

**Shri C. K. Bhattacharyya (Raiganj):** Sir, the Chair's authority is not a matter of argument. It is not final because it is right, but it is right because it is final. You have given the ruling and that is final. Let not the whole thing be reopened *de novo*.

**Mr. Deputy-Speaker:** These sentences—for the record I am making it clear—

are absolutely defamatory, beyond the permission that I have accorded to him, and these remarks stand expunged.

**Shri Gunanand Thakur (Saharsa):** rose—

**Mr. Deputy-Speaker:** Order, order. If everybody gets up after the Chair has given a ruling, this House has no meaning. Please sit down.

16.03 hrs.

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

**Mr. Deputy-Speaker:** Shri Tenneti Viswanatham may continue his speech. I am sorry I had to interrupt him.

**Shri Tenneti Viswanatham:** That does not matter, Sir, I will take another 15 minutes.

Sir, I had just come to Visakhapatnam when this Privileges matter came in again. I was saying that there is somebody who is very angry with Visakhapatnam here in this Secretariat. I will tell you why. A steel plant was promised in 1963, and it was denied in 1966. A zinc smelter plant was almost about to be included and, then, the Budget Explanatory Memorandum says that somehow or other it could not be included and it was taken away. Then, Rs. 50 lakhs was provided for a dry dock at Visakhapatnam shipyard and Rs. 15 lakhs were spent. Suddenly it was dropped by the time of the elections. Finally,

coming to the Railways, what happens to the railway station at Visakhapatnam? The re-construction of Waltair station was taken half way and then it was stopped. What has Visakhapatnam done to members of the Secretariat here, I really cannot understand. Let the blot be removed by the Railway Minister. Let the reconstruction of the railway station be completed and for the sin of having stopped it in the middle let him make it a much better building and one of the best buildings in India.

16.05 hrs.

[SHRI C. K. BHATTACHARYYA in the Chair]

On the question of employees' machinery, we have got great difficulty with regard to dealing with these employees of the railways. The railway employees are not expected to go to Members of Parliament. There is no good machinery with a judicial frame of mind set up by the Ministry to hear their grievances or complaints. The present methods of hearing their appeals or representations are so involved and so time-consuming that people get frustrated. If they do not work well, we cannot really complain. What I say is that you should have an officer who is unconnected with the regular administration, who has got some judicial training to receive the complaints directly. Whenever somebody has got any grievances, he must receive them, immediately go through the complaints, hear both sides, the employees as well as the officers complained against, and then advise the final authority who has got to pass the order. If the Government pass orders like that, there would not be much scope for complaints and the employees need not hang about the corridors of Members of Parliament. It is not dignified, either to the officers of the railways or the Members of Parliament to hear these complaints and frustrations daily.

So far as travelling facilities are concerned, I think hon. Members of this House are unanimously of the view that the facilities at present provided are next to nothing. Just see the platforms. I do not know what is happening in North India, perhaps the platforms there are much more crowded, but I would invite all Members of Parliament to come and see the platform at Vijayawada, the overcrowding, the dirt, want of facilities and so on; it is absolutely a no-man's land.

**An hon. Member:** The temperature also.

**Shri Tenneti Viswanatham:** Yes, it is hotter than Delhi, about 122° F. We want more facilities to be given to the passengers. We are not asking for facilities as charities from the railways. The way the railways view the matter makes us feel that the railway is a patronising authority and that we are receiving some benefits or favours from the railways. In the olden days the benefits of British rule were being advertised, printed and pasted on walls. The attitude of the railway authorities in the matter of grant of facilities is even now not much different. That approach must go. We are entitled to those facilities as a matter of right. As you know, 89 per cent of the revenues of the railways come from third class passengers. Yet, there are no waiting halls for them. The waiting halls are constructed only for first and second-class passengers, even though 89 per cent of the revenue come from third-class passengers. They are our own brethren. The third-class passengers are sovereign in this country, and their vote we go and beg every five years or everytime there is a by-election. There is no point in treating them as our equal at the time of the election and then, later on, treating them like a piece of soiled cloth. But that is exactly what is happening in this country. So, I would request the Railway Minister who, as I said, is a very good Minister, a very good-looking Minister, to do something in this matter . . .

**Shri D. C. Sharma (Gurdaspur):** I would suggest that the Minister should go to the films.

**Shri Vasudevan Nair:** He is too old for it.

**Shri Tenneti Viswanatham:** I think all the Members are in unanimous agreement with it. Let it be said that after Shri Poonacha became Railway Minister there was a new approach in the railway administration and that the travelling public in India started receiving a much better deal, and that they can now travel wherever they like with comfort as real sovereigns of this country and that they are getting *quid pro quo* for what they are paying.

**Mr. Chairman:** I think the Minister is already taken in by the remarks of the hon. Member. So, he should conclude.

**Shri Vasudevan Nair:** You should say that the Chair is also good-looking.

**Shri Tenneti Viswanatham:** I know that the Chair is very indulgent to me.

I suggest that there should be one children's special in India. Every child of this country, before he leaves the educational institution, must have the opportunity of travelling free to every important place in India in that train. All facilities should be given to them not only to see the places but also feeding and other arrangements during the travel should be made. Details can be worked out. In India it should be that every child, every Indian knows his country. Today I dare say half of us do not know our country. We have not got the facilities to travel. You have recently given some facilities to Members of Parliament to go about, but I believe more than 70 per cent are not using your passes because excepting for the railway fare everything is very costly for Members of Parliament if they travel outside their constituencies. However, with the children's special it should be different. I request you to give these facilities and inaugurate

[Shri Tenneti Viswanatham]

a free children's special running through the country year in and year out.

श्री फ० गो० सेन (पूर्णिमा) : सभारति महोदय, मैं रेलवे मंत्रों और रेलवे बोर्ड को यह बजट पेश करने के लिए बधाई देता हूँ। परन्तु मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि इस बजट में जो भाड़े की बढ़ोतरी की गई है, उससे हमारी गरीब जनता को और ख़ास कर लोअर इनकम ग्रुप के लोगों को तकलीफ़ पड़ुंगी, यद्यपि मन्त्री महोदय कह सकते हैं कि चूँकि रेलवेज का ख़र्चा बढ़ गया है, इसलिए भाड़े में वृद्धि करने की आवश्यकता पड़ी है।

अगर मन्त्री महोदय रेलों में जनजन को रोम्ब कर दें, तो यह बड़ा प्रयत्नोपकार्य होगा। हर गाड़ी में, और ख़ास कर बर्डक्लास में, बहुत भीड़ रहती है। जिस एरिया से हम आते हैं, वह एक सेन्सिटिव एरिया है। दिल्ली से जो आसाम मेल चलती है, उगमें इनने मिलीटरी पर्सनल होते हैं कि बाकी लोगों के लिए स्थान नहीं रहता है। उगमें धनबाद बोगी भी जोड़ी जाती है और भुवनेश्वर बोगी भी जोड़ी जाती है। मैं समझता हूँ कि धनबाद बोगी जोड़ने की कोई आवश्यकता नहीं है, क्योंकि एक तो दोनों बोगीज न ब्यादा पैसेंजर नहीं होते हैं और दूसरे, वह गाड़ी धनबाद होकर जाती है। हालत इतनी ख़राब है कि आसाम मेल का डीज़लाइजेशन किया जाना चाहिए। अगर आसाम को दिल्ली के साथ नहीं जोड़ा जायेगा, तो आसाम हमारे हाथों से निकल जायेगा। पहले मिलीटरी स्पेशल चला करती थीं, लेकिन उनको बन्द कर दिया गया है। अब जितनी गाड़ियाँ चलती हैं, उन में 75 प्रतिशत मिलीटरी पर्सनल भरे रहते हैं।

सभारति महोदय, आप को उत्त क्षेत्र के बारे में तजुर्बा है, क्योंकि आप को रायगंज की तरफ़ जाने का मौका मिलता है। आप की और मेरी कांस्टीट्यूएन्सी का एक ही बार्डर

है। ख़ास तौर पर डिलिमिटेड से दालकोला, बारसोई और ब्राजमनगर सेक्शन हमारी कांस्टीट्यूएन्सी में आ गया है। मैं आप के पड़ोस में हूँ। आप ने भी देखा होगा कि तलता, मुडानी, बारसोई और ब्राजमनगर की लाइन में एक ही पैसेंजर ट्रेन है। इसलिए हम लोग अपनी कांस्टीट्यूएन्सी में नहीं घूम सकते हैं। अगर यहाँ से लखनऊ मेल से जायें, तो बारसोई उतरना पड़ेगा और वहाँ से पैसेंजर ट्रेन से जाना पड़ेगा। एक फ़ारट ट्रेन का स्टापेज दिया गया है, लेकिन चूँकि वह रात के बारह, एक बजे है, इसलिए उसकी यूटिलिटी नहीं है।

ब्राडगेज में कटिहार आने के लिए कुमेतपुर में कोई कनेक्शन नहीं है। कम से कम उस सेक्शन के लिए ब्राडगेज पर एक शटल ट्रेन देनी चाहिए। मीटरगेज पर किशनगंज से पूर्णिमा के लिए भी एक शटल ट्रेन देनी चाहिए।

कटिहार न केवल एक रेलवे डिस्ट्रिक्ट है, बल्कि एक बड़ा बिजनेस सेंटर भी है। लोग अपनी डेली नेसेसिटीज के लिए वहाँ जाते हैं। छोटी-छोटी लाइनों के रेलवे स्टाफ को अपना सारा सामान, खाना, कपड़ा, लत्ता आदि कटिहार से लाना पड़ता है। लेकिन दिन और रात में सिर्फ़ एक ही गाड़ी दी गई है। उससे कैसे काम चल सकता है ?

कटिहार स्टेशन पर ब्राडगेज लाइन और मीटरगेज लाइन में लगभग आधे मील का फ़ासला है और लोगों को एक जगह से दूसरी जगह रिक्शा से जाना पड़ता है। उन दोनों को एक स्थान पर कर दिया जाये।

बारीली से लेकर जोगबनी तक ब्राडगेज कर देना चाहिए, जिस से नेपाल बार्डर पर स्थित यह 110 मील का टुकड़ा भी ब्राडगेज हो जाये।

जहाँ तक केटरिंग का सम्बन्ध है, अलग अलग खोन्ब में अलग अलग भाव हैं। उदाहरण के लिए नार्दरन जोन में बैजिटेरियन

डाइट का दाम 1 रुपया 80 पैसे और नान-वैजिटेरियन डाइट का दाम 2 रुपये 30 पैसे है। इनको तुलना में बरोतो स्टेशन पर वैजिटेरियन डाइट का दाम 1 रुपया 30 पैसे और नान-वैजिटेरियन डाइट का दाम 1 रुपया 80 पैसे है। मैं यह जानना चाहता हूँ कि यह जो पचास पैसे का डिफरेंस है, क्या यह सर्विसिंग के लिए बार्ज किया जाता है या किसी और कारण से। इस तरीके से यह जो भाव बढ़ा दिया गया है, वह उचित नहीं है।

समाप्ति महोदय, मैं आप को धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझ समय दिया।

**Shri Sequeira** (Goa Daman and Diu): Mr. Chairman, Sir, the Railways, at the moment, as I understand, consist of nine operating units, three manufacturing units, one development organisation and, on top of which, there is the Railway Board, and the Railway Ministry. I would like to question the effectiveness of the Railway Board as presently constituted.

I know that most of the Members of the Railway Board are railwaymen with a long experience. But I would like to submit, when they have been from the actual operation of the Railways for several years, since they have been away from the smell of steam and the chug of diesel, they have forgotten what it is like actually to run the railways, they have become good bureaucrats and the papers that rise from the General Managers of the Railways get stuck in the desks of the Railway Board. I would like to suggest to the hon. Minister that he should consider doing away with the Railway Board, as presently constituted, that he should upgrade the General Managers of operating units and, at the same time, see that the functions presently handled by the Railway Board, are handled by one or the other of the upgraded General Managers. For example, the General Manager of the Central Railway, in addition to being responsible for the running of the Central Railway, could

be made responsible also for the mechanical engineering of the whole of the Indian railways. Similarly, the General Manager of the Western Railway, in addition to being responsible for the running of the Western Railway, could be made responsible also for the civil engineering for the whole of the Indian Railways. The advantage that I feel would accrue from such a system would be that once these General Managers realise that they are inter-dependent on each other's permissions to keep their own railway running, they will see that the permissions are given very much faster than at present and, I believe, the efficiency of the Railways will improve considerably. I also feel that if you adopt this system, it may be possible for you to cut down the number of Directorates that you have got, at present, under the Railway Board—I think, there are 21 of them—and also you may be able to prune staff in the other organisations of the Railways.

There is one more thing to which I would like to draw the attention of the hon. Minister and that is that on ordinary working expenses, repairs and maintenance, there is a difference between the estimates presented in March and what are now proposed. A part of this difference is attributed to an increase in the price of steel. I understand from his speech that the traffic expected this year is less than what was originally envisaged. So, as a result of this, the repairs and the maintenance costs would come down. I would like him to examine how this increase of Rs. 70 lakhs has come about over the original figure when the repairs and the maintenance costs would come down as a result of less usage of the equipment.

There are four Railway Service Commissions and in each of these Commissions, there is the Chairman, a Member and a Secretary. I would like him to consider whether it would be possible to have one Commission for the whole of India with others functioning merely as branches. That will probably save quite a bit of money.

[Shri Sequeira]

On the question of material, like, coal, fuel and other things, I believe, you are planning to spend about Rs. 17.5 crores this year. I would like to draw the attention of the Minister to the fact that even one per cent saving with better control, better purchase control, and better recovery of materials, will give him about Rs. 17.5 lakhs.

Then there is the question of goods lost or damaged. I do not know what the system is for the control of this, but may I suggest that the Ministry should consider an incentive scheme? Statistics should be collected for each booking station, each transshipment point—because I believe that the majority of the damages occurs during transshipment—and each end station, and the staff directly concerned with this should be given some sort of an incentive for any improvement in the statistics with regard to breakages or damages.

On staff canteens and departmental catering, I see that a loss of Rs. 3.40 lakhs is estimated for this year. The figures are: turnover Rs. 6 crores and loss Rs. 3.40 lakhs. If the Railways are unable to run this at a profit, I would suggest that it be considered that they be given out to some other people; there are many establishments run by private individuals, small firms and so on. They will be able to help other people and at the same time save the Railway exchequer some money.

Turning to my part of the country, the employees who have been absorbed from the West India Portuguese Railways have a dispute with the Railway Board about their terms of service, etc., and this has been pending for quite some time. May I request the hon. Minister to look into it and see that it is sorted out?

I would like to remind the hon. Minister that Goa produces 7½ million tonnes of iron ore out of which the Railways carry only half a million. We need a new line for this if they

are to carry more. If he cannot consider it this year, I would request him kindly to consider it next year and he would probably end up carrying 3 million tonnes.

There is one request that I would like to make. In fact, I would like to make a plea. I plead with the Minister that for meeting the deficit of this year, he should look for saving within his own organisation and should not overburden the already overburdened people.

श्री यशपाल सिंह (देहरादून) : जिन्होंने कटमोशन दिए हैं क्या उन को भी मौका मिलेगा ?

सभापति महोदय : कटमोशन तो सब कोई का है, वह तो मूड एज्युम कर लिया गया है।

Shri Yashpal Singh: We must discuss that.

Mr. Chairman: Mr. M. S. Muri.

Shri M. S. Murti (Ankapali): During the limited time at my disposal, I would like to say a few words about my constituency.

We have been requesting for a shuttle train from Waltair to Tuni, so that Visakhapatnam, which is a growing industrial city, might be fed with vegetables and other daily necessities, but this has been turned down a number of times on the plea that the line capacity is not there. When there are trains running from Tuni to Tadepaligudam, from Kakinada to Rajahmundry and from Kakinada to Renw Renigunta, I wonder how it is said that line capacity is not available between Tuni and Waltair. This point must be examined.

Another point is this. Trains run from Waltair to Bezwada section. There are seven trains running on either side and of these, one shows its face once a week, on mail and two

express trains run long distance passengers and about the other three passenger trains, nobody knows when they come and when they go; they come at odd times in this area. So, my request for a shuttle train is to cater to the needs of passengers who are in between Waltair and Tuni. I would like that the hon. Minister should examine this case and not reject it on the ground that there is no line capacity or anything of that kind.

Then, there is a feasibility?cum-preliminary survey that is going on to carry the iron ore from Bailadilla for export to Japan to a satellite port, that is, from Sukma to the Varha estuary of Polavaram. That line survey is being carried out now. I would like to request the hon. Minister that this line should be laid at any cost. If you look at the railway map of India you will see that North India has got large facilities; that may be due to historical reasons. But South India has been totally neglected. This kind of regional imbalance cannot be continued for ever. I would, therefore, request the hon. Minister to take this opportunity to see that this line is laid at any cost, at least for the export of iron ore now. Later on, it may cater to the people there. From the Dandakaranya this line comes to the rice-growing bowl of Andhra Pradesh area, and, therefore, this line must be laid.

The former Railway Minister Shri S. K. Patil had promised a line from Ongole to Hyderabad via Nagarjunasagar. The Nagarjunasagar project is going to be completed shortly and the foodgrains grown there have to be carried to North and South India. Unless we prepare for a line survey from now onwards and make room for a line there, it will become very difficult afterwards to carry the foodgrains that are grown there. Even now, if we want to send foodgrains from Andhra Pradesh to the people living in Kerala, we find it very difficult because of scarcity of wagons etc. I do not know what lines are being

planned now for this purpose. Unless there is perspective planning in this regard, it will become very difficult later on to find the necessary finances for this purpose. Why should the people have to suffer for the fault of those people who are now at the helm of affairs? I would, therefore, request that this line should also be taken up.

Under the community project scheme, certain roads were laid to connect the villages. Unfortunately, these village roads have had to pass through railway lines. Unless the railway people agree to have a level crossing there, those roads cannot be laid. When we apply for the level crossings, they say that if it is an unmanned level crossing, then Rs. 8000 should be paid, and if it is manned level crossing, then the whole capital expenditure should be borne by the local people and the recurring expenditure would be borne by the railway people. I do not know what the recurring expenditure would be, in the case of an unmanned level crossing. After all, the charges for laying those roads are going to be borne by the local people. Simply for having a gate there or some chain there, why should the local people have to pay Rs. 8000 to the railways? Is it going to cost so much? I really do not understand this. This point must be looked into, and the grievances of the people in that area should be redressed.

In this connection, I would like to mention that between Namavaram and Gullupadu in the Vijayawada-Waltair section, there used to be one level-crossing previously. After the doubling of the railway line, that has been closed. The people who have their lands on the other side of the railway line cannot cross the railway line with their *samaans* and their cattle, and if they do so, they are being prosecuted for trespassing the railway line. It is the duty of the railways, when they closed the level-crossing, to form another level-crossing there and then have the doubling. But they have not done that. Instead, the

[Shri M. S. Murti]

blame is being thrown on the people and they are asked to pay Rs. 8000 for an unmanned level crossing and Rs. 25,000 for a manned level-crossing. The railways are not justified in asking for this amount from the local people; instead, they should themselves provide a level-crossing there for the benefit of the people living on both sides of the railway line.

