

मुझे दिमाग साफ कर लेना चाहिये ।

I would only like to tell him this. He mentioned a case which is a case of promotion of a judge. Here we are discussing about removal of a judge.

इस वास्ते किसी को दिमाग साफ करने की जरूरत है तो वह उनको है ।

श्री अब्दुल गनी दार : डिप्टी स्पीकर साहब, जो कंटेडिक्शन है उसकी तरफ मैंने होम मिनिस्टर साहब का ध्यान दिलाया था । मैंने प्रमोशन की बात नहीं कही । मैंने तो यह कहा था कि अगर मैडिकल रिपोर्ट उसके हक में हो तो आप क्या करेंगे— क्या वैसे ही करेंगे जैसा पंडित नेहरू ने किया था ।

شری عبدالغنی ڈار : ڈپٹی سپیکر صاحب— جو کنٹراڈکشن ہے اسکی طرف میں نے ہوم منسٹر صاحب کا دھیان دلایا تھا۔ میں نے پرموشن کی بات نہیں کہی۔ میں نے تو یہ کہا تھا اگر میڈیکل رپورٹ اس کے حق میں ہو۔ تو آپ کیا کریں گے۔ کیا ویسا ہی کریں گے جیسا پنڈت نہرو نے کہا تھا —

MR. DEPUTY-SPEAKER : The question is :

“That the Bill, as amended, be passed.”

*The motion was adopted.*

MR. DEPUTY-SPEAKER : The House stands adjourned to meet again at 2.00 P.M.

13.00 Hrs.

*The Lok Sabha adjourned for Lunch till Fourteen of the Clock.*

*The Lok Sabha reassembled after Lunch at five minutes past Fourteen of the Clock.*  
[SHRIMATI TARKESHWARI SINHA in the Chair]

\*DEMANDS FOR SUPPLEMENTARY GRANTS (RAILWAYS), 1968-69

MR. CHAIRMAN : The House will now take up the Demands for supplementary Grants (Railways), 1968-69. Hon. Members who want to move their cut motions may do so now.

DEMAND No. 2—MISCELLANEOUS EXPENDITURE.

MR. CHAIRMAN : Motion moved : “That a supplementary sum not exceeding Rs. 3,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1969 in respect of ‘Miscellaneous Expenditure’.”

DEMAND No. 15—OPEN LINE WORKS—CAPITAL, DEPRECIATION RESERVE FUND AND DEVELOPMENT FUND.

MR. CHAIRMAN : Motion moved :

“That a supplementary sum not exceeding Rs. 1,01,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1969 in respect of ‘Open Line Works—Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund’.”

SHRI RAMAVATAR SHASTRI (Patna) : I beg to move :

That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 3,000 in respect of Miscellaneous expenditure be reduced by Rs. 100

[Failure of Railway Board in checking accidents on Railways (4)].

That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 3,000 in respect of Miscellaneous expenditure be reduced by Rs. 100

[Need to accept the cooperation of Station Masters' Association in checking railway accidents (5)].

That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 3,000

[Shri Ramavatar Shastri]

in respect of Miscellaneous expenditure be reduced by Rs. 100

[Failure to reduce the work-load on labour for checking accidents (6)].

That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 3,000 in respect of Miscellaneous expenditure be reduced by Rs. 100

[Need to convene a conference of various Railway Labour Unions to check Railway accidents (7)].

That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 3,000 in respect of Miscellaneous expenditure be reduced by Rs. 100

[Failure of Central Bureau of Investigation (8)].

That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 3,000 in respect of Miscellaneous expenditure be reduced by Rs. 100

[Unsatisfactory work of Railway Liaison office (9)].

That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 3,000 in respect of Miscellaneous expenditure be reduced by Rs. 100

[Need to make arrangements for the stay of Members of Parliament in Railway Inspectorates (10)].

That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 1,01,000 in respect of Open Line Works—Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100

[Need to convert the Fatuha-Islampur narrow-gauge into a broad gauge (11)].

That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 1,01,000 in respect of Open Line Works—Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100

[Need to convert Arrah-Sasaram Light Railway into broad gauge (12)].

That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 1,01,000 in respect of Open Line Works—Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100

[Need to convert a narrow gauge from Samaspur to Darbhanga into broad gauge (13)].

That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 1,01,000 in respect of Open Line Works—Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100

[Failure to convert Barauni-Katihar narrow gauge line into broad gauge line (14)].

That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 1,01,000 in respect of Open Line Works—Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100

[Failure to check pilferage of stocks from Jamalpur Railway Workshop (15)].

That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 1,01,000 in respect of Open Line Works—Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100

[Failure to make the country self-sufficient in the manufacture of Railway engines (16)].

That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 1,01,000 in respect of Open Line Works—Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100

[Need to set up more loco manufacturing works in the country (17)].

That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 1,01,000 in respect of Open Line Works—Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100

[Need to expand Patratu Diesel Loco Works (18)].

That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 1,01,000 in respect of Open Line Works—Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100

[Failure in building adequate number of quarters for workers of Railway workshops (19)].

That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 1,01,000 in respect of Open Line Works—Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100

ment Fund be reduced by Rs. 100

[Failure to provide double track at Patna-Gaya line of Eastern Railway (20)].

MR. CHAIRMAN. The cut motions are also before the House.

श्री रामावतार शास्त्री : सभापति महोदय, रेलवे की मांग के ऊपर यह जो बहस यहां शुरू हो रही है उस के सिलसिले में मैं अपने कटौती के प्रस्तावों को पेश करते हुए एक दो बातें आप के मार्फत मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहता हूं। सब से पहले यह जो रोज-व-रोज दुर्घटनाओं का कायदा बन गया है रेलवे के अन्दर उस की तरफ ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। यह बड़े ही दुख की बात है कि जब भी हम लोग सवेरे अखबारों के पन्ने उलटते हैं तो कोई न कोई दुर्घटना की खबर अवसर मिलती है। आज भी मिली। कलकत्ते के अन्दर वहां से 88 किलोमीटर की दूरी पर एक स्टेशन पर सवारी गाड़ी और माल गाड़ी के डिब्बे में टक्कर लग जाने की वजह से 8 आदमियों की मृत्यु हो गई (व्यवधान) .....

