The House stands adjourned to meet again at 2 O' Clock.

13.02 Hrs.

The Lok Sabha adjourned for Lunch till Fourteen of the Clock

The Lok Sabha reassembled after Lunch at Fourteen of the Clock.

[MR. DEPUTY-SPEAKER *in the Chair*]

DEMANDS FOR GRANTS (RAILWAYS) 1968-69 AND DEMANDS FOR SUPPLEMENTARY GRANTS (RAILWAYS) 1967-68

MR. DEPUTY-SPEAKER : As the Speaker has already announced, the time allotted for these Demands has already been exhausted; only the reply remains to be given by the Railway Minister. Yet, I will permit a few minutes to all sections of the House, and I would request the hon. members to be very brief.

MR. K. N. TIWARI : Just one minutes.... (*Interruptions*) Accident does not concern only Congress or non-Congress; everybody is concerned with it.

श्री क० ना० तिवारी (बेतिया) : उपाध्यक्ष महोदय, जो रेलवे का ऐक्सीडेंट अभी हुआ है उस के संबंध में माननीय मंत्री महोदय ने स्टेटमेंट आज सुबह दिया था । ऐसे ऐक्सीडेंट दुनिया में सभी जगह होते हैं इसलिए यह कहना कि इस के लिए रेस्पांसिबिल खाली मिनिस्टर हैं और उनको रिजाइन करना चाहिए, यह ठीक नहीं है । एक्सीडेंट एयरोप्लेन में होता है, मोटर कार का होता है, बसेज़ का होता है । सब जगह ऐक्सीडेंट सारी दुनिया में होता है । सारी दुनिया का यह नियम है । लेकिन सावधानी बरतना भी काम है उस विभाग का जो विभाग इस को चलाता है । मैं एक निवेदन करना चाहता हूं रेलवे मंत्री महोदय से कि कम से कम जूडिशियल एन्क्वायरी इस मामले में जरूर इन्स्टीट्यूट की जाय जिसमें सब को संतोष हो । बस, यही मुझे कहना है ।

श्री अटल बिहारी वाजपेयी (बलरामपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, आज जिस दर्दनाक दुर्घटना की खबर दी गई है उस से सारे सदन में चिन्ता हुई है । इससे पहले भी रेलों में अनेक दुर्घटनाएं हुई हैं जिन से यात्रियों के मन में असुरक्षा का भाव पैदा हुआ है । प्रश्न यह है कि यह ताजी दुर्घटना क्यों हुई ? जो विवरण मन्त्री महोदय ने दिया है उस से पता लगता है कि स्टेशन पर गाड़ियां टकरा गईं । मैंने अभी मंत्री महोदय से पूछा था कि क्या इस के लिए कंट्रोलर जिम्मेदार है तो उन्होंने मुझे बताया कि यह स्टेशन कंट्रोलर द्वारा नियंत्रित नहीं होते । इस का अर्थ यह है कि दो तरह की गलतियां हो सकती हैं । या तो गाड़ी को सिगनल न मिला हो और ड्राइवर बिना सिगनल की परवाह किए हुए स्टेशन पर आ गया हो जिस से खड़ी हुई गाड़ी से उस की टक्कर हो गई हो । दूसरा यह हो सकता है कि जो स्टेशन कर्मचारी हैं स्टेशन मास्टर या प्वाइंटमैन इन्होंने एक गाड़ी खड़ी हुई देख कर भी दूसरी गाड़ी को आने का संकेत दे दिया हो । मेरा निवेदन है कि इस मामले की जांच होनी चाहिए, एक अदालती जांच होनी चाहिए । रेल मंत्रालय द्वारा की गई जांच या रेलवे इंसपेक्टर द्वारा की गई जांच जनता को संतोष नहीं दे सकती ।

एक बात और कि यह दुर्घटनाएं क्यों होती हैं । मेरा निवेदन है कि दुर्घटनाएं होती नहीं हैं, दुर्घटनाएं की जाती हैं । अगर नियमों का ठीक तरह से पालन किया जाय, अगर कर्मचारी अपने कर्त्तव्य का दक्षता से निर्वाह करें और जिन परिस्थितियों में वह ईमानदारी के साथ काम कर सकते हैं वैसी परिस्थितियां पैदा की जायें तो इस तरह की दुर्घटनाओं को टाला जा सकता है : प्राकृतिक प्रकोप के कारण होने वाली दुर्घटनायें अलग हैं । मुझे खेद है कि दुर्घटनाएं जब रेल में बढ़ती हैं तो फिर सेफ़टी इंसपेक्टर की संख्या बढ़ाई जाती है मगर स्टेशनों पर काम करने वाले कर्मचारी किन कठिनाइयों में काम कर रहे हैं इस के बारे में उन से कभी विचार

[श्री अटल बिहारी बाजपेयी]

विनिमय नहीं किया जाता । कुंजरू कमेटी बनी थी । मगर उस ने स्टेशन मास्टरों को, सहायक स्टेशन मास्टरों को अपना सुझाव देने के लिए नहीं बुलाया, बुला कर उन की कठिनाइयां जानने की कोशिश नहीं की । केवल सेफ्टी इंसपेक्टरों की संख्या बढ़ा कर दुर्घटनाएं नहीं टाली जा सकतीं । इस के लिए छोटे से छोटे रेलवे कर्मचारी का सहयोग लेना पड़ेगा और अगर रेल मंत्री उसके लिए इस रेलवे बोर्ड को तैयार कर सकें तो बहुत सी दुर्घटनाएं टाली जा सकती हैं । जहां तक इस दुर्घटना का सम्बन्ध है जूडिशियल एन्क्वायरी की मांग माननीय मंत्री महोदय को स्वीकार करनी चाहिए ।

SHRI J. MOHAMED IMAM (Chitradurga): Sir, it must be said to the credit of the Railway Minister that he always celebrates the day on which the Railway Budget is introduced and the day on which the Railway Budget is passed by a major accident and calamity. Sir, I remember, last year when he presented the Railway Budget on 22nd May 1967, just on that very day there was a major calamity and railway accident at Kuppam which was due to human failure where more than 100 persons died. And, today, Sir, when we are about to pass the Railway Budget, he is celebrating it by an accident of great magnitude which has cost so many lives.

SHRI ATAL BIHARI VAJPAYEE : Not 'celebrating'. That is not the proper word. How can he celebrate it ?

MR. DEPUTY-SPEAKER : He may say 'unfortunate'.

SHRI J. MOHAMED IMAM : Sir, there are accidents and accidents. I can understand an accident which is due to sabotage, an accident due to some mistake in the railway track or some mechanical defect, but an accident due to collision between two trains is a thing which cannot be excused or condoned. Sir, in this instance one train was stationary at a station, and another train which was not halting at that place ran into it. It ran into the other train and the consequence is that more than 40 persons died and a large number of them were injured who have now been receiving aid. It is true that the Minister has expressed lot of sympathy. It is true that he has rushed medical aid and other things, but this cannot undo things. It has created a great nervousness among the public and now it is believed that to travel by train is attended with great risks.

SHRI NAMBIAR (Tiruchirappalli): When I stated it yesterday the hon. Deputy-Speaker was heckling me saying, what is it. And within 24 hours this accident has happened.

MR. DEPUTY-SPEAKER : You have anticipated an accident.

SHRI NAMBIAR : I know the state of affairs on the Railways. That is why I made my submissions yesterday.

SHRI J. MOHAMED IMAM : This is not the first accident of its kind. Recently there have been accidents either due to collision between two trains or other reasons. There were one or two accidents at Bombay and recently there was a similar accident somewhere between Calcutta and Patna. It shows that the railway staff and the Railway Board are utterly callous. I remember a quotation from Shakespeare : "Just as flies are to wanton boys..", so are the human lives to the Railway Administration. The Railway administration are not bothered about the safety of the people. They are not bothered about their lives. They are only concerned with their own advancement, with their own increase of pay and dearness allowance. Today we are going to vote enhanced pay and dearness allowance to them, with the result that the more we pay them the more they want and the more callous they become. The result would be that the Railway staff and the Railway Board become more and more callous and more and more negligent. It cannot be denied that yesterday's accident is due to callousness and negligence. If they had taken proper precautions, which were not taken, this accident would not have happened and all these lives would have been saved. But to allow a train to collide directly

with another train is a sin and a crime for which the Railway Minister and the Members of the Railway Board must resign, because they are responsible for the lives of all these people. Recently such accidents have happened. What action has they taken ? In Kuppam, for instance, due to human failure more than 100 lives were lost. Of course, we did bring it before the Minister. What action has he taken ? Between Belgaum and Miraj there was a similar accident where more than 20 lives were lost. What they will say is that they are going to appoint an Inquiry Committee or a judicial probe. But what further action is taken, we do not know. At present there is no morale on the part of the Railway staff. They are callous. They are indifferent and they do not carry on their duties properly.

In the good old days when the Maharajas ruled, I was the Minister for Railways for five years, and not a single incident of this nature happened during that time. In fact, when the Railways were run by the British companies we were not at all hearing of such accidents. They were taking good care for the safety of the people. Now almost every year, a series of such accidents have happened. We hear of accidents in the suburban city of Bombay. Similar accidents were there, where hundreds of lives were lost. In fact, Sir, when you go into the record of the Railway accidents, you will see thousands of accidents every year. That shows that the Railway Ministry is absolutely incompetent. They are unable to control their own staff. In fact they are cajoling them and giving them increased pay and allowances. We must give a warning to the Minister. They must go into the whole cause. It is not enough if some railway lineman is punished or dismissed. There is rottenness and inefficiency from top to bottom. The whole thing must be investigated and a high level committee presided over by a judge of the High Court or Supreme Court must inquire into the entire causes, not merely of this accident, but of the various accidents that have taken place. We must see that such accidents are prevented from recurring. Meanwhile I would make a request to the Railway Minister. He may not be responsible. But he must take the Railway Board Members and the General Managers to task. It is their duty as executive officers to ensure the safe operation of railways. I suggest that a high level body be appointed to go into this question.