With regard to the departmental catering, under Demand No. 9, a cut-motion has been tabled. I think that it is better to close down departmental catering if it cannot be run well. When we make a complaint against the catering people what we find is that somebody else is punished. We do not want that somebody else should be punished for the fault of some catering manager or somebody in the catering section. I would like to mention one instance in this connection. Once, when we were travelling from Secunderabad to Waltair, at the Secunderabad station, the conductor-guard had taken orders to serve us meals at Kazipet. But when we went to Kazipet we could not get our dinner there. When we had made a complaint that the conductor-guard had given the message already and the manager had received the message and yet we were not supplied with the meals, what happened actually was that the conductor-guard was asked to explain why he should not be suspended for the fault of the catering manager in not having supplied us with meals. This is how the railway administration is going on. As my hon. friend who spoke just before me had pointed out, the railways are incurring a loss of Rs. 3.4 lakhs on departmental catering. The railways say that they want to manage it on a no-profit-no-loss basis but they are actually sustaining a loss on it. If they cannot manage it properly, it is better to wind it up completely and hand it over to private contractors.

Another point I would like to mention is concerning the train that passes

from Puri to Hyderabad. It takes 26 hours from Puri to reach Hyderabad. Hyderabad is the headquarters of Andhra Pradesh and people coming from the north-easternmost part of the State to the capital find it very difficult to reach the Hyderabad station in time. So the duration of the journey should be reduced by speeding up the train. As it is, passengers have to lose two days for coming to Hyderabad and going back. If this is not possible, I would suggest that an Express train should be run from Waltair to Hyderabad so that passengers could cover this to and from journey quickly.

**Shri Sriraj Meghrajji** (Surendranagar): Mr. Chairman, Sir, I shall be brief and come straight to the points tabled in my cut motions Nos. 564—567 which I moved two days ago. The Jhund-Dhrangadhra-Kandla railway connection was sanctioned and taken in hand in 1964. The work is now scheduled to be completed in October 1969. One of the main reasons for selecting and finally sanctioning this route was, I believe, the heavy traffic to and from Dhrangadhra which is a station on the metre gauge line. This is the biggest station in in the Rajkot division of the Western Railway, and in 1963 it earned Rs. 1,59,39,000 for the Indian Railways. At present, this heavy traffic accumulates on the already over-burdened Surendranagar-Viramgam metre gauge section.

The Hon'ble Shi S. K. Patil was kind enough to convey to me the assurance, in late 1964, through the Chief Minister of Gujarat that "the construction will be pushed through at the maximum speed possible". This is highly gratifying in view of the vital strategic importance of the line and the long-pending development of Kandla port. But there is no reason why the work should be so phased that the entire length of the Jhund-Kandla line is got ready at about the same time. On the contrary, there is every reason why the short

35-mile Dhrangadhra-Jhund section should be given priority. Dhrangadhra is a Brigade Headquarters and there is a considerable movement of military transport to and from it each year. At present, the huge salt industry in the Dhrangadhra Rann or Little Rann suffers from a chronic wagon shortage. Quite often, the piled up salt is washed away and wasted due to lack of wagons. Given adequate rail transport, the Dhrangadhra Rann has immense possibilities of industrial exploitation. As against the capital outlay on this section, the railway earnings will be substantial, apart from the convenience to the local salt and chemical industries and to the military establishment and the much-needed relief to the Surendranagar-Viramgam section. I believe the Dhrangadhra-Jhund section can be completed before the end of this financial year if the work is taken up in right earnest. I should like an assurance that it will be.

The Morvi-Shapur-Susvav-Halvad railway link seems to have been quite overlooked by the railway authorities and the Government. The Morvi-Halvad link was the subject of an agreement between the Dhrangadhra and Morvi States. The project was scrutinised by the Railway Board and the Government of India's sanction for the construction of this line was conveyed to the two contracting States on 15th December 1941. Construction had, however, to be deferred for the duration of the war. Under the final agreement between the States, executed on 16 April 1945, it was expressly stipulated that the line would be completed and in operation in 5 years, that is, in April 1950. The States of Dhrangadhra and Morvi were integrated with Saurashtra in early 1948. Under the terms of the Covenant, the public commitments of the covenanting States have become the constitutional, legal and moral obligations of the successor authorities. I brought this to the notice of the Government in late 1963. It is 896 (A) LSD—9.

surely to be wondered that this project, which was scrutinised by the Railway Board and obtained the sanction of the Government of India, should have been altogether neglected. The people of the region have been waiting for the fruition of this project with exemplary patience. I sincerely trust, Sir, that this neglect will now end and that the Government will prove itself true to its public obligations and pledges. The distance involved is a mere 32 miles, of which nearly half is even now a narrow-gauge line.

A most important project which even before the war was I believe, under active consideration seems to have passed out of consideration for some reason. But the need of it has now become emergent and I would say imperative. I mean the project to connect Jamnagar-Jodiya-Piplia-Shapur-Susvav-Halvad. I had submitted the proposal for this Saurashtra Northern Line to the Railway Ministry in 1964. I offer the following cogent reasons for the connection.

(1) The whole Okha-Mithapur-Dwarka-Jamnagar traffic at present moves along the central, rather, tortuous, and highly congested line via Rajkot, which ends with the bottleneck at Viramgam, I believe the railways are even now thinking of doubling some part of the track. Instead, the proposed line will relieve the congestion;

(2) it will open up a new area to development; and

(3) it will be a shorter, quicker route.

(4) Navalakhi Port is connected by metre-gauge with Piplia; therefore, the Piplia Shapur Susvav section of the proposed line will afford to Navalakhi Port direct access to the Gujarat and Indian interior. This excellent port must go into a decline as the major port of Kandla develops. The proposed linkage will drastically reduce the rail distance between Navalakhi, Viramgam and Ahmedabad and so



[Shri Sriraj Meghrajji]

give a boost to this small port and to the trade of Morvi.

(5) The proposed connection will also afford shorter, quicker access to the hinterland to all the ports of northern Saurashtra: Okha, Salaya, Sika, Bedi, Jodiya and Navalakhi. Finally.

(6) the proposed line has a high military importance. Jamnagar is a naval, air force, and army station. The proposed line will give the Brigade Headquarters at Jamnagar, a shorter, unimpeded, rail route via the Brigade Headquarters at Dhrangadhra, to the Divisional Headquarters at Ahmedabad. Moreover, it will bring about the shortest possible railway connection between Jamnagar and the whole of western Saurashtra and Kutch.

I now come to my final submission. It is a small matter. Along the southern border of the Little Rann there is a major district road which is under constant use by heavy salt-laden trucks and military transport. This road is severed in two between Kuda and Nimaknagar by the railway line which terminates in the salt-fields in the Rann. The road is literally severed and has been so for a long time. There is no level crossing. All transport has to make a detour through rough country and the Rann before it can come on to the road again. We have had many complaints about this curious oversight of the railway authorities, including from senior army officers. I trust, Sir, that this will be put right and that a level crossing will be provided at the earliest.

That, Sir, concludes the submissions I have to make at this time.

श्री सैयब अली (जलगांव) : सभापति महोदय, जब रेलवे बजट पर डिस्कुशन हो रहा था तब मुझे बोलने की इजाजत नहीं दी गई थी। इसलिये मैंने रेलवे मिनिस्टर साहब को जो मुझे कहना था वह मैंने लिख कर

भेज दिया था। उसके अलावा मैं यह कहना चाहता हूँ कि तमाम रेलवेज के अन्दर जो कोलसा खर्च किया जाता है उससे कोल ऐश निकलती है। अगर इस कोल ऐश को देखा जाये तो कोलसा का जो वजन होता है उसका चौथाई वह होता है। लेकिन रेलवे में इसका कोई हिसाब-किताब नहीं होता है जिसकी वजह से बहुत नुकसान होता है। मैं कहूँगा कि कोल ऐश का हिसाब रक्खा जाये। इसका अन्दाजा लगाया जाय कि वह कितना होता है और उसकी आमदनी क्या हो सकती है। कोल ऐश के हिसाब से कोलसा खर्च होता है या नहीं यह बहुत जरूरी है।

इसी तरह से रेलवे कम्पाउण्ड्स के अन्दर जो रेलवे मजदूर प्रॉपर्टियां बना कर रहते हैं वह सब कोलसा जलाते हैं। वह कोलसा चुराते हैं और कोलसा बेचते हैं। इसलिये मैं यह गुजारिश करूँगा कि इसके ऊपर बहुत देखभाल करनी चाहिये, ताकि रेलवे का नुकसान न हो और आमदनी बढ़े।

मैं रेलवे मिनिस्टर साहब को लिख चुका हूँ कि रेलवे की गाड़ियां कम होने की वजह से लोगों को बहुत ही तकलीफ होती है। बाज-भ्रीकात तो ऐसा होता है कि लोगों को खड़े होकर और खास तौर से श्रीरतों को अपने बच्चों को गोद में लेकर खड़े खड़े सफर करना पड़ता है। इसलिये गाड़ियों के बढ़ाने की बहुत जरूरत है और उनको बढ़ाया जाना चाहिये। मेरे जिले में आमलनेर से जलगांव तक जो लाइन है वहां पर सुबह एक गाड़ी आती है और फिर शाम को जाती है और लोगों को काफी तकलीफ उठानी पड़ती है। इसलिये वहां दोपहर में भी एक गाड़ी शुरू की जानी चाहिये।

श्री महाराज सिंह भारती (मेरठ) : सभापति महोदय, प्लानिंग के अर्थ होते हैं कि सब बातों का हिसाब पहले से लगा लिया

जाये, लेकिन रेलवे विभाग, जो एक ऐसा विभाग है कि शायद दुनिया की बड़ी रेलों में से एक है, वह यह हिसाब भी नहीं लगा पाया कि भाप का इंजिन बनाने के साथ-साथ डीजल का इंजिन भी बनाना पड़ेगा, और फिर बिजली वाला भी बनाना पड़ेगा। स्थिति यह है कि भाप वाला आपके पास फालतू हो गया जिसके लिये आप दुनिया में बाजार ढूँढ रहे हैं और बिजली के इंजिन की कमी पड़ रही है। इतना बड़ा विभाग, जो छोटे मोट देशों से बड़ा बजट रखता हो, उसकी प्लानिंग इतनी घटिया चले कि वह अपनी आवश्यकताओं का हिसाब भी न लगा सके, यह बड़े शर्म की बात है।

तीसरी श्रेणी के डब्बे इन देश में बहुत बन सकते हैं, और बना कर चलाये जा सकते हैं, लेकिन बीस साल होने के बाद भी उनमें उतनी ही भीड़ भरी होती है। हालांकि सैलून एक हजार पड़े हुए हैं जिन से 100 गाड़ियां चल सकती हैं, लेकिन तीसरे दर्जे की, जिसकी वजह से यह महकमा चल रहा है, बड़ी भारी उपेक्षा की गई है। ट्रक प्रतियोगिता में हम से बाजी ले रहा है। गाज रेलवे घाटे में चलती जा रही है और ट्रक वाले मुगफे में चल रहे हैं, केवल इसलिये कि ट्रक वाले माल को आराम के साथ ले जाते हैं। जो भी माल बक करने आते हैं उनके साथ वे बड़ी अच्छी तरह पेश आते हैं और प्रादमी सहसूस करता है कि हम किसी बड़िया प्रादमी के यहां गये हैं। रेल में जो माल बक करने आते हैं वह अपने को घटिया समझ कर आते हैं। उनके साथ अच्छा व्यवहार नहीं होता। माल की अच्छी तरह से सुरक्षा नहीं होती। माल को पहुंचाने में जल्दी नहीं आती। एक व्यापारी की तरह से काम नहीं किया जाता। परिणाम यह होता है कि ट्रक वाले जीत जाते हैं और रेलवे घाटे में चलती जाती है।

इसी तरीके से इतने बड़े विभाग के अन्दर, जिसका इतना बड़ा बजट है, बड़ा भारी खोज

कार्य होना चाहिये। छोटे-छोटे कारखाने खोज का कार्य करते हैं, जिससे नई-नई किस्म की चीजें ईजाद की जायें और दुनिया की तरक्की के साथ वह भी जुटे रहें। विदेशों से किसी खोज को खरीद कर उसको अपने यहां बनाने का कोशिश करनी या वहां से मशीनें मंगाना कोई बड़ा काम नहीं है। हम तो खोज कर ही नहीं रहे हैं। अगर यहां कोई खोज हो भी तो वह हिन्दुस्तान में रखनी नहीं चाहिये। हम जानते हैं कि सूरी ट्रांसमिशन को हम नहीं ले पाये, जर्मनी ने उस खोज को ले लिया। जर्मनी में वह इस्त्रामल होता है, और फिर हम को वहां से वापस करता है। अगर यह विभाग अपने यहां खोज का बड़िया इन्तजाम नहीं करेगा और दुनिया के और देशों के मुकामले में खोज में भागे नहीं बढ़ सकेगा, तो हमेशा यही इतिहास रहेगा कि बढ़ता हुआ रेल का महकमा बिना खोज किये हुए पुर्जों को और मशीनों को या दूसरी चीजों को बाहर से खरीदता रहेगा और देश की विदेशी मुद्रा हमेशा संकट में पड़ी रहेगी।

शाहदरा से सहारनपुर तक एक छोटी सी लाइन चल रही है। उसकी बाबत इतनी बार कहा गया कि उसको ले लिया जाये, लेकिन वह नहीं ली गई। वह इतनी छोटी लाइन है कि दिल्ली से उसका कोई कनेक्शन नहीं रहता है। शाहदरा के बाद उसका कनेक्शन खत्म हो जाता है। उसका राष्ट्रीयकरण होना चाहिये।

10.43 hrs.

[Mr. SPEAKER in the Chair]

उसको बड़ा बनाया जाना चाहिये ताकि दिल्ली का हरिद्वार के साथ, देहरादून के साथ और सहारनपुर के साथ सीधा सम्बन्ध हो जाये। इस तरह से मेरठ भी दिल्ली से सीधा मिल जायेगा। थामर्ला का इतना बड़ा इलाका है वह दूसरी ओर मिल जायेगा। वहां के जागरूक किसान जो हैं वह मंडी को अपना सारा माल सुव्यवस्थित से ला सकेंगे।

[श्री महाराज सिंह भारती]

इसी तरह हस्तिनापुर केन्द्र में बहुत पैसा लगा कर शहर बसाया गया। काफी पैसा लगा कर वहाँ रेल ले जाने की योजना बनाई गई। वहाँ के किसान किस कदर जागरूक थे कि मवाना से हस्तिनापुर तक बिना कुछ कहे सुने सब ने अपनी जमीनों चक-बन्दी की छोड़ दी; लेकिन आज भी वह जमीन रेल का इन्तजार कर रही है। सरकार ने इस रेलवे की स्कीम को तोड़ दिया। पहले तो बनाया था लेकिन बाद में पता नहीं क्यों इसे तोड़ दिया।

इसी तरह से मेरठ जो वह दिल्ली के एकदम नजदीक है और उत्तर प्रदेश के पश्चिम में है। पश्चिमोत्तर प्रदेश में एक करोड़ की आबादी है, जिस के लिये कोई सीधी गाड़ी लखनऊ और इलाहाबाद हाई कोर्ट तक जाने के लिये नहीं है। बहुत बार हमने लिखा, बहुत बार कहा, बहुत लोगों ने कहा, जनता की करीब 25 या 30 साल पुरानी मांगें हैं, लेकिन वह आज तक मंजूर नहीं की गई है। जहाँ इतनी गाड़ियां चलाई जाती हैं, अगर एक गाड़ी मेरठ तक बढ़ा दी जाये जो कि लखनऊ होते हुए इलाहाबाद 9 बजे तक पहुंच जाये, तो इस से बहुत बड़ी आबादी फवर हो सकती है।

इसी तरह से मेरठ कागज पर चाहे किसी की भी मिल्कियत हो, लेकिन मौके पर तो वह दिल्ली की ही मिल्कियत है। मेरठ से दिल्ली बहुत से लोग आते जाते हैं। वह दिल्ली का ही एक सुबर्ब बन गया है। जिस को दिल्ली में जगह नहीं मिलती वह मेरठ में जगह लेता है। मेरठ एक जंक्शन है लेकिन उस जंक्शन पर जो एंजिन को मुंह मोड़ने वाली मशीन है वह आजसे पचास साल पुरानी लगी है बाबा आदम के जमाने से, जिस से एक छोटा सा इंजिन ही घुमाया जा सकता परिणाम यह होता है कि मेरठ को जो शटल दिल्ली से जाती है वह मेरठ में नहीं घमती बल्कि नंगल डैम जा कर घूमती है।

यहाँ से शटल लेकर जायेगी, वहाँ से भाखरा वाली गाड़ी ले कर जाती है और वहाँ से घूमकर गाड़ी वापस ल कर आती है, तब यहाँ की शटल वापस ले कर आती है। एंजिन घुमाने के लिये कोई बड़ा कारखाना नहीं बनाना है, कुछ थोड़ा से पैसा लगाना है, लेकिन इस के बिना देने से दिल्ली मेरठ का जो ट्रैफिक है उस को बढ़ी सहूलियत हो जायेगी। दिल्ली से मेरठ का जो ट्रैफिक है उस की आष कल्पना नहीं कर सकते, अगर उस के लिये यह डबल लाइन बना दी जाये तो उन का काम बढ़ी आसानी से चल सकता है। दिल्ली में सब चीजें बाहर से आती हैं क्योंकि दिल्ली में कुछ पैदा नहीं होता। दिल्ली के अन्दर मान पंजाब से आता है या हरियाना से आता है। इस लिये इस को डबल लाइन जरूर हो जाना चाहिये। इसी के साथ-साथ इस में डीजल इंजन चला दिया जाना चाहिये तो टाइम थोड़ा बच सकता है और लोग जल्दी से पहुंच सकेंगे।

इसी के साथ साथ गाजियाबाद शटल है। मैंने मंत्री साहब को लिखा था कि उसको मेरठ तक बढ़ा दिया जाये तो बड़ी सहूलियत हो सकती है क्योंकि मुरादनगर आर्डनेन्स फकट्री में मेरठ से चार या पांच सौ आदमी आते हैं। आर्डनेन्स फकट्री उन को क्वार्टर नहीं देती है, उस ने क्वार्टर्स बनाये ही नहीं हैं। इस लिये मेरठ से आना पड़ता है और काफी टाइम सर्फ होता है। 8 बजे कोई भी गाड़ी मेरठ से नहीं पहुंचती है। नतीजा यह होता है कि वह रोज लेट पहुंचते हैं और आष पीन घंटा उन को फालतू बैठना होता है। उन्होंने काफी रिप्रैजेंट किया, आर्डनेन्स फकट्री के अफसरों ने भी रिप्रैजेंट किया लेकिन वह कहते हैं कि मेरठ से इंजन का मुंह नहीं घूमता तो गाजियाबाद कैसे पहुंचें यह मंत्री महोदय के लिये एक बहुत छोटी सी चीज है। इसपर ध्यान देने की बहुत ज्यादा जरूरत है।

जिस कदर ट्रैफिक बढ़ रहा है उस को आप पूरी तरह से जानते हैं। जनता को सुविधा

देने के लिये यहां पर डीजल कार्स चलाई जानी चाहिये। इससे काफी सहूलियत रहेगी। यहां से एक गाड़ी 3.45 पर चलती है उस के बाद 6 बजे ही गाड़ी मिलेगी और इससे जनता को बड़ी दिक्कत होती।