रेलवे मंत्री (श्री चे० मु० पुनाचा) : 8 नहीं 5।

श्री रामावतार शास्त्री : किसी अखबार में 5 है, किसी में 8 है। 5 ही मान लिया जाय, 5 व्यक्तियों की मृत्यु हुई और 6 व्यक्ति घायल हुए। यह सिलसिला आये दिन अक्सर चला आ रहा है। इस सिलसिले में एक अतारांकित प्रश्न संख्या 2920 की तरफ मैं आप का ध्यान दिलाना चाहता हूं। उस सवाल का जबाब देते हुए मंत्री महोदय ने फरमाया कि पहली मार्च 1967 से लेकर 31 मार्च 1968 तक पूरे हिन्दुस्तान के अन्दर 1194 रेल की दुर्घटनाएं और आप ने उस में रेलवे-वादज्ञ कितनी कितनी दुर्घटनाएं हुईं उन की भी सूची दी है। आप ने कारणों के संबंध में कहते हुए यह बतलाया कि ज्यादातर दुर्घटनाएं रेलवे कर्मचारियों की गलती की वजह से हुई हैं। उस की भी फिकर आप ने इस में देने की

कोशिश की है कि 725 दुर्घटनाएं ऐसी हुईं जिन के लिए रेलवे का स्टाफ दोषी है। फिर आप ने यह भी बतलाया कि 143 दुर्घटनाएं ऐसी हुईं जिन के सारे में अदर दैन रेलवे स्टाफ रेस्पॉसिबल है, लेकिन वह कौन अदर दैन रेलवे स्टाफ हैं इस का खुलासा आपने नहीं किया। इस का भी खुलासा होना चाहिए था .....

SHRI C. M. POONACHA : May I just intervene for a second? The term 'other than railway staff responsible' is used in this sense. For instance, at a level crossing, it is the driver of a truck who goes and dashes against the train. That is the type of thing which is referred to here. My hon. friend perhaps knows it well, and, therefore, he need not dilate upon it further.

श्री रामावतार शास्त्री : तो मेरा कहने का मतलब यह है कि यह जो रेल दुर्घटनाएं हो रही हैं आये दिन उन की जिम्मेदारी सीधे रेलवे बोर्ड को अपने ऊपर लेनी चाहिये लेकिन मंत्री महोदय या सरकार के प्रतिनिधि बराबर आम मजदूरों पर यह जिम्मेदारी डाल कर अपनी जवाबदेही से और रेलवे बोर्ड की जवाबदेही से रेलवे बोर्ड को निकाल लेना चाहते हैं। ऐसा करना, मैं समझता हूं, उचित नहीं है। हिन्दुस्तान के सब लोग चाहते हैं कि रेलों में दुर्घटनायें न हों, लोग मारे न जायें, घायल न हों, करोड़ों रुपये की क्षति-पूर्ति न करनी पड़े—इस सिलसिले में रेलवे मंत्री पार्लियामेंट के मेम्बरों, रिकगनाइज्ड, यूनियन्ज के प्रतिनिधियों की मीटिंग बुला कर रेलवे एक्सीडेंट्स के रोकने के सम्बन्ध में विचार करने वाले हैं—इस का मैं स्वागत करता हूं। लेकिन इस के सिलसिले में मैं यह कहना चाहता हूं कि हमारे देश के अन्दर बहुत तरह की यूनियन्ज हैं, बहुत सी रिकगनाइज्ड हैं, बहुत सी रिकगनाइज्ड नहीं हैं, वे भी अपने मुझाव आप को देना चाहती हैं, इस लिये रिकगनाइज्ड-अनरिकगनाइज्ड के झमेले में न पड़ें, उन सब को बुला कर उनका सह-

### [श्री रामावतार शास्त्री]

योग लीजिये ताकि हमारे देश के अन्दर रेल की दुर्घटनायें कम हो सकें ।

आपके पास आल इण्डिया स्टेशन मास्टर्ज एसोसियेशन ने, जो अनरिक्गनाइज्ड यूनियन है, लेकिन काफी शक्तिशाली यूनियन है, अपना एक रिप्रेजेंटेशन दिया है । मैंने जब इस के सम्बन्ध में आप से सवाल किया तो आपने बतलाया कि आप उस पर विचार कर रहे हैं । उन्होंने अपने रिप्रेजेंटेशन में एक्सीडेंट रोकने के बहुत अच्छे तरीके अपनाये हैं, लेकिन आपने उन को जवाब ही नहीं दिया । इसलिये रेल दुर्घटनायें रोकने के लिये मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि आप सब का कोआपरेशन लीजिये, वे चाहे रिक्गनाइज्ड हों या अनरिक्गनाइज्ड हों, पालियामेंट के मेम्बर हों या जनता के लोग हों, सब का कोआपरेशन लेना बहुत आवश्यक है ।

हमारे यहां पटना में एक मैकेनिक्स की यूनियन है, उन्होंने वरसों हुए आपके साथ चिट्ठी-पत्री शुरू की, लेकिन रेलवे के अफसरों की ओर से उनको कोई जवाब नहीं दिया जाता था । लेकिन जब हम ने यहां सवाल उठाया, तब उन के पास चिट्ठी गई है । उन का कहना है कि वे दो दिशाओं से एक ही लाइन पर आने वाली गाड़ी को अपने मैकेनिज्म में रोक सकते हैं । मैं रेलवे मंत्री से निवेदन करना चाहता हूँ कि आप उन को बुलाकर उन में वातचीत कीजिये ।

रेलवे एक्सीडेंट्स को खत्म करने के लिये जरूरी है कि रेलवे मजदूरों पर जो कार्य-भार बढ़ाया गया है, खाम कर रनिंग स्टाफ पर जिनसे 12-12 और 14-14 घन्टे एक स्ट्रैच में काम लिया जाता है, उस को घटाया जाय । आज उन को काम करने में, अपनी ड्यूटी को अदा करने में बहुत कठिनाई आती है क्योंकि लगातार काम करने से वे बहुत यादा थक जाते हैं, इस लिये जरूरी

है कि उन के काम के घन्टों को घटाया जाय । इस सिलसिले में सदन रेलवे में उनका आन्दोलन भी चला था, हमारे ईस्टर्न रेलवे में भी चला, आज तमाम जगहों पर मजदूर मांग कर रहे हैं कि उन से कम काम लिया जाय तथा उन की सहूलियतों को बढ़ाया जाय लेकिन ऐसा न कर के, उन को सजा दी जाती है, उन को सस्पेंड किया जाता है, मोअन्तिल किया जाता है, बरखास्त किया जाता है । ईस्टर्न रेलवे के दानापुर डिविजन में ऐसी वारदातें हुई हैं । इस लिये मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि उन लोगों पर कार्यवाही न कर के उन की मांगों पर सहानुभूतिपूर्वक विचार किया जाय ताकि रेलवे एक्सीडेंट्स वास्तव में दूर हो सकें तथा हमारे रेलवे कर्मचारी, चाहे वे किसी भी कैटेगरी के हों, सन्तुष्ट हो कर अपनी ड्यूटी अदा कर सकें, राष्ट्र की सेवा कर सकें ।

इन शब्दों के साथ मैं अपने तमाम कर्तौनी प्रस्ताव आपके सामने विचारार्थ पुनः प्रस्तुत करता हूँ ।

