोटे पैमाने के उद्योगों द्वारा उपभोग की वस्तुओं के निर्माण के लिये दी गई प्रशंसा दी जाने वाली सहायता का विवरण सभा पटल पर रखा जायेगा ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) : (क) उपभोग की वस्तुओं से स्पष्ट अर्थ नहीं निकलता। जब तक वस्तुओं के नाम न दिये जायें, तब तक उनके लिये दिये गये लाइसेंसों का मूल्य नहीं बताया जा सकता।

(ख) उपभोग की वस्तुओं या इसके लिये किन्हीं अन्य चीजों से सम्बन्धित आयात नीति उन चीजों के देशी उत्पादन का स्थान रख कर बनाई जाती है।

(ग) जी, नहीं। लेकिन अगर उपभोग की वस्तुओं के नाम साफ २ बता दिये जायें तो यह जानकारी देने की कोशिश की जा सकती है।

Peaceful Uses of Atomic Energy

682. Shri D. C. Sharma: Will the Prime Minister be pleased to state:

(a) whether any scientists in India are preparing papers regarding the Peaceful Uses of Atomic Energy to be presented at the Second International Scientific Conference on the Peaceful Uses of Atomic Energy; and

(b) if so, their names?

The Prime Minister and Minister of External Affairs and Finance (Shri Jawaharlal Nehru): (a) Yes.

(b) The names will be known only after the abstracts of the papers to be presented are received, next month. As the topical agenda for the Conference covers a very wide range of subjects in this highly specialised field, a large number of scientists will be involved in preparing papers for presentation at the Conference.

National Development Council

683. Shri D. C. Sharma: Will the Minister of Planning be pleased to refer to the reply given to Starred Question No. 3 on the 11th November, 1957 and state:

(a) which of the important suggestions and recommendations made at the meeting of the Standing Committee of the National Development Council held in September, 1957 have been accepted by the State and the Central Governments; and

(b) which of these have been implemented?

The Deputy Minister of Planning (Shri S. N. Mishra): (a) and (b). Conclusions and suggestions which arise from the discussions of the National Development Council or of its Standing Committee are in the nature of agreed recommendations

reached jointly by the members of the Council. Further action is taken by the Central and State Governments on the lines of these recommendations.

So far as the implementation of the conclusions and suggestions arising from the discussions of the meeting of the Standing Committee of the National Development Council held on September 14 and 15, 1957 is concerned, the principal points to be recorded are the following:—

(1) State Development Plans for 1958-59 were prepared on the basis indicated by the National Development Council and, after detailed discussions with State and Central Ministries, the plans have since been finalised. In working out the resources for the State plans, the suggestions made by the National Development Council have been kept in view.

(2) Recommendations relating to sales taxes on mill-made textiles, tobacco including manufactured tobacco and sugar have been given effect to by the Ministry of Finance.

(3) Procedures for ensuring greater flexibility in working out the State plans exist and adjustments recommended by States within the plan ceilings are generally accepted.

(4) A number of steps to intensify the small savings movement have already been taken.

(5) The Ministry of Food and Agriculture have advised States to make irrigation supplies available on concessional rates in the early stages.

(6) Since the meeting of the Standing Committee in September, the Planning Commission and the Ministry of Food and Agriculture have followed up with the States, and State Governments are themselves taking steps to ensure that there should be no unnecessary time lag in the use of irri-

gation supplies as they become available. The Programme Administration Advisers of the Planning Commission have been touring the various States. The Ministry of Community Development have also issued detailed instructions for action in national extension and community project areas.

(7) The suggestions made in the meeting of the Standing Committee of the National Development Council on the subject of procurement of rice during the kharif season were taken into consideration by the Ministry of Food and Agriculture in finalising the procurement policies which are at present being implemented.

(8) Action on the recommendations of the Standing Committee regarding land reforms is being pursued by various State Governments having regard to their existing legislation and other policy decisions.

(9) Since September 1957, the following are the main developments which have taken place:—

(i) In Assam, legislation has been amended so as to provide that the landlord's right of resumption shall be subject to a minimum area (3½ acres) being left with the tenant.

(ii) In Vidarbha areas of Bombay legislation has been enacted giving interim protection to tenants.

(iii) The interim protection in Madhya Bharat areas of Madhya Pradesh which was to expire in October 1957 has been extended for a period of two years.

(iv) The interim protection given to tenants in Kerala which was to expire on the 11th October 1957 has been extended up to the 11th April 1958. A commutation. Land Reforms Bill has been introduced in the legislature.

(v) In Mysore, the temporary protection given to tenants which was to expire on the 31st December 1957 has been extended up to June 1958. Comprehensive legislation is under consideration.

(vi) In Bombay, provision has been made restricting the area of which the landlord can take possession in cases of surrenders by tenants. A similar provision has been made in respect of Marathwada region of Bombay.

(vii) In Punjab, administrative instructions have been issued to prevent landlords from obtaining surrenders from tenants under undue pressure.

(viii) The Bombay Government have extended the Hyderabad law relating to the transfer of ownership to tenants to the Marathwada region. The law is also being amended to confer the right of purchase of ownership to all tenants.

The recommendation of the Standing Committee of the National Development Council that States which have enacted legislation for ceilings on existing agricultural holdings should ensure implementation within a given period, say, three years, and other States which have not enacted legislation should complete the legislative measures needed by the end of 1958-59 has been communicated to the State Governments and the Planning Commission is keeping in touch with the action taken.

(10) The Ministry of Food and Agriculture are engaged in pursuing the recommendations of the Standing Committee on the subject of cooperative development. As regards recommendations relating to cooperative farming, these have been under the consideration of the Ministry of Food and Agriculture in con-

nection with the formulation of the Development Plan for 1958-59.

Export of Iron and Manganese Ores

684. { Shri Morarka:
Shri Nathwani:

Will the Minister of Commerce and Industry be pleased to state:

(a) the total exports of the Iron ore and manganese ore after the State Trading Corporation of India (Private) Ltd., came into existence;

(b) how much of it has been done by the Corporation and how much by the private trade;

(c) how the total exports compare with the previous three years' exports; and

(d) whether Government contemplate any change in their policy to promote the export of these minerals?

The Minister of Commerce and Industry (Shri Morarji Desai): (a) to (c). A statement containing the required information is placed on the Table of Lok Sabha. [See Appendix III, annexure No. 56]

(d) Government are constantly reviewing their policy and adjustments are made whenever found necessary from the point of view of promoting exports.

Titanium

685. Shri V. P. Nayar: Will the Prime Minister be pleased to state:

(a) whether the exact Titanium content of the supplies of Minerals made to U.S. buyers by M/s. Hopkin and Williams Limited, from Chavara in Kerala State is known to the Government of India;

(b) whether it is a fact that the Hopkin and Williams factories have stopped recording the Titanium Dioxide content of the sands exported; and

(e) whether it is a fact that the firm M/s. Hopkin and Williams Limited receives separate bonus for every percent in the increase of Titanium Dioxide content, over 58 per cent in sands shipped by them?

The Prime Minister and Minister of External Affairs and Finance (Shri Jawaharlal Nehru): (a) Yes. The titanium content of ilmenite sands from Chavara (Kerala) varies from 58 per cent to 60 per cent.

(b) The firm has never officially recorded the titanium dioxide content as it is neither required for any manufacturing purposes nor is its recording necessary under any Government regulations.

(c) No.

Second Five Year Plan

686. { Shri Surendranath Dwivedy:
Shri Ram Krishna:

Will the Minister of Planning be pleased to state:

(a) the amount of expenditure provided for the second year of the Second Five Year Plan; and

(b) the amount of expenditure actually incurred by each State?

The Deputy Minister of Planning (Shri S. N. Mishra): (a) The amount provided in the budget for 1957-58 on Plan (Centre, States and Union Territories) is Rs. 967 crores.

(b) The amount of actual expenditure incurred by each State will be known later in the year.

Government Purchases

687. Shri D. C. Sharma: Will the Minister of Works, Housing and Supply be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the Ministries/Departments of the Government of India go in for local purchase of the various items of requirements;

(b) whether it is also a fact that there are no arrangements for wholesale purchases under any centralised agency; and

(c) if so, the reasons therefor?

The Minister of Works, Housing and Supply (Shri K. C. Reddy): (a) Direct purchase by Ministries/Departments of the Government of India, instead of through the agency of the Central Purchase Organisation, is undertaken only in respect of demands of limited value, or in case of emergency and in cases where very specialised equipment peculiar to the user department, is required.

(b) No. The Central Purchasing Agency, namely, the Directorate General of Supplies and Disposals ordinarily makes such bulk purchases on behalf of Ministries/Departments of the Government of India.

(c) Does not arise.

हिमाचल प्रदेश में औद्योगिक सहकारी समितियाँ

६८८. श्री पद्म देव : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) हिमाचल प्रदेश में कितनी औद्योगिक सहकारी समितियाँ हैं ; और

(ख) वे किस प्रकार के दस्तकारी उद्योग चला रही हैं ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) : (क) ३३ समितियाँ ।

(ख) १. चमड़ा ।

२. कादी तथा रेशम के कीड़े पालना ।

३. पीलीटैकनीकल ।

४. बांस का काम ।

५. स्लेट निकालना ।

६. आइलमैन सोसाइटियां ।
 ७. प्राध्व सहकारी समितियां ।
 ८. विविध ।

रेडियो सेट

६८६ श्री पद्म देव क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि .

(क) हिमाचल प्रदेश में वर्ष १९५७-५८ में अनुसूचित जातियों तथा पिछड़े वर्गों के कल्याण के लिये सामुदायिक श्रवण योजना के अन्तर्गत कितने रेडियो सेट दिये गये हैं , और

(ख) ये रेडियो सेट कहा-कहा लगाये गये हैं ?

सूचना और प्रसारण मंत्री (डा० केशकर)

(क) मालूम हुआ है कि पचायती रेडियो योजना के अन्तर्गत जो सेट दिये गये उनमें से हिमाचल प्रदेश सरकार ने अनुसूचित जातियों, आदिवासियों और पिछड़े वर्गों के कल्याण के लिये १९५७-५८ में अब तक ३१ रेडियो सेट दिये हैं । कल्याण कार्य के लिये निर्धारित धन में से १५ और सेट दिये जाने की सम्भावना है ।

(ख) जिन जगहों पर यह सेट लगाये गये हैं उनके नाम इस प्रकार हैं —

- १ गयाबग
- २ धधवार
- ३ मज
- ४ राय
- ५ मिन्धाल
- ६ पिन्दरू
- ७ मरगराल
- ८ चजू
- ९ रानूकोठी
१०. गुलसी
- ११ लम्बू

१२. कुठर
१३. दुदार
- १४ कोहालू
- १५ जारून
१६. तुलाह
- १७ पुराना-बाजार
१८. बछवार
- १९ कुफरभवाज
- २० चटलोगिनरेका
- २१ कोटली
- २२ चायल (पछाड़)
- २३ गोजियान
- २४ कोर्गा
- २५ जटावाला (नहाड़)
- २६ कजवाहा
- २७ खरेल (रेनका)
- २८ पैनकुफर
- २९ खेलोग (पछाड़)
- ३० कान्तिवाश्वा
- ३१ कुमराम ।

अतः आय वाले व्यक्तियों के लिये मकान बनाने की योजना

६९० श्री पद्म देव : क्या निर्माण, आवास और संभरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) अल्प आय वाले व्यक्तियों के लिये मकान बनाने की योजना के अन्तर्गत ऋण के लिये हिमाचल प्रदेश में १९५७-५८ में हरिजनो में कितने आवेदन-पत्र प्राप्त हुए; और

(ख) कितने व्यक्तियों को मकान बनाने के लिये ऋण दिया गया ?

निर्माण, आवास और संभरण उपमंत्री
 (श्री अमिल कु० चन्दा) : (क) छः

(ख) केवल हिमाचल प्रदेश शासन ने योजना के अन्तर्गत ऋण लेने के लिये हाल ही में लिखा है। आशा है कि यह ऋण शीघ्र ही उनको दे दिया जायेगा और तब वह ऋण मागने वालों के प्रार्थना-पत्रों को मन्जूर करने पर विचार करेंगे।

Export of Indian Films

691. **Shri Bishwanath Roy:** Will the Minister of Information and Broadcasting be pleased to state the position in regard to the export of Indian cinema films during 1957 in comparison with 1956?

The Minister of Information and Broadcasting (Dr. Keskar): India exported 154 lakh feet of exposed cinematograph films during January—August 1957, valued at Rs 72 45 lakhs. Figures for 1956 are not available as no separate statistics in respect of films were maintained prior to 1957.

Central Schemes in Punjab

692. **Shri Daljit Singh:** Will the Minister of Planning be pleased to state

(a) the number of schemes which the Central Government are directly executing in the Punjab State,

(b) the details of the schemes, and

(c) the total amount entirely provided by the Centre for those schemes during 1957-58?

The Deputy Minister of Planning (Shri S. N. Mishra): (a) to (c) A statement is placed on the Table of the Lok Sabha [See Appendix III, annexure No 57]

Transportation of Human Labour

693. **Shri Sanganna:** Will the Minister of Labour and Employment be pleased to state

(a) whether it is a fact that human labour has been exported from the State of Orissa to Tripura territory for employment in the development work;

(b) if so, on what terms and conditions; and

(c) whether the Government of Orissa have been consulted in the matter?

The Minister of Labour and Employment and Planning (Shri Nanda):

(a) No, not through any Government agency.

(b) and (c). Do not arise.

Indian Missing in Karachi

694. { Shri Vajpayee:
Dr. Ram Subhag Singh;
Shri E. Madhusudan Rao:
Shri Assar:
Shri D. C. Sharma:

Will the Prime Minister be pleased to state:

(a) whether an employee of the Indian High Commission in Pakistan scheduled to leave for Delhi on the 13th January, 1958, disappeared mysteriously just a day before his proposed departure,

(b) the efforts made to trace his whereabouts, and

(c) the results thereof?

The Prime Minister and Minister of External Affairs and Finance (Shri Jawaharlal Nehru). (a) Shri Inder Parkash Batra, a member of the staff of the Indian High Commission at Karachi who was scheduled to leave Karachi by air on 13th January for Delhi on leave disappeared from Karachi on 12th January, 1958.

(b) and (c) Enquiries were started with the assistance of the Pakistan authorities to trace him. Shri Batra, however, arrived in Delhi on 7th February and it was learnt that he had arrived in India by rail on 13th January and stayed at Jodhpur for some days before coming to Delhi.

Pakistani Nationals

695. **Dr. Ram Subhag Singh:** Will the Prime Minister be pleased to state:

(a) whether it is a fact that some Pakistani nationals who visited Delhi

last year took up employment in contravention of visa rules,

(b) if so, the number of such persons, and

(c) whether any action is being taken against them?

The Prime Minister and Minister of External Affairs and Finance (Shri Jawaharlal Nehru): (a) Yes, Sir

(b) 99 Pakistani nationals

(c) Out of the ninety-nine, seventy-eight have left for Pakistan, while cases of the remaining twenty-one are under consideration

पूर्वी पाकिस्तान के विस्थापित व्यक्तियों के बारे में मुख्य मंत्रियों का सम्मेलन

६६६ { डा० राज सुभग सिंह :
श्री बाजपेयी :
श्री हेम बरुआ :

क्या पुनर्वास तथा अल्पसंख्यक-कार्य मंत्री यह बतान की कृपा करेंगे कि

(क) क्या यह सच है कि पूर्वी पाकिस्तान के विस्थापित व्यक्तियों के पुनर्वास की समस्या पर विचार करने के लिये कन्द्रीय गृह-कार्य मंत्री क सम्भाषित्व में कलकत्ते में विभिन्न राज्यों के मुख्य मंत्रियों का एक सम्मेलन हुआ था, और

(ख) यदि हा, तो हम सम्मेलन में क्या महत्वपूर्ण निश्चय किये गये ?

पुनर्वास तथा अल्पसंख्यक कार्य मंत्री (श्री मेहरबान खन्ना) (क) जी हा ।

(ख) यह फैसला हुआ था कि राज्य सरकारें पूर्वी पाकिस्तान के शरणार्थियों को बसाने के लिये काश्त के लायक जमीनों की अपने अपने क्षेत्रों में जल्द भर्तें कराये । तीन महीने के बाद जबकि सम्भवतः सर्वे रिपोर्ट तैयार हो जायेगी, मुख्य मंत्री इस मामले पर फिर विचार करने के लिये मिलेंगे ।

Industries under Second Five Year Plan

697. Shri Jhanjhanwala: Will the Minister of Planning be pleased to state

(a) whether any industries have already reached the targets for capacity set under the Second Five Year Plan,

(b) if so, the names thereof,

(c) whether any revised upward targets of capacity have been fixed for some industries, and

(d) if so, the names of the industries and revised targets for such industries?

The Deputy Minister of Planning (Shri S. N. Mishra): (a) Yes, Sir

(b) (i) Diesel Engines

(ii) Petroleum Refining

(iii) Staple Fibre

(c) Yes, Sir

(d) A Statement is placed on the Table of the Lok Sabha [See Appendix III, annexure No 58]

Cottage and Small Scale Industries

698 Shri L. Achaw Singh: Will the Minister of Commerce and Industry be pleased to state

(a) how many pilot centres have been opened in Assam, Manipur and Tripura for the development of cottage and small scale industries,

(b) whether any pilot scheme to advance loans to small scale industries has been taken up by the State Bank of India in these areas, and

(c) if not, the reasons therefor?

The Minister of Commerce and Industry (Shri Morarji Desai): (a) The ject areas under the Community Development Programme for the development of cottage and small scale industries is obviously to pilot projects. If so, there is one pilot project area each in the State of

Assam and the Union Territories of Manipur and Tripura

(b) and (c). The State Bank's pilot scheme for advancing loans to small scale industries will shortly be extended to Dibrugarh in Assam State. The scheme is not being extended to the Union Territories of Tripura and Manipur as the State Bank has no branch in these areas. The assistance which the small scale industries in these Territories obtains is under the State Aid to Industries Act.

Supplies Dropped in NEFA

699. **Shri L. Achaw Singh.** Will the Prime Minister be pleased to state

(a) the total quantity of supplies dropped in NEFA during 1957, and

(b) the total amount of freight paid to the private companies for such supplies during that year?

The Prime Minister and Minister of External Affairs and Finance (Shri Jawaharlal Nehru): (a) 8,869.5 Tons Gross

(b) An amount of Rs 23,33,917 has been paid in 1957 to private companies in part payment of their bill for the supplies dropped by them in 1957.

Meeting of Partition Body

700. **Shri Hem Raj:** Will the Prime Minister be pleased to state

(a) whether the Partition Body of the two Punjabs met recently to settle the outstanding matters between India and Pakistan,

(b) if so, the matters discussed and the decisions taken thereon, and

(c) how far they have been implemented?

The Prime Minister and Minister of External Affairs and Finance (Shri Jawaharlal Nehru): (a) Yes Sir. A meeting of the Punjab Implementation Committee was held in Chandigarh on the 17th and 18th October, 1957.

(b) and (c). A copy of the proceedings of the meeting is laid on the Table of the Lok Sabha [Placed in Library. See LT-564/58]

Uranium Ore

701. **Shri Shobha Ram:** Will the Prime Minister be pleased to state:

(a) the names of the areas in Rajasthan where uranium ores have been discovered,

(b) the nature and potentiality of each area with their analysis results, and

(c) whether the Department of Atomic Energy is going to instal an upgrading plant for treatment of low grade uranium ores of Rajasthan?

The Prime Minister and Minister of External Affairs and Finance (Shri Jawaharlal Nehru): (a) and (b) A number of Uranium ore deposits of various types have been discovered in Udaipur and Jaipur Divisions and Ajmer and Alwar Districts in Rajasthan. Detailed investigations are still in progress for ascertaining the assay value of the ore bodies in bulk and the nature and extent thereof on the basis of which their potentiality for commercial exploitation may be judged.

(c) An experimental ore-dressing plant is already in operation at one of the prospects and others are intended to be put up where necessary for preliminary investigations. The question of setting up a full-scale ore-dressing plant will be taken up when the existence of large commercial sources of ore has been established.

Madurai Ramnad Chamber of Commerce

702. **Shri Tangamani:** Will the Minister of Commerce and Industry be pleased to state

(a) whether the Madurai Ramnad Chamber of Commerce gave a Memorandum to him regarding oil and oil

seeds during his visit to Madurai on the 24th December, 1957; and

(b) if so, what steps have been taken to meet their demands?

The Minister of Commerce and Industry (Shri Morarji Desai): (a) Yes, Sir.

(b) The suggestions made regarding oils and oilseeds were—

(i) groundnut oil might be allowed export and coconut oil imported to replace groundnut oil; and

(ii) exports of groundnut oilcake should be limited to 100 tons at a time per shipper.

The first suggestion was not found acceptable because coconut oil is not a suitable substitute for groundnut oil in the Vanaspathi industry where it is mostly required. As regards the second suggestion, export of groundnut oilcake is now regulated through established shippers on the basis of past exports.

पासपोर्ट

७०३. श्री क० भ० मालवीय : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गत एक वर्ष में जाली पासपोर्टों के कुछ मामले सरकार के ध्यान में आये हैं;

(ख) यदि हाँ, तो उनकी संख्या कितनी है; और

(ग) सरकार अपराधियों के विरुद्ध क्या कार्यवाही कर रही है ?

प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक कार्य और विस्तार मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) :

(क) जी हाँ।

(ख) दिल्ली, लखनऊ और मद्रास के रीजनल पासपोर्ट अफसरों ने जाली पासपोर्टों के १८० मामलों की रिपोर्ट भेजी। बंबई और कोलकाता के रीजनल पासपोर्ट अफसरों से सूचना इकट्ठी की जा रही है।

(ग) ऐसे मामलों से जिन लोगों का संबंध है उनके नाम ब्लैक-लिस्ट में रख दिए गए हैं और उनके पासपोर्ट रद्द कर दिए गए हैं। जहाँ कहीं संभव है, पुलिस कानून तोड़ने वालों के खिलाफ उचित कार्रवाई कर रही है।

Cottage Industries

704. Shri Daljit Singh: Will the Minister of Commerce and Industry be pleased to state:

(a) whether there is a proposal to develop some more cottage industries in Kangra district of the Punjab State; and

(b) if so, the kind of cottage industries proposed to be developed?

The Minister of Commerce and Industry (Shri Morarji Desai): (a) and (b). In addition to providing training in the weaving of *pashmina* carpets, hooked rugs, *namdas* and chain-stitch embroidery on *namdas* and hessian cloth and the establishment of a plantation-cum-demonstration centre for rearing silk worms in Kangra District which would be continued during 1958-59, it is proposed to develop in that year training in manufacture of wooden toys, bamboo articles and *niwar* and tapes.

Textile Mills

706. Sardar Iqbal Singh: Will the Minister of Commerce and Industry be pleased to state:

(a) the names of textile mills which remained closed upto the end of January, 1958;

(b) the reasons therefor;

(c) whether any steps have been taken to start these factories or mills;

(d) if so, the nature thereof; and

(e) the result achieved?

The Minister of Commerce and Industry (Shri Morarji Desai): (a) to (e). The question presumably refers to Cotton Textiles. A statement giving the required information is placed on the Table of the Lok Sabha. [See Appendix III, annexure No. 59.]

Employment Exchange

767. Sardar Iqbal Singh: Will the Minister of Labour and Employment be pleased to state:

(a) whether it is a fact that registration for some posts has been stopped in the Employment Exchange; and

(b) if so, the reasons therefor?

The Minister of Labour and Employment and Planning (Shri Nanda): (a) No.

(b). Does not arise.

Trade with Tibet

768. Sardar Iqbal Singh: Will the Minister of Commerce and Industry be pleased to state what is India's present volume of trade with Tibet?

The Minister of Commerce and Industry (Shri Morarji Desai): (a) A statement giving figures of trade between India and Tibet during 1957-58 (April-October) is placed on the Table of the Lok Sabha. [See Appendix III, annexure No. 60]. Figures for later months are not yet available.

Tea Production

769. Sardar Iqbal Singh: Will the Minister of Commerce and Industry be pleased to state:

(a) the total quantity of tea produced in each of the hilly districts of Punjab from 1950 to 1957, year-wise;

(b) the acreage of land in which tea was grown in each district in each of the above years; &

(c) the number of tea plantations and tea factories which worked in each district in each of the above years; and

(d) the number of tea plantations and tea factories owned by the foreigners in each district separately at present?

The Minister of Commerce and Industry (Shri Morarji Desai): (a) to (c). It is reported that tea is grown in the Punjab State only in the Kangra District. A statement showing the quantity of tea produced, acreage under tea and number of tea plantations in Kangra during the years 1950 to 1957 is placed on the Table of the House. [See Appendix III, annexure No. 61]. As regards factories no year-wise information is available but according to the Excise authorities there are 39 establishments operated by power.

(d) Nil, according to the records maintained by the Tea Board.

C.P.W.D.

710. Shri Easwara Iyer: Will the Minister of Works, Housing and Supply be pleased to refer to the statement made in the Lok Sabha on the 14th August, 1957 regarding conversion of certain categories of workcharged staff of Central Public Works Department into regular establishment and state:

(a) whether they have since been transferred to the regular establishment; and

(b) if not, the reasons therefor?

The Minister of Works, Housing and Supply (Shri K. C. Reddy): (a) and (b). A committee of officers has been appointed to implement the decisions regarding workcharged staff of the Central Public Works Department announced by me in the House on the 14th August 1957.

Various service conditions like counting of past service, pension benefits, carrying over of past leave etc.,

are being worked out by the Committee and the actual transfer of personnel will be undertaken as soon as these points are settled. Every effort is being made to expedite the finalisation of this matter.

C.P.W.D.

711. Shri Easwara Iyer: Will the Minister of Works, Housing and Supply be pleased to refer to the statement made in the Lok Sabha on the 14th August, 1957 regarding confirmation of workcharged staff of Central Public Works Department and state the progress made in the matter?

The Minister of Works, Housing and Supply (Shri K. C. Reddy): For the implementation of my declaration in the House on the 14th August, 1957 regarding Workcharged staff of the Central Public Works Department, a special committee of officers has been set up and the committee is actively at work.

2. Before the confirmation of persons can be effected, permanent posts in each industrial category of Workcharged Establishment have to be worked out. Actual confirmation of persons can only be made after the permanent posts have been fixed.

MOTION FOR ADJOURNMENT

FAST BY SHRIMATI SUDHA JOSHI IN
GOAN JAIL

12 hrs.

Mr. Speaker: I have received notice of an adjournment motion relating to—

"The indefinite fast by Mrs. Sudha Joshi in Madgaon jail in protest of the ill-treatment of women satyagrahis by the jail authorities."

I would like to know the facts. Has the Minister any information?

Shri Braj Raj Singh (Firozabad): May I submit . . .

Mr. Speaker: I have read out the adjournment motion. I am asking the

Minister if he has got any information regarding this matter.

The Prime Minister and Minister of External Affairs and Finance (Shri Jawaharlal Nehru): We have no information except what the hon. Member Shri Goray was pleased to tell us. And something has appeared in the press.

As soon as we heard about this, we got in touch by telephone with some officers in Bombay who also said that they had no special information except the press report that they had seen but that they would immediately inquire into that matter further. And perhaps, we may be able to get some more information about it. It is, of course, not very easy to get authentic information about things that happen not only in Goa but inside a prison in Goa, as it is a double prison. But, unfortunately, as we all know, conditions in the prisons there are peculiarly bad and most distressing. So, there is nothing very surprising about such a report. We shall certainly enquire further into this matter. At the present moment, I can say nothing more.

Shri Braj Raj Singh: My submission is that with regard to this matter, the feelings in the country are running high and the people are very much agitated. So, we would naturally like that Government take very urgent steps to get some more information and do something, if possible, to free those people who are still in the Goan jails.

Shri Goray (Poona): This is a matter on which I want the massive opinion of this House as well as of Government to express itself in no uncertain terms

Mrs. Joshi did not resort to this extreme measure light-heartedly. She had made appeal after appeal to the Governor-General of Goa saying that women satyagrahis were being ill-treated and ill-treatment should be discontinued, and that her husband personally intervene. But when she did not hear anything from him, and the ill-treatment continued, she had to

take resort to a fast. She intimated her husband that from Wednesday she will have to live on water alone. That is how the fast has started

It is not a new thing in Goa that the prisoners there are ill-treated. I have tried to convey to you earlier also that so far as medical treatment is concerned, the Goan prisoners are completely neglected. It has been our effort to send them medicines or send them money so that they could buy medicines. Those four patriots who escaped from the Aguada prison very recently have also testified to the ill-treatment that is being given to the Goan prisoners. And now this fast has come

I want that we should try to bring as much pressure as possible on the Goan authorities and the Goan Government and see that the prisoners who are there in Goa, and who have been sentenced to long terms of imprisonment—Mr. Joshi has been sentenced to ten years' imprisonment and two years' imprisonment in lieu of fine, thus, in all, to twelve years—should at least be fairly treated

Shri Jawaharlal Nehru: May I say that I am almost entirely in agreement with what the hon. Member has said in regard to this matter? And we think it is our duty and it is the duty of this Parliament and the country indeed to do our best to help these poor prisoners in Goa, apart from the larger issue I mean

In regard to Mrs. Sudha Joshi, there is another question which has not been decided yet as to whether she is an Indian national or not. I believe she claims to be an Indian national. But that apart, whether she is an Indian national or not, the very least that can be said is that they are entitled to civilised treatment, which they do not get

The hon. Member said something about our sending medicines and the rest. We shall gladly send anything, but I have this difficulty that when

he himself was in prison along with some others, I sent quite a considerable amount of books, but months and years afterwards I heard that none reached them. I took a lot of trouble in collecting special books—I had been told that they were interested in special subjects—but not one reached them. I do not know where they are still

Anyhow, we shall certainly fully enquire into this matter, and I do hope that Indian public opinion will also realise fully this continuing harsh treatment in regard to people whose sole guilt, if guilt, is that they wanted peacefully to secure the freedom of Goa

Shri Goray: It is not only Mrs. Joshi, but there is one Mr. Ranade who has been sentenced to twenty-eight years. Even after he has been sentenced he has not been removed from the police lock-up, and for twenty-four hours in the day, he has to sit in a cell. Both his mother and his brother went to see him, and they pleaded that he should be taken out at least for half an hour for a morning walk outside as constitutional. But they also have failed, and this young boy who has been sentenced to twenty-eight years will have to continue like that for years to come confined to a single cell

Shri Braj Raj Singh: Could we have an assurance from the Prime Minister that fuller information whenever available will be placed before the House?

Raja Mahendra Pratap (Mathura): I believe the approach is wrong. The ideas of the Portuguese should also be changed as I tried in Pakistan

Mr. Speaker: We have heard enough. As and when further information is available with respect to such matters as these, which get publicity in the newspapers to a partial extent, I am sure the Minister will place it before the House

Shri Jawaharlal Nehru: Of course

Mr. Speaker: No special direction is necessary.

It is really unfortunate that these events are happening there. It has been again and again brought to the notice of the House. But except for bringing these various incidents to the notice of the House, nobody has suggested what further action can be taken. During the debate on the General Budget, hon. Members may give vent to their feelings, the unanimous feelings of the House.

Under these circumstances, I do not think it will be useful to give my consent.

Shri Yajnik (Ahmedabad): Can we not make an appeal to the Pope to interfere in this matter?

Mr. Speaker: We cannot invade that territory.

I do not give my consent to this adjournment motion.

Hereafter, what I would suggest is this I brought up this adjournment motion before the House because I merely wanted to get some information regarding this matter and also to show to the world that we are all interested in this matter. Otherwise, a short notice question would have been the proper means to elicit facts

Shri Raghunath Singh (Varanasi): I have already given notice of one

Dr. Ram Snbhag Singh (Sasaram): Because of this, the short notice question may be barred.

Pandit D. N. Tiwary (Kesaria): There is one suggestion. Raja Mahendra Pratap may be sent to Goa to change their minds, as he has done in Pakistan.

Shri Raghunath Singh: Yes.

PAPERS LAID ON THE TABLE
ANNUAL REPORT AND ACCOUNTS OF
HINDUSTAN HOUSING FACTORY
(PRIVATE) LIMITED, FOR 1956-
57

The Deputy Minister of Works, Housing and Supply (**Shri Anil K. Chanda**): I beg to lay on the Table under sub-section (1) of section 639 of the Companies Act, 1956, a copy of the Annual Report of the Hindustan Housing Factory (Private) Limited along with the Audited Accounts for the year 1956-57.

[Placed in Library. See No. LT552/58.]

**STATEMENT SHOWING ACTION TAKEN
BY GOVERNMENT ON ASSURANCES,
PROMISES AND UNDERTAKINGS
GIVEN**

The Minister of Parliamentary Affairs (**Shri Satya Narayan Sinha**): I beg to lay on the Table the following statements showing the action taken by Government on various assurances, promises and undertakings given by Ministers during the various sessions shown against each:—

(1) Supplementary Statement No. II.

Third Session, 1957 of Second Lok Sabha.

(2) Supplementary Statement No. VIII.

Second Session, 1957 of Second Lok Sabha.

(3) Supplementary Statement No. IX.

First Session, 1957 of Second Lok Sabha.

(4) Supplementary Statement No. VIII

Fifteenth Session, 1957 of First Lok Sabha.

[See Appendix III, annexure Nos. 62, 63, 64 and 65.]

STATEMENT RE EXPLOSIONS AT PATHANKOT

The Minister of Defence (Shri Krishna Menon). Mr Speaker, Sir, you had given directions that any change in the situation arising from the explosions in Pathankot should be reported to the House, and I had undertaken to do so

Now, first of all, in regard to casualties, the Army casualties are now 9 instead of the 8 that I gave before, that is not to say that any of the injured persons has died, but we have discovered one more body. The total civilian casualties are now 34 which means that out of the 28 civilians who were believed to be missing some are now found dead, and out of those who we thought, had disappeared five have been traced. So, on the missing list, there are six remaining

I think you will allow me to say, Mr Speaker, that it is difficult to give with regard to these dead persons anything more than estimates, because of the condition in which they were blown up

The second is that I informed the House that road and railway traffic had to be suspended. Now, road traffic was reopened on the next day that is, the 25th February, 1958. And railway traffic which is really the sphere of my colleague the Railway Minister, has been reopened yesterday, the 26th February 1958 the Army having agreed to its being reopened

With regard to reliefs, we still have not been able to locate the next-of-kin. So far as the military dead are concerned, search is continuing. As regards civilian reliefs the Punjab Government have distributed Rs 200 per family to 10 families. Enquiries about requirements of the sufferers continue.

Finally, the Court of Inquiry has been instituted. It began work yesterday morning and it has examined two witnesses. One of the witnesses is still not in a condition to give coherent evidence. Therefore, it must take some time

COMMITTEE ON ABSENCE OF MEMBERS FROM THE SITTINGS OF THE HOUSE

FIFTH REPORT

Shri Mulchand Dube (Farrukhabad) I beg to present the Fifth Report of the Committee on Absence of Members from the sittings of the House

I also lay on the Table a copy of the Statement showing names of Members who have been absent for 15 days or more continuously during the last session

ELECTION TO COMMITTEE

EMPLOYEES' STATE INSURANCE CORPORATION

The Deputy Minister of Labour (Shri Abid Ali) I beg to move

"That in pursuance of clause (1) of Section 4 of the Employees' State Insurance Act, 1948, read with rule 2A of the Employees' State Insurance (Central) Rules, 1950, the Members of Lok Sabha do proceed to elect in such manner as the Speaker may direct, one Member from among themselves to serve as a member of the Employees' State Insurance Corporation which is being re-constituted"

Mr. Speaker: The question is:

"That in pursuance of clause (1) of Section 4 of the Employees' State Insurance Act, 1948 read with rule 2A of the Employees'

State Insurance (Central) Rules, 1950, the Members of Lok Sabha do proceed to elect, in such manner as the Speaker may direct, one Member from among themselves to serve as a member of the Employees' State Insurance Corporation which is being reconstituted."

The motion was adopted.

RAILWAY BUDGET, 1958-59—
GENERAL DISCUSSION—
contd.

Mr. Speaker: The House will now resume further discussion of the Railway Budget. Out of 15 hours allotted, 4 hours and 40 minutes have already been availed of, and 10 hours and 20 minutes remain.

Shri Ganpati Ram may kindly continue his speech.

श्री गणपति राम (जौनपुर, रक्षित, अनुसूचित जातियाँ) : अध्यक्ष महोदय, कल मैं शाहगंज रेलवे जंक्शन की कठिनाइयों की तरफ रेलवे मिनिस्टर का ध्यान आकर्षित कर रहा था। मैं ने बतलाया था कि शाहगंज में जो बड़ी लाइन का आउटर प्लेटफार्म है वहां पर मुसाफिरों की सुरक्षा के लिये प्लेटफार्म की दूसरी तरफ चहार दीवारी.....

Mr. Speaker: A number of hon. Members have given their names. Every hon. Member would like to say something relating to his constituency, e.g. need for over-bridges difficulties in regard to other matters and so on. Therefore, I would appeal to hon. Members to confine their remarks to ten minutes, if possible, so that as many Members as possible may have a chance to speak.

