

**Mr. Deputy-Speaker:** Order, order.  
Now, Shri K. P. Singh Deo;

14.37 hrs.

**DEMANDS FOR GRANTS (RAILWAYS), 1967-68—contd.**

**Shri K. P. Singh Deo (Dhenkanal):**  
I have moved several cut motions to these Demands.

Cut Motion No. 220 relates to the urgency of the construction of a new railway link from Talcher to Bimlagarh in Orissa, which would connect Rourkela to Cuttack, since Rourkela is connected to Bimlagarh and Talcher is connected to Cuttack by metre gauge.

Cut Motion No. 221 refers to the urgency of construction of a new railway line connecting Ambaguda to Lanjigarh Road (DBK Railway). Cut Motion No. 222 refers to the urgency of the construction of a new railway line from Cuttack to Paradip Port in Orissa.

I have also moved cut motions Nos. 273, 543, 544, 536 and 537. All these are connected with each other. If these are implemented, it will have a profound effect upon the economy, industrial as well as agricultural, of Orissa at large as well as of the Union of India generally.

As you know, Orissa which has an area of more than 60,000 sq. miles and a population of more than 17½ million has hardly 908 miles of railway line, which works out to about 14 miles per every 1000 sq. miles, and 5.2 miles per every lakh of population, as compared to 31 miles per every 1000 sq. miles and 9.7 miles per lakh of population for the Union as a whole, which indicates that Orissa fares unfavourably in Railway communication as compared with the other States of the Indian Union.

Moreover, there is no interconnection between the railways existing in the western part of Orissa which is a

predominantly Adibasi area having vast forest resources but which is minerally rich and agriculturally a surplus area, and the coastal railways. During the last three years when Orissa was subjected to drought, it exposed the fact of the inadequacy of transport facilities when foodgrains had to be moved from one district to another and from one State to another. The inadequacy of the railway facilities affected the movement of food. The inadequate railway mileage in the State will also adversely affect the exploitation of known deposits of mineral resources as well as forest products which the present Government is trying to attempt and has already taken various measures to increase both the industrial and agricultural output. For this purpose, augmentation of railway communications in the State is absolutely essential.

Orissa's march forward in development to reach the standards of the more advanced States of the Union is to be expected. It is obvious that rapid industrial and agricultural expansion and the exploitation of the mineral wealth will depend mainly on the adequacy of the railway mileage represented by a network of railway linking the appropriate regions. During the Fourth Plan period, the Orissa Government have declared their intention to implement the Talcher industrial complex which, if implemented, will have immense possibilities for the future.

Also during the Fourth Plan period on wards, the entire area from Paradip port on the east coast upto Birmitrapur in the N.W. will be humming with activities and the operation of the various projects for the exploitation of the mineral wealth through the richest mineral belt from Keonjhar to Birmitrapur. All these areas which form the hinterland should be appropriately connected with the port by a direct railway link to facilitate large-scale movement for exports and imports through the port

so vital to the economy. In view of the programmes of the State Government in the Fourth Five Year Plan and also in view of the long-term plan for the development of Orissa, I would like to bring to the notice of the Railway Minister some railway lines which have to be laid and which has also been requested by the State Government to the Central Government.

One is the Talcher-Bimlagarh railway. As you know, in Talcher there is an extensive coal reserve of about 500 million tonnes with an ash content of between 11 and 15 per cent. Also there is a thermal power station which the Minister of Irrigation and Power recently visited, which would generate 250 MW of power in the first phase and this will be linked up with the Hirakud and Balimela power grids. In view of this, the Talcher industrial complex has been designed and planned for an annual production of 168,300 tonnes of pig iron and 138,600 tonnes of urea during the Fourth Plan period. For the required iron ore, the complex will depend on the Daitari mines and for limestone, 105,000 tonnes from Birmitrapur and Purunapuri in Sundergarh district and for manganese ore, 9,000 tonnes from Bonai and Sundergarh areas. If direct facilities are provided, then only it will be economical to undertake these operations. By the Fifth Plan period, the capacity of the complex would be doubled, which would require doubling the raw materials intake. This emphasises the urgency for the construction of this line from Bimlagarh to Talcher.

Moreover, the Industrial Development Corporation of Orissa have given a licence to set up (a) a ferrochrome plant at Jajpur, Keonjhar Road, which will need annually 46,000 tonnes of limestone; (b) a pelletisation plant at Daitari and pig iron plant at Paradeep needing 60,000 tonnes of limestone annually to be supplied from deposits from Birmitrapur, Purunapani in Sundergarh District. In addition, the Paradeep pig iron plant

will consume 8,000 tonnes manganese to be transported from Bonai and Sundergarh areas. The National Council of Applied Economic Research has suggested the exploitation of these deposits for the purpose of export through Paradeep.

For the purposes of the Rourkela steel plant, there is already a rail link laid till Bimlagarh laid to Dumaro. If this is linked with Talcher, it will facilitate the transport of raw materials like lime stone and manganese ore required for the Talcher complex, the ferrochrome plant at Jajpur Road and the pig iron plant at Paradeep. This link will facilitate export of iron ore from the Sarkhunda project through Paradeep via Talcher. The rail link from Talcher to Bimlagarh will obviously provide a nearer port to the Rourkela steel plant. It will also enable the fostering and growth of traffic in iron ore at Paradeep port, a major deep sea port capable of taking 60,000 ton iron ore carriers and 128,000-ton oil tankers, and it will be capable of exporting ten million tons of iron ore a year. This will also link up with the rich industrial areas of Sambalpur District, Sundergarh District and the coal belt of Talcher in Dhenkanal District. This will also help in extending the hinterland of the Paradeep port even to portions of Bihar and Madhya Pradesh.

Apart from the advantages of linking Talcher with Rourkela, it will very much shorten the distance for export of iron ore from Kiriburu, from 491 miles to 250 miles.

Moreover, there is no direct rail link from Rourkela to the Capital of Bhubhaneswar. Hundreds of passengers travel daily from Rourkela to Bhubhaneswar, but they have to take a circuitous route of 650 km. They have to change at Kharagpur, passing through three States of Bihar, Bengal & Orissa and from Kharagpur they have to go to Bhubhaneswar or Puri, whatever it is. For the time being, if an express train could be provided or a through carriage, it

[Shri K. P. Singh Deo]

would redress a lot of the hardship that the people are undergoing now. More than 300 passengers daily travel from Rourkela to the eastern coast, and they are being subjected to all this inconvenience.

Since, from the economic, industrial and administrative points of view, this rail link from Bimlagarh to Talcher should be taken up, amenities should be provided to railway passengers. There are no ladies waiting rooms, or drinking water facilities in Dhenkanal Station the district headquarter and Nirgundi Station leave alone retiring rooms. If this line from Rourkela to Bimlagarh to Talcher is connected, and as Talcher which is a fast growing industrial area, will have to have more facilities in the station like retiring rooms and so on, because there is a proposal, which depends on the Government of India, to connect Sambalpur with Talcher, which the State Government has recommended. It may not come this year, but may come in the fifth or the sixth plan.

Moreover, if this link between Cuttack and Paradeep, a distance of around 100 km. could be completed, then the steel city of Rourkela would be connected to the deep sea port of Paradeep, which at present is not connected at all with Rourkela. Also, it will facilitate the movement of passengers as well as freight, because the people of Rourkela then can link up with the State Capital of Bhubaneswar.