**श्री शिवनारायण (बस्ती) :** सभापति महोदया, मैं इस सप्लीमेन्ट्री वजट का समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूँ लेकिन रेल मंत्री महोदय मे यह निवेदन जरूर करना चाहता हूँ कि जहां जहां क्रॉसिंग का सवाल है, वहां क्रॉसिंग जरूर बनवा दीजिये क्योंकि क्रॉसिंग न होने से घण्टों ट्रेफिक बन्द रहता है जिससे मुसाफिरों का आवागमन रुक जाता है । इससे बहुत नुकसान होता है ।

मजदूरों की जो मांगें हैं उसके सिलसिले में मैं अपने कम्प्यूनिस्ट मित्रों से कहना चाहता हूँ— बहुत मादनवारी से, दिल साफ हो तो आइना क्या चीज है— जरा अपने कलम पर हाथ रख कर देखें कि आज क्या हो रहा है । सारे एक्सीडेंट्स की जिम्मेदारी उन्हीं लोगों पर है (व्यवधान) मैं चाहूंगा कि भारत सरकार इस पर छानबीन करे और

ऐसे लोगों के खिलाफ सख्ती से एकशन ले। चाहे बड़े से बड़ा अफसर हो या छोटे से छोटा काम करने वाला हो, जो कोई भी रुकावट डालता है..... (ब्यवधान)  
..... आज रेलवे में कोई भी काम नहीं करना चाहता है, 9 लाख आदमी रेलवे में एक्सेस हैं, इस की छानबीन करो...

**श्री ओंकार लाल बेरवा (कोटा) :** 13 लाख हैं, चार लाख खा गया क्या ?

**श्री शिवनारायण :** 9 लाख हैं। आप को जितने रुपये की जरूरत है हम उस की सॅकशन देने को तैयार हैं लेकिन जो धन जिस काम के लिये लिया जाये, उस का उचित उपयोग हो और वहां का शासन ठीक प्रकार से चले।

जआज जनता में रेलवे के प्रति बड़ा असन्तोष है। थर्ड क्लास के पैसेन्जर के लिये तो रेलवे नरक है, कोई भी ट्रेन सही टाइम पर नहीं पहुंचती है। हर गाड़ी लेट चलती है। अगर कोई गाड़ी नई दिल्ली 9 बजे पहुंचती है और उस का टाइम साढ़े सात बजे पहुंचने का है तो वहां साढ़े सात बजे ही दिखाया जाता है। मैं रेलवे मंत्री महोदय से उम्मीद करता हूं कि वे इस पर गौर करेंगे और इन का इन्तज़ाम ठीक करने का प्रयत्न करेंगे। अगर आप ऐसा नहीं कर सकते तो रेलवे बोर्ड को सलाम करो लेकिन मैं यह भी कहना चाहता हूं कि रेलवे मिनिस्टर को गाली देने से ही काम नहीं चलने वाला है..... (ब्यवधान)..... मैं अपील करना चाहता हूं कि गवर्नमेन्ट तमाम मामलों की छानबीन करे। आप चाहे जितनी इन्टेलिजेन्स और पुलिस बढ़ाते चले जाए, चोरियां फिर भी कम नहीं हो पा रही हैं। इस लिये मैं आप से कहना चाहता हूं कि थोड़े आदमी रखिये लेकिन इतमिनान के आदमी रखिये। ये लेफिटस्ट और कम्प्युनिस्ट भाई जो आज मुल्क के साथ सेबोटाज कर रहे हैं, विश्वासघात कर रहे हैं, उन की छानबीन कर के उन को ठीक करो।

इन शब्दों के साथ मैं इस मांग का समर्थन करता हूं।

**SHRI D. N. PATODIA (Jalore) :** This discussion has come up on the heels of another train accident on the 18th instant when a few more persons lost their lives. These accidents have assumed very large and dangerous proportions. Every year approximately 4,000 people are run over; every year approximately 6,000 railway accidents do occur, of which I am told as much as 50 per cent are on account of mechanical defects. Whatever be the cause, the fact remains that, whether on account of operational inefficiency or administrative inefficiency, the performance of the railways has considerably gone down.

This is the single largest public sector project in this country involving an investment of Rs. 3,000 crores, and this project, since 1966-67, has started losing. In 1966-67 it incurred a loss of Rs. 18 crores and in 1967-68 the loss was Rs. 22 crores. This year, in spite of the expectations of the Minister I am sure you are bound to end up with another year of loss because the expected earnings out of traffic will be much less compared to what the Minister had calculated at the time of presenting the Budget.

There are many reasons for this. The most important is the fall in the over-all operational efficiency and failure to prevent rising expenditure. Here, I would like to give two or three illustrations.

The total expenditure has gone up to as much as Rs. 900 crores and compared to that, the earning on account of traffic has not gone up to that extent. Compared to 1946-47, the number of gazetted officers has increased by 300 per cent, while traffic earnings has not increased more than twice. It is less than twice. Even utilisation of capacity compared to last year has gone down considerably. My figures indicate that utilisation per KM per wagon per day compared to 1966-67 has gone down from 59 to 56. Ton KM per wagon per day has gone down from 517 to 419. Engine KM per wagon per day has gone down from 130 to 127. But the biggest, funniest part of it is that in spite of utilisation going down, there continues to be great difficulty in obtaining

[Shri D. N. Patodia]

wagons. There are cases when people want covered wagons and they are given open wagons, and there are cases when people want open wagons and they are given covered wagons. There is a tremendous shortage of wagons in Saurashtra, and in Rajasthan. Movement of industrial goods is suffering, and yet they are not able to devise any satisfactory method by which wagons are given in time.

The Railways are losing heavily due to theft and pilferage. It has assumed astounding proportions. Moghulsarai is the second largest railway yard in the world. It is also a paradise of thieves and pilferers. 6,000 wagons pass through that place every day and the operations continue all the 24 hours. The guards and the railway protection force shut their eyes because they have learnt the art of sharing the booty. You will be surprised to learn that the entire coal requirements of the city of Moghulsarai are met by coal stolen from the railway yard and in fact there is no recognised coal depot in the town. The district authorities have estimated that in Moghulsarai alone the daily theft is worth about a lakh of rupees. In the railway yard in Calcutta, over 90 per cent of the wagons, whether containing sugar or other material, are pilfered and there is consequently claim for shortage in respect of ninety per cent of the wagons. But then the claims preferred in respect of shortages take years before they are settled and we have to grease the palm of the officers before any settlement is arrived at. Recently, the Andhra Chief Minister made a statement in the legislative assembly—I think on 25th June, 1968—that since 1961, 194 wagons carrying coal to Andhra Pradesh were lost in transit and their whereabouts are not known. I do not know whether the hon. Railway Minister has seen this statement. It is on the records of the Andhra Pradesh assembly.