Shri Bimal Ghose (Barrackpore): During general discussion, we shall not probably be referring to individual difficulties, and ten minutes would not be a fair allocation of time for general discussion

Mr. Speaker: If I find that an hon. Member is not confining himself to individual or local matters but is speaking on general matters, I will allow more time.

श्री गणपति राम : मुसाफिरों की सुरक्षा के लिये प्लेटफार्म के दूसरी तरफ चहार दीवारी का होना बहुत आवश्यक है। साथ ही शाहगंज में जो रेलवे क्रासिंग है उस पर भी लोगों को बहुत दिक्कत होती है। वहां एक तरफ से ईल की गाड़िया जाती हैं और दूसरी तरफ वहां पर तहसील है जिसके लिये मुसाफिर आते हैं, उनको कभी कभी एक एक घंटे तक रुका रहना पड़ता है। वहां की जनता की ओर रेलवे अधिकारियों की मांग है कि ओवर ब्रिज या अंडर ब्रिज बनाकर इस कठिनाई को दूर किया जाये।

मुझे यह याद दिलाना है कि जिस वक्त जफराबाद मुलतानपुर लाइन का उद्घाटन हो रहा था उस वक्त शास्त्री जी ने, जो कि वहां पर गये हुये थे, यह आश्वासन दिया था कि जफराबाद जंक्शन के विकास की आवश्यकता है वहां पर अभी तक केवल एक ही प्लेटफार्म ऊंचा किया गया है। दूसरे प्लेटफार्म बहुत नीचे हैं। उनको ऊंचा करने की आवश्यकता है। साथ ही वहां पर अभी तक शौड नहीं लगाया गया है। वहां शौड की बहुत जरूरत है। साथ ही यहां पर कोई मुसाफिर खाना भी नहीं है। यहां पर तीन तीन तरफ से यानी जंघई मुलतानपुर और बनारस की तरफ से रेलवे लाइनें आकर मिलती हैं। इसलिये इन चीजों की यहां सख्त आवश्यकता है। शास्त्री जी ने यहां की जनता को आश्वासन दिया था कि कृष्ण नगर और सराय हरखू के बीच कालिंजरा नामक स्थान पर एक हाव्ट स्टेशन बनाया जायगा। वहां की जनता की यह जोरदार मांग है और अभी तीन चार दिन पहले मैंने वहां के

[श्री गणपति राम]

भूतपूर्व एम० एल० ए० श्री कई सी ब्रादरियों के हस्ताक्षर से एक मैमोरेडम रेलवे मंत्री के पास भेजा है। मैं आशा करता हूँ कि इसकी जाच करके इस पर भी ध्यान दिया जायेगा।

साथ ही रेलवे विभाग के कार्यक्रम में यह चर्चा भी कि जहाँ से शाहज तक वाया खुटहन, पिलकीछा, महाराजगंज, व मछलीशहर एक रेलवे लाइन खोली जायेगी। और यह सूचना भी मिली थी कि उसका सर्वे भी किया जाने वाला है। लेकिन इस बजट में मैंने उस लाइन का कोई जिक्र नहीं देखा। मैं रेलवे मंत्री का ध्यान इस ओर आकर्षित कराना चाहता हूँ कि उस लाइन का सर्वे कराकर वहाँ की जनता की आवश्यकता को पूरा करने की ओर यान दे।

साथ ही मैं खासतौर से रेलवे विभाग में हरिजनो की नौकरियों की तरफ आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। अभी भी यह देखा जाता है कि सन् १९५० में सन् १९५८ में जो जगह खाली हुई हैं उनमें अभी तक हरिजन का काटा पूरा नहीं किया गया है। इन जगहों पर लिये हरिजनो ने अजिया दी लेकिन उनका काटा पूरा नहीं किया गया है। जहाँ तक क्लाम १ और क्लाम २ की मरविसेज का सम्बन्ध है उनमें तो हरिजनो की संख्या नगण्य है। साथ ही क्लाम ३ में भी उनका जा कोटा होना चाहिये था वह पूरा नहीं हो पाया है। कहा जाता है कि क्लाम ४ में हरिजनो की संख्या काफी है। लेकिन उनको ज्यादातर सफाई मजदूरो और मीनियल सर्विसेज में ही स्थान दिया गया है। सन् १९५२ में हरिजन सदस्यो ने बार बार माग की थी कि रेलवे में जितनी मरविसेज हैं उनमें कैंडर बाइड यह बतलाया जाये कि कितने हरिजनो को स्थान दिया गया, कितनी

जगहें हुई, और उनको भरने में हरिजनो का क्या अनुपात रहा। उस पर अभी तक रेलवे मंत्रालय की तरफ से कोई रिपोर्ट नहीं पेश की गयी। केवल एक रिपोर्ट सन् १९५२ में पेश की गयी थी लेकिन उसके बाद आज तक कोई रिपोर्ट नहीं पेश की गयी। मैं चाहता हूँ कि एक बुलेटिन या एक पैम्फलेट द्वारा यह सूचना दी जाये कि सन् १९५२ से सन् १९५८ तक कितनी जगह खाली हुई और उनमें कितने हरिजनो को रखा गया।

साथ ही मैं यह कहना चाहता हूँ कि जितने रेलवे कमीशन बन हैं उनमें भी आफिमर्स में हरिजनो की संख्या बहुत कम रखी गयी है। मैं जनता की तरफ से और हरिजनो की तरफ से यह प्रेरणा चाहता हूँ कि हरिजनो के साथ यह दूराव क्यों हो रहा है। क्या मैं रेलवे मंत्री महोदय का ध्यान इस ओर आकर्षित कर सकता हूँ कि सन् २८ सन् ४० और सन् ४२ में जब कि मुस्लिम रिप्रिजेंटेशन पर जोर दिया जा रहा था तो निमोजा बसेनी बनी थी और उसने रिपोर्ट दी थी कि मुस्लिम्स में जो एज्यूकेशनली क्वालीफाइड लोग हैं उनको लिया जाये। क्या हरिजनो का सम्बन्ध में यह बान लागू नहीं की जा सकती। यहाँ यह कहा जाता है कि हरिजन इंग्ली क्वालीफाइड नहीं हैं इसलिए उनको नहीं लिया जाता। मेरा सुझाव है कि अगर कोई हरिजन एज्यूकेशनली क्वालीफाइड है तो उसे मरविसेज में लिया जाना चाहिये।

हरिजनो की यह भी शिकायत है कि उनको प्रमोशन में रिजरवेशन नहीं दिया जाता। अभी ७ या ८ फरवरी को हिन्दुस्तान टाइम्स में एक रिपोर्ट निकली थी कि होम मिनिस्ट्री की तरफ से हर एक मिनिस्ट्री को एक सर्वुलर भेजा गया है कि प्रमोशन के बारे में भी हरिजनो को सहूलियत दी जाये।

मेकिन ऐसा होता नहीं देखा जाता। मेरी भाग है कि जितनी बेकेसीज एराइज हों और जितने नये आदमी लिये जाये उनमें हरिजनो का कोटा जरूर पूरा किया जाना चाहिये। यह भी देखा जाना है कि होम मिनिस्ट्री का जो कम्युनल रोस्टर के बारे में सरकुलर है उसका इटरप्रिटेशन ठीक नहीं किया जाता। रेलवे बोर्ड में एक जगह ४५ बेकेसीज एराइज हुई। उनमें सिलेक्शन किया गया। उनमें एक हरिजन तीसरी या चौथी पोजीशन पर था लेकिन लिस्ट में उसका नाम ४५ वा या ४६वा लिखा था। रेलवे अधिकारियों ने ४४ आदमी चुन लिये। जब शिकायत की गयी तो अधिकारियों ने यह रिपोर्ट दी कि उसका नाम ४५वे ४६वे नम्बर पर है। उसका जब नम्बर आयेगा तो उसको लिया जायेगा। मैं पूछना चाहता हू कि क्या कम्युनल रोस्टर का यही मतलब है। आपके यहाँ व अधिकारी उसका इस तरह में गलत इटरप्रिटेशन करने हैं। इस तरह में सारी सुविधाओं और जी० प्रोजे० व रहत हुयें भी हरिजनो को सरविसेज में उचित स्थान नहीं मिल पाता। अगर यही हालत रही तो उनका रिप्रिजेंटेशन कभी भी पूरा नहीं हो सकेगा।

साथ ही मैं यह भी निवेदन करना चाहता हू कि एक आफिसर आन स्पेशल ड्यूटी नियुक्त किया जाये जिसको यह काम दिया जाये कि वह देखे कि रेलवे विभाग में कितनी बेकेसीज एराइज होती हैं और उनमें से कितनी में हरिजनो को रखा जाता है और इसकी रिपोर्ट वह सदन में सामने पेश करे। मैं यह भी जानना चाहूंगा कि जो अभी तक रिप्रिजेंटेशन को पूरा करने के लिये सुझाव दिये गये हैं उनपर किस हद तक अमल हुआ है।

मैं एक बात की तरफ और आपका ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। हरिजन उम्मीदवारों को अच्छा वातावरण नहीं

मिल पाता इसलिये उनको बहुत परेशानिया होती हैं। जो एग्जामिनेशन होते हैं उनके लिये उनको कुछ प्रशिक्षण या एपरेटिसशिप का मौका दिया जाये। यदि ऐसा किया जायेगा तो सरविसेज में उनका रिक्वायर्ड कोटा पूरा किया जा सकेगा।

इस के बाद मैं इस सदन का ध्यान रेलवे विभाग में प्रचलित छुआछूत की तरफ आकर्षित करना चाहता हू। बहुत से आफिसिज में आज भी छुआछूत है और उसकी लवरे सुनने में आती है। मुझे मालूम हुआ है कि इलाहाबाद में एकाउंट्स आफिस में भी इस तरह के केसिज होते हैं। कहीं कहीं स्टेशनो पर भी इस प्रकार हरिजनो के साथ छुआछूत का व्यवहार किया जाता है। इस सम्बन्ध में मेरा सुझाव यह है कि अगर आप देश से छुआछूत को दूर करना चाहते हैं तो रेलवे विभाग के अधीन स्टेशनो पर जो पानी पिलाने की जगह है, उन में हरिजनो को रख। इस के अतिरिक्त रेलवे स्टेशनो पर जो टी-स्टान और रेस्टारा इत्यादि होते हैं, उनके लाइमेन्स भी हरिजनो का ही दिये जाये।

आज-कल रेलो के जो एक्सिडेंट्स हो रहे हैं, उनकी तरफ मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हू। प्रश्न यह है कि इन एक्सिडेंट्स का कारण क्या है। मुझे मालूम होता है कि ये एक्सिडेंट्स इस कारण ज्यादा होते हैं कि बड़े बड़े जकशन्ज और स्टेशनो पर आपरेशनल स्टाफ एक्स्पैरियेन्स नहीं होता है। मुझे यह भी मालूम हुआ है कि नई दिल्ली और पुरानी दिल्ली में आपरेशनल स्टाफ पर्याप्त संख्या में नहीं है। यह भी देखने में आता है कि जब इन लोगों का मिलेकशन होता है, तो प्रायः अन-एक्स्पैरियेन्स हंड्लिंग को रख लिया जाता है, जिन को अनुभव नहीं होता है। मेरा सुझाव यह है कि ट्रेन एग्जामिनेज, फिटिंग और पायट्समैन चार छ साल के

[श्री गणपति राम]

अनुभवों आदमी ही रखे जाये। अफसरो को यह हिदायत देनी चाहिये कि उन के सिलेक्शन में या प्रमोशन में अपप्रेडेशन नहीं होनी चाहिये। ऐसे केसिज मिलने हैं कि एक्स्पैरियेंस आदमी सुपर-एनुएट कर दिये जाते हैं।

जहां तक ट्रेन-एम्प्लिमेंट का सवाल है, कल दो माननीय सदस्यों ने उस तरफ ध्यान दिलाया था। आखिर उन का गुनाह क्या है? शीटमैन और चार्जमैन के मुकाबले में उन की सर्विसिज ज्यादा गम्भीर है, लेकिन उन को पेन्सेल कम दिया जाता है। एक्सीडेंट्स इन्क्वायरी कमेटी और पे कमीशन ने इस विषय में आश्वासन दिया था। दो साल पहले श्री अल्लेशन ने भी आश्वासन दिया था कि उन के पेन्सेल को बढ़ाया जायगा, लेकिन अभी तक यह मामला टाला जा रहा है। कहा जाता है कि यह मामला रेलवे प्रशासन के जेरेनीर है। कई साल तक इस मामले को इस प्रकार टाला जाय, तो इस को लाल फ्रीताशाही नहीं कहा जायगा, तो फिर क्या कहा जायगा? मैं रेलवे मंत्री मे अनुरोध करता हू कि वह इस मांग की तरफ पूरा ध्यान दे।

अब मैं आप का ध्यान मीनियल स्टाफ की तरफ दिलाना चाहता हू, जो कि रेलवे के चलने और उसके मुधार के लिये जिम्मेदार है। मैं निवेदन करना चाहता हू कि जो छोटे मोटे पायटमैन इत्यादि हैं, जिनकी जिम्मेदारी बहुत गम्भीर है, उनके प्रमोशन में कभी भी जल्द-बाजी न की जाय। ऐसे पदों पर केवल ऐसे अनुभवी आदमियों को प्रमोशन देना चाहिये, जो कि उस काम की पूरी जानकारी रखते हों। इस सम्बन्ध में कुछ ऐसे केसिज हो जाते हैं, जिन की तरफ आपको ध्यान देना चाहिये।

मेरे सामने हरिजनों के सम्बन्ध में कुछ प्रमोशन के केसिज आये हैं। यह कहा जाता है कि प्रमोशन का टेस्ट सीनियारिटी और मैरिट है। मैं यह बताना चाहता हू कि सीनियारिटी और मैरिट रहते हुये भी हरिजन उम्मीदवारों को प्रमोशन नहीं दिया जाता है। आपके सामने लखनऊ के डी० एम० आफिस का एक केस है। और भी ऐसे चार छ केसिज हैं, जिन के सम्बन्ध में मैंने लिखा पढी की है। मैं आपका ध्यान इस तरफ दिलाना चाहता हू कि सीनियारिटी और मैरिट रहते हुये भी हरिजन उम्मीदवारों के मुकाबले में दूसरे आदमियों को प्रमोशन दिया गया। जब उन के केसिज आप के सामने लाये जाते हैं, दो आफिसर दूसरे ही ढंग से रिपोर्ट पेश करते हैं। मैं आशा करता हू कि इस ओर भी ध्यान दिया जायगा। सर्विसिज में जो धाधनी चलती है, उस को दूर करने का प्रयत्न शीघ्र ही किया जाना चाहिये।

आज स्थिति यह है कि सर्विधान की धारा के अनुसार इतनी सहूलियत होते हुये भी हरिजन बहुत पिछड़े हुये हैं और उन को कोई सुविधायें नहीं मिल पाती हैं। मैं निवेदन करना चाहता हू कि मंत्री महोदय के अपने मन्त्रालय में और गृह मन्त्रालय की तरफ से भी यह जानने की कोशिश की जाय कि अभी तक ये कमिया क्यों वर्तमान हैं। आज हरिजन पढ़े लिखे लोगों की और साधारण हरिजनों की यह पुकार है कि सरकारी कर्मचारियों और सरकारी दफतरो में पूर्ण विश्वास कायम रखने के लिये हरिजनों को उनका उचित रिप्रेजेंटेशन और रिजर्वेशन दिया जाय। मुझे इतना ही कहना है।

Mr. Speaker: Shrimati Uma Nehru

Shri Raghunath Singh (Varanasi):
I am waiting since yesterday, Sir.

Mr. Speaker: I will give preference to a lady Member....

Shri Raghunath Singh: Surely.

Mr. Speaker: . and that too from Uttar Pradesh.

श्रीवरी उमा नेहरू (सीतापुर)
श्रीमान स्पीकर जी, रेलवे मिनिस्ट्री ने जरूर पहले से ज्यादा तरक्की की है, लेकिन उसके साथ यह भी वाक्या है कि अभी तक उतनी तरक्की नहीं हुई है, जितनी कि हमें उम्मीद थी और जो कि हमें इत्मीनान दे सके। रेलवे मिनिस्ट्री ने थर्ड क्लास कोचिंग की मरत बिल्कुल बदल दी है और कोशिश भी यही है कि वह थर्ड क्लास पैमैजज को हर तरह की सहुलियत दे, लेकिन इसके साथ ही साथ कोचिंग का नम्बर इतना कम है कि थर्ड क्लास के डिब्बों में लोग भेड़-बकरियों की तरह भरे रहते हैं और एक दूसरे पर चढ़ जाते हैं। मेरी समझ में नहीं आता कि किस तरह से इस का इलाज होगा।

हम देखते हैं कि जो मुसाफिर बाँग टिकट के हर एक ट्रेन में सफर करते हैं, उनके लिए भी बन्दोबस्त अभी तक पूरी तरह में नहीं हुआ है। मुमकिन है कि मिनिस्ट्री यह कहे कि हमने टिकटलैस ट्रेवलिंग बहुत कुछ कम कर दिया है, लेकिन फिर भी इस सिलामन में हमका जो उम्मीद थी, वह पूरी नहीं हुई है।

इसके अलावा कोचिंग में—चाहे वे फर्स्ट क्लास की हो, सेकंड क्लास की हो, या थर्ड क्लास की हो—गन्दगी पहले से बहुत ज्यादा बढ़ गई है। अगर आप लैट्रिज के गुसलखानों में घुमें, तो आपको मालूम होगा कि यहाँ पर निहायत गन्दी हालत होने के अलावा हर एक चीज टूटी फूटी होती है। मैं चाहती हूँ कि मिनिस्टर साहब इस तरफ ध्यान दें। जब मैं उन गाड़ियों को देखती हूँ, तो मुझे ऐसा लगता है कि रेलवे यार्ड से कुछ कनडेम्ड गाड़िया ला कर यहाँ लंगा दी गई हैं। कहीं बल्ज ही नहीं है और अगर बल्ज

है, तो स्विच खराब है। कहने का मतलब यह है कि हर मामले में हालत पहले से खराब है। कोई भी चीज हमें परफेक्ट नहीं दिखाई देती है। जब एम० पी० किसी गाड़ी में सवार होते हैं, तो स्टेशन वाले फौरन ही मिस्त्रियों को लेकर आते हैं और वे लोग टोक-पीट करना शुरू कर देते हैं। इस तरह भी अगर कोई नतीजा निकले, तो अच्छा है, लेकिन कोई नतीजा नहीं निकलता है। वे आते हैं, देखते हैं और कहते हैं कि साहब, यह हम बना नहीं सकते हैं।

इन बातों के अलावा जो नई बीमारी सबसे ज्यादा फैल रही है, वह यह है कि अब इस बात का कोई भरोसा नहीं है कि हम अपने घर—या जहाँ हमें जाना है, वहाँ—पहुँच भी सकेगे या नहीं और अगर पहुँचें भी, तो खर्चियत में पहुँच सकेंगे या नहीं। एक्सीडेंट्स रोज—मर्रा की बात हो गए हैं। एक्सीडेंट्स के अलावा रेलवे में चोरिया और मर्डर भी बीमारी सी हो गई है। इस तरफ जरा हमारी सरकार गौर करे।

मीटरगेज की मैं क्या हालत बताऊ। मीनापुर, जहाँ से मैं आई हूँ, मीटरगेज पर है। वहाँ की हालत यह है कि ट्रेन कभी बक्ल पर पहुँचती ही नहीं है और अगर कोई स्टेशन बीच में है और वहाँ ट्रेन रुकती है, तो भिलमगे आमानी से ट्रेन पर चढ़ जाते हैं और उनके साथ ही भजन और सुर्मा बेचने वाले भी बराबर दिखाई देते हैं। स्टेशन पर कोई ऐसा शक्म नहीं होता, जो उनको रोक सके। मैं उम्मीद करती हूँ कि इस तरफ ध्यान दिया जायगा। मैं समझती हूँ कि रेलवे मिनिस्ट्री के लोग और रेलवे बोर्ड के अफसरान का यह फर्ज है कि वे मिनिस्टर की हैसियत से नहीं, या बोर्ड के मेम्बर की हैसियत से नहीं, बल्कि एक मामूली इन्सान की हैसियत से बराबर रेलवे पर सफर करें, ताकि वे खुद इस बीमारी को देखें और उसका इलाज करें।

[श्रीमती उमा नेहरू]

मैं कल से बराबर यहाँ बिए जा रही हूँ। श्री एन्थोनी ने जो बातें बताईं, मैं समझती हूँ कि जो कुछ मैंने सुना है और जो रिपोर्ट्स मैंने देखी हैं और इस बारे में जो मेरा तजुर्बा है, उसकी बिना पर मैं कह सकती हूँ कि उन्होंने बहुत कुछ बातें सही कही हैं।

मकानों के बारे में मैं मिनिस्टर साहब से यह कहना चाहती हूँ कि जब हम रेलवे एम्पलाईज के लिए मकानों के इन्तजाम को देखते हैं, तो हमें महा-तकलीफ होती है। उनके लिए मकानों की बहुत कमी है। मैं चाहती हूँ कि इस पर मिनिस्टर साहब ज्यादा गौर करें। क्यों गौर करें, इसकी वजह यह है कि हम इन्सान को कितनी ही नेमते दे, कितना ही आगम पहुँचायें, उनको पखा दे, सब कुछ दे, लेकिन जब तक उसके पास जिव्दगी की जरूरतें, मकान, कपडा; और रोटी, नदी है, तो वे सब बेकार हो जाते हैं। मैं मिनिस्टर साहब से यह कहना चाहती हूँ कि हमारा भी बहुत ज़ी चाहता है कि पश्चिमी मुल्कों की तरह हम भी तेज़ी से आगे जाय, लेकिन हालत यह है कि अभी भी हमें खाना पूरी तरह से नहीं मिलता है, कपडा हमारे पास नहीं है, मकान का तो कहना ही क्या। अगर आप पहल नैसेसिटीज आफ लाइफ सुईया करने की कोशिश करें, तो आपका मुश्किल बहुत कुछ कम हो जायेगी।

आज हालत यह है कि वैगन्ज की बहुत कमी है। मोटरगेज की हालत की तरफ बहुत ज़ोर से ध्यान देना चाहिए।

मैं आपका बतलाना चाहती हूँ कि सीतापुर जो कि एक गेहूँ की मंडी है, मृगफली की मंडी है, गुड की मंडी है, वहाँ पर माल बराबर बनता जाता है लेकिन उस माल के बाहर जाने का कोई आउटलेट नहीं है। वहाँ पर बैग्स की कमी है, गाड़ियों की

कमी है, हर चीज़ की कमी है। इन सब बातों को मैं इसलिए कह रही हूँ कि जो हमारा पाच साला प्लान है वह बहुत हद तक ट्रांसपोर्ट पर निर्भर करता है, इसके बगैर वह सफल नहीं हो सकता है। जब लाल बहादुर जी रेलवे के मिनिस्टर थे, उस वक़्त वह कहा गए थे और उन्होंने यह सब हालत अपनी आँखों से देखी थी। इसके साथ ही साथ मैं यह भी कहना चाहती हूँ कि लहरपुर में आज दिन तक भी स्टेशन नहीं बना है, वह बिल्कुल सफाबट मंदान है। वहाँ पर कई चीज़ें पैदा होती हैं और वह एक तिजारती केन्द्र भी है। इतना होने पर भी वहाँ कोई स्टेशन नहीं बनाया गया है। हम लोगों को हर मान अपनी बात को यहाँ पर दोहराना पड़ता है। मैं इसको ज्यादा पसन्द करती कि हमारा मंत्री महोदय खुद ही अपनी जिम्मेदारी को महसूस करते और इन सब चीज़ों का दखन के बाद इनको दूर करने की कोशिश करते ताकि मॅम्बर पार्लियामेंट को इन बातों पर न बोलना पड़ता।

हम लोगों को ट्रांसपोर्ट पर ज्यादा खर्च करना है और इस्तेमाल करना है कि हमका एम्पिकलचरल प्रोड्यूस का तथा इंडस्ट्रियल प्रोड्यूस को ल जान व लिए ट्रांसपोर्ट की आवश्यकता है। आरका व माइड स्टेशन का, दूसरे स्टेशनों का, गेलव लाइनों का, इजिम का, लोकामाटिव का, मोटर गेज का, ब्राड गेज का, ध्यान रखना हागा और जो जो मुश्किलत यहाँ पथ आती है उनको दूर करना होगा।

मैंने देखा है कि बड़े स्टेशनों पर आपन लाउड स्पीकर्स लगा रख हैं जहाँ में रानदिन और हर वक़्त इस तरह की एनाउंसमेंट्स होती रहती हैं कि फला समय पर फला गाड़ी आने वाली है, फला समय पर फला गाड़ी छूटने वाली है। लेकिन हमने देखा है कि प्लेटफार्म्स पर बहुत ज्यादा गदगी पड़ी रहती है। मैं चाहती हूँ कि मंत्री महोदय इस बात पर विचार करें कि उन लाउड स्पीकर्स का टाईमिन्स

बताने के बजाया सोशल सर्विसिस करने के लिए भी उपयोग किया जाए। उनके द्वारा लोगों को यह बताया जाना चाहिए कि किस तरह से प्लेटफार्मस पर सफाई रखी जानी चाहिए, जो खाने पीने की चीजें स्टेशनों पर बिकती हैं, उनको मक्खियों से कैसे बचाना चाहिए। उनको यह भी बतलाना चाहिए कि मक्खियों को खत्म करने का क्या इलाज होता है। इस तरह से अगर उन लाउड स्पीकर्स का सोशल सर्विसिस के वास्ते भी उपयोग किया जाए तो भारत की सूरत और भारत का नक्शा ही बदल जाएगा।

मुझे अधिक न कहते हुए इतना ही कहना है कि जिस तरह से और भाइयों ने जिक्र किया है, मैं भी चाहती हूँ कि रेलवे सर्विसिस जो है स्टेशन मास्टर्स से लेकर नीचे पोर्टर तक, उनमें कोई ज्यादा भेद-भाव नहीं होना चाहिए। क्लासिफिकेशन तो मुझे जरा भी पसन्द नहीं है। इस सम्बन्ध में आपको कुछ न कुछ परिवर्तन करना होगा। रेल कर्म-चारियों के लिए मकानों का इतिजाम, जैसा कि एन्थनी साहब ने कहा, आपको करना चाहिए जिसका इतिजाम आपने अभी तक कोई ज्यादा नहीं किया है। रेल कर्मचारियों के जो बच्चे हैं उनकी शिक्षा की ओर भी आपको ध्यान से और अधिक ध्यान देना चाहिए। उनके लिए तथा उनके खानदान वालों के लिए पूरे तौर से आपको मैडिकल फैसिलिटीस सुलभ करनी चाहिए। यदि आप देश को खुशहाल बनाना चाहते हैं और देश को जिन्दा रखना चाहते हैं तथा पंच वर्षीय योजना को सफल बनाना चाहते हैं तो देश के गरीब मजदूरों को आपको जिन्दा रखना होगा।

सेठ गोविंद दास (जबलपुर) : अध्यक्ष महोदय, कल और आज जो भाषण लोक सभा में हुए हैं और जो भाषण राज्य सभा में हुए हैं उनमें अनेक वक्ताओं से तो श्री जगजीवन राम जी को बधाई दी है और अनेक ने उनकी भर्त्सना की है।

Mr. Speaker: I will call Shri Vajpayee next.

सेठ गोविंद दास : मैं तो . . .

Mr. Speaker: Order, order. I find that so far no person has spoken from any of these States: Kerala, Andhra..

Shri B. S. Murthy (Kakinada—Reserved—Sch. Castes): I am ready, Sir.

Mr. Speaker:.....Assam, Rajasthan and Mysore. I shall call them one after another.

Shri P. B. Patel (Mehsana): Maharashtra, Bombay and Gujarat may have different views to be placed.

Mr. Speaker: Let the Major States come and then we will go into the sub-division.

Shri S. V. Ramaswami (Salem): Madras also has been overlooked.

Mr. Speaker: Madras has already spoken.

सेठ गोविंद दास : अध्यक्ष महोदय, मैं कह रहा था कि अनेक वक्ताओं ने जगजीवन राम जी को बधाई दी है और अनेक ने उनकी भर्त्सना की है। लेकिन मैं उनके प्रति अपनी सहानुभूति प्रदर्शित करता हूँ। मैं सहानुभूति इसलिए प्रदर्शित करता हूँ कि एक बड़े कठिन समय में उनको अपना काम करना पड़ रहा है। मैं समझता हूँ कि आज जैसी परिस्थिति है उस परिस्थिति में न वे बधाई के पात्र हो सकते हैं और न ही भर्त्सना के पात्र हो सकते हैं, वे केवल सहानुभूति के पात्र हो सकते हैं।

यहां यह कहा गया है कि हमारी रेल की व्यवस्था से बहुत भ्रवनति हुई है। मुझे खेद है कि मैं इस मत का समर्थन नहीं कर सकता हूँ। ऐसी बातों में हमें कुछ लम्बे दौरान की दृष्टि से देखना पड़ता है। छः महीने पहले या साल भर पहले क्या स्थिति थी और आज क्या स्थिति है इतने पर ही विचार करके यदि हम सन्न कर ले और इतने पर ही विचार करने की यदि हम आदत डाल लें तो सच्चा चित्र हमारे सामने नहीं आ सकता है। मैं सन् १९४७ में जब हम स्वतंत्र हुए उस समय

[सेठ गोविन्द दास]

की रेलों की तसवीर आपके सामने रखता हूँ और आज की तसवीर आपके सम्मुख रखता हूँ और मेरा यह मत है कि उस समय और आज का यदि हम मिलान करें तो इसी निर्णय पर पहुँचेंगे कि हमारी रेलें भी देश के अन्य विभागों के सदृश्य बराबर उन्नति करती जा रही है फिर यह उन्नति जितनी हम चाहते हो उतनी चाहे न हुई हो।

जहाँ तक दुर्घटनाओं का सम्बन्ध है इसमें सन्देह नहीं है कि इसपर दुर्घटनायें बहुत अधिक हुई हैं परन्तु इस सम्बन्ध में यदि हम थोड़ी गहराई से देखें तो हमको ज्ञात होगा कि अधिकांश दुर्घटनायें शायद ऐसी थी जिन पर मनुष्य का कोई बल नहीं हो सकता था, वे दैवी कारणों से हुईं।

हमारी शक्ति के परे था उनको रोक सकना परन्तु इसका यह अर्थ नहीं है कि हम दुर्घटनाओं के निवारण का प्रयत्न न करें। हमें इस तरफ सब से अधिक ध्यान देना है क्योंकि इन वर्षों में यह हमारा सबसे अधिक खेदजनक विषय रहा है।

कल यहाँ पर खर्च बढ़ने की कुछ शिकायत हुई। मेरा इस सम्बन्ध में यह मत है कि जिस समय हम खर्च बढ़ने की ओर देखें उस समय हमारी आमदनी कितनी बढ़ी है इस तरफ भी हमें ध्यान देना चाहिये। साथ ही हमें एक बात की तरफ और ध्यान देना है कि महंगाई नितान्त अग्रिम हातों जहाँ है वहाँ प्रति महंगा बढ़ती जा रही है तो खर्च बढ़ना यह एक स्वाभाविक बात है।

कामगारों के सम्बन्ध में यहाँ पर बहुत कुछ कहा गया। जब साम्यवादी प्रजातन्त्र डेमोक्रेसी के सिद्धांत पर काम करने के लिये कुछ कहते हैं तो मुझे थोड़ा आश्चर्य होता है। जहाँ तक हमारे साम्यवादियों का सम्बन्ध है वहाँ तक मैं समझता हूँ कि यदि वे अपने साम्यवादी देशों की ओर देखें,

चीन की ओर देखें, रूस की ओर देखें और देखें कि वहाँ पर प्रजातन्त्र के कितने सिद्धांत काम में लाये जाते हैं तो शायद उनकी अपनी राय बदलनी पड़ेगी।

कल यहाँ पर हमारे जबलपुर से आने वाले श्री एन्थनी का बड़े जोर जोर का भाषण हुआ और उन्होंने अपने भाषण में एक बात यह कह डाली कि जहाँ तक कामगारों के सम्बन्ध की नीति का सम्बन्ध है वे सरकार का अनकालिफाइट कर्मनैशन करते हैं। लेकिन मैं सरकार का जहाँ तक अमजीवियों का सम्बन्ध है वहाँ तक सरकार की नीति का अनकालिफाइट सपोर्ट हूँ और मैं कहना चाहता हूँ कि भिन्न भिन्न देशों के इतिहास को श्री एन्थनी और जो दूसरे लोग हमारी सरकार की अमजीबी नीति की निन्दा करते हैं, वे देखने की कृपा करें और वे देखें कि स्वराज्य प्राप्त करने के बाद से अब तक जहाँ तक अमजीवियों का सम्बन्ध है चाहे वे रेलवे विभाग के हो और चाहे वे अरब किसी विभाग के हो क्या किसी सरकार ने और किसी देश ने उतना काम किया है जितना हमारी सरकार ने किया है? मैं यह मानता हूँ कि उनको हमें और भी सहूलियतें देनी हैं परन्तु अमजीवियों की ओर रेलवे के अमजीवियों की नीति के सम्बन्ध में सरकार का अनकालिफाइट कर्मनैशन करना यह एक बड़े आश्चर्य की बात है। हमारे श्री एन्थनी ने यह भी कल कहा कि नेशनल फेडरेशन जो हमारी रेलवे की है उसमें ४५ अश्व कामगार नहीं हैं। मैं उनसे पूछना चाहता हूँ कि अगर नेशनल फेडरेशन में कामगारों की कमी है तो रेलवे में और कौनसी अमजीवियों की संस्था है जिसमें नेशनल फेडरेशन से अधिक कामगार मौजूद हैं? सरकार जो यह कहती है कि कामगारों को एक ही सब के अन्तर्गत लायेंगे तो वह कामगारों के हित की नीति है और इस सम्बन्ध में जो श्री एन्थनी ने कहा कि नेशनल फेडरेशन सरकार का

विरोध करने का साहस नहीं कर सकती तो मैं उनसे जानना चाहता हूँ कि आप हर बात में सरकार का विरोध क्यों करना चाहते हैं ? आपको क्या सभी सतोष होगा जब यहाँ पर हड़ताल पर हड़ताल हो और हमारे विकास के काम रुक जायें ? मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि सरकार का श्रमजीवियों के सम्बन्ध में अनकालिफाईड कर्ममनशन करना यह श्रमजीवियों के प्रति शत्रुता है यह सरकार के प्रति शत्रुता नहीं है बल्कि श्रमजीवियों के प्रति शत्रुता है और लम्बे दौरान में वह हमारा जो विकास कार्य हो रहा है उसमें सब से बड़ी बाधा डालना है । मैं उन सब से सहमत हूँ जिन्होंने यहाँ पर कुछ बातें रखी हैं । मैं मानता हूँ कि जहाँ तक रेलवे की व्यवस्था का सम्बन्ध है उसमें अभी काफी अधिक चुस्ती आनी चाहिये । काम करने वालों का जहाँ तक सम्बन्ध है हम यह भी देखते हैं और यह ठीक कहा गया कि यहाँ पर लोग बहुत काम नहीं करते और भारामतलब हो गये हैं । उनको अधिक श्रम करना चाहिये । यदि हमको पञ्चवर्षीय योजना सफल बनानी है तो इस यातायात के कार्य में हमारा जो योजना प्रायोग है उसको अधिक ध्यान देना ही पड़ेगा । अगर अधिक धन हमको नहीं मिले या हमारे रेलवे मंत्री महोदय को नहीं मिले तो वे अधिक काम कैसे कर सकते हैं । इसलिये योजना प्रायोग जो धन रेलवे को देने वाला है उस पर वह पुनर्विचार करे और प्रतिरिक्त रकम दे । हमारी रेलवेज के लिये अधिक धन की आवश्यकता होगी क्योंकि बिना उसके यातायात के साधनों की उन्नति नहीं हो सकेगी और बिना यातायात के साधनों की उन्नति के हमारी पञ्चवर्षीय योजना सफल नहीं हो सकेगी ।

जहाँ तक नीमरी श्रेणी यात्रियों का सम्बन्ध है मैं इस विषय में मन् १९०३ से ही लगातार कुछ न कुछ कहता आ रहा हूँ और फिर भी मेरा यह कहना है कि उस सम्बन्ध में हमें अधिक करना चाहिये लेकिन

उसी के साथ साथ मैं यह भी मानता हूँ कि उसके सम्बन्ध में कुछ न किया गया हो, ऐसा नहीं है ।

मन् १९४७ में हमारी रेलवेज की जो व्यवस्था थी उस पर मैंने एक नाटक लिखा था और उस चार दृश्य थे । एक का नाम था बेकरारी, दूसरे का नाम था इन्तजारी, तीसरे का नाम था फौजदारी और चौथे का नाम था जमींदारी । हमारे गरीब लोग बेचारे बेकरार हो कर स्टेशन पर पहुँचते हैं वहाँ ट्रेन लेट हो जाती है, इंतजारी करनी पड़ती है और फिर फौजदारी होती है और फौजदारी जहाँ होती है वहाँ फिर जमींदारी हो जाती है । मन् १९४७ में अब प्राज की स्थिति में काफी अन्तर हुआ है लेकिन उसमें और अधिक अन्तर लाने की आवश्यकता है ।