Coming to the western part of Orissa, I come to the Lanjigarh-Ambaguda railway link which benefits three states, Andhra, Madhya Pradesh and Orissa, which was constructed at a cost of Rs. 53 crores. Because of the gradient and other hard terrain, some 47 tunnels were bored within a stretch of 66 k.m. and it has reached the record altitude of 3250 ft. This was primarily to move iron ore from the Bailadila mines to be exported to Japan via Vizag. But

this is a blind line. The intention of the Government should be to open up this area for industrial development. The more backward areas of Dandakaranya and the Kalahandi district and Koraput districts should be connected with this by implementing the Ambaguda-Lanjigarh road which would connect Ambaguda, in the Kotavalasa, Kimande section and Lanjigarh road in the Raipur-Vizianagaram section. If this line is completed it will not only pass through the backward country but it will pass through an area helping in opening up the untapped resources of minerally rich and agriculturally surplus area and the vast forest wealth of the Dandakaranya area. It will connect Bhawanipatha, district headquarters of Kalahandi with Janagarh and Nowrangpur, two important commercial centres in West Orissa. Moreover, the Indrawati hydro-electric project is coming up. The Orissa Government is taking it up in the Fourth Plan along with Machkund and Sileru projects which will provide power. The possibility of availability of steel at railhead prices is bound to give impetus to industrial development and also export promotion which will earn us vital foreign exchange. While on foreign exchange and export promotion, I would like to say that iron ore and manganese ore are two of our main export commodities and the rise in the rate of freight by Rs. 5 per ton on iron ore and Rs. 13 per ton on manganese ore will not certainly boost our export. The Railway Minister should try to find some additional funds from export promotion scheme and fulfil the long-felt requirement of the people of Orissa. You would have been that my friends from Orissa in the Opposition and in the Treasury Benches have given various proposals for new railway lines but nearly every one is unanimous of the link from Cuttack to Paradeep and Talcher to Bimlagarh. I hope the Railway Ministry will share in the building and development of Orissa and would not

take into consideration the political colour of the State ministry.

**Shri J. Ahmed (Dhubri):** Mr. Deputy-Speaker, I thank you for giving me a chance to speak on the railway budget and on my cut motions Nos. 254 and 255. I come from a State which is backward and from a constituency which is the most backward in that state. My constituency is whole of the Garo Hills district and also the lower part of the Goalpara District in Dhubri sub division. The Dhubri sub division has some railway line, about 30—40s miles and it is a metre gauge line. Regarding Garo Hills, the hon. Minister knows very well that there is not even a yard of railway line in my constituency. You know the bottleneck of Assam. The whole of the southern part of Garo Hills district and Goalpara district are on Pakistan border which will be more than 200 miles in length. Dhubri was the biggest centre in India for producing and exporting jute which is a foreign exchange earner. Up till 1963-64, and 1964-65 it was the biggest jute centre of India. The jute export through the Dhubri town, in 1963-64, was more than 30 lakh maunds. So also, in 1964-65 more than 30 lakh maunds of jute used to be exported or dealt with from Dhubri town. The cheapest communication that we had with the outside world was the river communication which has been totally blocked by the last 1965 Indo-Pakistan war, and it has not yet been possible for us to have some talk with Pakistan regarding our river communication. As I understand, our businessmen in our country do not also favour the communication through Pakistan because of the loss that they had to sustain their goods worth crores of rupees having been detained by Pakistan on the last occasion, in 1965 September Indo-Pakistan war.

Anyway, the cheapest communication that is available to us at present from Assam to other parts of

India is the railway. If the Government of India wants that Assam should be linked with the cheapest communication that is possible now, the railway is the only link, and the Government should start in right earnest to establish immediately a through railway communication for Assam with the rest of India.

During the 1962 Chinese war, our late Prime Minister Jawaharlal Nehru gave up Assam and said that this time we cannot probably protect Assam because of the very bad communication; and you know the bottleneck of Assam with the East Pakistan which is just about 25 miles in width, and it is through this narrow portion that all the goods from Assam are to be exported and all the communications have to pass through it. From the defence point of view, if you want to keep Assam with the rest of India, you must have the communication of Assam improved without further delay, and at least you must extend the broad gauge line to Dhubri which was the biggest centre for jute export and which has now lost its jute business. As I said, the export of jute from this town which was 30 lakh maunds in 1963-64 and 1964-65 has now reduced to 15 lakh maunds in 1965-66.

15 hrs.

Now in 1966-67 it is only 9 lakh maunds. The quality of jute produced in Goalpara district is probably the best. It may be compared with jute produced in Narainganj in East Pakistan, which is the best quality of jute. Before partition, jute produced in Goalpara District used to be taken to Narayanganj and sealed as Narayanganj jute and sold as best quality jute which used to move. Now due to lack of cheap communication and our long border of more than 200 miles with East Pakistan, it has come down from 30 lakh maunds to 9 lakh maunds only. Probably the greater portion of our jute is being smuggled into East Pakistan and exported from there. This long border of more than 200 miles is not properly

[Shri J. Ahmed]

guarded. During the last election, I travelled in that area and my personal experience was that smuggling is very easy. I find people smuggling things easily even during day time. Probably the cultivators are getting a better price for their jute from East Pakistan and smuggling is going on. Due to lack of communication, the transport cost is very high on this side of our and therefore more or less 20 lakh maunds of jute are being smuggled into East Pakistan. There are no communication facilities in the whole of Garo Hills District and in Mahendraganj which part of it. It is a plain portion of Garo Hills where fine quality jute grows profusely. There is practically no communication except one road which has been newly constructed. It is not even a pitched road. It is only a gravelled road. The bridges on this road are not very strong enough to carry big trucks. So, jute is carried only in small trucks. Because of lack of communication, the whole of Garo Hills District is not getting or having any facilities for the improvement of trade. There is very meagre improvement. In the circumstances, I would like the Railway Minister to take a special note of this area and try to improve the communication on this part of the country.

I would request the hon. Minister to have a broad gauge connection from Fakiragram to Dhubri which was once the biggest jute exporting centre. If it is done it will surely revive its position. From Jogighopa, up to which the broad gauge line has been extended, the line may be extended to the south bank of the river—Jogighopa is on the north bank. There is a proposal also of constructing a bridge over the Bramhaputra river. Even if a bridge is not possible at the present moment, I would request the hon. Minister to have arrangements made for ferry crossing—previously it used to be at Pandu—and this railway line, i.e. broad gauge line, may be extended up

to Gauhati and also to Garo Hills where there are enough potential for export of coal, limestones, timber and other important minerals and also other things. A paper mill, cement factory can also be started in Garo Hills if facilities are given. For defence purposes also this will be an essential line, a life-line for us. I would, therefore request the hon. Minister to do something as early as possible so that our people may not be frustrated and they may not go astray.

Assam has all along been neglected by the Government of India. That is why Assam is now a State of so many problems. Because you have neglected it from the beginning there is the question of Nagas, there is the Mizo problem and the Hill state problem. Our friends from Tripura have been in a very bad state in our territory. If something is not done very early I do not know what will be the position. The Mizos are saying that they have been neglected. The people of Tripura are saying that they have been neglected. Hill people are saying that they are neglected. The people of Assam as a whole are saying that they have been neglected in the matter of communication and thereby all round improvement of it. Unless communication improves no place, no country can develop with all its resources. Therefore, from the point of view of communication and development and also from the point of view of defence, it is most essential and urgently necessary that the Government of India should do something immediately to mitigate the grievances of the people of Assam, especially the whole of Garo Hills and Goalpara District.

**Mr. Deputy-Speaker:** I would like to say one thing. I will not give even one second more than ten minutes to any hon Member from this side.