On the railway protection force, we are incurring an expenditure of about Rs. 10 crores a year. The Government admits that this force is inadequate and is not legally empowered to go beyond doing watch and ward. If that is so, there is no purpose in maintaining this force at this level and it is possible to make an economy of at least 50 per cent. But

even the function of watch and ward has not been properly carried out and so there is a clear case for an economy of fifty per cent and the railways can save at least five crores.

The services rendered to the customers has gone to the depth of deterioration, whether we consider goods or passenger services. There are no early settlements to claims; wagons are not made available properly. All these evils are there because the railways are functioning under conditions of 100 per cent monopoly. They have systematically and deliberately curbed all efforts of competition. Look at the road transport industry in this country which is the heaviest taxed industry. Nowhere in the world is the incidence of taxation on this industry as high as it is in India. In spite of this it has been able to survive; in many fields it is still offering competition. But the railways have done everything possible through various legislative and taxation measures to curb this competition. They are operating their services under monopoly conditions. But what is the condition of their service? Since you want me to conclude, I do not say anything more. In conclusion, to express our strong resentment the records of the Andhra Pradesh demands.

**श्री देवराज पाटिल (यवतमाल) :** सभापति महोदया, वर्ष 1968-69 के बजट (रेलवे) सम्बन्धी अनुदानों की अनुपूरक मांगों का मैं समर्थन करना चाहता हूँ। इसके साथ-साथ मैं पूरक मांग नं० 2 और 15 के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। इसके अन्तर्गत, छोटी लाइन से बड़ी लाइन में परिवर्तन करने और कुछ नयी लाइनें डालने के लिये खर्च की मांग की गई है। पूना घोरपुडो यार्ड में अतिरिक्त सुविधायें प्रदान करने की व्यवस्था की जा रही है। तथा पूना मिरज लाइन में परिवर्तन करने की व्यवस्था है जिसके पूरा होने को निर्धारित तिथि अक्तूबर, 1969 है। इसका मैं समर्थन करता हूँ। नयी लाइनें बिछाने के बारे में कुछ प्रिंसिपल तय किये गये हैं। एक प्रिंसिपल यह है कि नयी लाइन

बिछाने से औद्योगिक विकास की आवश्यकतायें पूरी होती हैं। ऐसे स्थान पर ही नयी लाइन बिछाई जानी चाहिए। रेलों का विस्तार मुख्य रूप से कोयला, कच्चा लोहा, इत्यादि खनिज पदार्थों के यातायात को ध्यान में रखकर किया जाना चाहिये। चूँकि नयी लाइन डालने से बहुत व्यय होता है इसलिये इस बात पर बहुत गम्भीरता से विचार होना चाहिये। हमारे यवतमाल जिले में ऐसा रामैटीरियल मिला है जिससे कि सीमेन्ट फैक्टरी बन सकती है। स्टेट गवर्नमेन्ट ने प्रपोजल भी भेजा है और सर्वे इत्यादि भी किया जा चुका है लेकिन इस सरकार ने उस पर कोई ध्यान नहीं दिया है। मैं उम्मीद करता था कि इस मांग में उसको भी शामिल कर लिया जायेगा। मैं पुनः मन्त्री महोदय से रिक्वेस्ट करूँगा कि वे इसके बारे में छानबीन करके नयी लाइन डालने की व्यवस्था करें।

जहाँ तक छोटी लाइन से बड़ी लाइन में परिवर्तन करने की बात है, मुझे खुशी है कि दक्षिण मध्य रेलवे के मिराज-कोल्हापुर सेक्शन में मीटर लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तन करने का काम शुरू हो रहा है और इस के लिए संसद से एक हजार रुपए की सांकेतिक मांग की गई है। इसी के साथ मैं यह कहना चाहूँगा कि बहुत दिनों से यह मांग भी की जा रही है कि यवतमाल-एलीजपुर वाया मुर्तीजापुर की जो लाइन है उसको बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाये। इस पर भी आप विचार करके इसकी व्यवस्था करने की कृपा करें।

एक रेलवे ऐसी है जिस पर कुछ भी खर्चा नहीं किया जाता है। यह मांग स्वर्गीय लोक नायक अणे जी ने और अनेक सदस्यों ने की थी जिस की सख्त जरूरत है। इस में सरकार का भी प्रस्ताव है कि जो गैर-सरकारी रेलवे है उस को सरकारी

रेलवे बनाया जाये। मैं यह कहना चाहता हूँ कि यवतमाल अचलपुर वाया मुर्तीजापुर की जो लाइन है उसे सरकार को लेना चाहिए। इस को एक सौ० पौ० रेलवे कम्पनी चलाती है और सेंट्रल रेलवे उस को देखभाल करती है। इस के सम्बन्ध में यह शिकायत है कि उस में लाइट और फैन की कोई व्यवस्था नहीं रहती है और रेलवे स्टेशंस के प्लेट फार्म पर शैड नहीं हैं। और स्टेशन और गोडाउन्स का अभी एलेक्ट्रिकेशन तक नहीं किया गया है। मेरे एक प्रश्न के उत्तर में कहा गया था :

'C.P. Railway Company have expressed inability to provide funds for such improvements.'

और एक दूसरे प्रश्न के उत्तर में कहा गया :

'The C.P. Railway Company Ltd. have declined to do so.'

तो इस सिलसिले में मेरी आप से रिक्वेस्ट है कि इस गैर-सरकारी रेलवे को सरकार अपने हाथ में ले। (घन्यवाद)।

SHRI SRINIBAS MISRA (Cuttack) : Madam Chairman, this accident ministry is at least regular, rather chronic, in its attempt to come forward for excess grant. In 1964-65 and 1965-66 some amount was spent in excess of the grant that was passed by this House. Now, in 1968, the Ministry comes forward for regularisation of the expenses. Here, the Audit Report was published in February, 1967 pointing out that these expenses were in excess of the grant. The Appropriation Accounts were published on the 24th February, 1967. Why did the Ministry wait so long to come forward for regularisation of this excess expenditure? The question is, did they wait for the Public Accounts Committee to either gloss over it or somehow not to notice it? Were they depending upon the off-chance of this matter not coming to the notice of the Public Accounts Committee? Why was it not regularised so far? I expect the Minister will explain why he waited till 1968, till

[Shri Srinibas Misra]

the report of the Public Accounts Committee, to come forward for regularisation.