अब मैं बहुत संक्षेप में कुछ बातें अपने प्रान्त सम्बन्ध में कहूँगा । हमारा नया प्रदेश बहुत बड़ा प्रदेश बन गया है और राज्य पुनर्गठन आयोग ने जब इस प्रदेश का निर्माण की सिफारिश की उस समय उन्होंने कहा था कि इस प्रदेश की उन्नति तब तक न भव नहीं है जब तक कि इस प्रदेश यातायात के साधनों की तरक्की न हो । यातायात के साधनों के सम्बन्ध में भी राज्य पुनर्गठन आयोग की रिपोर्ट में अस्पष्ट सिफारिशें हैं । मैं उनको यहाँ पर दुहरा कर आपका समय नहीं लेना चाहता लेकिन मैं इतना अवश्य कहना चाहता हूँ कि राज्य पुनर्गठन आयोग की सिफारिशों पर जहाँ तक हमारे प्रदेश का सम्बन्ध है, वह पिछड़ा प्रदेश है, बहुत बड़ा प्रदेश है, उन सिफारिशों की तरफ ध्यान दिया जाना चाहिये और उन सिफारिशों को कार्य रूप में करना चाहिये ।

गुना और उज्जैन ५ बीच की जो रेलवे लाइन की बात थी मैं रेलवे मंत्री महोदय को याद दिलाना चाहता हूँ कि उस लाइन, निर्माण की स्वीकृति उन्होंने स्वयं

[सेठ गोविन्द दास]

इसी लोक सभा में बी बी लेकिन पचवर्षीय योजना में वह शामिल नहीं की गई और जब एक चीख स्वीकृत हो चुकी है तब उसे शामिल न करने का क्या अर्थ है।

इसी के साथ हमारे प्रदेश में कुछ तेज ट्रेनों की आवश्यकता है। मेरा एक प्रस्ताव है कि कलकत्ते से ग्रहमदाबाद तक एक मेल ट्रेन चलनी चाहिये जो कि कटनी, बीना, भूपाल, उज्जैन और रतलाम हो कर जाये। आप देखेंगे कि कलकत्ते से ग्रहमदाबाद तक जाने की दूरी इस ट्रेन से कम हो जायेगी। इसके अतिरिक्त कुछ जगहों पर बहुत छोटी लाइनें हैं जैसे ग्वालियर से भिड़, शिवपुर से शिवपुरी और उज्जैन से भागरा, यह छोटी लाइनें हैं और इन छोटी लाइनों के कारण यह लाइनें नुकसान में चल रही हैं। इस सम्बन्ध में भी मैं यह कहना चाहूंगा कि उस तरफ ध्यान दिया जाय। कुछ जगहों ऐसी हैं कि जहां पर पुल नहीं बने हैं। जबलपुर में ऐसे दो पुल हैं। और भी कुछ जगहों हैं। उनके कारण कभी कभी घंटों तक यातायात रुका पड़ा रहता है। इसमें कोई बड़े खर्च की बात नहीं है। मैं समझता हूँ कि जबलपुर के यह दो पुल और दूसरे स्थानों के भी जो इस प्रकार के पुल हैं जा थोड़े खर्च से बनाये जा सकते हैं और जिनके कि कारण यातायात रुका पड़ा रहता हो और लोगों को कठिनाई होती हो उन्हीं पुलों का निर्माण होना चाहिये।

एक बात में मैं श्री अशोक मेहता से सहमत हूँ और वह यह है कि व्यवस्था पद्धति में बहुत जल्दी जल्दी परिवर्तन होता है। जब व्यवस्था पद्धति में बहुत जल्दी जल्दी परिवर्तन होता है और एक ढग की व्यवस्था बहुत दिन तक नहीं चलने पाती तो व्यवस्था में डीलापन आ जाता है और डीलेपन के अतिरिक्त उस व्यवस्था में कुछ व्यतिक्रम भी हो जाता है। इसलिये मेरा निवेदन है कि

जहां तक व्यवस्था पद्धति का सम्बन्ध है, जैसा कि श्री अशोक मेहता जी ने कहा था, उस में जल्दी जल्दी परिवर्तन नहीं होना चाहिये।

अन्त में मैं फिर वही बात कहूंगा जो मैंने आरम्भ में कही थी कि इस कठिन परिस्थिति में हमारे रेलवे मंत्री श्री जगजीवन राम जी जिस ढग से काम कर रहे हैं, उसके लिये मैं उनके प्रति सहानुभूति प्रदर्शित करता हूँ।

Mr Speaker: Shri Vajpayee

An hon. Member: There are so many Hindi speeches

Mr. Speaker: There are two rails on which the train moves One rail is Hindi and one rail is English

श्री बाजपेयी (बलरामपुर) अध्यक्ष महोदय, इस से पहले कि मैं रेलवे बजट के सम्बन्ध में कुछ विचार प्रकट करूँ, मैं अपने माननीय मित्र सेठ गोविन्द दास जी के इस कथन से अपनी असहमति प्रकट करता हूँ कि जो भी दुर्घटनाएँ हुई हैं उन के लिये हमारे रेलवे मंत्री सहानुभूति के पात्र हैं।

सेठ गोविन्द दास मैं ने इस के लिये नहीं कहा।

श्री बाजपेयी सहानुभूति रेलवे मंत्री महोदय के साथ नहीं, उन हजारों व्यक्तियों के साथ होनी चाहिये, जिन्होंने रेलवे प्रशासन की अक्षमता, अयोग्यता और शिथिलता के कारण अपने जीवन से हाथ धोये हैं।

सेठ गोविन्द दास अध्यक्ष महोदय, एक व्यक्तिगत स्पष्टवाद। मैं ने यह नहीं कहा कि जो दुर्घटनाएँ हुई हैं उन के सम्बन्ध में मैं उन के प्रति सहानुभूति प्रकट करता हूँ। मैं ने यह कहा था कि जिस प्रकार से ऐसी कठिन परिस्थिति में वे सारा कार्य चला रहे हैं, उस के प्रति मेरी सहानुभूति है।

अध्यक्ष महोदय : वे इसको जानते हैं ।

एक माननीय सचिव जैसे ऐसीटिन्ट्स हो रहे हैं ।

श्री बाजपेयी सहानुभूति तो है, मगर यह सहानुभूति उन मरने वालों के साथ है ।

सठ बोबिन्द बास मेरी भी है ।

श्री बाजपेयी रेलवे मंत्री के साथ नहीं सहानुभूति एक दुर्बल व्यक्ति के साथ की जाती है । रेलवे मंत्री समर्थ हैं, वे यदि चाहें तो रेलवे प्रशासन में ऐसे परिवर्तन कर सकते हैं जिन से इन दुर्घटनाओं की संख्या बहुत कम की जा सके। मैं इस तर्क को स्वीकार नहीं करता कि कुछ दुर्घटनायें दैवी कारणों के फलस्वरूप हुई हैं । जो भी कारण है और जांच के द्वारा हमारे सामने आये हैं, वे इस बात को प्रकट करते हैं कि अगर पहले से सावधानी बरती जाती दूरदर्शिता से काम लिया जाता, रेलवे के प्रत्येक कर्मचारी में अपने कर्तव्य के प्रति निष्ठा का भाव जागृत किया जाता तो बहुत सी दुर्घटनायें टल सकती थी । गत वर्ष की तुलना में इस वर्ष रेलों की दुर्घटनाओं में जो व्यक्ति मर हैं उन की संख्या ५,०४५ है जब कि पिछले वर्ष ४,३२२ थी, घायल होने वाले इस वर्ष ३२३४१ हैं जब कि गत वर्ष २८,७७० थे । इन मरने और घायल होने वालों में रेलवे के वे कर्मचारी शामिल नहीं हैं जो वर्कशॉप में काम करते हुए अपने जीवन से हाथ धो बैठे हैं या जिन्हें घायल होना पड़ा है । और इन दुर्घटनाओं के कारण रेलवे के यात्रियों में एक असुरक्षा का भाव पैदा हो गया है । वे रेलों में चढ़ते हैं तो सारे जग को और अपने जीवन को राम के भरोसे छोड़ देते हैं । उन्हें आशा नहीं है कि वापस आयेगे तो जग मिलेगा या उन का जीवन सुरक्षित रहेगा । बाद में केवल राम रह जाता है । हमारे रेलवे मंत्री महोदय के नाम का जो अन्तिम पद है सचमुच वही सार्थक है । जग और जीवन दोनों यात्रियों के हाथ से चले जाते हैं । साथ ही इन दुर्घटनाओं को रोकने के सम्बन्ध में अभी तक जो भी पग

उठाये गये हैं वे पर्याप्त नहीं हैं, प्रभावी नहीं हैं । इन दुर्घटनाओं का आश्रय ले कर मैं रेलवे मंत्री महोदय से त्याग पत्र की मांग नहीं करूंगा, यद्यपि स्वस्थ वैधानिक परम्परा का निर्माण करने के नाम पर इस तरह का त्याग पत्र एक दुर्घटना के लिये देने की परम्परा इस सदन में स्थापित की जा चुकी है । लेकिन त्याग पत्र में दुर्घटनायें नहीं रकती । यह बात सत्य है । इसलिये ऐसे कदम उठाये जाने चाहियें जो दुर्घटनाओं को रोकने में समर्थ हो सकें । इस सम्बन्ध में जेनरल मैनेजरो की मीटिंग में जो भी निर्णय किये गये उन के सम्बन्ध में माननीय मंत्री महोदय ने राज्य सभा में प्रकाश डाला है । मुझे इस सम्बन्ध में केवल इतना ही निवेदन करना है कि जो अपरेशनल एफिशिएसी हैं और जिन लोगों से हम काम लेना हैं उन में उच्च स्तर तक यह विश्वास पैदा किया जाना चाहिये कि उन के ऊपर एक बड़ी जिम्मेदारी है । मैं समझता हूँ कि रेलवे प्रशासन प्रत्येक क्षेत्र में और प्रत्येक स्तर पर काम करने वाले एक एक कर्मचारी के हृदय में अभी तक यह भाव पैदा नहीं कर सका है । गत दस वर्षों में स्वतंत्रता के बावजूद भी यह उस की सब में बड़ी असफलता है । जो भी सड़क खड़े होते हैं, जो भी कठिनाइयाँ आती हैं, उन के मूल में जा कर यदि हम विचार करें तो इसी निष्कर्ष पर पहुँचेंगे कि कर्मचारियों में, जिन में अधिकारी भी शामिल हैं और जिन का दोष अधिक है वे अभी तक अपने कर्तव्यों के प्रति जिस मात्रा में जागरूक होना चाहिये, सतर्क होना चाहिये, उतना नहीं हो सके हैं । रेलवे मंत्री महोदय को देश की जनता को आश्वस्त करना है कि रेलों की यात्रा में उस के जीवन का और धन का संरक्षण किया जायेगा । पिछले वर्ष जो दुर्घटनायें हुई हैं उन से यह विश्वास हिल गया है, उसे फिर से कायम किया जाना चाहिये ।

कल भी और आज भी रेलवे मंत्रालय द्वारा जो अम नीति अपनाई जा रही उस के सम्बन्ध में, पक्ष में और विपक्ष में भी, दोनों तरह की बातें कही गई हैं । हमारे कम्प्यू-

[श्री बाजपेयी]

निस्ट मित्र अगर श्रम के पक्ष की कोई बात कहते हैं तो उसे यह कह कर नहीं टाला जा सकता कि जिन देशों में कम्युनिस्ट पार्टी का राज्य है उन में श्रम की क्या हालत है। यदि उन में हालत ठीक नहीं है तो यहाँ हालत ठीक न होने के लिये वह कोई तर्क नहीं हो सकता। मुझे यह कहने में बिल्कुल सकोच नहीं है कि श्रम के सम्बन्ध में, श्रम संगठनों को मान्यता देने के सम्बन्ध में रेलवे मंत्रालय और रेलवे बोर्ड की जो नीति है वह प्रतिक्रियावादी नीति है, प्रतिगामी नीति है। उस से दलबन्दी को भावना पकती है और वह नीति रेलवे कर्मचारियों में स्वस्थ ट्रेड यूनियनिज्म का विकास नहीं कर सकती। मैं नार्थ ईस्टर्न रेलवे में ही देखता हूँ कि उत्तर रेलवे मजदूर यूनियन को मान्यता दी गई है जब कि वह मजदूरों का विश्वास खो चुकी है। यदि वहाँ चुनाव कराये जायें तो मजदूर बहुमत में उस यूनियन का साथ नहीं देंगे। अगर जनरल मैनेजमेंट और रेलवे के अधिकारी अपने बल पर उस यूनियन को टिकाये हुए हैं। यही कारण है कि मजदूरों में, कर्मचारियों में निराशा की भावना पैदा होती है और जो व्यक्ति निराश है, अमनुष्ट है, उन में अच्छे काम की आशा नहीं की जा सकती। हाल में ही उत्तर रेलवे मजदूर यूनियन का एक बड़ा भाग नार्थ रेलवे में यूनियन में शामिल हो गया है। अन्य क्षेत्रों में दो दो यूनियन को मान्यता दी गई है। अगर नार्थ ईस्टर्न रेलवे पर केवल सत्तारूढ़ दल द्वारा स्वीकृत यूनियन को ही मरकरी बल के समर्थन पर खड़ा किया जा रहा है। मैं भ्रष्टा करता हूँ कि इस नीति में परिवर्तन किया जायेगा। मजदूर संगठन यदि सही दिशा में चलते हैं, राष्ट्र के हित को ध्यान में रख कर आगे बढ़ते हैं, तो रेलवे प्रशासन के लिए नें सहायक होंगे। वे उसके मार्ग में बाधक नहीं होंगे। रेलवे संगठनों को प्रशासन का विरोधी समझना यह धारणा भ्रामक है। दोनों सहयोग से काम करे इस बात की

आवश्यकता है। लेकिन सहयोग न्याय के आधार पर हो सकता है, दलगत स्वार्थों की तुष्टि के आधार पर नहीं। इस सम्बन्ध में मंत्रालय को अपनी श्रम नीति पर पुनर्विचार करना चाहिए।

13 hrs.

माननीय रेलवे मंत्री महोदय ने अपने भाषण में सभी रेलवे कर्मचारियों के लिए पेशन योजना का उल्लेख किया है। उस योजना के अनुसार जो भी कर्मचारी १५ नवम्बर सन् १९५७ के बाद नौकरी में आयेंगे उनके लिए वह योजना अनिवार्य होगी और १५ नवम्बर सन् १९५७ के पहले के जो कर्मचारी हैं उनके लिए इस योजना में शामिल होना ऐच्छिक होगा। लेकिन जिनके लिए यह योजना विकल्प के रूप में रखी गयी है उन पर भी यह बन्धन लागू किया गया है कि वे ३१ मार्च सन् १९५८ तक अपनी राय प्रकट करें और यह बतायें कि पेशन योजना में शामिल होना चाहते हैं या प्रावाइड फंड के अनुसार आगे बढ़ना चाहते हैं। मेरा निवेदन है कि यह अवधि बहुत कम है। इस अवधि को आगे बढ़ाया जाना चाहिए। ३१ मार्च सन् १९५८ तक हर एक कर्मचारी फैसला नहीं कर सकता। जो भी योजना रखी गयी है वह व्यवस्था में आमूल परिवर्तन करती है। उसके दूरगामी परिणाम होंगे। हर एक कर्मचारी को भविष्य उसमें सम्बन्धित है। उनको पूरा मौका दिया जाना चाहिए ताकि वे समस्या के हर एक पहलू पर विचार कर सकें। इसलिए मेरा निवेदन है कि इस ३१ मार्च सन् १९५८ तक की अवधि को ६ महीने के लिए आगे बढ़ाया जाये और पेशन योजना के जो नियम हैं वे सभी कर्मचारियों को उनकी भाषा में छाप कर दिये जायें। रेलवे मंत्री महोदय ने रेलवे में किस तरह से हिन्दी का प्रयोग बढ़ता जा रहा है इसकी ओर संकेत किया है। मैं उनका ध्यान

बीचना चाहता हूँ कि पेंशन योजना के सम्बन्ध में जो नियमावली है वह सभी कर्मचारियों को उनकी अपनी भाषा में समी तक नहीं पहुँचा गयी है। छोटे छोटे कर्मचारी भरोषी में लिखे हुए नियमों से यह निर्णय नहीं कर सकते कि उन्हें किस योजना के साथ अपने को जोड़ना चाहिए।

एक बात और है। इस सम्बन्ध में जितना प्रचार होना चाहिए था, कर्मचारियों को इस योजना के लाभ बताने के लिए जो कदम उठाये जाने चाहिए थे वे नहीं उठाये गये। उनके हृदय में तरह तरह की आशकायें पैदा हो रही हैं और वे निश्चय नहीं कर पा रहे हैं कि उन्हें किस ओर जाना चाहिए। इस दृष्टि से अवधि बढ़ाना आवश्यक है और उन्हें पूरा मौका दिया जाना चाहिए कि वे इस सम्बन्ध में कोई फैसला कर सकें। जहाँ तक मैं सम्मति हूँ रेलवे सञ्चालन ने पेंशन योजना के पक्ष में अपना निर्णय कर दिया है क्योंकि जो भी १५ नवम्बर सन् १९५७ के बाद के जो कर्मचारी हैं उन पर यह अनिवार्य रूप से लागू होगी। मेरा निवेदन है कि दाना प्रकार के विकल्प आगे भी कर्मचारियों के सामने रहने चाहिए। अगर वे पेंशन योजना में शामिल होना चाहते हैं तो उन्हें इसकी छूट दी जानी चाहिए, यदि वे उस में शामिल न होना चाहें तो १५ नवम्बर १९५७ के बाद वालों का भी इस बात की छूट होनी चाहिए कि वे प्रावीजेट फंड के अनुसार अपना भाग वा हिस्सा रख सकें।

रेलवे में भ्रष्टाचार के निराकरण के सम्बन्ध में अनेक सदस्यों ने बल दिया है। अनुभव ऐसा होता है कि भ्रष्टाचार के निराकरण के जैसे जैसे प्रयत्न किये जाते हैं, भ्रष्टाचार नये रूप में और बड़े हुए आकार में हमारे सामने आता है। इस सम्बन्ध में आचार्य कृपालानी की अध्यक्षता में जो कमेटी नियुक्त की गयी थी उसकी सभी सिफारिशों को अभी तक कार्यान्वित नहीं किया गया है। स्थान स्थान पर भ्रष्टाचार के मामले सामने आते हैं। उन

पर परदा डालने का प्रयत्न किया जाता है। मुझे मालूम है कि प्रमी लखनऊ में खलासियों की भरती का एक मामला सामने आया है। भरती के लिए जो सिलेक्शन बोर्ड नियुक्त किया गया था उसने जो भरती की उसमें जिन्हें भरती किया जाना चाहिए था, जिन्हें स्वीकृत किया गया था, उनकी जगह दूसरे लोग भरती कर लिये गये हैं। जब मीनियर विजिलेस आफिसर के पास इस बात की शिकायत की गयी तो उन्होंने जाच की। पाच मो खलासियों में से उन्होंने मो खलासियों की जाच की और उनमें सात ऐसे थे जिन्हें मिलेबट नहीं दिया गया था।

Mr. Speaker: The hon. Member's time is up.

Shri Vajpayee: Being the spokesman of the group I hope I will be given more time.

Mr. Speaker: I have given him sixteen minutes already.

Shri Vajpayee: Only, Sir

Mr. Speaker: All right, four more minutes

श्री वाजपेयी: उनमें से सात व्यक्ति ऐसे निकले जो दूसरे व्यक्तियों की जगह काम कर रहे थे। सिलेक्शन के समय मुहम्मद नाम के व्यक्ति छूटे गये थे मगर जब नियुक्ति का मौका आया तो उसकी जगह गुलाब नाम के व्यक्ति को नियुक्त कर दिया गया। यह मामला पकड़ा गया है मगर मुझे आश्चर्य है कि इस मामले को दबाया जा रहा है। मैं आशा करता हूँ कि भ्रष्टाचार के जो भी मामले सामने लाये जायेंगे दृढ़ता के साथ उनका निराकरण करने का प्रयत्न किया जायेगा और रेलवे कर्मचारियों के हृदय में यह भावना पैदा नहीं होने दी जायेगी कि रेलवे का प्रशासन किसी तरह से भ्रष्टाचार के मामलों को दबाना चाहता है।

[श्री बाबूदेवी]

इसी सम्बन्ध में एक बात यह भी कह दूँ रेलवे के कर्मचारियों को छोटे छोटे कारणों से परेशान किया जाता है, उन पर आरोप लगाये जाते हैं जो प्रमाणित नहीं हो सकते, मगर उन्हें नौकरी से भलग कर दिया जाता है। जबलपुर के अस्पताल में एक कर्मचारी काम करते थे जिन्हें सन् १९५० में आरोप लगाकर नौकरी से भलग कर दिया गया। वह भदालत में मामला ले गये और भदालत ने उन्हें पुनः काम पर लेने का आदेश दिया। वह काम पर हाजिर हुए पर तीन घंटे बाद उन्हें फिर से मुअत्तिल कर दिया गया, और बाद में उनको बरखास्त कर दिया गया। वह अपना मामला बम्बई की हाईकोर्ट में ले गये। बम्बई की हाईकोर्ट ने बरखास्तगी का आदेश रद्द कर दिया। मगर आदेश के रद्द होने के बाद जैसे ही वह नौकरी पर फिर आये उन्हें फिर मुअत्तिल कर दिया गया और वह अभी तक मुअत्तिल हैं। श्रीमान्, इस तरह के उदाहरण रेलवे प्रशासन की प्रतिष्ठा को बढ़ाने में सहायक नहीं हो सकते।

रेलवे कर्मचारियों के लिए जो आचरण नियम निर्धारित किये गये हैं उनमें से भी साम्राज्यवादी शासन की बू आती है। मैं रेलवे मंत्री महोदय का ध्यान हिन्दी में छपे आचरण नियमों की ओर दिलाना चाहता हूँ। दूसरे पृष्ठ पर यह लिखा हुआ है “हर रेलवे कर्मचारी का कर्तव्य होगा कि वह अपने परिवार के सदस्यों को किसी ऐसे आन्दोलन या काम में जिसका उद्देश्य खुले आम या छिपे तौर पर विधिबद्द सरकार को उलटना हो भाग लेने, चन्दा देने या किसी और ढंग से सहायता करने से रोकने की पूरी कोशिश करे।” मैं यह जानना चाहता हूँ कि अगर सरकार को विधिबद्द रूप से उलटने का प्रयत्न किया जायेगा तो उसमें कोई आपत्ति क्यों होगी चाहिए। विधिबद्द सरकार को उलटना हो तो उसमें क्या गलत बात है। देश के हर एक नागरिक को अधिकार है कि वह वैधानिक रूप से शान्तिपूर्ण

प्रयत्नों से सरकार को बदलने में योग दें। मैं समझता हूँ कि जो भाषा रखी गयी है वह कुछ अशुद्ध है। इसको शुद्ध किया जाना चाहिए।

श्री भक्त बर्षान (गढ़वाल) : यह अनुवाद की गलती है। मैं समझता हूँ कि यह अनुवाद “गवर्नमेंट एज कास्टीट्यूटेड बाई ला” का है।

श्री बाबूदेवी : इस तरह की भाषा से गलतफहमिया पैदा न करें। इसमें भी सावधानी की आवश्यकता है।

नार्थ ईस्टर्न रेलवे पर तारखरो को स्टेशनों से भलग हटाने की नीति अपनाई जा रही है। गोडा, गोरखपुर और बनारस सिटी में जो तारखर रेलवे स्टेशन पर थे, उन्हें दूर शहर में भेज दिया गया है और स्टेशन पर तार लेने की कोई व्यवस्था नहीं है। ऐसा क्यों किया गया, यह स्पष्ट कर देना चाहिए। कहा जाता है कि नार्थ ईस्टर्न रेलवे में तारखरो की तुलना में वायरलेस को अधिक प्रमुखता दी जा रही है। मैं समझता हूँ कि वायरलेस में खर्चा भी अधिक होता है और हम को की सवाद भेजते हैं, वे गुप्त रह सकेंगे या नहीं, इस का विश्वास नहीं किया जा सकता है। कारण कुछ भी हो, लेकिन रेलवे स्टेशनों पर तारखर की व्यवस्था जरूर होनी चाहिए।

नई रेलवे लाइनों के सम्बन्ध में अनेक सुझाव दिए गए हैं। मैं समझता हूँ कि माधोपुर से ऊधमपुर तक रेलवे लाइन बिछाने का जो सुझाव है, उस को प्राथमिकता दी जानी चाहिए। माधोपुर से ऊधमपुर तक सड़क का निर्माण हो गया है और अब रेलवे लाइन बिछाने में कोई कठिनाई नहीं होगी। सामरिक दृष्टि से भी इस बात की आवश्यकता है। मुझे सतोष है कि रेलवे मंत्री जी ने कल राज्य सभा में इस सम्बन्ध में विचार करने का आश्वासन दिया है।

इसी तरह नौवा से सम्बन्ध जोड़ने वाली जो कोंकण की रेलवे लाइन है, उस के सम्बन्ध में भी गम्भीरता से विचार किया जाना चाहिए।

मध्य प्रदेश के पिछड़े क्षेत्र की तरफ भी ध्यान देने की आवश्यकता है, जिसे राज्य पुनर्गठन आयोग ने यातायात द्वारा प्रदेश के सभी क्षेत्रों से सम्बन्धित करने पर बल दिया है।

अन्त में अध्यक्ष महोदय, मैं अपने चुनाव-क्षेत्र की बात कह दूँ। हमारे यहाँ बलरामपुर, उतरौला, डुमरियागंज, बांसी तथा सहजनवा से एक रेलवे लाइन निकालने का विचार उत्तर प्रदेश की सरकार के द्वारा केन्द्र के सामने रखा गया था। माननीय श्री शास्त्री जी ने, जब कि वह रेलवे मंत्री के पद पर आसीन थे, इस सम्बन्ध में आश्वासन दिया था, परन्तु पुराने आश्वासन पालन किए जायें, यह शायद हमारे मंत्री महोदय की नीति दिखाई नहीं देती। मैं उन का ध्यान उन के सहयोगी द्वारा दिए गए आश्वासन की ओर खींचना चाहता हूँ। जो रेलवे लाइन इस प्रकार निकाली जायेगी, वह २२ मील के क्षेत्र में होगी और गोंडा और बस्ती का क्षेत्र उस के अन्तर्गत आयेगा। वह एक ऐसा क्षेत्र है, जहाँ कि अनाज और चावल बड़ी मात्रा में पैदा होता है और जहाँ यातायात के साधन नहीं हैं। वहाँ रेलवे स्टेशन पंद्रह बीस मील की दूरी पर है। अगर इस विषय पर विचार किया जायगा, तो मुझे बड़ी ख़ुशी होगी।

रोहतक-गोहाना-पानीपत की जो रेलवे लाइन है, वह उखाड़ दी गई थी। अब उसे फिर से शुरू किया जा रहा है। मेरा सुझाव यह है कि उसको गोहाना तक सीमित न रख कर पानीपत तक बढ़ा देना चाहिए। पहले वह पानीपत तक ही थी। पिछली लड़ाई में उस को हटा दिया गया था। इसलिए अब भी उसे पानीपत तक ही बढ़ा देना चाहिए।

Mr. Speaker: Shri Radhamohan Singh. After him I will call Shri B. S. Murthy. I must give one turn to every one of the Groups in the Opposition. Therefore, Mr. Barrow will not be called now; I must exhaust the Republican Group, the Ganatantra Group etc. and then I will come again.

Shri Radhamohan Singh (Ballia): Sir, I wish to offer my congratulations to the hon. the Railway Minister. All the literature about railway administration that has been supplied to us goes to show an all-round development of the railways for which the Railway Administration deserves our thanks. Some friends have put in a plea here that because the Railway Minister has had to work under very difficult circumstances he is only to be pitied. But I am sorry to say I do not agree with that view. I think that because of the fact that he has had to struggle under very difficult circumstances and has come out successful he deserves our appreciation and our congratulations.

It has been truly said that the Railways are the life-line of the nation. We have to remember that the Railway Administration has to serve three masters: the first is the country and the people, the second the consumers or the users of the railways, and thirdly the employees.

Mr. Speaker: Order, order. Hon. Members come and worry me, asking me whether I will give them a chance at three o'clock and so on. I am not here to do that. Hon. Members will take their chance, be here, hear what other hon. Members say and try to meet those points. I would request them not to come here and try to fix a particular time with me. I am trying to give representation, first of all, one round to all the Groups. Another person from the same Group which has been given a chance wants another chance before another Group has had its chance. And some States have not had a chance at all. Therefore, I am trying to distribute between

[Mr. Speaker]

the various Groups and various States and give preference to special interests, and then once again give another opportunity. Therefore, I would request hon. Members to kindly be in their seats, make the House full, take part in the debate and follow the proceedings.

Shri Radhamohan Singh: Then, Sir, the Railway Administration has also to plan in such a way that it serves all parts of the country. It has to run through to our borders and also to all areas, so that it may serve the people in times of need and emergency like floods and famine. It has also to open out industrial areas for development and to reach the coasts for transit of goods. This is, what is called, catering to the needs of the country.

Secondly, the interests of our paymasters, the consumers, have to be looked to. I do not think that only such amenities as are being provided are all that have to be looked into. What the railway consumers want is, firstly, cheap and quick transport. I am sorry to say that we have been doing nothing in this respect. The Railway Administration does not appear to be alive to the need for providing quick transport. There are certainly some areas which are served better, but there are other backward areas which are not being cared for. There the people are made to pay the same rate of fares even though it takes ten hours to cover a distance of 50 miles. I would request the Railway Administration to look into all these things.

So many things have been said in this House, I do not want to repeat them. But I would like to say one thing, that all that we say here should not be thrown away. The Administration should benefit by our suggestions and should look into them. They should consider whether it is possible to carry out the suggestions made here. This is a very good way of getting so many ideas from all sorts of people coming from all sorts of areas. Year in and year out, from

this House as well as from the other House, suggestions are poured into the Administration but I regret to say—that is a very genuine grievance which we have got—that they are not looked into. I hope and trust that our Railway Administration would be more careful about them, look into these suggestions and try to carry them out. We shall be obliged if the hon. Railway Minister kindly takes the trouble to inform the hon. Members as to what has been done with regard to these suggestions. I think it will be doing something good if he takes care to oblige us in this respect.

I said, Sir, we have been doing nothing for quick and cheap transport. I would like to elaborate my point by examining the figures that have been given to us. If we look from the administrative point of view, in two or three years our expenditure has increased by about Rs. 101 crores. In 1955-56 we were incurring an expenditure of Rs. 213 crores on railways and now we have planned for Rs. 313 crores. But, on the side of receipts I find that in 1955-56 we estimated to receive, or actually received, Rs. 316 crores, whereas in 1958-59 we are estimating to receive Rs. 407 crores; that is an increase of Rs. 91 crores only. That is not efficient administration. Whereas in three years our receipts have increased by about Rs. 91 crores our expenditure has increased by Rs. 101 crores. This is a very sad state of affairs. I would like the Railway Administration to look into this and see that the Railway Administration is run in such a way that the tax-payers also benefit by this service.

The next point, which is not any the less important, is about the employees. The whole Administration is run by these employees. No Administration can be run efficiently and, certainly, no purity can be guaranteed, unless we have a staff which is satisfied. Unfortunately, in our country the cost of living has been rising, but the increase in the pay of the staff is not able to cope with the rise in

prices. There are also housing difficulties and so many other things. We are glad that much has been done, but in comparison with that, much more remains to be done. I would like to say that in the interests of efficient and pure administration it is necessary that the staff should be better paid. They should get more amenities in respect of their health and education of their children which are very vital.

I want to say one thing more in this respect. I was told that some days back the hon. Minister announced certain decisions regarding the up-grading of class III and class IV employees. I am surprised to learn that his announcement has not yet been implemented, and certain categories of employees are still suffering in their old grades. If the announcements and declarations of the Hon'ble Railway Minister are not complied with and acted upon, I do not know what other things or assurances will be carried out.

Our needs are no doubt very great. I want to point out one thing which is admittedly very necessary. We have in our country different systems of railways inheriting as we do from different companies of old. There are two systems, the broad gauge and the metre gauge. We have also got the narrow gauge. But, for the defence of the country and for through communications throughout the country, it is necessary that we should have one system of railways only. I realise that it is not an easy matter, but I want to give a suggestion. I have read in papers that the Republic of China and the Soviet Union have two different systems in their respective countries, but sometime back they have succeeded in solving their difficulty. Now it takes only half an hour at a changing station and the train can be run from one gauge into the other gauge without any great difficulty. If that is so, I think that is an experiment which should be studied. We should learn from them how that is done. It is very necessary for the defence of the

country, for serving the people in times of need and also for taking goods to undeveloped areas and we should have one system only.

Carrying goods from one place to the other should not be so difficult as it is at present in some areas. In the parts from where we come, we are served by metre gauge system of railways. Many things have already been said about it. That is also an undeveloped area. We cannot get iron, steel and coal in our areas, which is served by metre gauge without delay. They are urgently needed there. We should have better railway service so that the development of those areas can be made more easy and quicker. Therefore, I would like to suggest that, if it is not possible to change the whole system, at least one broad gauge line should be run from south to north viz. from Buxar to Gorakhpur or from Banaras to these areas, so that the undeveloped areas of Eastern U.P. and Bihar may also be served in a better way. I beg to suggest that this is a thing that requires the careful consideration of the Railway Administration. We were glad to learn that this year, there has been an increase both in traffic and also in Railway earnings. But I would like the hon. Minister of Railways to enlighten the House on the point whether the increase in the receipts is due to increase in fares which we raised last year or whether it was only due to the increase in traffic. These figures were not given to us. So, we are not able to understand as to what proportion is due to the increase in fares and what proportion is due only to increase in traffic.

13.31 hrs.

[MR DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

These are the points that have to be looked into.

The North-Eastern Railway has come in for a great deal of criticism. If the hon. Minister goes to that area and particularly to the branch lines, he will find that none of the ameni-

[Shri Radhamohan Singh]

ties which we find on other railways is found in these trains. As I said, the wagons have no amenities. There are no latrines. There is no safety also.

The Deputy Minister of Railways (Shri Shah Nawaz Khan): There are no latrines in any wagons anywhere.

Shri Radhamohan Singh: I am sorry I meant passenger coaches. I request that he may go into these things. Let us hope that in future some improvement is going to be made.

Mr. Deputy-Speaker: What is the suggestion of the hon. Member?

Shri Radhamohan Singh: I am referring to them. In the North-Eastern Railway, there is no connection between N. E. R. and Northern Railway trains at Banaras and Shahganj. I would like to submit that this question should be taken up in the interests of at least quicker transport. Connections should be given to the trains there both Up and Dn trains.

We were told in the past that those railways were run by two administrations and there was difficulty and that one did not care for the other and hence the poor people were left uncared for. Since the whole administration is now run by the Government at least there should be co-ordination. There should be connections for the Up trains and Down trains at Banaras and Shahganj.

With these words, I wish the Railway Administration succeeds in its endeavours to serve the people better.

Shri B. S. Murthy: Mr. Deputy-Speaker, I rise to congratulate the Minister of Railways for presenting a budget which has received general approbation from all sections of the people. His budget speech is edifying and the general progress registered in the past year is gratifying. With his sagacity, combined with the energy of his deputy and with the team of experienced officers, I am sure the railways will work better than even perhaps we are expecting them to function in the years to come.

The previous speaker, while speaking on the earning and expenditure, said there is inefficiency because the expenditure is not in proportion to the earnings, without comparing the figures of the previous years. The next moment he said there must be more wages paid and the staff must be made to satisfy themselves as far as remuneration and wages are concerned. After all, this is a welfare State. Therefore we must be very careful in order to meet the demands of the workers, and the employees, as my friend has said, must be satisfied as far as their minimum demands are concerned. Therefore, naturally, the railways have to incur more and more expenditure as they progress. To that extent, the revenues may not be tallying. But that does not mean there is any inefficiency. Therefore, I think the railways are doing well by creating many more facilities and affording many amenities for the workers so that the workers will be well satisfied and would give their all to see that the railways function as efficiently as possible.

When we think of the railway budget, our minds go to the accidents that are happening every now and then. Within a month or two, the whole country has been shocked with this, that or the other accident that has taken place. In winding up the general discussion in the Rajya Sabha, the Railway Minister said that many of the accidents are due to human frailties. I think this is a factor that must be noted, and noted with all the carefulness, and remedies must be sought for. If these accidents are due to the human weaknesses or frailties that the Minister was pleased to state in the Rajya Sabha, what are the means to see that the accidents are reduced, minimised and rooted out if we can?

In this connection, I would like to suggest one or two things. Firstly, I consider that the zonalisation of railways is rather very ineffective. We

are having a number of zones now. The Southern Zone consists of 6,070 miles; the Central Railway consists of 5,428 miles; the Western Railway consists of 5,461 miles; the South-Eastern Railway and the Eastern Railway consist of 5,667 miles; the Northern Railway has 6,007 miles and the North-Eastern Railway and the North-East Frontier Railway consist of 4,767 miles. Each zone is more or less a huge, over-size unit, and I do not think many of these General Managers were able to visit the important places in their zones even once in a year. Therefore, there must be some other machinery to be considered, to have more effective control on the working of these zones. The question is whether we could not think of some other machinery to see that there is effective control.