MR. DEPUTY-SPEAKER : I would like to inform the House that at 3.30 P.M. the Home Minister would make a statement regarding the Punjab situation.

SHRI RANDHIR SINGH (Rohtak): Today's railway accident is another bolt from the blue. Accidents have, in fact, become the order of the day. This is most unfortunate for the nation. The innocent Railway Minister is doing his best to avoid the recurrence of railway accidents. But there is something basically wrong. In order to unearth the reasons for these accidents, the need of the hour is the constitution of a high power probing body.

To me it appears that some human element is responsible for these present series of accidents. The urgency to evolve some sort of machinery to find out what is responsible for this rot is still greater, because the very confidence of the nation in the railway administration is being shaken by these day-to-day accidents in this gigantic public undertaking.

I agree with the proposition put forward by an hon. Member and supported by an hon. friend opposite for the constitution of a high power body presided over by a High Court Judge. The reasons for these accidents should be made known to the public so that future accidents may be avoided.

SHRI J. M. BISWAS (Bankaura): I have said earlier during the railway budget discussion and I still maintain that one of the main reasons for accidents is the incorrect reports submitted by the fact-finding enquiry which is composed of railway officers only as to the reasons of the accidents. It is high time that the House should give due importance to the state of affairs and

[Shri J. M. Biswas]

take appropriate decision in this regard. I have said it earlier, and I repeat the same again, that always the real causes of the accidents are not reported to the authorities. This is of the main reason why the number of accidents is increasing. I have also said that the public are losing confidence in the railways and are therefore reluctant to travel on the railways. This state of affairs has become the order of the day.

I request the hon. Minister that a high power committee composed of Parliament members should be constituted to inquire into railway accidents in which human lives have been lost.

SHRI NAMBIAR : With regard to this accident, I am requesting the Minister to come forward with a proposal for a judicial inquiry in which non-officials, whether MPs or others also should participate. Any number of discussions will not stop accidents. We will have to go to the very root of these things. Sir, only 24 hours back I said....

MR. DEPUTY-SPEAKER : You had the premonition.

SHRI NAMBIAR : I know how the Railways are working. If a berth is given to me in a carriage which is next to the engine I will refuse it because I know train travel is risky. Only 24 hours back I said it and the same night this accident took place in which 36 persons were killed. I said it not because any inner voice as speaking but because I know the working of the Railways. My submission, therefore, is that we will have to go into the root cause of this. I do not want to take the name of any particular individual and say that he is responsible or X, Y or Z is responsible. That is not my intention. But let us stop these accidents. Let us streamline the working of the Railways so that the country may save itself. Therefore, let there be an inquiry, let non-officials be associated with it and let them go into the root of this problem. Let them not try to hush up matters. I took part in the Ariyalur Inquiry for 1½ months presided over by the learned Judge, Sukumar Basu of the Sixth Court, Madras High Court. I found there that even evidence was suppressed. Therefore, no suppression of evidence should be allowed. Things must be allowed to come out so that our people may be saved from these accidents.

SHRI K. SURYANARAYANA (Eluru) : Mr. Deputy-Speaker, Sir, I am surprised to hear the personal charges levelled against the hon. Minister or members of the Railway Board without waiting for report as a result of the inquiry which has already been instituted by the inquiry authorities. It is not only that an accident occurred yesterday. As my hon. friend over there said, at the time of the Budget, unfortunately, this is happening. I have to make a humble request to our hon. friends on the other side. Whenever the Government appoints a committee to enquire into the discipline of workers or their behaviour in a particular case, directly or indirectly my hon. friends over there have been supporting the workers. If a committee is appointed even now, some association will come to support the workers. Sir, this is a national issue. It is not the concern of this Government alone. If the present Minister resigns, where is the guarantee that under some other government, even is Shri Nambiar is there in that Government, something like this will not happen ! Nobody can guarantee any such thing. To meet our friends' desire I would also endorse the suggestion that a judicial inquiry may be instituted where non-official members may also be associated.

SHRI DINKAR DESAI (Kanara) : Sir, a few years ago the Government of India had appointed a high-power committee to go into the question of accidents on the Railways. I think it was presided over by Pandit Kunzru. I would like to know from the Railway Minister whether all the recommendations made by that Committee have been accepted and brought into execution by the Government. If that has not been done, if all the recommendations made by the Committee have not been implemented, will the Railway Minister, in view of the fact that accidents are on the increase, seriously re-

examine that committee's report once again and see to it that all the recommendations are given effect to without any further delay ?

SHRI S. M. BANERJEE (Kanpur) : This is the third or fourth major accident in the last six months. It is very unfortunate, but it is a reality that our countrymen have lost faith in the hon. Minister, Shri Poonacha. He is a good man; there is no doubt about it. But, all the same, it is my painful duty to demand his resignation in the larger interests of the nation, and the railways in particular. I fully endorse the views expressed by my hon. friend, Shri Vajpayee and others, that there should be a judicial problem into the whole question. Because, I know that when the Japanese experts came and inspected our track recently they said that our track is so old and our cast iron sleepers are so old that they started believing in God because after coming to India and travelling in our railways they are still alive ! So, my demand is that their should be a judicial inquiry, presided over by a serving Supreme Court or High Court judge and that the hon. Minister should resign his job. But, before he does that, he should demand the resignation of the Chairman of the Railway Board, a white elephant. He must resign immediately.

SHRI THIRUMALA RAO (Kakivada) : Mr. Deputy-Speaker, Sir, I do not want to take much time of the House. I feel that an entirely irrelevant issue was raised by demanding the resignation of the hon. Minister in connection with an accident over which, as far as is known, there could have been no human control. Further, resignation is not the remedy for these things. Only constructive suggestions should be made. We have got the precedent of the resignation of our late lamented Shri Lal Bahadur Shastri who, as Railway Minister, undertook personal and moral responsibility for an accident and offered to resign. But that is a different matter. Neither has it mitigated the incidence of accidents on the railways nor has it improved the condition of service of labour and other categories of railway servants. I would, therefore, suggest that there should be a thorough inquiry into this accident. Incidentally I may mention that I was also a member of an inquiry commission with regard to one of the major accidents in Bihar and a report was submitted by that commission. I do not know what action the Government has taken on that report. It is up to the Government to have a thorough inquiry into the temper of skilled and unskilled labour, their conditions of service and efficiency and the causes for the accidents. It is entirely irrelevant to demand the resignation of one Minister here, who is only one person in a big organisation.

श्री कंवर लाल गुप्त (दिल्ली सदर) : उपाध्यक्ष जी, पिछले एक महीने में, जबसे यह प्रश्न शुरु हुआ है, शायद यह चौथा रेलवे एक्सीडेंट है इसका अर्थ यह है कि रेलवे की इनएफीशिएन्सी दिन बदिन बढ़ती चली जा रही है । क्रिमिनल नेग्लीजेन्स और कैयरलेसनेस रेलवे में आती जा रही हैं । यह दुर्घटना बहुत गम्भीर है । मैं भी इस मांग का समर्थन करता हूं जोकि बाजपेयी जी ने कहा कि इसकी जुडिशियल इंक्वायरी होनी चाहिए और कौन इसके लिए जिम्मेदार है उस पर रेस्पांसिबिलिटी फिक्स होनी चाहिए । टर्मस आफ रेफ्रेंन्स में यह भी होना चाहिए कि आइंदा इस प्रकार के एक्सीडेन्ट्स न हों या कम से कम हों, इसके लिए सरकार क्या क्या कदम उठाए और सरकार को उन्हें इम्प्लीमेंट् भी करना चाहिए ।

सरकार ने इस बजट में नए टैक्स लगाए हैं लेकिन मैं कहना चाहता हूं कि यह जो नए टैक्सेज़ की जरूरत पड़ी या जो डेफिसिट फाइनेंसिग हुआ, यह आप के इनएफ़ीशिएन्सी के कारण हो रहा है । अगर आप सारी मशीनरी को टाइटेन कर लें तो यह घाटा भी न रहे और यह दुर्घटनाएं भी न हों । आप ने कुछ दिन पहले यह शिकायत की थी कि कहीं झगड़े होते हैं तो लोग रेलों को तोड़ते हैं, इधर दस दिन से वह झगड़े तो खत्म हो गए लेकिन आप रेलों को ही

[श्री कंवर लाल गुप्त]

आपस में लड़ाने लगे। अगर लोग नहीं तोड़ते तो आपने स्वयं तोड़ना शुरू कर दिया। मालूम होता है कि यह आपकी परम्परा में ही है कि या तो लोग करें या रेलवे एथारिटीज़ ही करें। तो मैं कहूंगा कि आप सारे एडमिनिस्ट्रेशन को टाइटेन कीजिए। सख्त कीजिए और जितने लूपहोल्स हैं या इनएफिशिएन्सी है उसको दूर कीजिए।

MR. DEPUTY-SPEAKER : Would the hon. Railway Minister like to say something on this issue? Then we shall continue with our discussion of the Demands for Grants.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA) : I have already decided that there will be a judicial inquiry presided over by a High Court Judge. This I have got to do in consultation with the Minister of Law. I could not contact him; I am going to meet him and request him to help us by suggesting a name of a judge to unable us to issue a notification. He will be assisted by two assessors. One of them may have to be a technical man and the other a person of public standing. On that also I will take the Law Minister's suggestion into account.... ....(*Interruption*).

SHRI S. M. BANERJEE : Place the Chairman, Railway Board, under suspension... (*Interruption*).