In this matter, again and again, the Public Accounts Committee has pointed out that there should be realistic assessment of the expenditure and the Government should not come forward for excess grants after such a long time. From 1965 onwards although every year they have appropriated by supplementary grants huge sums towards these head, still the Government has come forward again for excess grants after three years. At page 14 the Public Accounts Committee had recommended like this :

"The Committee feel that had a proper assessment been made about expenditure to be made on repairs to various assets and purchase of stores at the time of preparing estimates for supplementary grants these excesses would have been avoided."

This has become at least chronic with regularity, otherwise everything regarding this Ministry is accident. Here, although the only hopeful feature is that the percentage of deviation is decreasing even for this year, 1968-69, the Ministry has come forward again under the same heads of demands. Demand No. 15 is there. Can the Minister assure us that he will not come forward with further demand under the head Demand No. 15 for which he is now claiming the supplementary grant.

Regarding the general demands I have to submit that whatever the Ministry may have done regarding regularisation of the functioning of the railways, the Minister comes forward every time saying that he is failing. Even after the last session when the hon. Minister was coming forward to make statements in this House regarding accidents, the number of accidents has gone up by leaps and bounds. Even after the beginning of the present session there have been so many accidents. Though we do not keep an account of it the Minister must be keeping an account of the accidents, the number of persons killed and the amount of property wasted.

Coming to the question of provision of amenities, even there are such State capitals to which no train is provided. There is some vaunting on the part of the Minis-

try that they are providing all sorts of amenities. Still the State capital of Orissa is not connected with Delhi by any direct train. It is being answered, when the Minister is asked about it, that the present bogie that is provided from Bhuvanewar or from Cuttack is not being utilised. With the worst sort of amenities that are being made available there people prefer not to travel by that bogie. It is being maintained in such a way, it is being attached to such a train that it takes such a long time that people do not travel by it. They have to wait for two to three hours at Asansol during the night with the result they are inconvenienced. Therefore, I expect the hon. Minister to give at least this assurance to the House that all State capitals would be connected by proper trains with the capital of the Union of India.

ओंकार लाल बेरवा (कोटा) :

सभापति महोदया, मैं रेलवेज की सप्लीमेंटरी डिमांड्स फौर ग्रान्ट्स 2, 7 और 15 पर बोलते हुए शुरू में यह कहे बगैर नहीं रह सकता कि उन मांगों को देखने से मालूम पड़ता है कि शायद परिवार नियोजन का काम इन्होंने आधा-आधा बांट लिया है क्योंकि पैदा होने के बाद शायद दस साल में वह खाना खाता होगा और फिर वह बुढ़ा 25-30 या 50 वर्ष के बाद मरता है और अगर यह मरने वालों का हिसाब लगाया जाये तो शायद परिवार नियोजन करना ही नहीं पड़ेगा क्योंकि रेलवे की दुर्घटनाओं के फलस्वरूप अगर साल भर में कम से कम 4000 आदमी मर गये तो उस तरह से जितने एक साल में पैदा होंगे उतने ही इस तरह से साल भर में खत्म भी हो गये ।

आखिर रेलवेज में इतनी दुर्घटनाएं क्यों होती हैं ? अब या तो आप के कर्मचारी लोग असन्तुष्ट हैं या फिर आप की मशीनरी पुरानी पड़ गयी है । हम को इस पर गम्भीरता से विचार करना पड़ेगा कि यह दुर्घटनाएं जो रोजाना होती हैं यह किस कारण से होती हैं । जैसा मैंने कहा रेलवे कर्मचारियों में



व्यापक असन्तोष फैला हुआ है। आज इन कर्मचारियों का कोई भी वर्ग ऐसा नहीं है जिसमें कि असन्तोष न हो। चाहे ए० एम० हों, ए० एम० एम० हों, गार्ड्स हों, कर्मशियल क्लर्कस हों या छोटे कुली ही क्यों न हों सब अपनी अपनी जगह पर असन्तुष्ट हैं। आप के यहां उन की शिकायतों और मांगों की कोई सुनवाई नहीं है। हम कितने ही दिनों से चिल्ला रहे हैं कि रेलवे बोर्ड ने जो नियम बना रखे हैं उन में जो समानता आनी चाहिये वह समानता बिलकुल नहीं है। हम ने आप से कहा कि आप उन के लिए अलग एक वेतन बोर्ड बना दीजिये लेकिन उस पर भी आप ध्यान नहीं देने हैं। समानता की हालत यह है कि अगर वेस्टर्न रेलवे के अन्दर खाकी कोट और टोपी आप ने रखी है तो नार्दन रेलवे में आप सफेद कोट व सफेद टोपी देंगे। किसी को आप बट देते हैं तो किसी को नहीं देते हैं। यह रेलवे बोर्ड के जो 20 साल के पुराने नियम चले आ रहे हैं उन में परिवर्तन करने की आप ने सोचा नहीं है। यह ही देखने में आता है कि एक, आध ऊंच नीच करके मजदूरों में जो क्लर्क वगैरह हैं जो कर्मचारी वगैरह हैं उन को आप कुचलने की कोशिश करते हैं न कि उन को बढ़ाने की कोशिश करते हैं। मेरा यह निवेदन है कि जब तक आप रेलवेज के अपने कर्मचारियों को संतुष्ट नहीं रखेंगे तब तक यह दुर्घटनायें कम होने वाली नहीं हैं।

अभी 18 तारीख से ए० एम० एम० ने बर्क टु रूल कर दिया है और उस के लिए किसी को डिस्मिस कर दिया गया है तो किसी को चार्जशीट कर दिया गया है और साल भर से अधिक के भी मजदूर लोग अभी भी सस्पेंड पड़े हुए हैं। आप ने उन के बारे में कुछ नहीं सोचा है। . . . .

**सभापति महोदया :** माननीय सदस्य का समय समाप्त हो गया है।

**श्री ओंकार लाल बेरवा :** मैं बहुत जल्दी खत्म किये दे रहा हूँ।

पर इस में लिखा है कि मोटर लाइन को बड़ी लाइन में तबदील किया जाये। अब राजस्थान के अन्दर सारी मोटरलाइन चलती हैं और मुझे अफमोस के साथ कहना पड़ता है कि राजस्थान में कहीं भी ब्रॉडगेज करने के लिए प्राविान नहीं किया गया है। इसलिये मैं चाहूंगा कि राजस्थान में जितनी मोटरगेज लाइनें चलती हैं उनको ब्रॉडगेज में परिवर्तन करने की कोशिश करें।

इस के अलावा आप के रेजिमेंट के बड़े अधिकारी छोटी-छोटी बातों को लेकर जो छोटे कर्मचारियों को कुचलना चाहते हैं यह बात बिलकुल गलत है और यह चीज रुकनी चाहिए।