सूबर्ब के लोगों में से कोई किसी वक्त आता है और कोई किसी वक्त में। जिस तरह से लखनऊ और कानपुर के बीच में डीजल कार्स चलती है उसी तरह से दिल्ली के चारों तरफ जो शहर पड़ते हैं उन के बीच में डीजल कार्स की सर्विस हर आध पौन घंटों के बाद होनी चाहिये।

जो लोग मासिक टिकट लेते आ रहे हैं उन लोगों का जो किराया बढ़ाया गया है उससे उन पर बड़ा भारी असर पड़ा है। मैं चाहूंगा कि मंत्री महोदय इस पर दुबारा गौर कर ले क्योंकि इससे उन लोगों को बड़ी भारी परेशानी हो जायेगी।

मैं थोड़ी सी बात दिल्ली की बाबत कहना चाहता हूँ। आज दिल्ली के हिसाब-किताब बढ़ रही हैं। हिसाब लगाया जाता है कि 5 लाख आबादी बढ़ेगी, लेकिन बढ़ जाती है एक दम से 10 लाख यह बढ़ती हुई आबादी कई परेशानियों को जन्म दे रही है। दिल्ली में जो कालोनीज बसाई जा रही है उन में कम तन्खवाह पाने वाले लोगों को रेलवे कोई स्थान नहीं दे रही है इस लिये यह झुगमी झोंपड़ी वाले बढ़ते चले जा रहे हैं। वहां दिल्ली से बाहर के लोग आते हैं अपनी सेवायें देने के लिये। इन बाहर से आने वालों की तदाद निरन्तर बढ़ती चली जा रही है। जो भी ऐसे लोग हैं, जो कि लड़ाई के पहले से रेलवे की सर्विस में हैं या माल डिपो में काम करते हैं, वे पच्चीस पच्चीस मील साइकिलों से आते हैं और उतने ही मील वापस जाते हैं साइकिल से। यह शहर तो बढ़ता चला गया है लेकिन उस में जो कोलोनीज बसाई गई है उन में से किसी में भी गरीब आर्दामियों के बसने के लिये कोई जगह नहीं बनाई। जो

भी लोग अपनी सेवायें देने के लिये आते हैं अगर उन को यातायात की सुविधा नहीं मिलेगी तो काम कैसे चलेगा? मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि बम्बई और कलकत्ता की तरह से इस शहर के लिये भी कोई प्लैन बनाई जाय और हिसाब किताब लगाया जाये। जिस तरह से दिल्ली से हावड़ा तक बिजली से गाड़ियां चलाने का इन्तजाम किया जा रहा है उसी तरह से दिल्ली के चारों तरफ से आने वाली गाड़ियों के बिजली से चलाने का इन्तजाम कर दिया जाये। इस में कोई लम्बा चौड़ा खर्च नहीं करना पड़ेगा। सिर्फ पचास मील इधर से और पचास मील उधर से इस तरह का इन्तजाम कर दें।

हमारे यहां एक रिंग रेलवे बनाने की बात चल रही है : पता नहीं उस में सौ साल लगेंगे या दो सौ साल लगेंगे। पता नहीं कितने दिनों से बात चल रही है लेकिन इस स्कीम के पूरी होने की नौबत नहीं आती। कभी सीमेन्ट नहीं मिलता, कभी ठेकेदार नहीं मिलते, कभी लैबर नहीं मिलती है, कभी कुछ और गड़बड़ हो जाती है, इस गड़बड़ की वजह से जो यह रिंग रेलवे लाइन बनने वाली थी वह भी नहीं बन पा रही है। अगर यह बन जाती तो दोनों तरफ से गाड़ियां आ जा सकती थीं और दिल्ली के लोगों को और आस पास के लोगों को भी सहूलियत हो सकती थी।

मैं आशा करता हूँ कि मंत्री महोदय इन सब बातों की ओर ध्यान देंगे।

Some hon. Members rose—

Mr. Speaker: I have got the list here.

Shri Sonavane (Pandharapur): That is one method. The other method also is adopted of calling those who catch the eye of the Chair.

Shrimati Lakshminkanthamma: One-third of the revenues come from the

[Shrimati Lakshmikanthamma]

women passengers. Not a single woman has spoken on the railway demands.

श्री यशपाल सिंह जिन की कट मोर्चाज  
हैं उनको भी मौका मिलना चाहिये ।

Mr. Speaker: All right. I will call the lady member.

Shrimati Lakshmikanthamma: Thank you, Sir. First of all, let me request the railway minister to improve the facilities for women passengers in the railways. Women travelling with children should be given the lower berths. Even that much chivalry is not shown. Often I have seen in buses women with a child in arms standing and no man gets up and offer his seat.

Mr. Speaker: This is railway budget.

Shrimati Lakshmikanthamma: I have seen women giving their lower berths to heart patients.

Some of the demands on behalf of my State have already been made by Mr. Thirumala Rao, Mr. Viswanathan and others. I will now come to other demands of my State. It is rightly felt by the people of Andhra Pradesh that unless a railway line has to cut through Andhra Pradesh, the State has been neglected to that extent that there is no separate railway line for the development of the State. Railway lines connecting Madras with the north cannot be constructed in the air; they have to cut through Andhra Pradesh. Only such lines are being given to Andhra and not others. For so many years, since the time you were Chief Minister of Andhra, we have been pleading here for a separate line, not from the parochial point of view, but from the point of view of supplying foodgrains to different parts of the country. Nagarjunasagar is going to bring 22 lakh acres under production and 6 lakh tonnes of paddy have to be exported to other parts of the country. There is a demand for a broad gauge line from Ongole

to Hyderabad via Nagarjunasagar and that has to be connected to Sirpur Kagaj Nagar and to Abilabad. At present there is only a metre gauge line from Guntur to Macherla and from Vijayawada to Guntakkal which terminates at two congestion points.

Sir, within five years the density of population in this area also will be doubled. Even as a commercial concern you must realise that it will be profitable for you to undertake this work. When progress in other directions has taken place, transport should not be a bottleneck in the transportation of foodgrains to other parts of the country. We have been asking for a survey of this line to be undertaken but no action has been taken so far. If you do not take up the survey of this line and start the work in right earnest I am afraid you will be in great trouble at a later date.

Survey work has been undertaken of the broad gauge line from Bailadilla to Kothagudim and the branch line from Bhadrachalam Road to Kovvur. I would like to know what has happened after that.

I now come to the question of railway wagons. I have seen certain press reports where the Railway Board has said that railway wagons are not being used, they are lying idle and all that because there has not been much demand for wagons. On the one hand we see such reports that the wagons are lying idle and, on the other, we get complaints from our place saying that the railways have failed to supply their requirements of wagons. Sir, Singareni colliery is in my constituency. I have copy of a letter here from the Secretary, Singareni Colliery Mazdoor Sangh addressed to the Secretary, Railway Board. This copy was sent to me in March. Then I was told by the railway authorities that they would send sufficient number of wagons. I had been to my constituency three or four days back. Again the same complaint is there.

Heaps of coal are lying at the collieries and the workers there are being threatened with being thrown out of employment. This is what he writes:

"You will please note that the Railways have failed to meet the requirement in full, resulting in accumulation of huge stock of coal on the pit mouth. This has caused unemployment to several hundreds of workers at the collieries. Apart from this, the workers are being deprived from getting more profit sharing bonus because the company is not in a position to lift the coal due to shortage of wagons.

There is a stock of approximately 8 lakh tons of coal lying at Kothagudium collieries alone excluding the stocks lying at Ramagundom, Mandamari and Belampalli divisions. There also the workers are made to suffer—some due to unemployment and some due to retrenchment and resulting in their profit sharing bonus."

There is another complaint here which shows how the railways are treating public undertakings compared to private firms. This is what he writes:

"In this connection I would like to mention here that Messrs. Shaw Wallace Company (a coal mining concern) which despatched 35 lakh tons of coal in 1965-66 (within a period of 11 months) were supplied the required number of wagons and in 1966-67, the railways supplied wagons to enable them to despatch 45 lakh tons. Most of the consumers who were previously taking coal from Singareni have gone to this firm simply because they get the coal from Messrs. Shaw Wallace without any delay whereas in Singareni since the wagons are not supplied the coal has to be spread over on the surface."

Because the Singareni Collieries are not in a position to supply due to failure on the part of the Railways

to supply wagons, their customers have shifted and they have started getting their coal from this private company. I would like the hon. Minister to look into this.

17 hrs.

Then, I would like to suggest to you that a booking office should be opened in a station called Alantanpet, between Dhornakal and Kasipet, where there is no booking office due to which the passengers are put to great inconvenience.

Also, during the time of the Sriram Navami special bogies used to be attached from Hyderabad and Vijayawada to Bhadrachalam Road station. This year the railways have stopped it, for reasons best known to them. This is a very important festival and because of the absence of this bogie the pilgrims are put to a lot of inconvenience.

Then, in a place called Madurai there is no over-bridge. The people living in that area are so poor that they are not able to contribute to the extent to which they should contribute to become eligible for the bridge. So, I would request that this over-bridge should be built. After being a Member of Parliament for five years the only thing we can do is to have one over-bridge here or a small station there. We cannot do much more than that.

Shri M. R. Krishna (Peddapali): You are lucky if you are able to get them.

Shrimati Lakshmikanthamma: About the facilities for passengers, Member after Member has stressed the need for more facilities and comforts to the third-class passengers. I do not want to repeat them. Much of what Gandhiji said about his third-class journeys and the campaign he undertook to improve the conditions of third-class travel hold good even today. He said:

"Educated men should make it a point of travelling third class

[Shrimati Lakshmikanthamma]

and reform habits of people, as also never let the railway authorities rest in peace and send in complaints wherever necessary... Trains and steamers are the best media for the practical education of millions of travellers in spotless cleanliness, hygiene, sanitation and camaraderie between different communities of India."

This is what he has said. I do not want to go into more details for want of time. I feel that in order to improve the conditions in the railways the Members of Parliament and also Minister should hereafter, as far as possible, try to travel third class and see that more facilities are provided to the third-class passengers.

Shri Thirumala Rao (Kakinada): Sir, on a point of order. Is it permissible to read Bhagvat Gita in the House. Shri Sharma is doing it.

Mr. Speaker: I am glad he is doing it.

श्री शिक्करे (पंजिम) : अध्यक्ष महोदय, मैं गोध्रा से आया हूँ, जिस का वर्णन स्वर्गीय पंडित जी ने इस प्रकार किया था कि गोध्रा एक अजब प्रदेश है। गोध्रा के लोग अजीब हैं। गोध्रा एक छोटा सा प्रदेश है, लेकिन वह इस देश को हर साल 45 करोड़ रुपये की फ़ारेन एक्सचेंज देता आया है। हाँ वह एक छोटा सा प्रदेश है, लेकिन वह भारत के लिए साढ़े सात मिलियन टन मैंगनीज और आयरन और देता है। इस लिए मैं मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहता हूँ कि वह गोध्रा की ओर जरा लक्ष करें और उस के लिए कुछ काम करें, क्योंकि स्वातंत्र्य के बाद इन पांच वर्षों में हमारी सरकार का ध्यान उस की तरफ नहीं गया है। इस कारण वहाँ ऐसी भावना फैल गई है कि हमारा एक्सप्लायटेशन हो रहा है शोषण हो रहा है और हमारे लिए कुछ नहीं किया जाता है।

स्वातंत्र्य से पहले हमारे यहाँ जो रेलवे थी, उसका नाम वैस्टर्न इंडिया पोर्चुगीज रेलवे था। बाद में उसका नाम सदरन रेलवे हुआ और अब उसका नाम साउथ सेन्ट्रल रेलवे हो गया है। हमारी रेलवे का नाम तो बदल गया है, लेकिन उस की परिस्थिति बिल्कुल वही है, जो कि पहले थी। पोर्चुगीज जमाने में गोध्रा में जो मेल थी, लोग उस को "बांगड़ा मेल" कहते थे। पंजाबी भाई शायद "बांगड़ा" का अर्थ बांगड़ा नृत्य समझेंगे, लेकिन वास्तव में "बांगड़ा" का अर्थ है "मैकारेल फ़िश"। जिस तरह बांगड़ा फ़िश को डिब्बे में भरते हैं, उसी तरह उस ट्रेन में धादमी भरे जाते हैं। अमी भी वही हालत है। गोध्रा के लिए कुछ नहीं किया गया है। मैं गोध्रा के लिए कुछ नहीं मांगता हूँ। मैं तो भारत के लिए मांगता हूँ। जैसा कि मैंने कहा है, गोध्रा इस देश को 45 करोड़ रुपये की फ़ारेन एक्सचेंज देता है। लेकिन मैं समझता हूँ कि गोध्रा में 90 करोड़ रुपये की फ़ारेन एक्सचेंज देने की ताकत है उनका भूगर्भ भी समृद्ध है, सम्पन्न है। इसलिए सरकार को गोवा के लिए जरूर कुछ करना होगा।

मैं रेलवे मंत्री को बताना चाहता हूँ कि गोध्रा में, मर्गागोध्रा बन्दरगाह तक साढ़े सात मिलियन टन आयरन और मैंगनीज और का ट्रांसपोर्ट होता है, लेकिन उस में सिर्फ़ आधे मिलियन टनका ट्रांसपोर्ट हमारी रेलवे करती है। कहा जाता है कि वहाँ पर जो बहुत से वाजिज हैं, वे रिवर से नदियों से ट्रांसपोर्ट कर सकते हैं, लेकिन मैं रेलवे मंत्री को बताना चाहता हूँ कि पोर्चुगीज जमाने में वाजिज के लिए जितनी चाहे उतनी फ़ारेन एक्सचेंज मिलती थी, इम्पोर्ट लाइसेंस मिलते थे, जो कि अब नहीं मिलते हैं। अब स्पेयर पार्ट्स के लिए भी इम्पोर्ट लाइसेंस नहीं मिलते हैं। इस लिये हमें दूसरा रास्ता खोजना पड़ता है और वह दूसरा रास्ता है रेलवे का।

इसी लिए मेरी यह मांग है कि गोष्ठा में कुछ डेवलपमेंट करो। केवल गोष्ठा के लिए नहीं, बल्कि भ्रष्टाल भारत के लिए वहां की मीटरगेज लाइन को ब्राडगेज किया जाये और डबल लाइन बनाई जाए। वह लाइन सिर्फ चालीस मील लम्बी है अगर उस को ब्राडगेज लाइन और डबल लाइन बनाया जाये, तो ज्यादा ट्रांसपोर्ट हो सकता है। मैं नहीं कहता कि वह पैसेज के लिए हो, क्योंकि पैसेज के लिए गोष्ठा में प्राइवेट बसिज का बहुत बड़ा फ्लोट है। इस के अतिरिक्त वहां स्टीमर हैं, जो बम्बई में रहने वाले हमारे डेढ़ लाख लोगों के गोष्ठा तक आने जाने और हम लोगों के भी बम्बई आने जाने के काम आते हैं। लेकिन हमारे लिए भारत के लिए वह ट्रांसपोर्ट जरूरी है, जो आयरन और और मैंगनीज और को बन्दरगाह तक पहुंचा सके।

इस को दृष्टि में रखते हुए मैंने गुंजी के सावन्तवाडी और चोरला घाट से थू गोष्ठा की एक और लाइन की मांग की है। वह सुझाव मेरा नहीं है, बल्कि पिछले रेलवे मंत्री, श्री एस० के० पाटिल का है। इस इलेक्शन से पहले उन्होंने गोष्ठा का शोध (डिस्कवरी आफ गोष्ठा) किया था। इलेक्शन के पहले ऐसे शोध लगेते हैं। इलेक्शन से पहले जब वह गोष्ठा गए, तो उन्होंने वहां के प्रतिष्ठित लोगों से कहा कि हम वह लाइन दे सकते हैं। वह लाइन गोष्ठा के उत्तरी भाग में जा सकेगी। जब कोंकण रेलवे कम्पलीट होगी, तो वह सावन्तवाडी तक आयेगी। इस तरह गोष्ठा कोंकण रेलवे के मिल सकता है।

मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि मंत्री महोदय को गोष्ठा के बारे में अवश्य कुछ करना होगा, क्योंकि वहां पर जो भावना फैली हुई है, अगर वह ज्यादा बढ़ जायेगी, तो लोग यह अनुभव करेंगे कि सरकार उन

की महत्वाकांक्षाओं और आशा-अपेक्षाओं को मान्यता नहीं देती है।

मैंने यह भी मांग की है कि गोष्ठा में कुरशोरम स्टेशन और वास्कोडे गामा स्टेशनों का एक्सपैशन और रेनोवेशन किया जाये, क्योंकि यद्यपि स्वातंत्र्य से पहले गोष्ठा में प्रवास (ट्रेफिक) बहुत कम था, लेकिन अब वहां पर प्रवासियों की संख्या इतनी बढ़ गई कि उन स्टेशनों का एक्सपैशन जरूरी हो गया है। मामगोष्ठा बन्दरगाह एक अन्तर्राष्ट्रीय महत्व की बन्दरगाह है और वास्कोडेगामा एक महत्वपूर्ण शहर है। इसलिए उस बन्दरगाह और रेलवे स्टेशन के विकास की ओर ध्यान देना जरूरी है। मुझे आशा है कि मंत्री महोदय मेरे इन सुझावों पर ध्यान देंगे।

श्री श्रीकार लाल बोहरा (चित्तौड़-गढ़): अध्यक्ष महोदय, मैं आप के द्वारा माननीय रेलवे मंत्री महोदय से राजस्थान की रेलों के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। राजस्थान जैसा कि आप जानते हैं बराबर राजे रजवाड़ों का प्रान्त रहा और जब तक यह राजेरजवाड़ों का प्रान्त रहा आवागमन के साधन वहां विकसित नहीं हुए। ऐसी कई रियासतें थीं, खासकर के आदिवासी इलाके के अन्दर तो उन लोगों को आजादी के पहले तक आवागमन की कोई सुविधा प्रदान नहीं की जा सकी। अब जबकि परिस्थितियां बदल गई हैं मुझे अच्छी तरह मालूम है कि रियासतों ने जिनकी रेलें अपनी अपनी थी, उन्होंने जब अपनी रेलें केन्द्र को सौंपी तो उन के पास कई योजनाएं थीं। उन योजनाओं में से एक ऐसी योजना मैं आप के सामने रखना चाहता हूँ और मुझे इस बात का एहसास है कि पिछले तीन मंत्री महोदयों से बराबर अपील करने के बाद भी वह योजना अभी तक खटाई में पड़ी हुई है पर मुझे पूरा विश्वास है कि हमारे नये रेलवे मंत्री पूनाचा साहब इस तरफ विशेष ध्यान देंगे।

स्वर्गीय लाल बहादुर शास्त्री जी जब चित्तौड़ पधारे थे तो उन्होंने वहां चित्तौड़ से



[श्री श्रीकार लाल बोहरा]

