

Shri Swaran Singh: I do not find justification strong enough to enable me to differ from the recommendations of the Pay Commission. When I have to look to the staff, I have also to look to the general tax payer and the railway user, and I thought that when an impartial body, namely, the Pay Commission in this case, has gone into matters with care, it will be safe to accept their recommendations. It is not an administrative decision but acceptance of the recommendations of a neutral body. That is my case with regard to it.

Shrimati Yashoda Reddy (Kurnool): The hon. Minister has forgotten to give his opinion about an important matter, namely, creating smaller and a greater number of zones for the better and more efficient running of the railways. What is his opinion on this matter?

Shri Swaran Singh: I am sorry for this lapse on my part and I must say a few words about this matter. So far as the reorganisation of the zones is concerned, I feel that efficiency and performance should be the main criteria. As the pattern of traffic in the country is changing and as certain zones do appear to be overstrained by virtue of the larger volume of traffic performance that they are doing now, there is a case for having a look at the overall reorganisation problem. I have had some hesitation in this respect because I thought that any reorganisation undertaken at a time when we are faced with the present emergency would result in a certain unsettling effect upon the entire organisation including the workers, because those hon. Members who are connected with the railway unions know that it is a very tedious task, in this reorganisation to fix the seniority of the various members of the staff, their transfers and so on. A number of other problems are also involved, which too have an unsettling effect upon the minds of all concern-

ed. So, my mind on this issue is open and it is my intention to examine this with care, depending upon the efficiency point of view and also the performance point of view. I will not hesitate to create a fresh zone, or fresh zones if the situation so warrants.

Shrimati Yashoda Reddy: Thank you.

Shri Narendrasingh Mahida: I want to know, firstly, whether the railways contemplate, in their research work, to reduce the noise in the railways; and secondly, whether the railways propose to have a service like the Indian Railway Service, just as there is the IAS and the IPS.

Shri Swaran Singh: There are two types of noises; one is the noise at the platforms and the other is the noise in running. I presume that the hon. Member is thinking of the noise in running. I think that is a matter which is engaging the attention of the railways. At any rate, now that the hon. Member has mentioned this, Railways will naturally pay special attention to this aspect.

DEMANDS FOR GRANTS (RAILWAYS)*

Mr. Speaker: The House will now take up discussion and voting on the Demands for Grants in respect of the Budget (Railways) for 1963-64 for which 11 hours have been allotted. We have drawn already some time out of that 11 hours. I would like to take the sense of the House as to how these 11 hours should be distributed among the different demands. Hon. Members concentrate mostly on Demand No. 1, though there are many cut motions on other demands as well. We might have seven hours for Demand No. 1 and four hours for the remaining demands. Does the House agree?

Shri Sham Lal Saraf (Jammu and Kashmir): Yes.

Some Hon. Members: Yes.

*Moved with the recommendation of the President.

Mr. Speaker: So, we will have seven hours for Demand No. 1 and four hours for the other demands. Hon. Members desirous of moving their cut motions to Demand No. 1 may send slips to the Table within 15 minutes indicating which of the cut motions they would like to move.

DEMAND NO. 1—RAILWAY BOARD

Mr. Speaker: Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 1,07,70,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st of March, 1964 in respect of Railway Board."

Dr. L. M. Singhvi (Jodhpur): Some of us certainly feel that the allocation of seven hours out of 11 hours for the discussion of Demand No. 1 is excessive. I think we must have a balanced discussion on all the demands. After all, the other demands are equally important.

Mr. Speaker: I have no objection. Then, would six hours for Demand No. 1 and five hours for the rest be all right?

Dr. L. M. Singhvi: That would be somewhat better.

Mr. Speaker: Last time, it was eight and three. Therefore, I suggested seven and four. Now, does any hon. Member wish to speak? Yes, Shri P. G. Sen.

Shri P. G. Sen (Purnea): There is no doubt that the railways deserve congratulation from us on their tiding over a period of crisis, especially so, in so far as the Northeast Frontier Railway is concerned, because of the bulk of the work that that railway has had to shoulder.

Much has been said in the House about broad-gauging the metre gauge and the narrow gauge lines. I want to draw the attention of the Railway Board and also the Railway Minister

to one aspect. There is a metre gauge line running from Katihar to Barauni. It is a line which extends most probably to 112 miles. There is a broad gauge line on both sides of it. That is, there are other lines on either side of this line from Katihar to Barauni which are broad-gauged. So, if these 112 miles of metre gauge are broad-gauged, then through trains can go towards Assam and North Bengal very easily. Much has been said about this line in the previous sittings of the House while the railway budget was under discussion and while the Ganga bridge at Mokameh—Rajendra Pul—was under construction. Had this broad gauge line been laid then, or at least before we had this crisis, I think much of our difficulties would have been removed. As the Minister said, I do not think this will be very unremunerative, because the congestion is such that more trains are required to be run there.

Then, I would like to point out that travelling by railways towards Assam side has become rather difficult because of the unprecedented movement of the defence department and their personnel. The public are facing real difficulties because of this movement. The other day, while I was going to my constituency, I found at Barauni that the Assam Mail was so packed and so many passengers were standing on the platform that they had no accommodation in the train. I think 80 per cent of the accommodation was occupied by the defence department. The others could not say anything. My suggestion is that there must be some other train to relieve this congestion in the Assam Mail which was formerly known as the Kamrup Express. My suggestion is that the Kanpur Express which touches Barauni should be extended to Katihar which it was doing previously. If that is extended, the congestion in the Assam Mail, which starts from Barauni at about 10.35 hours, and much of the overcrowding in it may be removed.

I would like to say one more thing. We are just thinking that the railways will take up the Farakka Bridge project immediately, but so far as we can recollect, until the barrage is constructed the work on the bridge is not going to be undertaken. If it be so, I think no time lapse should be allowed in between, because the construction of the bridge is of the utmost importance, and the bridges on the Ganges at Sakrigali Ghat and Manihari Ghat should be taken up in the meantime if there is enough of time to complete the barrage. If these bridges are constructed, I think much of the congestion will be removed because North Bengal and Assam will be connected by Sakrigali Ghat and Manihari Ghat Bridge.

There are two trains for Dhanbad. The Kalka Mail goes to Dhanbad and there is another Coalfield Express. The Coalfield Express starts from Dhanbad at about 5.30 hours and the Kalka Mail also reaches Dhanbad at 5.45 hrs. 5.30 is too early an hour. Those who want to catch early train, they can go by the Kalka Mail. The Coalfield Express should start a bit later at 7 or 8, so that the people can start comfortably.

I want to say something about the workshop at Lillooah and Kanchrapara. The mistries and chargehands there are working very efficiently. Previously there were only two categories—mistries and chargemen. Now the mistries have been classified as skilled, unskilled, semi-skilled, high-skilled, mistry, instructor and so on. The nature of work in the two categories mistry or chargehand Gr. and chargeman C is the same. So, these two categories should be made into one.

Then, the avenue of promotion for these mistries has been reduced to 20 per cent and 80 per cent are being recruited from outside. Prior to 1956, in chargeman grade A there were 4 posts, in grade B 6 posts and in grade C 86 posts—altogether 96 posts.

After 1956, the numbers are, charge-man grade A 28 posts, grade B 33 posts and grade C 35 posts. When this 20 per cent promotion is taken into calculation, only 7 per cent of the mistries get chance for promotion. The nature of the work is the same and even when they are due for promotion, they are not being promoted, because the avenues are all blocked. This is a great injustice, because the mistries are the people who are actually working on the wheels and they are working marvelously. So they should be given promotion.

As regards the amenities and facilities allowed to them, they should be on a par with the Jamalpur workshop mistries. As it is, the grades here and there are different. Another grievance of these mistries is that whatever facilities are being allowed to them by the Railway Board, they are not being implemented. The Railway Board vide Letter No. E(S)1-59 (PC)35 dated 28-3-1960 have categorically stated that the mistries should be classified as supervisory staff and given facilities enjoyed by other supervisory staff as chargeman, assistant foreman, foreman, etc. These instructions are not being properly carried out and implemented. In the signal and telecommunication department also, they are designated as chargehand. The creation of so many categories has complicated the matter.

These are the grievances and the Railway Ministry should look into them, because the mistries are the actual workers and the time has come when we should consider the case of Peter, the fisherman more than Peter, the lawyer. We are progressively working for a socialist State and much will depend upon the work of these people. I think they are right persons in the right places. During the emergency, they have been working very nicely. There is no doubt about that. I think their grievances should be removed and also casual leave and overtime etc. should be properly calculated and paid to them.

श्री काशी राम गुप्त (भलवर) : ग्रन्थम महोदय, साधारणतया यह देखा जाता है कि जो लोग जनता का शोषण करते हैं उनको हम बुरा कहते हैं, किन्तु यदि रेलवे थंड क्लास पैसिजर्स का शोषण करे तो उसको हम कुछ बुरा नहीं समझते हैं। थंड क्लास पैसिजर्स से १५२ करोड़ रुपया इस वर्ष के बजट में आमदनी में दिखलाया गया है, और यह सब जानते हैं कि इस में जो भांड भाड़ होता है उससे बहुत बड़ा हिस्सा आता है। यदि अनुमान लगाया जाय तो मालूम होगा कि एक चौथाई रकम जो फालतू नजर आती है वह इस भीड़ भाड़ के कारण से मिलती है। यदि इस भीड़ भाड़ को कम कर दिया जाये और सवारी गाड़ियां बढ़ायें जायें तो निश्चय ही यह रकम फिर घट जायेगी इस बजट से क्योंकि उसका खर्चा बढ़ जायेगा। पिछले इतने वर्षों से जो भीड़ भाड़ कम नहीं हो रही है उसके लिए हमारे रेलवे मंत्री महोदय बार बार कहते हैं कि इस बीमारी का इलाज अभी नहीं हो सकता। इसका अर्थ यह निकलता है कि हमारे रेलवे मंत्री महोदय और हमारा रेलवे बोर्ड यह समझने लगे हैं कि भीड़ भाड़ से जो आमदनी होती है वह जायज है। मैं निवेदन करूंगा कि इस प्रकार की आमदनी जायज नहीं है और इस आमदनी को आमदनी नहीं मानना चाहिए बल्कि उसको वास्तव में घाटा मानना चाहिए जो कि आगे जाकर होने वाला है।

यह आमदनी होते हुए भी हम को यह देखने को मिलता है कि जो पैसिजर ट्रेन्स हैं उन में एक्सप्रेस रेशियो आमदनी से ज्यादा है। जो भी आमदनी है वह गुड्स से होती है। यह चंज परमानेंट हो गया है। इससे बारे में रेलवे मंत्रालय क्या सोचता है यह अभी सदन के सामने नहीं आया है। अगर पैसिजर ट्रेफिक से हमेशा हानि होती है तो फिर उसके कारणों में हमें जाना होगा और मैं समझता हूँ कि जो रोड ट्रेफिक चल रहा है जब तक उसके साथ इसका सामंजस्य स्थापित नहीं किया जाता जब तक इस बीमारी का कोई

वास्तविक हल नहीं निकल सकता। पिछली बार भी मैं ने सदन में कहा था कि जो हमारा फ्रेट स्ट्रक्चर है वह कितनी ही बातों से प्रभावित है और उसमें बहुत बड़ी बात यह है कि शिपिंग, रेलवे और रोड इन तीनों के ट्रेफिक का सामंजस्य कैसे हो। तो मैं यह निवेदन करूंगा कि इस बारे में बहुत कुछ सोचने और करने की आवश्यकता है।