श्री क० ना० तिवारी (बेतिया) : मैं मंत्री महोदय को धन्यवाद देना चाहता हूँ

कि उन्होंने खर्च में कटौती की है। इस के साथ साथ मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि जो भाड़ा वगैरह उन्होंने ने बढ़ाया है वह बहुत ही कम बढ़ाया है। यह बात कही जाती है कि रेलवे के खर्च में कमी की जाय लेकिन इस के साथ साथ दूसरी तरफ खर्चा बढ़ाने की बात भी कही जाती है। जैसे हमारे जो लेबर लीडर्स हैं वे लेबर को और अधिक सुविधायें देने की मांग करते हैं और दूसरे जो लोग हैं वे भी इस तरह की मांगें करते हैं कि रेलवे लाइन का डिवेलेपमेंट हो, रेलवे लाइन को बढ़ाया जाए। इस के साथ साथ यात्रियों को सुविधायें प्रदान करने के लिए अधिक खर्च किये जाने की मांग भी की जाती है। इन सब को अगर माना जाए तो खर्चा तो बढ़ेगा ही, कम कैसे हो सकता है लेकिन जब यह कहा जाता है कि सब खर्च किये जायें और साथ साथ कहा जाता है कि भाड़ा आदि न बढ़ाया जाए, भाड़ों आदि से जो आमदनी होती है उस को न बढ़ाया जाए तो ये दोनों बातें कैसे साथ साथ चल सकती हैं यह मेरी समझ में नहीं आता है।

सब से पहले मैं रेल मंत्री का ध्यान रेल से सम्बन्धित जो डाक्टर हैं उन की तरफ दिलाना चाहता हूँ। रेलवे में काफी तादाद में डाक्टर हैं। उन का जो स्टेटस है वह और डाक्टरों जैसा नहीं है। डी० एम० ओज० का जो प्रमोशन होता है उस में एक तिहाई रेलवे के डाक्टरों में से लिये जाते हैं और दो तिहाई बाहर से रिक्त किये जाते हैं। उन को प्राइवेट प्रैक्टिस एलाउड नहीं है। फोर्थ ग्रेड के जो एम्पलाईज हैं उन में तो वे (डाक्टर्स) प्राइवेट प्रैक्टिस नहीं कर सकते हैं लेकिन ऊपर की क्लासिज के जो एम्पलाईज हैं उन में वे कर सकते हैं। उन को ढाई रुपया या तीन रुपया एक बार की फीस मिलती है। इस कारण से रेलवे में डाक्टरों की जो हालत है वह बहुत ही दर्दनाक है। यह सवाल काफी दिनों से मंत्री महोदय और रेलवे बोर्ड के सामने है। मैं कहना चाहता हूँ कि रेलवे में जो

डाक्टर हैं उन का स्टेटस कम से कम सी० एच० एस० में जो डाक्टर काम करते हैं, उस के बराबर कर दिया जाए। उन को भी यही सुविधायें और वही पे स्केल मिलें जो कि सी० एच० एस० के डाक्टरों को मिलते हैं। रेलवे के डाक्टरों की सर्विस थ्राल इंडिया सर्विस है। लेकिन मैं कहांगा कि जनरल पूल में भी उन को जाने दिया जाए और जनरल पूल में से भी उन को लिया जाए। अगर उन को उसी पूल में रखना है तो दो तिहाई जो आप बाहर से लेते हैं उन को बाहर से न ले कर, उन्हीं में से लिया करें, उन को ही इस तरह से प्रमोशन दिया करें।

रेलवे में आर० पी० एफ० और जी० आर० पी० ये दो तरह की आर्गेनाइजेशन काम कर रही हैं। हमारा तजुर्बा यह है कि इन दोनों आर्गेनाइजेशन में से आर० पी० एफ० जहां तक रेलवे की प्रापर्टी आदि का सम्बन्ध है, उस की सुरक्षा आदि का सम्बन्ध है, रेलवे की ज्यादा मदद करती है और जी० आर० पी० उतनी मदद नहीं करती है। जहां तक पैसंजर्स की सम्पत्ति का सवाल है उस की सुरक्षा का सवाल है उस में बड़ी कमी है। जी० आर० पी० उस में बहुत मददगार साबित नहीं होती है। आर० पी० एफ० जिस के खर्च में कटौती की गई है, में चाहता हूँ कि ज्यादा स्ट्रगथन होनी चाहिये। जो बाहर से लोग लिये जाते हैं इस सर्विस में मैं चाहता हूँ कि बाहर से ले न ले कर इन को ही प्रमोशन दिये जायें। हमारा तजुर्बा जी० आर० पी० के बारे में यह है कि इस में जो फोर्स है वह प्राविसिस से आती है। प्राविसिस में छंटिनी जिन लोगों को बरना होता है या जिन को सजा देनी होती है जिन की प्राविसिस में जस्ट नहीं होतीर इस तरह के आफिसर्स को जी० आर० पी० में भेज दिया जाता है। थोड़े दिन यहां रह कर फिर वे वापिस चले जाते हैं। इस तरह से जो काम होता है वह ठीक नहीं होती है।

[श्री क० न० तिवारी]

मैं चाहता हूँ कि रेलवे की जो आर्गनाइजेशन है इसी में से इस आर्गनाइजेशन में काम करने वाले लोगों को प्रमोशन दिया जाए और उन की यह जो आर्गनाइजेशन है इस को पक्का किया जाए इस का विस्तार किया जाए ।

देखने में आया है कि जब कहीं पर कोई गड़बड़ी होती है जैसे बिहार में हुई थी या बंगाल में हुई या दूसरी जगहों में हुई थी उस के कारण से रेलवे को काफी क्षति उठानी पड़ती है उस वक्त प्राविशल गवर्नमेंट की जो जी० आर० पी० है वह मददगार साबित नहीं होती है । इस का एक कारण यह भी है कि डयूल कंट्रोल होता है जी० आर० पी० पर भी काफी रूपया खर्च होता है । मुझे याद तो नहीं है लेकिन मेरा खयाल यह है कि तीन चार करोड़ रुपये की क्षति रेलवे को उठानी पड़ी थी जो गड़बड़ बंगाल में हुई थी । और बिहार में हुई थी । इस तरह से जो क्षति उठानी पड़ती है उस के फलस्वरूप आप को करों में भी बढ़ोतरी करनी पड़ती है । अखबारों में जो बातें आ रही हैं उन को आप जानते ही हैं । रेलों को रोका जाता है उन को समय पर रन करने नहीं दिया जाता है गड़बड़ियां की जाती हैं और इस काम में जो जी० आर० पी० है वह आप की मदद को नहीं आती है और इस कारण से ये सारी गड़बड़ियां होती हैं । रेलवे की जो अपनी प्रोटेक्शन फोर्स है वह अगर आप की मदद को आए तो ये गड़बड़ियां रुक सकती हैं इस काम के लिये अगर आप की अपनी प्रोटेक्शन फोर्स हो तो ये जो गड़बड़ियां ये हैं उस की मदद से आप इन को रोक सकते हैं ।

डीजल और कोयले से जो इंजन चलते हैं उन दोनों को ले कर काफी लोगों के मनों में भ्रम पाया जाता है । तरह तरह की भावनायें व्यक्त की जाती हैं । मैं चाहता हूँ कि कोई एक्सपर्ट लोगों की छोटी सी कमेटी बना कर

इस बात को तय करवा लिया जाए और पालिया-मेंट को बता दिया जाए कि डीजल क्यों जल्दरी है और कोयले से चलाने में जितनी लेबर लगती है वह इकोनोमिकल है या डीजल से इंजनों को चलाना इकोनोमिकल है । इस में लेबर कम लगती है या उस में कम लगती है, रेलों को इस में फायदा है या उस में फायदा है । मैं चाहता हूँ कि जो सारी स्थिति है उस को हाउस के सामने रखा जाए ।