कोटा की रेलवे लाइन के बारे में चित्तौड़ की जनता को और उदयपुर में भी राजस्थान के लोगों को आश्वासन दिया था कि यह रेलवे लाइन जल्दी बनेगी। बाद में रेलवे मंत्री श्री जगजीवन राम पधारे थे तब भी उन्होंने इस बात की घोषणा लाखों लोगों के सामने की थी और मैं आप से बताना चाहता हूँ कि पिछले दिनों डाक्टर राम सुभग सिंह ने भी यह घोषणा की थी कि यह रेलवे लाइन जल्दी बन रही है। चित्तौड़ एक ऐसी जगह पर है जहाँ चम्बल प्रोजेक्ट है। चम्बल प्रोजेक्ट के बारे में जैसा कि आप जानते हैं चम्बल की बिजली सब तरफ फैल रही है और इसी तरह रावत-भाटा में एटामिक एनर्जी स्टेशन भी है। तो यह चित्तौड़ से कोटा तक सारा इलाका एकदम बिना आवागमन के साधन के पड़ा हुआ है। वहाँ पर बरसात के दिनों में सड़कों के लिए भी कठिनाई होती है और कभी कभी ऐसी स्थिति आती है कि कोटा से चित्तौड़ आने के लिए कम से कम 60-70 मील का चक्कर काटना पड़ता है। इसलिए मेरी यह पुरजोर अपील है कि चित्तौड़ कोटा रेलवे लाइन का जिसका सर्वे पहले कराया जा चुका है और जिस के लिए बार बार इस सदन में आवाजें गूँजी हैं उसे इस बार रेलवे मंत्री महोदय अपने हाथ में लें और यह कोशिश करें कि इस का काम शीघ्रतापूर्वक शुरू हो।

जैसा कि मैंने पहले कहा राजे रजवाड़ों के जमाने में आवागमन की सुविधाएं विकसित नहीं हो सकीं, राजस्थान का दक्षिणी पश्चिमी इलाका डूंगरपुर बांसवाड़ा प्रतापगढ़ जहां 25 लाख आदिवासी रहते हैं उस इलाके में एक रेलवे लाइन अभी भारत सरकार ने बनायी है जिस के लिए मैं उन्हें साधुवाद देता हूँ उदयपुर से हिम्मतनगर जो बाद में अहमदाबाद से जुड़ जाती है। लेकिन फिर भी डूंगरपुर बांसवाड़ा प्रतापगढ़ का इलाका जो कम से कम 15 लाख आदिवासियों का इलाका है जहां कि कई तरह की साधन-सुविधाएं हैं, अतुल खनिज

भंडार भरा पड़ा है, औद्योगिक दृष्टि से भी वह बड़ा इलाका है लेकिन उन आदिवासियों में हजारों लाखों ऐसे हैं कि जिन को रेलवे का दर्शन तक करने को नहीं मिलता है और बड़ी दूर तक आकर बसों पर चढ़ कर आस पास के इलाकों में उन को जाना पड़ता है। तो मेरा उस के लिए सुझाव है कि कम से कम बांसवाड़ा से प्रतापगढ़ होते हुए रतलाम तक एक छोटी रेलवे लाइन और बनाई जाय तो वह लोग जो आदिवासी क्षेत्र में रहते हैं उन को आधुनिक जीवन एवं विज्ञान से सम्पर्क करने का भवसर मिलेगा और जो अतुल भंडार हैं खनिज के उन्हें विकसित करने में भी उद्योगपतियों को या व्यवसायियों को सुविधा मिलेगी।

जैसा मैंने निवेदन किया था राजस्थान के अन्दर केवल एक दिल्ली से सवाई माधोपुर होते हुए कोटा को जाने वाली एक ब्राडगेज लाइन है, बाकी सारे राजस्थान का इलाका मीटर गेज लाइन पर है।

जयपुर जैसे शहर जो कि राजस्थान की राजधानी है और जोधपुर, बीकानेर उदयपुर यह सब मीटर गेज पर हैं। मीटर गेज की वजह से बड़ी तकलीफें होती हैं। सामान समय पर नहीं पहुंच पाता है क्योंकि बाहर से जो सामान आता है उस की अनलोडिंग करनी पड़ती है। उस में काफी समय लग जाता है। इसलिए कम से कम बड़े शहरों को मीटरगेज से बदलकर ब्राडगेज पर कर सकें तो राजस्थान को बहुत बड़ी सुविधा होगी।

इसी तरह एक सुझाव मेरा और है। दिल्ली से उदयपुर जो स्पेशल कोच आप लगाते हैं उस में थर्ड क्लास की सुविधाएं इस तरह की हैं कि सारी रात भर लोगों को सिंगिल सीट पर जाना पड़ता है जबकि बड़े शहरों में आप स्लीपिंग कोच लगाते हैं। तो मेरा निवेदन है कि दिल्ली से उदयपुर तक जो कोच लगता है उसमें स्लीपिंग कोच चालू करें

ताकि जो मुसाफिर रात भर सफर करते हैं उन्हें सुविधा रहे ।

इन्ही शब्दों के साथ मैं फिर आप से अपील करना चाहता हूँ कि चित्तौड़ गढ़ से कोटा की जो लाइन है उस के बारे में जो तीन भूतपूर्व रेलवे मंत्रियों ने प्रायश्वासन दिए हैं उन्हें मेरा विश्वास है कि पुनाचा साहब इस बार पूरा करने की कोशिश करेंगे ।

**Mr. Speaker:** Mr. P. Gopalan.

If members take five minutes each, another five or six members can speak.

**Shri P. Gopalan (Tellicherry):** Our Railway Minister is well aware of our problems. (*Interruptions*).

I am coming from a State which is the most neglected State in respect of development of railways. The case of Kerala has been argued here several times. It has been pointed out here that for every lakh of people, we have about 15.2 kilometres of railway. It has also been pointed out that for Kerala we are having only 4 kilometres of railway. Altogether we are having 700 kilometres of railway, while Madras is having 4,000 kilometres and Andhra Pradesh and Mysore are having 2,500 kilometres. This itself proves that Kerala has been neglected in the development of railways during all this period.

I would like to bring to the notice of the Railway Minister that what has already been sanctioned to Kerala has also been taken out of Kerala. Recently, the Signal Construction Office at Olavakkot has been shifted to a place in Madras State, Podanur. I do not know what official justification the Railway Ministry can give to this. This office has been functioning in Olavakkot for the last six years very efficiently. The Railway Ministry or the Railway Department can advance no logic or reason for the shifting of this and I say that this

is due to injustice and negligence towards Kerala. This is another example of negligence and injustice to Kerala. The injustice meted out to Kerala has been brought to the notice of the Railway Ministry several times. New lines have not been opened in Kerala recently. The Railway Minister who comes from our neighbouring State is well aware of the fact that people of Kerala have been clamouring and raising their voice during the last so many years for the construction of a railway line, linking our Railway Minister's State, Mysore, with Kerala. It was before 1914 that the first proposal for this railway line came. It was during the time of the British that a survey was conducted. But unfortunately owing to the outbreak of the First World War, the survey could not be completed. Since the attainment of Independence, the people have been raising their voice for the construction of this link line. The total distance would come to about 90 miles. If Kerala is connected with Mysore with a link line, the total distance would come to about 90 miles. If I have to come to north India, if I have to come to Delhi, I should take a circuitous route coming to Jolarpet. If this link line is constructed, the distance to Delhi will be reduced by 400 miles from Kerala. Even during the time of the British, they found it to be an urgent thing and so, they conducted a survey. The people of Kerala repeatedly raised their voice and our late Prime Minister, Shri Lal Bahadur Shastri, when he was holding the portfolio of Railways, came to Kerala and assured us while addressing a meeting in Tellicherry before thousands of people that within a few years we would be having a railway link with Mysore. A survey was also ordered to be conducted, but I do not know why the survey report was not published and why that link line has not been constructed yet. As far as the people of Kerala are concerned, this is one of the important rail links that they want. I submit that the Railway Ministry should give utmost thought

[Shri P. Gopalan]

and serious consideration to this pressing demand of ours.

17.30 hrs.

[SRI C. K. BHATTACHARYYA in the Chair]

Moreover, the areas lying in the border of Mysore and Kerala, where the hill products are grown are also going to be covered by this railway line. The hill products which earn crores of rupees worth of foreign exchange for our country are produced in these areas. We want these areas to be opened to the other world and goods traffic to be made possible, and the people who are producing these dollar-earning products should be given some railway facilities in these areas. Therefore, I would request the Railway Minister to give utmost importance to the construction of this railway line.

The hon. Minister is also aware that north of Ernakulam we have a broad gauge line but south of it we have only metre gauge line. When rice comes to Kerala from Andhra Pradesh, it comes up to Ernakulam by broad gauge and then the rice has to be unloaded and reloaded on the metre gauge wagons. Because of this break of gauge, we are having so much of difficulty. The Kerala State Government as well as the representatives of the people in the south have demanded several times that the metre gauge should be substituted by broad gauge and thus the pressing demand of the Kerala people should be met. I am sure the Railway Minister who is well aware of this problem and who understands the feelings of the people of Kerala will give his serious consideration to this appeal of mine.

In conclusion, I would request that the injustice meted out towards Kerala during the three plan periods should be put an end to and this neglect towards Kerala should be ended. That is our demand and that is our request to the Railway Minister.

I hope that these points will be given serious consideration by the Minister.

डा० महादेव प्रसाद (महाराजगंज) :

सभापति जी, अभी एक बहिन ने गांधी जी का उल्लेख करते हुए रेलवे मंत्री जी का ध्यान उधर आकषित किया। मैं नहीं समझता कि बार बार गांधी जी का नाम तो हम लेते हैं लेकिन जो कुछ अनुभव करते थे, उस की तरफ शायद ही हमारा ध्यान जाता हो; हम को रेलवे मंत्रालय की तरफ से जो टाइम-टेबिल की कम्प्लीमेंट्री कापी मिलती है उस के आखरी पृष्ठ पर गांधी जी का फोटो छपा है और उस में लिखा रहता है कि अगर हम रेलवे के सर्वोच्च अधिकारी होते तो यह-यह काम करते। मैं नहीं समझता कि उस फोटो के साथ गांधी जी के इस वाक्य का छापना किन के लिये है—मंत्री महोदय सर्वोच्च अधिकारी हैं या बोर्ड के चेयरमैन हैं—वह सर्वोच्च अधिकारी हैं। मुझे तब और ज्यादा भ्रम हो जाता है जब हम रेलवे में जो घाटा हुआ है, किराये में वृद्धि हुई है, माल भाड़े में वृद्धि हुई है—इसकी बात सुनते हैं।

सभापति जी, आपने भी अखबारों में फरवरी में पढ़ा होगा कि जब हमारे वर्तमान रेलवे बोर्ड के चेयरमैन ने अपना पद भार सम्भाला, उस समय चुनाव हो रहे थे, चुनावों के दरमियान ही उन्होंने घोषणा कर दी कि 25 फीसदी किरायों में वृद्धि होगी। जैसे उन को इतना भी धैर्य नहीं है कि इन्तजार करते, नई गवर्नमेंट बनती, नये रेलवे मंत्री आते, बजट पेश करते और तब सारी चीजें लोगों को मालूम होतीं। रेलवे बोर्ड के सम्बन्ध में हमारे अन्य मित्रों ने जो बातें कहीं हैं, वे तो अपनी जगह पर हैं ही, लेकिन यह चीज खत्म होनी चाहिये और हमेशा-हमेशा के लिये स्पष्ट हो जाना चाहिये कि मंत्री महोदय सर्वोच्च

प्रधिकारी हैं या रेलवे बोर्ड के चेयरमैन । अगर यह नहीं होता है, तो यह फैसला हो जाय कि रेलवे बोर्ड को यदि रखना है तो सारी रेलवे को एक स्वायत्त संस्थान बना दिया जाय, रेलवे मिनिस्ट्री को खत्म कर दिया जाय । इन दो में से एक बात अवश्य खत्म होनी चाहिये—या तो रेलवे मिनिस्टर खत्म हों या रेलवे बोर्ड जो कि सुपर-मिनिस्ट्रीरियल संस्था बन गई है, वह खत्म हो जाय ।

कुछ मित्रों ने कहा कि किराये में वृद्धि रेलवे का खर्चा बढ़ जाने की वजह से हुई है । लेकिन मैं यह समझता हूँ कि यह सारी की सारी जो परेशानी हो रही है वह हमारे इन्तजाम में गड़बड़ी की वजह से हो रही है । जी० एम० की शान को देखिये किस शानो-शौक्त से रेलवे के सैलूनों में सफर करते हैं । मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि जहाँ तक रेलवे संस्थान का प्रश्न है उसकी कार्यक्षमता कितनी निकम्मी, निचले स्तर की हो गई है, कितना खराब इन्तजाम है, इस की तरफ आपको विशेष रूप से ध्यान देना चाहिये । मैं गोरखपुर से आता हूँ वहाँ पर रेलवे का कारखाना है, वहाँ जा कर देखिये कि क्या होता है—कहीं छल्ले बन रहे हैं, कहीं चाकू बन रहे हैं, छुरियां बन रही हैं, इसलिये कि रेलवे बोर्ड के बड़े बड़े अफसर भ्रममायिं बनवाते हैं । अगर इस प्रकार की कार्यवाही चलेगी तो किस प्रकार आप खर्च को पूरा कर सकते हैं । एक तरफ शानोशौक्त और दूसरी तरफ इस तरह से लापरवाही—ऐसी हालत में आप खर्च को कैसे पूरा कर सकेंगे ।

चूँकि मजदूरों के वेतन का सवाल है, इस लिये किराये में वृद्धि करना चाहते हैं, लेकिन उन्होंने यह नहीं सोचा कि किरायों में वृद्धि करने से, जो नज्दाक के स्टेशन हैं उन के किरायों में वृद्धि करने से जो आवश्यक वस्तुयें हैं, उन के ले आने और ले जाने में वृद्धि हो जायगी और इस तरह से मंहगाई और ज्यादा बढ़ जायगी । मंहगाई को आप

अपने-आप बढ़ा रहे हैं, फिर किस तरह से वेतन वृद्धि कर के आप मजदूरों का सन्तोष कर सकते हैं । असल में रेलवे का जो तना बढ़ा ढांचा है, वह इस तरह से चल रहा है कि मैं तो परेशान हो गया हूँ, पिछले पांच सालों से मैं इस हालत को देख रहा हूँ । मुझे बड़े अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि रेलवे के जो बड़े आफिसर हैं, खास तौर से एन० ई० रेलवे के जो जी० एम० साहब हैं, उन का व्यवहार जिस प्रकार का है, उस से तो मैं आज़िब आ गया हूँ चिट्ठी लिखता हूँ 6 महीने तक जवाब नहीं आता है । कर्मचारियों के केसेब उन के सामने पुट-अप होते हैं, वह उस को मानते हैं, लेकिन फिर भी कोई सुनाई नहीं करते हैं, कार्यवाही नहीं करते हैं । मैं एक केस के बारे में कहना चाहता हूँ, मैं नाम नहीं लेना चाहता क्योंकि न्डो-विजुअल केस सदन में नहीं आना चाहिये, मैं रेलवे मंत्री जी को चिट्ठी लिखकर बाद में बतलाऊंगा । मैंने एक चिट्ठी जी० एम० साहब को लिखी साल भर के बाद मैंने उन को लिखा कि इतनी मेहरबानी तो कीजिये कि चिट्ठी का जवाब दे दिया जाय । उन्होंने जवाब दिया कि ये सब चीजें ऐसी हैं जो मैं नहीं बता सकता, आप रेलवे मिनिस्टर साहब को लिखिये । मैंने कहा कि उन को तो मैं लिखूंगा लेकिन इतना तो कहिये कि इस में अन्याय हुआ है या नहीं । उन्होंने कहा कि अन्याय तो हुआ है, इन्जस्टिस हुआ है लेकिन स्पेशल इन्जस्टिस नहीं हुआ है । जब स्पेशल इन्जस्टिस होगा तब उन को परेशानी होगी । मैं अपना मारफ्त रेलवे मंत्री का ध्यान इस बात की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ कि अगर रेलवे को एक संस्थान के रूप में चलाना है जिसमें घाटा न हो तो ऐसी स्थिति बनानी होगी कि वहाँ पर जो रेलवे मजदूर काम करते हैं, जो छोटे छोटे कर्मचारी हैं, उन के रहने-उन के काम करने की जो व्यवस्था है, वह उन के अनुकूल हो जिससे कि वे सन्तुष्ट हो कर काम कर सकें ।

[डा० महादेव प्रसाद]

मैंने एक चिट्ठी लिखी कि भ्रानन्द नगर में एक हजार से ज्यादा कर्मचारी रहते हैं, वहां पर उन के लिये एक डिस्पेंसरी खोली जाय। उन्होंने जवाब दिया कि यहां से 78 किलोमीटर पर ऐसी डिस्पेंसरी है, यहां क्या जरूरत है। यहां पर डिस्ट्रिक्ट बोर्ड और श्रुगर फैंक्टरी की डिस्पेंसरी भी है। अगर डिस्ट्रिक्ट बोर्ड और श्रुगर फैंक्टरी की डिस्पेंसरी से ही काम चलाना है तो बड़ी बड़ी जगहों पर जहां जी० एम० साहब को इलाज कराना है, क्यों अस्पताल खोले जाते हैं, वहां पर भी सिविल अस्पताल से ही काम क्यों नहीं ले लिया जाता। यह बड़ी खराब बात है, उस चिट्ठी पर उन्होंने अभी तक ध्यान नहीं दिया है।

भापने फरमाया है कि जो ऐसी रेलवे लाइनें हैं जिनका आर्थिक दृष्टि से कोई महत्व नहीं है, उन को कम किया जाय। मैं भाप से कहना चाहता हूँ कि जो अनुपयोगी रेलवे लाइनें हैं उनको भाप खत्म करें जो कोई एतराज की बात नहीं है। लेकिन जो ऐसी जगहें हैं जिन की प्रगति इंडस्ट्रियल, औद्योगिक या दूसरी तरह की, बिना रेलवे लाइन के नहीं हो सकती हैं, उन में रेलवे लाइनें बनाई जानी चाहिए।

मेरे अपने क्षेत्र में महाराजगंज निच-बौख, ठूठीबारी, या अपने जिले में बांस गांव है, वह ऐसी जगहें हैं जहां रेलवे लाइन न बिछाये जाने से उन को तरफकी नहीं हो सकती। इसी तरह से एक लाइन बना दी गई बरहनु से एटा तक, लेकिन अगर उस को बढ़ा कर भाप कासगंज तक नहीं ले जाते तो उस से कोई फायदा नहीं है। भाप पूरी लाइन न बनाते हुए अगर सोचते हैं कि इस पर 1 करोड़ 37 लाख ६० खर्च आता है और यह अनैकानमिक है, तो यह बात चलत है। मैं मंत्री साहब से प्रार्थना करूंगा कि आप कहीं भी कभी कीजिये, लेकिन इन कामों को जरूर करवइये। छोटी छोटी बातें हैं जिन के बारे में हम को जनरल

मे जर से कहना पड़ता है। एक बार मैं रेलवे उपभोक्ता समिति में बैठा था। कंसी छोटी छोटी बातें उस में होती हैं जिन के लिए हम लोगों को कहना पड़ता है। उस डब्बे में पानी नहीं था जिस में हमें लाया गया था। मैंने जनरल मेनेजर साहब से कहा कि मेहरबानी कर स्वयं देखिये लेकिन उनके कानों पर जूं नहीं रेंगी।

यहां पर लूप लाइन्स की बात उठी। गोरखपुर में लखनऊ से चार फास्ट ट्रेन्स हैं। मैंने उन में से एक यानी गोरखपुर से गोंडा तक सीधे लूप लाइन्स से डाइवर्ट कर दिया जाये। किन्तु किया यह गया कि एक गाड़ी को सीधे लखनऊ के लिए कर दिया गया। पार्सल भी जोड़ दिया गया तो पांच छः घंटे तक गाड़ी लेट होने लगी। इस के न होने से यह होता है कि आदमी लोग तीन-तीन, चार-चार घंटे लेट आते हैं।

मैं एक बात और कहना चाहता हूँ कि आज कल ट्रेनों में बहुत भीड़ चलती है। इस लिए सिववा और नवतनवा लाइन पर गाड़ियां बढ़ाई जायें।

अन्तिम बात यह कहना चाहता हूँ कि सारे देश में आज इस बात का शोर है कि अन्नोत्पादन ज्यादा से ज्यादा होना चाहिये और इस के लिये ज्यादा से ज्यादा सुविधा दी जानी चाहिये। रेलवे में आज एक अजीब स्थिति है। रेलवे लाइन के एक तरफ तो ट्यूबवैल हैं और दूसरी तरफ खेत हैं। खेतों में पानी ले जाने के लिये लाइन को फास करने की जरूरत होती है। इस के लिये ग्रिड लगाये जाते हैं। अब काश्तकार बेचारे इस के लिये कहां से दो-दो, तीन-तीन हजार रुपये लगा सकते हैं? इस की तरफ रेलवे विभाग को ध्यान देना चाहिये।

इसी तरह से बिजली लाइनों का सवाल है। हम देश में रेलवे लाइनें बढ़ा रहे हैं। आज जब अन्न संकट है तब इस काम को जितनी जल्दी किया जा सके और जितनी किफायत

से किया जा सके, जितने कम से कम खर्च में किया जा सके उतना ही बड़ा कटिबन्ध रेलवे का होगा इस देश को ग्रन्थ संकट से बचाने के लिये ।

**Shri Lobo Prabhu (Udipi):** I had the pleasure of reading the hon. Minister's budget speech only today. I was not present on the occasion when he made it.