इसके आगे यह भी देखना है कि रेलवे पर जो लम्बे फासले का पैसिजर ट्रेफिक है उसमें तो रेलवे की उपयोगिता नजर आती है लेकिन जो थोड़ी दूर का है उसमें रेल को रोड के साथ कम्पिटिशन करने का जो प्रवृत्ति है वह नहीं होनी चाहिए, और उसके बारे में जो रेलवे बार बार एतराज उठा देती है उन एतराजों का वजन कुछ नहीं होना चाहिए। मैं यह समझता हूँ कि आगे भी थंड क्लास में जो ट्रेफिक चलता है वह ५० फीसदी छोटे स्टेशनों का होता है और उसका मुख्य कारण यह है कि जब कभी भी सड़क बनाने का योजना होती है तो रेलवे उस योजना पर एतराज करती है अगर सड़क रेलवे के साथ बनने वाला होती है।

इस के आगे जहाँ तक प्रश्न है बिना टिकट सफर करने का, मैं यह निवेदन करूँ कि यह तो वही हाल हो रहा है कि एक सेठ जी थे वह जाने वा रोज दूध मंगाते थे। उनको मालूम हुआ कि उनका नौकर उस में से दो पैसे ले लेता है और उतना पाना मिसा लेता है। उन्होंने एक और नौकर रखा। वह भी और दो पैसे लेने लगा और पानी ज्यादा मिलाने लगा। उन्होंने तिसरा नौकर रखा वह भी ऐसा ही करने लगा और आखिर सेठ जी के पास पानी हूँ आने लगा। इसी प्रकार जो आप स्टाफ पर स्टाफ बढ़ाते हैं उसका नतीजा यह है कि टिकटलैस ट्रेविल तो कम नहीं होता लेकिन जो रकम टिकटलैस ट्रेविल करने वालों से वसूल की गयी दिखायी जाती है वह बनावटी होती है। अगर आप इस बात को अलग अलग करके देखें तो पायेंगे

कि टो० टोज० जो रसीदें पाते हैं, उन में कितनी ही रसीदें तो एसी होती हैं जोकि टिकटों के आधार पर आगे जरनी के वास्ते बनाई जाती हैं या और कुछ कारणों से बनी हैं। बिना टिकट सफर करने वालों के लिए जो रसीदें बनती हैं और जो लोग बगैर टिकट सफर करते हुए टी० टी० द्वारा पकड़े जाते हैं, उन में आमतौर से वह लोग हैं जोकि या तो भीड़ के कारण टिकट नहीं ले पाते या किसा; विशेष कारण से गाड़ी में अचानक भागते हुए जा बैठे और चक हो गये। लेकिन दरअसल में जो कसदून बगैर टिकट के रेल यात्रा किया करते हैं वह उनकी पकड़ में नहीं आते हैं। रोज रेलवेज में यह देखा जाता है कि रेल के जितने भी बाबू लोग हैं, सर्वेट्स लोग हैं उन के घर के रिश्तेदार और मित्र आदि बराबर बेधड़क रेलवेज में बगैर टिकट के चलते हैं। उन को कौन पकड़ने वाला है? सब एक दूसरे को जानने वाले और पहचानने वाले हैं और एक से दूसरे का काम निकलता रहता है। पुलिस वाले भी रेलवे वालों से मिले रहते हैं और दोनों में मिला भगत चलता है। अगर रेलवे वाले पुलिस वालों को बगैर टिकट के लिए पकड़ते हैं तो पुलिस वाले उन के लिए खतरा पैदा करें और पुलिस वाले यदि रेलवे मुलाजिमों को नाजायज काम करते हुए पकड़े तो रेलवे वाले पुलिस वालों के लिए खतरा और परेशाना; पैदा कर दें। सलिए दोनों चुप रहते हैं और भ्रष्टाचार पनपता रहता है। इस बीमारी का इलाज तभी हो सकता है जब चैकिंग का जो स्टाफ हो वह रेलवेज से सम्बन्धित न होकर इस प्रकार का एक अलग से स्पेशल स्टाफ हो जोकि एक तरह से खुफिया काम करे और जोकि केवल इस बात की निगरानी करे। ऐसे लोगों को खास तौर से पकड़ सकें जोकि रोजाना अपने रिश्तेदारों को बगैर टिकट के रेल से सफर करवाते हैं या टिकटलैस ट्रवल का पैसा अपनी जेबों में डाल लेने की जिनकी आदत पड़ गयी है।

16 hrs.

एक बात में आप के सामने और रखना चाहता हूँ। रेलवेज जो सहुलियतें और एग्जिनेटिव हम को देती है जनता को देती है उसका किस प्रकार से मिसमैनेजमेंट होता है और किस प्रकार से एक जोन दूसरी जोन के स्टेशन वालों से सीतेला व्यवहार करती है। इसकी बाबत मैं थोड़ा आप को बतलाना चाहता हूँ। रिवाड़ी का एक स्टेशन है। वह नार्थ रेलवे पर है। वहां से गाड़ियां वैस्टर्न रेलवे की भी जाती हैं। वहां का स्टाफ हमेशा लापरवाही करता है और जब कभी कोई शिकायत की जाती है तो वैस्टर्न रेलवे के जो गार्ड बगैरह है वह कहते हैं कि साहब हम क्या करें? यह नार्थ रेलवे वाले हैं, वह हमारी नहीं सुनते। एक ट्रेन जाती है शाम को ६ बजे रिवाड़ी से और वह बांदीकुई को जाती है। उस में ११ ६ बजे तक फस्ट और सैकेंड क्लास में ताला लगा रहता है और वहां का स्टाफ आकर उन्हें नहीं खोलता। अगर उस स्टाफ से यह कहा जाता है कि यह देरी आप क्यों कर रहे हैं तो वह जवाब देते हैं कि साहब हम को बहुत सी गाड़ियों में जाना है हम क्या करें। जब उन से यह कहा जाता है कि भाई इस से पहले तो कोई गाड़ी जाने वाली नहीं है इस से बाद में जानेवाली है तो उनका जवाब मिलता है कि आप हमारी रिपोर्ट कर सकते हैं। हम अपना जवाब देंगे क्योंकि वह जाते हैं कि यह वैस्टर्न रेलवे के लोग हैं, उनकी रिपोर्ट हमारी नार्थ रेलवे में अगर चले तो हम उसको दबा देंगे। इस प्रकार के हालात होते हैं।

दूसरा मिसमैनेजमेंट का मामला मैं आप से अज्ञ कहूँ कि अभी मैं अहमदनगर, पूना साइड में गया था। वहां पर क्या देखा कि जो मेन और टोशनी के स्विचेज हैं वे सब गायब हैं और नामालूम कितने दिन से गायब हैं। जब उसकी बाबत गार्ड को बुला कर बतलाया गया तो वह कहने लगा कि हम गाड़ी में अन्दर जा कर तो देखते नहीं हैं।

[श्री काशी राम गुप्त]

इस पर टै-कनीशियन को बुलाया गया तो उसने कहा कि मैं क्या कर सकता हूँ, हमारे पास सामान ही नहीं है। हम ने रिपोर्ट की हुई है। जब महीने, दो महीने में सामान हमें सप्लाई होगा तब लगाया जा सकेगा। मेरा कहना यह है कि एग्जिक्टिव के बारे में इस तरह से लापरवाही होना और उन स्विचेज का न होना, जैसे ही चलते देना और अगर कहीं किसी का हाथ लग जाय तो बिजली से उसकी झटका लग सकता है, ऐसी बातोंके लिए भी लापरवाहियाँ होती हैं।

स्नीपिंग कोचेज का जहाँ तक सवाल है, जहाँ तक मीटरगेज का सवाल है, मैं कह सकता हूँ और उसके लिए मुझे क्षमा किया जाय यह कहने के लिए कि उन में कोई बहुत छोटे क्रद का प्रादमी भले ही घा जाय बाकी जो दरमियाने दर्जे के लोग हैं उन के पैर उस में पूरी तरह नहीं पसर सकते हैं। मैं समझता हूँ कि वह कोचेज शायद भूतपूर्व रेलवे में महोदय के जमाने में बनी थी क्योंकि उनका साइज बहुत छोटा था। मेरा निवेदन है कि उनके साइज में काफ़ी फर्क करना चाहिए। अगर हमारे माननीय मित्र श्री यशपाल सिंह को कभी मीटरगेज में जाने का मौका मिले तो उनका तो शायद उसमें लैटना ही मुश्किल हो जायगा। इसलिए उन कोचेज में सुधार करने की आवश्यकता है और श्री टायर कोचेज को हटा कर टू टायर कोचेज बनाने की आवश्यकता है।

करप्शन का जो मामला है उस के बारे में क्या कहा जाय ? रेलवे के करप्शन के बारे में तो मैं यह कहा करता हूँ कि माल बाबू या टिकट क्लर्कस जिनका कि पेशा रिश्तत लेना हो गया है और माल बाबू तो उसको दस्तूरी समझ कर लेते हैं बेहतर यह होगा कि यह बारहों महीने चलने वाला करप्शन अगर रंगुलराइज कर दिया जाय तो यह ज्यादा अच्छा होगा बनिस्बत इसके कि आप इसे करप्शन कहें।

इसके साथ घन्त में मैं एक करप्शन का मामला यहीं दिल्ली जंक्शन का बतलाता हूँ। स्टेशन के बाहर जहाँ स्कूट खड़े होते हैं वहाँ पर यह हालत है कि ऐसे ऐसे गुड लोग खड़े होते हैं जोकि स्कूटर वालों से पैसा लेते हैं और न देने पर उनको मारते पीटते हैं। पुलिस वाले उनसे मिले रहते हैं और उनका भी उस में हिस्सा रहता मालूम पड़ता है। यह गुडागर्दी और लूट दिल्ली रेलवे स्टेशन पर दिनदहाड़े और खुले खजाने होती रहती है और कोई इसकी ओर ध्यान नहीं देता है इसको देख कर घ्राश्च होता है।

अब मैं कुछ बातें अपने क्षेत्र की बाबत भी अर्ज कर दूँ। अलवर से भरतपुर की नई रेलवे लाइन बनाने के लिए मैंने पिछली दफ़ भी जिक्र किया था ब्रौडगेज के लिए उसका सर्वे हुआ था। वह नाकाफ़ी हुआ। इसके मानी यह है कि वह सब गलत हुआ है, गलत तरीके से हुआ है और उसको दुबारा सर्वे किया जाय ताकि उसका बनना निश्चित हो जाय भले ही वह फॉर्थ प्लान में क्यों न बनाई जाय।

खांदरीवा जहाँ तांबा निकलता है और वहाँ मार्बल और लाइमस्टोन भी बहुत है और अगर खोदरीवा को अलवर से जोड़ा जाय और दूसरी तरफ़ खेतरी से जोड़ा जाय तो इससे तांबा मार्बल आदि खनिज पदार्थों के उठाने और एक जगह से दूसरी जगह ले जाने में सुविधा होगी। इस योजना में जहाँ वहाँ के लोगों को लाभ होगा वहाँ रेलवे को भी लाभ होगा। रेलवेज की आमदनी भी होगी और लोगों को रोज़गार भी मिलेगा।

जहाँ तक कांगड़ा बैली रेलवे का प्रश्न है उसके नैरोगेज की हालत बहुत खराब है और लगभग सब तरफ से उसका लदान हमेशा बन्द रहता है। इसलिए या तो उसकी हालत सुधारी जाय या उसको मीटरगेज में तबदील किया जाय। वैस्टर्न रेलवे से लदान के ० वी०

रेलवे के लिए हमेशा बन्द रहता है। उसकी सारी बुकिंग बन्द रहती है।

जहां तक डबल लाइन का मवाल है मैं यह निवेदन करूंगा कि रिवाड़ी से डाबला के लिए डबल लाइन इसलिए होनी चाहिए, क्यों कि यह रिवाड़ी कुंभार कोर्ड ऐसे स्थान पर है जहां पर मालगाड़ियों का आवागमन बहुत ज्यादा होता है। यहां पर गुडूम की ट्रैफिक बहुत है इसलिए डबल लाइन करना बहुत फायदेमन्द होगा।

दिल्ली से कॅन्टूनमेंट जो डेडगेज लाइन है इसको कम से कम गुडगांव तक बढ़ा देना चाहिए जिससे वहां पर फीजी मामान के आने जाने में सुविधा हो।

अन्त में मुझे यह कहना है कि एक शटल ट्रेन रिवाड़ी और अलवर के बीच जारी होना बहुत आवश्यक है क्योंकि उधर बहुत भीड़ चलती है और उधर सड़क भी कोई नहीं है जिससे बस वगैरह चल सकें। इसलिए सुबह के वक्त वह ट्रेन रिवाड़ी से अलवर को चले और शाम को वहां से वापिस रिवाड़ी आ जाय। इसके लिए मैंने वैस्टर्न जोन की कंसल्टेटिव कमेटी में कहा था। मुझे बहुत दुःख के साथ यह कहना पड़ता है कि पिछले एक वर्ष से उसकी कोई मीटिंग नहीं हो रही है। इसलिए पता नहीं कि क्या हो रहा है। मैं मन्त्री महोदय से निवेदन करूंगा कि इस ओर वे ध्यान दें। अन्त में मैं आपको धन्यवाद देते हुए अपना स्थान लेता हूँ कि आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया।

Dr. M. S. Aney (Nagpur): Sir, I only want to take a little time of the House to bring certain points to the notice of the Railway Board.