मैं ने आमदनी बढ़ाने के लिए कई बार सुझाव दिया है कि रेलवे के कम्पार्टमेंट्स के अन्दर और बाहर तथा दूसरी जगहों पर एडवर्टिजमेंट्स किये जायें, एडवर्टिजमेंट्स लिये जायें । लेकिन इस की तरफ अभी तक ध्यान नहीं दिया गया है । इस को ज्यादा से ज्यादा बढ़ाया जाए ताकि रेलों की आमदनी बढ़े ।

आमदनी बढ़ाने के काम में लेबर का कोआपरेशन भी लिया जाना चाहिए, जो लेबर आर्गनाइजेशन हैं उन का भी सहयोग लिया जाए । जब तक उन का सहयोग नहीं होगा, जब तक उनके जो लीडर्स हैं, पब्लिक लीडर्स जो हैं उन का सहयोग नहीं होगा, तब तक जो क्षति रेलों को हो रही है वह क्षति होती चली जाएगी और आप की आमदनी नहीं बढ़ सकेगी । इस के लिये कोई रास्ता निकाला जाना चाहिये ताकि पूरा कोआपरेशन आप को उन का मिले । उन का अगर आप को सहयोग मिले तो रेलवे ठीक से चल सकती हैं । लेबर लीडर्स से भी मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि वे लेबर के लिए एग्जेनेटीव की बात तो बहुत करते हैं, लेबर के लिए सुविधायें प्रदान किये जाने की बात तो हमेशा करते हैं लेकिन इस पर जोर नहीं देते हैं कि जो कर्मचारी हैं वे यात्रियों की सुख सुविधा का भी ध्यान रखें । जब रेलों पर लोग चलते हैं तो पाते हैं कि कहीं पर लाइट नहीं है, कहीं पर पंखा नहीं है और जब चोरी करनी होती है तो ये सब के

सब शामिल हो जाते हैं। इन चीजों को रोकने के लिये लीडर्ज का यह काम है कि वे पब्लिक ओपिनियन को मोबिलाइज करें और लेबर आर्गेनाइजेशंस से जो सम्बन्धित हैं उन का भी यह काम है कि वे लेबर को इस के बारे में समझाएँ और कोई ऐसा रास्ता निकालें कि काफी इस तरह के कामों में उन का और लेबर का सहयोग प्राप्त हो और रेलों में जो चोरियाँ होती हैं वे बन्द हों इस से करोड़ों रुपये का नुकसान होता है साल में और कई लाख रुपये की चोरी सामान की रोज हो रही है।

अब मैं कुछ शर्तें प्रानो कांस्ट्रिक्शन्स के बारे में कहना चाहता हूँ . . .

**श्री ज्योतिर्मय बसु (डायमंड हार्बर) :** कुछ आमेसन के बारे में भी कहिये।

**श्री क० ना० तिवारी :** उस के बारे में मुझे कुछ पता नहीं है। उस के बारे में आप कहियेगा।

बेतिया में एक रिटायरिंग रूप की जरूरत है। इस की व्यवस्था की जानी चाहिये। आदापुर में प्लेटफार्म के ऊपर शब्द हम चाहते हैं। यह बहुत जरूरी है। मैं चाहता हूँ कि इस की भी व्यवस्था की जाए। टलीफोन तो वहाँ पर है लेकिन रेलवे से उस टलीफोन का सम्बन्ध नहीं है। इस वास्ते लोगों को काफी खर्चा कर के स्टेशन जाना पड़ता है। मैं चाहता हूँ कि इस और भी आप का ध्यान चाहिए।

रक्सौल में बहुत सी रेलवे की जमीन है। वह बहुत कीमती जमीन है। उस पर लोग एन्क्रोचमेंट करते चले जा रहे हैं। इस वास्ते अगर भी आप का ध्यान जाना चाहिये ताकि उस जमीन पर एन्क्रोचमेंट न हो। नीगली अगर उस जमीन को देना हो तो प्रायः दे सकते हैं। सड़क जो खराब है बगहा-रक्मीन प्रादि की इस को भी ठीक करवा दिया जाना चाहिये।

896 (A1) LSD-8.

बगहा से भंसालोटेन एक रेलवे लाइन की हम लोगों ने मांग की है। गंडक प्रांजक जों बन रहा है उस पर पुल बना दिया गया है। उस कारण से रेलवे लाइन को बचाने में बड़ी सुविधा हो गई है। इस को गांगखपुर लाइन में मिला दिया जाए तो यह एक एंडीशनस लाइन आप को मिल जाएगी और अग्रिम के बॉर्डर तक जाने के लिए आप को काफी मदद मिलेगी।

जहाँ पर गांधी जी ने काम किया था, वहाँ के लिए एक हाल्ट की मैं मांग करता था रहा हूँ। यह मांग मैं छः बरस से करता आ रहा हूँ। यह हाल्ट भीदीकरवा के लिए मैं मांगता आ रहा हूँ। लेकिन मेरी इस मांग पर रेलवे अधिकारियों ने अभी तक ध्यान नहीं दिया है। यह कहा जाता रहा है कि इस से नुकसान होगा, पैसे का नुकसान होगा। लेकिन ऐसी और भी बहुत सी जगहें हैं जहाँ आप को नुकसान होता है। वे डिफीसिट में रन करती हैं। गांधी जी ने यहाँ काम किया था और यह एक टूरिस्ट प्लेस हो सकती है। अभी हो सकता है कि यह नुकसान में रन करे लेकिन अगर चल कर यह नुकसान में नहीं रहेगी, यह हमारा खयाल है। इसलिए यहाँ एक हाल्ट देने की बात के लिए मैं आग्रह करना चाहता हूँ।

मैं इन बातों की तरफ मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहता हूँ और आशा करता हूँ कि जहाँ तक सम्भव होगा वह इन के बारे में उपयुक्त कार्यवाई करेंगे।

**Shri S. D. Somasundaram (Thanjavur):** Mr. Deputy-Speaker, Sir, I beg to move some of the cut motions about the working of the Railway Department with specific reference to Tamil Nad. It is a well known fact, and I need not emphasise it, that our railways are always over-crowded. Sometimes, people have to wait for two or three days before getting a railway ticket. There has been a great demand for railway travel from Madras to



[Shri S. D. Somasundaram]

Karaikudi via Thiruvare, Thiru Thirai Pundi Pattukottai and Aranthanki. At present, only one bogie is attached to Remeshwaram Express. That bogie consists of I class and II Class. People going from Madras to Karaikudi find it extremely difficult to get accommodation in that bogie. Therefore, I would like to suggest to the Railway Minister to attach one more bogie for III Class passengers only.

Pattukotai is about 30 miles from Thanjavoor. From 4 O'Clock in the morning to 10 O' Clock in the night, private buses are running between the two places at an interval of 15 minutes. In spite of the frequent bus service, it is extremely difficult to get a bus on that route. Sometimes, one has to wait for 3 or 4 buses to go till one gets a bus. In this connection, I would request you to construct a railway line on that route. This will prove to be a profitable investment.

There is another case too for putting up this line. Before Independence and nationalisation of the railway, i.e in 1938, the private railway company made a survey of the project and acquired land for railway line. Unfortunately, due to the Second World War, the proposal was postponed. Even before 30 years, the proposal was considered to be profitable by the private company. But I am sorry to say, in this connection, that our Indian Railways did not try to implement the proposal. May I bring to the imagination of the hon. Minister for Railways as to how much improvement, both in population and economy would have taken place during the past 30 years and consequently how much necessary the line is?