I have great respect for the hon. Minister who is elected from my district, but I am slightly mystified how he has proceeded to various conclusions in this budget speech.

He opens up by maintaining that he expects a fall in the goods earnings of Rs. 13 crores. He ends up by increasing the goods revenue by Rs. 20 crores and the passenger fares by Rs. 19 crores. I would like, even at this stage, to seriously appeal to him to consider first whether there is likely to be this shortfall of Rs. 13 crores in the goods revenue.

In the White Paper which the Ministry has issued, when the question of expenditure arises in any one of the seven demands, it is always maintained that there is increased traffic, which justifies more staff. How does the Minister reconcile this statement made in connection with expenditure that the traffic is likely to increase, with his conclusion that there is going to be a shortfall of Rs. 13 crores?

The reason given by him for the shortfall is that though the revenue rose in January, it fell in February and March. On the basis of two months, on the basis of a slight fall, is the Minister justified in thinking that we have reached a stage of economic stagnation, we have reached a stage of economic regression, that the revenue in the current year is going to be less? He should have tried to tally his conclusion with the conclusion of the Finance Minister in General Budget that the period of

stagnation is over, that there is going to be an increase in excise revenue, that there is going to be an increase in all taxes. It is due to be explained to the House why he presumes on the basis of two months experience that there is going to be a short fall in goods revenue?

The second question is: even if there is this shortfall, is he justified in adding 39 or 40 crores to the total earnings of the Railways during the 9.5 months left. He has to remember that in respect of fares this is the third revision since 1962 and in respect of freights this is the third revision since 1963. Is there no limit to the burdens which are laid upon the people in this way? He may argue that the incidence is small, that in respect of ordinary trains it is a matter of rounding off at 5 n.P. and it is a matter of increasing the lowest ticket from 10 to 15 paise. But has he considered what this amount means to the poor people. When he comes to the freights, he thinks that an increase of 19 or 24 crores for the year is a small amount. But has he considered how that is going to be carried into the price of the goods conveyed by the railways? Has he considered what this means in terms of the food prices? I would like him not to make the excuse of a shortfall of Rs. 13 crores to justify the raising of the total traffic earnings by Rs. 39 crores. He is due to explain to the House and to the people why he has raised the traffic earnings to this extent at a time when there is unemployment and when on his presumption the industry is going down. He will probably say that there is an increase in the working expenses of the railways. I would refer him to his own statement that our railway staff compared with the staff of railways in other countries is far too excessive and that we have reached a stage when the staff is a burden on the economy, on the railways and on the people. In those circumstances, what do these demands reveal? In each of the seven demands there is mention

[Shri Lobo Prabhu]  
 that the staff appointed before for a shorter period is going to be appointed for the whole year and therefore the demand has to be raised. How far is this consistent with the statement that recruitment has been stopped when in these demands the provision for staff is continuously increased? I will refer to one demand alone, the demand for social services and amenities to staff. During the third Plan period, amenities to the staff have increased from Rs. 84 per head to Rs. 124 or so. But the Minister is not content with this. He provides Rs. 13 crores which the Finance Minister does not do to the other staff on account of dearness allowance committee report. Was it necessary that he should think so much of the staff when he could not think of the people on whom he is raising these fares and of the goods on which he is increasing the freights? No one grudges higher salaries to the railway staff; no one grudges better amenities to the staff, but just think about who pays for this. It is paid by the poor people who are supposed to overcrowded these trains. Is it fair? Is it socialism? That is the question I would like the Minister to consider seriously even at this stage when he is hoping that his party will endorse these two increases of revenue. It is a question which will remain unanswered, if he does not seriously admit.—“I have made perhaps a miscalculation! I have been guilty of some pessimism in assessing a fall in the goods traffic when there is not going to be a fall as the country is not going to suffer much longer from stagnation if it suffered at all.” If he would make that admission to himself, it would be possible for him to give up these increases in freights and fares.

I particularly ask him to be very careful about this increase for rounding off in multiples of five. They look very innocent but in the total, I think, he will realise very much more from the fares of the people than he has made us believe. Though the budget

has been supported by many Members, by all those Members who have asked for amenities for staff or passengers, all those who have asked even for overbridges like Shrimati Lakshmikanthamma. They forget that as long as we are not able to make two ends meet, as long as the existing demands are not satisfied, to add to them at the cost of higher rates, higher freights and higher fares is not in the interests of the country.

**Mr. Chairman:** Shri N. P. Yadab— not present. Shri Kotoki.

**Shri Surendranath Dwivedy (Kendrapara):** Is the Minister replying tomorrow?

**Mr. Chairman:** Today.

**Shri Randhir Singh (Rohtak):** It goes beyond 6?

**Shri K. N. Tiwary:** Suppose they go away, and if there is voting, what will be the fate?

**An hon. Member:** Members must be informed.

**Mr. Chairman:** Let Mr. Kotoki proceed.

**Shri Liladhar Kotoki (Nowgong):** Sir, I rise to support the Demands for Grants of the Ministry of Railways. In doing so, I wish to make a few suggestions for the earnest consideration of the Ministry and I do hope that they will seriously try to accept them. First of all, I reiterate the demand of the people of Assam and the Government of Assam and raised in this House over and over again by Members from the State of Assam that the broad gauge line should be extended from Joghghopa in the first phase to Gauhati with a bridge on the Brahmaputra and a branch line to Garo Hills and in the second phase to Tinsukia, the alignment running along the southern bank of the Brahmaputra. I know that the first reaction of the Ministry to this demand will be of a negative character. But that has been so in the case of the extension of the metre made us believe. Though the budget

gauge line on the north bank and the extension of the broad gauge line to Joghghopa.

The main reasons which weighed upon the Government for taking up these extensions were the purposes of defence. Our proposal for the extension of the broad gauge line to Tinsukia, apart from the urgent necessity for economic development, is also very much weighed on the need for defence. Therefore, I would urge on the hon. Minister to take this matter at the Cabinet level and to impress upon the Cabinet to take up the line for the purposes of economic development and defence purposes.

My second point is that the Ministry should nationalise the Chaparmuhk-Silghat land Katakhal-Lala bazar railway branch lines in the N.F. Railway. The present term is going to expire very soon and it is high time the Ministry took the decision to take over these two private lines.

My third point is about the amenities of passengers and other railway users, particularly amenities for third-class passengers—a point which has been raised by all sections of the House. I suggest that more and more sleeper coaches for third class passengers for long distances should be provided. In particular I suggest that more sleeper coaches in the Assam Mail, both in the broad gauge and metre gauge should be provided.

There is urgent need for construction of staff quarters. I know personally in the N.F. Railway, even in the headquarters at Pandu, there are not enough quarters for the employees. There are some *kutcha* quarters which are not fit for habitation. Some of them are lying idle. Therefore, they should increase the allocations for the construction of quarters, particularly for class III and class IV employees.

I would not take up the time of the House by referring to various demands of the people which have already been raised. But I have one

point for the consideration of the Railway Board. Officers like General Manager and others are transferred frequently in the N.F. Railway, which is a strategic zone.

**Shri J. H. Patel (Shimoga):** Spoke a few words in Kannada.

**श्री कामेश्वर सिंह (खगरिया) :** सभापति महोदय इन्होंने कोरम का सवाल उठाया है। चूंकि इन्होंने कन्नड़ में कहा है क्या इस वास्ते आप नोट नहीं ले रहे हैं ?

**सभापति महोदय :** इनको उठाने दीजिये।

**श्री कामेश्वर सिंह :** ये उठा चुके हैं।

**Shri Liladhar Kotoki:** From the point of view of expansion, operation and maintenance of this strategic zone. I would urge that the officers should not be transferred so frequently. Regarding the proposals for increasing freights and fares . . .

**श्री कामेश्वर सिंह :** कन्नड़ में चूंकि यह बोले हैं इस वास्ते इनकी बात नहीं सुनी जाती है। मैं कोरम का प्रश्न उठाना चाहता हूं। हाउस में कोरम नहीं है।

**Mr. Chairman:** The bell is being rung.

There is quorum now. Has Shri Liladhar Kotoki finished?

**Shri Liladhar Kotoki:** I will conclude in a minute.

Sir, I urge that so far as the long-distance passengers are concerned and, also, long distance traffic of goods, particularly essential commodities, and, more especially, the traffic to and from Assam is concerned, the hon. Minister should kindly consider whether a special concession could be given in order that the economy is not handicapped further.

With these submissions, I support the Demands for Grants of the Railway Board.

**श्री कबरलाल गुप्त (दिल्ली सदर) :** सभापति महोदय मैं केवल दिल्ली के विषय



[श्री कंवरलाल गुप्त]

में ही कुछ कहना चाहता हूँ। लेकिन इससे पहले कि मैं दिल्ली की समस्याओं के बारे में कुछ कहूँ, मैं रेलवे मन्त्री महोदय का ध्यान इस बात की तरफ दिलाना चाहता हूँ कि रेलवे डिपार्टमेंट में, जिसमें अन्य सरकारी विभागों की तुलना में सबसे ज्यादा लोग एम्प्लायड हैं, सब कर्मचारियों में और खास तौर से छोट कर्मचारियों में डिस्सैटिसफ़ैक्शन है। ऐसा मालूम होता है कि वह एक आर्मी है डिस्सैटिसफ़ाइड सोलजर्स की। जैसा कि मन्त्री महोदय ने बताया है यह ठीक है कि रेलवे के इतिहास में इस बार जो घाटे का बजट रखा गया है, उसका कारण यह है कि रेल कर्मचारियों का भत्ता बढ़ाया है और रेलवेज की अपरेशनल कास्ट बढ़ गई है, लेकिन मैं समझता हूँ कि उसका सबसे बड़ा कारण रेल-कर्मचारियों की डिस्सैटिसफ़ैक्शन है।

आज से चार दिन पहले की बात है कि कुछ रेलवे कर्मचारी मेरे पास आए। उन्होंने कहा कि हमारे वतन पिछले पच्चीस बरस से नहीं बढ़े हैं। मुझे यह सुन कर आश्चर्य हुआ। जब मैंने उनसे पूछा कि आप ने रिप्रजेंटेशन क्यों नहीं किया, तो उन्होंने कहा कि अगर हमारे पास बीस हजार रुपये हों तो हम सब का वेतन बढ़ सकता है। परसों और लोग मेरे पास आए और उन्होंने कहा कि हमने पैसा दे दिया है, अब हमारा वेतन बढ़ जायेगा। मैं रेलवे मन्त्री से यह मांग करना चाहता हूँ कि वह कोई सब-कमेटी या कोई ऐसी मशीनरी स्थापित करें, जो यह एन्क्वायरी करे कि रेलवे डिपार्टमेंट में ऊपर से लेकर नीचे तक कैसे काम चलता है और स्टाफ में अपनी प्रोमोशन सीनियारिटी और पे-स्केल आदि के बारे में जो डिसकन्टेन्ट है, उसको दूर करने की दिशा में प्रयत्न करे। अगर ऐसा नहीं किया जायेगा तो रेलवे के बजट में जो घाटा दिखाया गया है उसमें और वृद्धि होती जायेगी।

जहां तक दिल्ली का सम्बन्ध है, मैं मन्त्री महोदय का ध्यान रेलवे कालोनीज की तरफ, खास तौर से पहाड़गंज और सब्जी मण्डी की रेलवे कालोनीज की तरफ, दिलाना चाहता हूँ। मैंने इस बारे में उन को पत्र भी लिखा है। अगर वह उन कालोनीज को जाकर देखें, तो वह कहेंगे कि इससे बुरा स्लम कहीं नहीं हो सकता है। वहां किसी भी सिविक ऐमिनिटी की व्यवस्था नहीं है। उन कालोनीज में ड्रेनेज का कोई इन्तजाम नहीं है। वहां पर जो सियुअर आज से पच्चीस साल पहले बनाया गया था, वह रोजाना बन्द रहता है। वहां पर पानी की ठीक व्यवस्था नहीं है और सब तरफ मलबे के ढेर लगे हुए हैं। अगर कोई प्राईवेट आदमी इस तरह की गन्दगी करे, तो कारपोरेशन उस का चालान कर सकती है। रेलवे विभाग को अपनी कालोनीज में सफ़ाई आदि से बारे में एक माडल पेश करना चाहिए। आज उन कालोनीज में बेयरेस्ट मिनिमम सिविक ऐमिनिटीज भी नहीं हैं। अगर मिनिस्टर साहब किसी दिन जाकर उन कालोनीज को देखें, तो उन को सही तस्वीर का पता लगेगा कि उनके कर्मचारी किस ढंग से रहते हैं। उन लोगों के क्वार्टर बहुत खराब अवस्था में हैं।

आज दिल्ली में रेलवे लाइन के साथ साथ कई हजार झुग्गियां पड़ी हुई हैं जिन में कई तरह के लोग रहते हैं। वे इस प्रकार की एक्टिविटीज कर सकते हैं जिससे कोई एक्सिडेंट हो सकता है। लेकिन उस तरफ ध्यान नहीं दिया जा रहा है। इस बारे में कुछ पत्र-व्यवहार करने से कुछ कार्यवाही शुरू की गई है लेकिन वह तेजी से नहीं हो रही है।

दिल्ली में मकानों के किराये और जमीन के दाम बढ़ रहे हैं। इस स्थिति में सरकारी कर्मचारियों के लिए इतने अधिक किराये देकर प्राईवेट मकानों में रहना बड़ा मुश्किल है। दिल्ली में रेलवे विभाग के बहुत से कर्मचारी

रहते हैं। इसलिए हर साल उन लोगों के लिए कुछ क्वार्टरों का प्राविजन किया जाना चाहिए।

रेलवे मन्त्री भी दिल्ली में रहते हैं और रेलवे बोर्ड के सदस्य भी दिल्ली में रहते हैं। वे जानते हैं कि दिल्ली में सैकड़ों रेलवे क्रासिंग हैं और उनकी वजह से दो तीन घंटे तक ट्रेफिक रुका रहता है और एक दो मील लम्बी कतार लग जाती है। मन्त्री महोदय को एक फ्रेण्ड प्रोग्राम बनाना चाहिए, जिसके अन्तर्गत अगले चार पांच साल में इन क्रासिंग के ऊपर ओवर ब्रिज बनाए जायें और मौजूदा ब्रिजज को चौड़ा किया जाये। खास तौर से मैं उनका ध्यान शक्तिनगर और सराय रोहिल्ला के बीच में स्थित तीन रेलवे क्रासिंग की ओर दिलाना चाहता हूँ, जो नई दिल्ली और शहर के उस हिस्से के रास्ते में पड़ते हैं।

दिल्ली में ट्रांसपोर्ट की समस्या बहुत बड़ी समस्या है। लोगों को बसों के लिए कई कई घंटे खड़े रहना पड़ता है। यहां की सड़कें छोटी हैं और इसलिए उन पर ज्यादा बसें नहीं चलाई जा सकती हैं। इस स्थिति में यहां की ट्रांसपोर्ट समस्या को हल करने का एक ही उपाय है और वह है रिंग रेलवे। सरकार ने इस बारे में जो टारगेट मुकरंर किया था, पूरी एटेन्शन देने की वजह से हम उससे बहुत पीछे जा रहे हैं। हम देखते हैं कि किसी ठेकेदार के साथ झगड़ा होता है और वह दो साल तक चलता रहता है। रेलवे मिनिस्टर को यह तय करना चाहिए कि फ़लां डेट तक रिंग रेलवे पूरी कर दी जायेगी और अगर वह तब तक पूरी नहीं होती है, तो जो आफिसर उसके लिए जिम्मेदार हों, उनसे एकस्प्लेनेशन लिया जाये और उन के खिलाफ़ कार्यवाही की जाये। दिल्ली के लोगों की यह मांग है कि रिंग रेलवे जल्दी से जल्दी पूरी की जाये।

जैसा कि मैंने कहा है, दिल्ली की सड़कें छोटी हैं और दिल्ली बाकी तेजी से बढ़ती जा रही है।

भ्राज भ्राप को आवश्यकता इस बात की की है कि दिल्ली के अन्दर कुछ हिस्से में भ्राप अण्डरग्राउण्ड रेलवे की व्यवस्था जरूर करें अन्यथा सड़कें जितनी हैं उन सड़कों पर जितना भार है ट्रेफिक का उसको भ्राप सम्भाल नहीं पायेंगे। भ्राप बड़े एक्सपर्ट्स को बुला कर के इस के ऊपर विचार करिए और दिल्ली की ट्रेफिक की समस्या को साल्व करिए। बाद में भ्रापने बनाने का भी तय किया तो भ्राप अण्डर ग्राउण्ड रेलवे नहीं बना पाएंगे। यह भ्राभी से प्लानिंग कीजिए शुरूआत कीजिए।

भाखिरी एक सेंटेंस कह कर खत्म करता हूँ। शक्ति नगर के पास भ्राप एक रेलवे स्टेशन बनाइए। मैंने एक चिट्ठी लिखी थी। भ्रापने कृपा करके उसका उत्तर दिया है लेकिन जो कारण बताये हैं वह गलत हैं। वह अफसर जिसने लिखा है वह वहीं बैठ कर उसने लिख दिया है। भ्राज जो सब्जी मण्डी स्टेशन है वह करीब डेढ़ दो हजार आदमियों को फीड कर सकता है। वह सब्जी मंडी का स्टेशन डेढ़ दो मील पड़ता है। उससे काम नहीं चलता है। हजारों आदमी भ्राते जाते हैं। मैं चाहता हूँ कि मन्त्री जी इस ओर ध्यान दें।

Mr. Chairman: Professor D. C. Sharma. Is he still reading the Bhagwad Gita?

18 hrs.

Shri D. C. Sharma: Mr Chairman, as you know, I cannot make a speech; I will only enumerate some points.