Again, I come to know that even the Divisional Superintendents were not able to cover up all the places in their divisions. Therefore, divisionalisation also must be taken into consideration when we think about these zones and their areas.

Again, it is always better to have a decentralised authority as far as possible so that we can fix the responsibility on an individual or a group of individuals immediately we think of fixing up the responsibility. Therefore, I think the question of the existing zones, the question of re-formation that is being carried out in the zonalisation and also the effective management of divisions must be taken into serious consideration both by the Minister of Railways and his colleague, so that we could have more effective and immediate, urgent, controls to be exercised in all places where they are needed.

Again, there is another thing which I consider is also more important to be taken note of. After independence, every Indian began to think that he has acquired certain new rights. Each one considers himself as one who has acquired new rights, forgetting the responsibilities and the duties. In the rank and file, among employees

from top to bottom, there is not enough sense of duty or responsibility, not only to discharge a certain duty, but also to see that the whole system as such is functioning with scientific precision so that the accident could be ruled out of consideration.

Therefore, the time has come when the Minister should give his earnest thought to constituting a committee consisting of the seniormost railway officers and also some of the public—it can be a high-power committee or commission—to go into this matter and see the reasons why people are not able to discharge their duties along with their rights. Though it may be some thing novel coming from me, I think there is some laxity in the rank and file. They are only thinking of rights, and not of duties and responsibilities. I am not here accusing any category or any person or any group of persons. The whole atmosphere is surcharged today, and the employer and the employees are not able to see eye to eye; and there comes the rub. Therefore, it is well to consider the question of appointing a committee, consisting of both officials and non-officials of high integrity and experience about running of railways, to go into the whole question.

While speaking about the size of the zones, I am tempted to speak about the Southern zone. This zone, as I said, consists of 6,017 miles. It spreads itself like a leviathan into five States—Bombay, Mysore, Andhra Pradesh, Madras and Kerala. It is not only over-sized but it is unwieldy. The Railway Board has to consider whether it could not be bifurcated. In this connection, the creation of a new zone known as the South Central Zone may be thought of. It may consist of the following divisions: Bewara division, Guntakal, Hubli, Waltair, Secunderabad and Sholapur division. I think the creation of that new zone will relieve the General Manager of the existing zone of some of his duties and will give him 'breathing space to concentrate his attention upon other divisions.

[Shri B. S. Murthy]

I do not think there will be any extra expenditure if we create a new zone. Secunderabad, which will be part of the new zone, was the headquarters of the Nizam's railways. As such, the buildings and other paraphernalia necessary for the headquarters of a zone are already there

Then, the Railway Minister seems to be very unkind to Andhra. In fact, he is specialising to be unkind to Andhra. In Andhra, as far as railways are concerned, there are no lines at all, when compared even with a desert like Rajasthan. We have one line on the west coast and one on the east coast, and one line connecting Guntakal and Bezwada.

Mr Deputy-Speaker: Then it is surrounded by railways

Shri B. S. Murthy: Yes, Sir; surrounded, but not completely. Then, last year mention was made about Nellore-Markapur line. But nothing has been done so far as far as the survey and other necessary arrangements are concerned for that line, though there is urgent need for it. Then there must be a line for Kasipet-Mancherla to Gudur and Cuddapah to Nandyal.

We have been repeating these requests year after year and the Minister has been hearing them, without heeding them. They are all very urgent. From Gudur they want to double the track up to Bezwada. This has not been done for five years. They have to cover only 110 miles. But I don't think they have completed even 40 miles. I want this to be expedited so that the bottleneck at Bezwada will be relieved. From Bezwada and Thadepalligudam rice has to be exported to all directions, and the Minister and the Deputy Minister know the urgency. So, I do not know why they are not expediting the

doubling of track between Gudur and Thadepalligudam

One word more about station masters. The cry of the station masters has been a cry in the wilderness. The Minister was good enough to give them a new deal. But the new deal has not been able to satisfy the minimum demands of the station masters. After all, they have made only two requests. One request is for increase of pay. The Minister was good enough to agree to give them a starting pay of Rs. 80 going up to Rs. 170. But this can be taken advantage of only by the new recruits. The old people are not getting the benefit of it. I want the Minister to consider their case also.

Secondly, the station master is left in the lurch. Promotion is very much limited for him.

Mr. Deputy-Speaker: The hon. Member has been hearing the bell, though he has not heeded it. But he is complaining about the Minister that he is hearing patiently, without heeding.

Shri B. S. Murthy: I only want to say that the legitimate grievances of the station masters must be looked into by the Minister with sympathy.

Shri P. G. Deb (Angul): This year's railway budget is an uninspiring document. This is obvious from the fact that the status quo is maintained. Even then there are certain aspects which need examination and an endeavour for further improvements.

At first I would like to deal with the estimates and adequacy. In the current year's budget, provision has been made so as to handle traffic to the extent of 145 million tons. According to the figures furnished by the hon. Railway Minister in his budget, the expected additional traffic required to be handled during the year 1958-59 has been placed at about 12 million tons.

This, in my opinion, appears to be an under-estimation to the extent that even during earlier years when there was increase in traffic, the Indian Railways had handled the situation almost at the same rate. The situation is different this year. The Railway Minister has observed in his speech that the year 1958-59 is going to be an important landmark in the process of development for the implementation of the Second Plan. It is in this year that the steel plants of Rourkela and Bhilai are expected to go into production. At the same time, there are a few existing steel plants in the country which would also substantially increase their output. So, it will be seen that considerable increase of traffic will be required to meet the situation. As such, this will give rise to stepping up of further claims on the Railways. Therefore, if, for 1958-59, provision is made only for 12 million tons of additional traffic, it is evident that serious bottleneck would appear in the Railway administration during the year itself. Hence, my opinion is, if an additional element of dynamism in the process of development is not given a place in the drawing up of the Railway budget, it would mean that the Government is lacking foresight. Much significance should be attached to this and I feel this is an important factor.

I would like to submit that in drawing up the programme of railway development, one is required not only to take into account all the visible needs, but also the potential requirements which are likely to be fully tapped in the very near future. In this regard, the claim of Orissa has suffered almost a very callous neglect. On the development of Railways depend the improvement of the economic conditions of the people and their culture and in an un-developed State like Orissa that is a very essential thing. If proper interest is taken by the Centre, not only that the economy of the region will improve, but also huge quantities of underground wealth will be exploited to quench the thirst of the

Central Government for finding out financial resources from abroad for their development programmes. Orissa, at present, has only 1/40th of the Indian Railway system whereas her population is 1/24th of the Indian Union. It may be said by the Railway Minister that resources are not available. I would point out, with all humility, that the right type of priority is missing.

Even about resources, the Budget for 1958-59—statistical analysis—shows an under-estimation in respect of gross traffic receipts. The estimates for 1957-58 as compared with 1956-57 show an increase of 10 to 11 per cent while the expected increase in the year 1958-59 has been put at 6 per cent only. Am I to believe that when a large increased traffic is expected to be handled by the Indian Railways in 1958-59, the percentage of additional traffic receipts will remain only at 6 per cent? This appears to be a contradiction in terms. It suggests further that certain projects which can be undertaken with the present revenue resources are being sacrificed at the altar of diffidence.

I come now to passenger amenities. In this connection, I would like to make a few observations on certain specific points. People will be able to appreciate the content and meaning of the amenities provided by the hon. Minister, only through actual experience. To me, however, there appears a serious lacuna in the approach towards the development of caterings departmentally. In para 24, page 15, the hon. Minister has observed:

"The scheme for the introduction of departmental catering at selected stations has been implemented, and the process of its consolidation at these stations is continuing. I have no doubt that, by and large, departmental catering has been well received by the public."

No sane person would deny that competition is the soul of efficiency. Let departmental caterings compete

[Shri P. G. Deb]

with the existing vendors so that the consumers have the benefit of good and cheap articles. Consolidation of departmental caterings by law implies the liquidation of the vendors class working in the railway stations. This undoubtedly shows lack of human approach. Not only that. This question is of importance from the standpoint of social justice. As it is a case affecting the consumers, the matter needs urgent and sober thinking on the part of the Government. I do hope that the Government will stop eliminating the vendors class by the cruel rod of authority.

Coming to corruptions, the figures given by the Government do not show any serious corruption among railway staff. If only 3518 cases were reported, they constitute a negligible minority when we take into account the total strength of the various categories of staff that exist today. Small dishonest minority surrounded by honest people, should easily check the capacity for corruption. It is other wise here Detection of corruption is much neglected in the Railways. I am sorry to say that. I would like to know whether the Minister concerned is in the know of the nature of reported cases of corruption. It has to be determined of what type they are. In this connection, I would like to suggest that there should be a vigilant organisation and an intelligence system worked out in such a manner that there should be counter-spying also by the establishment of Special police branches. If things are done in this way, I believe, corruption can be checked to a very great extent.

Now, I come to the epidemic of railway accidents. I call this an epidemic because we have been seeing serious accidents which are taking place one after the other specially during the last one year. As a result of discussions the hon. Minister had with his General Managers, he has indicated in his Budget speech that human factors largely account for these accidents. However, I would

14 hrs.

stress that human factors are not only the causes by themselves, but also the consequences of certain factors such as frustration and discontent among the railway staff.

Shri B. S. Murthy: Are they not human factors?

Shri P. G. Deb: They are.

The staff should be provided with the proper environment—physical, social and material. If these amenities are well provided, there will be confidence created in them, and that is real leadership.

Next I come to railway administration. Administration implies supervision and efficiency apparently, which is essential for the proper running of a department like that of railways. To achieve this, however, decentralisation of railway offices has already taken place in the country. In this context, I would like to say something about the divisional headquarters at Khurda Road in Orissa.

In the past there has been constant approach by Orissa that Khurda Road should be a divisional headquarters office in the South-Eastern Zone. In this regard promises were also made by the then Minister of Railways, Shri Lal Bahadur Shastri, and recently also by the present Railway Minister, Shri Jagjivan Ram in one of the public speeches which he made in Orissa. But however, the railways have decided to set up the offices in Kharagpur and Waltair completely neglecting Khurda Road which is very central indeed. It is, therefore, hoped that taking into account the strategic and administrative facilities available, the Government will decide to set up a divisional headquarters office at Khurda Road as early as possible, particularly in view of the fact that the Paradeep port and many other developmental works are coming up rapidly in this region.

I may state here that the railways have already created an example.

That is the recent bifurcation of the Northern Railways for administrative facility. I would ask, why Khurda Road should not be taken into consideration to cope with better administration on the railways. I do hope the hon. Minister will take note of this and help us in this respect.

Lastly, I would like to say and repeat again that the under-developed States in India should be given top-most priority, especially to develop their underground wealth. If this is done, India will be benefited to a very great extent, and automatically her financial difficulties in the matter of expansion programme will be solved.

Mr. Deputy-Speaker: Shri T. Subramanyam. . . . I have to catch the eye of the hon. Member.

Shri T. Subramanyam: (Bellary): I was waiting yesterday.

The Railway Minister has struck a note of optimism and confidence in his Budget speech, which is a matter for gratification. The criticism of some members from the opposition has been one of unqualified condemnation of the railway administration; secondly, they referred to the chronic inefficiency of the railway department. That was the emphasis laid and the extreme tone of condemnation adopted with regard to the railway administration.

In this context, while paying my compliment to the railway administration and sharing their optimism also, I would like to suggest to the Railway Minister that he should evolve a national policy of integrating all the three transport services of the country relating to the railways, the roadways and the inland waterways. I suggest that the Planning Commission evolve some agency or machinery.

We have got about 35,000 miles of railways, 5,000 miles of inland waterways and about 13,000 miles of national highways. There are also

121,000 miles of surfaced roads and about two lakhs miles of unsurfaced roads. These are all fairly good, but for our needs and requirements they are highly inadequate. For a developing economy and for an increasing population, these are inadequate and the Planning Commission should evolve an agency to integrate all these services.

Then, it is a matter for gratification that so far as the internal production is concerned, we are now able to meet the railways' normal annual requirements of rail, wagons and coaches. We are told that a decision has been taken that no more coaches will be imported. With regard to locomotives, Chittaranjan and TELCO are going into full production, and we are expected to be self-sufficient with regard to steam locomotives also.

In 1957-58, 258 locomotives were manufactured and in 1958-59 the production is expected to be 269. With regard to coaches, in 1957-58, 1,500 coaches were manufactured—and 16,800 wagons. The Integral Coach Factory is expected to manufacture 350 coaches by 1959-60 under single shift. If a double shift is operated, they will produce another 180 coaches. This is remarkable progress, but even then, I submit, this is not adequate for our needs and requirements.

Everywhere there is a demand that there should be more trains, and that more lines should be taken up. In regard to expansion and development work, the First Plan included restoration of 430 miles of dismantled lines, construction of 350 miles of new lines and conversion of 46 miles of narrow gauge into metre gauge. The development under the Second Plan includes the doubling of 1,607 miles of track, conversion of 265 miles of metre gauge into broad gauge, electrification of 825 miles and dieselisation of 1,293 miles and construction of 842 miles of new lines. Out of these 842 lines, about 500

[Shri T. Subramanyam]

miles are in progress, and only recently the Quilon-Kottayam section of the Quilon-Eranakulam line in the Southern Railway was opened. I hope the Kottayam-Eranakulam line will be taken up soon.

Shri Shah nawas Khan: That has also been opened. The entire section has been opened.

Shri T. Subramanyam: It is a very good thing.

As regards survey, out of 2,500 miles, proposals for 1,600 miles have been examined. This included the Bangalore-Salem and Tellicherry-Coorg-Mysore lines in the Southern Railway. We have been urging in the South that with the States reorganisation it has become a matter of urgent necessity, that certain other lines should be taken up and more survey should be undertaken. If short distances of upto 40, 50 or 100 miles are opened up by the railways, there will be a remarkable achievement with regard to the opening of avenues for business and industries.

Take, for instance, the Dandeli-Karwar line. The distance is short. Karwar is a port which has got excellent natural harbour facilities. I might inform the House that Karwar is the best natural harbour in India. If all the facilities provided by that port are fully utilised, then it will make a first class port. Besides, there are also good possibilities of even making it the site for a shipbuilding yard. Then, Dandeli has got excellent forest wealth, and there are minerals available there. Iron ore and manganese ore are available there. Recently, the Sharavati hydro-electric project has been taken up, and the foundation was laid only the other day. That will open up excellent possibilities, and block electric current will be produced at very cheap rates and in huge quantities. All these will open up this area for excellent development work and even for starting some basic industries.

At present, there is very great demand for iron ore to be exported to foreign countries. Japan is one of those countries. Recently, a Japanese delegation also came there. Considering all these things, I request Government to take up the Dandeli-Karwar line as urgently as possible. Our Plan is a flexible Plan, though, for the present, only about 825 miles of new construction have been taken up, and they concern mostly areas like Rourkela, Bhilai etc. where we have the iron and steel plants and also coal. I suggest that in the South this Dandeli-Karwar line, which is a very important line, may be taken up.

Then, there is another line to be taken up, and that is between Kottur and Harihar covering a distance of only 42 miles. After the reorganisation of States, it has become a matter of urgent necessity to integrate these various areas and to open up the possibilities of starting new business and new industries. A couple of years back, the speech of the Railway Minister had envisaged the taking up of this Kottur-Harihar line, but unfortunately, later on, the policy changed and that survey had to be postponed.

There is another line between Rayachodur and Chitaldrug, the survey of which was completed. That is another important line. That will open up parts of Bellary, the Karnataka portion of Hyderabad and the rest of Mysore and help the process of integration from the industrial point of view.

There should also be a line to connect Mangalore with Mysore. We have just learnt that the survey for the Coorg-Mysore-Tellicherry line has been completed, and probably the report is awaited. This line and also the Hasan-Mangalore line should be taken up as early as possible. This also has become urgent after the reorganisation of States.

The Minister has stated in his budget speech that more trains have been introduced to solve the problem of overcrowding. We take pride and pleasure in saying that more

trains have been introduced. The number of passenger trains newly introduced in 1956-57 was 119 on the broad gauge, and 43 on the metre gauge, and in 1957-58 the number was 118 on the broad gauge and 27 on the metre gauge. But the traffic has increased enormously. Therefore, there is urgent need to introduce more new trains.

It is also necessary to have a line from Bijapur to Bangalore via Gadag, Hospet, Bellary, and Guntakal. After the new Mysore State has come into being, new districts and areas of Bombay and Hyderabad have come in. For nearly thirteen hours, from 2 p.m. in the afternoon for a town like Hospet till about 3 a.m. in the midnight, there is no train on that side, and there is a terrific increase of traffic. Therefore, I suggest to the Railway Ministry that there should be a fast train introduced between Bijapur and Guntakal, and Bangalore.

With regard to accidents, I should like to say a word. We have had too many accidents recently. All the General Managers met recently in a conference and tried to go to the root of the matter and take steps to counteract these defects. It is a matter of very great concern and worry that with regard to the Calcutta-Bombay mail accident, the finding of the commission is that the derailment was the result of a deliberate act of sabotage committed by some person or persons unknown. I suggest to Government that they should take very drastic steps against such agencies or persons, and they should not allow such persons to go unknown.

I would like to mention one other point, and that is with regard to go-slow or strikes or lock-outs. These also affect our production. It is unfortunate that the Hindustan Aircrafts at Bangalore is not working at present and has been closed; it may be described as either a strike or a lock-out. But whatever that may be, that will affect our production of coaches etc. We are now producing about 166 coaches in the Hindustan Aircrafts.

Therefore, if this situation is not met, that will also affect our general level of production. It is really unfortunate that there should be such a situation in a country like ours. We are free, and we are living within the framework of democracy, and we are not tied down by any totalitarian or regimented methods by which we can compel workers. We have to solve the problems by peaceful methods, wherever the demands are reasonable. But I would appeal to labour leaders also to look at this problem of production from the national point of view, and not allow any situation to develop by which production would suffer in the long run and we shall not be able to meet the transport difficulties. In some other countries, we are told that passengers are not allowed to go where they like; there is no free travel, and there are restrictions. But in our country, we are free, and we can go anywhere we like, and there is scope for free travel. Therefore, I suggest to all sections of this House and also the people outside that we should fully co-operate in this great task of making the Railway Administration a complete success. That is the best welfare undertaking that we have, covering a distance of 35,000 miles and having a capital of Rs. 1,000 crores. There is no capitalist here; Government is the only capitalist here. One hon. Member said that there should be no capitalist; actually, there is no capitalist here. Therefore, I feel that we should try to take stock of the difficulties and the shortcomings, and try to meet them and at the same time help in this great task of making it a complete success.

Shri M. D. Mathur (Nagaur): When we read the statement supplied by the Railway Ministry as well as the statement of the Railway Minister while presenting his budget proposals, it appears that they are inspiring on the whole. But if we look at them in their application to the under-developed States, the picture is very disappointing. I would like to draw your attention to the under-developed States, particularly the State which

[Shri M D Mathur]

I represent, namely, the State of Rajasthan

The State of Rajasthan is industrially under-developed or undeveloped and has historically been a stronghold of the feudal lords, and, therefore, the amenities of life which should be made available to the people there could not be made available. But even today, when we are having a democratic regime and the people's representatives are administering the railways which constitute an important concern in the public sector, we do not find any difference and the same sort of favouritism as we used to have in the past is going on. The States which are developed are developing more, while those which have been under-developed and undeveloped remain as they are.

In our economic policy, we have set before ourselves the objective or goal of socialism. If developed States develop more and the under-developed States remain as they are, I am afraid we must call it a capitalist order rather than the objective of a socialistic State.

I heard the speech of the Railway Minister very attentively. When he was speaking for about 40 minutes I wanted to find out if any word has been said from his tongue about opening new lines in Rajasthan. But there was none. So far as public amenities are concerned, the new approach is not made over there. We find that the name of Rajasthan is completely absent from the list.

No doubt, in his speech he has said that he has ordered survey of a few lines, particularly from Dungarpur to Ratlam. Already, there are a number of lines which have been surveyed by the State Railway, but we are not seeing anything either in the First Plan or in the Second by way of any new railway line coming up. For example, the railway line from Hindumalkot to Ganganagar is very

important. It is a small piece of 16 to 20 miles. The survey is there, but I think there is no hope at least in the current Plan that the new line will come up. Also, there has been survey of a railway line from Ajmer to Merta. It has been commercially surveyed and I think the survey reports are lying in the records of the Railway Ministry. But no action has been taken so far either under the First Plan or under the Second.

Let me give a third instance. It is necessary to have a railway line from Pokaran to Jaisalmer. Jaisalmer is on the border of our country. Now that there is exploration of petrol and other things, the area will develop. The distance is only about 75 miles to be surveyed.

If we do not have at least a few hundred miles of railway line during the whole of the Second Plan period, we will not be able to appreciate the budget of the Railway Ministry or the speeches that come from the Ministers.

Apart from the question of opening new lines, we hear of passenger amenities in bold statements coming from the Railway Ministry. These we see in leaflets and other publications of the Railway Ministry. For example, reference is made to fans in third class coaches. Then we are having air conditioned third class coaches. But these are just stories for at least those who travel in Rajasthan. As a matter of fact, I would request the Railway Ministry that in order to create a psychological atmosphere in the country that they are having air conditioned third class coaches, they should at least replace the out-of-date and sick coaches which are running on the metre gauge section in Rajasthan. After all, the charge is the same in third class, whether it is metre gauge or broad gauge. When you are having experiments with all sorts of amenities in the broad gauge line of the west-

ern Railway and Northern Railway round about Delhi and Bombay, Rajasthan is completely neglected. Why is this so?

I must submit that if this state of affairs continues even in a democratic era, then people who were under bondage under feudal rule will lose faith in democracy. They will come to the conclusion that so far as administration is concerned, there is no difference between the feudal era and the democratic era.

Therefore, my submission is that on political considerations and on considerations of fairness, the metre gauge section in Rajasthan which comes under the Northern Railway and Western Railway must be given all these amenities. If there is a rain, the third class coaches as well as the first class coaches leak. If the Minister or Deputy Minister travels in that section in third class or second class or even in air-conditioned first class in the metre gauge part of the Northern Railway or Western Railway in Rajasthan, he will have some idea of what sort of coaches are running there. From this, it is clear that the amenities, to which publicity is given in leaflets and other literature published by the Railway Ministry, have no meaning so far as Rajasthan is concerned.

Then I come to congestion and overcrowding on the railways. The Railway Minister has announced that they have introduced about 27 new trains in the metre gauge section. But so far as Rajasthan is concerned, there is not even a single new train that has been introduced. I wrote to the Railway Administration about introducing a Janata service from Delhi to Ahmedabad. They said that the line was overcrowded and therefore, they could not do it. Then I suggested that more coaches might be attached to existing trains and double engines be used. The reply came that they were short of engines.

An Hon. Member: Have double line.

Shri M. D. Mathur: They cannot do it easily. That was why I suggested to them that if they could not put double line, they should put more coaches and have two engines. As I said, the reply came that they were short of engines. The result is that people of that part of the country suffer badly. Therefore, I submit that the Railway Budget will be unfair if it does not give attention to the under-developed areas.

I may say that the demand for a separate zone for the Rajasthan area arises because of this. The Northern Railway which has a part of it in Rajasthan has 6,000 miles and the Western Railway, with a part of it in Rajasthan, has about 5,000 miles. They are big railways. The headquarters of the Northern Railway is in Delhi and that of the Western Railway in Bombay. Therefore, anything happening round about Delhi and Bombay is highlighted and the railway administrations attend to them without delay. The extreme ends are completely neglected. So we have been demanding that the metre gauge section in Rajasthan and round about must be constituted into a separate zone. The headquarters may be in Ajmer, Jaipur or Jodhpur. Then they can pay more attention to that area and the problems of that region will be solved.

Last time when I was speaking on this subject, the Railway Minister stated they did not want to have a separate zone, but they were thinking of rationalising the metre gauge section. One year has passed and we have not heard anything about this rationalisation. Therefore, the situation remains where it was and the people are not benefited.

Coming to Railway workshops in Rajasthan, there are two big workshops on the Northern Railway and one under the Western Railway. The potentialities of these workshops should be enhanced so that more coaches could be turned out. They are very efficient workshops. This will also increase the employment potential for the people over there. After

[Shri M. D. Mathur]

all, there is no big industry there. The railway there or the State is the only source of employment potential in Rajasthan. The Minister made a promise and gave an assurance on the floor of the House that orders had been placed for doubling the capacity of the Bikaner and Jodhpur workshops. But I find that not a single additional hand has been employed. The employment potential remains what it used to be in the past. So the situation remains as it was.

Coming to the construction of bridges, the Railway Administration is observing the policy that they will construct a bridge over a railway line in an important city only if 50 per cent of the cost is contributed by the State concerned. I will give a glaring instance. Bikaner town has a population of 2 lakhs. The railway station is situated in the heart of the city and the railway level crossing gates are closed for hours together. You can understand what will be the result of this in a big city with a population of two lakhs when traffic is closed for hours together to allow trains to pass or when shunting is going on with goods trains. The whole traffic is completely dislocated. We have requested the Railway Administration a number of times, but they say that 50 per cent of the cost must be met by the State. Suppose the State is financially not able to make this contribution. The result is that the people at large suffer.

The Railway is a very rich concern because we see from figures that developmental work is going on. Therefore, they must at least provide for an overbridge to solve the difficulties of the people.

Then I come to the grouping of zones. In this connection, the Mudaliar Report is there. So many friends have spoken on this point. Shri Asoka Mehta emphasised it very strongly. My submission is that we cannot have full justice in the hands of the Northern Railway or the Western Railway. We must have our own Railway, call it the North-Western Railway or anything—the name is immaterial. This should be created out

of the metre gauge section of that part of the country. Then the administration will be able to pay proper attention to that area.

One minute more, Sir. I want to say that so far as the provision of Labour welfare is concerned, it is completely neglected in that part of the country. We have no holiday homes when we find in all the important places elsewhere. Therefore, my submission is that unless and until the Railway Administration and the Railway Minister give proper attention to the under-developed areas, they will continue to be under-developed.

Shri Manay (Bombay City Central—Reserved—Sch. Castes): Sir, I am very much disappointed, while going through this Budget. I had high hopes and expectations in regard to certain matters in relation to the Railway Budget. If time permits, I will place all the material . . .

Mr. Deputy-Speaker: The hon. Member has full 10 minutes.

Shri Manay: I am the only representative speaking on behalf of my group and as you have been allowing . . .

Mr. Deputy-Speaker: All right; then, 15 minutes.

Shri Manay: Thank you very much, Sir.

To start with, I will take up that neglected part in Bombay State, known as Konkan, which remains to be neglected in this Budget also. I am referring to the Colaba and Ratnagiri districts in Bombay State, which is an area of 8,000 sq. miles and is 250 miles long and 30 miles broad. I think, I shall not be exaggerating the point if I say that there is no area in India which may be experiencing such hardship as Konkan so far as the means of communications are concerned, particularly, in the monsoon season.

The need for a railway in this area has been established more than once.

The people, their representatives, leaders and the Press have done all possible to convince the Government of India of their dire need by way of petitions, representations and demonstrations. And, I am told that there was an order issued for the survey of Diva Dasgaon railway some years back. I was also told that that order was carried out. But, I find from the debates, that hon. Lal Bahadur Shastri, who was then Railway Minister, said in Parliament—I think about 3½ years back—that this would be a very costly one and it would entail expenditure to the tune of Rs. 5 crores. I am inclined to believe that the demand of the Konkan Railway is being dropped because of this amount. May I ask the hon. Minister, is it a very big amount in achieving the economic development of a vast neglected area?

May I bring to the notice of the hon. Railway Minister that Rs. 75 crores are provided for the electrification of the Railways in the Second Five Year Plan and about 1,062 miles are to be covered? In the current year, the Minister is going to spend about Rs. 16 crores on electrification. May I ask the Railway Minister, is it justifiable to give priority to electrification on railways when there is no railway at all in some parts of the country? I humbly feel that we must provide railways in all parts of our country first and then have electrification.

Many eminent leaders from Maharashtra have advocated this cause time and again in the Lok Sabha and the Rajya Sabha. But, I do not know why the Government of India has turned a deaf ear to this problem of Konkan. The people in Konkan feel very much frustrated. The economic development of Konkan is very much dependent on the railway. If this demand is not met within the near future, I am afraid, the people in Konkan will be compelled to think that this denial is nothing short of a part of the conspiracy of the Government of India in suppressing the Marathi-speaking people.

On the one hand, the hon. Minister of Railway complains that he is short of funds; on the other hand, we find that there is a colossal loss of money in the railway departments. I will turn to the Report of the Railway Board. On page 47, we find the incidence of claims. During 1955-56, there were 4,52,811 claims and in the year 1956-57, 4,76,244 claims. The increase is of 23,433 cases; and what is the amount the Railways had to pay? In 1955-56, it was Rs. 2.56 crores whereas in 1956-57, the Railways had to pay Rs. 3.33 crores. What are these claims for? They are for goods lost, stolen and damaged. And, all this is happening despite the huge Railway Protection Force, Security Forces and Watch and Ward Force.

On page 11 of the Report, I find that there are so many branches in these forces for security measures. I think the Railways are spending somewhere near Rs. 6 crores on these police forces; and, yet, this loss is going on unabated. Rather, claims are constantly on the increase.

Apart from these claims, it is alarming to find that there is a theft of railway property at the Railway Stores. The Railway Board, in its Report, on page 98, says:

"Eighteen cases of theft of stores and other valuable material amounting to Rs. 87,276 were reported to the Railway Board by the Railways in the course of the year. All these cases were reported to the police."

and, Sir, it is surprising that the material that has been recovered has been worth only Rs. 2,980. That is to say, that the Railways lost Rs. 84,296 by way of theft at railway stores. May I request the hon. Railway Minister to have effective check on the working of the security measures and save these crores of rupees?

I will now turn to accidents which have already been referred to by many of the speakers here. But, since it has created a sense of insecurity, I would

[Shri Manay]

also like to say a few words on that score. On page 127 of the Report of the Railway Board, we find that in these accidents, in 1955-56, as many as 4,322 persons were killed and 28,770 injured and in 1956-57, 5,054 persons were killed and 32,341 injured.

Accounting for the reasons for these accidents, the Minister says that the human failure is largely responsible for these. I feel that we must go into the details of this reason. The blame is thrown mostly on drivers, firemen and guards. If my information is correct, these three categories are put to heavy work. Many a time, the drivers and firemen are asked to put in more than 8 hours work a day. And, in some cases, I have found the drivers have been asked to be on duty continuously for 12 hours. I am not siding with such of those who are responsible for these accidents for neglect of their duties. But to throw the blame for all these accidents on the workers belonging to these categories is not justified. These three categories of people, drivers, firemen and guards should not be asked to put in work for more than eight hours continuously. On the contrary, they should be asked to put in only six hours' continuous duty with no loss of emoluments to them. Then they should do well not to involve themselves in the sort of things that are now being thrown on them by the Railway Ministry.

There is another grievance of the railway employees. Unduly long time is taken to settle the disputes of the workers. I know Government has appointed a tribunal for deciding the major issues. But there appears to be no machinery except the consulting machinery of the Ministry of Labour to settle grievances of these workers. Some suitable machinery should be created to decide petty matters that arise in the working.

Another grievance of the workers is—I am not talking about the railwaymen alone but the whole Central Government employees—in regard to

the interim relief granted by the Pay Commission set up recently. I am talking about Class IV employees. I feel that interim relief of Rs 5 is not adequate and the workers are rightly agitating for an increase in this relief. I hope the hon. Minister will look into this and see that the relief is satisfactorily granted.

Lastly, I turn to the problems of the Scheduled Castes and the Buddhist employees working in the railway. I am sorry to say that the Railway Administration is not free from the stigma of untouchability. I have so many instances in my hand where there is gross injustice being done to the Scheduled Caste employees particularly when it comes to promotion. There is a vicious circle formed whereby their promotion is blocked. I will quote an instance from the Central Railway. One gentleman was selected to go to U.K. and he came back in 1945. He was absorbed by the Central Railway. He is still there as a B' grade chageman. I am very much surprised that a qualified person, having necessary qualifications and having gone abroad, continues to work B' grade chageman whereas persons who have been employed long after him had been allowed to supersede him.

In the Northern Railway, an upper division clerk is denied the opportunities of promotion. I have tried to find out the reasons for this but I have not come across any single justifiable reason for this denial of promotion to this Scheduled Caste youngman.

There are suggestions which the hon. Minister will do good to look into. Representatives of the Scheduled Castes should be absorbed on all selection boards and welfare committees and their representatives should be taken on the Railway Board also. Secondly, there should be reservation not only in selection but in promotion also. Presently, we find that there is no such reservation. Thirdly, there are some welfare associations formed by the Scheduled

Castes and the Buddhists workers in the railways. I am told that the Railways do not recognise them. They have been formed to look after the interests of the Scheduled Castes and Buddhist workers so far as the reservation in the services are concerned and I am very much surprised as to why Railway Administration should not recognise them. In the first place, the Railway Administration is not keen in looking after the quota of the reservation. If the Scheduled Caste employees themselves come forward to look after their interests, recognition is denied. I will urge upon the Railway Minister to give recognition to these welfare associations. There is one such association which had submitted a memorandum to the Railway Board in 1954. There were so many legitimate demands in that memorandum but the Railway Board has not even cared to reply to that. I will request the hon. Minister to look into that question as that memorandum gives expression to the feelings of the workers belonging to the Scheduled Castes and Buddhists.

Mr. Deputy-Speaker: Mr. Sarju Pandey.

श्री सरजू पांडे (रमड़ा) : उपाध्यक्ष महोदय, इस सदन के अन्दर मैंने पहले भी . .

Mr. Deputy-Speaker: One round is finished. Every Member shall have ten minutes and not more than that. I will ring the first bell after eight minutes and I will request the Members to take note of that and on the second Bell, to sit down.

Shri Raghunath Singh: What about Members pending since yesterday? They should be allowed fifteen minutes.

Mr. Deputy-Speaker: They are in the same category as the new ones.

Shri Harish Chandra Mathur (Pali): It was agreed by the Speaker that those Members who do not confine their remarks to particular States and discussed general problems would be allowed more time.

Mr. Deputy-Speaker: That observation would be kept in view.

श्री सरजू पांडे : पिछली बार भी जो रेलवे बजट पर बहस हुई थी उसमें कुछ ग्राम शिकायतें सामने आयी थी जैसे भ्रष्टाचार, गाड़ियों का लेट जाना, रेलवे मजदूरों के साथ दुर्व्यवहार और आये दिन के एक्सीडेंट। मेरा ध्यान है कि इधर भी जो बहस हुई है उसमें भी माननीय सदस्यों ने इन बातों की ही शिकायत की है। इन चीजों को बार बार इस हाउस में कहा जाता है। आप चाहें तो पुरानी प्रोसीडिन्स को निकाल कर देख सकते हैं कि इन्हीं शिकायतों का जिक्र है। लेकिन मानूम होता है कि रेलवे मंत्री महोदय उसी तरह से इन बातों को तरफ गौर करते हैं जैसे कि एक शायर ने कहा है :

तू अपनी राह चला जा, कोई बुरा कहे कहने दे।

कोई कुछ कहा करे। चाहें रेलों में कितनी भी भीड़ भाड़ हो, रेलवे एक्सीडेंट हों, मजदूरों के साथ दुर्व्यवहार हो, भ्रष्टाचार हो, हमारे मंत्री महोदय चुपचाप सुनते हैं और उसके बाद बजट पास कर दिया जाता है और वह चले जाते हैं। मेरी समझ में नहीं आता कि क्यों रेलवे मंत्री महोदय इन बातों की तरफ ध्यान नहीं देते।

श्री बनराज सिंह (फिरोजाबाद)
मंजारिटी है।

श्री सरजू पांडे : जब मंजारिटी है तब तो इन बातों पर और भी ज्यादा गौर करना चाहिए और देखना चाहिए कि इन चीजों को किस तरह से दूर किया जा सकता है।

इस बजट को देखने से मालूम होता है कि खर्च का हिसाब पेश किया गया है वह उलटे ढंग से पेश किया गया है। तमाम ऊँचे अफसरों की तनख्वाहों के बारे में, उन की

[श्री सरजू पांडे]

भासायश के बारे में, और ऐसे दूसरे कामों के लिए ज्यादा खर्च किया गया है, लेकिन जहां तक आम सुविधाओं का सवाल है, उनके सम्बन्ध में साफ तौर से कह दिया है कि ओवर-काउडिंग को दूर किया जा सकता है—वह बड़ा मुश्किल है। इस सदन में थर्ड क्लास के मुसाफिरों की कठिनाइयों के बारे में बहुत सी बातें कही जाती हैं, लेकिन उन के बारे में भी कुछ नहीं किया गया है। बल्कि उल्टा होता यह है कि जितनी ज्यादा शिकायतें की जाती हैं, उतना ही ज्यादा बोरे की तरह रेल में मुसाफिर भरे जाते हैं। अगर आप को इस बारे में तजुर्बा हो, तो आप जान सकते हैं कि इस में कितनी सत्यता है। मुझे खुद याद है कि पिछले दिनों में जब लखनऊ आ रहा था, तो आप के पी० ए० भी मेरे साथ थे।

उपाध्यक्ष महोदय : मेरे पी० ए० कहा थे ? वह नहीं गए होंगे। इस में कोई गलती है।

श्री सरजू पांडे : नहीं, नहीं। मेरा ख्याल है कि वैसे अगर मैं कह दू तो वह मेरे डिब्बे में तो नहीं बैठे थे—उन की कोई रैलेटिव मेरे डिब्बे में बैठी थी।

उपाध्यक्ष महोदय : मेरे पी० ए० की ?