Mr. Speaker: Ordinarily, on Demands for Grants, the speeches are confined to 10 minutes because only local grievances are to be expressed and, in any case, they should not exceed 15 minutes.

Dr. M. S. Aney: Though we have taken up Demand No. 1, I hope discussion on other matters is also allowed. Anyway, I will not take much time. I am glad that the Railway Minister, while winding up the debate, made some observations with regard to the zonal system and said that he is amenable, his mind is open and he is willing to consider the matter of having more zones. I think that is a necessity. The present zonal system though the authorities responsible have worked conscientiously, has not been able to do sufficient justice to the work which the zones are expected to do. It is in that context that I want to make another suggestion. In making this arrangement for new zones they should have some guiding principles. I find that certain people are making suggestions the result of which will be to see that every linguistic State which has been created gets a zone of its own. That is the idea underlying their suggestion. I want the Railway Board to be cautious in this matter, instead of giving false hopes to those people who are advocating this principle of a separate zone for each linguistic State, because that will result not in consolidation but in creating disunity among the people. The linguistic principle as the basis for creation of more zones should never be in the contemplation of the Railway Board.

Then I come to another subject about which a very important statement has been made by the Railway Minister in the concluding part of his speech, and that is the policy of the Government on narrow gauge lines. He thought it fit to say that the system deserves to be preserved and further expanded. When I put certain questions to him, he brought it to my notice that I was talking of opening a new line while he was talking only of conversion. My point is that I was asking him only to open a dismantled line, and how that dismantlement came about I will explain

[Dr. M. S. Aney]

in a few minutes. When the second world war broke out Government were in very great need of some railway material for the sake of opening new lines to carry on their military manoeuvres elsewhere outside India. With that purpose in view they thought of dismantling narrow gauge lines first and ten or twelve lines were selected by them. When I asked a question I was told then that there were many lines and one of them was the narrow gauge line from Darwha to Pusad which is a section of the main narrow gauge line from Murtijapur station to Yeotmal. When the question of dismantling this line was being considered I asked a question as to when this line will be dismantled and the reply given was that this section will be dismantled last. They assured me "it will be dismantled last; you can rest assured on that". Later on what happened was that when I made further enquiries I found that at the time this reply was given to me that section was already dismantled; it did not exist at all. Most of the railwaylines and other things had been dismantled, despatched to Bombay and probably they were en route to some other place. This fact was brought to their notice by me sending a letter to Mr. Pearson, who was the then Railway Financial Commissioner. I received a reply from him saying "That is true, but when the question of restoration of dismantled lines is taken up, this line would be given first preference". I am sure that if the Railway Board will try to go through the old correspondence on this subject, they will find somewhere this reply which was given to me at that time. My papers are so distributed that I am not able to lay my hands on my own correspondence, but I may inform them....

Shri Hari Vishnu Kamath (Hoshan-gabad): But you became a member of the Viceroy's Executive Council later on.

Dr. M. S. Aney: I was not the Member for Railways. Also, that was during the second world war. From that time onwards I have been raising this question whenever I get an opportunity and I have never received a satisfactory answer. So, I would again urge upon the Railway Board to make an enquiry and find out whether there is a case for restoring that line or not, because even though there was the old enquiry and old report, it may be argued that those conditions on which the old report was based are now entirely changed.

Here I want to point out that Darwha and Pusad are some of the most prosperous towns of Vidarbha and they are important centres of commerce and industry. Then, between Darwha and Pusad there is a town which is now called Mahur Road station. Mahur is an important centre of pilgrimage, to which people used to come from all over the country. So, that centre requires to be developed further. There are so many similar matters on which I could talk, but I do not want to take your time over this matter. I only want an assurance from the Railway Minister that he is prepared to make an enquiry. If he or any of his Deputy Ministers could visit that place whenever they have the time, I am quite willing to accompany them and give them all the information which it is possible for me to collect. If after their visit they say that there is no case, I would be perfectly satisfied.

After that, I will refer only to one point before I sit down, and that is on the question of level crossing. I have read the report on railway accidents and I find that unmanned level crossings is one of the reasons for many of the accidents in which not only human beings but also stray cattle get killed. So, both from the point of view of the interests of humanity and the interests of prevention of

cruelty to animals I would suggest that the level crossings must be mended. I hope this will be looked into.

Secondly, in some of the big towns there are level crossings where traffic is held up for hours together. Persons going to offices are detained and they find it difficult to reach their destination in time. Not only that, because they will try to make up for the lost time in the level crossings, there is a great danger of serious accidents taking place on account of traffic being held up for hours together.

I would suggest that in important towns and cities like Amravati, Wardha and Nagpur attempts should be made to have over-bridges at the level crossings. In the case of Amravati it was sanctioned but there was some dispute regarding sharing the cost between the municipality, State Government and the railways and the matter was dropped, I want the railway authorities to take up this question of the Amravati level crossing again. Even in the case of Akola I succeeded only after raising the matter again and again for twelve years, when they constructed the bridge. Now there is no problem, so far as Akola is concerned.

Shri Hari Vishnu Kamath: Only twelve years?

Dr. M. S. Aney: Yes, after twelve years. I do not want to take further time because there are other hon. Members who would like to say something about this.

Shri Hari Vishnu Kamath: Mr. Speaker, I have moved cut motions Nos. 3 and 8 to Demand No. 1 Before I proceed further I crave your indulgence for permitting me and my colleague, Shri Priya Gupta, to speak on these cut motions to Demand No. 1. Since my group has not tabled any cut motions to any other Demand, I would be grateful if you will kindly

allow to me and my colleague, Shri Priya Gupta, more than fifteen minutes, because we would not take any time on the other demands which will come up tomorrow, and for which four hours have been allotted. We will take part only in the discussion on Demand No. 1.

I will deal only with cut motion No. 3 and sub-parts 11, 12 and 13 of cut motion No. 8. The rest, by your leave, I shall leave to be dealt with by my colleague Shri Priya Gupta. I shall be very brief, because he will take more time than I would require.

I will take the comparatively less important ones first. Taking sub-part 12 of cut motion No. 8, I found during the last year that there is a tendency, a growing tendency to introduce changes in the railway timetables without any consultation with the members of the consultative Committees of the concerned railway with regard to that matter. Suddenly, as it were, a surprise is sprung upon the people without any consultation with their representatives, who are there, Sir, with your express consent, and with your express sanction on the Consultative Committees.

Last year when I had a look at the Railway time-table for October when it came out, I was surprised at the sudden changes that were made in the train timings, and then I had not even received a letter or even a note from the General Manager or from the Ministry with regard to the proposed changes before they were finalised. I would, therefore, request that in future changes in train timings, cancellation of stoppages of trains, cancellation of trains and cancellation of through bogies in trains etc.—all these matters—should be finalised only after consultation with members of the Consultative Committee for the concerned railway. There should be an opportunity for the members concerned to make their own suggestions, if necessary, with regard to the proposed changes.

[Shri Hari Vishnu Kamath]

Next I will take up the matter of the dining cars on our railways. Much has been said about the food served in the dining cars. I have also had the unfortunate experience of tasting somewhat less than second class stuff for the first-rate or high class prices that I paid. It has been mentioned also in the House earlier that kitchens in the trains are something which are not worth looking at. The longer you look and the more you look at the kitchens of dining cars in trains, the less desire you would have to eat the food that is served to you;—out of sight, out of mind, so to say. So, most of us who travel do not try to look at the kitchen and see how the food is being cooked. That is why we are able to eat the food that is served.

I noticed that on the Central Railway—I do not know if it is so in the other Railways also—the railway employees in the dining cars were not provided with winter uniforms this last winter which has just come to a close. I do not know if it is the case on all other Railways, but on the Central Railway I found that they did not have winter uniforms when all other railway employees—guards, conductors and others—do get winter clothing. I hope that from next year onwards all employees, whether they work in dining cars or somewhere else, will get winter clothing well in advance.

16.22 hrs.

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

I was given to understand that the hours of work for these employees in dining cars are not regulated or fixed firmly. On some days they have to work 12 to 14 hours, I am told, without any extra remuneration and then they do not get adequate rest so that their capacity for service also suffers. The hon. Minister would look into this matter and see that their hours of work are properly regulated.

I now come to the position of wagon supply for movement of goods. That is a perennial problem and, I believe, it has been brought up in one way or another not merely during the Budget debates but also during the year by hon. Members of this House, on this side as well as on the side opposite. I do not know what the present position is with regard to wagon supply. There was an acute shortage or scarcity of wagons. On the section with which I am familiar, that is, the Itarsi-Jabalpur section where passenger as well as goods traffic is fairly heavy, the position this year is not at all satisfactory. There is a bumper crop in that region this year and there has to be adequate supply of wagons for movement of these crops. There are plentiful, good, prosperous grain *mandis* in that region. Therefore I would request the hon Minister to see that the wagon supply is adequate for movement of these crops.

With regard to the matter mentioned earlier I would quote one instance of sudden change in train timings. There is a station called Sonaili Station on the North East Frontier ailmay. Suddenly last October the stoppages of the 3 UP and 4 Down express trains were cancelled and trains 25 Up and 26 Down were cancelled. Unfortunately, the registration office, the medical amenities and hospitals are all situated at Katihar and there is none at Sonaili. So, the people have been very much inconvenienced since then. Formerly they could do all their work in one day; they could go to Katihar and come back the same day. But now because of the cancellation of the train and cancellation of the stoppage of some express trains there is no train except that there are two trains at night. Now they have to leave the previous night, spend the whole day at Katihar and then catch the night train to come back home. This is a very inconvenient arrangement for the people. The convenience of the people who pay through their nose now-a-

days for travelling in trains should be borne in mind before any such steps are taken.

I now come to the last point and that is regarding the existing monopoly or near-monopoly so far as railway bookstalls are concerned. Time was when there was a similar monopoly with regard to refreshment rooms. That was luckily brought to an end by ceaseless agitation, if I may use the word, in this House as well as outside. On the Central Railway with which I am familiar Vallabhdas Ishwardas held a catering monopoly. Now they do not enjoy the monopoly thus now benefiting those people who took some refreshments there. Similarly, I would urge the hon. Railway Minister to consider the matter of ending the monopoly which is enjoyed with regard to railway bookstalls by A. H. Wheeler in the north and, I believe, Higginbothams in the south. From the point of view of the issue of monopoly by itself I am sure, my hon. colleagues on all sides, on this side of the House as well as opposite, are agreed in principle that monopoly should not be encouraged or countenanced at all. If the Railways have seen their way to ending the monopoly of Vallabhdas Ishwardas so far as catering is concerned, I see no reason why a similar monopoly with regard to bookstalls should not be ended.