My first point is that Cape Comorin should be connected with Tinneveli, Trivandrum and Madras. Cape Comorin should also be connected with Ernakulam. It is because Cape Comorin is not only a sacred place for the people of the south but it is a sacred place for the whole of India. So, I want that as many facilities as possible should be provided for that place.

I also have a soft corner in my heart for Hyderabad and I support

[Shri D. C. Sharma]

all the demands that have been put forward about Hyderabad by my hon. friend, Shri Thirumala Rao. I wish that Hyderabad should become the keypin in that zone and Hyderabad should be connected with all the big places in India. People should not try to look upon Hyderabad as a place which is not on the regular map of the railways.

My third point is that I find that there is more of casteism, not in the sense in which we use it, in the railways than in any other body. By that I mean that there are so many grades. Look at the grades that the loco people have; look at the categorisation of the goods people; look at the classification of other people. I think, the railways have been true to the division, sub-division and sub-sub-division of casteism that we had here. I would, therefore, say that a Pay Commission should be appointed and that Pay Commission should rationalise the pay structure of all the people from the railway coolie up to the station master or the members of the Railway Board.

I do not want that the railway coolies should be treated as they are being treated now, that is, as casual labour. They have to pay licence fee and have to work under the jemadars. I think, the railway coolie should be given his due place in the economy of the railways. He should be treated as a human being who has self-respect, dignity and who is a wage earning person. He should not be treated as casual labourer as is being done now.

I want to say a good word for the Railway Board also. These ministers come and go; I have seen so many ministers come and disappear and I hope the present ministers will also disappear after some time. I have no doubt about it. But I must say that the Railway Board provides the continuity of traditions, efficiency and of administrative services so far

as railways are concerned. But I would like to say that the Railway Board should be democratically decentralised. All the people should not be sitting here in air-conditioned rooms. You should send some to one zone, some to another zone and all of them should not congregate here in the Rail Bhawan as they are doing now. But the Railway Board has been doing useful service and it should continue to perform better and better service as time goes on. I once visited the Jamalpur Workshop and I saw all the good work they were doing. But those foremen are not given the status which is even allowed to railway jamadars. Of course, that is the problem for the Pay Commission and, I hope, the hon. Minister will accept my suggestion of appointing the Pay Commission. I think, that problem will be solved that way. These foremen who have invented cranes and so many other things should be given a better status, a better scale, and a better place in life.

Mr. Chairman, Sir, you and I represent the masses and, I think, so does the hon. Minister, Mr. Poonacha. I must tell you that it is not merely the question of looking after the I Class passengers but III Class passengers should also be looked after. The Railway Ministry will be judged by what is done for III Class passengers. If the Pay Commission cannot be appointed just now, I think, the Railway Minister should appoint a committee or a commission just now to look to the amenities of the III Class passengers. That must be done. Unless that is done, it will not help the masses whom we represent.

Now, look at the new lines that are going to be surveyed. On the Northern Railway, there have been only two surveys in respect of two new lines. Why are you giving step-motherly treatment to the Northern Railway? What harm has the Northern Railway done to you? It is said that it will take 400 years to have a

line from Pathankot to Srinagar. I think that should not be allowed to happen.

Then, there is a place in my constituency—I think, most of the people know it; the Minister, I think, must have gone there sometime in a saloon—Pathankot and there is the Tangu road and I want that on that road, an over-bridge should be built as early as possible.

Then, there is a place called Shri Hargobindpur in my constituency. It is a frontier town and it should be connected with Gurdaspur. A survey was made in British days and that has been neglected. Also, a flag station should be put up at Panyal near Gurdaspur. I have made that appeal many times before and, I hope, Mr. Poonacha will do that.

I think, the railways are our pride and we should see to it that the railways become a joy for those who travel and a joy for those who want to see India. This should be the real source of national integration in the country.

18.08 hrs.

#### BUSINESS OF THE HOUSE

The Minister of Parliamentary Affairs and Communications (Dr. Ram Subhag Singh): Sir, as the House will be desirous of commencing the discussion on the Demands for Grants from Monday, the 26th June onwards, Government have reconsidered the programme before the House and have come to the conclusion that the Consideration Motion of the Unlawful Activities (Prevention) Bill may be postponed to a date after the conclusion of the financial business. It is, therefore, proposed to remove this item from the Order Paper of tomorrow. The Government business for tomorrow, the 23rd June will now be as under:

- (1) Consideration and passing of the Companies Tribunal (Abolition) Bill.
- (2) Reference to a Joint Committee of the Central Industrial Security Force Bill.

18.10 hrs.

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

Shri K. Haldar (Mathurapur): After reading the Railway Budget carefully I find that almost every year the fares and freights are increased and so, the sufferings of the passengers increase. What is the reason? It is because the number of trains has not been increased to cope with the rush of passengers. Before electrification, we were told that the number of trains would be increased. I particularly mention the Sealdah section and the Howrah section of the Eastern Railway. These are the two sections where the highest number of passengers travel every day as compared to any other Indian railway, but we see that the passengers who go to Calcutta to attend their office are compelled to travel on foot-broad, roofs and engines even risking their lives. I do not know why the number of trains is not increased. In Bombay, every five minutes there is a train running. In Calcutta, when there is electrification in Sealdah and Howrah, I do not know why the same thing is not done and that is what I want to ask the Railway Minister. In this connection I draw the attention of the Chairman and the Railway State Minister who have frequently travelled by these sections of railways. They have also seen the sufferings of the passengers who frequently clash with the railway authorities or with other passengers for want of accommodation in the compartments. For that reason, I request the Railway Minister that the number of trains be increased. In their reply, they should say that they have already increased the number.

[Shri K. Haldar]

If we analyse what has happened during this period, we will find that the number of some trains has no doubt increased, but the accommodation in these trains has decreased to that extent. In this connection I also wish to draw the attention of the Government to the fact that almost every day there are clashes in these two sections of the railways. What are the reasons? Have the people become rude or indisciplined? No. It is due to shortage of trains because there are thousands of employees who come every day to Calcutta for their jobs. If, by any chance, they fail to catch one train, they may even lose their jobs. So, what arrangements are government making either to increase the accommodation in the existing trains or to increase the number of trains? I suggest that the number of trains should be increased as soon as possible.

I would also like to mention in this connection that the employees of Kanchrapara Railway Workshops who are Central Government employees, receive allowances and house-rent according to the rates applicable to category 'B'. Why are they not given allowances according to category 'A'? In Bombay, the railway employees in Thana and Kollyan, which are 35 and 34 kilometres, respectively, from Bombay, get allowances according to 'A' grade. So, I request that the employees working in these sections, Sealdah section and between Kollyani and Calcutta, which are industrial areas and which have so many Central Government employees working in Railways, should also be given allowances at rates which are applicable to 'A' category. I would also like to mention in this connection that in the southern sections of the Sealdah division in the first class compartment there are so many railway coaches but without any sitting accommodation. There are not even any wooden seats in those compartments. We have been told that it is because the rexin seats are stolen. But I would like to know what the

railway protection force is doing and how they are safeguarding the railway property. At least wooden seats should be provided for the passengers who are now obliged to travel by standing all the time. I would request that steps should be taken to provide seating for the passengers so that they can travel sitting instead of standing as at present.

The House is shortly going to discuss some emergency Bills. But the border States of Assam and Tripura are not properly connected with railway the big cities like Calcutta and others by railway line. It is obvious that the railway communication with these border States should be improved. If Government do not take proper steps in this regard immediately, then in future if any aggression takes place, there will be a great difficulty and the people of those areas will be compelled to leave those areas for fear of loss of their lives. Communication facilities not only in Assam and Tripura but also in other border States of our country should be looked into.

I would also point out that the emoluments and other service conditions of the railway employees who work in various departments of the railways should be improved. Government are increasing the fares and freights. So, I do not see any reason why the amenities should not be increased.

I hope the hon. Minister would look into these matters very favourably.

**Shri B. K. Daschowdhury** (Cooch-Bihar): The peculiar tendency that we are noticing is that the hon. Railway Minister increases fares and freights in each and every year. Whenever he comes forward to present the Railway Budget, he says that in order to balance the budget, increases in fares and freights are very essential. I should like to point out in a very brief manner that the proportionate increase in fares and

freights every years not commensurate with the real income that accrues to the railway administration every year.

In 1963-64, the railway fare, was increased especially for the third class passengers by 7 np. That is one fact that we should remember. The real income that came to the railways from the third class passengers in 1963-64 was Rs. 182 crores as against Rs. 171 crores in 1962-63. This obviously shows that when the third class passenger fare was increased by 7 np, there was a certain improvement in the railway earnings, but here we have to consider other factors also. The total number of passengers travelling in third class in that year was also more by 426 crores than in the previous year. In the previous year, 1962-63, there were 8,022 crores of third class passengers. In 1963-64, the figure was 8,448 crores. So, when the number of passengers increased, the income has also increased.

There is another factor. The average railway mileage covered in 1963-64 was also more by nearly 500 odd crore miles. So what do we find? There is no proportionate increase of income, to the railway administration. If the income from third class passengers has increased, it is because there are more passengers who travel by third class and there is more mileage covered by the railway department. So it is not true to say that if we just increase the fares of third class passengers, there will be a proportionate increase in the receipts.

I have here the figures quoted from 'India 1966'. In 1962-63, the income was Rs. 171 odd crores. In 1963-64, it was Rs. 182 odd crores. In 1964-65, it was nearly Rs. 194 odd crores. If we examine the figures for 1963-64, we find that really the income ought to have been Rs. 40 crores more, but actually we get only Rs. 11 crores. In 1964-65, the real income ought to have been Rs. 22 crores more as the third class fare was increased by 3 np., but actually we find only Rs. 12

crores increased. This year also the expectation of the increased income from the increase in the fares of third class is not correct. I would like to point out that this is a wrong thesis, that if we increase the fares, it would automatically yield a proportionate increase in real income to the department.

The hon. Minister should take this into consideration that the budget should not be balanced by increasing fares, but it should be done by effecting economy measures. I will read a few lines from the Public Accounts Committee's 72nd Report in this connection.

**Mr. Chairman:** There will not be time enough for that. Only five minutes have been fixed.

**Shri B. K. Daschowdhury:** I would request you to give me some more time.

This is from page 86-87:

"The Committee are distressed to find that contracts for a total sum of Rs. 52.49 lakhs were entered into by the Railway Administration, South-Eastern Railway, with a firm for execution of earth-work, bridges etc. even though it was brought to their notice that the particular firm had not tendered for bridge work and as such similar work had not been entrusted to them by the Northern Railway to whom a reference was made".

That is, we do find certain corruption and corrupt practices in the railway department and the Railway Board. A firm which did not submit a tender was given a contract for Rs. 52 lakhs, even though it was not entrusted with such work by a sister railway.

Again on page 87:

"They are also unhappy to note that the Railway Administration could not recover the balance of Rs. 3.72 lakhs from the firm due

[Shri B. K. Daschowdhury]

to wrong advice given to them by the Law Officer for going for arbitration as it was found later that arbitration proceedings were untenable".

I would like the hon. Minister to disclose the facts concerning these transactions and say what action has been taken against the erring officers concerned. Who was actually responsible for allotting tender to one firm which had not actually submitted a tender at 11? Who was actually responsible for the loss of Rs. 3.72 lakhs to the railway department? In this way, if the hon. Minister tries to consider to economise the whole department, even if possible by abolishing the Railway Board, by abolishing certain other unproductive expenses, this increase in fares and freights will not be required.

The North East Frontier Railway is probably the worst administered railway by the railway department. Especially the condition of the third class passengers here, those who cover 87 per cent of the travelling passengers of the railway, is pitiable. In that North East Frontier Railway zone, I have not seen any single item this year that has been mentioned in the various demands for development, except for the expansion of a station or two. I do not understand how the Railway Minister presented the budget without considering the particular aspect of the North East Frontier Railway. The North East Frontier Railway needs certain special consideration because of its importance in Defence and communications, being continuously troubled by China and Pakistan.

Further, Coochbehar grows Rs. 1½ crores worth of tobacco and nearly Rs. 80 lakhs worth of jute, but I have great doubt whether even 5 per cent of these commodities are being transported by the railways. Government's reply will be shortage of wagons. I request the hon. Minister to arrange for more wagons in order

to remove transport bottleneck. I also request the hon. Minister through you to look to the better amenities of the third class passengers of Coochbehar, and to arrange for better accommodation for all passengers concerned.

**Mr. Chairman:** The hon. Minister.

**Some hon. Members** rose—

**Shri Abdul Ghami Dar** (Gurgaon): No, no. We must speak.

**श्री मीठा लाल** (सवाई माधोपुर) : सभापति महोदय, मैं ने इतने सारे कटौती प्रस्ताव दिये हैं मुझे ज्यादा नहीं तो कम से कम 2-3 मिनट का समय तो अवश्य दिया जाय।

**श्री हुकम चन्द कछवाय** (उज्जैन) : यह इतने महत्व का विषय है इस पर दो, दो मिनट जिन्होंने कटौती प्रस्ताव दिये हैं उन्हें बोलने के लिए दिये जाएं।

**श्री मणीभाई जे० पटेल** (दमोह) : मैं कल से कोशिश कर रहा हूँ दो मिनट मुझे दिये जाएं।

**Mr. Chairman:** Almost all the parties have exhausted the time allotted to them. There should be no complaint on that score.

**Shri Ranga** (Srikayulam): He may be given two minutes.

**Mr. Chairman:** You yourself suggested that Mr. Lobo Prabhu should be allowed, and he exhausted the time.

**Some hon. Members** rose—

**Mr. Chairman:** Please resume your seat. I wanted to call the hon. Minister at 6.30. What is the position?

**The Minister of Railways** (Shri C. M. Poonacha): I would need about 30 minutes.

**Mr. Chairman:** Shri Meetha Lal. Three minutes.

**श्री मीठा लाल (सवाई माधोपुर) :** सभापति महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री का ध्यान अपने कटीती प्रस्ताव नम्बर 421, 422 और 496 से लेकर 502 तक की ओर दिलाना चाहता हूँ।

अभी कुछ देर पहले राजस्थान के एक माननीय सदस्य ने कहा कि राजे रजवाड़ों के जमाने में रेलवे लाइनों के साधन कम थे और इसलिए यातायात के साधन बहुत कम व अपर्याप्त थे। मैं आप से निवेदन करूंगा कि अगर राजे रजवाड़ों के जमाने के बाद राजस्थान में एक चौथाई भी रेलवे लाइनें बिछा दी गई होती तो शायद राजस्थान में नई रेलवे लाइनों की आवश्यकता ही नहीं होती।

चूँकि तीन मिनट में मुझे समाप्त करना है इसलिए मैं विशेष न कह कर रेलवे मंत्री जो से निवेदन करूंगा कि जैसे मैंने अपने कटीती प्रस्ताव 421 व 422 में मांग की है एक रेल लिंक सरमरवा से गंगापुर सिटी बाया करोलोने जायी जाय। करौली राजस्थान में एक रियासत है और वहाँ का पत्थर बड़ा मशहूर है और उम पत्थर से राष्ट्रपति भवन जैसी बिल्डिंग बनो हुई हैं। इस पत्थर को खानों वालों एरिया में जनता के आसपास कोई रेलवे लाइन या सड़क आदि के यातायात का साधन नहीं है। ऐसी जगह पर अगर यह रेलवे लाइन निकाल दी जायगी तो बहुत अच्छा होगा और इस पिछड़े हुए इलाके में जिसमें डाकुओं का हमेशा आतंक रहता है उसे भी छुटकारा व राहत मिल जायेगी। इस से जो वहाँ पर कीमती पत्थर की खानें हैं उन से पत्थर हमेशा देण को सुलभ रहेगा।

सन 1952 में श्री लाल बहादुर शास्त्री आग्रवासन दे कर आये थे कि गंगापुर सिटी से दौसा तक वह रेलवे लाइन जरूर निकालेंगे लेकिन वह आज तक भी पूरी नहीं हो सकी है।

इसी तरह से खंदीप स्टेशन के बारे में मंत्री जी ने एक लिखित प्रश्न के उत्तर में बतलाया था कि वह खंदीप स्टेशन को नहीं हटा रहे हैं। लेकिन वहाँ स्टाफ को कम कर दिया गया है, सिग्नल बगैरह कम कर दिये गये हैं, कई गाड़ियों के टिकट नहीं दिये जाते हैं, इस से लोगों में यह भावना फैल रही है कि उस स्टेशन को हटाया जा रहा है। स्टेशन बनाने के बजाय हटाना तो और भी खराब है।

सवाई माधोपुर से जयपुर तक जो रेलवे लाइन है उस में प्रत्येक स्टेशन पर मोठे पानी की कमी की बड़ी गम्भीर समस्या है। किसी भी स्टेशन पर पानी नहीं मिलता है। मंत्री महोदय का कहना है कि 400 स्टेशनों पर जरूर खारी पानी दिया जाता है। जयपुर से जो गाड़ी जाती है उस का एंजिन पानी ले कर जाता है। मेरी समझ में नहीं आता कि जब एंजिन पानी ले कर जाता है तो यात्री उतर कर पानी पीने के लिये एंजिन तक कैसे जायेंगे? पहले से पानी का साधन उपलब्ध होना चाहिये तभी सुविधा हो सकती है।

गंगापुर सिटी जैसे जो बड़े बड़े स्टेशन हैं जहाँ पर डोलक्स गाड़ी पहुँचती है वहाँ छाया का कोई इन्तजाम नहीं है। गंगानगर सिटीपर एंजिनपानी लेते हैं, वहाँ पर सारा स्टाफ बदलता है। इस के लिये गाड़ी कम से कम प्राधा घंटा ठहरती है। वहाँ पर यात्रियों के लिये कोई छाया का इन्तजाम नहीं है और उन को बड़ी परेशानी होती है।

गंगापुर सिटी में रेलवे का हाई स्कूल तो है लेकिन कोई डिगरी कालेज नहीं है। वहाँ पर एक डिगरी कालेज खोला जाये तो अच्छा होगा।

**श्री मोलहू प्रसाद (बांसगांव) :** सभापति महोदय, आपने मुझे कटीटी प्रस्ताव पर बोलने का जो अवसर दिया है, उस के लिये आपको धन्यवाद। मैं उत्तर प्रदेश के



[श्री मोलहू प्रसाद]

पूर्वी जिले गोरखपुर से चुनकर आया हूँ, और जिस जनता ने मुझ को चुना है उस जनता की गाड़ी में जब मैं गोरखपुर से लखनऊ आया तो उस गाड़ी में न तो नहाने का पानी था, न उस में पंखा था, न बत्ती थी और और न सफाई थी। जब वह जनता की रेल है, जनता का राज्य है, जनता की यह लोक सभा है और जनता के चुने हुए मंत्री हैं तब इस जनता की ट्रेन में कोई सुविधा नहीं है। यहां पर जनता का राज्य नहीं दिखलाई पड़ रहा है, यहां नेता का राज्य है, मंत्री का राज्य है या भ्रष्टारों का राज्य है। इस लिए मेरी आपसे शिकायत है कि आज जनता के ऊपर टैक्स तो बढ़ाया जा रहा है लेकिन जनता को कोई सुविधा नहीं दी जा रही है आज मंत्री महोदय नोट कर लें कि जब जनता अपने ऊपर हमें अधिकार दिलाती है तो उस के प्रति कर्तव्यों का पालन भी होना चाहिये। लेकिन आज अधिकार बढ़ते जा रहे हैं और कर्तव्य घटते जा रहे हैं। आज का यह मूल सिद्धान्त बन गया है।