श्री सरजू पांडे : जी हा। वह भी काफी परेशान थे। मैं झूठ नहीं कहता हूं। अगर आप चाहें, तो उन को बुला कर पूछ सकते हैं। तारकेश्वर पांडे भी हमारे साथ थे।

ऐसी हालत गुजरती है कि जो लोग एन-टाइटल्ड होते हैं, उन्हें भी जगह नहीं मिलती है, तो जो बेचारे आम लोग हैं, उन को तो इस रेलवे में जगह मिलना बड़ा कठिन है। व्यूरो-क्रेसी का तो पूछना ही क्या है वह तो हिन्दुस्तान में खुदा के बाद अपना नम्बर समझते हैं। यह आम तौर पर देखा जाता है कि बहुत से रेलवे

स्टेशनों पर जब कम्प्लेंट बुक मांगी जाती है। तो स्टेशन मास्टर सीधे सीधे रोकपूज कर देता है। मुगलसराय में ऐसी बटना मेरे साथ हुई। उस ने साफ इन्कार कर दिया कि मैं नहीं दूंगा। मैं रेलवे मिनिस्टर से बात तौर पर यह कहना चाहता हूं कि वह अपने वर्किंग के मैथड को—तरीके का—बदलें और इस बात की कोशिश करें कि जो बातें इस सदन में बार बार रिपोर्ट की जात हैं, उन को बजट में दूर करने की कोशिश करें, वरना बार बार हम यह कहते रहे कि ओवर-काउडिंग है, भ्रष्टाचार है, नो इमसे कोई फायदा नहीं होगा।

मिनिस्टर साहब ने अपने स्टेटमेंट में फरमाया कि हम ने लोगों को भ्रष्टाचार के लिये सजाये दो ह। जरूर दी होगी। किमी फायरमैन या किसी सिगनलर का आप ने सजा दे दी होगी। लेकिन आप बड़े भ्रष्टाचारों को नहीं पूछते हैं। कभी आप ने रेलवे मैनेजर में नहीं पूछा होगा कि उन को भी कोई जिम्मेदारी है या नहीं, वह भी कुछ देखने हैं या नहीं। सजाये आप जरूर देने ह, लेकिन बेचारे गरीब लोग हा थारमेट बनते हैं और छोटे छोटे लोग हा आये दिन सजा पाते हैं। और बजट सेशन में एक लम्ब भाषण में बता दिया जाता है कि इनने लागा का सजावे दी गई।

कल एक माननीय सदस्य जब बोल रहे थे, तो हमारे उप-मन्त्री साहब ने फरमाया कि चूकि जंजीर ज्यादा खींची जाती है, इसी लिए गाडिया लेंट होते हैं। आखिर जंजीर क्यों खींची जानी है ? क्या हिन्दुस्तान के लोग पागल हो रहे हैं। ऐसी बात नहीं है कि यहां पर पागलों की कतार लड़ी है। जंजीर इसलिए खींची जाती है कि लोगों का जगह नहीं मिलती है और तरह तरह की मुसोबते उन के सामने आती है।

श्री शाहनवाज खां : अभी टिकट खरीदने की आदत नहीं पड़ी है।

श्री सरजू पांडे : ऐसी बात नहीं है । मैं जानता हूँ कि जंजोर खींचने की कोई ऐसी घाबत नहीं पड़ गई है (Interruptions) खास तौर से इस आपोजीशन में लोगों को कहते हैं कि वे लोगों को सिखायें । जिन लोगों से हमारा सम्बन्ध है, वे तो जंजोर के पास ही नहीं जा सकते, खींचेंगे कहा में ? (Interruptions).

उपाध्यक्ष महोदय : यहाँ भी जंजोर न खींची जाय । चलने दीजिये गाड़ी को ।

श्री सरजू पांडे अभी पिछले दिन मन् खुद एक प्रश्न किया था। मुझे बताया गया था कि इलाहाबाद-कटिहार लाइन पर ऐसे बहुत से स्टेशन हैं, जहाँ पर पानी पिलाने वाला आदमी नौकर नहीं रखे गए थे । माननीय मंत्री जी ने बताया कि यह गलत बात है और हर जगह पानी का इन्तजाम है । मैं खुद ऐसे बहुत से स्टेशनों को बता सकता हूँ । मिमाल के तौर पर ढांढा/ढीह, शहवाजकुली और ताजपुर डेमा वगैरह ऐसे स्टेशन हैं, जहाँ पानी पिलाने के लिए कोई होल-टाइम नौकर नहीं है । जा वहाँ पर नौकर है, वे कहते हैं कि हम अपना ड्यूटी करें या लोगों को पानी पिलायें । बार बार इस सदन में इस तरफ ध्यान दिलाया जाता है लेकिन कोई ख्याल नहीं किया जाता है ।

मैं एक बात पर खास तौर से जोर देना चाहता हूँ । जो शाहदरा-सहारनपुर रेलवे-लाइट रेलवे—है, उस के बारे में बहुत बार मंत्री महोदय से प्रार्थना की गई है । बहुत सारे दूसरे लोगों—पटना के लोगों—ने भी कहा है । वहाँ के मजदूर हड़ताल कर रहे हैं । मैं ने अक्सर बार में खबर पढ़ी है । कहा जा रहा है कि इस का नेशनलाइजेशन किया जाय । पता नहीं मंत्री महोदय के सामने क्या कठिनाई है । लेकिन मैं समझता हूँ कि हमारे पास जो फिगर्स मौजूद हैं, उनको देखते हुए नेशनलाइजेशन कर लेना चाहिए । अगर वहाँ काम करने वाले मजदूरों का इन्स्टेन्ट न भी देखा जाय, अगर सिर्फ

सरकारो फायदे के ब्याज से देखा जाय और जनता की सुविधा के ब्याज से देखा जाय, तब भी उस रेलवे का नेशनलाइजेशन बहुत जरूरी है । शाहदरा-सहारनपुर रेलवे—ऐसे क्षेत्रों में से गुजरती है, जो कि उत्तर प्रदेश के सब से उपजाऊ जिले हैं । लेकिन वहाँ कुछ भी प्रबन्ध नहीं हो रहा है । बल्कि इस सम्बन्ध में एक कमेटी बना दी गई थी, जिस ने रिपोर्ट दे दी कि इस का इन्तजाम बड़ा अच्छा है, हालांकि यह तथ्य है कि उस रेलवे की रफ्तार तीस पैंतीस मील पर आकर है, लेकिन वह इस मील पर आकर ने ज्यादा नहीं चली है । फिर भी उस के ऊपर कोई ध्यान नहीं दिया गया है । मेरे पास इन बारे में आकड़े मौजूद हैं, लेकिन मैं चाहता हूँ कि थोड़ा समय—दो मिनट—बड़ा दिए जायें, ताकि मैं डाटेल में कह सकूँ ।

उपाध्यक्ष महोदय मेंबर साहब ने खुद ही दस मिनट लिखे थे ।

श्री सरजू पांडे : हरेक मेंबर यही कहता है । हम आपसे प्रार्थना करते हैं और आप मान जाते हैं । टाइम मिलने का और कोई तरीका नहीं है ।

वह कम्पनी अपने शेयर-होल्डर्स को बारह परसेंट मुनाफा देती है । अगर उस का नेशनलाइजेशन हा जाय, तो वह बारह परसेंट सरकार को मिल जायगा । अगर हम १९५७-५८ के फिगर्स को देखें, तो हमें मालूम होगा कि एक लाख पया मुनाफा होगा । इसी तरह से वहाँ के मैनेजिंग डायरेक्टर दस, पंद्रह परसेंट कमीशन लेते हैं । नेशनलाइजेशन के बाद वह पैसा सरकार के पास आयागा । वह कम्पनी अपने शीक के पर सालाना कुल ३,०७,७८० रुपए खर्च करती है । सरकार जिस स्टैंडर्ड से दूसरी रेलवेज में लेती है, अगर उसी हिसाब से दें, तो कुल १३,२०० रुपए के करीब पड़ेगे और बाकी रुपया सरकार के पास आ सकता है । वहाँ रोजाना कोई आठ हजार मन

[श्री सरजू पांडे]

बहुत सी चीजे जाती हैं, लेकिन वहां पर बुकिंग का कोई प्रबन्ध नहीं है, कोई गाड़ी नहीं है, कोई इस पर बहना नहीं है। ऐसी दशा में अगर सरकार उन रास्ते खर्च को ले ले और अगर कम्पनी को मुआवजा देने की बात भी उठे, तो भी सरकार तीस लाख रुपया सालाना मुनाफे में रहेगी। अगर मेरे पास समय होना तो मैं यह सारी बात डोटेल में बताता। इन सब बातों के बावजूद इस तरफ कुछ ध्यान नहीं दिया जाता है और मंत्री महोदय कुछ लोगों के मुनाफे को बनाए रखने के लिए, उनके इन्टरेस्ट के लिए, उन का फायदा हागा, इसलिए उस को हाथ नहीं लगाने हैं।

यही हाल पटने का हो रहा है। पाटन रेलवे को भी यही हाल हो रहा है। वहां बंगाल मजदूर हड़ताल कर रहे हैं। उन का तीन दिन, चार चार महीने में तन्ववाह नहीं मिलती हैं।

रेलवे मंत्री (श्री जगजीवन राम) : वहां भी कम्पनी के मुनाफे का बचाने के लिए ही हम ऐसा ले रहे हैं। क्या बात आप कह रहे हैं ?

श्री सरजू पांडे : मैं कोई चीज नहीं लगाना हूँ। लेकिन हाँ सचता है। इस बरस की बाने होती हैं। यह कोई ताज्जुब का बात नहीं है। किसी के बारे में यह नहीं कहा जा सकता है कि उस का इन्टरेस्ट क्या है—हमारा इन्टरेस्ट क्या है और आप का इन्टरेस्ट क्या है। लेकिन अगर कोई बात नहीं है, तो इस को नेशनलाइज कर देना चाहिए। अगर आप खर्च की बात करने ह, तो मुनाफा भी आप को ही हागा। मैं रेलवे मंत्री से खास तौर से प्रार्थना करूंगा कि इस रेलवे का जरूर नेशनलाइजेशन कीजिए और इस ओर कदम उठाइये।

चूँकि बाकी मेम्बर साहिबान ने अपनी अपनी कांस्टिट्यूएन्सी के बारे में कहा है, मैं भी अपनी कांस्टिट्यूएन्सी के बारे में बन्द

एक बातें कहना चाहता हूँ। गोरखपुर से बटिहार जाने वाले रास्ते को आप देखिये। वहां पर दो गाड़ियां ही चलती हैं। उन दोनों में इतना ओवर-कराउटिंग होता है जिसका कुछ भी ठिकाना नहीं। मुसाफिरों को इस परेशानी की वजह से बहुत तकलीफ का सामना करना पड़ता है। पिछले दिनों दो गाड़ियां अलाहाबाद में उबर जाती थी। अलाहाबाद में छपरा को जा गाड़ी जाती है उसको एक्सप्रेस बना दिया गया है और यह उन उन स्टेशनों पर खड़ा की जाती है जहां पर बसों का इतिजाम है और जिन स्टेशनों पर बसों इत्यादि का कोई इजिजाम नहीं है वहां पर इसको खड़ा नहीं किया जाता है। होना तो यह चाहिए था कि जहां पर बसों इत्यादि का प्रबन्ध नहीं है, वहां पर दो गाड़ियों को खड़ा किया जाय और जहां पर बसों का इतिजाम है वहां पर बसों न किया जाय लेकिन हाँ उसमें बिल्कुल उठत रहा है। इसके बारे में रेलवे मैनेजर गोरखपुर का कई रिजिजेशन भेजी जा चुकी हैं और कई बार माग की गई है कि इस गाड़ों का उन स्टेशनों पर खड़ा किया जाए जहां पर बसों का इतिजाम नहीं है लेकिन अभी तक इसके बारे में कुछ नहीं किया गया है। खास तौर पर दिलदादनगर बड़ी लाइन का स्टेशन है वहां पर तूफान एक्सप्रेस को खड़ा नहीं किया जाता है ? कुछ अर्सा हुआ माननीय मंत्री महोदय श्री जगजीवन राम जी बक्सर गए थे और उन्होंने जनता एक्सप्रेस को तो वहां खड़ा करने के आदेश जारी कर दिये थे और वहां वह खड़ी भी होने लग गई है लेकिन तूफान एक्सप्रेस का अभी तक भी खड़ा नहीं किया जा रहा है। हमारी यह माग चार माल से चली आ रही है, लेकिन इसकी तरफ कोई ध्यान नहीं दिया गया है। मैं चाहता हूँ कि इसकी ओर शीघ्र ध्यान दिया जाए।

इसके साथ ही साथ मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि अलाहाबाद और गोरखपुर के बीच में जो गाड़ियां चलती हैं उनकी तादाद

बहुत कम है। बहुत भारी मशीन में मुमकिनर इस लाइन पर सफर करते हैं और उनको बड़ी परेशानी का सामना करना पड़ता है। मैं चाहता हूँ कि इस लाइन पर गाड़ियों की तादाद को बढ़ाया जाए।

मैं आपको एक यह सुझाव भी देना चाहता हूँ कि आपका दिलदावनगर में शाहगंज बाया भी एक बड़ी लाइन निकालनी चाहिये। इस पर आपको कुछ खर्च तो अवश्य करना पड़ेगा लेकिन इसमें बहुत ज्यादा फायदा होगा। आप कहेंगे कि आप गंगा पर पुल बनाने की बात कहेंगे। मगर हमारा मतलब यह नहीं है। वहाँ पर जिले के जिले उजड़ने जा रहे हैं। वहाँ के लोगों को बहुत अधिक परेशानी है। इसके बारे में बहुत लिखा पढ़ी भी की गई है लेकिन कुछ नहीं हुआ है। राष्ट्रपति महादय भी वहाँ आये थे और उनको भी बतलाया गया था कि अगर कुछ प्रबन्ध नहीं किया गया तो स्थिति बहुत गम्भीर हो जाएगी। मैं आपको बतलाना चाहता हूँ कि गंगा की वजह से सारे के सारे उधर के जिले तथा बाजार उजड़ने जा रहे हैं। अगर आप इस लाइन को अब नदी बना सकते हैं तो मैं चाहता हूँ कि आप इसको अपने दिमाग में अवश्य रखें।

बहुत से स्टेशनों पर ओवर ब्रिज नहीं हैं। श्रीडिहार, जमानिया भी इत्यादि स्टेशनों पर ओवर ब्रिज नहीं हैं। इसका नतीजा यह होता है कि आधे दिन एक्सप्रेट होन रहत हैं और कई लोगों की जाने तक चली जाती है। इन जगहों पर ओवर ब्रिज बनाने का भी आपका इतिजाम करना चाहिये ताकि लोगों की जानें बच सकें।

15 hrs.

बाजपेयी जी ने वायरलेस और टेलीग्राफ आफिस के बारे में भी कुछ कहा है और बताया है कि कुछ दफ्तर हटाये जा रहे हैं। गोडा, गोरखपुर, बनारस इत्यादि से टेलीग्राफ आफिस हटाये जाने की तजवीज है। अगर किसी आदमी के

घर में ग्राम लग जायें हैं या किसी के डाक 18 जाता है या चोरा हो जानी है ताबे स्टेशन वाले तार नहीं खेने हैं और कहने हैं कि ये इस काम के लिए नहीं हैं। यह कहा जाता है कि वायरलेस मैमज को प्रेकम दिया जायगा। वायरलेस में कोई मटेरियल नहीं होना है और यह भी पता नहीं होना है कि एक जा मैमज भजा जाएगा वह मोफिड हो रहेगा। अगर आप एनाउन्स को देखें तो आपका पता चलेगा कि टेलीग्राफ का जितना काम हुआ है उसमें ग्राम भी वायरलेस ने नहीं किया है। लेकिन फिर भा किस के इटिरेन्ट न यह किया जा रहा है यह मेरी समझ में नहीं आता है। मैं चाहता हूँ कि इन दफ्तरों का बंदी रहने दिया जाए और उनको तादाद को बढ़ाया जाय।

شیر محمد طاہر (کشنلنگ): جناب

قیلی سہکر صاحب۔ یلوے محکمہ پر جو سہیج ہمارے دوست دیل ملتوی صاحب نے دی ہے۔ میں نے اس کو پڑھا ہے اور ان کی تقریر کو پڑے فور سے سنا ہے۔ مجھے ایسا معلوم ہوتا ہے کہ ہمارے یلوے کے محکمے نے بہت زیادہ ترقی کی ہے اور آگے بھی ترقی کرنے کا اس کا خیال ہے۔ اس محکمے کو دیکھنے سے ہم یہ محسوس کر سکتے ہیں کہ ہم آزاد ملک کے دھلے والے ہیں۔ مگر اس کے باوجود میں یہ دیکھتا ہوں کہ یلوے کی تھولہٹ میں کچھ کمزوریاں بھی ہیں۔ مثال کے طور پر یلوے منسٹر صاحب کا کام صرف یہ نہیں تھا کہ وہ ملک کو یلوے کے معاملے میں ایک خوبصورت ملک بنا دیتے۔ یلوے سے آپ ملک کو خوبصورت بھی بنا سکتے ہیں اور پھل

[شرعی معصوم طاہر]

کے لوگوں کو آرام بھی پہنچا سکتے ہیں۔ لیکن سب سے ضروری چیز جو ریلوے منسٹر کے دھیان میں ہونی چاہئے وہ یہ ہے کہ ملک کی فیملی کو کسے معصوم کیا جائے۔ فیملی کا سوال ایک بہت اہم سوال ہے۔ لیکن مجھے افسوس کے ساتھ کہنا پوتا ہے کہ منسٹر صاحب نے اس پر پوری طرح سے غور نہیں کیا ہے۔

آپ سب جانتے ہیں کہ ہمارے دوزوں طرف پاکستان ہے۔ میں یہ نہیں کہنا کہ پاکستان ہمارا ایٹمی ملک ہے لیکن میں انڈیا ضرور کہہ سکتا ہوں کہ اس کے ساتھ ہمارے تعلقات اچھے نہیں ہیں۔ ایسی حالت میں آپ کو ان علاقوں کا خاص طور سے خیال کرنا چاہئے تھا جو کہ ہندوستان کی فیملی کو معصوم کرنے کے لئے ضروری تھے۔ ان علاقوں کی طرف بھی آپ کا خاص طور سے خیال جانا چاہئے تھا۔ یہ سب سے پہلا سوال ہے جو کہ میرے دماغ میں آنا چاہئے

آج دلی سے ایسٹرن فرنٹ پر جانے کے لئے ہمارے پاس صرف ایک ہی لائن ہے اور وہ ہے نارٹھ ایسٹرن ریلوے کی لائن۔ جہاں تک ڈیولپمنٹ کا سوال ہے سب طرف ڈیولپمنٹ ہو رہا ہے۔ سڈرن ریلوے پر ڈیولپمنٹ ہو رہا ہے۔ ایسٹرن ریلوے پر ڈیولپمنٹ ہو رہا ہے۔ سائڈ ایسٹرن پر ہو رہا ہے لیکن نارٹھ

ایسٹرن پر ہی نہیں ہو رہا ہے۔ میں چاہتا ہوں کہ نارٹھ ایسٹرن ریلوے کو سب سے زیادہ معصوم آپ بنائیں۔

آپ کے پاس دلی سے آسام تک ایک ڈائریکٹ لک ضرور ہونا چاہئے۔ ہمارا ڈائریکٹ لک ایسٹرن فرنٹ جانے کے لئے نہیں ہے۔ وہاں پہنچنے کے لئے آپ کو دوسری ریلویز سے ہو کر جانا پڑتا ہے۔ اور اس میں دقتیں ہوتی ہیں۔ اس سلسلے میں میں یہ کہہ دیتا چاہتا ہوں کہ ایسٹرن ریلوے کا جہاں تک تعلق ہے آپ ان علاقوں میں جا کر دیکھئے جو پاکستان کے پورٹر پر ہیں جیسے پورنہا کا علاقہ ہے جو کہ ویسٹ بنگال میں چلا گیا ہے یا ویسٹ بنگال کا علاقہ ہے۔ آپ کتھار سے اگر سہل

گوزی تک جائیں جو کہ نارٹھ ایسٹرن ریلوے پر ہے تو آپکو پتہ چلیگا کہ یہ لائن بالکل پاکستان پورٹر کے سٹے سٹے ہوئے جاتی ہے۔ اگر کل کوئی ایمرجینسی آ پڑے تو اس لائن کے سوا اور کسی لائن سے آپ نہیں جا سکتے ہیں۔ اسی راستے سے آپکو اپنی غوجھن اور اپنا سامان وغیرہ بھیجنا ہوگا۔ اس لئے ضرورت اس بات کی ہے کہ آپ ایک کوریڈرنگ لائن بنائیں جو ایسٹرن فرنٹ پر جانے کے لئے آپ کو سہولیت پہنچا سکے اس چیز کو میں فیملی منسٹری کی کونسلنگ کمیٹی میں آٹھایا تھا اور

کہا تھا کہ قیہنس کو خہال میں رکھتے ہوئے ہمارے پاس کلہار سے سلی کوری کے دسمہان ایک لائن ہونی چاہئے جو موجودہ لائن کو کورقہلہنت کر سکے۔ ہمارے قیہنس منسٹر صاحب نے اس چہز کو معسوس کیا اور کہا کہ یہ سہی بات ہے لیکن ابھی ہمارے پاس فلڈ نہیں ہیں۔ فلڈس کی ہمارے پاس کمی ہے۔ میں نے ایک سکیم نقشہ کے ساتھ دیلوی منسٹری میں بھجی تھی اور کہا تھا کہ پورنہا جنکشن سے بہادرگلج ہوتے ہوئے گلگیا تک کم سے کم ایک ایسی لائن ہلا دی جائے جو موجودہ لائن کو کورقہلہنت کر سکے۔ اس کا جواب منسٹر صاحب کی طرف سے یہ دیا گیا ہے کہ پانچ سالہ پلان میں ہمارے پاس پانچ سو یا چھ سو مہل کی "نیڈین" موجود ہیں۔ اس لئے اس کو نہیں لیا جا سکتا ہے۔ اس کا مطلب یہ ہے کہ قیہنس کی طرف ہمارے دیلوی منسٹر صاحب کا دسمہان نہیں ہے۔ اس چہز کا مجھے سخت افسوس ہے۔ آپ کا ان سب چہزوں کی طرف دسمہان ہونا چاہئے تھا۔ یہ جواب کہ ہمارے پاس فلڈس نہیں ہیں تسلی بخش نہیں ہے۔ آپ نے اپنی بھج میں پانچ سو دہرا ۱۳ میں یہ کہا ہے

"Two important new lines have been included in the programme of the Budget year, namely, the 100 miles Robertsganj-Garhwa Road line on the Northern

Railway, costing Rs. 17 crores and etc."

اس کی وجہ یہ دیتے ہیں کہ

"The former is required as an alternative route from the Barkakana coalfields to North India to reduce the ever-increasing pressure via Moghalsarai. etc."

آپ دیکھئے کہ چونکہ پریشر وہاں زیادہ سے اس وجہ سے ایک نئی لائن بنا رہے ہیں لیکن جہاں تک قیہنس کا تعلق ہے اس کی طرف آپکا خیال ہی نہیں ہے۔ میں نے جو سکیم دی تھی اس میں میں نے کہا تھا کہ اگر آپ اس ۵۵-۴۰ مہل کی لائن بنا دیتے ہیں تو یہ ایک بہترین قیہنس لائن آپ کے پاس ہو سکتی ہے۔

اس کے علاوہ آپ نے الیکٹریفیکیشن کا ذکر کیا ہے۔ اس پر آپ ۷۵ کروڑ روپیہ خرچ کرنے جا رہے ہیں۔ اس کی ایلیکٹریفیکیشن کوست بھی ہے۔ اس کے علاوہ قریب ۱۶ کروڑ روپیہ آپ کہتے ہیں کہ ابھی خرچ کرنے کی ضرورت ہے۔ اب بتائیے کہ اس روپیہ کو خرچ کرنے کی ضرورت ہے۔ کہوں نہیں آپ اس روپیہ کو اپنی قیہنس کی لائن کو بنانے کے لئے خرچ کرتے۔ یہ الیکٹر-یفیکیشن تو دس سال کے بعد ہو ہو سکتا ہے۔ اس ۵۰ مہل کی لائن پر ۱۲ کروڑ روپیہ خرچ آپ نہیں کر سکتے ہیں جب کہ ۹۱ کروڑ الیکٹر-یفیکیشن پر خرچ کر سکتے ہیں۔ اس کے لئے آپ کے پاس کافی فلڈس ہیں۔

[شری محمد طاہر]

حالانکہ اس کی اپنی کئی ضرورت
نہیں ہے

ہمارے ایک دوست نے کہا ہے
کشمیر کو جانے کے لئے کوئی راستہ
نہیں ہے - کوئی ریلوے لائن نہیں
ہے - اس کی طرف بھی آپ کا ہاں
، انا چاہتا تھا - وہ بھی ایک بورڈر
ستھٹ ہے - وہاں پر بھی لائن
ہونی چاہئے تھی - ایسٹرن فرنٹ
پر جہاں کوئی کوریڈر ملے گا لائن
نہیں ہے وہاں پر لائن، نہی چاہئے
تھی - وہاں پر لائن کا نہ ہونا بہت
خطرناک ہے - پاکستان بورڈر سے
ستے ستے موجودہ لائن جاتی ہے -
ہو سکتا ہے کہ پاکستان کے ساتھ
کوئی ٹریل ہو جائے اور ہم اپنی
چھڑیں فرنٹ پر پہنچا نہ سکیں -
ایسٹرن پاکستان بالکل مالا ہوا ہے
اور اس لئے مہرا سوچنا ہے کہ آپ
ایلیکٹریفیکیشن کی اسکیم کو قراپ
کیجئے - آپ پہلے ان چھڑوں کو
کیجئے جن کے لئے میں نے آپ کو
کہا ہے اور ان کاموں کے بعد آپ
ایلیکٹریفیکیشن کیجیگا اور بجلی
چمکائیگا -

اس کے بعد میں ایک بات اور
کہنا چاہتا ہوں - پچھلے بھٹ کے
دوران میں - پورے دولت ریلوے سسٹم
صاحب نے جواب دیتے ہوئے فرمایا
تھا کہ جہاں تک اسٹیشنز ہ سوال

ہے سوویسٹز کا سوال ہے ان میں ہم
کھیرسڈ گلاس کے لوگوں - انگلو انڈین
اور مسلمانوں کو نوکریوں میں خاص
پریفیرنس دیتے ہیں اور خیال رکھتے
ہیں - اس سلسلے میں ایک چیز
آپ کے نوٹس میں لانا چاہتا ہوں
اور وہ یہ ہے کہ ۳ دسمبر کو اس
ہاؤس میں ایک کونسلنگ کیا گیا
تھا سوال نمبر ۷۳۵ اس میں یہ
پوچھا گیا تھا کہ پارٹیشن کے وقت
جن لوگوں نے پاکستان کو آپٹ کیا
تھا لیکن انہوں نے بعد میں ایذا
آہن چیلنج کو دیا اور ہندوستان
والیس آگئے ان کو یہاں ایسٹریٹ کرنے
کے سلسلے میں عمل درآمد نہیں ہوا
اور پوچھا گیا تھا کہ ان کی نوکریوں
کا کیا حال ہوا تو ہماری گورنمنٹ
نے جو اس کا جواب دیا تھا وہ اس
طرح ہے -

"All those railway employees who had provisionally opted to serve Pakistan but later changed their option for India finally before 15-2-1948 were absorbed. Those who had opted for Pakistan finally but did not proceed to that country and applied for employment were also re-employed on the railways subject to the availability of vacancies and their being found suitable. In the case of those who had opted for Pakistan finally and had migrated to that country but later returned to India and requested for employment, the Ministry of Railways decided that their cases may also be sympathetically considered for reemployment on Railways subject to their being found suitable

میں سمجھتا ہوں کہ جو یہ شرط لگائی گئی ہے subject to their being found suitable. یہ بہت خطرناک چیز ہے۔ ہاں اگر ریلوے منسٹر صاحب خود اس چیز کو دیکھا کریں کہ سوتھیلنگی کیا چیز ہے تو حیرت ہے۔ اور اگر سوتھیلنگی کو جانچنے کے لئے پریس قیہارٹمنٹ کے سپرد کیا گیا تو یہ ایک مصیبت بن جائیگی۔ میرے پاس دو ایک کھسڑ ہوں کہ محتسب اس بنا پر کہ ایک شخص جو کسی قیہارٹمنٹ کا ملازم تھا محتسب اس بات پر کہ وہ جمعہ کی نماز پڑھنے جانا تھا یا وہ میلاد شریف میں شرکت کرتا تھا تو وہ نوکری کے لئے سوتھیلنگی نہیں خیال کیا گیا۔ اس قسم کی باتیں بہت افسوس ناک ہیں اور یہ کہ اس قسم کی باتوں کو سوتھیلنگی نہ سمجھا جائے اور ایسے لوگوں کو ایمپلائمنٹ نہ دیا جائے۔ میں نہایت ادب کے ساتھ ریلوے منسٹر صاحب سے کہونگا کہ ان تمام کھسڑ پر وہ ذرا خود غور کریں اور غور کرنے کے بعد وہ فیصلہ کریں کہ آخر ان لوگوں نے گرجہ پاکستان کے لئے آپت کیا مگر انہوں نے آخر میں جاکر یہی فیصلہ کیا کہ دہلیوستان ہی ہمارا ملک ہے اور یہیں رہنا ہے اور انہوں نے پاکستان کا سٹیشن شپ بھی نہیں لیا تو پھر ان لوگوں کو کہوں یہاں نوکری نہ دی جائے۔ یہ مناسب نہیں ہے اور میں چاہتا ہوں کہ ان کو نوکری میں لگایا جائے۔ نا کہ آپ کے انصاف سے لوگ خوش اور مطمئن ہو جائیں۔

उपाध्यक्ष महोदय : अब माननीय सदस्य बात करे

شری محمد طاہر - مجھے ہاؤس میں بولنے کا بہت کم موقع ملتا ہے۔

دو ملت میں میں اپنی بات ختم کر دوں گا۔ اب چند اور باتوں کی طرف مجھے آپ کا دھیان دلانا ہے۔ ایمپلائمنٹ کا جہاں تک تعلق ہے کٹیہار چلکشن میں جو عوتل ہیں وہاں پر آٹہ آنے میں دال بہات - ہم لوگ چاول کو بہات کہتے ہیں۔ آٹہ آنے میں دال - بہات اور گوشت کہا لیتے تھے لیکن اب جو میں وہاں پر گیا تو پریسنگروس نے شکایت کی کہ جہاں پہلے ہم آٹہ آنے میں کھانا کہا لیتے تھے وہاں اب کھانے کے ایک روپیہ اور دو آنے دیتے پڑتے ہیں۔ میں نے پوچھا کہ اتنی جلدی دیت بدلنے کا کیا کارن ہے تو مجھے بتایا گیا کہ پہلے ہم سے بجلی اور فین وغیرہ کا کچھ چارج نہیں لیا جاتا تھا لیکن اب یہ ہمارے اوپر لا دیا گیا ہے اور اب ہمارے پاس اس کے سوائے اور کوئی راستہ نہیں رہ گیا ہے کہ ہم اپنے کھانے کے دھت کو بڑھا دیں۔ اس بڑھے ہوئے دھت کی وجہ سے فریب لوگوں کو بہت دشواری ہوتی ہے لہذا منسٹر صاحب اس کی طرف دھیان دیں۔ اس کے علاوہ میں ایک چیز اور بتا دینا چاہتا ہوں۔ نارتھ بہار میں مہرا خیال ہے کہ کوئی ایسا علاقہ نہیں ہے جہاں سے ڈائریکٹ ٹرین پہنچا گیا تھا تک نہ جانی ہو۔ پٹنا بہار کا کھیٹل ہے۔ حالانکہ جو گیلی نہال بارڈر پر ہے لیکن جو گیلی سے پہنچا گیا تھا تک کوئی ڈائریکٹ ٹرین نہیں ہے۔ اس کے علاوہ بھرپور جہاں کسی ٹیم کا قیولہمنٹ ہو رہا ہے اور افسران کو وہاں جانا پڑتا ہے پٹنہ اور دوسری جگہوں سے لیکن وہاں کے لئے کوئی ڈائریکٹ ٹرین نہیں ہے اور دو تین جگہ لوگوں کو چھلچ کرنا پڑتا ہے۔

[شری محمد طاہر]

میں ممبر صاحب سے درخواست کروں گا کہ وہ مہربانی کر کے ایسا انتظام کریں کہ جو کھلی سے پہلے ہاتھ تک قانونی ترقی ہو جائے - تاکہ نہال-جو کھلی اور ہمدردی و ہمدردی وغیرہ نے مسافروں کو پتہ چانے میں سہولیت

- ہ

(English Translation of the above speech).

Shri Mohammed Tahir (Kishangan): Mr. Deputy Speaker Sir, I have heard the Railway Minister's budget speech very carefully. From that, one feels that our Railways have immensely progressed and will progress in future as well. By looking at this Department we can rightly feel that we are now living in a free country. But in spite of all our progress, we can see that there are certain short comings. For example, it should not be thought that Railway Minister's job was only to develop the railway in the country, of course the development of railways adds to the progress of the country and provides greater benefits to the people but the most important consideration which the Railway Minister should always have in his mind is the strengthening of the country's defence. The question of defence is the most important question, but I regret to say that adequate attention has not been paid to this aspect of the issue.

All of us know that the territory of Pakistan lies on both sides of the country. I do not say that Pakistan is our enemy but our relations with that country are not good. In the circumstances, he should have paid greater attention to such areas as are strategically important from the point of view of India's defence. This is the most important point which we should always bear in mind.

Today we have only one line to go to the Eastern front and that is the North Eastern Railway. Development is going on all sides. Southern, South Eastern and Eastern Railways are progressing and development work

is proceeding there but there is nothing on the North Eastern Railway. Therefore I wish that the North Eastern Railway should be fully developed.

You must have a direct rail link between Delhi and Assam. Today we have no direct link with the Eastern front and one has to take a very long route to reach there.

As far as the Eastern Railway is concerned I wish to submit that you should go and see those areas which are adjacent to the territory of Pakistan. You see Purnea which has now gone to West Bengal. If you go from Kathihar to Siliguri on the North Eastern Railway, you will find that the railway line goes very close along the frontier of Pakistan. In times of emergency you cannot go by any other line except this. You will have to move your forces and other necessary equipment through—this very route. Therefore it is very necessary that a coordinating line is constructed which can take us direct to the Eastern front. I had also raised this issue in the Consultative Committee of the Defence Ministry and I have said that from the point of view of our defence, there should be a line between Kathihar and Siliguri which should be a coordinating link for the present lines. Our Defence Minister agreed to it but said that the Government had no funds at present. I had also submitted a scheme along with a plan that a line connecting Purnea Junction, with Gaglia via Bahadurganj should at least be constructed which may coordinate these lines. To that the Minister had replied that they had a scheme of constructing 500 or 600 miles of lines under the Five Year Plan and that my scheme could not be taken up. This clearly shows that the Hon'ble Minister does not give due consideration to our defence requirements. I really regret such an answer. The reply that Government had no funds is not satisfactory. In his speech, he has said on page 7, para 13 that:

"Two important new lines have been included in the programme

of the Budget year namely the 100 miles Robertsganj—Garhwar Roatlim on the Northern Railway, costing Rs 17 crores and etc.”

The reason for this has been given as under:—

“The former is required as an alternative route from the Barka-kana coalfields to North India to reduce the ever increasing pressure via Moghalsara.... etc.”

So we see that line is being constructed because there is more pressure from there and that the Government is not giving due importance to defence I had told them that this 40 to 50 miles long railway line would be most vital for defence purposes.

Then there was a mention about electrification. About Rs. 75 crores would be spent over it About 17 crores would be spent immediately. What is the need of spending such huge amounts? Why do not you spend this money on improving your defence line? The question of electrification can wait for ten years. You can spend Rs. 75 crores on electrification but you cannot spend Rs. 12 crores on a 50 miles rail link.

An hon'ble friend has said that there is no rail link between India and Kashmir. You should have paid attention towards that matter also. Kashmir is also a border State and there should be a railway line for that area. The fact is that there is no coordinating line for the Eastern front and that is very dangerous. The present line runs close to border. It is just possible that we may have some trouble with Pakistan and we may not be able to send our supplies to the front. Therefore, I suggest that Government should drop the question of electrification for the present and implement my suggestions. You can undertake electrification schemes later on.