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Shahnawaz Khan): The food supplied by him was bad.

Shri Hari Vishnu Kamath: I do not know whether the monopolists of the bookstalls also do not derive a very unfair advantage from the system prevailing today. Purely from the point of view of solving or, at least, countering or meeting the problem of unemployment which is rife in our country, if every bookstall at every railway station was auctioned or disposed of separately and not so many rail-

way bookstalls altogether to one company or agency, if every bookstall separately was let out or leased out to some person who is in need, it will help solve the problem of unemployment also. So many people can be employed. The number of educated unemployed is growing in our country and some of the people who look after the bookstalls today who are mere employees of Wheelers or Higginbothams are not so literate as might be some other educated people who desire to take up such work but are not able to do so because of the monopoly prevailing. Therefore I urge very strongly that this monopoly should be broken as soon as possible, and the system completely demonopolised. Every bookstall should be leased out; or, maybe, two or three bookstalls and not so many, that is 50, 20 or dozens of them, but two or three bookstalls might be leased out to one person according to proper rules and regulations so that the unemployment problem also could be solved to some extent. My colleague Shri Priya Gupta will speak on the other parts of the cut motion.

Shrimati Renuka Ray (Malda): Mr. Deputy-Speaker, the Railway Board along with the railwaymen of all ranks share the appreciation that has been given to them on account of the manner in which they have conducted themselves during the national emergency. When the whole country was taken by surprise at the massive invasion by China on our North-eastern border, no doubt, many things failed. But, the Railways did come up to our expectation. I say this, more particularly because I was myself, soon after the emergency started, in Darjeeling district and at Siliguri and later at Kejhuriaghat, places through which they had to move troops for Assam and further up. I can say that it is no theoretical complaint, but a very practical and dire necessity that the metre gauge form Siliguri to Assam should be converted into broad gauge line. Because, in the emergency, the

[Shrimati Renuka Ray]

difficulty which the Railway had to face and counter to send troops was something which has to be seen to be believed. The Kejhuriaghat Railway which has come into existence only a little while ago, certainly played its part in taking troops up and that line was opened to passenger traffic right through for the first time. I would like to say one word about the Kejhuriaghat Railway because, when the country was partitioned, North Bengal and Assam were separated entirely from the rest of India, and so also Tripura and Manipur. Two things were done. First came the Assam Link Railway which has now carried troops the NEFA Border or at least upto up to Tezpur. The other was...

श्री बेरवा कोटा (कोटा) : उपाध्यक्ष महोदय, इस समय सदन में कोरम नहीं है ।

Mr. Deputy-Speaker: The bell is being rung.—Now there is quorum. The hon. Member, Shrimati Renuka Ray, may continue.

Shrimati Renuka Ray: I was saying that after Partition, there was isolation of North Bengal and Assam. Two Railways, the Assam link Railway was first built and then the Kejhuriaghat Railway came into existence. This Kejhuriaghat Railway and the Assam link Railway were the only means through which, under great difficulties, troops were moved up to the border. It was something that should have been done long ago. At least, at present, I hope we shall take a warning, I hope top priority will be given to constructing a broad gauge railway to Assam and that a through train up to Faraka and again from Kejhuriaghat and Siliguri will be run. The latter was done for the troops, during the emergency, but it has not yet been opened for passenger traffic. Until Faraka barrage comes into existence—may I say here, that even if the bridge was built, it would take only one year less: six years against 7 years for the

barrage—and thus could not meet the needs of the moment. The transshipment that has to take place at Kejhuriaghat is in itself a big thing. On top of that, even today, although the troops were taken by through trains up to Faraka. Even today, a through passenger train is not run there either from the Nimitita side or Barharwa side. I am saying this because, difficult as it is, even if this small amenity is not yet given to the travelling public. It will be necessary to give many more amenities on these Railways if they are to function properly in the future even for troops and also for civilians.

The North East Frontier Railway, I think, can be called the Cinderella of the Railway Administration. I think the Railway Board and the hon. Minister will bear me out when I say that when the Kejhuriaghat Railway came into existence, other Railways were requested to give them engines and even railway men for various works. Those engines which were discarded by others and those men that were not wanted by others were passed on to this new Kejhuriaghat Railway which is the one link today really with Assam.

Shri Shahnawaz Khan: They have got some brand new engines.

Shrimati Renuka Ray: I was coming to that. This was not done until the emergency. Since the emergency, we have got some brand new engines. I hope, in view of the vital necessity of railway connection and proper railway functioning in that area, that these essential things that have been done for the emergency will be kept up, because the emergency continues. I must say one word about those who built the Kejhuriaghat Railway, because they built it in a year. This work of the Railway engineers had an electric effect on the people in that area,

because, for the first time, they saw that the Government administration could move fast and quickly as they did. While I say that railway connections have not been given, while I say that until the emergency, other things such as proper engines were not there, it is true to say that the engineers built that Railway, not in a time of emergency, but in normal times, within a year.

The next point on which I want to lay stress is this question of accidents. I know one or two Members have spoken about railway accidents. But, I am sorry to say that in the hon. Minister's speech, neither when he laid the Budget before the House, was much mention about railway accidents nor even when his reply came, did I hear much about it. It is true to say that in this country of ours....

Dr. M. S. Aney: Even now, he does not hear.

Shrimati Renuka Ray: I hope he will listen to me afterwards if he is not listening now. In this country, I would say that it would be true to say that air travel by Air India or Indian Airlines bears the reputation of being one of those in the world which has the least amount of accidents. I am afraid, the Indian Railways cannot share the same laurels.

There are two more points and I will take a few minutes more and finish, I do not want to go into the details about accidents. But, I would like to know that do unmanned gates still continue because there has been no agreement with the State Governments to share the expenses? Is there any attempt to bring in such measures as track circuiting as preventive measures. I do not know if the Railways have the money in this emergency. But, I do hope that every effort that can be made within the resources at present will continue to be made. I must say that I was surprised that the hon. Minister made little mention of security mea-

asures especially when there was another accident at Allahabad in which 48 persons were injured, 6 or 7 very seriously and 18 are still in hospital.

Sir, before I conclude, I want to say a word more, I was one of those who criticised the Minister for not taking it up at an earlier stage with the Planning Commission for getting the proper resources for the running of the Railways. Now the hon. Minister has told us that not only in regard to coal alone but in regard to other goods also the carrying capacity has come upto the mark. I would only ask him to see that the future planning too is made in such a manner that at no future stage again there is the bottleneck that we had not so long ago. I would congratulate the Railway Minister in particular and the Railway Board also for having been able to prevail on the Planning Commission to give them the additional resources and I hope they will be able to continue to get them in the future. In this time of emergency, in particular, it is more necessary, not only in the areas where the railway lines are necessary to carry the troops but for the production also in the country, to keep up to the scratch and it is necessary that the Railways are given adequate resources.

Mr. Deputy Speaker: According to intimation since received from Members, the following cut motions are desired to be moved to Demand No. 1 in respect of Railways. So, they will be treated as having been moved: Cut motion Nos. 2, 3, 4, 5, 7, 8 and 39 as shown in List No. 1 and 2.

Shri Sezhiyan: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced to Re. 1."

- (i) Increase in freight rates,
- (ii) failure to provide sufficient

[Shri Sezhiyan]

amenities to Railway users, (iii) failure to reduce overcrowding in trains, (iv) failure to maintain properly the tracks, the locomotives and the bridges, (v) need to open more lines in the South, (vi) need to convert metre gauge lines to broad gauge. (2)].

Shri Priya Gupta: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced to Re. 1."

[Monopoly or semi-monopoly in the matter of Railway Book Stalls. (3)].

Shri H. C. Soy: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Need to include the local M.P. in the Interview Board for selection of Railway personnel at Railway Division level (4)].

Shri M. Muhammad Ismail: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Failure to provide for a new line from Melathur to Feroke on the Southern Railway. (5)].

Shri Sezhiyan: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[(i) Need to open double track broad gauge line from Madras to Tuticorin, (ii) need to increase the amenities to railway users, (iii) failure to reduce overcrowding in trains, (iv) need to allow more level crossings for formation of connecting roads between vil-

lages, (v) abnormal increase in the rents of the railway quarters, (vi) need to recognise the Dakshina Railway Employees' Union. (7)].

Shri Priya Gupta: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Need to (i) abolish the provision of section 149 R.I. of the Railway Establishment Code Vol. I-powers of termination of services of permanent and temporary railway employees without assigning any reason, (ii) set up an ad hoc tribunal to go into the service and pay conditions of the marine staff employed in the railway as recommended by the Second Pay Commission, (iii) abolish the practice of utilising basic tradesmen (B.T.M.) against the job for skilled workmen in violation of the provisions of Artisans Classification Tribunal Award, (iv) provide adequate house rent allowance to the railway employees to compensate the increased rents of the quarters of the railway employees, (v) check the reduction of floor area of the quarters of railway employees of Class III and IV, (vi) implement the award of Justice Shanker Saran in respect of upgrading Artisans Staff in workshops and sheds, (vii) implement the recommendations of the Second Pay Commission in respect of Dearness Allowance, (viii) nationalise the Howrah-Amta and Howrah-Sheakhala light railways, (ix) implement the modified rules of superannuation in respect of relaxation of age of retirement from 55 to 58 years in the case of railway employees of ex-Assam-Bengal Railway Company's staff and those on refused leave preparatory to retirement (L.P.R.), (x) give winter allowance to employees of Darjeeling-Himalayan

Section of N. F. Railway at par with West Bengal Government employees, (xi) discuss unsatisfactory position of wagon supply, (xii) discuss procedure regarding Railway time-tables including cancellation of trains and through bogeys, (xiii) provide winter uniforms to employees in Dining Cars, and fix their hours of work, and (xiv) discuss measures taken or to be taken to avert Railway accidents. (8)].

Shri Narendra Singh Mahida: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Need to relieve over-crowding on Railways by starting shuttle and diesel services. (39)].

Shri N. Bhanja Deo (Keonjhar): Mr. Deputy Speaker, Sir, I must congratulate the Railway Minister and the Railways as a whole for the fine performance that they have given, especially during the emergency and it has been hailed almost by all the leading papers in our country. At the same time, Sir, I would be failing in my duty, if I do not point out some of the failings of the Railways which I would try, through you, to bring to his notice. It seems that the Railway Minister, like his predecessor, is alternately trying to tap his resources sometimes by way of increasing railway fare and sometimes by way of increasing freight charges. This time it has been the bad luck for the freight. Of course, the Freight Structure Committee had recommended certain increases and it was desirable that it should be so done. But at the same time I am not very sure as to how it would affect some of our vital trades, especially the foreign trade which earns us a lot of foreign exchange. No doubt the Railway Minister has given a certain amount of relief by rationalising freight concession, but as to how it will eventually affect the trade, we are yet to see.

2875 (Ai) LSD—7.

Now, Sir, I would draw his attention to the financial conditions in certain railways, especially the North East Frontier Railway, the Southern Railway and the North Eastern Railway which have been running at a loss for a continuous period of years and this has to be looked into and I have no doubt that the North East Frontier Railway had to carry a heavy burden during the emergency but yet its financial resources have to be geared up if it is to run, if not at profit at least not at loss also.