MR. DEPUTY-SPEAKER : After the announcement of the hon. Minister, I will allow hon. Members only to ask questions.

SHRI KANWAR LAL GUPTA : What will be the terms of reference?

SHRI S. KUNDU (Balasore) : I welcome the decision of the Railway Minister that he has decided to constitute a committee with a High Court Judge. It is a very good gesture. We all welcome it. But I would like to know from him as to what would be the terms of reference. While participating in the discussion of the Railway Budget I pointed out that 50 per cent of the railway accidents are due to mechanical defects. It is a showing revelation that our rolling stock is not working properly. Therefore the scope of this reference should cover negligence also and, if it is negligence, whether it is criminal negligence and who are responsible as also the quantum of commensation to be given to the relatives of the deceased persons and to the victims. I do not want that the Indian Railways should be a prototype of human-killers. So, in the interest of the country the terms of reference may be spelt out.

SHRI A. S. SAIGAL (Bilaspur) : I congratulate the hon. Minister on his decision to appoint a committee, but I would request him that besides the High Court Judge he should have an MP as one of the members at least as has been done whenever a committee is appointed to go into the mining cases. He may appoint anybody he thinks proper. Then, a technical man should be appointed as another member. I support him in his decision to appoint a judicial inquiry committee.

श्री गुणानन्द ठाकुर (सहरसा) : उपाध्यक्ष महोदय, यह कोई एक रेलवे दुर्घटना का प्रश्न नहीं है क्योंकि रेलवेज़ पर हर पांचवें, सातवें और दसवें रोज़ यह रेल दुर्घटनाएं हुआ करती हैं। अभी हाल ही में लक्खीसराय में भयंकर रेल दुर्घटना हुई थी। इसी तरह एन० ई० रेलवे में बरौनी के पास रेल दुर्घटना हुई थी। मैं चाहता हूं कि हर एक रेल दुर्घटना के लिए न्यायिक जांच कमिशन बैठाया जाय। इस के वास्ते कोई एक तरीका या पालिसी ऐडाप्ट की जाये कि सभी रेल दुर्घटनाओं की न्यायिक जांच कराई जायगी। मैसूर में कोई रेल दुर्घटना हुई है तो आप कहते हैं कि इस में हम जुडिशियल इनक्वायरी करायेंगे लेकिन लक्खीसराय में 25 लोग मारे गये। इसी तरह सोनपुर बरौनी के पास विद्यापति में रेल दुर्घटना हुई, मैं चाहता हूं कि आप एक पालिसी एनाउन्स कीजिए कि हर एक रेल दुर्घटना को जुडिशियल इनक्वायरी कराई जायेगी।

जहां तक यह पब्लिक अंडरटेकिंग्स में होने वाली दुर्घटनाओं का सम्बन्ध है मुझे उसके प्रति मन में बड़ा शक है और मंत्री महोदय को सोचना चाहिए कि उस के पीछे क्या रहस्य काम कर रहा है ? हठिया की पब्लिक अंडरटेकिंग्स में आग लगने की दुर्घटना हुई थी । वहां पर भयंकर अग्निकांड हुआ था । रेलवे में दुर्घटनाएं बढ़ रही हैं और पब्लिक अंडरटेकिंग्स पर से लोगों का विश्वास कम होता जा रहा है । इस के पीछे क्या रहस्य है मंत्री महोदय को इस की जांच करानी चाहिए ।

मैं चाहूंगा कि वर्तमान रेल मंत्री इन निरन्तर बढ़ते जा रहे रेलवे ऐक्सीडेंट्स को लेकर त्यागपत्र दे दें । उन को जिस तरह से स्वर्गीय लाल बहादुर शास्त्री ने त्यागपत्र देकर एक स्वस्थ परम्परा को शुरु किया था पुनाचा साहब को उसी का अनुसरण करना चाहिए और उन्हें भी इस्तीफा दे देना चाहिए । अगर जुडिशियल इनक्वायरी के बाद पाया जाय कि यह दुर्घटना महज आकस्मिक और दैवी थी तो उन्हें पुनः अपने पद पर आ जाना चाहिए लेकिन अभी अगर यह जनतंत्र में विश्वास करते हैं तो उन्हें अपना पद छोड़ देना चाहिये । लोग कहते हैं कि श्री पुनाचा बड़े भले आदमी हैं और मैं भी उसे मानता हूं लेकिन यहां एडमिनिस्ट्रेशन का सवाल आता है, यहां लोगों के जान, माल की सुरक्षा का प्रश्न उठता है और चूंकि इस मामले में पुनाचा साहब इस एक साल के अन्दर फेल्योर साबित हुए हैं इसलिए उन्हें निश्चित रूप से इस्तीफ़ा दे देना चाहिए । जैसा मैंने शुरु में कहा फिर उस को दुहराना चाहता हूं कि हर एक रेल दुर्घटना की न्यायिक जांच कराई जाय नहीं तो इस तरह की दुर्घटनाएं होती रहेंगी ।

SHRI N. SHIVAPPA (Hassan) : The hon. Railway Minister has given, in his statement, a certain information with regard to the unfortunate accident which deliberately took place on the open platform of the railway station where the particular train was not expected to have stopped there for any reason at all. It was deliberately the mischief played by the officer concerned of which cadre I am not bothered. I want to know whether the lives that are lost by the accident are only 32 but according to the latest information that I have received from Hubli and Harihar from which area I come and which I represent, the death toll is something like 43 and that the number of persons injured is more than 120. When that is the latest information, I do not know why the Railway Minister, from time to time, has failed to ascertain correct information about the casualties in the accident, etc.

Secondly, though I am very happy to hear the opinion expressed by the hon. Minister while conceding the appointment of the judicial enquiry in this particular accident, I have got my own doubts, my own views, to be suggested as a matter of my experience as a lawyer. The investigating authority, all these days, has failed having concealed true facts and matters pertaining to investigation and in collection of data. It is the data that is going to tie the hands of the enquiry authorities to arrive at a proper conclusion. So, they will be misled and misguided by this sort of data. Therefore, when the first information is expected to have been in a proper shape and not left to the investigating officer, the Minister should collect the data and facts and bring them on record in black and white and all this data should be made available for the judicial enquiry. It is very necessary in the interest of the country, in the interest of the travelling public, that the Minister must visit the spot immediately and he must bring the things on record to see that no officer is allowed to shield himself or his followers. I want that this particular thing, after all the information being put for the consideration of the enquiry committee, whichever ter for judicious appreciation on the basis of the data made available impartially. Because that is not done, at the committees have failed and the public have lost confidence in the railways. I am sorry to express this view. I demand

[Shri N. Shivappa]

the hon. Minister to give a categorical reply to this.

डा० महादेव प्रसाद (महाराजगंज) : उपाध्यक्ष महोदय, कांग्रेस दल और उस के मंत्री जनतंत्र में विश्वास करते हैं इसका सबूत मिल गया है। इस रेल दुर्घटना की अदालती जांच कराने का रेलवे मन्त्री महोदय ने निश्चय कर लिया है और अदालती जांच कराने का उन्होंने हाउस में एलान भी कर दिया है इसलिए इस पर अब किसी का ऐतराज करना कुछ मुनासिब नहीं लगता है। लेकिन मैं रेलवे मंत्री महोदय का ध्यान इस सिलसिले में एक बात की ओर आकर्षित करना चाहूंगा कि जांच करते समय इस बात पर भी विचार किया जाय कि जो नये सिस्टम ओपरेशन के चलाये गये हैं जैसे यह इंटरलोकिंग, सी० सी० टी० सिस्टम और दूसरे इलेक्ट्रिकल आपरेशनल सिस्टम्स जिनको कि दुर्घटनाओं को घटाने के लिए लगाया गया था कहीं वह तो इन दुर्घटनाओं के बढ़ने के लिए जिम्मेदार नहीं हो रहे हैं ?

श्री न० ता० दास (जमुई) : मैं रेलवे मंत्री महोदय से केवल इतना ही जानना चाहता हूं कि क्या वह लक्खीसराय रेल दुर्घटना के वास्ते भी जुडिशिएल इनक्वायरी बिठा रहे हैं।

SHRI K. NARAYANA RAO (Bobbili) : It is very nice on the part of the hon. Minister to concede for a judicial enquiry into this accident. May I know, in this context, whether this is going to be a permanent pattern on the statute book or is it going to be confined only to his particular accident?

श्री शिव चन्द्र झा (मधुबनी) : उपाध्यक्ष महोदय, मेरा प्रश्न मंत्री महोदय से यह है कि जैसे आप इस मैसूर वाली रेल दुर्घटना के लिए न्यायिक जांच कमीशन बैठाने जा रहे हैं उसी तरह से क्या वह हाल ही में सोनपुर के पास महदीनगर और विद्यापतिनगर के बीच में जो रेलवे ऐक्सीडेंट हुआ है उस को भी इस जांच में शामिल किया जायगा? उस की भी वह जांच करायेंगे या नहीं करायेंगे? उस की इनक्वायरी करनी चाहिये। आम तौर पर रेलवे में जो ऐक्सिडेंट्स होते हैं वह रेलवे मंत्रालय के निकम्मेपन की वजह से। सारा मंत्रालय निकम्मा है। उस में इतनी सुस्ती है कि वक्त आने पर वह काम नहीं करते हैं। जो भी बात यहां उठाई जाती है उस की सूचना शीघ्र से शीघ्र यहां दी जानी चाहिये। मंत्री महोदय को चाहिए कि वह एक कमेटी बनायें जो कि ज्यों ही कोई ऐक्सिडेंट हो तुरन्त उस की जांच करे और सारे देश में घूम घूम कर के मुस्तैदी के साथ इस काम को करे।

मैं फिर कहना चाहता हूं कि महदीनगर और विद्यापतिनगर के बीच जो ऐक्सिडेंट हुआ है उस की जांच नहीं हुई है। उसकी जांच की जानी चाहिए।

श्री यमुना प्रसाद मंडल (समस्तीपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, अभी माननीय सदस्य ने जिस महदीनगर दुर्घटना की बड़ी चर्चा की उस के सम्बन्ध में मैं आप का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि वहां के लोगों में यह भावना फैली हुई है कि जहां घटना हुई है वहां (असामाजिक तत्व डकैतों के झुंड गंगानदी पार से आते हैं और इस बार जो वह लोग वहां पर आये तो लूटने के उद्देश्य से आये थे। वहां पर फिश प्लेट हटाई गई। अगर हर एक फिश प्लेट पर आप एक एक आदमी रक्खें तभी शायद जो घटना घटी है वह न घटी होती। इस सम्बन्ध में लक्खीसराय दुर्घटना की भी बड़ी चर्चा हुई। मैं समझता हूं कि दोनों दुर्घटनाओं की पूरी जांच होनी चाहिए, जिस का आश्वासन दिया गया है।

MR. DEPUTY-SPEAKER : Would the hon. Minister like to add something to his statement by way of clarification?