कोटा बूंदी लाइन के बारे में आप ने बड़ा लम्बा चौड़ा स्टेटमेंट दे दिया है। यह भी खूब रही वच्चा पैदा नहीं हुआ लेकिन उसकी शादी का खर्चा पहले से ही जोड़ कर रख दिया गया। आप ने कहा है कि यह रेलवे लाइन अलाभकर होगी लेकिन मैं उन से जानना चाहूंगा कि वह कैसे अलाभकर होगी? बूंदी से कोटा तक कम से कम 40 मोटरें चलती हैं और उन में चलने वाले सारे पैसंजर का हिसाब अगर जोड़ा जाय तो आप की यह जो नई लाइन बनेगी उस के हिसाब से साल भर में यह लाइन बनाने पर खर्च होने वाला ह्यया अदा हो सकता है। बूंदी में जो सीमेंट फैक्टरी लगने वाली थी वह उसी लाइन के अभाव के कारण वह सीमेंट फैक्टरी आज बन्द हो गई। उस का सामान सारा उठा कर ले गये। राजस्थान के बारे में रेलवे मंत्रालय द्वारा जो उपेक्षा बर्ती गई है उसके लिए मेरा सख्त विरोध है।

[श्री ओंकार लाल बेरवा]

वह गोना भक्मी लाइन अभी तक अधूरी पड़ी हुई है। मैं चाहता हूँ कि उसे जल्द पूरा किया जाय। राजस्थान के बारे में यह जो उपेक्षा वृत्ति और नाइंसाफ़ी रेलवे मंत्रालय द्वारा निरन्तर बरती जा रही है वह सर्वथा अनुचित है और मैं चाहता हूँ कि राजस्थान के साथ इंसफ़र किया जाय। राजस्थान में जितनी मीटर-गेज लाइंस हैं उन को ब्रौडगेज किया जाय। तेज चलने वाली गाड़ियों में यह जो आप के द्वारा फ़र्स्ट क्लास के डिब्बों को बढ़ाने का प्रस्ताव है उस के लिए मेरा कहना है कि क्या तेज रफ़्तार से चलने वाली गाड़ियों में थर्ड क्लास के पैसेंजर नहीं होते हैं? बजाय इसके कि तेज रफ़्तार से चलने वाली गाड़ियों में आप फ़र्स्ट क्लास के डिब्बे और ऐयर कंडिशनड कोचें बढ़ाते थर्ड क्लास के डिब्बे आप को बढ़ाने चाहिये थे। इन सब कारणों से मैं रेलवे की इन स्पनीमेंट्री डिमांड्स का घोर विरोध करता हूँ।

**श्री सरजू पाण्डेय (गाजीपुर):** मैं ने अभी मुरादाबाद जिले का दौरा किया था। मुझे वहाँ पर बतलाया गया कि सम्भल की जनता ने रेलवे मंत्री महोदय के पास ज्ञापन दिया है जिसमें उन्होंने मुरादाबाद से सम्भल तक वाया हसनपुर रेलवे लाइन बनाने की मांग की है। यह मुरादाबाद से सम्भल तक गजरौला से सम्भल तक रेलवे लाइन बनाने का प्रश्न लगभग 4 साल से विचाराधीन है लेकिन उस दिशा में अभी तक कोई ठोस कार्यवाही नहीं हुई है। मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूँ कि क्या अभी भी यह सम्भल से मुरादाबाद वाया हसनपुर रेलवे लाइन बनाने की योजना रेलवे मंत्रालय के विचाराधीन है या नहीं और यदि है तो वह कब तक बन जायेगी?

आल इंडिया रेलवे गार्ड्स यूनियन ने

यह मांग की है कि उन्हें भी ट्रेबलिंग एलाऊंस रेलवे इंजन ड्राइवर्स के अनुरूप दिया जाय तो इस सम्बन्ध में मंत्री महोदय की क्या प्रतिक्रिया है यह दो मेरे प्रश्न हैं जिनका कि मैं चाहता हूँ कि रेलवे मंत्री महोदय जवाब दें।

14.40 Hrs.

[MR. DEPUTY SPEAKER in the chair]

**श्री ओंकार लाल बोहरा (चित्तौड़गढ़):** उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे मांगों की बात जब चलती है तब सभी लोग अपने-अपने राज्यों की चर्चा करते ही हैं। मैं आप के द्वारा रेलवे मंत्री श्री पुनाचा से यह निवेदन करना चाहता हूँ कि यह ठीक है कि विरोधी दलों के मित्रों ने रेलवे की मांगों का विरोध किया है, लेकिन मैं रेलवे की मांगों का समर्थन करते हुए उन्हें विश्वास दिलाऊंगा कि रेलवे की जो मांगें हैं वह तो पूरी होनी ही चाहिये लेकिन जो कई प्रकार की कठिनाइयां राजस्थान के साथ जुड़ी हुई हैं उन की ओर भी ध्यान दिया जाना चाहिये।

जैसा मैं ने पिछली बार रेलवे बजट पर बहस के दौरान निवेदन किया था राजस्थान में, जो कि बार्डर प्रांविंस है, जिस की सीमायें पाकिस्तान के साथ मिली हुई हैं, जो भी बड़े-बड़े शहर हैं वह मीटर गेज से जुड़े हुए हैं। आज 24 घंटों में लोग दिल्ली से कलकत्ते जा सकते हैं, लेकिन मुझ को उस से भी आधा फासला तय करने में चौबीस घं लगते हैं। आज दिल्ली से उदयपुर जाने के लिये अजमेर और चित्तौड़गढ़ पर गाड़ियां बदलनी पड़ती हैं। इस का मतलब यह हुआ कि हम आज बड़े-बड़े शहरों के लिये तो तेज रफ़्तार की गाड़ियां चलाने की व्यवस्था करते हैं, लेकिन जो छोटे-छोटे शहर हैं उन को उपेक्षा की दृष्टि से देखते हैं। मुझे खास तौर से यह चीज निवेदन करनी है कि यहां पर पैसे का सवाल नहीं है। रेलवे बोर्ड को अपनी नीति बदलनी चाहिये। नीति

यह होनी चाहिये कि अधिकाधिक जनता को लाभ मिले, अधिकाधिक जनता को सुविधा मिले। हमारा यह दृष्टिकोण होना चाहिये कि करोड़ों लोगों की सेवा रेलवे द्वारा हम कैसे कर सकेंगे।

मैं कोटा चित्तौड़गढ़ रेलवे लाइन के बारे में मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहता हूँ कि उन्होंने कहा कि वह लाइन अलाभकारी है। लेकिन उन को पुनः उस का सर्वे कराना चाहिये। उस के अलाभकारी होने का कोई सवाल नहीं है। आज वहाँ पर चम्बल बोर्ड हो गया है, वहाँ पर ऐटिमिक एनर्जी पावर स्टेशन हो गया है। मैं नहीं समझता कि इस इलाके में लाइन निकालने से कोई नुकसान होगा या वह अलाभकारी होगा। इस लिये राजस्थान के अन्दर रेलवे व्यवस्था के बारे में जो अन्याय पहले हुआ है उस को दूर कर के खास तौर पर मीटर गेज पर जो बड़े-बड़े शहर हैं वहाँ पर ब्राड गेज लाया जाये।