The Railway Minister has pointed out to us that he will transfer certain funds to the general revenues, that is, he would go beyond the proposals given by the Railway Convention Committee. If he goes beyond the proposals of the Railway Convention Committee, I would also urge him to be realistic as regards also certain other funds, like, the railway development fund which has unfortunately become a medley or a hotchpotch of different requirements of railways in the country and I would earnestly request him, as well as the hon. House, to consider whether it is not time for abolishing it and retaining only a proper depreciation fund and a revenue reserve fund and the rest of the transaction should be limited to the capital and revenue account of the year concerned. Of course, what I am suggesting is beyond the proposals made by the Railway Convention Committee as he is thinking of transferring certain amounts of money, which the railways are not immediately requiring, to the general revenues. I hope he will also bear my proposal in mind and that, I think, will be the proper rationalisation of our railway finances.

I am happy, considering specially the area from which I come, that the Railway Minister has suggested the survey of two important railway lines, that is, one from Paradip to Naya-garh—it is the heavy iron deposit area of my constituency—and similarly the other from Kendposi to Rairangpur and eventually link it with Haldia

[Shri L. N. Bhanja Deo]

port, thus removing the congestion that is faced due to heavy iron ore, coal as well as steel products traffic that emanate between Jamshedpur, Rourkela and Bhilai.

Now I would like to draw the attention of the Railway Minister to the matter of speeds of certain trains, especially the goods trains as well as certain mail trains, that have deteriorated—in particular the Delhi-Kalka mail which used to do the journey previously in 23 hours and now it takes over 25 hours between Howrah and Delhi. In this connection I would like to point out to the hon. Minister as well as to the Railway Board a very important factor which has been blacked out while presenting the railway budget, that is, about the presentation of the Volume II of the Railway Board's Report.

Shri Priya Gupta: Now it is combined together.

Shri L. N. Bhanja Deo: Yes. That is what I am going to point out. Previously, we used to get these two volumes.

An Hon. Member: Now there is emergency.

Shri L. N. Bhanja Deo: Even during the emergency of last two great Wars they were not discontinued and I do not see any reason why that should be discontinued now. I say this because that gives certain very important statistics to economists, to railways as a whole and also to Members of Parliament, enabling them to assess the functioning of the railways as railway-wise or zone-wise which I am going to deal with presently. That has been blacked out now.

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Shahnawaz Khan): Regarding those reports, I may point out, we kept the requisite number of copies in the Parliament library also.

Shri L. N. Bhanja Deo: But, Sir, I would like to draw the attention of the hon. Deputy Minister to the fact that the Volume II is not available. I tried to get a copy of that. But they said, this is no longer being published.

Shri Shahnawaz Khan: It is in the library.

Shri L. N. Bhanja Deo: What I tried to point out was, the Railway Board's Annual Administration Report (Volume I narrative portion and Volume II Statistics) generally issued a year later than the year to which it relates, contains a large amount of valuable information of interest to Parliament, businessmen, industrialists, chambers of commerce, students of economics and many others. Much of the information contained in the two volumes has been regularly published by the Government of India for more than 80 years. In the name of emergency these two volumes have been discontinued and we have got a sketchy one-volume report which probably discards the statistics, as I shall point out presently, contained in volume II. For instance, the statistics under the heads Nos. 14, 15, 17, 20, 23, 28, 29, 30, 31, 36, 37, 38, 39 and 40 which are very important to various industrialists to place their case before the Railway Board when presenting their cases are not available now.

The importance of detailed statistics transcends the limits of official needs. The present scope of the statistical volume as of 1960-61 has been reached as the result of the parliamentary demand for information. This volume used to be supplied or circulated along with the budget papers after the budget was presented, but this time I had to personally ask for it, and even then I got hold of only this copy.

It may be pointed out that this report was compiled at the suggestion of various committees at various stages. For instance, in 1880, the Medley Committee recommended this.

In 1903-04, the Administration Report also recommended this. Then, in 1920-21, the Ackworth Committee's criticisms were there which also suggested that these statistics were of vital importance. Similarly during the period 1924-37, refinements were introduced in it at the suggestion of the Dickinson Committee.

These statistics are very vital for placing the case of businessmen before the railway tribunals, and they are also of immense importance to students of economics and various chambers of commerce to assess the functions of the railways, railway-wise, and properly. So, I hope the hon. Minister will not black out these statistics in the name of emergency but will supply us this valuable information which will be of very great interest to all those who are concerned with the railways and their efficient functioning railway-wise.

Mr. Deputy-Speaker: Now, Shri Karuthiruman. The hon. Member is absent. Shri Subbaraman.

Shri Subbaraman (Madurai): I thank you very much for giving me an opportunity to speak on this Demand. I congratulate the hon. Minister for having presented a very good railway budget. I also pay my humble tribute to him for having made vast improvements in all aspects and sections of the railways. The number of passenger trains as also of goods trains has increased. Their number as well as the traffic which they cover are very large, when compared to previous years.

While we appreciate all the improvements that have been made in respect of passenger and goods traffic, I would like to say a few words about the necessity of further improving the traffic. The hon. Minister was kind enough to explain in some detail the various improvements made and gave clarifications to the comments, remarks and the criticisms made by hon. Mem-

bers in the course of the general discussion on the railway budget.

The speed of the goods train is only 13.6 miles per hour now. It was more in previous years. Though the tonnage handled and covered is more this year than in the previous years, the speed has lowered down. Speed for one day, when asked we get the information that it runs 50 miles per day. Even taking this as a correct figure, I am sorry to find that even this mileage is not covered in actual experience. From Madurai to Delhi, goods take nearly 45 to 60 days, and so also the goods from Madurai to Bombay take about a month. If we calculate the speed according to the practical experience, it comes to less than 13.6 miles per hour or less than 50 miles per day. It should be improved. The Department has expressed its anxiety to arrest the diversion of traffic to road. So, they are making some suggestions. They have opened city booking offices, and they also want to book on holidays and Sundays. These measures are all good. But these city booking offices do not cater to the full satisfaction of the merchants, because the goods booked at the city booking offices take about a week or even more to reach the destination as compared to the goods booked at the goods office itself. So, I would submit that goods booked at the city offices also should be taken equally quickly to the goods wagons and despatched.

If we are really anxious to improve goods traffic, the speed of the trains should be improved. The hon. Minister was kind enough to point out certain difficulties due to which the trains could not move faster. I may point out that these difficulties were there in the previous years also. So, I request the hon. Minister to see that some more attention is paid, and the goods are speedily taken to the destinations. If the goods reach the destination earlier, there would be double the turnover of business, and that would benefit both the railways as also the dealers who send the goods.

[Shri Subbaraman]

In certain places we get the benefit of QTS or quick transport service. That should be available to all big stations. Bodinaickanur is a fairly small station on the Southern Railway. There is a QTS available from this station to Delhi. The chief commodity or perhaps the only commodity booked from there to Delhi is cardamom. Nobody envies that. When we have a QTS available from Bodinaickanur to Delhi, the same facility should be available from Madurai to Delhi also, since Madurai is only on the way from Bodinaickanur to Delhi. The persons concerned have written about the necessity of extending this facility and making it available from Madurai station also.

The Q. T. S. is available ordinarily from Madurai to Madras to Bombay, Madras to Calcutta and Madras to Delhi, whereas it is not available from Madura to all these big cities. Madura is a big commercial and industrial business centre and therefore I would request the hon. Minister to make this service available from Madura to all these stations.

17 hrs.

I would like to make one particular request to the hon. Minister as regards improvement of goods-shed in Madura. Nearly a lakh of square yards of covered accommodation has been made available to all the goods sheds. Although this has been vtry useful, further improvement should be made, especially in Madura goods sheds.

As regards utilisation of wagons, coaches and engines, I request that much more attention be given and they are used more and more. A special committee with officers and Railwaymen working in the line and section who could tender advice, could be appointed to work continuously in this regard. There is vast scope for improvement.

The goods trains run on an average for 3 or 3½ hours per day and I think there can be scope for utilising it for more hours.

As regards passenger trains, I need not repeat the points which previous hon. members have made. Still, I would like to say a few words on one point. I agree that, of late, the trains are keeping up time to a better degree. The figure of punctuality given in the publication is now 81 per cent. I do not know how the calculation is made. Whatever it might be, in experience we find that it is not so much. Almost every day the train comes from five minutes to one hour or two hours late. If the train reaches the destination late, it upsets the programme of the travellers. The purpose for which one is travelling becomes wasted. If the train runs late, the passengers or the travellers should have to go to the destination one day earlier. It means additional cost to the passengers concerned. Therefore, I request that punctuality should be kept up.

We are very glad that our railways are improving in self-sufficiency. It has reached 91 per cent. It should be our aim that we reach 100 per cent self-sufficiency as soon as possible. But the things that we are making should be quite up to the standard. They should not be, in any way, less than the foreign-made ones in quality. As regards coach building especially, I would like to tell the hon. Minister that it should be so made that it is weather proof. It should be able to stand any weather. In the coaches in which we have to travel from the south to the north, we find that it is so warm and so hot that it becomes unbearable. Coaches should be light, and, at the same time the passengers should not feel the heat so much inside. Accordingly the building design should be changed.

About catering, though it is improved....

Mr. Deputy-Speaker: Sufficient has been said already about catering. His time is up.

Shri Subbaraman: The milk that is supplied is of poor quality and we find that good quality milk is supplied only in certain stations. Even the catering agents of the railways do not supply good milk. They supply only tin or powder milk. I feel that there should not be any difficulty for them to supply good milk. There are so many points which I wished to speak about, but I could not do so for want of time. I was waiting for such a long time.

Shri Narendra Singh Mahida: On Demand No. 1, I have cut motion No. 39. On that, I have some suggestions to offer to the Railway Board. There are certain matters about porters and I wish to bring it to the notice of the Railway Ministry and the Railway Board. The porters are serving the passengers for the last so many years ever since the railways have come up, but they are not considered as railway servants. I fail to understand the reason for this. Suppose a porter gets retired at old age and he cannot take up heavy luggage. What happens to him? Recently the Railway Board has imposed a levy for supply of Kurtas, a small levy to the extent of Rs. 3 or Rs. 4 per month which, for the Railway Board may not mean much, but it is a big sum for these people. Every month they have to subscribe to this levy of Rs. 3 or Rs. 4 for Kurtas and management of porters. This is highly objectionable. The case I am referring to is that of the porters of Baroda and Anand. I have brought this fact to the notice of the Railway Board and their reply is not at all satisfactory. The porters are not agreeable to pay this levy in connection with the supply of kurtas and their management. I fail to understand why the Railways want to impose this levy and yet, they do not want to consider them as even semi-railway servants. I would be agreeable to guide them and to help them in this matter. It is my

request that the railways should consider them as semi-railway servants. Medical services and provident fund facilities may be given to them from such levies. There are a large number of porters serving at various stations in the country and I fail to understand why the hon. Railway Minister does not take cognisance of this important aspect. I want that in the future plans that we make, there should be something done for these porters also. They are serving passengers in a very important and essential way.

The hon. Railway Minister has spoken about very cordial relationship between the Railway staff. There is some grievance about this staff matter and I have come across an instance in Bhavnagar. There was a small fourth-class railway servant who was serving the Railways very faithfully and having many certificates. This person asked for permission to stand for a seat in the Bhavnagar municipality. Somehow, the Railways did not give him a timely reply, though the Railways encourage their staff and ask their employees to take interest in social matters. This person had taken interest in the civic election there and the General Manager at Ajmer was a member of the Ajmer Municipality. But this person was not given any reply till about the last date of the elections. On the very last day, he was informed that he could not take part in municipal elections. He could not withdraw his name because the date of withdrawal had already expired, and he was elected. Later on he was served with a notice and he was relieved of his job. This is how the Railways treat their staff. It is rather a very regrettable incident. I would like to pass on this information to the Railway Minister and to see that this case is examined sympathetically. Subsequently, I learnt that the Railway Board and the Railway Ministry had withdrawn whereby the railway staff was permitted participation in such civic activities. This

[Shri Narendra Singh Mahida]

was a recent order but the case I mentioned is about three years old.