SHRI C. M. POONACHA : I will refer to those points in my reply.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Then, we shall continue the discussion on demands for Grants and the Supplementary Demands.

Mr. Chandrika Prasad.

SHRI JYOTIRMOY BASU (Diamond Harbour) : Can the Railway Minister tell us when the next accident is to take place?

MR DEPUTY-SPEAKER : The hon. Member knows it perhaps.

Mr. Chandrika Prasad.

श्री चन्द्रिका प्रसाद (बलिया) :उपाध्यक्ष महोदय, मैं आप का बहुत आभारी हूं कि आप ने मुझे रेलवे की डिमान्ड्स पर बोलने का समय दिया। जो डिमान्ड् उपस्थित हैं, उन का मैं स्वागत करता हूं और समर्थन करता हूं।

हमारे पूर्वी उत्तर प्रदेश और पश्चिमी बिहार का इलाका रेलवे के मामले में बहुत ही पिछड़ा हुआ है। हमारे यहां केवल एक ट्रेन चलती है 37 अप और 38 डाउन। जो फास्ट पैसेन्जर है। उस के अलावा और कोई एक्सप्रेस ट्रेन नहीं है और कोई भी मेल नहीं है। मैं चाहता हूं कि इलाहाबाद से गोहाटी तक एक मेल ट्रेन चलाई जाय इस लाइन को बढ़ा कर/इस की जगह पर दोपहर में बलिया से बनारस तक एक पैसेन्जर ट्रेन चलाई जाय।

हमारा क्षेत्र बविया, देवरिया, गाजीपुर वगैरह जो हैं वह चाइनीज ऐग्रेशन में आ जाते हैं। इस लिये डिफेन्स के दृष्टिकोण से, यहां पर ट्रेनों का होना जरूरी है, क्योंकि हमारे वहां के नौजवान फौज में काफी हैं। बलिया गाजीपुर के मजदूर भी बड़ी संख्या में गोहाटी और असम में जाते हैं। आज बनारस तक तो बड़ी लाइन आती है। उस को कम से कम मुजफ्फरपुर तक बढ़ा दिया जाय तो हम को एक सीधी बड़ी लाइन की गाड़ी मिल जायेगी। इसी तरह से शाहगंज तक बड़ी लाइन आती है, उस को बलिया तक मिला दिया जाय। यह 80 मील का छोटा सा टुकड़ा है, जिस में बड़ी लाइन कर देने से वहां के रहने वाले लोगों को बड़ी सुविधा हो जायेगी।

थोड़ी सी बात बलिया जिले के बारे में कहना चाहता हूं। जयप्रकाश बाबू हमारे जिले में रहते हैं। वहां के स्टेशन बकुलहा और सुरेमनपुर बहुत ही उपेक्षित हैं। उन को फुलफ्लेज्ड स्टेशन कर देना चाहिये। इसी तरह से छाता और संवरा नये हाल्ट खोले जायें और रजमलपुर हाल्ट को फुल-फ्लैज्ड स्टेशन बना दिया जाय ताकि जयप्रकाश जी के यहां जो मेला लगता है जिस में बड़ी दूर दूर से लोग आते हैं, उन को थोड़ी सुविधा हो जाये आने में।

एन० ई० रेलवे का जो क्लास 4 स्टाफ है वह बहुत ही उपेक्षित है और यह चीज बर्दाशत के बाहर है। उस में कई लड़के हाई स्कूल और कई इंटर पास हैं, लेकिन उन को क्लास 3 में तरक्की नहीं मिलती है। हमारे यहां जो कैजुअल लेबर है उस के साथ बड़ी ज्यादती होती है। उन को छ: महीने पूरे होने के पहले ही निकाल दिया जाता है, ताकि सी० पी० सी० स्केल न मिले।

एन० रेलवे में ट्रैफिक अपेरेन्टिस हैं उन को तीन साल की ट्रेनिंग दी जाती है जिस पर रेलवे का लाखों रुपया खर्च होता है, लेकिन उन को जो ग्रेड मिलना चाहिये वह नहीं मिलता है।

रेलवे के कार्मशियल क्लर्क 38 हजार की संख्या में हैं, उन की भी बड़ी उपेक्षा हो रही है। जब कभी कामर्शल इन्स्पेक्टर्स को रखना होता है तो दूसरे डिपार्टमेंट्स से लोगों को लाया जाता है, लेकिन इन लोगों को मौका नहीं दिया जाता है, हालांकि यह रेलवे के लिये रेवेन्यू कमाने वाले लोग हैं। मेरे पास एक मैमोरेन्डम मौजूद है, अगर आप चाहें तो मैं उस को टेबल पर रख दूंगा। बिहार से आने वाली और उत्तर प्रदेश से

[श्री चन्द्रिका प्रसाद]

आने वाली अपर इंडिया ही केवल एक ऐसी ट्रेन है। जब से मैं बलिया जिले से चुन कर पार्लियामेंट में आया हूं, तब से देख रहा हूं कि वह कभी भी राइट टाइम पर नहीं चलती है। कभी वह दिल्ली में दो बजे पहुंचती है और कभी चार बजे पहुंचती है। इस बात का ख्याल रक्खा जाना चाहिये कि वह टाइम से चले।

जहां तक घाटे के बजट का सम्बन्ध है, मैं कहना चाहता हूं कि लोको शेड में जो एंजन कोयला ज्यादा खाते हैं और जो कम से कम कोयला खाते हैं ऐसे एंजिनों का रेकार्ड रक्खा जाये।

रेलवे के लोको शेड में काम करने वाले जो आदमी हैं, उन को दो घंटे अधिक काम करना पड़ता है, जो कि कायदे के खिलाफ है। उन को छुट्टियां भी नहीं मिलती हैं। इस का ख्याल रक्खा जाना चाहिये।

MR. DEPUTY-SPEAKER : I would like to know how much time the hon. Railway Minister would require for reply because at 3.30 the Home Minister is going to make a statement and I have to adjust the time accordingly.

SHRI C. M. POONACHA : About 25 minutes.

MR. DEPUTY-SPEAKER: About 20 to 25 minutes. Before 3.30 we must finish this business. So I will call a few others also.

SHRI SEQUEIRA *rose*—

MR. DEPUTY-SPEAKER : I can give you only two or three minutes, not more.

SHRI ERASMO DE SEUEIRA (Marmagoa): Sir, a little more than three minutes.

Sir, we are all very much concerned about the number of accidents in the Railways and the frequency with which they are occurring. I would suggest that the Railway Minister should consider establishing an independent authority consisting of experts independent of the Railway Board which would go into all such accidents and investigate them and make recommendations. Here, I have in mind some authority like the Civil Aeronautical Board which the Airlines have got. Will the hon. Minister consider this suggestion ?

In the last two years your Railways have been on the wrong side of the break-even point. You have got extra capacity but not enough traffic. The hon. Minister says that it is because of recession. This may be partly true, but that is certainly not the main reason. If you take your own statistics, on Oil-Seeds in 1950-51 you carried 30.91% of the production but in 1966-67 you carried only 19.91%. In raw cotton in 1950-51 you carried 71.41% whereas in 1966-67, you carried only 48.3%. In cotton manufactures in 1950-51 it was 81% of the production but in 1966-67, you carried only 23.31%. On the second largest item of goods after coal which is your all-embracing definition 'Other goods', your originating traffic has decreased from 52.7 million tonnes in 1965-66 to 51.3 million tonnes in 1966-67. If you lump together all these high tariff items into one classification, how are the Railways to know where they are losing business and where they have got to do something to get it back. I think the Railways should try to find out where they are losing so much of their business and do something about it and get it back.

One of the reasons is very rough handling. In 1966-67 the compensation for goods lost or damaged was Rs. 5.99 crores. In the revised estimates for 1967-68, with one million tonnes less in traffic this figure has increased to Rs. 6.56 crores. What is this ? Is it the slogan of the Railways, 'It does not matter. We can always raise the fares.' ?

Then, under 'Handling, Collection and delivery of goods and expenses on Out-Agencies' in 1966-67 it was Rs. 3.97 crores and in 1967-68, with less traffic this cost has increased to Rs. 4.23 crores. In catering with a sale of Rs. 6.19 crores the estimated profit in 1967-68 is Rs. 2.69 lakhs, but with

higher sales you estimate a lower profit this year. At least you can improve the quality of cooking and show us at least a larger profit on this small item. Then loss on fuel in 1966-67 was Rs. 94 lakhs. In 1967-68 again with less traffic it was Rs. 124 lakhs. This, Sir, is gross cost-unconsciousness.