Viruddhachalam is a big commercial centre. The route between Viruddhachalam and Pattukottai via Manargudi and Kumbakonam passes through agricultural lands. Presently, the commercial transport is done by private lorry service in that area. The

railway line between Pattukottai and Viruddhachalam is an indispensable one for the improvement of the area. This line also will prove to be a profitable one and hence I hope the hon. Railway Minister will take necessary action on this line also.

It is not an exception that the trains are running late between Madras and Tuticorin. This is because the line is congested and I am afraid that it may be impossible to introduce additional trains on this line. I suggest that a double line may be put up between Madras and Tuticorin and the line should be a broad-gauge one.

There is one halt station by name Raja Madam Road in Thanjavoor district. This is remaining as a halt station for the past 30 years. The revenue from this station has increased and has become substantial. I am sure that there is a strong case to make this station permanent.

Before I finish my speech, I would like to say a few words about the grievances of the railway employees.

On the eve of the Chinese aggression, the working hours of government departments were increased to meet the emergency. At present there is no emergency and there is no point in sticking to the increased hours of work. I hope the hon. Minister for Railways will revert to the old timings.

I understand that the retirement age of the railway workers was increased from 55 to 58. In the circumstances of large scale unemployment of youth, raising of the retirement age seems unjustified. I suggest that the age of retirement should be reduced to 55. I wish to add that the proposal of retiring persons who have completed 25 years of service should be withdrawn.

Presently, accidents in railway workshops causing death are classified into avoidable and unavoidable. Full compensation is paid to the unavoidable accidents and only half

compensation is paid to avoidable accidents. The classification of accidents is done according to the whims and fancies of the officials. I wonder how accidents can be classified into avoidable and unavoidable. I feel that all accidents are unavoidable. If it is not unavoidable, it is not an accident, it may be a suicide. Therefore, the system of paying half compensation should be scrapped and full compensation should be paid.

The housing problem for the Golden Rock railway workers is a serious one. The number of houses are inadequate. Workers are coming to the workshop from places more than 30 miles. Of course, workers coming daily to the workshop from within the range of 30 miles are issued free season tickets. A special train is also run to bring such workers. When the train comes late, the workers are not able to report to duty in time. In such cases the late-coming workers are punished with salary cut. This is an injustice because they are punished for a fault not of their own. This practice should be scrapped and accommodation should be provided to all workers.

As it is, only 25 per cent of the vacancies arising in the 3rd grade is filled from the 4th grade employees. But this 25 per cent is too meagre. Only a very few 4th grade workers get promotion. I recommend that about 50 per cent of the vacancies in 3rd grade should be filled by persons from 4th grade employees.

Grade II clerks i.e., Lower Division Clerks in the accounts section of the railway department in Golden Rock, Madras, Tiruchi, etc., retire as grade II clerks, even after putting in 30 years of service. They should have a chance of getting at least one promotion in their life-time. Late Prime Minister, Shri Lal Bahadur Shastri, when he was the Railway Minister, gave an assurance in the Lok Sabha in 1956 that every employee in railway service should be permitted to reach a reasonable high level of at least Rs. 220 on the basis of seniority and suitability alone.

The cost of living is increasing day by day. Prices of essential commodities are soaring like anything. In the circumstances, it will be inhuman to pay the casual workers a wage less than Rs. 3. Rs. 4 and Rs. 4 should be paid to the women and men employees respectively on the Southern Railway. The employees in the railway dining cars and the attenders in the first class compartments should be on a permanent basis and should get regular pay scales.

**Mr. Deputy-Speaker:** Now, Shri Bharat Singh Chauhan.

**Shrimati Lakshmikanthamma (Khammam):** Normally, the practice is to call one Member from that side and then one Member from this side alternately...

**Mr. Deputy-Speaker:** Today it is a question of balancing the time properly. I shall be calling two from the Opposition and one from the Congress. Time is very much rationed for the Congress Members; there can be not more than 10 from the Congress side who can speak. The time is rationed strictly. The Opposition would get whatever time they are entitled to.

श्री भारत सिंह चौहान (धार)  
उपाध्यक्ष महोदय, मैं जो, कटमोशन है मेरा, उस पर बोलना चाहता हूँ और मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहता हूँ, इस मांग के पीछे एक इतनी बड़ी दर्दभरी कहानी है जो आजादी के बाद अभी तक उस क्षेत्र को नेगलेक्ट किया गया। वहाँ के क्षेत्र की आदिवासी जनता मध्य प्रदेश के चार जिलों से संबंधित है, 25 लाख की आबादी है पर शासन ने उस क्षेत्र को बिल्कुल ही नेगलेक्ट किया रेल के आवागमन के बारे में जिस से वह क्षेत्र इतना पिछड़ा हुआ रहा। वहाँ की गरीब जनता, मूक जनता को इस आजादी के बाद इस रेल के आवागमन का लाभ बिल्कुल ही नहीं मिला। वहाँ की गरीबी, वहाँ की निरक्षरता वहाँ की तमाम

[ श्री भारत सिंह चौहान ]

उन की अज्ञानता की वजह से वह आजादी के बाद 20 साल तक वहीं के वहीं रहे। अंग्रेजों के वक्त में भी कुछ लाइनों का जरूर वहां पर सर्वे हुआ था लेकिन आजादी के बाद बिल्कुल ही उस क्षेत्र को नगलेक्ट किया गया। मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं कि उस 25 लाख की आदिवासी क्षेत्र की जनता के साथ अन्याय किया गया वहां कोई भी नवीन रेलवे का निर्माण नहीं किया गया। दामोत-खण्डवा और दामोत से इन्दौर इन दो लाइनों का बड़ा भारी इतिहास 20 साल से बना हुआ है। वहां के प्रतिनिधियों ने वहां की संस्थाओं ने और दूसरे विधायक लोगो ने समय समय पर सरकार का ध्यान आकर्षित किया। लेकिन किन्हीं कारणों से उस इतिहास को मैं यहां दोहराना नहीं चाहता। उस मूक जनता की आवाज यहां पर पूरी तरह से नहीं पहुंच पायी। इस की वजह से उन को इस से वंचित रहना पड़ा। तो मैं मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहता हूं कि दरअसल मैं अगर हमें उस गरीब जनता को, उस मूक जनता को आगे बढ़ाना है जबकि हमारे संविधान में यह पूर्णतया एक विधान बनाया गया है कि इस आदिवासी जनता को शीघ्र ही दस साल के अन्दर अन्दर अन्य जातियों के मुकाबले में ला देंगे और उनको शैक्षणिक और आर्थिक दक्षा को उन के मुकाबले में पहुंचा देंगे, परन्तु मैं मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहता हूं कि ऐसे महत्वपूर्ण स्थान और ऐसी उचित मांग पर ध्यान नहीं दिया गया। मैं आप का ध्यान उस ओर दिलाना चाहता हूं कि जो खण्डवा दामोत का क्षेत्र है वह पूरा वेल्ड आदिवासी क्षेत्र से गुजरता है और उस क्षेत्र में वह 200-250 माइल का जो क्षेत्र है उस में वन-उपज का बड़ा भारी खजाना है। वहां खनिज पदार्थ का बहुत बड़ा खजाना है। लेकिन रेल के न होने की वजह से न तो बड़े कारखाने वहां बनाये जा सकते हैं, सीमेंट के कारखाने के बारे में कई मर्तबा योजना