जहां तक प्रथम श्रेणी का सम्बन्ध है, अपने खानदान में मैं पहली बार प्रथम श्रेणी में चढ़ा हूँ। शायद इस से पहले कोई भी नहीं चढ़ा होगा, और मैं भी 1967 में चढ़ा हूँ। उस में एक डब्बे में चार बर्थ होती हैं, चार पंखे होते हैं, चार बत्तियां होती हैं, लेकिन जो जनता वाला डब्बा होता है उस में जिस तरह से मिर्चें में लकड़ी से मसाला टूसा जाता है उसी तरह से जनता ठुंसी होती है। चाहे एक डब्बे में पचास आदमी क्यों न हों लेकिन दो पंखे भी नहीं रहते। इस लिये ध्यान रक्खा जाना चाहिये कि जनता के राज्य में जनता को कितनी तकलीफ होती है।

मैं दो तीन बातें और कहना चाहता हूँ। सहजनवा स्टेशन से दोहरीघाट तक, जिस पर खलीलाबाद और मगहर से मऊ शहर तक, वहां के हथकरवा बुनकरों को घाने जाने

की काफी तकलीफ है। इस लिये सहजनवा से दोहरीघाट तक लाइन बिछाई जाये।

दूसरी बात यह है कि इलाहाबाद से गोरखपुर तक घाने वाली एक्सप्रेस ट्रेन के चौरीचौरा स्टेशन पर स्टापेज कर दिया जाये। सन 1922 से चौरीचौरा एक ऐतिहासिक स्थान है, जहां पर अंग्रेजी राज्य से लोहा लिया गया था। चौरीचौरा से गोरखपुर यूनिवर्सिटी जाने वाले विद्यार्थियों को बड़ी तकलीफ होती है। इस लिये इलाहाबाद-गोरखपुर लाइन पर चौरीचौरा स्टेशन पर स्टापेज जरूर करना चाहिये।

मैं सिर्फ इतना ही कहना चाहता हूँ।

श्री चन्द्रिका प्रसाद (बलिया) : सभापति महोदय, मैं जिस क्षेत्र से आता हूँ वह बहुत उपेक्षित है। बनारस तक तो बड़ी लाइन है लेकिन बिहार में समस्तीपुर से ले कर अर्थात् वेस्ट बिहार से लेकर इस्टर्न यू० पी० तक का जो एरिया है वह बहुत ही उपेक्षित है। वहां पर कोई इंडस्ट्री नहीं है। कारण यह है कि वहां पर छोटी लाइन है जो कि महापाप है। इस लिये बनारस से समस्तीपुर तक जो 150 मील की लाइन है उस को बड़ी लाइन बना दिया जाये तो वहां के लोगों के कष्ट दूर हो जायेंगे।

बलिया, आजमगढ़, देवरिया, गाजीपुर यह सब मिलिटरी का एरिया है। बलिया से चार हजार लड़के और मिलिटरी वाले गाड़ी पकड़ते हैं। गाजीपुर में अब्दुल हमीद हुए, आजमगढ़ में ब्रिगेडियर उस्मान हुए इसी तरह से और भी लोग हो चुके हैं। जब चाइनीज एग्जेशन हुआ तो वहां से तेजपुर असम को सिपाही गये थे। एक ट्रेन इलाहाबाद से जाती है कटिहार तक। वहां गाड़ी रुक जाने से जो मजदूर और सिपाही असम को जाते हैं उन को वहां पर चार घंटे तक डिटैन होना पड़ता है। मैं चाहता हूँ

कि यह ट्रेन असम तक चलाई जाये। इस से इन लोगों की समस्या हल हो जायेगी।

बड़ी लाइन को इंडस्ट्रियल प्वाइंट ग्राफ ब्यू से देखना चाहिये। गोरखपुर में मीटरगेज है। चाइनीज एग्जेशन के बाद इस प्वाइंट को जरूर ध्यान में रखना चाहिये।

हमारे एरिया में चैन पुर्लिंग बहुत होती है। इस के लिये मेरा कहना यह है कि जहां पर ट्रेन रोकी जाती है यानी सांवरा छाता, दलछपरा, यहां पर हाल्ट बना दिये जायें। तो यह समस्या हल हो जायेगी।

बलिया में भोवरब्रिज का मसला बस सालों से चल रहा है। हम लोग लिखते लिखते परेशान हो गये लेकिन यह मामला तय नहीं होता है। मैं मंत्री महोदय का ध्यान खींचना चाहूंगा कि यह बहुत ही इम्पॉर्टेंट बात है क्योंकि इस से लोगों का दिन दिन नष्ट हो जाता है। इस की तरफ रेल मंत्री का ध्यान जाना चाहिये।

श्री भणिभाई जे० पटेल (दमोह): सभापति महोदय, मैं मंत्री महोदय जी का ध्यान इस बात पर आकर्षित करना चाहता हूँ कि जो लोग विदेशों से भारत में यात्रा करने के लिये आते हैं उन को बहुत तकलीफ होती है। कई विदेशी यात्रियों ने मुझ से शिकायत की, इस लिये मेरा निवेदन है कि जिन यात्रियों के पास हिन्दुस्तान का पासपोर्ट हो उन के लिये बर्ड, सेकेन्ड, फर्स्ट और एअर कंडिशनड क्लासेज में स्पेशल कोटा रखा जाना चाहिये जिस में कि उन के आते ही तुरन्त उन को ट्रेन मिल जाया करे।

दूसरी बात में आपकी मार्फत यह कहना चाहता हूँ कि भारत के अन्दर बुंदेलखंड एक ऐसी जगह है जो कि बहुत प्रसिद्ध है। उस का इतिहास 1842 से शुरू होता है। बाकी जगहों का इतिहास 1857 से शुरू होता है। बुंदेलखंड एरिया वैसे ही पड़ा हुआ है। अंग्रेजों

के जमाने में बम्बई से दिल्ली लाइन भोपाल और भलसा, सागर ललितपुर छतरपुर होकर आनी थी। लेकिन चूंकि वहां के लोग बड़े लड़ाकू थे, उन्होंने अंग्रेजों को वहां से बार बार भगाया, इस लिये उस का ब्लू प्रिंट पूरा होने के बाद भी वह पूरी नहीं हो सकी। इस की ओर ध्यान दिया जाये।

तीसरी बात यह कि ललितपुर से छतरपुर, खजुराहो और वहां से पन्ना हो कर सतना तक रेलवे लाइन का होना बहुत जरूरी है। वहां बहुत से मिनरल्स हैं, जिन का इस्तेमाल नहीं हो पाता है। इस लिये वहां के लोगों को बहुत परेशानी है।

खंडवा से ले कर खारगोन तक 45 मील की दूरी है। वहां के उद्योगपतियों और व्यापारियों ने बहुत बार कहा कि वहां रेलवे लाइन बना दी जाये। वहां की जनता बड़े कष्ट में है। सरकार को रुपये की आवश्यकता है तो वह लोग अमदान देने के लिये तैयार हैं। वह कहते हैं कि 45 मील लम्बा रेल का रास्ता बना दिया जाये। वहां पर जंगल बहुत पड़े हैं और काफी ग्रामदानी रेलवे की हो सकती है।

Shri Sonavane (Pandharpur): Sir, the ministers in the railway department are fresh gentlemen and I hope they will bring to bear a fresh outlook on the problems I shall mention briefly. My first point is about the reorganisation of the Sholapur division which was bifurcated recently. There are a lot of complaints. Trains are delayed and operational difficulties are there. Therefore, I suggest that that part of the Sholapur division that has been given to the South Central Railway should be brought back and the inter-change point should be made Wai and Guntakkal may be added to the S.C. Zone.

Secondly, the Railway Board does not need a Chairman. The Chairman's post should be abolished and the Minister should act as the Chairman.

[Shri Sonavane]

Thirdly, the narrow gauge line from Latur via Kurduwadi to Miraj should be converted into broad gauge or at least metre gauge. For several years representations and resolutions have been sent, but to no effect. I request this conversion may be done.

My last point is about certain establishments. Our general policy from the point of view of raising the economic standard of scheduled castes and scheduled tribes is not being followed. When applications come in from such people, there is interference by some of the Board members and the poor people are deprived of their chance. Therefore, the policy of allotting catering establishments to scheduled castes and scheduled tribes should be followed. This encouragement should be given to the backward classes.

**Mr. Chairman:** Shri Mahida.

श्री हुसम निज़ कदवाय : कोरम नहीं है।

**Mr. Chairman:** The bell is being rung. Now there is quorum.

**Shri Narendra Singh Mahida:** (Anand): Sir, I have just one point It concerns all Members of Parliament. When we go to the railway reservation office on the top floor in Parliament House, we find that the peons and Lok Sabha staff are sitting there in chairs and we have to stand back for half an hour or so. Outsiders take advantage of this reservation. They get accommodation and we do not get accommodation for days. I want the Railway Minister to enquire into this matter.

श्री अब्दुल गनी दार : भगवान कृष्ण की भूमि, गुरु द्रोणाचार्य की धरती गुरुग्राम से ले कर अलवर तक 80-84 मील तक कोई रेल नहीं, बीस मील इधर और बीस मील उधर कोई रेल लाइन नहीं है। इसकी तरफ आप ध्यान दें।

दूसरी बात यह है कि चंडीगढ़ को आप मेन लाइन पर लायें।

तीसरी बात यह है कि गल्ले की जो सब से बड़ी मंडी है हिसार उसको दिल्ली से सीधे रोहतक के जरिये मिलाया जाए। चौथी बात यह है कि जिस वेली पर दुनिया की निगाहें लगी हुई है और जिसकी हिफाजत के लिए हम इतना रुपया खर्च करते हैं कि यह बोझ हम उठा नहीं सकते हैं और जहां हमारी हाफ ए मिलियन फीज पड़ी हुई है उसको रेलवे लाइन से मिलाया जाए। श्रीनगर को रेलवे लाइन से मिलाया जाए। छम्ब जैरियां संकशन पर हमें जो तजुर्बा हुआ है उसकी वजह से मैं यह कह रहा हूँ यह वह धरती है जिस के लिए हम सब कुछ करबाँन कर रहे हैं। यह हम से छीनी जा रही थी और तब लाल बहादुर जी ने सीधे लाहौर पर अटैक किया था। मैं चाहता हूँ कि बखशी गुलाम मुहम्मद की बात को टाला न जाए और काश्मीर वेली को रेलवे लाइन से मिलाने की कोशिश की जाए।

यह घाटे का बजट क्यों लाना पड़ा है। इस बजह से लाना पड़ा है कि रेलवे बोर्ड मुगल दरबार है —

**Mr. Chairman:** The hon. Member's time is up.

**Shri Abdul Ghani Dar:** Sir, I have every right to criticise the corruption in the Railway Board.

**Mr. Chairman:** The hon. Member will resume his seat.

**Shri Abdul Ghani Dar:** Kindly give me a minute.

अगर आप पार्लिमेंट के इतिहास को देखें तो हमारे स्पीकर साहब ने जितना इन दस दिनों में बोला है उतना पहले सब स्पीकरर्स ने नहीं बोला है। आप हमें बोलने नहीं दे रहे हैं। रेलवे बोर्ड जो है वह कुरूपान का

बम्बा है उसने तीस हजारिये, पचास हजारिये स्टेशन मुकरर कर रखे हैं। स्टेशन बिकते हैं ग्रामदनी के लिहाज से और बीस बीस साल से एक एक ग्रामदनी के पास हैं . . . .

Mr. Chairman: As I said, all parties have exhausted their time. The hon. Member will please resume his seat.

Shri Abdul Ghani Dar: Kindly give me a minute.

Mr. Chairman: Now I call Shri Kachwai.

Shri Abdul Ghani Dhar: चैयरमन साहब . . . .

Mr. Chairman: I have called the next speaker. This will not be recorded.

Shri Abdul Ghani Dar: \*\*

[श्री عبدالغنی دار - بھکوان کرشن کی بھوی - کوو درونا چارہ کی دھرتی گروگرام سے لے کر الور تک ۷۰ - ۸۴ میل تک کوئی ریل نہیں - بیس میل ادھر اور بیس میل ادھر کوئی ریل لائن نہیں ہے - اس کی طرف آپ دھمان نہیں -

دوسری بات یہ ہے کہ چلتی گوہہ کو آپ مہن لائن پر لائیں -

تیسری بات یہ ہے کہ غلہ کی جو سب سے بڑی ملتی ہے حصار اس کو دلی سے - دھدھہ روہ تک کے ذریعہ ملایا جائے -

چوتھی بات یہ ہے کہ جس ویلی پر دنیا کی ناکھیں لگی ہوئی ہیں اور جس کی حفاظت کے لئے ہم

اتنا روپیہ خرچ کر رہے ہیں کرتے ہیں کہ یہ بوجھا ہم آٹھا نہیں سکتے ہیں اور جہاں ہماری ہاٹ اے ملےں شوج پڑی ہوئی ہے اسکو ریلوے لائن سے ملایا جائے - سرینگر کو ریلوے سے ملایا جائے - چھب چھریاں سیکشن پر ہیں جو تجربہ ہوا ہے اس کی وجہ سے مہن یہ کہہ رہا ہوں - یہ وہ دھرتی ہے جس کے لئے ہم سب کچھ قربان کر رہے ہیں - یہ ہم سے چھلی جا رہی تھی اور تب لال بہادر جی نے سیدھے لاہور پر آٹھک کہا تھا - مہن چاہتا ہوں کہ بعضی غلام محصد کی بات کو تالا نہ جائے اور کھمبہ ریلوے کو ریلوے لائن سے ملانے کی کوشش کی جائے -

یہ گہٹے کا بھت کہوں لانا پوا ہے - یہ اس وجہ سے لانا پوا ہے کہ ریلوے ہوتے مغل دربار ہے -

Mr. Chairman: The hon. Member's time is up.

Shri Abdul Ghani Dar: Sir, I have every right to criticise the corruption in the Railway Board.

Mr. Chairman: The hon. Member will resume his seat.

Shri Abdul Ghani Dar: Kindly give me a minute.

اگر آپ پارلیمنٹ کے اتھاس کو دیکھیں تو ہمارے - بھکر صاحب نے جتنا ان پچھلے دنوں مہن بولا ہے - پہلے سب

[ شہزی عبدالغلی قار ]

سہمکروں نے نہیں بولا ہے - آپ  
مدھی بولنے نہیں دے رہے ہیں -

ریلوے بورڈ جو ہے ولا کریشن کا  
بمبا ہے - اس نے تھس ہزارہہ -  
پچاس ہزارہہ سٹیشن مترو کر رکھے  
ہیں - سٹیشن بکٹے ہوں آمدنی کے  
لصاف سے - اور بھس بیس سال سے  
ایک ایک آدمی کے پاس ہوں -

**Mr. Chairman:** As I said all parties have exhausted their time. The hon. Member will please resume his seat.

**Shri Abdul Ghaani Dar:** Kindly give me a minute.

**Mr. Chairmān:** Now I call Shri Kachwai.

**Shri Abdul Ghaani Dar:** চেয়রমেন  
সাহব . . . .

**Mr. Chairman:** I have called the next speaker: This will not be recorded.

**Shri Abdul Ghaani Dar: \*\***

श्री हुक्म चन्द कछवाय : आपको ध्यान होगा कि इस देश के अन्दर बड़े बड़े चार कुम्भ होते हैं और इन चार कुम्भों में में से एक कुम्भ उज्जैन में होता है। धाने वाले साल में उज्जैन में बहुत बड़ा कुम्भ होने जा रहा है। उस वक्त वहां पर लाखों की भीड़ एकत्र होगी। बहुत बड़ी संख्या में लोग वहां आएंगे। उसको ध्यान में रखते हुए और साथ साथ पिछला जो अनुभव है उसको ध्यान में रखते हुए ट्रेफिक की व्यवस्था को ठीक तरह से बनाये रखने के लिए रेलवे आसिग के ऊपर जिस संख्या में पुलों की आवश्यकता है, उनको बनाने का प्रयत्न आपकी ओर से होना चाहिये। पुलों के ऊपर

से भावागमन हो, इसकी व्यवस्था आपको करनी चाहिये। इसके बारे में मध्य प्रदेश की सरकार ने आपको लिखा भी है परन्तु अभी तक आपकी ओर से उसको कोई उत्तर नहीं मिला है। मैं समझता हूँ कि वहां पर तीन पुलों की अत्यधिक आवश्यकता है। मैं चाहता हूँ कि इन तीन पुलों को तुरन्त आप सँकशन करें।

जिस तरह से तीर्थों में पंढे होते हैं और जिस प्रकार से वे यात्रियों से पैसा कमाते हैं उसी प्रकार रेलवे में जो पंढे हैं, जो टी० टी० हैं, वे भी रेलों का गढ़ा हुआ पैसा खोया हुआ पैसा उखाड़कर, उसको कमा कर लाते हैं। उन के साथ जिस प्रकार का व्यवहार होता है, उसको कोई पसन्द नहीं कर सकता है। उनको खाकी वर्दी दे कर आपने जोकर बना कर रख दिया है। कभी पैट एक तरफ से डीली होती है और कभी दूसरी तरफ से, कभी कोट डीला होता है और कभी कुछ और डीला होता है। इस तरह से जोकर जो आपने उनको बना दिया है, इस की तरफ आपका ध्यान जाना चाहिये। उनकी वर्दी सफेद चाहिये और वह ठीक से फिट होनी चाहिये।

पैसा किस प्रकार गबन किया जाता है इसके बारे में मैंने मंत्री महोदय को लिखा था। जयपुर के अन्दर सवाई माधोपुर में जयपुर उद्योग नामक एक सिमेंट कारखाना है। उस सिमेंट कारखाने के अन्दर रेलवे ने बीस महीने से रेल वैगज तोलने के लिए कांटा ला कर रखा है। साठु जैन की वह कम्पनी है। नियम यह है कि एक वैगन के अन्दर 22 टन सिमेंट भरना चाहिये। मैंने मंत्री महोदय के पास प्रमान भेजे हैं कि एक एक वैगन के अन्दर 36 से ले कर 40 टन या इससे ऊपर माल भरा जाता है। लेकिन इसकी कोई जांच नहीं की जाती है। इससे

रेलवे को लाखों रुपये का घाटा हो रहा है। यह जो गबन हो रहा है, इसकी छानबीन होनी चाहिये। इसके अन्दर सरकार को रुचि लेनी चाहिये और जो नुकसान हो रहा है, इसको रोका जाना चाहिये। पिछले कई दिनों में कई लाख रुपये का गबन इस तरह से हुआ है। बम्बई से जो गाड़ी आती है उस में बहुत रश होता है। देहरादून के लिए इतना रश होता है कि लोगों को जगह नहीं मिलती है। मैंने रेलवे कंसलटेटिव कमेटी में भी कहा था कि एक पार्सल गाड़ी चलाई जानी चाहिये। दो बोगीज लगती हैं। लेकिन रश को देखते हुए यह बिल्कुल नाकाफी है। मैंने इस तरह रश को अपनी आँखों से देखा है। भयंकर रश होता है। उस में अगर पांच बोगीज कर दी जाएं तो काफी हद तक जो समस्या है वह हल हो जाएगी।

श्री: अब्दुल गन: दार : चूंकि आपने मुझे मौका नहीं दिया है कि करप्शन के खिलाफ मैं बात कर सकता, इस वास्ते मैं वाक आउट करता हूँ।

[ श्री عبدالغنی دار - چونکہ آپ نے مجھے موقعہ نہیں دیا ہے کہ کرپشن کے خلاف میں بات کر سکتا - اس واسطے میں واک آؤٹ کرتا ہوں - ]

(Shri Abdul Ghani Dar then left the House).