Sir, I would like to mention a small problem relating to my own constituency. The Railway Minister knows that problem which is hanging fire for the past 6 years. That is about the absorbed employees whom he took over from the erstwhile Portuguese Railways. I realise that the Government of Goa which does not at all bother about the well-being of the people is partly to blame. But I think that does not absolve this Government or this Ministry. I would suggest that he should look into this, and find a solution quickly.

On the Railways, the Minister must take two steps. One step is that they should go and get more passenger and goods traffic. The second step is that they should impose strict financial discipline at all levels of the Railways. Starting with the Railway Board, I would suggest that they should cut down the two extra temporary additional Members that they have budgeted for, the two extra temporary joint directors, the five extra private secretaries, the twenty-six extra accountants and the nine extra-temporary accountants and go on doing some bureaucratic family planning right down the organisation.

I would appeal to him that they should not raise the passenger fares. This House should not allow any increase in the passenger fares. It is not fair that the Railways should make it a habit of burdening the traveller with their continued cost unconsciousness. The deficiency, I submit, must be made up by discipline and more efficiency, and as I said last year, by savings from within the organisation and not by a draft of more and more savings of the people into the Railways.

श्री शिवचंडिका प्रसाद (जमशेदपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, रेलों के आप आजादी के बाद के बीस सालों के इतिहास को देखें तो आपको पता चलेगा कि रेलों ने बहुत प्रगति की है और बहुत सी सहूलियतें भी पैसेंजर्ज को दी गई हैं। नई नई रेलवे लाइनें बिछाई गई हैं, नए नए स्टेशन बनाए गए हैं, नए नए पुलों का निर्माण हुआ। लेकिन आज घाटे का बजट हमारे सामने पेश किया गया है। इसको देख कर हम लोगों को दुःख जरूर हुआ है। मैं समझता हूं कि घाटे का बजट पेश करने की जरूरत इस वास्ते आपको महसूस हुई है कि रेलों में बदइंतजामी है। आज भी आप रेल के डिब्बों में जायें तो आप देखेंगे कि बहुत सी ऐसी चीजें उन में लिखी रहती हैं जिन को लिखने की आज से चालीस बरस पहले तो जरूरत हो सकती थी जबकि जनता उनको नहीं जानती थी लेकिन आज उनकी बिल्कुल जरूरत नहीं है। जैसे वहां लिखा रहता है, स्टेप्स, लाइट, फैन, एंट्रेंस, एग्जिट। इस तरह की और बहुत सी बातें लिखी रहती हैं। इनको लिखने में बहुत सी फिजूल खर्ची की जाती है। साथ ही बेजरूरत की चीजों को डिब्बों में लगा दिया जाता है। जैसे सोडा बोतल खोलने वाला ओपनर, लोटा रखने का स्टैण्ड, कीमती साबुन रखने का स्टेंड। इस तरह की चीजों में लाखों रुपया खर्च कर दिया जाता है। इनका कुछ उपयोग नहीं होता है। यह तो पैसा है यह कांट्रेक्टर के हाथ में चला जाता है। मैं चाहता हूं कि इन सब चीजों को एक कमेटी बना कर जांच करायी जाए और उनके सुझाव लिये जायें कि इन में से कौन कौन सी चीजों को हटाया जा सकता है और किस तरह से इन पर खर्चा कम किया जा सकता है। अगर आपने ऐसा किया तो आपको बहुत फायदा होगा और बहुत सी इकोनोमी आप ला सकेंगे।

जहां तक ऐमेनेटीज़ का सम्बन्ध है, हमारे बहुत से भाइयों ने इनका जिक्र किया है। इस सम्बन्ध में मेरा इतना ही कहना है कि जितने टिकट स्टेशनों पर दिये जाते हैं उतनी सीट्स तो कम से कम डिब्बों के अन्दर होनी

[श्री शिवचंडिका प्रसाद]

चाहिये और उतनी सीटों की तो आपको कम से कम व्यवस्था करनी चाहिये। सब से पहली यही एमेनेटी है जोकि आप पैसेंजर्ज को दे सकते हैं।

जो गाड़ियों में आपने रेस्टोरां खोल रखे हैं वे काफी घाटे में जा रहे हैं। इनको आपको बन्द कर देना चाहिये और हर स्टेशन पर कैफेटी-रिया सिस्टम चालू कर देना चाहिये और फूड पैकेट्स आपको रनिंग ट्रेंज़ में देने का इंतज़ाम कर देना चाहिये।

डिब्बों में से बहुत सी चीजें गायब हो जाती हैं और आप नई नई तरह की चीज़ें लगाते जाते हैं। अगर आप अपने स्टाफ को इसके लिए जिम्मेदार करदें और कहें कि यह जो एक डिब्बे के मेन्टेनेंस पर प्रति साल आज खर्चा होता है अगर इस में से वह अपनी कोशिश कर के जो कुछ बचत दिखायेंगें तो उसका दस परसेंट उसको वेतन के रूप में दिया जाएगा तो आप देखेंगे कि आपकी मेन्टेनेंस कास्ट आज के मुकाबले में काफी कम हो जाएगी।

हमारे यहां टेलको कारखाने के पास जोजोबेरा कैम्प और वारीगेरा गांव के बीच में एक बनमेंड गुमटी है। उसके चलते हमारे जो वर्कर हैं वे आते जाते समय एक्सीडेंट्स के शिकार हो जाते हैं। इस ओर भी आपको ध्यान देना चाहिये।

बिहार में आदित्यपुर, टाटानगर स्टेशन के पास ओवर ब्रिज की बहुत सखत जरूरत है। इसी तरह से दोरंडा क्रासिंग, रांची स्टेशन के पास भी ओवर ब्रिज की बहुत जरूरत है। इसी तरह धनबाद क्रासिंग, स्टेशन के पास, धनवाद कतरासगढ़ लाइन पर ओवर ब्रिज की जरूरत है। इनके बारे में बहुत बार कहा जा चुका है लेकिन अभी तक यह पूरा नहीं हो पाया है।

जमशेदपुर में बहुत लेबर काम करते हैं। उन लोगों में काफी उत्तर प्रदेश, पंजाब से तथा देश के दूसरे प्रान्तों से आते हैं। उनके आने जाने के लिए आपने अभी एक ही गाड़ी टाटा-पटना के बीच अप एण्ड डाउन एक्सप्रेस दी है। मेरा सुझाव यह है कि कम से कम सप्ताह में दो दिन अप एण्ड डाउन जनता एक्सप्रेस चलाई जाए ताकि टाटा मुगलसराय के बीच यात्री कम समय में घर पहुंच सकें और छुट्टी का ज्यादा उपयोग कर सकें।

इसी तरह से मैं चाहूंगा कि टाटानगर और अमृतसर के बीच में एक थर्ड थर्ड क्लास बोगी भी लगाई जाए।

फर्स्ट क्लास में एटेंडेंट्स की जो बहालियां होती हैं, उनको भी आपको देखना चाहिये। इस वक्त जो एटेंडेंट हैं वे टिकिट कलैक्टर्ज से भी बढ़ गए हैं। मैं चाहूंगा कि आप रिटायर्ड मिलिटरी परसनेल को या सोल्जर्ज को अगर एटेंडेंट के तौर पर रखें तो पैसेंजर्ज को भी सुविधा होगी और उनकी सुरक्षा भी रहेगी।

एक मेरी और आपसे प्रार्थना है। जब रेलवे अधिकारी हमारे नाम की सीट रिज़र्व करते हैं तो कृपा करके हमारे नाम के साथ एम पी न लिखा करें। मेरे नाम के साथ एम० पी० लिखना आप बन्द करा दें। इससे हमें बड़ी परेशानी होती है। अगर डिब्बे में सफाई नहीं होती है, पानी नहीं होता है या कोई भी तकलीफ होती है तो कई लोग हम को कहने आते हैं। आपका स्टाफ भी उनको हमारे पास भेज देता है। हमारी परेशानी बढ़ जाती है। इस जिल्लत से आप हमें बचायें। रेलवे स्टाफ द्वारा भी हमारी बेइज्जती कराई जाती है। रिजर्वेशन आप हमारे आइडेंटेटी कार्ड पर करते हैं, वह तो रहे लेकिन हमारे नाम के साथ एम० पी० लिखना आप बन्द कर दें। इन शब्दों के साथ मैं रेलवे डिमांड्ज का समर्थन करता हूं।

MR. DEPUTY-SPEAKER: Now, Shri P. N. Solani. Since there is not much time left now, the hon. Member should speak in telegraphic language.

AN HON. MEMBER: Why not telepathy?

SHRI S. KUNDU : I would suggest that from the Congress Members' names the letters 'M.P.' should removed; and these letters should be written in very big form after the names of all the Opposition Members.

SHRI P. N. SOLANKI (Kaira) : I sympathise with the Railway Minister because he had to face a series of questions since this morning regarding the accident. Simply by removing the Railway Minister, we are not going to solve the problem of railway accidents.

I have noticed one thing that ever since Shri C. M. Poonacha entered into the Railway Ministry, he has taken keen interest in various problems. I would not like that this tragedy should also happen that we lose a Railway Minister like Shri C. M. Poonacha.

My first suggestion is in regard to the Railway Act. The Railway Act was first enacted in 1890, and it is an old Act. Government ought to revise that Act. When they are modernising the railway administration and bringing diesel engines instead of steam engines and improving other facilities, they ought to bring this Act also up to date and see that the various loopholes in administrative jobs which are there are removed from the Act.