During the debate on previous budget my friend, the Railway Minister had said that in the matter of recruiting people in the Railways, persons belonging to depressed classes, Anglo-Indians and Muslims were given special preference. In this connection, I would draw his attention to a question (No. 745) asked in this House, on the 3rd December. It was asked why no action was taken to absorb in service those employees who had opted for Pakistan at the time of partition but later on had changed their option and returned to India. The Government had replied as follows:—

“All those railway employees who had provisionally opted to serve Pakistan but later changed their option for India finally before 15th February, 1948 were absorbed. These who had opted for Pakistan finally but did not proceed to that country and applied for employment were also re-employed on the railways subject to the availability of vacancies and their being found suitable. In the case of those who had opted for Pakistan finally and had migrated to that country but later returned to India and requested for employment, the Minister of Railways decided that their cases may also be sympathetically considered for re-employment on Railways subject to their being found suitable.”

I think that this condition is very dangerous. If the Railway Minister himself examines this suitability it is all right, but if it is left to the Police department to examine the suitable, it will create a lot of trouble. There are instances with me where some persons have been thought to be unsuitable only because they had gone for their Friday prayers or they had gone to participate in Milad-e-Sharif. Such incidents are really regrettable. I would very respectfully request the Hon'ble Minister to kindly look into these matters. Although these people had opted for Pakistan, but ultimately

[Shri Mohammed Tahir]

they decided that their country was India and that they had to live there. They did not accept Pakistani citizenship. It is, therefore, unfair that they are not absorbed. I wish they all should be absorbed:

Mr. Deputy Speaker: Hon'ble Member should finish now.

Shri Mohammed Tahir: Sir, I get very little opportunity to speak. I will finish within two minutes. I will now take out certain other matters. As far as amenities are concerned, previously at Kathihar Junction we could get good 'Dal Bhat and meat' in eight annas but now the passengers complain that they have to pay one rupee and two annas for that food. I enquired about this increase and they told me that electricity and other charges, were being included in their expenses, which was not the case previously and therefore they had no option except to increase the rates. The poor people have to face a great difficulty due to the increased rates.

I wish to draw the Minister's attention to one other matter. I think there is no area in North Bihar from where there is direct railway to Palezaghata. Patna is the Capital of Bihar. Although Jogbani is on the Nepal border but Jogbani and Palezaghata are not directly linked. Besides this there is direct rail link between Patna and Birpur where work in connection with the Kosi Dam is going on. All officers who wish to proceed to Birpur from Patna and other places have to change trains at two or three places. I request the Hon'ble Railway Minister that a direct rail link should be established between Jogbani and Palezaghata, so that passengers from Nepal, Jogbani, Birpur, Purnea etc., may have no inconvenience in going to Patna.

सुधी मल्लबेन पटेल (प्रानन्द) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं इस अवसर पर कुछ बातों की ओर रेलवे मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहती

हूँ। आप स्टेशन तो कई जगह बना रहे हैं लेकिन दो तीन स्टेशनों के बारे में मुझे जानकारी है कि स्टेशन पूरा बनने के पहले ऊपर से पानी डालना शुरू हो जाता है। बड़े बड़े कंट्रेक्टरों को आप ठेके देते हैं और होता यह है कि ठेकेदार रहने वाला बंगाल का होता है और ठेका उसको आप दिल्ली का देते हैं। उसको अपनी रैपूटेशन का खयाल नहीं रहता और जैसा तैसा काम करके वह चल देता है। इसलिए मेरा एक सुझाव यह है कि जिस रेलवे पर और जिस जगह पर आप काम दो तो उसी जगह के कंट्रेक्टर को आप वह काम दो न कि कहीं और दूर के ठेकेदार को। ऐसा करने से मैं समझती हूँ कि काम ज्यादा अच्छा होगा क्योंकि उसको वहाँ पर अपनी रैपूटेशन का खयाल रहेगा और उसको यह अहसास रहेगा कि उसके काम को देखने वाले बहुत से जानकार लोग रहते हैं और ठीक काम न करने पर उसको ठोक सकते हैं.....

श्री मू० चं० जैन (कैपल) : जिस इलाके का अफसर होगा वह उसी इलाके का कंट्रेक्टर लेना चाहेगा।

सुधी मल्लबेन पटेल : मेरे अनुभव में आया है कि गोधरा स्टेशन पर जिसके निर्माण के लिए करीब करीब १ करोड़ रुपये आप खर्च करना चाहते हैं, १०० साल के बाद वह स्टेशन फिर बन रहा है। मुझे कहा गया कि वह स्टेशन पूरा बना ही नहीं कि ऊपर से पानी निकलना शुरू हो गया। यही हालत सूरत और बड़ौदा रेलवे स्टेशनों की है। उन स्टेशनों पर आप बेटिंग रूम बनवा रहे हैं। पहले के बेटिंग रूम बहुत बड़े थे लेकिन अब जो बेटिंग रूम बन रहे हैं वह बहुत छोटे बनाये जा रहे हैं और वे आपके बाथरूम से भी छोटे हैं मैं कहना चाहती हूँ कि इस तरह का मजाक क्यों किया जा रहा है? आखिर बेटिंग रूम में कुछ चलने फिरने की

जगह तो चाहिये। इस काम को मेरा सुझाव है कि स्थानीय प्राधिकारियों की सलाह लेकर करना चाहिए। आप सेक्टेरियेट में बैठ कर रेलवेज के कार्यों का नक़्शा बनायें और काम करवायें तो उस तरह काम नहीं चलता है। आवश्यकता इस बात की है कि स्थानीय परिस्थिति को देख कर कि वहां कितनी भीड़ है और कितना घाना जाना होता है इस सब को ध्यान में रख कर यह काम होना चाहिए।

ट्रेनें अक्सर देर से आती हैं इसलिए कोई एक घास ट्रेन श्रालती से बचब पर आ जाय तो आ जाय। मिसाल की तौर पर मैं बतलाऊं कि फ्रंटियर मेल मथुरा तक तो ठीक टाइम से आती है लेकिन मथुरा से दिल्ली आने में वह एक घंटा लेट हो जाती है। इस देरी से आने के लिए आपका यह प्रानुमेट देना कि लोग जंजीर खींच लेते हैं इसलिए ट्रेनें लेट हो जाती हैं, सब जगह के लिए सही नहीं है। जब आपकी ट्रेनें घामतीर पर लेट होती हैं और समय पर नहीं पहुँचती हैं तो फिर टाइमटेबुल में जो टाइम दिया रहता है उसका क्या धर्य रहता है? मैं जानती हूँ वहां तक टाइमटेबुल बनाते वक्त उसमें डबलींग हो रहा है का खयाल रख कर और उसको उसमें एकाउंट फ़ौर कर के उतना समय उसमें बढ़ा दिया जाता है। आप हाउस में मज्जाक के तौर पर भले ही कह दें कि गाड़ियां जंजीर खींचने के कारण लेट हो जाती हैं लेकिन यह बात बिलकुल सही नहीं है और आपको इस मामले में खानबीन करनी चाहिए कि आखिर गाड़ियां क्यों लेट हो जाती हैं और उस कमी को दूर करने का प्रयत्न करना चाहिए। जंजीरों सब जगह नहीं खींची जाती हैं।

आपने यह सोचा था कि मीटरगेज को हटा कर सब जगह ब्रीडगेज कर देंगे और इसीलिए आपने मीटरगेज के लिए इंजन बेगन, बोगीज बनाने बंद कर दिये थे मगर वह आपका खयाल अभी मोकूफ़ रखा है और उसको पूरी तौर से बदलने में अभी कुछ समय

लगेगा और अभी कुछ और समय तक मीटरगेज चालू रहेगी तो आपको कुछ प्रतिरिक्त इंजन, बेगन, बोगीज बढ़ाने की वहां पर व्यवस्था करनी चाहिए क्योंकि वहां पर बहुत काफी मीड़ रहती है।

मीटरगेज में जो इंजन लगाये जाते हैं उनके बारे में मेरा कहना यह है कि वह इंजन कैसे होते हैं कुछ समझ में नहीं आता है। दो, चार स्टेशन चलता है और वह इंजन बीमार हो जाता है फिर ठीक किया जाता है और चार, छह स्टेशन चलने के बाद फिर वह इंजन बीमार हो जाता है। समझ में नहीं आता कि आपकी वर्कशॉप्स कैसी हैं और देखभाल कैसी है। पंखे और बत्तिया बर्द क्लास में लगते हैं लेकिन वे चलते हैं या नहीं यह कोई नहीं देखता है। मुझे अभी तक फ्रंटियर मेल में ऐसा अनुभव नहीं हुआ था, मगर इस बार मैं फ्रंटियर मेल में आई। मथुरा से, सिकंड क्लास की बत्ती उस में नहीं जल रही थी, बर्द क्लास की हालत क्या होगी, मुझे इस का पता नहीं। इसलिये दिन ब दिन आप के काम में एफिशिएंसी बढ़, यह बेखाने की जरूरत है। सरकार को जरूर सोचना चाहिये, कि जितनी देखभाल होनी चाहिये और जितनी एफिशिएंसी होनी चाहिये, उतनी प्राज नहीं है। एफिशिएंसी के बारे में कई बार यहां कहा जाता है, उस चीज को कबूल कर के उसके बारे में सोचना चाहिये।

एक दूसरी बात पर भी मैं बार बार हर साल ध्यान खींचती हूँ जो कि आप के हाकर्स के बारे में है। स्टेशन के हाकर्स के बारे में नहीं, जो हाकर्स रेल में घुसते हैं, वे लोग नहीं जो कि खाली सोडा बेचते हैं, बल्कि वे लोग जो पिपरयेंट बेखाने वाले हैं, फल बेचने वाले हैं, चना बेचने वाले हैं, मूंगफली बेचने वाले हैं। उन में से सब लाइसेंस वाले भी नहीं होते, बिना लाइसेंस के भी होते हैं और बहनों के डब्बे में भी घुस जाते हैं। मुझे

[सुधी मजिबेन पटेल]

कुछ एक हाकर ने कहा कि एक स्त्री को तो मैंने फेंक दिया है, और तुम को भी फेंक दूंगा। ऐसी परिस्थिति है, इसलिये मेरा कहना है कि किसी भी डिब्बे में, चाहे पुरुष का डिब्बा हो चाहे स्त्री का डिब्बा हो, किसी तरह के बेचने वाले को ट्रेन में नहीं घुसने देना चाहिये। स्टेशन पर से ही उसे बेचने की इजाजत देनी चाहिये। अगर कोई घुस जाये तो उस का लाइसेंस और सामान ले लेना चाहिये, ऐसा मैं मानती हूँ। मैं जानती नहीं हूँ, हर बार मैं सुना करती हूँ कि आप स्टाफ बढ़ा रहे हैं। मेरी उस में तकरार नहीं है, आप स्टाफ बढ़ाइये, परन्तु वह स्टाफ आक्षिप्त करता क्या है? नडियाद और आनन्द स्टेशन से दातून बेचने वाले स्त्री पुरुष बच्चे गठिरियां ले कर बहिनों और पुरुषों के थर्ड क्लास के डिब्बों में घुस जाते हैं। यह मैं जनता एक्सप्रेस के थर्ड क्लास के डिब्बों का अनुभव कहती हूँ। वे लोग सीटों के नीचे घुस जाते हैं या बाथ रूम के अन्दर घुस जाते हैं। मैं जब कभी स्टेशन पर किसी रेलवे कर्मचारी को खोजने के लिये जाती हूँ, दरवाजे के बाहर, तो कोई मिलता नहीं है। आप का स्टाफ कहाँ जाता है। हमेशा स्टाफ की मांग की जाती है, परन्तु इस की कोई जरूरत नहीं है, कि कोई बात नहीं देखना चाहिये। बम्बई तक लोग इसी तरह से जाते हैं लेकिन उन को कोई पकड़ता नहीं है। इसी तरह के लोग कभी कभी चोरी भी कर लेते हैं। क्या रेलवे कर्मचारी इस बात को नहीं जानते और नहीं जानते तो जानना चाहिये क्योंकि स्टेशन पर खड़े रह कर वे क्या करते हैं जब गाड़ी आती है। किसी आदमी के पास एक गठरी होती है, किसी आदमी के पास दो तीन गठरी भी होती ह, उस से टिकट पूछा जा सकता है। उन के पास बोझ रहता है। एक टिकट में कितना बोझ जा सकता है? अगर उस से ज्यादा बोझ हो तो एक्स्ट्रा लगेज किसना है, यह देखना चाहिये। यह

देखा नहीं जाता। इस पर खास ध्यान रखना जाना चाहिये और इस का कुछ बन्दोबस्त किया जाना चाहिये।

एक और बात है। भावनगर-तारापुर और धोलका-मुजिना यह दो लाइनें हैं जिन के बारे में दस, पन्द्रह साल से कहा जा रहा है, परन्तु इस बात पर कोई ध्यान नहीं दिया जाता। अगर बड़ीदा स्टेट को मिलाया न जाता, उस का विलीनीकरण न होता तो सन् १९४८ के अन्दर यह काम हो गया होता लेकिन आज यह दुष्प्रा है कि चूंकि हम बड़े राज्य में मिल गये इस लिये यह लाइन नहीं बन पाती है। ऐसा वहाँ के लोगों को लगता है। मेरा यह कहना है कि सौराष्ट्र में उद्योग इतने बढ़ रहे हैं इसलिये दोनो लाइनों का होना जरूरी है। इस काम को कर देने से ही वीरमगाँव स्टेशन पर जो नाटलनेक है, जो प्रेशर है, वह कम कर सकता है। खाली यार्ड को एक्स्पैन्ड कर देने से वह नहीं मिल सकता है। इन दोनों लाइनों को बना देने से ही इस में सफलता मिल सकती है और इन के प्रदेश का विकास हो सकता है उन लोगों को भी इस में सहयोग मिलेगा और सहायता मिलेगी। अगर आज यह काम उठाया जाये तो अच्छा होगा अकास है लोगों को काम मिलेगा कुछ सस्ते में भी होगा। इसलिये इस पर, खास तौर से सोचने के लिये मैं कहती हूँ अगर किसी कारण से किसी आदमी का रेलवे पर रूपा डिपार्जट करना पड़ता है अपने माल के लिये, तो दो दो साल तक आप के पास से उस को वह वापस नहीं मिलता। आप पैसा लेने के लिये तैयार रहते हैं लेकिन जो लोगों को लेजिटिमेटी वापस देना है, उस में दो दो साल लगे, आप तक पहुँचना पड़े, दिल्ली तक लोगों को बक्का खाना पड़े यह ठीक नहीं है। जो लेजिटिमेट है उस को तुरन्त देना चाहिये, उस में इतना समय क्यों लगना चाहिये।

आप ने यह सोचा है कि जहाँ जहाँ लोहे के कारखाने बन रहे हैं वहाँ रेलवे लाइन साई जाये। यह ठीक बात है कि उसकी जरूरत है परन्तु केवल रेलवे लाइन वहाँ ले जाने से ही काम नहीं चलेगा। चारों तरफ कारखाने बढ़ रहे हैं। जहाँ जहाँ कारखाने बढ़ रहे हैं वहाँ सिर्फ रेलवे लाइन ले जाना चाहिये। वहाँ सामान बनता है, उन कारखानों को कच्चा माल चाहिये, इस सब काम के लिये अगर गुड्स का पूरा बन्दोबस्त नहीं होगा तो हमारा सारा काम भटक जायेगा और कारखाने बन्द करने पड़ेंगे और फिर बेकारी बढ़ेगी। आप ने इस सब के बारे में कहा कि प्लानिंग कमिशन ज्यादा पैसा नहीं देता तो हम क्या करें। ऐसा कहने से काम नहीं चलेगा। यह आप सब की जिम्मेदारी है, अलग अलग की नहीं है। आप इसलिये आप को इस के लिये कोशिश करनी चाहिये, टाल देने से काम नहीं चलेगा। हमें देश को आगे ले जाना है तो सब मिल कर और जरूरत हो तो कैबिनेट में सोचा जाये। जितना हमारा काम आगे बढ़ रहा है, उस सब को बढ़ाने के लिये आप को अभी से इन्जाम करना चाहिये नहीं तो हर साल यही बात रहेगी कि माल के डिब्बे नहीं हैं, सामान उठता नहीं है, यह दिक्कत है, वह दिक्कत है। यही चलता रहेगा और हम कभी आगे नहीं पहुँच सकेंगे।

हमारे यहाँ बराबर शिकायत रहती है कि तम्बाकू के लिये वैगन नहीं मिलते, फल के मौसम में आम के लिये वैगन्स नहीं मिलते, गन्ने के मौसम में उस के लिये वैगन्स नहीं मिलते, मैं ने परसों ही पढ़ा कि बिहार में गन्ना स्टेशन पर सूख रहा है, लेकिन वैगन्स नहीं मिलते। इस तरह से हमारा काम कैसे चलेगा। इस लिये मेरी विनती है कि आप इस बारे में सोचें।

मुझे यह भी कहना है कि आप कर्मचारी तो बढ़ा रहे हैं, ठीक बात है, परन्तु क्या

आप को ऐसा लगता है कि आप के कर्मचारी पहले जितना ही दिल लगा कर काम करते हैं और दिन भर काम में लगे रहते हैं। पहले रेलवे विभाग की यह पालिसी थी कि जो रेलवे कर्मचारियों के बच्चे होते थे, रिश्तेदार होते थे उन को भी इस काम में लगा लिया जाता था। लेकिन आज आप ने यह कानून लगा दिया है कि इस के लिये पब्लिक सर्विस कमिशन है। इसलिये उन के बेटों और बच्चों को इस में आने की गुंजाइश नहीं रहती। मैं यह नहीं कहती कि जो एफिशिएंट नहीं है उन को लेना चाहिये, परन्तु जैसे बड़ई का लड़का है, उस को वह काम सहज ही आ जाता है, उसी तरह से रेलवे कर्मचारियों के जो लड़के हैं उन को रेलवे के काम की जानकारी जल्दी होगी। इसलिये आप के कानून में इस बात की गुंजाइश होनी चाहिये कि रेलवे कर्मचारियों के बच्चों का कुछ न कुछ परसेन्टेज तक तो रेलवे में जगह मिलनी ही चाहिये।

मैं ने कई बार यह देखा है कि आप के रेलवे कर्मचारी और वाच एंड वार्ड वाले लोगों को बिना टिकट के लोगों को ट्रेनों में बिठाते हैं। यह मैं ने अपनी आँखों से देखा है। मैं कहना चाहती हूँ कि अगर इस तरह से चलेगा तो काम कैसे होगा। आप किसी तरह से इन बिना टिकट वालों को किस तरह पकड़ सकेंगे ?

मथुरा, गंगापुर और सवाई माधोपुर में बन्दर आ कर ट्रेनों में घुस जाते हैं और खाने का सामान बगैरा ऐसा कर देते हैं कि बच्चे भय से धबरा जाते हैं और रोने लगते हैं, चिल्लाने लगते हैं। इस के लिये कुछ करना चाहिये। मैं तो ऐसा जानती हूँ कि अनाज का जितना नुकसान बन्दरों से होता है, जब तक इस प्रब्लेम का हल नहीं होगा तबतक अन्न की परिस्थिति सुधारने वाली नहीं है।

श्री शाहनवाज खाँ : वह हम क्या कीजिये।

सुधी बर्जबेन पटेल : आप के स्टेशनों का, आप कीजिये । जब आप की जिम्मेदारी है उसे आप कीजिये । दूसरे मंत्री की होगी वह हम उस से बात करेंगे । बड़े बड़े स्टेशनों पर, छोटे स्टेशनों पर ही नहीं, कोई लोग जिनके हाथों में खून और पस निकलता होता है गाड़ियों के अन्दर हाथ डाल कर भीख मांगते हैं । मैं कहती हूँ कि आपके रेलवे कर्मचारी और वाच ऐंड वार्ड वाले क्या करते हैं कि इनको भी बाहर नहीं निकाल सकते । रेलवे प्लेटफार्म पर टिकट ले कर जाने का बन्दोबस्त है, वहाँ ये लोग कैसे पहुँच जाते हैं । कुत्ते घाते हैं । और यह अहमदाबाद, बम्बई, नई दिल्ली आदि बड़े स्टेशनों पर भी होता है । इस बारे में बन्दोबस्त होना चाहिये ।

उपाध्यक्ष महोदय : अब तो माननीय सदस्या को खत्म करना चाहिये ।

सुधी बर्जबेन पटेल : करती हूँ ।

आपने कहा है कि आप खादी का उपयोग बढ़ायेंगे । यहाँ हाउस में भी कुछ लोग हैं जो कि खादी को पसन्द नहीं करते । इसलिये मेरा सुझाव है कि अगर आप खादी लें तो अच्छे किस्म की मरसिराइज्ड की गई, फुंदा की गई या केलेन्डर की गई खादी लें । अगर आप रद्दी खादी लेंगे तो वह बहुत जल्दी बेची हो जायेगी और लोग कहेंगे कि आपने कैसी खादी ली है ।

जो रेलवे में रिफरेशमेंट कार होती है अब उसकी छाकरी और कटलरी पहले से बेसी रहने लगी है । इसको भी आपको देखना चाहिये ।

आप लोगों को तीर्थ यात्रा के लिये स्पेशल ट्रेन देते हैं किन्तु उसके लिये लोगों को छः छः महीना पहले अर्जी देनी पड़ती है ।

और मैं ने तो यह सुना है कि कुछ एजेंट लोग कुछ परसेंटज के लेते हैं, कुछ मुनाफा कर लेते हैं तब स्पेशल ट्रेन मिलती है । इस बारे में भी देखना चाहिये और बीच में किसी को पैसा खाने का मौका नहीं देना चाहिये और स्पेशल ट्रेन का बन्दोबस्त ऐसा होना चाहिये कि उसके लिये छः छः महीना पहले अर्जी न देनी पड़े ।

आखिर मैं मुझे यह कहना है कि जो इतने सारे एक्सीडेंट होते हैं उनका क्या कारण है । क्या आपके रेलवे कर्मचारियों को अपने काम की पूरी जानकारी नहीं है । जिनको काम नहीं आता उनको आप एम्पलाय करते हैं, या लोग जानबूझ कर एक्सीडेंट करवाते हैं यह सोचना है । यदि कर्मचारी ठीक से काम न जानते हों तो जब वे ठीक से जान लें तब उनको रखा जाये, और अगर जानबूझ कर करवाते हैं तो उनको सजा होनी चाहिये ।

आखिर मैं मैं यह कहना चाहती हूँ कि रेलवे ट्रेन में जहाँ स्लीपिंग रिजरवेशन आप करते हैं, वहाँ बहनों के लिये प्रलग के कम्पार्टमेंट में रिजरवेशन होना चाहिये । अब तो आप छोटे छोटे ब्राउ बर्थ के कम्पार्टमेंट इस काम में ला सकते हैं । इनमें तीसरे दरजे की बहनों के लिये स्लीपिंग रिजरवेशन होना चाहिये । एक ट्रेन में फर्स्ट क्लास में लेबीज कम्पार्टमेंट नहीं था इस कारण एक अपने हाऊस की ही एक बहन बेचारी मरझों के कम्पार्टमेंट में ही बैठ गई और रात में साथ बैठ हुआ ही उसकी पेटी में से उसका कपड़ा इस बीच में चुरा कर उतर गया । तो इसलिये मैं यह सब सोचने के लिये कहती हूँ ।

जो आपने मुझे समय दिया उसके लिये धन्यवाद ।

Shri Barrow (Nominated—Anglo-Indians): Mr. Deputy-Speaker, the Railway Minister has used a large

canvas to paint his picture of the working of the Railways and his budget. In the short time before me I propose to darken some of the shadows, not only that they may stand out more clearly, but that the other features of the picture may be highlighted.

15.35 hrs.

[SHRI PATTABHI RAMAN in the Chair]

Mr. friend, Shri Frank Anthony, speaking yesterday, focussed attention on a recurring pattern of revised budgeting which, according to him, distorted the perspective of this picture. The recurring pattern is this: the revised budget estimates show anticipated higher receipts and low anticipated expenditure; both figures disproved by the actuals. I will quote figures for 1956-57; the revised estimated receipts, Rs. 350 crores, actuals, Rs. 347.57 crores; estimated revised expenditure: Rs. 299.03 crores; Actuals: Rs. 233.94 crores. I endorse Mr. Anthony's plea for more realistic budgeting.

I would ask the Railway Minister also to bring into his budget, as a regular feature, more of what we call, Programme or Performance budgeting. If I may illustrate: we have here, in this khaki-book, provided to us, something like this—"The work is estimated to cost Rs. 21.65 lakhs of which a sum of Rs. 2 lakhs is expected to be spent by the end of 1957-58, and Rs. 14 lakhs are provided in 1958-59". What I would like the minister to show is the different phases in which this programme is going to be completed, the cost of each phase, and then, year by year, we will be able to keep a check on whether the programme is keeping to schedule whether the original estimates for the programme are realistic and whether there has been any increase. This, I believe, will make for more careful planning and more carefully controlled expenditure.

Before I proceed to other features of this budget, I do want to focus the attention of this House on two facts. One, is that the Depreciation Reserve

Fund is dwindling—In 1956-57 it was Rs. 103.14 crores. In 1957-58 the anticipated balance shows Rs. 93.72 crores, and in 1958-59 the anticipated closing balance is expected to be Rs. 72.76 crores. Secondly, the Development Fund has almost reached vanishing point,—by the end of 1958-59 it will be a mere Rs. 68 lakhs.

In a developing economy, it might be argued, this is to be expected, but I do feel that when Members are making demands for opening new lines and we are considering our development programme generally, these facts should be borne in mind.

I turn now to the question which has exercised, quite rightly, the feelings of this House the continuing series of accidents. I wish to place certain figures before this House. What are the figures for 1956-57? There were 5,054 killed and 32,341 injured. To this we have to add 187 railwaymen killed—these figures are not included in the previous figure—and 6,787 injured. What the picture for 1957-58 will be, anyone can well imagine! But I regret to say that the information, as given in this "pink book", has been camouflaged. This "pink book" is supposed to be, according to the foreword, for the general reader, and we find that these figures are given as a ratio, per million passengers carried. It may be said that this is the standard way of giving information, that international forms are used. But for the general reader, I feel that the facts should be stated clearly, so that the layman may know exactly what the position is. If these figures are to be kept in a standard international form let them be kept by the Railway Board for that purpose, but if this is a book for the general reader, then I urge that the figures should not be camouflaged.

Here is a situation, Sir, the consideration of which transcends all other questions. The Railway Accidents Enquiry Committee Report has been with the Railway Board for three years now; my friend, the Deputy

[Shri Barrow]

Minister of Railways, was the Chairman of that Committee—I would ask the Railway Minister to place on the Table of the House all the recommendations, other than those given in Appendix B, which were made by the Committee and which have been implemented, and those recommendations which the Railway Ministry found unable to accept, as also the reasons justifying their rejection.

We hear from, time to time, this familiar phrase, where accidents are concerned, "failure of the human element". This is a very variable factor, but what are we doing to diminish the effect of this factor? I will only deal with a few points in this respect.

Firstly, the training which is being imparted—I would refer here to our drivers—is ill-conceived, ill-planned, superficial and valueless. There are courses of six weeks which, I believe, under pressure, has been extended to seven weeks, out of which 10 to 15 days are lost as holidays. There are no proper diagrams, no models and no proper equipment in the Training schools. The illiterates, the semi-literates and the matriculates hesitate to say that all of them are literates—are put into one group; they have to go through the course together. Then, because we must turn out drivers, the question papers set are simple and evaluation is liberal. What is the result? We get men as drivers who, after working for 3-4 years as firemen, are sent for these courses; they are lacking in experience, they have this veneer of confused theoretical learning. How can we expect such men to have a working knowledge of a complicated mechanism like a modern locomotive? I think that the Railway Ministry can do much in this respect, to see that these courses are more rational, that they are properly planned and the students are put into different categories, so that the rate of their progress will be more or less the same.

I believe Sir, that on the Southern Railways the position is worse. They have no training school. Further, firemen on the Southern Railway need not be shunters at all; after they have done 2-3 years firing they can become drivers. With these facts before us, I think that this plea that is taken "failure of human element" is a plea which does not hold much water. Here is something that can easily be tackled; Our drivers and firemen, are doing their very best in spite of the difficult conditions created by the administration and in this connection I would refer to the number of "averted collisions" mentioned by Mr. Anthony.

I will now refer to the station working rules. I think the Enquiry Committee said that, apart from other inspections, the ATO and the DTS should every month visit one station, to go into the working rules and issue a certificate to the effect that—I am quoting here—that the work of the station is safe in every respect. If it is not safe, he has to initiate immediate action to make it so. I would like to know Sir how many times this has been done. My own belief is that this is "more honoured in the breach than in the observance."

I will now deal with another important aspect of this human element, and that is the elimination of fatigue. The running staff generally have a duty period of 12 hours. On the Southern Railway, I believe, it starts from the scheduled departure of the train; on other railways it is from the actual departure of the train; there seems to be no uniformity in the matter.

Apart from uniformity, this question of optimum work and minimum fatigue is now a matter that can be determined. Its study forms a branch of Industrial Psychology, and I would recommend to the Railway Minister to have a Psychological wing attached to the Railway Ministry to go into the question of optimum work with the minimum amount of fatigue.

In this connection, I have one plea to make: it is for an employment quota for the sons and wards of employees. They grow up in an atmosphere of railways and railway working. It will also help with the question of indiscipline. Because, if the father's work is not done properly, then "the sins of the father may be visited upon the children."

Finally, I want to refer to the question of Railway Schools. I turn again to this pink book, and I find here that the report says—and I was amazed to read it—"The railway schools which number 154 in all functioned satisfactorily during the year." The cover of this book is pink and the report paints as rosy a picture of the schools. But I fear there is some concealment, and I may be pardoned if, in speaking of schools, I quote from Shakespeare as to what he has to say about "concealment".

The Bard says:

"She never told her love, but let concealment, like a worm in the bud, feed on her damask cheek."

I believe, that this "worm is in the bud of Railway schools", and the Railway Minister knows it. He evinces keen interest in the education of children of railwaymen, but he also knows that the administration of the Railway schools is very unsatisfactory. He himself, set up a body of four educational advisers to go round the Railway schools and submit reports. I would ask the Railway Minister to place the recommendations of these Railway advisers on the Table of the House, so that we may find out what their opinion is: whether they also believe that these schools are running satisfactorily.

I do not believe that any system of education, whether it is run by the Railways or anybody else, can be satisfactory if the service conditions of the teachers are not satisfactory.

Here I would make a plea to the Railway Minister to raise the retiring age of teachers because of the grave shortage of good teachers. He must also create a separate department for these schools. He has taken over two new schools in the Assam Division, and two schools are to be converted into multi-purpose schools. All this cannot but fail because people who do not understand education have to administer these schools. There can never be any success unless people in charge of the administration of these schools are educationists. I wish to end on this note: all the money that we spend on the schools will have no value unless we can provide the teachers with proper working conditions.

16 hrs.

पंडित डा० ना० तिवारी (केसरिया) :

सभापति महोदय, गत छાટ घંટों से इस सदन में रेलवे बजट पर बहस चल रही है और हर तरह की बातें कही गई हैं। कुछ लोग तो रेलवे मिनिस्टर के भाषण में और उस के हर एक सेन्टेंस में और रेलवे रिपोर्ट के हर पन्ने में सोशलिस्टिक पैटर्न आक सोसायटी खोलने लगे हैं। कुछ लोगों ने इतनी मांगें की हैं, जिन के पूरा होने की शायद उम्मीद नहीं की जा सकती है। हम जानते हैं—और रेलवे मिनिस्टर ने भी कहा है—कि साधनों की कमी है, हमारे पास रुपया नहीं है, तो भी हम लोग मांग करते जाते हैं। मैं उन्हें आश्वासन देता हूँ कि मैं कोई मांग नहीं करने जा रहा हूँ, लेकिन मैं चाहता हूँ कि आप की रिपोर्ट में जो बातें बताई गई हैं, जो सामानों वगैरह खर्च के दुस्त की जा सकती हैं, उन की तरफ तबज्जह दी जाये। मैं आप को कुछ उदाहरण देना चाहता हूँ।

मैं गाड़ियों की पंक्चुरलिटि के बारे में कुछ कहूँगा। आप की इस पिंक कलर की किताब के पेज २९ पर कुछ फिगर दी हुई हैं। मुझे बड़ी खुशी है कि उस में १९३८-३९ के ले कर १९५६-५७ तक की, फिगरों की

[पंडित डा० न।० तिवारी]

गई हैं। १९५१-५२ में ब्राडगेज की पंक्चुएलिटी की परसेंटेज ७४.१५ दी हुई है और मीटरगेज की ७२.५३, लेकिन यह परसेंटेज १९५६-५७ में ड्राप हो गई है, अर्थात् ब्राडगेज में ७०.७८ और मीटरगेज में ६२.७४। यह ड्राप क्यों हुआ? इस परसेंटेज को वगैर खर्च के बढ़ाया जा सकता है। इसमें कोई फारेन एक्सचेंज की जरूरत नहीं है, कोई रुपये की जरूरत नहीं है — केवल तबज्जह देने की जरूरत है।

वैसे ही इंजिन माइल्स का विषय है। इसी किताब के पेज ३० पर बताया गया है कि १९५५-५६ के मुकाबले सन् १९५६-५७ में एक परसेंट कम हो गया। यह कमी क्यों हुई है यह मेरी समझ में नहीं आया है। आपकी तो चाहिये था कि आप तरक्की करते। आप नए नए अफसर रखते जाते हैं और बड़े बड़े लोग बाहर से यहां आते हैं और आप उनको बतलाते हैं कि इतनी तरक्की हुई है लेकिन यहां पर तो यह ड्राप है।

आगे चल कर आप कहते हैं

The proportion of the unserviceable to the total stock of locomotives affords an important measure of the efficiency of maintenance and repairs. The performance of the Railways in the maintenance of motive power recorded further improvement on the Broad gauge as evidenced by the decline in the percentage of unserviceable locomotives.

यहां पर भी अगर आप मीटर गेज को देखें तो आपको पता चलेगा कि उसमें ड्राप है।

कल अशोक मेहता साहब ने कहा था कि पटना के इस तरफ और गया के उस पार दो दुनियायें हो गई हैं। हम लोग जो मीटरगेज के इलाकों में रहने वाले हैं उनकी तरफ भी

आपका ध्यान होना चाहिए था और आपको देखना चाहिए था कि ब्राडगेज की तरह हमारी तरफ भी परफार्मेंस की कमी न हो।

पेज ३२ पर डिटीरियोरेशन भाव गुड्स ट्रेसपीड के बारे में आपने लिखा है कि वहां पर भी कमी हो गई है। उसकी स्पीड अब कम हो गई है। यह स्पीड कम क्यों होती जा रही है, यह मेरी समझ में नहीं आया है। मैं नहीं कहता कि मुझे आप दूसरी नई लाइनें दीजिये लेकिन जहां पर इम्प्रूवमेंट की आवश्यकता है वहां तो आपको कंठिंशंस इम्प्रूव करना चाहिए।

पेज ३८ में आपने एक्सीडेंट्स इयू टू ह्यूमन एलिमेंट्स का जिक्र किया है। उसमें तो आपको इम्प्रूवमेंट करनी चाहिये थी। ये सब ऐसी चीजें हैं जोकि आप के हाथ में हैं और जिन के लिए आपको पैसे की आवश्यकता नहीं थी, किसी दूसरे का मुंह आपको ताकना नहीं पड़ता था या प्लानिंग कमिशन के पास जाना नहीं पड़ता था। मैं चाहूंगा कि आप इस ओर अधिक तबज्जह दें।

जहां तक टैक्निकल स्टाफ का ताल्लुक है आप कहते हैं कि उसकी आपकी पास कमी है। लेकिन एन० ई० भार० में टैक्निकल मैन को नान-टैक्निकल काम पर लगा दिया जाता है। ऐसा क्यों किया जाता है यह मेरी समझ में नहीं आया है। मैंने देखा है कि एक टैक्निकल आदमी को पी० भार० ओ० बना दिया गया है। क्यों आप ऐसी चीजों को एलाउ करते हैं? आपको ऐसा नहीं करना चाहिए, और इस ओर भी आपका ध्यान जाना चाहिए।

अब मैं आपका ध्यान उन इलाकों की ओर दिलाना चाहता हूं जोकि बहुत वर्षों से उपेक्षित रहा है, जोकि बराबर निग्लिज्ड रहा है। यह ठीक है कि कम्पनी के जमाने में वहां दशा बहुत खराब थी। उस वक्त उसको बी० एन० इन्ड्य० भार० कहा जाता था।

लेकिन उस वक्त संतोष की बात यह थी कि जो गवर्नमेंट रेलवेस थी, जैसे ई० आई० आर० या दूसरी रेलवेस उनके मुकाबले में वहां का किराया बहुत कम था। हम लोग समझते थे कि किराया कम है, इतना फायदा तो हमको है। लेकिन आज जबकि हमको आजाद हुए हुए दस साल हो गये हैं और हमारी नेशनल गवर्नमेंट बन चुकी है हम को चाहिये था कि उसको ध्यान पार विद अदर रेलवेस से प्राते।

जो लोग नार्थ ईस्टर्न रेलवे पर सोनपुर या उसके आगे नहीं गये हैं, उनको वहां की हालत का पता नहीं चल सकता है। अशोक मेहता साहब वहां गये थे। उन्होंने कहा है कि वहां पर हालत स्कैंडलस है। मैं स्कैंडलस का नाम तो नहीं लेता लेकिन इतना अवश्य कह सकता हूं कि दशा बहुत खराब है। मैं चाहता हूं कि उस तरफ खास तबज्जह दी जाये।

खैरे एक सवाल दिया था और यह प्रश्न था कि सोनपुर में गाड़िया कितनी लेट हुई है। उस सवाल की तो डिसएलाउ कर दिया गया था लेकिन उसका जवाब मुझे यह दिया गया है कि

"The performance of passenger carrying trains on the Sonapur Palaeza-ghat section of the N.E. Railway has not been satisfactory mainly due to extra time taken for attaching and detaching a number of through coaches." "As regards 350 UP, this train is scheduled to arrive at Sonapur at 6.50 hours and depart at 8.55 hours."