Shri C. M. Poonacha: Mr. Chairman, Sir, I am grateful to you for having spared sufficient time for a thorough and full discussion of the railway budget and the Demands for Grants that I am about to move. I am also thankful to the hon. Members for having spared so much of their time to analyse the budget thoroughly and also to make useful suggestions, which will naturally receive the most serious and earnest consideration of the Railway Board.

Coming to a few general points, my hon. friend, Shri Lobo Prabhu made the point that the calculation as, made by me in assessing shortfall of Rs. 13 crores in traffic receipt was on wrong premises. I am sorry, he is not here at the moment. He has gone away with the impression that the shortfall of Rs. 13 crores relates to this year. Actually, this has happened last year, which we have closed recently. So far as this year is concerned, we have taken into account an additional traffic of about 8½ million tonnes and proceeded to formulate our budget on that basis. Last year's drop has been, as I mentioned to the House earlier, a phenomenal one, an unusual one, for the reason that till January end we had cleared 3.8 million tons of additional traffic already. But, unfortunately, during the months of February and March, unusually though, we had, against an anticipation of 1 million tonnes of additional traffic, we had a shortfall of 3/4 million tons traffic each month. So from 3/8 million tons of additional traffic which we were able to carry by the end of January, there was another shortfall of 1½ million tons; therefore, the overall anticipated additions goods traffic of 12 million tons dropped to 2½ million tons. That is how the deficit of 13 crores of rupees on goods earnings has occurred during last year. This has been explained in the papers that have been furnished.

As for this year, without the enhanced fare and freight rates, under the existing fares and freights, the deficit would have been Rs. 17 crores. That is what we have said, and it has been correctly calculated. On that basis, the present budget has been prepared and submitted to the House. In addition to that, there is the anticipated addition to the working cost in relation to dearness allowance and the increase in steel prices. These are the three elements which have gone to make the deficit, to create the deficit, of Rs. 31 crores. So, we have come with a proposal for a slight revision

[Shri C. M. Poonacha]

of the freights and fares to give us additional earnings to balance this gap. The point of my hon. friend, Shri Lobo Prabhu was that there has been wrong calculation, despite the fact that there has been increased goods traffic. That is not the case. On the other hand, there has been a steep shortfall. As such, we closed last year with a deficit of Rs. 24 crores and this has been adjusted against the revenue reserves as I had mentioned to the House earlier. We could not do so this year because the revenue reserves now stand at a depleted level of Rs. 35 crores. Therefore we could not do that and perforce had to resort to for a slight upward revision of fares and freight rates.

Now, this year's position is that there is going to be a raise so far as dearness allowance is concerned. Hon. Members may be knowing that the Gajendragadkar Commission Report is now under the examination of everybody; it is also being examined by Government. We anticipated an additional increase due to enhancement of dearness allowance to the tune of Rs. 13 crores. But the scheme of things, as presented by the Gajendragadkar Commission, is such that during this very year there is likely to be too increases of dearness allowance. That would increase the cost on the railways not by Rs. 13 crores but by Rs. 20 crores. That is going to be the effect of the Gajendragadkar award as it stands today. That will be its impact and that also has to be taken into consideration when we discuss the increase of freights and fares.

Then, hon. Members are aware that there are certain other questions. The Coal Wage Board Report has come and it is being discussed. I am not trying to forestall certain things, but as it appeals, every rupee increase in the price of coal would mean Rs. 1.72 crores so far as the railways are concerned.

That way the operational costs are mounting up. With these things glaring at us, naturally, we had to do something by way of adjustments and revisions with a view to see to some extent that we could cover the gap. No doubt, as it stands, the gap would not be fully covered. Therefore, strict instructions have been issued to the Railway Board that they will exercise all care and attention to effect economy all round and try to save as much as possible so that with the economy that could be effected and with the additional earnings that we would be making, and also hopefully anticipating some improvement in the economy of the country, ultimately things may balance themselves. That is the hope that we have.

**Shri Sonavane:** Will the hon. Minister give us later on as to what economy he would effect as a result of his statement?

**Shri C. M. Poonacha:** Unfortunately I do not have the time. But we will try on fuel economy. We are now proposing to effect economy through various measures. As hon. Members would be knowing, we are trying to reduce certain programmes so that we would be well within our financial resources. These exercises are of various nature and also continuous. It would naturally take some time to illustrate by facts and figures to what extent we have been able to achieve success; but all the same, the fact is that the Railway Board and the railways are now fully conscious of the fact that utmost economy will have to be observed and that as long as this financial difficulty would be exerting in various shapes and forms, the railways will have to observe the maximum economy, of course not endangering the efficient working of the railways.

There has been a reference that the road transport is competing and that road transport is taking away much of our custom. It is a fact. I have

explained earlier that road transport is competing and in the present scheme of things and in the nature of developments that we are having, it is but natural that road transport which has developed fully its capacity should take its share in the demand for traffic. That is happening in almost all the progressive countries and it need not surprise us. The fact is that railways will now have to take note of this and improve their operations so that they do not yield easily to road transport and withstand and face that competition. Probably in that competition the community, the society will benefit. The railways will be trying to do their best, the road transport will endeavour to do their best and in that process both the road transport and the railways will serve the community better. That would be a good thing in the overall scheme of things. If you look into the working of other Railways, take, for example, the U.K. Railways, they had a proposal to cut down the length of rail track from 13000 miles to 7,000 miles, that is a reduction of 6,000 miles and later after certain discussions they have now reduced their rail track length from 13,000 miles to 10,000 miles because the road competition has been such that certain sections of the railways in U.K. are not working on profit—they are losing, as such they themselves have reduced their track length from 13,000 miles to 10,000 miles. This is a thing which is inherent in certain aspects of development and, probably, indications are now being experienced in our country also in this regard. This is a sign that our country also is marching in the direction of all round development. Therefore, I am not very much surprised by this competition, it should be a lesson to the Railways to improve their efficiency and we have already taken certain steps in this regard.

19 hrs.

We have introduced, as a pilot scheme, what is known as the container transport service between Bombay and Ahmedabad and there is a proposal to extend it between

Bombay and Delhi. The experiment so far has proved to be promising and, if this proves successful I think, we will be able to give better service to the people by introducing this container transport service by which we will be able to render door-to-door delivery service.

Another important point raised has been with regard to the Railway Board. The hon. Members have said that there is no necessity to have the Railway Board. Perhaps, if they had examined the question a bit more carefully, they would have come to different conclusion. What is the Railway Board? The Railway Board is a technical body with top managerial capacity. It is a management-cum-technical body which not only controls the working of the Railways but deals with management and secretariat work. Supposing, there is no Railway Board, there will have to be a body of senior officers as in any other Ministry. I was wondering as to what special point or advantage they were trying to argue by saying that the Railway Board was superfluous and need not be there.

The Railways account almost for one-third of the total working expenses of the Government of India, about Rs. 1,400 crores, and so necessary controls, administrative, financial, welfare, technical and scientific, will have to be exercised and for these purposes, a set-up is necessary. That set-up today consists of technocrats, instead of civilians, who have grown with the Railways, who know every inch of the working of the railways. That is a more competent and efficient set-up to handle the work. Of course, others have a different opinion. But the fact is that this management-cum-technical body is the most competent body to run a concern like the Railways.

This is the pattern in other countries of the world. The hon. Members would be interested to know that, quite recently, the British Government had adopted the Railway Board pattern—it is about three years or so—and they have set up a Railway



[Shri C. M. Poonacha]

Board to control and work the U.K. Railway system.

So, let us not go away with the idea that this is something which is not rational, which is not efficient, and which is not quite fitting to the pattern of administrative systems that we have in our country.

**An hon. Member:** What about the States?

**Shri C. M. Poonacha:** In the States, the Railways are privately owned. There is only a small sector which is owned by the Government. Therefore, there is a difference between the United States and our country. In U.K. it is owned by the Government and it is run by the Government. Now they have changed over to the pattern of Railway Board, i.e., management-cum-technical board. This pattern has stood the test of time and has done well, any suggestion in the direction of improving its efficiency should of course, be considered. But to say that it is redundant and superfluous would not appeal to reason because such a body would be essential in any case. They are not only attending to the technical side of the work but they are also doing the administrative work alongside. I feel that it is economical in itself to have a body, a set-up of the type of Railway Board. (Interruptions).

श्री मोक्षप्रसाद : क्या भारत की तरह से इंग्लैंड में भी चार दर्जे हैं ?

**Shri C. M. Poonacha:** Some specific points have been raised by my hon. friends. My hon. friend, Mr. Tenneti Viswanatham, made some points with regard to works connected with Waltair Station and Bezwada Railway Station. My hon. friend, Mr. Thirumala Rao, also raised one or two points and several others also made suggestions in respect of new lines, improvement to certain sectors, increasing passenger amenities and things like that.

So far as Waltair Station is concerned, I may inform my hon. friend that the work will be completed as has been programmed; there will be reduction in the programme of work; nothing will be altered, whatever has been sanctioned will be completed.

So far as Bezwada Station is concerned, my hon. friend was telling us that the Bezwada Station was one of the oldest ones or something which had not received any attention. To my knowledge, Bezwada Station has the second largest platform in India; it is one mile long. We have also got Waiting Hall and all other amenities. That Station is receiving all the attention that it should and I am surprised why my hon. friend Mr. Tenneti Viswanatham.....

**Shri Tenneti Viswanatham** (Visakhapatnam): There is not even a decent Waiting Room, let alone the Third Class passengers, even for the First Class passengers. I would invite the Railway Board Members to visit that place. (Interruptions).

**Shri C. M. Poonacha:** There are so many things we want. My hon. friends from Kerala were saying certain things... (Interruptions).

**Mr. Chairman:** Order, order. The Minister should not be disturbed like this.

**Shri C. M. Poonacha:** There have been several suggestions from my hon. friends from Kerala, Bihar, Punjab, Assam, Rajasthan, and Madhya Pradesh and all these suggestions will be carefully examined and we will certainly try to do our best. But all the same, the hon. Members will share the view with me that the financial resources and the scope of the Four-Five-Year-Plan programmes will have to be such as to enable the Railways to consider to the extent possible the various suggestions that the hon. members have put forth before this House. (Interruptions).

**Shri K. N. Tiwary:** What about doctors?

**Shri J. H. Patel:** Let the Minister say something about Karnatak from where he comes.

**Shri Rajaram (Salem):** He is from Coorg and not from Karnatak.

**Shri C. M. Poonacha:** My senior colleague on my right, Mr. D. N. Tiwary, is mentioned that certain circulars which are being issued from time to time are not given effect to and that they remain on paper and no action seems to have been taken on them. I will certainly take up this matter. I have made a note of it. All circulars issued by the Railway Board are circulars for necessary action and not for being left over on the files. I shall personally take up the matter and see that in regard to such circulars necessary action is taken.

**Shri K. N. Tiwary:** What about railway doctors?

**Shri C. M. Poonacha:** My hon. friend Shri K. N. Tiwary has referred to railway doctors. So far as the medical services are concerned, to the extent possible, we have brought them on a par with the CHS scheme, but it is only in connection with the licentiates, a small number of them, that there is some difficulty. We are currently looking into these matters and we shall see how best we can solve this problem. But that could not be very different from what the CHS pattern has given us. We shall, in conformity with what has been done by the Health Ministry for CHS doctors, examine the specific problems to the extent possible.

The House has had to sit for longer hours in connection with these Demands, and I do not have much time to cover the various points that have been made. Some of the points mentioned in the course of the general discussion have been repeated during the discussion on these Demands also.

I shall certainly look into all the proposals that have been made and we shall also try to inform hon. Members of the action taken on some of the more important suggestions made by them.

With these words, I would request the House to grant these Demands.

**Mr. Chairman:** I shall now put all the cut motions together to vote.

*All the cut Motions were put and negatived*

**Mr. Chairman:** I shall now put all the Demands together to vote.....

**Shri Tenneti Viswanatham:** On a point of order. Each Demand has to be put separately. I think the rules are very clear on this point.

**Mr. Chairman:** The question is:

"That the respective sums not exceeding the amounts shown in the fourth column of the Order Paper be granted to the President, to complete the sums necessary to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1968, in respect of the following Demands entered in the second column thereof—

Demands Nos. 1 to 11, 11A, 12 to 18 and 20."

*The motion was adopted.*

[The motions for Demands for Grants (Railways) which were adopted by the Lok Sabha, are reproduced below—Ed.]

#### DEMAND NO. 1—RAILWAY BOARD

"That a sum not exceeding Rs. 85,98,000 be granted to the President to complete the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1968, in respect of 'Railway Board'."

**DEMAND No. 2—MISCELLANEOUS EXPENDITURE**

"That a sum not exceeding Rs. 3,06,26,000 be granted to the President to complete the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1968, in respect of 'Miscellaneous Expenditure'."

**DEMAND No. 3—PAYMENTS TO WORKED LINES AND OTHERS**

"That a sum not exceeding Rs. 24,96,000 be granted to the President to complete the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1968, in respect of 'Payments to Worked Lines and others.'"

**DEMAND No. 4—WORKING EXPENSES-ADMINISTRATION**

"That a sum not exceeding Rs. 44,53,67,000 be granted to the President to complete the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1968, in respect of 'Working Expenses-Administration'."

**DEMAND No. 5—WORKING EXPENSES-REPAIRS AND MAINTENANCE**

"That a sum not exceeding Rs. 1,41,51,75,000 be granted to the President to complete the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1968, in respect of 'Working Expenses-Repairs and Maintenance'."

**DEMAND No. 6—WORKING EXPENSES-OPERATING STAFF**

"That a sum not exceeding Rs. 91,46,16,000 be granted to the President to complete the sum

necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1968, in respect of 'Working Expenses-Operating Staff.'"

**DEMAND No. 7—WORKING EXPENSES-OPERATION (FUEL)**

"That a sum not exceeding Rs. 88,45,09,000 be granted to the President to complete the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1968, in respect of 'Working Expenses-Operation (Fuel)'."

**DEMAND No. 8—WORKING EXPENSES-OPERATION OTHER THAN STAFF AND FUEL**

"That a sum not exceeding Rs. 25,24,41,000 be granted to the President to complete the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1968, in respect of 'Working Expenses-Operation other than Staff and Fuel'."

**DEMAND No. 9—WORKING EXPENSES-MISCELLANEOUS EXPENSES**

"That a sum not exceeding Rs. 21,39,05,000 be granted to the President to complete the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1968, in respect of 'Working Expenses-Miscellaneous Expenses'."

**DEMAND No. 10—WORKING EXPENSES-STAFF WELFARE**

"That a sum not exceeding Rs. 15,37,76,000 be granted to the President to complete the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1968, in respect of 'Working Expenses-Staff Welfare'."

**DEMAND NO. 11—WORKING EXPENSES-APPROPRIATION TO DEPRECIATION RESERVE FUND**

"That a sum not exceeding Rs. 71,99,98,000 be granted to the President to complete the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1968, in respect of 'Working Expenses-Appropriation to Depreciation Reserve Fund'."

**DEMAND NO. 11-A—WORKING EXPENSES-APPROPRIATION TO PENSION FUND**

"That a sum not exceeding Rs. 10,03,33,000 be granted to the President to complete the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1968, in respect of 'Working Expenses-Appropriation to Pension Fund'."

**DEMAND NO. 12—DIVIDEND TO GENERAL REVENUES**

"That a sum not exceeding Rs. 1,35,55,86,000 be granted to the President to complete the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1968, in respect of 'Dividend to General Revenues'."

**DEMAND NO. 13—OPEN LINE WORKS (REVENUE)**

"That a sum not exceeding Rs. 7,50,00,000 be granted to the President to complete the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1968, in respect of 'Open Line Works (Revenue)'."

**DEMAND NO. 14—CONSTRUCTION OF NEW LINES**

"That a sum not exceeding Rs. 25,34,18,000 be granted to the President to complete the sum necessary to defray the charges

which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1968, in respect of 'Construction of New Lines'."

**DEMAND NO. 15—OPEN LINE WORKS-CAPITAL, DEPRECIATION RESERVE FUND AND DEVELOPMENT FUND**

"That a sum not exceeding Rs. 3,57,79,39,000 be granted to the President to complete the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1968, in respect of 'Open Line Works-Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund'."

**DEMAND NO. 16—PENSIONARY CHARGES-PENSION FUND**

"That a sum not exceeding Rs. 2,75,38,000 be granted to the President to complete the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1968, in respect of 'Pensionary Charges-Pension Fund'."

**DEMAND NO. 17—REPAYMENT OF LOANS FROM GENERAL REVENUES FUND AND INTEREST THEREON-DEVELOPMENT FUND**

"That a sum not exceeding Rs. 41,15,000 be granted to the President to complete the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1968, in respect of 'Repayment of loans from General Revenues and interest thereon-Development Fund'."

**DEMAND NO. 18—APPROPRIATION TO DEVELOPMENT FUND**

"That a sum not exceeding Rs. 1,27,75,000 be granted to the President to complete the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1968, in respect of 'Appropriation to Development Fund'."

**DEMAND NO. 20—WITHDRAWAL FROM  
REVENUE RESERVE FUND**

"That a sum not exceeding Rs. 2,05,49,000 be granted to the President to complete the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1968, in respect of 'Withdrawal from Revenue Reserve Fund'."

19.14 hrs.

**APPROPRIATION (RAILWAYS) NO.  
3 BILL,\* 1967**

The Minister of Railways (Shri C. M. Poonacha): I beg to move for leave to introduce a Bill to authorise payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the service of the financial year 1967-68 for the purposes of Railways.

Mr. Chairman: The question is:

"That leave be granted to introduce a Bill to authorise payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the service of the financial year 1967-68 for the purposes of Railways."

The motion was adopted.

Shri C. M. Poonacha: I introduce\*\* the Bill.

Shri C. M. Poonacha: I beg to move†:

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the service of the financial year 1967-68 for the purposes of Railways, be taken into consideration".

Mr. Chairman: The question is:

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain

sums from and out of the Consolidated Fund of India for the service of the financial year 1967-68 for the purposes of Railways, be taken into consideration".

The motion was adopted.

Mr. Chairman: The question is:

"That clauses 2 and 3 and the Schedule stand part of the Bill".

The motion was adopted.

Clauses 2 and 3 and the Schedule were added to the Bill.

**Clause 1—(Short title)**

Amendment made:

"Page 1, lines 3 and 4,—for 'Appropriation (Railways) No. 3 Act, 1967', substitute—"Appropriation (Railways) No 2 Act, 1967".

(Shri C. M. Poonacha).

Shri C. M. Poonacha: This is a consequential amendment.

Mr. Chairman: The question is:

"That clause 1, as amended, stand part of the Bill".

The motion was adopted.

Clause 1, as amended, was added to the Bill.

The Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

Shri C. M. Poonacha: I beg to move:

"That the Bill, as amended, be passed".

Mr. Chairman: The question is:

"That the Bill, as amended, be passed".

The motion was adopted.

19.18 hrs.

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the clock on Friday, June 23, 1967/Asadha 2, 1889 (Saka).

\*Published in Gazette of India, Extraordinary, Part II, section 2, dated 22-6-1967.

\*\*Introduced with the recommendation of the President.

†Moved with the recommendation of the President.