Secondly, as many other Members have voiced their concern regarding the Railway Board, I also join them. I feel personally that in many problems the Railway Minister feels helpless in the hands of these bureaucrats. Instead of helping in the administration, these bureaucrats have created further problems and the Railway Minister never gets a true picture from the public side or from the side of the staff of the employees of the railways; he is always guided and advised by the Railway Board only. In fact, this board should be reorganised and it should have a separate Ministry just like other corporations. The Railway Board should be converted into a technical board. I think that was the purpose why the Railway Board was there. They should not advise on the administrative side of it, because they are only creating problems. Let them be on the technical side and purely on that basis advise the Railway Minister on technical issues, not about administrative issues. Therefore, the Railway Minister should personally look into each and every problem and have an independent view on the problem.

Coming to other problems, the biggest problem that the railways are facing is loss of revenue. The railways had never suffered a loss in the past, but since the last two years we are finding this loss. I have one good suggestion in this regard, which if the hon. Railway Minister would tackle, would improve the situation. If the Food and Agriculture Minister is prepared to remove the food zones then a lot of foodgrains movement can be handled by the railways and then there could even be less of taxes and less of fares because they will get further revenues if only that gentleman in the Food Ministry behaves in the desired manner.

The economy drive in the railways has failed completely. I am sorry to say this. If the economy drive would have succeeded, there would have been no loss in the railways. The economy drive on the contrary has inflicted serious difficulties on the public. In many places I have noticed that they have closed down one gate or one booking window in the name of economy drive. On the other hand, on the administrative side, I would like to have the figures from the hon. Minister in regard to the increase in the number of officers.

You have removed the small men, but you have put biggermen who are drawing fat salaries. So this economy drive has not helped the railways.

15 HRS.

Another suggestion. Some time ago, in the railways they had half tickets for children. Now they have dispensed with that and are issuing full size tickets to children. I suggest that the old practice be revived. This will save a lot of paper and printing expense. This is another source to save some money.

Another suggestion is about proper assessment of claims for loss or damage. Under the present system of assessment,

[Shri P. N. Solanki]

there is some mischief. Suppose a claim is preferred for Rs. 10, the man is paid Rs. 100. It depends upon the officer concerned. This method should be looked into and proper assessment procedure laid down. This will save the railways a lot of money by avoiding over-payment.

Regarding the commercial clerks, the Railway Minister knows that we have met him in this connection and are due to meet him again in a day or two in connection with their problems. We are told that their grievances should be forwarded through proper channels, that is the Union. But whether they have joined the Union or not, they are all the same part of the railway family. It is better that the administration looks into their grievances, whether they come through unions or on their own. They should not be turned away because they have not approached the authorities through the unions.

Now they have introduced a so-called simplification of account books. These have been divided into booking, goods and parcels. Formerly, an account book used to cost Rs. 5; now by simplification, they cost Rs. 30, Rs. 25 more! When the week ends and the books are replaced, half the pages are unutilised. This also costs the railways extra money. Here is another source of saving money.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Save our time also.

SHRI P. N. SOLANKI : Lastly, I would repeat a demand I made in my speech last year concerning a railway line linking Kapadvanj with Madosa either by narrow gauge or metre gauge. This will link Kapadvanj with other places in Gujarat and Rajasthan and will be of service in transporting products of agriculture, cotton particularly, and industry and also facilitate passenger traffic. I would request that this may very soon be taken up.

I wanted to cover many other points, but as the Deputy Speaker is pressed for time, I would conclude by saying that the Railway Minister should look into the points I have made. He should find some remedy to improve the relations between the staff and the administration and also do away with the Railway Board.

उपाध्यक्ष महोदय : श्री प्रेम चन्द वर्मा ।

श्री प्रेम चन्द वर्मा (हमीरपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं शुरू तो करता हूं, लेकिन मुझे आपसे शिकायत है । वैसे तो मुझे बोलने का मौका नहीं मिलता है, इसलिए मैं अपने टाइम का इस्तेमाल करता हूं**

मैं कहना चाहता हूं कि . . .

MR. DEPUTY-SPEAKER : This has nothing to do with the debate. I have already given my ruling.

श्री प्रेम चन्द वर्मा : यह मेरा टाइम है । आप ने मुझे टाइम दिया है । मैं उसको इस्तेमाल कर रहा हूं । कि * * **(व्यावधान)**

MR. DEPUTY-SPEAKER : I will have to take serious notice of it.

SHRI NAMBIAR : The hon. Member has cast serious aspersions on the Chair. This cannot go on record. He should either withdraw it or it should be expunged. The dignity and decorum of the House should be maintained.

SHRI PARTHASARATHY (Rajampet) : We are very sorry for his sake.

श्री प्रेम चन्द वर्मा : ** **(व्यावधान)**

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : उपाध्यक्ष महोदय, ऐसा मालूम होता है कि हमारे मित्र, श्री प्रेम चन्द वर्मा, बहुत नाराज़ हो गए हैं, लेकिन जिस तरह से यह नाराज़गी प्रकट की जा रही है, उससे न तो सदन की प्रतिष्ठा बढ़ेगी और न हमारे मित्र की प्रतिष्ठा बढ़ेगी । आप पर कोई आरोप लगाए, यह हमें पसन्द नहीं है । अगर उन्हें समय नहीं मिलता है, तो

**Expunged as ordered by the Chair.

वह इसको कांग्रेस पार्टी के भीतर बैठ कर तय करें कि जिन सदस्यों के नाम दिये जाते हैं, उनको समय मिलने का तरीका क्या है। लेकिन उनको आप पर लांछन नहीं लगाना चाहिये। मैं उन से निवेदन करूंगा कि उन्होंने जो कुछ कहा है, वह उस के लिए खेद प्रकट करें, नहीं तो उस को कार्यवाही से निकालना पड़ेगा। वह रिकार्ड में नहीं जा सकता है।

श्री प्रेम चन्द वर्मा : मेरा मतलब सीधा है। **

SHRI S. KANDAPPAN : (Mettur) : The Congress Party is in comfortable majority and if they do not restrain themselves and if off and on they resort to this kind of ventilating their impatience, I am afraid the whole of democracy is at stake in this country. It is not a question whether he is insulting you or somebody. You are the custodian of the rights and privileges of the House and the whole House is insulted. If he has a grievance against the Congress Parliamentary Board, he should represent to them.

श्री प्रेम चन्द वर्मा : मुझे पार्टी से कोई शिकायत नहीं है। **

SHRI S. KANDAPPAN : He should apologise or his remarks should be expunged.

MR. DEPUTY-SPEAKER : This matter is very serious. This has been repeated twice. Even if it is not removed from the record, it is not a good thing for the party in power to keep it on record.

श्री क० ना० तिवारी (बेतिया) : उपाध्यक्ष महोदय, हाउस में जो कुछ कहा गया है, उसका हम लोगों को बहुत अफसोस है। हमने माननीय सदस्य को मना भी किया है। हम माननीय सदस्य, श्री बाजपेयी, के इस सजेशन से एग्री करते हैं कि जो कुछ कहा गया है, वह रिकार्ड पर नहीं आना चाहिए और उसको एक्सपंज करना चाहिए।

श्री एस० एम० जोशी : (पूना) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आप के द्वारा कांग्रेस पार्टी से यह अर्ज करना चाहता हूं कि जिस तरह हमारी पार्टियों का नम्बर लगा रहता है, अगर उसी तरह कांग्रेस पार्टी वाले भी अपना नम्बर लगा कर दे दें, तो फिर इस प्रकार का मौका नहीं आयेगा। जब ऐसा नहीं किया जाता है, तो जब हमारे जैसे आदमी सभापति बनते हैं, तो उनको भी पता नहीं होता है कि किसको टाइम देना है और किस को नहीं देना है।

SHRI SONAVANE (Pandharpur) : That is his grievance.

श्री प्रेम चन्द वर्मा **

SHRI S. KANDAPPAN : He should take it up in his own party meeting. This is not the forum for it.

श्री एस० एम० जोशी : हम लोगों का अपना फ़ैसला अपनी पार्टियों में करना चाहिए। अगर कांग्रेस पार्टी वाले अपना नम्बर लगा कर दे देंगे, तो मैं समझता हूं कि कुर्सी पर अध्यक्ष, उपाध्यक्ष या सभापति, जो कोई भी होगा, उस पर इल्ज़ाम लगाने का मौका नहीं आयेगा।

MR. DEPUTY-SPEAKER : I have given enough latitude. At the present juncture in our country, maintaining the decorum and dignity of the House is the responsibility of every member, whether on this side or that side of the House. If any member takes liberty in this manner, it is derogatory to the whole House. It is not a personal matter. After all, the Chair is part of this furniture. But it is a crucial part, the king pin, as May has put it, and I look at it from that angle. Therefore, I appeal to all sections. But sometimes there is some limit to my patience also. In the interest of dignity, in the interest of maintaining the dignity of the House, it is my responsibility to take some stern steps. I have warned the concerned hon. Member. I am reluctant to remove the words he uttered. Let them remain on record. It is a black record.

**Expunged as ordered by the Chair.

SHRI NAMBIAR : It adds to the indignity of the House.

MR. DEPUTY-SPEAKER : I agree with you. But I would like to tell all hon. Members of the House that if these scenes are enacted in this House we are not setting a good example to others at the present juncture. So far as the lists are concerned, I have read out the rule. It is left to the discretion of the Chair. About 25 or 30 names are submitted. I do not blame any one. I have to see that all sides are represented, all shades of opinion are represented, all regions are represented and there is a reasonable debate. It is my responsibility. Even to hon. Members on this side I have several times suggested that I would like to accommodate another Member in place of one suggested by them because he happened to come from a very backward area. It is my responsibility and I must discharge it very conscientiously. I hope such scenes would not be repeated. . But I must reiterate that if these things happen again I will not refrain from taking a drastic step (*Interruption*).