As far as the narrow gauge is concerned, I wish to say something. I belong to that area. The Western Railway, as the hon. Minister had very rightly stated, consists of the largest number of mileage of narrow gauge railway. It is most regrettable that there are no alarm chains in the narrow gauge trains. There are no platforms and no sheds at most stations.

Dabhoi happens to be one of the largest narrow gauge stations, more than the Bombay Central Station, as 21 trains daily come and go. But it has not got even the water cooling arrangement. There is no water cooler there as we have it in other places in broad gauge. The average traffic in Dabhoi is quite large. It is possibly one of the biggest narrow gauge railway stations in the world. But it has not got proper or adequate arrangements that are needed. Therefore, I desire to draw the attention of the hon. Minister to many problems and I request him to pay more attention to the needs of the narrow gauge passengers.

I have some suggestions to make about our new first-class steel coaches which are attached to the Frontier Mail between Delhi and Bombay. The steel coaches are well made and very nicely finished but it gets extremely hot in the summer time. People are roasted actually. I would like the Railway Minister to travel in that first class steel coach in the summer. It is like getting boiled in those steel wagons. Except in the monsoon season, during all other seasons we get all the dust inside. Last year I had the pleasure of travelling in such a compartment and very lately also along with other Members of Parliament I travelled from Bombay to Delhi. We were all sick of dust by the time we reached Delhi. This may be a very fine steel coach, but it needs heat and dust-proof improvement. I want the Railway Board to look into this.

There are various suggestions about new railway lines. There is the case of the Tarapore-Bhavnagar railway. The railway to Bhavnagar via Surendrangar is of a very long distance. This short cut railway line was already surveyed and cost estimated. I do not know what is the reason for delay in proceeding further with this scheme.

There is also a suggestion which I had made in my last year's railway budget speech, about connecting Gujarat with Madhya Pradesh. There is a narrow gauge railway line from Pratapnagar to Chota Udepur which is in the hinterland. If this railway is extended to Kuksi, which is in Madhya Pradesh, and from Kuksi to Indore, it will bring the distance to 75 miles as against 200 miles otherwise. This has also been surveyed, but nothing further has been heard about it.

Shri Ranga: Will the Minister of Parliamentary Affairs help the Minister to listen? All the three Ministers are having a special discussion when an Hon. Member is speaking.

Mr. Deputy-Speaker: They are discussing railway matters.

Shri Ranga: They would read the speech afterwards.

Shri Swaran Singh: We are all attention.

Shri Narendra Singh Mahida: There is lack of imagination on the part of the Railway Ministry.

As far as Saurashtra is concerned, it can be very easily connected through a ferry service from Broach to Bhavnagar, a distance of 30 or 40 miles. The Saurashtra Express leaves Bombay at about 8 a.m., reaches Broach at about 3 p.m. and if there is a ferry service starting from Broach for Bhavnagar—Broach is a small port on the river Narmada about 10 miles distance from the

open sea—it would greatly help the passengers. The distance between Broach and Bhavnagar would not be more than 40 miles across the gulf of Cambay.

Shri Swaran Singh: Some coastal shipping people are welcome to do that. I think it is hardly a matter for the railways.

Shri Narendra Singh Mahida: It is a public utility service.

Shri Swaran Singh: Public utility so far as railways are concerned, not in regard to coastal shipping. It does not concern railways.

Shri Narendra Singh Mahida: The Railway Board can pass it on to the Transport Ministry. If the railways are agreeable, it can be done.

Mr. Deputy-Speaker: The Transport Ministry Demands are coming up for discussion.

Shri Narendra Singh Mahida: This is my suggestion. The scheme cannot be taken up if the railways do not agree.

Mr. Deputy-Speaker: Railways have nothing to do with it.

Shri Narendra Singh Mahida: If they agree, it can be done. These are all public utility services. If necessary facilities are provided to passengers at Broach, this can be done. By this suggested short-cut, passengers can reach Bhavnagar in 2 hours from Broach, by the detour route, it takes 16-17 hours from Broach. I do not know why the railway authorities are lacking in such imaginative schemes. These are important suggestions and should be accepted. Instead of running us down, these suggestions might be considered. They should go into these matters and also take necessary action.

श्री रामसेवक (जालौन) : उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे बोर्ड की जो डिमांडज मान-

नीय रेल मन्त्री जी ने यहाँ रखी हैं, उनका मैं समर्थन करता हूँ। मैं मानता हूँ कि आज की एमरजेंसी में देश को अत्रिक से अधिक रुपये की आवश्यकता है। लेकिन बहुत सी दुष्टियाँ इस विभाग के अन्दर हैं जिनकी ओर मैं रेल मन्त्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ।

सबसे पहले मैं मेट्रोल गवर्नमेंट आडिट रिपोर्ट (रेलवेज) १९६३ के पेज १७ के पैरा २० की ओर माननीय मन्त्री जी का ध्यान आकर्षित करता हूँ जिसमें एक अर्थ मूविंग यूनिट जो कि गंगा ब्रिज प्राजैक्ट के लिए साउथ ईस्टर्न रेलवे ने मंगाया था, उसको नार्थ-ईस्ट फ्रण्टियर रेलवे को ट्रांसफर किया गया रंगा पारा नार्थ लखीमपुर प्राजैक्ट पर काम करने के लिए। इसमें २७ लाख ८० हजार रुपये खर्च हुए लेकिन सिर्फ दस लाख रुपये का काम इस प्राजैक्ट ने किया। इस पर चालीस हजार रुपये प्रतिमास रेकारिंग खर्च हुआ और दस हजार रुपये अब जबकि यूनिट बंकार पड़ा हुआ है, माहवारी खर्च होता है।

इसके अलावा साउथ ईस्टर्न रेलवे में अनुपपुर कटनी के बीच ६५ मील लाइन डबल करनी थी। इसके लिए एक कांटेक्टर को ठेका दिया गया जिसका रेट रेलवे के एस्टीमेटिड रेट से सात परसेंट अधिक था। इसके अलावा कुछ एडिशनल वर्क होना था। उसके लिए ओरली उस कांटेक्टर से कहा गया कि एडिशनल वर्क करे। उसने टेंडर दिया जो एस्टीमेटिड रेट रेलवे डिपार्टमेंट का था, उस पर। लेकिन एक साल के बाद उसका टेंडर सैंकशन हुआ। इस पर उस कांटेक्टर ने काम करने से इंकार कर दिया और दुबारा टेंडर मांगा गया। फिर उसी कांटेक्टर को ४५ परसेंट से लेकर ८० परसेंट अधिक रेट पर ठेका दिया गया उसी काम को करने के लिए। इससे रेलवे को पन्द्रह लाख रुपये का नुकसान हुआ। इस तरह की जो बातें हैं, ये नहीं होने दी जानी चाहियें और इसकी तरफ हमारे

[श्री रामसेवक]

रेल नंजी जी का ध्यान जाना चाहिये। इससे रुपये की बचत हो सकती है।

१९६१-६२ में दो लाख रुपये का ग्रैंडर चार्जिज हुआ है। इस तरह की बातों की तरफ भी सरकार का ध्यान जाना जरूरी है।

अब मैं कुछ क्षेत्रीय बातों की ओर मन्त्री जी का ध्यान खींचना चाहता हूँ। माननीय श्री लाल बहादुर शास्त्री जी जब रेल मन्त्री थे तो वह जालौन कस्बे में गए थे और पच्चीस हजार लोगों के बीच में उन्होंने इस बात का आश्वासन दिया था कि उरई से जालौन तक रेलवे लाइन का टुकड़ा बनाया जाएगा। उसके लिए सौ के आर्डर्स भी हो गए थे। लेकिन पता नहीं उसके बाद फिर वह स्कीम क्यों ड्राप कर दी गई। सेंट्रल रेलवे में काल्पी पर जमुना ब्रिज बिटवीन झांसी एण्ड कानपुर बनाने के लिए ६२ लाख रुपये सैंक्शन किए गए थे। पिछले वर्ष इस पुल के रिगर्डिंग के लिए सिर्फ पांच हजार रुपये खर्च किए गए और इस साल भी केवल पांच हजार रुपये का प्राविजन है। अगर इस तरह से रुपये खर्च करने की योजना बनाई गई तो शायद हमारी व आपकी जिन्दगी में यह पुल पूरा न हो सकेगा।

झांसी डिवीजन में सिलैक्शन ोर्ड बना है ेड फोर के कंडीटिंस को छानने के लिए उनका एप्वाइंटमेंट करने के लिए। उसमें यह प्राविजन है कि नान-आफिशल मैम्बर्स रखे जायेंगे, जनता के प्रतिनिधि रखे जायेंगे। लेकिन इसमें कुछ ऐसे लोग रखे गए हैं जो कि एक्स-रेलवे कर्मचारी हैं। मैंने इसकी शिकायत जनरल मैनेजर को की, माननीय मन्त्री जी को की लेकिन इस पर कोई ध्यान नहीं दिया गया। मैं चाहता हूँ कि जिन लोगों को गैर कानूनी तौर पर रखा गया है, उनको हटा कर जनता के प्रतिनिधि रखे जाने चाहियें।

यह बात भी वहां सुनने में आई है कि र्थफोर्सेड की जो एप्वाइंटमेंट्स होती हैं, उनमें

से एक एक आदमी को पांच पांच और छः छः सी रुपया रिश्त का देना पड़ता है और तब उनको एप्वाइंट किया जाता है। इस ओर भी माननीय मन्त्री जी का ध्यान जाना चाहिये।

अब मैं दुलखण्ड के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। वह एक पिछड़ा आ इलाका है। इस इलाके में रेलवे लाइनों की कमी है। इसमें गल्ला बहुत अधिक पैदा होता है। इस गल्ले को बाहर भजने के लिए रेल के साधन नहीं हैं। इसलिए मैं माननीय मन्त्री जी से कहूंगा कि कम से कम वह गुरसराय, एरच, समथर, माधोगढ़, राठ आदि में आउट एजेंसीज खोलें ताकि वहां का जो गल्ला है, वह इन आउट एजेंसीज के जरिये बाहर भेजा जा सके। इसके साथ ही साथ जो स्टेशन इन आउट एजेंसियों से मिले हुए हैं उनको ज्यादा से ज्यादा वैगन दिये जायें।

एक ट्रेन झांसी से डेढ़ बजे चलती है और सुबह ६ बजे कानपुर पहुंचती है। इस का समय बदलने के लिये मैं ने कई बार रेलवे ऐडमिनिस्ट्रेशन को लिखा। इस का कारण यह है कि ओरई डिस्ट्रिक्ट हेडक्वार्टर है और रोजाना वहां से सैकड़ों आदमी कानपुर जाते हैं और शाम को कानपुर से वापस आते हैं। यह ट्रेन सुबह ४.२९ पर ओरई पहुंचती है, जिस के कारण बहुत से पैसेन्जर कानपुर नहीं जा पाते हैं। इस के बाद ४ बजे शाम तक कोई ट्रेन नहीं मिलती है। अगर इस का समय बढ़ा कर उरई पहुंचने का ७ बज कर दिया जाय तो वहां के लोगों को काफी सहूलियत हो जाय।

झांसी कानपुर सेक्शन के बीच में जितने स्टेशन हैं उन के प्लेटफार्म और ऊंचे किये जाने के लिये मैं ने कई बार रेलवे ऐडमिनिस्ट्रेशन को लिखा, लेकिन उस के ऊपर उसने कोई ध्यान नहीं दिया। मैं चाहता हूँ कि यह जो रेलवे प्लेटफार्म हैं वे ऊंचे किये जायें।