ऊपर आई लेकिन जनरली यह कहा जाता है कि रेल का आवागमन न होने से बड़े बड़े कारखाने स्थापित नहीं हो सकते हैं और न किए गए। इस से लाखों जनता उस से वंचित रही। इसी तरह वहां वन उपज का इतना बड़ा वेल्ड है 200 माइल का लेकिन वह रा मैटीरियल वन उपज का जो होता है वह बिल्कुल ही बेकार जाता है। आप का ध्यान मैं उस ओर दिलाना चाहता हूं कि जो खासकर आदिवासी जनता वहां की है उन के लिए वन उपज का ही एक साधन है। उन का ठीक उपयोग न होने से, उनका उचित लाभ न मिलने से वहां की जनता आज भी वैसी ही गरीब है जैसी गरीबी हजारों वर्षों से वह भोग रही है। वहां पर वह उसी तरह से शोपडियों में रहते हैं उसी तरह से नगें हैं उसी तरह से भूखे हैं और अक्सर यह देखा गया है इन्हीं आदिवासी क्षेत्रों में ही अकाल का प्रभाव पड़ता है। उस से वहां लाखों करोड़ों रुपया खर्च करने की बात आती है। तों मंत्री महोदय का मैं ध्यान दिलाना चाहता हूं कि दामोत से खण्डवा का जो वेल्ड है बिना रेल के बीस साल से बारबर एक तरह से नगलेक्ट किया गया है इसलिये इस के ऊपर मंत्री महोदय सहानुभूतिपूर्वक ध्यान दें, उस 25 लाख जनता की आवाज पर, उस मूक जनता की आवाज पर ध्यान दें। कई ऐसे भी कारण हैं कि जिन को मैं इस वक्त सामने नहीं लाना चाहता। कुछ झूठी नेतागिरी के कारण भी उस स्थान में रेल की लाइन नहीं बनी। कुछ जगह रेल की लाइन बनी जहां कि नहीं होनी चाहिए और जहां होनी चाहिए वहां नहीं है। इस तरह के अन्याय इस आजादी के बाद बीस साल से बराबर होते रहे हैं और आज भी वही स्थिति है। तो इस चौपी पंच वर्षीय योजना में मैं आप का ध्यान दिलाना चाहता हूं और यह केवल वहां की आर्थिक और औद्योगिक उन्नति का ही सवाल नहीं है बल्कि सुरक्षा की दृष्टि से भी यह दामोत-खण्डवा लाइन होना जरूरी है। इसी तरह

से दामोदर-इन्दौर एक बड़ा औद्योगिक स्थान है। लेकिन उसका लाभ नहीं मिल रहा है। रेल के अभाव में जो उस का लाभ मिलना चाहिए वहां की जनता को वह पूरी तरह से उससे वंचित है। तो इस ओर मैं आपका ध्यान खींच रहा हूँ कि दामोदर और खण्डवा का जो प्रश्न है वह पश्चिम और पूरब का और साथ ही साथ दक्षिण का हिस्सा इस से जुड़ जाता है। जगति आज वह बिल्कुल ही खब से वंचित है। आप रेण का नक्शा देखिए कि सेंट्रल रेलवे और वेस्टर्न रेलवे दोनों पास से निकल जाती हैं और बीच का एरिया 40-50 हजार वर्ग माइल है, जो उस से वंचित है। कोई ऐसी प्रगति या आवागमन का साधन वहां नहीं जुटाया गया जिस से वहां की सम्पत्ति जो छिपी हुई है वो गड़ी हुई है उस वा कोई उपयोग नहीं हो रहा है। इससे करोड़ों रुपये का नुकसान जनता को तो हुआ ही है। लेकिन शासन को भी इस के अभाव में नुकसान हुआ है। एक उदाहरण देता हूँ। श्री नालबहादुर शास्त्री जब थे, जिस वक्त उन का दौरा इन्दौर में हुआ था तो उन्होंने स्पष्ट कहा था कि केन्द्रीय शासन की पहली नीति यह है कि वह ऐसी जगह रेल का काम चालू करेंगे जहां करोड़ों की सम्पत्ति है, उन को हम पहले लिक करेंगे लेकिन साथ साथ उन्होंने यह भी कहा था कि हमारा ध्यान उस तरफ रहेगा जोकि 'बैकवर्ड क्लासेज' हैं। तो मैं मंत्री महोदय का ध्यान दिलाता हूँ कि वहां की 25-30 लाख जनता आदिवासियों से परिपूर्ण है और उन्होंने आज तक रेल तक का नाम तक नहीं सुना है। अगर उन को रेल की बात कही जाय तो उन को पता नहीं कि रेल कैसी होती है। ता क्या यह इस शासन के ऊपर धब्बों की बात नहीं है? वहां की जनता आज भी उसी तरह अज्ञान में है जैसे हजारों वर्षों से रही है यह बहुत बड़ी दुखभरी कहानी है, वहां की कुछ दलबन्धियों के कारण ऐसा हुआ है, वहां से कुछ गलत प्रतिनिधित्व हो कर यहां आया; जिसके कारण कुछ गलत चीजें बनी हैं। मैं उन बातों में नहीं जाना चाहता

हूँ, मैं तो उन 25-30 लाख आदिवासियों की तरफ से ही बोलना चाहता हूँ, रेल का लाभ उन को पूरा तरह से मिलना चाहिये, उन के काम के लिये आपको प्राथमिकता देनी चाहिये तथा चौथी पंच वर्षीय योजना में इस को अवश्य करना चाहिये, ताकि यह जो समय समय पर उन्हीं के एरिये में अकाल पड़ता है, उन्हीं के एरिये में जो गरीबी छाई हुई है, उन की शक्ति का उपयोग नहीं होता है, उस का पूरी तरह से उन को लाभ मिले तथा इस काम को आप प्रायोरिटी दें।

मैं आपका ध्यान अजमेर-खण्डवा लाइन की तरफ भी दिलाना चाहता हूँ। जब से यह लाइन बनी है, इस में न किसी प्रकार की बढ़ि हुई है और न कमी हुई है, उसी तरह से चली आ रही है, जिस तरह से बनी थी। दिल्ली से यदि हम रतलाम जाते हैं तो उस में 12 घण्टें लगते हैं, लेकिन जब रतलाम से इन्दौर जाते हैं जोकि केवल 80 मील की दूरी पर है, उसमें चार-साढ़ें चार घण्टें लग जाते हैं। 500 मील की दूरी तय करने में 12 घण्टें लगते हैं, जब कि 80 मील की दूरी तय करने में 4 घण्टें लगते हैं—इस तरह की इस तरह की बातें जो हैं उनको आप दूर करें वहां पर आप फास्ट ट्रेन्ज चलानी चाहियें, जिन् से कि यात्री दो-ढाई घण्टें में इन्दौर पहुँच सकें। इन्दौर एक बहुत बड़ा शहर है, औद्योगिक शहर है, इस लिये उस को यह सभी सुविधायें प्राप्त होनी चाहियें।

मैं मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहता हूँ कि वे मेरे सुझावों पर सहानुभूति-पूर्वक विचार करें और चौथी पंच वर्षीय योजना में इन को अवश्य लेने की कृपा करें।

श्री नाथू राम अहिरवार (टीकमगढ़): उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपको बहुत धन्यवाद देता हूँ कि इतने दिनों के बाद मुझे यहां पर बोलने का अवसर मिला। मैं रेलवे मंत्री का ध्यान मध्य प्रदेश की ओर दिलाना चाहता हूँ जो कि एक बहुत ही पिछड़ा हुआ

[श्री नाथू राम ग्रहिवार]