DR. SUSHILA NAYAR (Jhansi) : May I request you, Sir, in all humility, to expunge those remarks. It is not that it is a reflection against you, but it lowers the dignity of the House. Therefore, such remarks must be expunged and we request you to do so.

SOME HON. MEMBERS : We support it.

MR. DEPUTY-SPEAKER : What does the hon. Minister for Parliamentary Affairs say ?

THE MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND COMMUNICATIONS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : Those remarks may be expunged.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Because the Minister of Parliamentary Affairs also desires that these remarks should not go on record, they stand expunged.

SHRI NAMBIAR : Let the Member continue his speech.

MR. DEPUTY-SPEAKER : I called him, twice.

SHRI NAMBIAR : With all respect to him, let him continue his speech.

श्री प्रेम चन्द वर्मा : **

SHRI S. K. SAMBANDHAN (Tiruttani) Mr. Deputy-Speaker, Sir, let me confine myself to only one point which is the root cause of all the ills of the Railways, whether they be accidents which have occurred recently or they be instances of negligence or inefficiency on the part of the Railways about which complaints have been made from all sections of the House. The root cause for all such things is the corrupt and bureaucratic attitude of the Railway Administration, to put it in a nutshell. I will give only one example. The workshop at Arkonam in Southern Railway—unfortunately it falls in my constituency—was started in 1900 with a skeleton staff. Just a few days before it employed 3234 employees including some supervisory staff. It is a production workshop, as it was termed, and so many articles have been ordered to be produced in this workshop. Many railways, including the Southern Railway, the Western Railway and Central Railway, and some of the public undertakings also have been supplied the goods manufactured in this workshop. All of a sudden, the railway administration decided to make it only a workshop and transfer the few people already there to Madras and some other places. They were on the verge of transferring some more people, thousands of people. But, at that time, a representation was made and they have not been disturbed. I want to draw the attention of the hon. Minister to this and humbly request him to call for the records, peruse them and then take a decision himself. Let him not refer the matter to the Railway Board, the bureaucratic administration, because then the same kind of reply he will get, we will also get and there will be no benefit to anybody.

For instance, one officer asked the permission of the Railway Board to

**Expunged as ordered by the Chair.

place orders for 47 Span shallow type girders with the Arkonam workshop. For that the people are trying to transfer him from where he is now. At the same time, the railway officials are encouraged to place orders with a firm in the private sector, at the expense of our public sector workshop.

Then, sometime back the General Manager of the Southern Railways wrote to all the railways stating that the quality of the lamps made at the workshop is found good after testing and so orders for all the requirements of the railways should be placed with the Arkonam workshop. In spite of this letter, orders for this article is placed by the different railways with different parties in the private sector.

Then, there was a demand on the railway workshop for points and crossing required for the Bokaro steel plant. The railway workshop quoted a figure of Rs. 3,600. That contract has now been given to a private firm on the plea that that firm has offered it at a rate of Rs. 3,400. So, only for a difference of Rs. 200 it has been placed with a private firm. If this is the attitude of the railways to a workshop that has been established by them and expanded recently at a cost of Rs. 60 lakhs—when the workshop is being expanded, at the same time, retrenchment is going on and orders for goods are placed with private parties—then how can they expect to make any profit at any time? I hope the Railway Minister will seriously consider these points and take suitable speedy action.

MR. DEPUTY-SPEAKER : The hon. Home Minister is going to make a statement at 3.30 p.m. Since these demands could not be adopted before that, I will accommodate two more members, who have not spoken at all. After that, the Home Minister will make his statement and then the Railway Minister will reply to the debate.

श्री भोला नाथ (अलवर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं थोड़े से शब्दों में इसको खत्म करना चाहता हूं क्योंकि ऐसा वातावरण बन गया जिस की वजह से मैं जो कहना चाहता था वह भी अब मैं आप से नहीं कह सकता हूं। लेकिन क्योंकि जैसा कि आप ने इशारा किया कुछ रीजन्स के बारे में जरूर जिक्र होना चाहिए और उन लोगों को मौका दिया जाना चाहिए जिन के रीजन के बारे में जिक्र नहीं हुआ है, इसलिए मैं भी कुछ कहना चाहता हूं। मैंने देखा अभी गोआ के जन्टिलमैन बोल रहे थे कि सरसों जैसी चीज के लिए वैगन्स नहीं मिल रहे हैं। मैं भी उसी इलाके से आता हूं कि जहां से सरसों सब से ज्यादा बंगाल को और आसाम को भेजी जाती है और मैं पुनाचा साहब का आभारी हूं, मैं ने उन को इसके बारे में बतलाया कि सरसों की लदान वहां शुरु होनी चाहिए और चूंकि रेलवे बोर्ड के मेम्बर बैठे हुए हैं, मैं बताना चाहता हूं, मैंने बराबर उन से इस बात की कोशिश की, एन० आर० यू० सी० में कोशिश की, उन्होंने एक दिन के लिए वैगन खोले और फिर बन्द कर दिया, उस से फिर बराबर नुकसान हो रहा है लेकिन वह इस बात की परवाह नहीं करते हैं। माननीय रेल मंत्री जी की नोटिस में यह बात आई है, डिप्टी मिनिस्टर की नोटिस में आई है और स्टेट मिनिस्टर की नोटिस में भी आई है, मैं कहना चाहता हूं कि क्या इस रेलवे बोर्ड की कोई आवश्यकता है इस प्रश्न पर विचार किया जाना चाहिए। अच्छा वातावरण होता तो मैं इस बारे में अर्ज करता। अभी हमारे अलवर में जयपुर के रेलवे वर्कर्स की कान्फरेंस हुई थी जिस में वसावड़ा साहब आये थे। वहां पर उन वर्कर्स ने बराबर इस बात की शिकायत की कि इन के ऊपर नियन्त्रण करने का जो स्टाफ है उस की 52 प्रतिशत के करीब तरक्की हुई है और उन की तनख्वाहें बढ़ी हैं जब कि नीचे के वर्कर्स को न टोपी दी जाती है न साफा दिया जाता है न उन की तनख्वाह बढ़ाने के ऊपर कोई ध्यान दिया जाता है। परसों मैं स्टेशन मास्टर से मिल कर आया हूं। उन्होंने सिर्फ यह रिक्वेस्ट की थी कि जो वैगनें अलवर स्टेशन पर आतें हैं कम से कम उन्हीं को भर कर भेजने की इजाजत दे दी जाय। लेकिन इतनी छोटी

[श्री भोला नाथ]

सी बात को भी यह आपका रेलवे बोर्ड नहीं कर पाता है, इतना छोटा सा इंतजाम भी नहीं कर पाता है तो मेरा निवेदन है कि इस रेलवे बोर्ड के मामले के ऊपर बहुत गंभीरता से विचार किया जाना चाहिये कि यह काम करने लायक है या नहीं और इस को रखने की जरूरत है या नहीं। यह बीच में एक दूसरी जो एजेंसी बन गई है, हम आप को अप्रोच करते हैं और आप इन के द्वारा काम कराते हैं, इस की वजह से यह ठीक तरीके से काम नहीं हो पाता है।

मैंने आप से निवेदन किया था कि आपने कांधला पोर्ट बनाया है, उस का माल हमारे राजस्थान से हो कर जाता है, इस लिये अलवर स्टेशन को आप बड़ी लाइन से जोड़ दीजिये, जिससे अछनेरा स्टेशन पर वैगन्ज का दबाव कम हो जाय। दलदल का एरिया होने की वजह से वहां पर वैगन्ज रुक जाती हैं, इससे न केवल नमक जाने पाता है और न कांधला से जो अनाज वगैरह आता है, वह जाने पाता है। मेरा आप से पुर जोर निवेदन है कि आप इस पर गम्भीरता से विचार करें, रेलवे बोर्ड की सिफारिशों पर निर्भर न करें। ये जो आंकड़े आपको देते हैं, उन पर विश्वास न कीजिए, बल्कि पर्सनल तरीके से जांच करने की कोशिश कीजिए। यह जो वैगन्ज की शिकायत है, इससे आप को बड़ा नुकसान हो रहा है, स्टेशन मास्टर खुद इस बात को मानते हैं कि आप हमारी आमदनी को कम कर रहे हैं, यहां का माल बराबर ट्रकों से जा रहा है। जब हम सुनते हैं कि आप हमारे वैगन्ज को रशिया को बेचने की बात कर रहे हैं तो हमें आश्चर्य होता है, हमारे यहां वगन्ज को सप्लाई नहीं कर रहे हैं और बाहर बेचने जा रहे हैं—यह बहुत भद्दी बात है।

मैंने सं० 48 से 52 तक जो कटमोशन्ज दी हैं, उनमें कुछ बातें ऐसी हैं, जिनको पढ़ कर आप उन पर अमल करने की कृपा करें, लेकिन इस रेलवे बोर्ड को किसी न किसी तरह से अवश्य खींचें, जिससे कि जो आश्वासन आप देते हैं या जो चिट्ठियां दी हैं, उन पर नीचे अमल होता है या नहीं—इसको आप अवश्य देखें।

SHRI SRINIBAS MISRA (Cuttack): Mr. Deputy-Speaker, Sir, considering the time that is allotted, I will confine my remarks only to the region from which I come.

It has been a general grievance of the people of Orissa that the length of the line there is very small. Orissa has got only one-fortieth of the total lines in the country but the population is one-twentyfifth of the country and the area is one-twentieth of the country. The eastern side of Orissa is not connected with the northern and western sides.

We have claimed again and again for a direct train from the capital of Orissa to Delhi.