श्री तुलशीवास जाधव (नादेड) : उपाध्यक्ष महोदय, यह जो रेलवे की डिमांड आई है मैं उस को सपोर्ट करता हूँ। लेकिन सपोर्ट करते हुए कुछ बातों की तरफ ध्यान दिलाना चाहता हूँ।

आज रेलवे की आमदनी बहुत काफी बढ़ गई है। सन् १९६१-६२ में अपर क्लास की आमदनी १७ करोड़, ५४ लाख और ५६ हजार थी और थर्ड क्लास की आमदनी १३३ करोड़, ३३ लाख, और २९ हजार ६० थी। अगर सन् १९६३-६४ को देखा जाय तो अपर क्लास से १७ करोड़ के बजाय ३० करोड़ ६० की आमदनी का और थर्ड क्लास से १३३ करोड़ के बजाय १५२ करोड़ ६० की आमदनी का अन्दाजा है। मैं विनती करना चाहता हूँ कि जिस तरह की सहुलियतें फर्स्ट क्लास में दी गई हैं वही ऐमेनिटीज थर्ड क्लास के लोगों को भी दी जायें। थर्ड क्लास में हमारे यहाँ कोई पंखे नहीं हैं। हो सकता है कि सब ट्रेनों में ऐसा न होता है लेकिन मैजारिटी में यही स्थिति है। मैं दूसरी लाइन्स के बारे में तो नहीं जानता लेकिन जो गाड़ी बम्बई से दिल्ली और बम्बई से मद्रास जाती हैं, उन में थर्ड क्लास में कई जगह पर पंखे नहीं हैं। इसी लिये मैं कहना चाहता हूँ कि थर्ड क्लास को और भी सहुलियतें दी जायें जैसे कि फर्स्ट क्लास वालों के लिये होती हैं।

पूना मीराज लाइन को जो घाप ब्राड गेज करने वाले हैं उस के लिये मैं आप को धन्यवाद देता हूँ लेकिन इस के साथ साथ मैं चाहता हूँ कि लाटूर मीराज लाइन जो है उस की तरफ ज्यादा ध्यान दिया जाय। लाटूर से मीराज के बीच में २० एंजिन रक्खे गये हैं। उन को बहुत दिनों से तब्दील नहीं किया गया है। उन में से पांच, छः एंजिन तो हमेशा ही खराब होते हैं। दूसरे जो एंजिन हैं, चूँकि दूसरे स्टेशन में पानी का इन्तजाम नहीं होता है इस लिये उन को पंढरपुर और कुडुवाडी में पानी लेना होता है। जो पानी वहाँ से वे लेते हैं

यह बहुत खराब होता है। एंजिनों में लीकेज होता है और रास्ते में एंजिन बन्द हो जाते हैं। इस के लिये लोगों ने बहुत तकरार की, लेकिन इस की तरफ रेलवे विभाग का कोई ध्यान नहीं है। मेरी विनती है कि इस तरफ ज्यादा से ज्यादा ध्यान दिया जाय।

इस लाटूर मीराज लाइन पर बारसी, कुडुवाडी, पंढरपुर और मीराज के होने से बहुत से लोग पंढरपुर यात्रा के लिये जाते हैं। लेकिन वहाँ पर किसी भी स्टेशन पर ऊंचे प्लेटफार्म नहीं है साथ ही किसी भी प्लेटफार्म के ऊपर, कम से कम लाटूर, बारसी, कुडुवाडी, पंढरपुर और मीराज पर, शेड नहीं है। बरसात में और धूप में लोगों को बड़ी तकलीफ होती है। बरसात में तो भोगना पड़ता है। इस लिये इन चारों स्टेशनों पर प्लेटफार्म ऊंचे किये जायें और शेड्स बनाये जायें।

जो गाड़ी लाटूर से चलती है उस में जगह नहीं मिलती है क्योंकि उस में बोगीज कम होती हैं। इस लिये उस में वैगन्स लगा दिये जाते हैं और उन में आदमी बैठ जाते हैं। लेकिन उस में उन लोगों को बड़ी तकलीफ होती है। न तो उन वैगन्स में संडास होते हैं और न ही उन में चढ़ने उतरने की व्यवस्था होती है। जिस तरह से वैगन्स में जानवर भर दिये जाते हैं उसी तरह से उन की हालत होती है और वह अभी तक चल रही है। मैं जानता हूँ कि वहाँ के लोगों ने इस के लिये बड़ी तकरार की लेकिन जब जनरल मैनेजर वहाँ गये तो स्टेशन पर रंग रोगन करने में हजारों रुपये खर्च किये गये लेकिन वहाँ के लोगों की हालत पर खर्च का विचार नहीं किया गया। इस लिये मेरी रिक्वेस्ट है कि पंढरपुर के लिये वर्ष में चार दफे लाखों लोग यात्रा करते हैं और उन लोगों को वैगनों में ले जाया जाता है जिन में कि उन के लिये बैठने का कोई इन्तजाम नहीं होता है, संडास नहीं होता है और न ही पानी का इन्तजाम होता है। अगर वे लाटूर में गाड़ी में बैठते हैं तो पंढरपुर तक बीच में उत्तर भी

[श्री तुलशी दास जाधव]

नहीं सकते। इतनी तकलीफ वहां श्रीरतों और बच्चों को होती है क्योंकि उन में तो बैठने के लिये बैचज भी नहीं होती। लोगों को तकलीफ भी होती है तो भी वे बोलते नहीं हैं क्योंकि पंडरपुर जाने के लिये लोगों को गाड़ी मिलती है। आप वहां गाड़ियों को इन्तजाम कर दें और इन वैगनों को बन्द कर दें।

श्री बड़े : आप भगवान से अपील कीजिये।

श्री तुलशीदास जाधव : इस मामले में यही हमारे भगवान हैं। मैं मंत्री महोदय से कहना चाहता हूँ कि दूसरे कई स्टेशनों पर संडास नहीं हैं, पानी का कोई इन्तजाम नहीं है। लाटूर की जो गाड़ी है उसकी टंकी के अन्दर जब ताजा पानी डाला जाता है तो वह सिर्फ घंटे, दो घंटे तक रहता है, उस के बाद वह खत्म हो जाता है। उस का लीकेज हो जाता है। इस के लिये कई सजेशन दिये गये, कई दफे लिखा गया। मैं ने सुना है कि लाटूर मीराज लाइन को नैरो गेज से मीटर गेज किया जा रहा है। मैं कहना चाहता हूँ कि लाटूर से काफी व्यापार होता है लेकिन वहां के लोगों को वैगन नहीं मिलते हैं और माल पड़ा रहता है नहीं तो ट्रक से जाता है। इस लिये वहां पर नैरो गेज की जल्दी से जल्दी मीटर गेज में बदलने की व्यवस्था हो।

मीराज से लाटूर तक जो लाइन है उस के फेसिंग नहीं है। इस लाइन के साथ साथ दूसरी पब्लिक रोड है जिन से बहुत से लोग प्रवास करते हैं। जब बैल गाड़ियां आती जाती हैं तो वे एंजिन से टकरा जाती हैं और ऐक्सिडेंट हो जाते हैं। इस लिये इस लाइन पर फेंसिंग की जाये।

मीराज लाटूर लाइन पर और भी बहुत सी तकलीफें हैं जिन को मैं लिख कर दूंगा। लेकिन मेरी बार बार रिक्वेस्ट है कि जो बातें मैं ने कही हैं उन पर ध्यान दिया जाय और

वहां मीटर गेज करने का इन्तजाम जल्द ही किया जाय। वहां पर गाड़ियों में जगह न मिलने से लोग गाड़ियों के ऊपर बैठ कर जाया करते हैं जिस से कि उन लोगों को बहुत तकलीफ होती है।

शोलापुर और श्रीरंगाबाद के बीच में रेल को शुरू करने का भी इन्तजाम किया जाना चाहिये। जितना मराठवाडा का इलाका है वह बहुत बैकवर्ड है, एकानमिकली। इस लिये इधर ध्यान देना बहुत आवश्यक है। आज अगर किसी को शोलापुर से श्रीरंगाबाद जाना होता है तो पहले उस को शोलापुर-थोंड से मनमाड़ आना होता है उस के बाद मनमाड़ से श्रीरंगाबाद जाना होता है।

इस के बाद में अदीलाबाद वल्लारशाह रेलवे लाइन की बात करना चाहता हूँ। इन दोनों के बीच में लगभग ५० या ६० मील का अन्तर है। वल्लारशाह में कोयले की खानें हैं। अगर वह रेलवे लाइन बना दी जाय तो वहां से कोयला ले जाने में बड़ी आसानी होगी। वहां पर मराठवाडा की जो छः डिस्ट्रिक्ट्स हैं और उत्तर विदर्भ, उन को भी जोड़ा जाय। वहां के लोगों की यह मांग भी है कि इस चीज को पूरा करने का जल्द इन्तजाम किया जाय।

दूसरे नादेड़ स्टेशन बढ़ाने के बारे में मैं ने पिछली बार भी कहा था, उसके लिए एस्टीमेट मंजूर हो गया है यह बड़े आनन्द की बात है। अब मेरी प्रार्थना है कि इस स्टेशन को जल्दी से जल्दी बढ़ाया जाए।

दूसरे नादेड़ गांव के पूरव और पश्चिम बाजू दो गेट हैं यही दो आने जाने के रास्ते हैं। इन रास्तों पर एक एक घंटे और आधा आधा घंटे तक ट्रेफिक रुका रहता है। इसलिए मेरी प्रार्थना है कि नादेड़ में पूरव और पश्चिम के रास्तों के लिए ओवर ब्रिज हो जाना चाहिए। इसके बिना लोगों को बड़ी तकलीफ होती है। घाटूर नजदीक है और लोगों का बहुत आना

जाना रहता है ; सका इन्तिजाम होना चाहिए ।

दूसरे आदिलाबाद से जो गाड़ी परली के लिए चलती है वह आदिलाबाद से चल कर पूरना में 5हर जाती है और वहां से दूसरी गाड़ी पलड़ी को जाती है । लोगों का कहना है कि यह गाड़ी सीधी आदिलाबाद से परली तक जाया करे । और पूरना में न ठहरे । जनरल मैनेजर को लिखा तो उन्होंने जवाब दिया कि जब खंडवा हिगोली लाइन बन जाएगी तब ऐसा कर दिया जाएगा । वह लाइन बन गयी है । इसलिए प्रार्थना है कि अब यह गाड़ी सीधी आदिलाबाद से परली तक जाने लग जाये ।

दूसरे मेरी विनती है कि कुडवाड़ी स्टेशन के पश्चिम बाजू के रास्ते पर प्रोवर ब्रिज बनाया जाए ।

शोलापुर डिस्ट्रिक्ट में बम्बई मद्रास लाइन पर दो स्टेशनों की जरूरत है । उनके नाम हैं बाकाउ और अहेरवाड़ी । इन स्टेशनों के लिए लोगों की बड़ी मांग है । इनके हो जाने से लोगों को बड़ी सहूलियत होगी ।

आपने कहा है कि हम लोगों को अमेनिटीज देने की व्यवस्था करेंगे । मैं ने जो प्रार्थना की है उसमें लाइन बनाने के अलावा जो और बातें हैं उनको कोई ज्यादा खर्च की बात नहीं है । मेरी प्रार्थना है कि इन छोटी मोटी बातों को मान लिया जाए ।

बिछली बार मैं ने कहा था कि कुछ स्टेशनों पर जो लोग उतरते हैं तो उनके बाहर निकलने के समय बड़ी भीड़ हो जाती है जिसके कारण टिकट कलेक्टर की भी टोपी तक गिर जाती है । मुझे सूचना मिली है कि आपने १५-२० स्टेशनों पर इसके लिए पाइप का रैलिंग लगाकर प्रबन्ध कर दिया है । मेरी विनती है और भी जिन स्टेशनों पर इस प्रकार की भीड़ की शिकायत हो वहां भी यह प्रबन्ध