प्रान्त है। मैं इस प्रदेश के ऐसे हिस्से से आता हूँ जो कि इस प्रदेश का एक सब से पिछड़ा इलाका है, जिसमें कोई रेलवे लाइन नहीं है। मेरे चुनाव क्षेत्र से मानिकपुर-झांसी लाइन एक किनारे से छूकर निकलती है, इस लाइन का नाम कंगाल लाइन है, वहाँ के सभी लोग इसको कंगाल लाइन के नाम से पुकारते हैं और वास्तव में वह इलाका कंगाल है भी।

उपाध्यक्ष महोदय, वहाँ पर एक गाड़ी सुबह चलती है और एक शाम को चलती है, न उस में रोशनी होती है और न पंखा, थर्ड क्लास पैसेन्जर्स के लिये तो उस में कोई सुविधा नहीं है। दो वर्ष पूर्व वहाँ पर यह बतलाया गया था कि इस लाइन पर एक एक्सप्रेस गाड़ी चलने वाली है, लेकिन बजाय किसी एक्सप्रेस गाड़ी को चलाने के, उसी पैसेन्जर गाड़ी को फास्ट पैसेन्जर बना दिया गया। जिसका नतीजा यह हुआ कि पहले वह गाड़ी आधा घन्टा लेट होती थी, और फास्ट पैसेन्जर बनने के बाद वह तीन-चार घन्टे से कम लेट कभी नहीं होती-यह प्रगति वहाँ पर हुई है।

उपाध्यक्ष महोदय, बुन्देलखण्ड में टीकमगढ़, छतरपुर, पन्ना, सतना—ऐसे जिले हैं, जिसमें व्यापार का बहुत बड़ा साधन है। टीकमगढ़ जिले में अदरख, गन्ना, मछली, तिलहन, आलू घुइयाँ आदि अनेकों सब्जियाँ तथा खाद्यान्न बहुत बड़ी मात्रा में पैदा होती हैं, जो वहाँ से कलकत्ता और दूसरे नगरों तक ट्रकों द्वारा ले जायी जाती हैं। पन्ना और छतरपुर के जंगलों में वन-सम्पदा बहुत बड़ी मात्रा में उपलब्ध है, सतना से सीमेन्ट, कोयला मिट्टी तथा पत्थर का पत्थर छतरपुर के पान आदि ट्रकों द्वारा वहाँ भेजा जाता है, रेलवे के न होने की वजह से वहाँ के उद्योग पनप नहीं पाते हैं। वहाँ से कई बार मांग की गई है कि ललित पुर से टीकमगढ़ होते हुए छतरपुर, खजराहो होते हुए

पन्ना और सतना से मिलाया जाय। खजराहो वहाँ का एक प्रमुख दर्शनीय स्थान है, इस रेलवे लाइन से खजराहो जाने वालों को भी सुविधा हो जायगी।

सतना से रीवा के लिये रेलवे लाइन का प्रथम पंच वर्षीय योजना में प्रावधान रखा गया था, लेकिन चौथी योजना प्रारम्भ हो गई है, अब तक उस लाइन का पता नहीं है—वह चालू होगी या नहीं होगी? माननीय रेलवे मंत्री जी से मेरा यह निवेदन है कि इस चौथी पंच वर्षीय योजना में ललितपुर—टीकमगढ़, छतरपुर, पन्ना और सतना को मिलाने की योजना पर विचार करें, ताकि इस इलाके कि पिछड़ी हुई गरीब जनता को, विन्ध्य प्रदेश में जिनकी संख्या 35 लाख के लगभग है, सुविधा हो सके। उन की बुविधाओं और वहाँ के उद्योग धन्धों को पनपने की दृष्टि से, वहाँ के लोगों की हालत अच्छी हो—इस दृष्टि से रेलवे मंत्री महोदय इस के लिये प्रावधान करने की कृपा करें।

मैं थोड़ा सा मानिक पुर रेलवे लाइन पर जो स्टेशन हैं, उनके बारे में कहना चाहता हूँ। वहाँ पर झांसी से चौथा स्टेशन निवाड़ी है, जो कि टीकमगढ़ जिले का एक मात्र स्टेशन है। इस रेलवे लाइन में कुछ हिस्सा उत्तर प्रदेश का और कुछ मध्य प्रदेश का पड़ता है। टीकमगढ़ निवाड़ी से 50 मील की दूरी पर है। टीकमगढ़ जिले के लिये जितना भी फर्टीलाइजर, चीनी खाद्यान्न या अन्य चीजें जैसे नमक आदि हैं, जो वहाँ के व्यापारी मंगते हैं, इसी स्टेशन पर उतारा जाता है। लेकिन वहाँ पर कोई मालगोदाम नहीं है। बरसात में जितना भी फर्टीलाइजर वहाँ पर आता है, यह स्थान सिंचाई की दृष्टि से अन्य स्थानों की अपेक्षा अच्छा है, इसी वजह से वहाँ के लोग फर्टीलाइजर का इस्तेमाल करते हैं, लेकिन वहाँ मालगोदाम न होने की वजह से प्लेटफार्म पर पड़ा पड़ा अथवा 50 मील दूर टीकमगढ़ जाते जाते

बराब हो जाता है। इस के अतिरिक्त इन स्टेशन का प्लेटफार्म इतना नीचा है कि बुढ़े तथा बच्चे ठीक प्रकार से गाड़ी में चढ़ नहीं पाते हैं, विशेषकर रात के समय हर साल 10-15 एक्सीडेंट्स ऐसे होते हैं, जिसमें आदमी रेल के नीचे आ जाते हैं और उनकी मृत्यु हो जाती है। इस के बारे में भी लिखा-पढ़ी की गई कि इस प्लेटफार्म को ऊंचा कराया जाय, लेकिन कोई सुनवाई नहीं हुई। वहां पर सागर, जबलपुर होते हुए टीकमगढ़ के लिये बसें चलती हैं, लेकिन रात के समय जो ट्रेन झांसी से मानकपुर के लिये चलती है वह 9-911 बजे वहां पहुंचती है, उस समय टीकम गढ़ जाने के लिये कोई बस नहीं मिलती है, जिसके कारण यात्रियों को रातभर वहीं पड़ा रहना पड़ता है। वहां पर मुसाफिर-खाना इतना छोटा है कि जिसमें लोग ठहर नहीं पाते हैं। पानी का प्रबन्ध वहां पर केवल नर्मियों के चार महीनों के लिये होता है, शेष महीनों में वहां पानी का कोई प्रबन्ध नहीं है तथा यात्री प्यासे पड़े रहते हैं। इस लिये मैं रेलवे मंत्री से प्रार्थना करूंगा कि वे इस बात के लिये अपने रेलवे विभाग को लिखें कि इस रेलवे स्टेशन पर स्थायी प्याऊ बनाने की कृपा करें।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूं कि टीकमगढ़ जिले के लिये निवाड़ी एक सब से प्रमुख स्टेशन है, यहां पर जितना भी व्यापार लोग करते हैं, हजारों मन अदरक, खुइयां, गन्ना आता है, सब इसी स्टेशन से लाया जाता है, यदि इस स्टेशन को अधिक सुविधायें उपलब्ध करा दी जायें, तो इस से रेलवे विभाग का भी काफी फायदा हो सकता है। क्योंकि सुविधायें न होने की वजह से सारा माल ट्रकों से जाता है तथा उस से प्राइवेट ट्रक आपरेटर्स को फायदा होता है, रेलवे विभाग को उसका फायदा नहीं पहुंच पाता है।

इन शब्दों के साथ मैं रेलवे मंत्री महोदय के पुनः कहना चाहता हूं कि ललितपुर, टीकम गढ़, उत्तरपुर, पन्ना होते हुए रीवा तथा

सतना रेलवे लाननों के लिये इस चौबीस वर्षीय योजना में अवश्य प्रावधान करेंगे।

**Shrimati Lakshmikanthamma:** Sir, I have a proposal. Either you extend the time or we sit late because this is the one subject which is of direct concern to our constituency as Members of Parliament. It is also a central subject. We have suggestions to make. So, please allow us. If we do not get a chance to speak for five minutes, why are we here?