इससे तो ऐसा मालूम होता है कि दूसरी रेलवे लाइंस पर अटैचमेंट और डिटैचमेंट नहीं होता है, सोनपुर में ही होता है। वहां पर दो घंटे और पांच मिनट इस ट्रेन के ठहरने का माजिन है। अब आप बताये कि एक मुसाफिर जो कटिहार से आता है उस ट्रेन में उसको दो दो घंटे एक स्टेशन पर ठहरना पड़ता है। ऐसी दशा में उसकी क्या हालत होगी, इसका अंदाजा आप लगा सकते

हैं। इतना होने पर भी न वहां से ट्रेन ठीक समय पर चलती है और न ही ठीक समय पर वहां पहुंचती है। हमेशा लेट होती है। जिन मुसाफिरों को दूसरी गाड़ियां पकड़नी होती हैं उनको वे नहीं पकड़ पाते हैं। उसको वहां आप इस तरह से लाइये कि दूसरी ट्रेन का कनेक्शन मिल सके। दूसरे रेलवे के स्टेशंस पर भी लोगों को कनेक्शन लेना होता है और उसी के मुताबिक सब कुछ मैनेज किया जाता है, लेकिन यहां ऐसा क्यों नहीं किया जाता है, यह मेरी समझ में नहीं आया है।

अभी कुछ माननीय सदस्यों ने कहा कि परलेजाघाट के लिए कोई धू ट्रेन उनके यहां से नहीं है। मैं आपको बतलाना चाहता हूं कि छपरा से परलेजाघाट के लिए एक ट्रेन है जोकि छपरा से दो बजे चलती है। वह सोनपुर में आकर दो घंटे डिटेन हो जाती है। यह एवायडेबल डिले है और आप इसको एवायड कर सकते हैं। अगर इस तरह की बातों की तरफ आपकी तबज्जह नहीं जाती है तो इसका मतलब यह है कि लोगों को शिकायत की गुंजायश रह सकती है। मैं इस बात की मांग नहीं करता कि आप हम को नई लाइनें दें। मैं जानता हूं कि आपके साधन और सामर्थ सीमित हैं और आप हमें नई लाइनें नहीं दे सकते हैं। मुझे एक किस्सा याद आता है कि एक गरीब परिवार में आठ छटांक चावल थे और खाने वाले छः भादमी थे। इसका नतीजा यह हुआ कि सब को थोड़ा थोड़ा चावल दिया गया और सब को यह शिकायत रही कि उनको कम मिला है। लेकिन अगर चावल को ही आप न बनावे या ठीक से न बनावें या खराब पकावें तो और अधिक शिकायत की गुंजायश रह सकती है। यही बात यहां पर है। आप जो कुछ कर भी सकते हैं और आसानी से कर सकते हैं उसको भी आप नहीं करते हैं। ये मामूली मामूली शिकायतें हैं जिनको आप आसानी से दूर कर सकते हैं।

अब मैं गाड़ियों के बारे में कुछ कहना चाहता हूं। गोरखपुर से इधर लखनऊ की

[पब्लिश्ड डा० ना० तिबारी]

तरफ आने के लिए बहुत सी गाड़ियां हैं और सुन्दर गाड़ियां हैं। लेकिन गोरखपुर से पूर्व की तरफ गाड़ियां क्यों नहीं जाती हैं, इसका कारण मैं नहीं जानता हूँ। यह कारण नहीं है कि ट्रेन्स को इस तरफ अधिक डिटेन किया जाता है या चैन ज्यादा खींची जाती हैं। और उधर कम डिटेन किया जाता है और ट्रेन्स की चैन कम खींची जाती हैं। यह बात नहीं है। उस इलाके में जहां डम पार से उम पार गाड़ी नहीं जाती है उम पर मामान नहीं जाता है, उसकी ओर भी आपका ध्यान जाना चाहिए।

दूनगी डिफिकल्टी यह है कि मोकामा ब्रिज जब तक नहीं बनता है तब तक माल साउथ से नार्थ में नहीं जा सकता है। आपने मांवाडीह में कुछ ट्रांशिपमेंट का इतिजाम किया है लेकिन उसमें आपन किराये का ज्यादा बोझ हम पर डाल दिया है। हम को अधिक डिस्टेंस का किराया देना पड़ता है। मांवाडीह में आपको वही किराया लेना चाहिये था जोकि आप बाया मोकामा लेते थे। चकि आपने किराया बढ़ा दिया है इसलिए जो बेंनिफिट हम मिल सकता था वह नहीं मिल रहा है। मैं आपको यह भी बतलाना चाहता हूँ कि पटना में इस तरफ अगर कोई चीज एक रुपये की मिलती है तो हमारे यहां वही चीज डेढ़ रुपये की मिलती है। मीमेंट, कोयला, लोहा आदि बहुत मुश्किल से और बहुत अधिक दाम देने पर ही हमें मिलता है। मैं चाहता हूँ कि आप मांवाडीह में बनारस के पूर्व की तरफ के सामानों का अधिक ट्रांशिपमेंट करने की कोशिश करें और किराया वही रखें जो पहले था।

कल अशोक मेहता साहब ने रेलवे मिनिस्टर पर आक्षेप किया था और कहा था कि प्रेशर टिकट्स की वजह से मुजफ्फरपुर से रिजन को हटा दिया गया है। इस चीज को मैं गलत मानता हूँ और मैं समझता हूँ कि

उनको शायद सब बातों की पूरी जानकारी नहीं है। इस रिजन के अन्दर दो डिस्ट्रिक्ट थ मोनपुर और ममस्तीपुर। जब बाइफरकेशन किया गया और दो रेलें बनाई गईं तो यह छोटा भा हिस्सा बच गया। उसमें डिविजन काम नहीं कर सकता था और अब रिजन को हटा कर डिस्ट्रिक्ट बना है। उससे ज्यादा पावर्स और ज्यादा फेसिलिटीज मिल गई हैं। यह फैमला मुझे डर है कि प्रेशर टिकट्स में बदलवा न लिया जाये। मैं अपील करता हूँ कि मंत्री महोदय प्रेशर टिकट्स में न आय और जो अच्छा काम हो चुका है उसको न बदलें।

रेलवे में एंपायन्टमेंट्स के बारे में मैं यह कहना चाहता हूँ कि यह जो कहा गया है कि रेलवे में सिर्फ उन्हीं लोगों को भुनाजमत मिले जिनके सग सम्बन्धी पहले से रेलवे में काम कर रहे हैं। रेलवे में अब १० लाख आदमी काम करते हैं तो दस लाख नीकगिया तो रेलवे में १०, २० या २५ वर्य में भी नहीं होनी और अगर आप इसी नियम पर चलते हैं तो उम्मा मनलब यह होगा कि आप ऐसे लोगों को जिनके सग सम्बन्धी पहले से रेलवे से काम नहीं कर रहे हैं उनको रेलवे में भुनाजमत करने से महकूम करते हैं। मैं मंत्री महोदय से पूछना चाहता हूँ कि ऐसे लाग क्या करेंगे? इस नियम की हिमायत में सदन में यह कहा गया कि वे लोग जिनके कि घर वाले रेलवे में भुनाजिम लागे होते हैं वे ऐसे लोगों की अपेक्षा जिनके कि घर वाले रेलवे में नहीं होते हैं ज्यादा अच्छी तरह से काम कर सकते हैं क्योंकि उनको काम की जानकारी रहती है। मैं इस से सहमत नहीं हूँ। मान लीजिये कि रेलवे का एक स्टेशन मास्टर है और उसका एक लडका है जो कि साइस पढ़ता है तो वह लडका स्टेशन मास्टर का काम जाने यह जरूरी नहीं है। इस वास्ते रेलवे में भुनाजमत के लिए ऐसी कोई बंदिश नहीं होनी चाहिए और ऐसे उम्मीदवारों को जो कि मैरिट पर आयें और

कम्पटीशन में आ जायें उनको रेलवे में मुलाजिम रखना चाहिए। भलबत्ता ऐसे लोग जो कि रेलवे में ड्यूटी के सिलसिले में मर जायें या अग्रंग हो जायें उनको सपोर्ट करने के लिए उनके किसी आदमी को रेलवे में मुलाजिम रखना जरूरी हो जाता है।

मेरे पास समय नहीं है। मैं रेलवे मिनिस्टर साहब से फिर कहूंगा कि नार्थ ईस्टर्न रेलवे में महेन्द्रघाट से परलेजाघाट तक जो दिक्कतें होती हैं उनकी ओर ध्यान दिया जाय और उनको दूर करने का प्रयत्न किया जाय। महेन्द्रघाट से सोनपुर आने के लिए कुछ ऐसी व्यवस्था करें ताकि आज जो दिक्कत अनुभव होती है वह न हो। मैं देखता हूं कि यहां पर बराबर यह प्रश्न पूछा जाता है कि हिन्दुस्तान की फ्रैक्टरीज में कितनी मैन पावर का लौस हुआ लेकिन अगर परलेजाघाट का अकेले हिंसाब लगाया जाय कि वहां पर कितनी मैन पावर का लौस होता है तो आप देखेंगे कि वहां की मैन पावर का लौस समूचे देश की फ्रैक्टरीज की मैन पावर के लौस से कम नहीं निकलेगा और इसलिए आपको तत्काल कोई आवश्यक कार्यवाही इस मैन पावर के लौस को रोकने के लिए करनी चाहिए।

इस अतिरिक्त मैं मंत्री महोदय का ध्यान इस बात की ओर दिलाना चाहता हूं कि जो शिकायतें हम लोग करते हैं उन पर कुछ अधिक ध्यान देने की जरूरत है। अभी यहां पर डिप्टी मिनिस्टर साहब बैठे हुए हैं। मैंने दो तीन वक्ते में उनका पास शिकायतें लिख कर भेजी। मेरे पास यह जवाब लिख कर आ गया कि "दी मॅटर इज रिसीविंग कंसिडरेशन" लेकिन शिकायत किये हुए ६, ६ महीने हो गये हैं और उनका बारे में कुछ होता नहीं है.....

श्री साहनबाज खाँ : मैं माननीय सदस्य को बीच में टोकने के लिए माफी चाहता

हूं। आपने शिकायत एक आदमी की की थी लेकिन कसूर दूसरे का निकला..

पंडित डा० ना० तिबारी : तो ऐसा जवाब देना चाहिए था। मैं यह नहीं दावा करता कि जितनी इतिलाएं हमको मिलती हैं सब सही ही होती हैं। हो सकता है कि कुछ गलत हों लेकिन उसका जवाब तो हमें मिलना चाहिए। अब अगर शिकायत राम की है और आप यह पाते हैं कि कसूर राम का नहीं श्याम का है तो श्याम को उस कसूर की सजा मिलनी चाहिए।

श्री साहनबाज खाँ : मिल गई।

पंडित डा० न० तिबारी : यह चीज मेरे स्वयं ज्ञाती इन्फ की है कि एक आदमी को गलत तौर पर चार्ज किया गया और उसका सम्बन्ध में मैंने आपको लिखा लेकिन उसका जवाब मेरे पास अभी तक नहीं आया है। तीन वक्ते रेफर किये। एक का जवाब आपने मुझे जबानी दिया कि उसका कसूर नहीं था बल्कि दूसरे का था लेकिन बाकी दो वक्ते का जवाब आपने मुझे अभी तक नहीं दिया.....

Mr. Chairman: The hon. Member has taken more than his time. I gave him two more minutes. He should finish now. Dr. Sushila Nayar.

Dr. Sushila Nayar (Jhansi): First of all, I wish to congratulate the hon. Railway Minister on the labour policy that he has followed.

Some of the hon. Members from the Opposition were attacking the Government for the policy of encouraging the formation of one union of railway workers. They would like him to recognise different unions. Perhaps Shri Frank Anthony is connected with one of the railway unions. I do not see any reason whatsoever for any one to wish to multiply the unions of railwaymen, or for that matter, of any other group of workers.

I have heard from the railwaymen themselves that they would rather

[Dr. Sushila Nayar]

have one strong union, because if there is one union, they can do their work much better than if there are many unions.

The job of a union is to protect the rights of the railwaymen, of course, but it goes further than that. They are also expected to see to it that the railwaymen perform their duty properly, and in this fashion they have to protect the country's interests also. As such, if there is one union, the union leaders, the union office-bearers can be strict with those who might neglect their duty. If there is more than one union, anybody that they are strict with can leave it and join another union, and thus they will not be in a position to assert themselves and do the duty which they would like to do and should do.

It may suit my Communist friends to have more than one union because their object, after all, is to encourage class conflict. But here in our system, the system of democracy, the rights of the workers, I think, are more than what the communists would like them to have. Here, the workers are equal partners in the reconstruction of the nation, and as such it is their privilege to contribute to it and represent and serve not only the workers but all sections of the people. Because of their very large numbers, the railwaymen are in a position to make a big contribution for the good of the country and as such, it is very desirable that there should be one union, one federation of unions, which should be given as much help and encouragement as possible to perform its duty better. Therefore, I congratulate the hon. Minister on following this policy, and I hope he will stick to it in spite of what some of the friends from the Opposition side might have to say.

16.06 hrs.

[MR. DEPUTY-SPEAKER *in the Chair*]

Then there is the question of efficiency. I remember the days when

efficiency had fallen very, very badly after the partition of the country. No doubt, there has been improvement. We are all very glad about it and the Railway Ministry does deserve appreciation of their efforts in this direction. At the same time, it would be wrong to have a sense of self-complacency. There are many directions in which efficiency has still to be increased.

The most important thing, which is exercising the mind of everybody today, is this matter of accidents. While we are discussing the Railway Budget, we have had two more serious accidents. The explosion of ammunition two days ago was in a railway wagon, and everybody is sorry about the accident that took place yesterday.

The question is: why do these accidents take place in spite of the fact that the Minister has called a conference of zonal managers and various other meetings are being held to prevent them. What is the reason of the failure of their efforts. We must get at the bottom of it. Why are we having these accidents again and again?

The enquiry committee on railway accidents has made certain recommendations. Some of those recommendations have been accepted by the hon. Railway Minister—I believe about 50 per cent of them have been accepted. The others he was not able to accept because of financial implications. I would like the Minister to have each and every one of the accidents that take place carefully analysed. It is not because of the non-acceptances of recommendations with financial implications that these accidents are taking place. To a very large extent, they are taking place because of the non-observance of some very simple safety rules. We see here on the roads of Delhi so many drivers breaking the traffic rules; they may not have accidents on ten occasions but on the

eleventh occasion they may run into an accident. Similarly, on the railways, either it is the non-observance of speed limits or the rules and regulations with regard to signals and timings and other such things are being broken. Everybody admits it. Why does that happen? I wish to ask the Minister of Railways and the high authorities like the Railway Board what they have done in this regard. It is not by having more and more supervision or having more and more staff recruited that they can stop this kind of thing. It is a matter of education of the staff and education in such a manner that there is more team-spirit and more teamwork. Today, the officers live and work in a water-tight compartment; the technical men are in a water-tight compartment; the clerical or the lower staff are in a water-tight compartment. If they could all have a team spirit from top to bottom, so that every man from the highest to the lowest level understands what the proper performance of his little bit means, and what the total collective picture is, it would enable him to do his duty better.

I had an occasion to visit the Tennessee Valley Project some time back. I learnt from them how they were running into difficulties, of course, of a different type, but all the same, difficulties which were due to the fact that the staff did not realise the importance of some of the little things that they were supposed to do and which of them did not do. So, they decided to spend time on staff meetings from one end to the other. I wish that some such procedure was introduced in the Railway Administration, so that there should be frequent meetings and frequent exchanges from one end to the other, so that the smallest man would realise what the total picture is, how their work is inter-connected, and how a little dereliction or non-observance of some rule on the part of someone could affect the whole process and lead to disastrous results.

There are some very nice films that the Railway Ministry has produced relating to the care of railway property. They show how some passenger removes the electric bulb and the other passengers are put to difficulties, how some passenger removes the water-tap and the other passengers are put to difficulties, and so on. I wish that these films were continuously shown in the railway waiting rooms and in other places where there are large collections of people, as, for instance, in the town halls. There are some railway stations where there is no electricity, and there may be some difficulty in showing the films but there are many others where electricity is available, and there such a thing can be arranged. Any expenditure which is incurred in this connection would be well worth.

I now come to the maintenance of the railway services and amenities. I can understand the Minister's difficulty in increasing the number of new lines. But what about the maintenance of what we have, whether it be the maintenance of tracks, or of carriages or of the fittings in the carriages? I have travelled on several trains again and again, and I am tired of writing letters to the Railway Administration. I used to write a letter and point out what defects I saw in the train by which I had travelled. Sometimes, it is the water-tap that is defective, sometimes it is the electric bulb, and sometimes it is the catch inside to lock the door and so on. The last time I travelled from my constituency Jhansi to Delhi, I had a frightful experience. It was the night of 25th of January. As the train left Gwalior, somebody knocked at the door of my compartment and wanted me to open the door. I was travelling alone in that compartment, and I had heard that dacoities take place round about that region. So, I did not open the door, I pulled the chain, because I felt that I must have the persons hanging outside my compartment removed from there, I was afraid they might be able to open the door from outside by some device

[Dr. Sushila Nayar]

having read about Shri Gadgil's experience in the past where the compartment was opened from outside. I hung on to the chain with all my might, but the train just did not stop.

Shri Keshavnath Singh: What others have said is quite the reverse.

Dr. Sushila Nayar: Obviously, the chain must have been defective. So, I spent the night sitting up, I could not sleep afterwards. What would have happened if somebody had really managed to open the door? By the time I got to Mathura, I found that it was a harmless crowd consisting of people who were coming to Delhi to see the Republic Day celebrations; and I could relax. But the fact remains that if I had really needed to stop the train, I could not have done it. These are serious matters. Something should be done to maintain all the facilities in good condition, and they should be looked carefully after.

A few weeks ago, I travelled to Allahabad with the ashes of Shri Devdas Gandhi, and we all travelled in third class. The pipes of the wash-basins were arranged in such a way that the dirty water with the spitting and other dirty things spread in the whole of the bath-room. If any of the officers had ever travelled in those trains, they would have seen to it that six inches more of the drain pipe took that dirty water right down outside and did not soil the whole of the bath room floor. These are some of the little things that need looking into and would make a big difference to the passengers.

The comforts of the third class passengers are something that must be carefully attended to. I know that many improvements have been made but they are not enough. Look at the earnings that come from third class fares, as compared with those from the other classes. While I am on this point, I would like to say that I am very glad that we have abolished the

old first class, and the old second class is now the first class; thus, we have abolished one class. I wish we would eliminate at least one more class, and have only two classes for ordinary travel, as is the case in America and in many other countries, one class for day travel and another for night travel where people can sleep. That would be more in keeping with our talk of socialist pattern of society.

Talking of air-conditioned class, I wish to point out that the Deluxe trains that have been started—I do not know on whose advice they were started—the seating facilities are not at all comfortable. It is all right to sit on seats like those in an aeroplane where the journey is only for three or four hours. But to expect people to sit up in those seats for twenty-four hours on the long-distance trains is too much. I know, very often people do not have even room for sitting in third class compartments, and so, one might say that at any rate they can sit comfortably. But in actual practice in ordinary third class from time to time, there is a little more space, and people make a little space for one another so that they can lie down for an hour or two by turns. But in these Deluxe trains, even if the train is empty nobody can lie down and relax. I wish instead of the Deluxe trains we had more comfortable third class travel trains like the Janta trains which are very good, and of which more are desirable.

We have been hearing a good deal about the need for cutting down expenditure, and also how the expenditure on the railways has on the other hand been increasing. The continuous increase of staff is something that needs very careful looking-into. The staff seem to just go on multiplying itself in every department. If there is a careful analysis of the work done by every body, that would not happen. I am not suggesting to the Railway Minister that there should be retrenchment, but

he can examine whether there can be a little different allocation of duties, a different distribution of work so that there is better utilisation of every one's time and a better efficiency can be maintained.

I would suggest that one hour be kept aside in every place for the education of the staff by the senior people who are more educated. It is not necessary to have special teachers. The senior people can do it. I wish the education of the staff would engage more attention of everybody.

Similarly, there is the question of certain facilities provided for the staff for instance, education, to which an hon. Member has referred already and facilities for medical care.

I would like to say something about the latter. There are railway hospitals in many places. In the bigger places, there are railway hospitals that are quite good and there are also general hospitals that are quite good. But the conditions in some of the small railway dispensaries are just miserable. Instead of having separate railway dispensaries, apart from general dispensaries, if the railways would contribute so much per capita to the general dispensaries, the standard would improve and better service could be given to the railwaymen as well as other people. So I would suggest that something should be done in order to co-ordinate the medical services so as to have better efficiency and better service.

With regard to corruption, the Report of the Kripalani Inquiry Committee is there. I do not know how much action has been taken on that. I do not have the time to go into it. But I do wish to say this, that somehow our Government is in the habit of appointing one inquiry committee after another. Their reports are submitted after considerable amount of work and those reports are just put on the shelf or are very superficially examined. The recommendations are not fully implemented to really justify the labours of those working on the inquiry committees and the expense incurred on that account.

I now want to make two small points. One relates to the promise of a ring railway round Delhi. This promise is of very long standing. I was Minister of Transport in Delhi three years ago. At that time, I went round with some railway officials and there was a certain amount of exploration done. I wish something is done to implement that scheme because transport conditions of the capital are really very bad and this causes a lot of hardship.

The second relates to my constituency Jhansi. There is a railway colony there which is all inhabited by railwaymen. There is neither electricity nor water supply in that colony. At the moment, there is a proposal of a joint scheme for the military, civil and railway authorities to make a contribution and bring water from the nearby river Betwa for the people of the colony Babina military station and everybody else. I hope the Railway Ministry will expedite action on that scheme as well as for the electrification of the colony.

Shri Bimal Ghose: As will have become evident, from speeches made by hon. Members, what is uppermost in the public mind today is this matter of recurring railway accidents. I do not intend to dilate on this issue except to say that what Shri Barrow said this afternoon will only increase public apprehension, because he said that railway drivers and firemen are not properly trained. What one should take serious note of is the fact that the public is beginning to wonder as to whether now-a-days it is safe to travel in the railways. It is a very serious matter. The explanation the hon. Minister gave, namely, failure of the human element, which he held partly responsible for these accidents, is most unsatisfying because the question arises as to why there should be so much more failure of the human element today, than was the case in former times. I feel that the ordinary statutory inquiry will not allay public apprehension in this matter and a very thorough investigation into this matter should be undertaken. Further,

[Shri Bimal Ghose]

the Railway Minister should arrange for an early discussion of this whole question in this House so that public apprehension might be allayed.

A problem which is equally, if not more, serious is that of the capacity of the railways to move goods that would originate during the Second Plan. It is now common ground between ourselves, the Railway Minister and, I believe, also the Planning Commission, that the railways will not be able to move all the traffic that will originate during the Second Plan period. A provision was made for carrying an additional tonnage of 47 million. Now that would surely be found to be very inadequate because the railways have already provided for by the end of the third year to move 31 million additional tons, leaving only 16 million tons for the next two years. That will not meet the needs of the dynamics of the Indian economy today. I am told the Railway Minister has gone to the Planning Commission for more funds. The former Railway Minister stated that if there was need for more funds, the Planning Commission would favourably consider that proposition, and he implied that the Commission would give the money. I would like to know whether the Railway Minister has got any assurance from the Planning Commission that they will sanction more than Rs. 1,125 crores.

The second point is this: the Railway Minister said last year that even to attain the physical target that was included in the Second Plan, he would require Rs. 100 crores more. Is this amount of Rs. 100 crores to come from the 12½ per cent. additional surcharge that has been introduced—6½ per cent. at first and another 6½ per cent. imposed last year? Even if the additional fund is coming, have the Planning Commission agreed that that will be made available for the purpose of the railways' plan? Even if thereafter, the recommendations of the Mudaliar Committee are accepted in regard to increase in railway fares and

freight, will the additional funds that will come to the railways be given for purposes of any expansion plan that the railways may want to put through? What is the opinion of the Planning Commission in that regard?

Secondly, we have to consider whether even if more funds are made available, these will be of any use so far as the Second Plan is concerned, because the Railway Minister himself stated in the other House that development schemes in connection with increasing the line capacity or improving marshalling yards have not as yet been completed and the effect will be felt only later on. So that even if we start any new schemes now, the effect will, in all likelihood, be felt only in the third Plan.

Then there is also the question as to whether even if the monies are available, railways have the wherewithal in regard to materials and organisation to implement the schemes that they might want to take up? I believe that this question was also raised by the World Bank Mission when it came here and that it expressed its doubt as to whether even if all the monies were available and the materials were available, the railways will have the organisation to implement all the schemes. I should like to know what the Railway Minister has to say on that.

If it should become evident that we cannot implement new schemes, then the only way in which there can be any possibility of carrying more traffic is by improving operational efficiency. Now, here I must congratulate the Railway Minister and the Indian railways on the fact that they are carrying more goods. But that also is partly due, as the Mudaliar Committee has pointed out, to the acute shortage in wagon space, which is probably responsible for better wagon loadings as had happened during wartime. Certain indices have certainly become better, but certain others have deteriorated. The Railway Minister has been trying to explain away this

deterioration this year as he did last year. But I am afraid he has not been able to satisfy any hon. Member, particularly in regard to engine mileage which, as he said, was due to the reduction in goods train speed.

Now, density of traffic has increased. That is agreed. But as an hon. Member pointed out in the other House, there are railways where both density and speed have increased. Then the Railway Minister said that he had taken the average. But in regard to certain other indices, he did not take the average. He was referring to particular railways. I believe it was to some index in the metre gauge trains that he was referring; that was done only in relation to the North-Eastern Railway and Central Railway. But he did not take the average there. So, it does not really satisfy Members if different criteria are used to explain away different deficiencies. The point is that in July 1956, before the National Railway Users' Consultative Council, the Railway Board gave certain targets of improvements in efficiency. And, with regard to engine mileage, they said that they expected that the target could be increased from 94 to 100 in broad gauge and from 85 to 90 in the metre gauge in regard to goods trains. I ask, if in July 1956, when the traffic density was already there, the Railway Board felt that the performance could be improved in this fashion, then, why has it not improved. What has stood in the way? If they felt that the performance could not be increased, why did they give these figures in July 1956?

It will not be sufficient to compare our performances with the performances of foreign railways and say that our performances compare very favourably and be satisfied with that. I believe when the World Bank Team came here, they said that there was a lot of scope for introducing improve-

ments in the operational efficiency of the Railways. They said:

"We urge every effort be made to improve the operating efficiency of the Railways for which there is apparently still considerable scope."

And the Team went on to add:

"We believe sufficient results could be achieved in the Railways during the Second Five Year Plan by the adoption of more efficient and up-to-date methods of operation."

If that is so, why is it that certain indices are deteriorating? If they did not, then, certainly, we would have been able to carry more goods.

I believe that when the Second Five Year Plan was framed, the Railways had estimated that there would be a 10 per cent. improvement in efficiency. I should like to know what has been the percentage of improvement of efficiency up till now and what they expect to be the improvement that they would be able to achieve by the end of the Second Five Year Plan.

16.33 hrs.

[MR. SPEAKER in the Chair]

There is only one other matter which I should like to refer and that is with regard to fuel consumption. The cost of fuel that is consumed in the Railways is increasing; and fuel consumption accounts for about 20 per cent. of the total railway expenditure. This is, therefore, a very important matter. There have been many committees. There was the Driver Committee and there were recommendations by expert committees. I believe the Technical Team of American Experts, Messrs Sanderson and Party also had something to say about motive power or efficiency being improved. I want to know why the hon. Minister feels that there should be another committee to go into this question. He said in the Budget speech that as the need for conservation of high-grade coal is of

[Shri Bimal Ghose.]

great importance in the national interests, and therefore he has set up a small committee including representatives of different departments to go into this question.

This matter has been so thoroughly studied both by the Driver Committee and thereafter by the Estimates Committee and by the Efficiency Bureau that I do not think that any new facts will emerge. The facts are there now. It is a question of taking decision.

Incidentally, it is unfortunate that although the Efficiency Bureau has studied this question, reports of the Efficiency Bureau are not given to us. They are not even placed in the Library. I do not know why they should be treated as secret, because they have a bearing on railway operational efficiency. Certainly, Members would profit by studying these reports. I should make a request to the hon. Minister that reports published or prepared by the Efficiency Bureau should be made available to Members or at least copies should be placed in the Library.

I find also that in the Annual Report it is stated that the future railway requirements of high grade coking and non-coking coal were brought to the notice of the Requirements and Utilisation Committee. I do not understand this because, as the hon. Minister himself knows, the Railways will gradually have to reduce their dependence on high-grade coking coal. That will be required for the steel plants. If it materialises that the two steel plants at Bhilai and Rourkela go into production this year—which probably will not happen—then, the Railways cannot have this high-grade coking coal. So, how are the Railways going to tackle that? Even if the steel plants are not set up, I believe the coke-oven plants will be ready and this high-grade coal will have to be supplied to them.

There are two questions that I would like to ask the Railway Minister in this connection. The first is that if this high-grade coking coal is not available, then, probably, the Railways will have no other alternative but to go in for washing coals—low-grade coal. Have they made any arrangement for washing low-grade coals? Even if they come to a decision, they will take one or two years before washeries can be set up and washed coals made available for the Railways. Unless such an arrangement is made, the Railways will have no other alternative but to spend much more on fuel and also to have low operating efficiency, because ordinary coal will not give that much of power to the locomotives.

The second question is bound up with the other and it points to the necessity of having more dieselisation, at least for shunting work, and for more electrification. What are the Railways thinking about these matters? If they feel that there should be more dieselisation and electrification, are they arranging for the construction of diesel and electric locomotives in this country? It will always be said that we have not got enough foreign exchange and if we have all the time to depend on imports from abroad, we cannot take to dieselisation and electrification. Therefore, it becomes necessary to arrange for the manufacture of these types of locomotives for the Railways, in India as early as possible.

I hope the hon. Railway Minister will give thought to some of these problems that we Members have raised here. Unfortunately, one has sometimes a feeling, an unhappy feeling, that the hon. Minister is too much impressed with what he regards as the signal achievements of the Railways. It is to be hoped that he will have a fuller appreciation of the heavy responsibility that devolves upon him for providing an adequate and safe transport service, adequate

for the purposes of the Plan and save those who have to patronise it.

Mr. Speaker: Shri Mool Chand Jain.

Shri Raghunath Singh rose—

Mr. Speaker: I will call Shri Raghunath Singh next. The Deputy-Speaker wanted to call him; but he was absent.

श्री मू० चं० जैन (कंचल) : स्पीकर साहब, दो दिन से इस सदन में एक ऐसे महकमे के बारे में बहस हो रही है, जिस की सालाना आमदनी व खर्चा तकरीबन ४०० करोड़ रुपया है। यह एक ऐसा महकमा है, जिस की आमदनी हमारे देश की मुस्लिम स्टेट्स के बजट से कई गुना है—पंजाब के सालाना बजट से १० गुना है, काश्मीर के बजट से ४० गुना है और जो बड़े बड़े प्रदेश हैं—राजस्थान, यू० पी० बंगरह, उन में से भी किसी से दस गुना है, किसी से आठ गुना है और किसी से छ. गुना है। ऐसे महकमे के मूलाधिक दस मिनट में टीका टिप्पणी करना काफी मुश्किल है, फिर भी हम ने यह देखना है कि पिछले साल में इस महकमे ने इस सदन के सामने अपना जो हिसाब दिया है, वह तारीफ व काबिल है या नुबता-चीनी के काबिल। कई माननीय सदस्यों ने इस की तारीफ के पुल बांधे हैं और कइयों ने इस की बड़ी सख्त नुबताचीनी की है में उन मेंबरान में से हूँ, जो कि अच्छी बातों की तारीफ करते हैं और जो बातें रह गई हैं या जिन की तरफ ध्यान नहीं दिया गया है या जो खराब हैं, उन व बारे में सजेशन देते हैं।

आखिर कौन भी कसौटी है इस बजट स्टेटमेंट को परखने के लिए। स्पीकर साहब, मैं चार नुबता-ए-निगाह से इस बजट का परखना चाहता हूँ। पहली कसौटी तो यह है कि हम मैकड फाइव और प्लैन व तीसरे साल में दाखिल हो रहे हैं, तो क्या यह ४०० करोड़ रुपये का बजट सैंकड फाइव ईअर प्लैन के तीसरे साल की जो रेक्वायरमेंट्स हैं, उन को पूरा करता है।

Shri Assar (Ratnagiri): Sir, on a point of order, there is no quorum at all.

Mr. Speaker: Treat this also as lunch hour or tea hour.

Sardar A. S. Saigal (Janjgir): All have gone for tea.

Mr. Speaker: Let the Bell be rung—Now there is quorum.

The hon. Member may now proceed.

श्री मू० चं० जैन . मैं यह प्रश्न कर रहा था कि बजट को परखने के लिये कि आया यह काबिले तारीफ है या नहीं कौन कौन सी कसौटिया हैं। पहली कसौटी यह है कि दूसरे प्लान के तीसरे साल में मजमूई तौर पर जो तकाजा रेलवे से किया जाता है, उस तकाजे को वह पूरा करती है या नहीं। मुझे खुशी है कि इस कसौटी पर यह रेलवे बजट पूरा उतरता है।

जहाँ तक गुड्स ट्रेफिक का ताल्लुक है १२४ मिलियन टन से बढ़ा कर १४५ मिलियन टन तक ले जाने का यत्न किया गया है। इसी तरह से पैसेजर ट्रेफिक की बात है। वह भी काफी उत्साहपूर्ण है। जहाँ तक सैल्फ सफिशंसी का ताल्लुक है रेलवे को वेंगस, कोचिम, एजिस, लोकोमोटिव्स इत्यादि की काफी मात्रा में आवश्यकता पड़ती है। घरबो रुपये का सामान हम बाहर से मगाया करते थे। अब काफी हद तक हम इस सामान को देश के भीतर ही बनाने लग गये हैं। मुझे यह देख कर खुशी होती है कि ७०-८० फीसदी सामान अपने देश के अन्दर ही बनने लग गया है। आशा है जलदी ही सारे सामान भी बनने लगेंगे।

इसके बाद दूसरी कसौटी जिस पर मैं रेलवे बजट को परखना चाहता हूँ यह है कि आया जो आदर्श हमने अपने सामने रखा है, सोशलिस्टिक पैटर्न आब सोसाइटी का,

[श्री मू० चं० जैन]

उसको यह बजट पूरा करता है या नहीं । इस विशाल महकमे पर हम ४०० करोड़ रुपया सालाना खर्च करते हैं । जो काम पिछले साल में हुआ है, इस साल में उसे और भी बढ़ाया जायेगा । मुझे खुशी है कि कई एसपैक्ट्स में हमने नुमाया तरक्की की है । हमने छांटें कर्मचा र्यों को कई सहूलितें दी हैं और उनकी महगाईं भलाऊस बढ़ाई हैं । इस साल के बजट में उनके लिये चार पाच करोड़ रुपया और रख दिया गया है । पाच रुपये जो हमने छोटें कर्मचारियों के द्वाये हैं उससे तकरीबन दस लाख कर्मचारियों को फायदा हुआ है । प्राविडेंट फंड के बजाय पेंशन स्लस लागू कर दिये गये हैं । उसके भलावा चौथी श्रेणी के जो कर्मचारी हैं उनकी प्रमोशन का सवाल एक बहुत टेढा सवाल था और मैं ऐसा महसूस करता हू कि इसको टंकल करना बहुत मुशकिल था । मैं अपने तजुबों से आपको बनलाना चाहता हू कि जो बड़े अफसर होते हैं वे कुछ ऐसे तबकों से ताल्लुक रखते हैं मैं मानता हू कि मैं सल बात कह रहा हू कि उनकी हमदर्दी तीसरी और चौथी श्रेणी के कर्मचारियों के प्रति कम होती है । बहुत बार यह लोग मिनिस्टर्स वगैरह को भी मजबूर कर देते हैं कि वे भी अगर इन लोगों के लिये कुछ करना चाहते हैं तो न करे । कई तरह की अडचने डाल दी जाती हैं । कभी कह दिया जाता है कि फंडस नहीं हैं और कभी कोई और बहाना लगा दिया जाता है और कह दिया जाता है कि इससे कई डिफिकल्टीज पेश आयेंगी मगर मुझे खुशी है कि पहली मई में रेलवे मिनिस्टर साहब ने एक वक्तव्य में यह यकीन दिलाया था कि एक कमेटी मुकर्रर होगी । अब वह कमेटी मुकर्रर हो गई है और उसकी रिपोर्ट आने पर आगे विचार होगा और किन किन दिशाओं में चौथी तथा तीसरी श्रेणी के कर्मचारियों को प्रमोशन दी जा सकती है, पर गौर होगा । मैं नहीं जानता कि अभी

तक कमेटी की रिपोर्ट आई है या नहीं । लेकिन मैं इतना अवश्य कह सकता हू कि कोशिश की गई है कि कर्मचारियों की शिकायतों को दूर किया जाए और मुझे यकीन है कि जितने भी एबेन्यूस आफ प्रमोशन हैं उनको अच्छी तरह से देखा जाएगा और इनको तीसरी और दूसरी श्रेणियों की प्रमोशन का पूरा मौका दिया जाएगा । जितने भी एबेन्यूस हैं उनको धोखा किया जाए और उन लोगों को तरकिया दी जाय ।

इसके बाद मैडिकल फैसिलिटीज की तरफ मैं आता हू । मुझे यह सुन कर ताज्जुब होता था कि जो तीन तीन और चार चार हजार रुपया माहवार तनखाह पाते हैं उनको तमाम की तमाम मैडिकल फैसिलिटीज मिली हुई है लेकिन जो तीसरी और चौथी श्रेणी के कर्मचारी हैं उनको इनमें वित्त रखा गया था । खुशी की बात है कि इस बजट में रेलवे मिनिस्टर साहब ने इस बात का एलान किया है कि तमाम हकावटें जो चतुर्थ और तीसरी श्रेणी के कर्मचारियों के रास्ते में थी, उनको हटा दिया गया है और वे तमाम फैसिलिटीज जो किसी भी रेलवे कर्मचारी को मिली हुई हैं, उनको भी मिलगी ।

इस सब से पता चलता है कि लो पेड एम्पलायीज के लिये काफी कुछ किया गया है और मैं उम्मीद करता हू कि आगे चलकर और भी जितनी सहूलियत दी जा सकती है दी जायेगी ।

समाजवादी समाज के ढंग से साचने के साथ नेशनलाइजेशन का भी सवाल है । गालिबन पिछले संशन में या उससे पिछले में यह कहा गया था कि टेल्को को नेशनलाइज किया जाए और एक बहुत स्ट्रॉंग केस भी बनाया गया था । इस कम्पनी में १०-१२ करोड़ रुपये में से ८-१० करोड़ रुपये गवर्नमेंट आफ इंडिया के हैं । जब ऐसी बात है तो क्या बजह है कि उसको नेशनलाइज नहीं किया जाता है ? अगर नेशनलाइज कर दिया

आए तो जो इंजिन वहां तैयार होते हैं उनकी कीमत भी घट जाएगी और मुनाफा भी गवर्नमेंट को काफी होगा और उस मुनाफे को गवर्नमेंट प्लान को पूरा करने में खर्च कर सकती है ?