साथ ही एक निवेदन मैं और करना चाहता हूँ कि उदयपुर से एक डिब्बा सीधा दिल्ली लाया जाये। आज जोधपुर दिल्ली से जुड़ा हुआ है, बीकानेर दिल्ली से जुड़ा हुआ है। लेकिन उदयपुर जाने के लिये दो जगह गाड़ी बदलनी पड़ती है। अच्छा यह होगा कि जिस तरह से अहमदाबाद से मारवाड़ होकर दिल्ली गाड़ी जाती है उसी प्रकार एक गाड़ी जो अलग-अलग टुकड़े पड़े हुए हैं उन को जोड़ने के लिये अहमदाबाद से मावली जंक्शन हो कर दिल्ली तक जाया करे।

**श्री महाराज सिंह भारती (मेरठ) :**  
उपाध्यक्ष महोदय, मैं सिर्फ दो सवाल करना चाहता हूँ। ब्राड गेज लाइन में शाहदरा सहारनपुर लाइट रेलवे पड़ी हुई है इसलिये इस इलाके का डेवलपमेंट रुका हुआ है। यह लाइन मार्टिन वर्न की है और उस को ब्राड गेज मार्टिन वर्न कंपनी कभी नहीं बना पायेगी। मंत्री

महोदय का कब तक उस को राष्ट्रीयकरण कर के ब्राड गेज बनाने का विचार है।

दूसरी बात यह है कि दिल्ली राजधानी है, लेकिन उस की बदकिस्मती है कि उसका अपना कोई इलाका नहीं है। पड़ोसी राज्यों की जमीनों को ले कर उस की मास्टर प्लान बन रही है। दिल्ली की जो मास्टर प्लान बन रही है उस के हिसाब से उस की आबादी 80 लाख की होने जा रही है। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या रेलवे विभाग ने कोई रेलवे की मास्टर प्लान बनाई है? अगर बनाई है तो 80 लाख की जो आबादी होगी, क्योंकि उस के अन्दर मेरठ, बुलन्दशहर, हरियाणा के ढाई जिले और राजस्थान का कुछ भाग होगा, उस को रेलवे की पूरी सुविधा मिल सके इस के लिये आप के पास क्या उन को कनेक्ट करने के लिये और उस को डबल लाइन करने के लिये कोई मास्टर प्लान है।

**THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA) :** I have come before the House seeking approval of the House to a small supplementary demand amounting to Rs. 2.70 lakhs for the year 1968-69.

As explained already in the papers that I have circulated, these are in respect of certain unforeseen items of expenditure arising out of court decisions for which certain sums will have to be provided—in the Budget this amount was not provided for; and secondly, in the course of the year we have plans of new services, some new works, for which also a token provision is needed; for both of these, we have come before this House for sanction of Rs. 2.70 lakhs as supplementary demands for the current year; of these, about Rs. 1.66 lakhs are for recoupment of charged expenditure incurred in excess and Rs. 1.04 lakhs are token demands for obtaining Parliament's approval for certain new services, etc. The details of services and other things has been explained in the papers that have been circulated,

and I am sure that the hon. Members have no objection to these supplementary demands.

In the course of the discussion certain broad points have been raised; I would particularly like to take up three points. First thing is about increasing incidence of accidents. There seems to be an impression going round that the accidents on the Indian railways have increased, while the facts are not so. It is a poor appreciation of the facts that are available with the hon. Member.

Regarding accidents, they are of four categories :

(i) track failure, derailment; (ii) level-crossing accidents; (iii) fire in running trains; and (iv) collision...

SHRI J. B. KRIPALANI (Guna) : Why not bring them to the old level ?

SHRI C. M. POONACHA : For that somebody else is required here and not any one from the Congress Party.

Of these four types of accidents, in respect of fire, in respect of level-crossing accidents and in respect of derailment, the number of accidents has come down to an all-time low figure, but in respect of collision, unfortunately there has been an increase. If I could take the time of the House to explain briefly the incidence of accidents at least comparing it with the first four months' period of the previous 3 years, one could see that, as against 388 accidents we had from 1-4-1967 to 31-7-1967, we have 329 accidents during the corresponding period this year. This includes all accidents, and I might again repeat that; so far as the other types of accidents are concerned, they have been duly controlled but in respect of collisions, unfortunately there has been an increase. I admit this fact. We are going into this matter very thoroughly. Unfortunately there is little appreciation of the factors that the railways have got to contend with in their day-to-day operations. Let us take, for example, the Gujarat floods. What has happened there, how we have been tackling that—nobody has said a word in respect of these things. The flood conditions, the drought conditions, the scarcity conditions and a variety of conditions, lay a heavy strain on the day-to-day operations of the railways

which need to be appreciated in their correct perspective.. (Interruptions)

SHRI ZULFIQUAR ALI KHAN (Rampur) : We all appreciate, but that is your job.

SHRI C. M. POONACHA : That is our job and we are doing that.

Similarly, there have been occasions when heavy strains have been put on the daily working of the railways. I will give one instance here. This year we had to move extra foodgrains in excess of our capacity from Punjab and Haryana to the other scarcity areas, and in three months' time we had to handle the movement of as much as 13 lakh tonnes of foodgrains which was not a normal programme, and that has been done to the entire satisfaction of the departments concerned and the State Governments concerned. I have noted with great interest Shri D. N. Patodia's reference to wagon utilisation. The wagon utilisation ratio depends much upon the pattern of commodity traffic that we handle. In order to work a programme of 13 lakhs tonnes movement from a particular area within a certain period, hon. Members should appreciate to what extent the empties will have to be worked back without load. We cannot always wait for traffic for the empties. If we had not worked the empties back without load, we would never have been able to handle this much of traffic well in time. So, these are the inherent problems which confront the railways in arriving at certain norms of utilisation of wagon capacity and utilisation of engine capacity.

14.51 HRS.

[MR. SPEAKER in the Chair]

Knowing my hon. friend as I do, I need not bother him or the House with all the other details. But the pattern of traffic has been such that we have got to work back the empties over long distances and, therefore, the utilisation ratio does come down. If my hon. friend had appreciated the pattern of traffic that we were handling, this point would not have been made.