**Mr. Deputy-Speaker:** Firstly,—

**Shrimati Lakshmikanthamma:** This is the only time, if at all, when you can stress the need for one railway station here or there or something.

**Mr. Deputy-Speaker:** Already Members should remember—

**Shrimati Lakshmikanthamma:** You sit late; or you can't give time to us. not say that you can't give time to us

**Mr. Deputy-Speaker:** You have made a suggestion. It is for me to lay down the procedure. You cannot dictate like this. Remember one thing. you are a member on the Panel of Chairman, I need not remind you. Secondly, —

**Shrimati Lakshmikanthamma:** That does not deprive me, as a Member, of the opportunity to speak on the Demands.

**Mr. Deputy-Speaker:** These who have participated in the general discussion normally are not called because they have had their say.

**Shrimati Lakshmikanthamma:** It is an appeal to you.

**Mr. Deputy-Speaker:** Therefore, I will leave it to the Speaker who would be here in the chair after some time, and then, if he finds it convenient, he may extend the time. But one thing is certain: we have got to finish this business today.

**Shri Vasudevan Nair (Peermade):** Will you request the lady Member not to be so aggressive?

**Shrimati Lakshmikanthamma:** I copied it from the Communists!

**Shri Tenneti Viswanatham** (Visakhapatnam): Sir, I am very happy to hear all that has happened just now. The cut motion which I have moved is for the abolition of the Railway Board. I have nothing personal against the members of the Railway Board. In fact I have not had much dealings with them, but it looks to me as if the Railway Board is a survival of a primitive organisation of Government. At a time when the British Government was ruling here, and when the Executive Council consisted only of five or six members, they required certainly a lot of aid from their departmental heads and in order to make it more comfortable for themselves, they devised this system of the Railway Board. But today, there is nothing on which a question is not put to the Railway Minister and nothing for which he does not take the responsibility. There is practically nothing for which the Railway Board by itself can take the responsibility or be answerable to the people. Everybody in the country, all the 50 crores of people look to the Government and the Railway Minister, and therefore this Railway Board is a very great anachronism.

I have heard from several Members, those who have got experience with the Railway Board, that the members always felt that it is somewhat of an imperialistic body. However, I do not like to pass any remarks, but I say it is out of tune with the present times. The Railway Minister is doing all the work; the Government is doing all the work, and there is not much that the Railway Board is doing by itself. If credence is to be given, as must be given, to all the complaints made by Members both during the general discussion and now, complaints about the railway administration, about its inefficiency or its delays and so many other things about which we have been hearing on the floor of this House, the Railway Board has not justified its existence, nor has it helped the Railway Minister to be absolved from these various criticisms. Therefore, I earnestly appeal to the Government

that this Board should be soon, as soon as possible, what shall I say, done away with. (Interruption)

**An hon. Member:** Abolished.

**Shri Tenneti Viswanatham:** All right; abolished. It has never had perhaps much of utility except when the British were ruling here. But after Independence, in the democratic set-up, it has never had any utility.

Now, maps are published by the Railway Board; I was surprised to see that there is somebody in the railway administration who is friendly with China. The word 'Tibet' itself is wiped out of our map. North of India and Nepal, immediately, only the word 'China' is printed. The word 'Tibet' even in small letters or within brackets is not found. And if I remember aright, I showed one of these maps supplied to us, to the Minister himself, and I think he will set it right and see that this thing should not happen again.

Another cut motion of mine relates to the South Central Zone which was formed last year but with which we are not satisfied. We want Waltair Division and Guntakal Division to be included in it. We want that Gudur which has been unnecessarily removed from Vijayawada Division should also be added to it. If it becomes unmanageable, Hubli and Raichur may be removed from it. Thus, the South Central Zone should be made into a compact one. Officers have got difficulties about their families and children's education. Nowadays the regional language is becoming more and more the medium of instruction. So, when officers are transferred, they find it difficult. For instance, recently Telugu people living in Waltair were transferred to somewhere near Titlagarh where there are no facilities for their children's education. They cannot maintain to establishments. The railways are not giving double pay to them. Therefore, it will be more convenient to have a compact SC zone more or less co-extensive with the linguistic province. The Railway Board often says "linguistic" provinces

should not be the guide for our railway provinces; we have got our own system of administration". Let them have it, but they must look to the convenience of the people. Therefore, a compact South Central Zone may be formed as I have already indicated.

There is the DBK Railway—opening of about 480 KM. Last time I pleaded that it should be handed over to the South Central Zone. I suppose before the session ends, the Railway Minister would be able to say that it has been so done.

There is somebody in the Secretariat here who, I think, is very angry with Visakhapatnam.

15.57 hrs.

#### EXPUNCTION OF REMARKS MADE

BY SHRI S. M. BANERJEE IN  
COURSE PERSONAL EXPLANATION

**Mr. Deputy-Speaker:** I have to attend the meeting of the privileges committee. Before that, I have to say something about Mr. S. M. Banerjee's remarks exceeding the limits I laid down. I have got the text now. Before I leave the Chair, I would like to say. . .

**Shri Tenneti Viswanatham** (Visakhapatnam): Take this matter to the privileges committee and be done with it.

**Shri Vasudevan Nair** (Peerwade): It is only proper that you should do this when he is present in the House.

**Mr. Deputy-Speaker:** I have already ruled that I shall get the original record and if I find that he has exceeded the limits I laid down when I permitted him to make a personal explanation, I shall expunge those portions. I will now read out those sentences.

**Shri Umanath** (Pudukkottai): Already on the question of a previous statement of his, he had a grievance that it was made in his absence. Nothing will be lost if it is postponed

till tomorrow or till he is present here today. Again there should not be a grievance for a member to say that it was taken up today itself in his absence. Do not give any ground for that.

**Mr. Deputy-Speaker:** All sorts of imaginary issues can be made about a point of grievance or point of order. I have already ruled that I will go through the record and if he has gone beyond the permission I have given, those things will stand expunged. I have got the record here. Only two sentences stand expunged according to that ruling. He has no say in that matter.

16 hrs.

श्री जार्ज फरनेन्जीस (बम्बई-दक्षिण) : मेरा एक व्यवस्था का प्रश्न है। रूल 380 की ओर मैं आपका ध्यान खींचना चाहता हूँ। उसमें साफ और स्पष्ट लिखा हुआ है :

"If the Speaker is of opinion that words have been used in debate which are defamatory or indecent or unparliamentary or undignified, he may, in his discretion, order that such words be expunged from the proceedings of the House."

सिर्फ चार कारणों से किसी भी चीज को एक्सपंज करने का अधिकार स्पीकर ने अपने हाथ में रखा है। इन चार के बाहर किसी भी बात को जो इस सदन में कही गई हो, एक्सपंज करने वाला मामला यहां नहीं आता है। आपने अभी कहा है कि जितनी आपने उनको इजाजत दी थी उसके बाहर जा कर उन्होंने कोई बात कही है तो आप उसको एक्सपंज करना चाहते हैं मेरा निवेदन यह है कि इन चार बातों के आधार पर ही आप एक्सपंज करने का आर्डर दे सकते हैं, इनके बाहर जाकर नहीं दे सकते हैं।

**Mr. Deputy-Speaker:** From the words you will realise that they are defamatory *per se*, if you know something about law.