इस के साथ ही साथ जहां तक लाइट रेलवेज का ताल्लुक है ४०० मील ऐमी रेल है जो नेशनलाइज नहीं हुई है और जिन की कम्पनीज मालिक हैं। मैं जानता हूँ कि अगर उन के नैशनलाइज करने की मांग की जायेगी तो यह कहा जायेगा कि जो रुपये उन को मुआवजे के तौर पर देना है उस रुपये का उपयोग हम नई रेलवे लाइन बनाने पर कर सकते हैं। इस दलील में कुछ वजन है, इस को मैं मानता हूँ। लेकिन इस का नतीजा यह होता है कि उन कम्पनियों के मालिकों के सिर पर अन्याय की एक तलवार लटवती रहता है और वे पब्लिक को कोई एमिनिटीज नहीं देते हैं अपने मुनाफामा का कोई सहूलियत नहीं देते हैं जिस की वजह से सब को परेशानी का सामना करना पड़ता है। उन की इंजिन और काचिम इतनी निकम्मी हालत में होते हैं कि कोई ठिकाना नहीं। चूंकि उन का नेशनलाइजेशन वा डर रहता है इस वास्ते वे कोई इम्प्रूवमेंट नहीं करते हैं। मैं पंजाब के बारे में जानता हूँ। वहां पर मोटर ट्रांसपोर्ट का नेशनलाइजेशन करने का सवाल है जो कि पड़ता है। वहां के ट्रांसपोर्ट आप्रेंटर्स को हर वक्त इस बात का डर रहता है कि क्या पता जब नेशनलाइज मोटर यातायात का कर दिया जायेगा और इस वास्ते सहूलियत देने से कोई फायदा नहीं है। यही बात उन कम्पनियों के मालिकों की है। इस वास्ते हर लिहाज से यह जरूरी है कि उन कम्पनीज को नेशनलाइज कर दिया जाये। यह चीज एम्पलाइज के नुकते नजर से, पब्लिक के नुकते-नजर से तथा पब्लिक फंड के नुकतेनजर से सही उतरती है।

तीसरी चीज में यह कहना चाहता हूँ कि अडर डिवेलपड तथा बैंकबड एरियाज के

लिये जो इतिजामात किये गये हैं क्या वे सोशलस्टिक पैटर्न आफ सोहाइटी के ध्येय के अनुकूल हैं ? श्री अशोक मेहता साहब ने कहा है कि, गंगा के एक तरफ बड़ी सहूलियतें हैं और दूसरी तरफ कुछ भी सहूलियतें मुहैया नहीं हैं। मैं पंजाब में सतलुज का हवाला देना चाहता हूँ। उस के एक तरफ तो काफी सहूलियतें हैं और दूसरी तरफ बहुत कम हैं। इस तरफ से जो इलाके हैं वहां पर लड़ाई के जमाने में कुछ लाइन डिस्मैंटल कर दी गई थी जिन को आज तक रेस्टोर नहीं किया गया है। मुझे दुख है कि रोहतक पानीपत का नम्बर सब से बाद में आया है। मुझे खुशी है कि बाजपेयी जी भी ने इस रेलवे लाइन का जिक्र किया है। सिर्फ गुहाना रोहतक लाइन ही नहीं है बल्कि गोहाना में पानीपत तक सारी डिस्मैंटल हुई थी। बाकी दूसरी जगहों पर सब बन गई हैं लेकिन सब से बाद उस का नम्बर आया है और काम भी आहिस्ता आहिस्ता हो रहा है। मैं चाहता हूँ कि यह लाइन सिर्फ गुहाना तक ही न रहे बल्कि पानीपत तक बनाई जावे।

महकमे के बड़े कर्मचारियों का जहां तक ताल्लुक है मुझे अकेले को ही गिकायत नहीं है औरों का भी है कि उन की चिट्ठियों के जवाब नहीं दिये जाते हैं। इस चीज का मुझे तलख तजुर्बा है। मैं पंजाबी घरेलू माली का नम्बर रह चुका हूँ और मैं चिट्ठियों के उत्तरों के बारे में काफी तजुर्बा कर चुका हूँ। चिट्ठियों को एकनालिज तो कर दिया जाता है और उस के बाद वह दिया जाता है कि महकमे में रिपोर्ट ले कर जवाब दिया जायेगा लेकिन उस के बाद जवाब बहुत कम दिया जाता है। जनाब स्पीकर साहब, मैं ने एक लिस्ट बनाई है उन चिट्ठियों की जो कि मैं ने लिखी हैं और जिन का अभी तक कोई उत्तर मुझे नहीं मिला है। इन का एकनालिज तो कर दिया गया लेकिन उस के बाद मुझे पता नहीं एक को छोड़ कर इन का क्या बना है। इन पर आज तक कोई ऐक्शन लिया गया प्रतीत नहीं होता है। एक चिट्ठी मैं ने जुलाई में लिखी,

[श्री मू० च० जैन]

फिर सितम्बर में लिखी थीर उस के बाद जनवरी में लिखी। थर्ड क्लास स्लीपिंग कोचिज इमें दिखाई गई थी रेलवे के बड़े अफसरान के जरिये और उन के बारे में मैंने लिख कर सजैशंस भेजे थे और बताया था कि क्या क्या इम्प्रूवमेंट होनी चाहियें। अगर उन को मंजूर कर लिया जावे तो लाखों रुपयों का फायदा रेलवे को हो सकता है। मैं नहीं जानता कि आया वह चिट्ठी पढ़ूंथी या नहीं लेकिन मैं प्रिज्यूम करता हूं कि वह जरूर पढ़ूंथी होगी। लेकिन आज तक उस का कोई जवाब नहीं आया। मुझे तो ऐसा मालूम पड़ता है कि बड़े अफसरों में एक खास किस्म की एरोगेंस (arrogance) है। वक्त पर वे काम नहीं करते हैं।

हम अपने देश में ग्री मोर फूड का नारा लगाते हैं और कहते हैं कि पैदावार बढ़ाई जानी चाहिये। रेलवे का भी इस से कुछ हद तक ताल्लुक है। उस का ताल्लुक नहर के महकमे से उस वक्त पड़ता है जब रेलवे लाइन के नीचे नहरें या रजवाहे के पुल बनाने होते हैं। इस तरह के कोई केसिस रेलवे के पास रेफर होते हैं लेकिन इन को टैंकल नहीं किया जाता है, किसी प्रकार का कोऑर्डिनेशन नहीं होता है। रेल के नीचे से पुल बने, बैसे बने, कुछ नहीं बताया जाता है। मैं समझता हूं कि कोऑर्डिनेशन चूकि नहीं है, इस वास्ते ऐसा होता है। इस का नतीजा यह होता है कि बेचारे किसान रोते रहते हैं और चिल्लाते रहते हैं लेकिन रेलवे लाइन के नीचे से उन का खाला नहीं गुजरने दिया जाता बहुत देर लगाते हैं। इसी तरह से रेलवे के महकमें का सड़क के महकमे से ताल्लुक पड़ता है। सड़क बनवाना स्टेट्स की जिम्मेवारी है अगर सड़क रेलवे लाइन को cross करे, तो crossing में बहुत देर लगाते हैं। इस बारे में कोई कोऑर्डिनेशन नहीं है और बहुत ज्यादा दिक्कत का सामना करना पड़ता है। रेलवे डिपार्टमेंट न सड़क वालों की परवा करता है और न नहर वालों की। अगर आप ग्री मोर फूड

की मुहिम को तेज करना चाहते हैं और चाहते हैं कि इसके कंसीट रिजल्ट्स निकले तो आप को कोऑर्डिनेट करना होगा। इस के लिये आप को कोऑर्डिनेटिंग एजेंसी बनाये या कुछ और करें, कोऑर्डिनेशन अवश्य होना चाहिये। लेकिन मैं इतना अवश्य कह सकता हूं कि इस चीज की बड़ी भारी शिकायत है और इस को दूर किया जाना चाहिये। बैकवर्ड एरियाज के लिए मैं कुछ सुझाव देना चाहता हूं आशा है इन पर हमारे रेलवे मंत्री महोदय और रेलवे मंत्रालय गम्भीरता से विचार करेंगे।

जहां तक कुरुक्षेत्र पट्टा की नई रेल लाइन बनाने का सवाल है यह खुशी की बात है कि इस नई लाइन का सर्वे कराने का बजट में जिक्र आया है। पट्टा एक प्रसिद्ध तीर्थ स्थान है और इस नाते यह कुरुक्षेत्र पट्टा नई रेलवे लाइन बनाई जानी चाहिये। इस के अतिरिक्त कुरुक्षेत्र नरवाना लाइन पर बड़ी भीड़ रहती है और वहां पर २४ घंटे में केवल दो ट्रेन आती जाती है और वहां पर और ट्रेन चलाई जानी चाहिये। इसी तरह से पानीपत जीद लाइन पर भी बड़ी भीड़ रहती है और वहां पर भी दो ही ट्रेन चलती हैं। वहां पर भी और रेलगाड़ियां चलाई जानी चाहिये। सतलुज के पार आप ने कई ट्रेनें जारी कर दी हैं लेकिन सतलुज के इस पार हिन्दी स्पीकिंग एरिया में अन-डेवलप्ड एरिया में भी आप को रेलगाड़ियों की अतिरिक्त व्यवस्था करनी चाहिये। अब पानीपत जीद लाइन पर बहुत काफ़ी भीड़ रहती है और केवल दो रेलगाड़ी चलती हैं। मैंने रेलवे मंत्री को चिट्ठी लिख कर भेजी कि उस लाइन पर एक आदमी कट कर मर गया और किसी एम्बरिटी ने उस की खबर नहीं ली। पिछले पाड़ू पंडारे के मेले के अवसर पर मैं उस ट्रेन में सफ़र कर रहा था और मैंने खुद अपनी आंखों से देखा कि बहुत से मुसाफ़िर डिब्बों की छतों

पर बढ़ कर सफ़र कर रहे थे और जब मैं ने उन की सबज्जह इस और दिलाई तो उन्होंने ने मुझे यह फ़ीगर्स दीं कि उस स्टेशन से कुल १४०१ यात्रियों की टिकटों की बुकिंग हुई है। अब काफ़ी तादाद ऐसे लोगों की रही होगी जोकि बग़ैर टिकट सफ़र कर रहे थे और उन को टिकट न मिलने से टिकटलेस ट्रेवल से पबलिक एक्सचेंजर को काफ़ी नुक़सान पहुंचा और इस पबलिक एक्सचेंजर में चाटे के लिये कौन जिम्मेदार है ? अब यह कहां का इंसफ़्र है कि जो डेवलपड एरियाज़ हैं वहां पर एलेक्ट्रिकफ़िकेशन भी हो जाय और डबल ट्रैक (Track) भी हो जाय और जो बैंकवर्ड एरियाज़ हों उन की ऐसी हालत हो ? मैं चाहूंगा कि रोहतक गोहाना लाइन जो सैंक्शन हुई है वह धीरे धीरे बन रही है उस की रफ़्तार तेज़ होनी चाहिये। इसी तरह से गोहाना से पानीपत की जो लाइन बाक़ी है उस को भी सैंक्शन (sanction) किया जाये।

अब मुझे थोड़ा सा रैवेन्यू की नाबत अर्ज़ करना है। पिछले तीन, चार साल से जनरल रैवेन्यूज से डेवलपमेंट फ़ंड में २०, २५ करोड़ रुपये दिये जाते हैं। अब की दफ़ा २७ करोड़ के करीब डेवलपमेंट फ़ंड में दिया गया है जोकि मेरी समझ में बहुत थोड़ा है। मैं मानता हूं कि डेवलपमेंट फ़ंड में पहले से अब ५, ६ करोड़ की एनक्रीज हुई है और २७ करोड़ डेवलपमेंट फ़ंड में दिखाया गया है लेकिन मेरी समझ में यह भी बहुत कम है और अगर रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन अच्छी तरह से काम करे तो यह रक़म कम से कम ५० करोड़ रुपये हो सकती है। जिस डिपार्टमेंट पर ४०० करोड़ रुपये का खर्च हो वह डेवलपमेंट फ़ंड में सेट्रल रैवेन्यूज से सिर्फ २८ करोड़ रुपया ही दें तो यह रक़म बहुत कम है।

यह बड़ी खुशी की बात है कि पिछले साल के मुकाबले अब की साल रेलवेज पर चोरी और लीस के साढ़े १३ हजार क्लेमस

कम हैं लेकिन इतने ही से हमें संतोष नहीं कर लेना चाहिये क्योंकि यह कौमन नौलिज (Common knowledge) है कि अभी भी करोड़ों रुपये की रेलवेज में चोरी टिकटलेस ट्रेवलिंग लीस और डैमेज की शकल में होती है और हम को यह देखना चाहिये कि हम इस पबलिक लीस को किस तरह से कर सकते हैं और बन्द कर सकते हैं और उस के लिये आवश्यक कदम शीघ्र उठाये जाने चाहिये। मुद्दस ट्रेन्स में चोरियों और टिकटलेस ट्रेवलिंग में पबलिक एक्सचेंजर को करोड़ों रुपये की हानि होती है। आचार्य कृपालानी ने भी इस बारे में सरकार का ध्यान दिलाया है और स्पष्ट है कि अगर हम इस को रोकने में और कम करने में कामयाब हो जाते हैं तो बहुत काफ़ी रुपया जो आज चोरी चला जाता है वह हमारे जनरल रैवेन्यूज में आ सकेगा।

एक और बात इसी सिलसिले में मैं यह कहना चाहता हूं और वह मेरी आखिरी बात हांगी जिस को कि कह कर मैं बैठ जाऊंगा। अभी पिछले साल हमारे रेलवे मंत्री महोदय ने मुडालियर कमेटी फ़्रेट एंड स्ट्रक्चर कमेटी बिठाई है और अब की दफ़ा भी रेलवे मिनिस्टर महोदय ने उस का ज़िक्र किया है लेकिन मुझे अफ़सोस के साथ यह कहना पड़ता है कि उस की रिपोर्ट एक साल पहले आ चुकी है लेकिन अभी तक रेलवे के अफ़सरान उस पर विचार ही कर रहे हैं और उन का एग्जामिनेशन ख़त्म नहीं हो पाया है और मैं पूछना चाहता हूं कि अभी उस के एग्जामिनेशन में वे कितनी देर और लगायेंगे ? एक एक्सपर्ट कमेटी बैठती है और वह बैठ कर एक रिपोर्ट देती है तो मैं जानना चाहता हूं कि उस रिपोर्ट को एग्जामिन करने और उस की मिफ़ारिशों को अमल में लाने के लिये क्या एक साल का अर्सा भी काफ़ी नहीं है ? एक डेमोन्स्ट्रेटिव स्टेट और एक वेल्फ़ेयर स्टेट में इस किस्म की सुस्ती मुनासिब नहीं है और यह

[श्री यू० च० जैन]

शोभा नहीं देता और मैं उम्मीद करता हूँ कि इस बारे में तत्काल कार्यवाही की जायेगी।

मंत्री महोदय ने रेलवे के छोटे मुलाजिमों को जो सहुलियतें देने के लिये कहा है मैं उस का स्वागत करता हूँ और उस के लिये मैं उन को मुबारकबाद देता हूँ। मुझे विश्वास है कि जिन जिन सामग्रियों की तरफ मैं ने सज्जह दिखाई है उस की तरफ मंत्री महोदय और रेलवे मंत्रालय का ध्यान जायेगा और उन को वे दूर करने की कोशिश करेंगे।

श्री रघुनाथ सिंह अध्यक्ष महोदय यह देखा गया है कि अगर किसी चीज या आदमी की शिकायत ही शिकायत करने जाओ तो वह चीज या आदमी बिलकुल शिकायतमय दीखने लगता है और उस की ब्राइट साइड बिलकुल छिप जाती है और इसलिये मैं रेलवे मंत्रालय और मंत्री महोदय की थोड़ी तारीफ भी करना चाहता हूँ।

हमारे रेलवे विभाग ने एफिशिएंसी बढ़ाने की दिशा में सराहनीय प्रयत्न किया है और वह इस में प्रकट होता है कि अगर आप सन् ५६, ५७ के आकड़े देखें तो आप को पता चल जायेगा कि एक वर्ष के अन्दर ३० हजार अधिक आदमियों को नौकरी दी गई और ७५ लाख रुपया एक वर्ष के अन्दर खर्चा किया गया है। अगर एग्जेंज निकाल कर देखा जाय तो औसतन २२ रुपये प्रति व्यक्ति का वेतन एक साल में खर्चा बढ़ा है। अब २२ रुपये प्रति व्यक्ति की तनखाह में एग्जें इनक्रीज एक साल में शायद ही दुनिया में कहीं किसी विभाग में किसी कर्मचारी की हुई हो। रेलवे विभाग ने अपने कर्मचारियों को इतनी सुविधायें दी हुई हैं जितनी कि शायद ही कहीं और किसी विभाग में कर्मचारियों को प्राप्त हो और यही वजह है कि कोई भी विद्यार्थी

जो अच्छे डिग्रीजन में इम्तिहान पास करता है उस की पहली पसन्द रेलवे सचिस में जाने के लिये होती है क्योंकि रेलवे में मुलाजमत करने से उन को रहने के लिये अच्छे क्वार्टर्स मिलते हैं लेकिन इस का एक दूसरा पहलू भी है उस का डार्क साइड भी है और वह यह है कि एक तरफ तो हम देखते हैं कि तीस हजार आदमी बढ़ाये गये और २२ रुपये प्रति व्यक्ति की औसतन तनखाह बढ़ी है लेकिन दूसरी तरफ देखते हैं कि आये दिन रेलवे में ऐक्सीडेंट्स की तादाद बढ़ती जाती है और जिस के कि बारे में बहुत से लोगो वे मंत्री महोदय और सदन का ध्यान दिलाया है। मैं इस मौके पर उन दुर्घटनाओं का जिक्र और उन की तफसील नहीं बताना चाहता लेकिन इतना जरूर कहना चाहूंगा कि जहां हम अपने रेलवे कर्मचारियों को इतनी सुविधायें दे रहे हैं वहां यह भूल नहीं जाना चाहिये कि आखिर वह सब पैसा हम को जनता से ही टिकट आदि के रूप में मिलता है, और अगर हमारे रेलवे कर्मचारी ठीक से काम नहीं करेंगे तो वह दिन भी शीघ्र आ सकता है जब जनता रेलवे कर्मचारियों के खिलाफ अपनी आवाज बुलन्द करे। हम देखते हैं कि सिगनल डाउन रहता है लेकिन ट्रेन नहीं चलती है। कहीं गाड़ साहब चाय पी रहे होते हैं तो कहीं कोई साहब पान खा रहे होते हैं। आखिर इस बारे में जांच कराई जाय कि यह ट्रेनें लैट क्यों चलती हैं? स्वयं रेलवे मिनिस्टर तो रेलगाडियां चलाते नहीं हैं, काम तो उन के विभाग के कर्मचारियों को ही करना होगा और जहां ३० हजार अधिक आदमियों को नौकरी दी गई और २२ रुपये प्रति व्यक्ति की तनखाह में औसतन वृद्धि की गई वहां यह देखना जरूरी हो जाता है कि रेलवे विभाग में एफिशिएंसी बढ़े लेकिन यह बड़े खर्च के साथ कहना पड़ता है कि कार्यक्षमता बढ़ने के बजाय दिनों दिन चौपट होती जा रही है और उस हालत

में जनता जो टिकट खरीद कर रेलवे की धामदानी करती है वह यह डिमांड कर सकती है कि जब हम इतना रुपया रेलवेज को देते हैं तो उस के एजेंज में हम को एक्जिपेंसी भी मिलनी चाहिये ।

दूसरी बात मुझे यह कहनी है कि रेलवेज के ऊपर जो कुछ खर्च किया जाता है वह तो ठीक किया जाता है लेकिन इनलैंड वाटरवेज की कोस्टल शिपिंग की जब तक तरक्की नहीं होगी तब तक रेलवेज के ऊपर जो बर्डेन भाज पड़ा हुआ है वह कम नहीं हो सकेगा । कोस्टल शिपिंग की तरक्की कर के हम दरअसल अपनी रेलवेज को हैल्प करेंगे । आज हर एक धादमी यही शिकायत करता है कि रेलों का काम स्लो है और यह भी मानी हुई बात है कि अगर किसी धादमी के ऊपर आप बहुत अधिक बोझा लाद देंगे तो वह चल नहीं सकेगा और वह बंद जायेगा । आज हमारी रेलों पर बहुत अधिक बोझा हो गया है और जब तक हम उस बोझ को कम नहीं करेंगे तब तक हमारी रेलवेज का इंतजाम ठीक तोर से नहीं हो सकेगा । वह बोझा इस तरीके से कम हो सकता है कि कोस्टल शिपिंग की तरक्की की जाय, इनलैंड वाटरवेज की तरक्की की जाय ताकि कोयला, लोहा और गेहूं हम एक स्थान से दूसरे स्थान तक तेजी से ढो सकें और ऐसा होने से हमें बहुत सुविधा मिलेगी और रेलवेज के ऊपर जो आज बर्डेन है वह किसी क्रूर कम हो जायेगा ।

17 hrs.

तीसरी बात मुझे यह कहनी है, जैसा कि मूल बन्द जी ने कहा, कि उत्पादन में ऐपि-कल्चर के उत्पादन में बहुत कमी पड़ जाती है । यह बात ठीक है । बहुत से स्पेसों में यह है कि ट्रूबवेल् बनते हैं । लेकिन अगर यह ट्रूबवेल् रेलवे लाइनों के बगल में बनते हैं तो दूसरी तरफ माली के जाने में बहुत दिक्कत

वा होती है । मैं कहना चाहता हूं कि :भी हमारे क्षेत्र में आप गये थे, हम लोगों ने आप के सामने इसे रक्खा और आप ने बड़ी सहानुमति-पूर्वक कहा कि इस का इन्तजाम होगा । जहाँ तक ट्रूबवेल् के बास्ते इस पार से उस पार ऐलेक्ट्रिक वायर ले जाने की भाव-इयकता है, या पुल बनाने की आवश्यकता है, अगर उस में आप अधिक से अधिक सहूलियत देंगे, तो जो रुपया आप देश के बाहर फूड के बास्ते भेजते हैं वह हमारे देश के भीतर ही काम आयेगा ।

चौथी बात मुझे यह कहनी है कि हमारे बनारस में आप रेलवे टूल फैक्ट्री बना रहे हैं । उस के बास्ते राटपति जी गये और फ.उंडेशन स्टोन रक्खा । श्री लाल बहादुर शास्त्री भी गये । उन्होंने कहा कि काबल-कारों के साथ कुछ भी अन्याय नहीं होगा । मरयू प्रसाद जी वहां गये थे, अपोजीशन के लोग भी गये थे । सब लोग थे और उन्होंने देखा, आप को भी आश्चर्य होगा, कि वह एक मिनिस्टर साहब की जर्मन है कुछ वर्ष पहले मिनिस्टर साहब अपनी जर्मन लगभग २३०० ६० बीघे में बेचते हैं । लेकिन रेलवे ने जब उसी स्थान के समीप ऐक्वायर किया तो १००० या ६०० ६० में लिया ।

एक म.जनीय सदस्य : कहां के मिनिस्टर हैं वह ?

श्री रघुन.ब सिंह : कहीं के मिनिस्टर हों, मैंने तो एग्जाम्पल दी है ।

Mr. Speaker: The hon. Member may continue his speech tomorrow.

STATEMENT RE: ACCIDENT AT THE FIRING RANGE AT AMBALA

The Deputy Minister of Defence (Sardar Majithia): Government deeply regret to have to inform the House that an Officer, a Junior Commissioned Officer and an Other Rank were

[Sardar Majithia]

killed and a Driver and another Other Rank injured in an explosion which took place in Naraingarh Ranges on the 22nd February 1958 at about 5-30 P.M.

Field firing practice is carried out every year at the above-mentioned range. This time after the firing exercise was over a party consisting of one Officer, one Junior Commissioned Officer and three Other Ranks of a Field Regiment had been detailed, in accordance with the Safety Regulations, to mark out the unexploded shells known as blinds in the Army, in Naraingarh Ranges near Ambala after a firing exercise had taken place. While in the process of marking the blinds, one blind is reported to have exploded resulting in the death of 2nd Lieut. C. A. Pathak, Jemadar Surat Singh, IDSM, and Operator, Wireless Artillery, Sukhcharan Singh and injuries to Driver Chanderbhan, and Operator, Wireless Artillery, Gurcharan Singh.

The next-of-kin of the deceased were informed about the unfortunate accident immediately after its occurrence. Pensionary awards, in accordance with the rules, will be made in favour of the dependents of the deceased personnel promptly.

Government would like to pay their tribute in this House to the deceased Officers and the Other Rank who lost

their lives in the course of duty in the service of the country. Although nothing will serve to replace the great grief of the bereaved, the sympathy of the Government and this House will, we hope, in some small measure, help to assuage the feelings of grief of the bereaved and be of some consolation to the fellow officers and men who worked with them and feel their loss very deeply. We also hope that the next-of-kin and others bereaved will find the strength to make the readjustments imposed upon them by this unfortunate accident.

A Court of Enquiry in accordance with established Army Rules has been convened. No further particulars are available at present nor can they be given until the findings of the Court of Enquiry are received.

Mr. Speaker: This accident took place on the 22nd February. As far as possible, unless it occurred late last evening or only this morning, such statements may be made early in the day when the House is full.

Sardar Hukam Singh (Bhatinda): I was told that the hon. Minister had to go somewhere tomorrow.

Mr. Speaker: That is all right. The House now stands adjourned till 11 A.M. tomorrow.

17-04 hrs.

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Friday, the 28th February, 1958..

[Thursday, 27th February, 1958]

| ORAL ANSWERS TO QUESTIONS | | COLUMNS | WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS—contd. | | COLUMNS |
|------------------------------|--|---------|-------------------------------------|--|---------|
| S.Q. No. | Subject | | S.Q. No. | Subject | |
| 530 | Bharat Sevak Samaj . . . | 2607—11 | 559 | Industrial Estate in Andhra Pradesh . . . | 2650 |
| 531 | Peaceful uses of Atomic Energy . . . | 2611—12 | 560 | Indian Trade Delegation to West Germany . . . | 2650 |
| 532 | Shipping for Cement Import . . . | 2612—14 | 561 | Displaced Persons from West Pakistan . . . | 2651 |
| 533 | Foreign Exchange . . . | 2614—16 | 562 | Sivaraman Committee . . . | 2651-52 |
| 534 | Refugees in Lahore Camp . . . | 2617—20 | 563 | Salt Industry in Orissa . . . | 2652 |
| 535 | Iron Ore to Poland . . . | 2620—22 | 564 | Dock Workers Advisory Committee . . . | 2652 |
| 536 | Film Institute and Film Finance Corporation . . . | 2622—24 | 565 | Strike in West Bokaro Colliery . . . | 2652-53 |
| 538 | Mineral Sands . . . | 2624—26 | 566 | Closure of Textile Mills in Vidharbha . . . | 2653 |
| 539 | Import Advisory Council . . . | 2626-27 | 567 | Hastinapur Township . . . | 2653-54 |
| 540 | Naga Administrative Unit . . . | 2627—30 | 568 | Strike by Calcutta Dock Workers . . . | 2654 |
| 541 | Handloom Industry in Punjab . . . | 2630-31 | 569 | Dock Workers of Madras Port . . . | 2654-55 |
| 542 | Indian Trade Exhibition in Sudan . . . | 2631 | U.S.Q. No. | | |
| 544 | Export of Shoes to Poland and Russia . . . | 2631—34 | 668 | Coal Mines Committee . . . | 2655 |
| 548 | Ambar Charkha . . . | 2634—36 | 669 | Committee on Building Civil Engineering and Public Workers . . . | 2655-56 |
| 550 | Documentary film "Pilgrimage to Freedom" . . . | 2636—38 | 670 | Accommodation for Government offices in Delhi . . . | 2656-57 |
| 552 | Nationalisation of Road Transport in Punjab . . . | 2638—40 | 671 | Accommodation for Government Employees in Bombay . . . | 2657 |
| 553 | Export of Wool . . . | 2640-41 | 672 | Employment Exchanges . . . | 2658 |
| 556 | Expenditure on the Second Plan . . . | 2641—44 | 673 | Compensation Claims . . . | 2658 |
| WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS | | 2644—83 | 674 | Applications for Compensation . . . | 2658-59 |
| S.Q. No. | Subject | | 675 | Nangal Fertilizers Factory . . . | 2659 |
| 537 | Plantation Inquiry Commission on Coffee and Rubber . . . | 2644 | 676 | Registered Companies in Punjab . . . | 2660 |
| 543 | Displaced Persons in Orissa . . . | 2644-45 | 677 | Tourist Films . . . | 2660-61 |
| 545 | Coal Mines Bonus Scheme . . . | 2645 | 678 | Reception to Foreign Visitors by Delhi Municipality . . . | 2661 |
| 546 | Irrigation Projects in Orissa . . . | 2645-46 | 679 | Indian Cinema Halls in Rangoon . . . | 2662 |
| 547 | Small scale and cottage Industry in Ghana . . . | 2646 | 680 | Bharat Sadhu Samaj . . . | 2662-63 |
| 549 | Non-Ferrous Metals . . . | 2646-47 | 681 | Import of Consumer Goods . . . | 2663-64 |
| 551 | Publicity on Second Five Year Plan . . . | 2647 | 682 | Peaceful Uses of Atomic Energy . . . | 2664 |
| 554 | Displaced Persons Claims . . . | 2648 | 683 | National Development Council . . . | 2664-68 |
| 555 | Trade with West Germany . . . | 2648-49 | 684 | Export of Iron and Manganese Ores . . . | 2668 |
| 557 | Export of Iron Ore . . . | 2649 | 685 | Titanium . . . | 2668-69 |
| 558 | Industrial Estate in Assam . . . | 2649-50 | 686 | Second Five Year Plan . . . | 2669 |

WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS—*contd.*

| U.S.Q. No. | Subject | COLUMNS |
|-----------------------------|---|---------|
| 687 | Government Purchases. | 2669-70 |
| 688 | Industrial Cooperatives in Himachal Pradesh | 2670-71 |
| 689 | Radio Sets | 2671-72 |
| 690 | Low Income Group Housing Scheme . . | 2672 |
| 691 | Export of Indian Films | 2673 |
| 692 | Central Scheme in Punjab | 2673 |
| 693 | Transportation of Hu- man Labour | 2673-74 |
| 694 | Indian missing in Ka- rachi | 2674 |
| 695 | Pakistani Nationals . | 2674-75 |
| 696 | Conference of Chief Ministers on East Pakistan Displaced Persons | 2675 |
| 697 | Industries under Second Five Year Plan . . . | 2676 |
| 698 | Cottage and Small Scale Industries . . | 2676-77 |
| 699 | Supplies dropped in NEFA | 2677 |
| 700 | Meeting of Partition Body | 2677-78 |
| 701 | Uranium Ore | 2678 |
| 702 | Madurai Ramnad Chamber of Com- merce | 2678-79 |
| 703 | Passports | 2679-80 |
| 704 | Cottage Industries . | 2680 |
| 706 | Textile Mills | 2680-81 |
| 707 | Employment Exchange | 2681 |
| 708 | Trade with Tibet . . | 2681 |
| 709 | Tea Production . . . | 2681-82 |
| 710 | C.P.W.D. | 2682 |
| 711 | C.P.W.D. | 2683 |
| MOTION FOR ADJOURN- MENT | | 2683-87 |

The Speaker withheld his consent to the moving of two adjournment motions given notice of by Shri Narayan Ganesh Goray and Shri Braj Raj Singh regarding the reported hunger strike by Shrimati Sudhabai Joshi in a jail in Goa.

PAPERS LAID ON THE TABLE 2688

The following papers were laid on the Table.:

- (1) A copy of the Annual Report of the Hindustan Housing Factory (Private) Limited along

PAPER LAID ON THE TABLE—*contd.*

| | COLUMNS |
|---|---|
| with the Audited Ac- counts for the year 1956- 57, under sub-section (1) of Section 639 of the Companies Act, 1956. | |
| (2) A copy of each of the following statements showing the action taken by the Government on various assurances, promises and under- takings given by Minis- ters during the various sessions shown against each:— | |
| (i) Supplementary Statement No. II | Third Session, 1957 of Second Lok Sabha. |
| (ii) Supplementary Statement No. VIII | Second Session, 1957 of Second Lok Sabha |
| (iii) Supplementary Statement No. IX | First Session, 1957 of Second Lok Sabha |
| (iv) Supplementary Statement No. VIII | Fifteenth Session, 1957 of First Lok Sabha. |

STATEMENT BY MINISTER 2689-90

The Minister of Defence (Shri Krishna Menon) made a further statement regarding the explosion of ammunition wagons at a railway siding near Pathankot.

REPORT OF COMMITTEE ON ABSENCE OF MEM- BERS FROM THE SIT- TING OF THE HOUSE— PRESENTED 2690

Fifth Report was pre-
sented.

ELECTION TO COMMITTEE 2690-91

The Deputy Minister of Labour (Shri Abid Ali) moved for the election of Member from among the Members of Lok Sabha to be a member of the Employees State Insurance Corporation.

The Motion was adopted.

RAILWAY BUDGET, 1958-59 2691-2824

General Discussion on
the Railway Budget
continued.

STATEMENT BY MINISTER

The Deputy Minister of Defence (Sardar Majithia) made a statement regarding the explosions at the Army Firing Range at Ambala on the 22nd February, 1958.

AGENDA FOR FRIDAY,
28TH FEBRUARY, 1958.

General discussion on the Railway Budget, 1958-59.

COLUMN

2824-26

AGENDA FOR FRIDAY,
28th FEBRUARY 1958—contd.

continued. Private Members motions and Resolutions. Presentation of the General Budget, 1958-59, and introduction of the following Bills—

1. The Finance Bill, 1958
 2. The Gift-Tax Bill, 1958.
 3. The Estate Duty (Amendment) Bill 1958.
-

COLUMN