Next, I want to come to the point regarding shift in traffic to the roadways from the railways. I accept it. I admit

It is a fact and that only indicates the developments that we have made all round. The roads have been developed and transport capacity has been developed and they are meant to carry traffic. But my hon. friends should remember that the freight rate on the railways has been fixed on a rational basis. It differs from commodity to commodity. There is the low-rated traffic and there is also the high-rated traffic. For the road haulier there is no low-rated or high-rated traffic, he works on the mileage basis. He charges according to the distance run, which is not the case with the railways. Further, on the railways, the industrial raw materials, the essential requirements of the community and the priority items are being moved at concessional rates. No road haulier does that. He takes away the cream of the traffic, and what is left to the railways is low-rated bulk traffic. Nobody is hauling stones or salt by road, because with the roadways that does not work. So, all that traffic comes in an increasing measure to the railways. The cream of the traffic, that is, the high-rated traffic is taken away by somebody else, and that is called efficiency. No, it is not so; if the railways were to charge the same rate, then I can assure you that the earnings of the railways would be much better. But the railways have a purpose. They have got to serve the interests of the nation. They have got to serve the interests of the community. They have got to look to the social service aspect also. So, the freight rates that have been fixed are such that they could not be said to be purely commercial. They are no doubt commercial in certain respects, but they are also welfare-oriented in some respects, and they perform a real service to the community and to the economy of the community by and large. So, the matter will have to be viewed from this angle. I am having the entire freight structure re-examined. The moment I say that I am getting it re-examined, immediately Members will say 'Yes, you have an idea of putting up the freights'. That is not so. If we want to rationalise the freight structure on the railways in relation to what is available in the other sectors of transport industry, then I welcome such a thing. I think the time has come when we shall have to have such a revision and re-assessment.

Third point is with regard to new lines and the conversion of metre gauge into broad gauge, we have been looking into this question from the overall transport movement angle. The greatest bottlenecks that we have in the railways are the various transshipment points where there is break in gauge. That hampers the free flow of traffic. Therefore, a plan has been drawn up to convert metre gauge into broad gauge on a particular pattern so as to ensure free and uninterrupted movement from north to south, from east to west, and from port to port and from big industries to other industries. With this background we have drawn up a plan and that entails the conversion of about 3400 k.m. length of rail traffic which would cost about Rs. 170 crores. It is currently being examined by the Planning Commission and also in the planning directorate, and we are going to take it up on a phased basis and such of the conversion as required for the free and uninterrupted flow of traffic for essential requirements is also being attended to.

With regard to labour, hon. Members have been saying that labour is not thoroughly satisfied and that labour is dissatisfied, and they have also said that every section of labour should be given an opportunity of being listened to. My difficulty is this. In an organisation with 14 lakhs railwaymen working, to have more than one union is itself a difficult problem. We have two recognised unions on the railways and they have all the negotiating facilities. There is the permanent negotiating machinery, and then there is the joint consultative machinery and all these facilities are available.

SHRI NAMBIAR (Tiruchirappalli) : All of them have failed.

SHRI C. M. POONACHA : But there are certain sectional unions also. How many sectional unions can we afford to have on the railways? We have got about 170 categories or types of workmen on the railways. Can we at any time envisage a situation where there will be sectional unions representing all sections of the railwaymen? That will introduce chaos into the working of the railways.

SHRI NAMBIAR : He can introduce the ballot system for recognition of unions.

SHRI C. M. POONACHA : That will create so much of inter-sectional friction. Already, there is clash of interests. As a matter of fact, my hon. friend is the president of the Firemen's council....

AN HON. MEMBER : No, he is not.

SHRI C. M. POONACHA : There is also the drivers' council.

The drivers feel that the firemen have not been taking orders from them. There is thus no co-ordination between them. There is an element of friction between them. That is being fomented by certain people and that affects the operation of the railways, but the blame is being put on the railways. This is a very strange type of logic. Therefore, I cannot accept the contention of my hon. friend.

There will have to be a stage when we might perhaps have to think of having a single union in order to see that the railwaymen's interests are safeguarded fully according to the rules and procedures and the law of the land. Then only we shall be able to ensure the smooth and efficient working of the railways. Fomenting sectional unions may be a matter of interest for a particular Member or a particular group of persons. But speaking in the interests of smooth working of the railways, I would plead with the hon. Members of the House that it is high time that we gave serious thought to the interest of labour and the interest of the organisation and we facilitated the formation of a single labour union so that the interests of the workmen could be safeguarded and the working of the railways could be ensured on a proper footing. With these words, I commend the Demands for the acceptance of the House.

MR. SPEAKER : I shall now put the cut motions to vote.

*All the cut motions were put and negatived.*

MR. SPEAKER : The question is :

"That the respective Supplementary sums not exceeding the amounts shown in the third column of the order paper be granted to the President to defray the charges which will come in course

of payment during the year ending the 31st day of March, 1969, in respect of the following Demands entered in the second column thereof, viz. Demands Nos. 2 and 15."

*The motion was adopted.*

15 Hrs.

MOTION RE. STATEMENTS OF DEPUTY PRIME MINISTER ON HIS SON'S BUSINESS CONNECTIONS

MR. SPEAKER : We will now take up the Motion tabled by Shri Madhu Limaye.

SHRI SURENDRANATH DWIVEDY (Kendrapara) : Before you call upon Shri Limaye, may I point out that there is a half-hour discussion scheduled for to-day in my name? I wonder if it would be possible to have it taken up on the 23rd, if convenient to you, instead of today.

MR. SPEAKER : We will postpone it today and have it taken up some other day.

श्री मधु लिमये (मुंगेर) : अध्यक्ष महोदय आपकी इजाजत से मैं निम्न प्रस्ताव आप की और सदन की खिदमत में पेश करना चाहता कि :

"इस बात को ध्यान में रखते हुए कि उप-प्रधान मंत्री तथा वित्त मंत्री ने अपने पुत्र/निजी सचिव के व्यापारिक सम्बन्धों के बारे में न केवल एक बार बल्कि दो बार 30 अप्रैल, और 24 जुलाई, 1968 को सभा में मिथ्या वक्तव्य दिए और इस बात को भी ध्यान में रखते हुए कि प्रधान मंत्री ने उन्हें त्याग-पत्र देने को नहीं कहा, यह सभा एतद्द्वारा उप-प्रधान मंत्री और प्रधान मंत्री के आचरण का निरनुमोदन करती है।"

अध्यक्ष महोदय, आज की बहस में व्यक्तिगत द्वेष, ईर्ष्या और बदले को भावना बिलकुल नहीं है। . . . . . (व्यवधान) . . . . . नहीं है, नहीं है। सवाल है सिद्धांतों की रक्षा का, आदर्शों की प्रतिष्ठापना . . . . .

SHRI RANE (Buldana) : I rise to raise points of order on the Motion just moved by Shri Limaye.