श्री शिव चण्डिका प्रसाद : पहली अप्रैल से हो गया है, जब एक थ्रू डिब्बा भुवनेश्वर से दिल्ली के लिए लगाया जायगा।

SHRI SRINIBAS MISRA : We want a direct train. That *dabba* of which the hon. Member speaks halts for five or six hours at Asansol. It is a nightmare to travel in that *dabba*. I have myself travelled in that. It is shunted out from one train to another three or four times.

SHRI S. KANDAPPAN : Any train travel has become a nightmare and a hazard now.

SHRI SRINIBAS MISRA : Yes, any travel has become a nightmare because we do not know when we will be killed at night.

All State capitals have got direct trains from Delhi but Orissa capital is deprived of that. I can give definite suggestions. We are getting the signature of the MPs here and some from Madhya Pradesh and we will give it to the Minister. But we want a train to run from Puri to Delhi. Any train from Kharagpur towards Delhi could be diverted but it

should not pass through Kharagpur-Howrah which is a very heavily engaged line and, you know, there is *dharana, gherao* and what-not in the middle.

Then, regarding accidents. The control organisation, which is responsible for the running of trains, has some grievances. Their association has time and again appealed to the Minister to remove those grievances. I will mention only two of them. One is that the Second Pay Commission wanted the two classes of operators to be merged into one but that has not been done yet. Secondly, as a result of the recommendation of the Second Pay Commission, those who were getting Rs. 500 have been downgraded to Rs. 360. What they were getting before has come down now. Pre-1931 it was Rs. 500—Rs. 600 and under the Second Pay Commission it has come down to Rs. 450—Rs. 575. That has been their lot. These people have no chance of promotion and no incentive. If those who are to look to the running of trains are overworked and are not satisfied, you know what will happen. So, their grienvances should be removed so that it will not cause accidents.

श्री शम्भू नाथ (सैदपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके प्रति बहुत आभार प्रकट करना चाहता हूं कि आपने इस अवसर पर बोलने के लिये मुझे थोड़ा सा समय दिया। आप जानते हैं कि इस पब्लिक अण्डरटेकिंग में नीचे से लेकर ऊपर तक लाखों आदमी काम कर रहे हैं। हमारे विधान में यह दिया हुआ है कि जो डाऊन-ट्रोडन हैं, जो सोशली, इकानोमिकली और पोलिटिक्ली बैकवर्ड हैं, उन के हकों की रक्षा की जायगी—रेलवे बोर्ड ने जो पुस्तिका रेलवे के कार्यकलापों के बारे में निकाली है और जो सभी सदस्यों को दी गई है, मैं ने उसको पढ़ा है—उस के पृष्ठ 72 पर जो तालिका दी गई है, उस में मैंने देखा है कि फोर्थ क्लास सर्विस से लेकर फर्स्ट ग्रेड सर्विस तक कहीं भी ऐसा नहीं है जहां शैडयूल्ड कास्ट्स और शैडयूल्ड ट्राइब्स के जो हक हैं, जो रिजर्वेशन्ज उन को मिली हुई हैं, उस के अनुसार नौकरियां दी गई हों तथा उस में यह बात साफ साफ एडमिट की गई है, माना गया है कि हम इन को नौकरियां नहीं दे सके हैं। मैं मन्त्री महोदय से यह जानना चाहता हूं कि यह लिख देना तो आसान है कि हम नौकरी नहीं दे सके, लेकिन रेलवे बोर्ड वालों ने यह रिपोर्ट देते समय यह नहीं सोचा कि इस की वजूहात क्या हैं? मैं आपको बताना चाहता हूं कि 20 वर्षों की आजादी के बाद भी हरिजनों को, शडयूल्ड कास्ट्स और शैड्यूल्ड ट्राइब्स के लोगों को—चाहे टैकनीकल एजुकेशन हो या नीचे की सर्विसिज़ हों—उन की रिज़र्वेशन्ज़ के अनुसार नौकरियां नहीं दी गई हैं, आप वहां कहीं भी खोजें, अनएम्पलाएमेन्ट बढ़ती जा रही है। मुझे कोई ऐसी बात सामने दिखाई नहीं पढ़ती, जिसकी वजह से यह कोटा न दिया जा सके। इस लिये मैं मंत्री महोदय से कहना चाहता हूं कि आप इस पर ज़रूर ध्यान दें और उन को जो यह हक़ मिला है, उस को ज़रूर पूरा करने की कोशिश करें।

अब, उपाध्यक्ष महोदय, मैं अपनी कांस्टीचूएन्सी की एक बात कहना चाहता हूं। मेरी सारी कांस्टीचूएन्सी में छोटी लाइन है, जब मैं कभी कभी वहां जाता हूं और देखता हूं—जितने गद्दे हैं जो आज लगे हैं, तो कल निकाल लिये जाते हैं। स्टेशन के पास तक बिजली आई हुई है, बिजली के लगाने के लिये रिपोर्ट भी दी गई है, लेकिन दो-दो साल हो गये अभी तक बिजली नहीं लगी है। सादात, माहपुर, जखनियां ऐसे स्टेशन हैं जो छोटे छोटे हैं, वहां रात को ट्रेन्ज़ आती हैं, लेकिन अन्धेरा रहता है। मैं मंत्री महोदय से अपील करना चाहता हूं कि इस तरफ ज्यादा तवज्जह दें।

एक बात मुझे यह कहनी है कि छोटी लाइन पर जो ट्रेन पहले जौनपुर से सीधे गोरखपुर तक जाती थी, अब उस की बीच में जौनपुर से औड़िहार तक कर दिया गया है, जिसके कारण अब पैसेन्जर्स को औड़िहार में बदल कर गोरखपुर जाना पड़ता है। मैं

[श्री शम्भू नाथ]

आपसे अपील करना चाहता हूं कि डाइरैक्ट जौनपुर से गोरखपुर तक ट्रेन कर दी जाय, क्योंकि जौनपुर से काफ़ी लोग गोरखपुर जाते हैं।

मैं पुनः आपको आभार प्रकट करते हुए धन्यवाद देता हूं।

श्री न० ता० दास (जमुई) : उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे जो समय दिया है, उस के लिये बहुत बहुत धन्यवाद। मैं रेलवे की डिमाण्ड का समर्थन करते हुए अपनी कांस्टीचुएन्सी की कुछ मांगे आपके सामने रखना चाहता हूं। ये मांगें नाजायज़ नहीं है, जायज़ मागें हैं। मैं साहिबगंज लूप-सैक्शन से आता हूं जो कि सदा उपेक्षित है—हमारे यहां जो 1 के० जी० और 2 के० जी० ट्रेन जो कियूल से चलती है, उन को 1 एम० जी० (मुंगेर-गया) और 2 एम० जी० कर दिया जाय, मुंघेर से गया तक चलाया जाय और गया से मुंघेर तक चलाया जाय। 329 अप और 330 डाउन ट्रेन्ज़ जो बरौनी तक जाती हैं, इन को समस्तीपुर तक एक्सटेण्ड किया जाय और समस्तीपुर से हावड़ा ले जाया जाय। 327 अप तथा 328 डाउन ट्रेन्ज़—जिनको दानापुर फास्ट पैसेन्जर कहते हैं, इन को दानापुर तक न रख कर मुगलसराय तक एक्सटेण्ड किया जाय।

15.29 HRS.

[MR. SPEAKER *in the Chair*]

13 अप और 14 डाउन ट्रेन्ज़ को अपर इण्डिया एक्सप्रेस कहते हैं, लेकिन इनको एक्सप्रेस नाम देना कहां तक सार्थक है, यह आपके सोचने की बात है, क्योंकि इस ट्रेन को जो टाइम दिया गया है—सियालदह से दिल्ली तक लगभग 38 घंटे में पहुंचनी चाहिए, लेकिन आज तक कभी भी 38 घंटे में नहीं पहुंची, आप जब भी देखेंगे—40 घंटे से पहले कभी नहीं पहुंची। इस का जो एक्सप्रेस का किराया ले रहे हैं—यह फ्रौड है, पैसेन्जर्स के साथ सरासर फ्रौड कर रहे हैं। कम से कम जितने समय में तूफान पहुंचती है, उतने समय के अन्दर इसको सियालदह से दिल्ली तक पहुंचा दिया जाय।

साहबगंज लोकल जो साहबगंज से चलती है और वहां आकर क्यूल में रुक जाती है उसको बरौनी तक बढ़ाया जाए और बरौनी से फिर वापस साहिबगंज लाया जाए।

बढ़हैया में तूफान को रोकने के लिए 9 नौजवान शहीद हो चुके हैं, फिर भी तूफान एक्सप्रेस को नहीं रोका गया है। बढ़हैया के लोगों की मांग है कि अब तो तूफान एक्सप्रेस और जनता एक्सप्रेस को रोक दिया जाए। मैं आशा करता हूं कि मंत्री जी इन पर सहृदयतापूर्वक विचार करेंगे।

जमालपुर में एक रेलवे वर्कशाप है। रोज फर्स्ट क्लास पसेन्जर्स वहां से चलते हैं लेकिन फर्स्ट क्लास का कोई कोटा जमालपुर को नहीं दिया गया है। इसलिए मेरा निवेदन है जमालपुर को और क्यूल को फर्स्ट क्लास का कोटा दिया जाय।

इन सुझावों के साथ मैं समाप्त करता हूं।

15.31 HRS.

STATEMENT *RE*: SITUATION IN PUNJAB

THE MINISTER OF HOME AFFAIRS (SHRI Y. B. CHAVAN) : Mr. Speaker, Sir, according to information received from the State Government of Punjab, the Governor of Punjab had prorogued the Punjab Legislative Assembly on the 11th March, 1968. The order, duly authenticated by the Chief Secretary to the Government of Punjab, was notified in the Official Gazette on 13th March, 1968, and copies thereof were circulated to all concerned. The order of prorogation was also notified by the Secretary, Punjab Vidhan Sabha,