कर दिया जाए जिससे लोगों को तकलीफ न हो ।

श्री बड़े (खारगोन): मध्य प्रदेश में रेलवे बहुत कम है वहां ज्यादा लाइनें दी जाए ।

श्रीमती कमला चौधरी (हापुड़) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेलवे की मांगों का समर्थन करती हूँ । मुझे विशेष कोई भाषण नहीं करना है । मैं सदन का अधिक समय नहीं लेना चाहती । बड़े सौभाग्य की बात है कि हमारे रेलवे मिनिस्टर शाहनवाज साहब उसी कांस्टीट्यूटर्स के हैं जहां की मैं बात करना चाहती हूँ । कई बार मैं ने अपने यहां की शिकायतों की रेलवे बोर्ड को लिखकर भी भेजा है । ये छोटी छोटी बातें हैं । उनकी ओर मैं मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगी ।

मेरठ एक अच्छा बड़ा शहर है लेकिन वहां के स्टेशन पर अभी भी टिन का शैड पड़ा हुआ है । यह अच्छा नहीं मालूम होता है । वहां के स्टेशन में सुधार की आवश्यकता है । जब कांग्रेस का अधिवेशन हुआ था तो हमने वहां केवल इतना निर्माण किया था कि एक फाटक लगवा दिया था । वहां भीड़ काफी होती है इसलिए मैं आपका ध्यान इस स्टेशन की ओर आकर्षित करना चाहूंगी

यही अवस्था गाजियाबाद की है । गाजियाबाद का पिछले दिनों में काफी विस्तार हुआ है और रेलवे लाइन के दोनों ओर शहर फैला हुआ है । अवस्था यह है कि शहर के बीचों बीच में मोटर गाड़ियों को घंटों खड़े रहना पड़ता है । यहां बड़ी आबादी है और यह आबादी लाइन के दोनों तरफ है । मालगाड़ियों के आने जाने के कारण वहां रास्ता बहुत देर तक रुका रहता है । इसकी कोई उचित व्यवस्था होनी चाहिए ।

हमारे मेरठ के क्षेत्र में ऐसी बहुत सी छोटी छोटी बातों की जरूरत है । उनकी ओर मैं शाहनवाज साहब का ध्यान आकर्षित

[श्रीमती कमला चौधरी]

करना चाहती हूँ। शायद यह उनका अपना चुनाव क्षेत्र है इसलिए वे इसके सुधार में उत्साह नहीं दिखाते। इस समय माननीय रेलवे मंत्री भी उपस्थित हैं। इसलिए मैं ने सोचा कि उनके सामने विवेचना कर दूँ तो काम जल्दी हो जाए।

एक बात और निवेदन करना चाहती हूँ कि मेरठ से लखनऊ जाने के लिए कुछ धू बोगीज लगायी जाए। रेलों में तीसरे दर्जे के डिब्बे इतने कम होते हैं कि जनता को बड़ी तकलीफ होती है। जब हम लखनऊ से लौटना चाहें और कोई स्लीपिंग बर्थ रिजर्व कराना चाहें तो बड़ी आसानी से रिजर्व कर सकते हैं, लेकिन मेरठ से ऐसा कोई जरिया नहीं है। अगर मेरठ से रिजर्व कराना हो तो उसके लिए दिल्ली जाना पड़ता है। यह भी एक कठिनाई है।

साथ साथ जो धू डिब्बे लगाए जाते हैं उनको काटकर मुरादाबाद में छोड़ देते हैं और जब बहुत देर तक स्टेशन पर गाड़ी खड़ी रहती है तो पंखे बन्द हों जाते हैं जिससे मुसाफिरों को गर्मी में बड़ी तकलीफ होती है। यह एक छोटा सा सफर है जो कि कुछ घंटों में पूरा हो सकता है लेकिन इसके लिए पूरी रात समाप्त करके सुबह सात साढ़े सात बजे लखनऊ पहुंचते हैं।

मैं माननीय मंत्री महोदय से प्रार्थना करूंगी कि ये छोटी छोटी बातें हैं और उनके क्षेत्र से सम्बन्ध रखती हैं। अगर इन कठिनाइयों को दूर कर दिया जाए तो वहां की जनता को बड़ी सुविधा हो जाएगी।

इस के अतिरिक्त मैं दुर्घटनाओं के सम्बन्ध में कहना चाहती हूँ। सम्भव है कि अगर कागज पर हिमाब फैलाया जाए तो आज दुर्घटनाओं की संख्या सम्भव है कम हो लेकिन इस जाग्रति के युग में इस तरह की दुर्घटनाएं आए दिन होने से जनता में आतंक फैल गया है। हम नहीं समझ पाते कि रेल में यात्रा करके हम सुरक्षित अपने स्थान पर पहुंच सकेंगे या नहीं। मैं निवेदन करूंगी कि अगर ये दुर्घटनाएं रेलवे कर्मचारियों की असावधानी के कारण होती हैं तो उनके लिए ऐसी सजाओं की व्यवस्था की जाए जिससे उनको अपनी जिम्मेवारी का अहसास हो। लेकिन अगर ये दुर्घटनाएं रेल की पटरियों की खराबी के कारण होती हैं तो इसकी सारी जिम्मेवारी सरकार की है। उसका प्रबन्ध होना चाहिए।

इसी तरह से चोरियों की बात है। आये दिन हम इस प्रकार की चोरियों के समाचार अखबारों में पढ़ते हैं। जो स्त्रियां पहले दर्जे में सफर करती हैं उनके लिए अलग स्त्रियों का डिब्बा नहीं होता है। उनके लिए अलग डिब्बा होना चाहिए। यह आपके सामने कहते अच्छा नहीं मालूम होता कि किस प्रकार की दुर्घटनाएं होती हैं। थंड क्लास में जो स्त्रियों के डिब्बे हैं उनकी अच्छी व्यवस्था होनी चाहिए। उनमें कुछ डब्बे ऐसे हैं जिनके दरवाजे भीतर से बन्द नहीं हो सकते। इसलिए उनमें चोरी हो जाती है। आज के यग में और राष्ट्रीय सरकार के समय में इस प्रकार की बातों का होना शोभनीय नहीं मालूम होता।

मैं आशा करती हूँ कि मंत्री महोदय इस पर ध्यान देंगे और इन कठिनाइयों को दूर करेंगे।

श्रीमती सहोदरा बाई राय (दमोह) :
 उपाध्यक्ष महोदय, जो मांगें रेलवे मंत्री जी ने रखी हैं अच्छे ढंग से रखी हैं और रखनी ही चाहिए। अभी तो भारतवर्ष में पहली इमरजेंसी लगी है। हमें अपने राष्ट्र की रक्षा के लिए सीमा पर अधिक रेलें बनाने की आवश्यकता है। वहाँ ज़रूर बनायी जानी चाहिए। एक लाइन पठानकोट से काश्मीर और लद्दाख तक जानी चाहिए जहाँ हमारे जवान हैं ताकि उनकी आवश्यकताओं की पूर्ति हो सके। और हमारे देश की रक्षा हो सके।

इसी तरह मैं चाहती हूँ कि एक लाइन हरद्वार से वद्रीनाथ को बनायी जानी चाहिए। हजारों की संख्या में यात्री वद्रीनाथ जाते हैं। इस लाइन से रेलवे को काफी आमदनी भी हो सकती है। उसको बनाना चाहिए।

अब मैं अपने एरिया की तरफ आती हूँ। मध्य प्रदेश एक अभाग्य प्रदेश है। वहाँ के लोगों की आवश्यकता की पूर्ति के लिए मन्त्री महोदय कदम नहीं उठाते हैं। मैंने उनसे इसके लिए कई बार व्यक्तिगत रूप से भी कहा है। हमारे क्षेत्र में सागर एक महत्वपूर्ण स्थान है, वहाँ स्कूल आदि हैं। वहाँ पर एक नदी है जिस पर पुल न होने से लोगों को आने जाने में असुविधा होती है। बूँक सागर स्टेशन पर पुल नहीं है इसलिए वहाँ पर पुल बनाना ज़रूरी है। मकरीनिया स्टेशन पर भी ब्रिज बनाया जाय और सागर स्टेशन पर भी ब्रिज बनाया जाय। वहाँ पर प्रतिबरसिटी है और दूर दूर से लड़के पढ़ने के वास्ते आते हैं। वहाँ पर पुन की व्यवस्था के अभाव में घंटों यात्रियों को खड़े रहना पड़ता है। इसलिए वहाँ पर इसकी बहुत आवश्यकता है ऊपर पुल बनाया जाय जिससे लोगों को आने जाने में सुविधा हो।

हमारे मध्य प्रदेश को रेलवे से काफी आमदनी है क्योंकि वहाँ लोडिंग ज्यादा है, कोयला वहाँ से ज्यादा निकलता है, लकड़ी ज्यादा निकलती है, बीड़ी उद्योग भी वहाँ पर चलता है। इस सारे सामान की लोडिंग अगर रेलवे व्यवस्थापूर्वक करे तो उसको काफी आमदनी प्राप्त हो सकती है। भूसा भी वहाँ काफी होता है जो कि हर एक जगह को जाता है। लाखों मन भूसा, लकड़ी, कोयला और अन्य खनिज पड़े रहते हैं। उनकी लदाई के लिए डिब्बे नहीं मिलते हैं। इस तरह से जहाँ जनता का नुकसान होता है वहाँ रेलवे भी काफी आमदनी से वंचित रह जाती है। मुझे इसके लिए अपने लोगों के सामने शर्मिन्दा होना पड़ता है कि हमने तुम्हें दुबारा चुना है और तुम इतना भी यहाँ के लिए प्रबन्ध नहीं करा सकतीं कि यह पुल बन जाय और सामान ढोने के लिए वैगन्स मिल जायें। वे यह भी कहते हैं कि बूँक अंग्रेजी पढ़ना लिखना नहीं आता और मैं हिन्दी में अपनी बात कहती हूँ इसलिए वे उस पर कोई ध्यान नहीं देते हैं और तुम्हारी बात नहीं मानते हैं। ६ वर्ष मुझे यहाँ आये हो गये और जब मुझे वे इस तरह से लांछन लगाते हैं तो मैं शर्म के मारे गड़ जाती हूँ। अब जहाँ तक मेरे अंग्रेजी न जानने का सवाल है, मेरे समय में अंग्रेजों की पढ़ाई विशेष कर महिलाओं के वास्ते माकूल प्रबन्ध नहीं था इसलिए मेरी सरीखी स्त्रियाँ अंग्रेजी से वंचित रह गयीं। लेकिन अब जमाना बदल चुका है और हमारी नारियाँ बी० ए०, एम० ए० पास करके निकलती हैं। मुझे आशा है कि मैंने जो अपने क्षेत्र में सुविधा का प्रबन्ध करने के लिए कहा है उस और मन्त्री महोदय अवश्य ध्यान देंगे और उसकी समुचित व्यवस्था करने के लिए शीघ्र कदम उठावेंगे।

मैं चाहती हूँ कि एक रेलवे लाइन करेली से नर्मदाघाट होती हुई सागर और सागर से बंडा होरापुर छतरपुर होती हुई पन्ना में मिला दी जाय। हमारे पन्ने में हीरे की कानें

[श्रीमती सहोदरा बाई राय]

हैं और अगर वहां तक रेलवे लाइन खोली जायगी तो वहां आपको हीरे मिलेंगे जिससे कि देश की आमदनी में बहुत वृद्धि होगी और इतनी आमदनी हो सकती है कि एक रेल ही नई बन सकती है। इसके अलावा काफी कोयला लकड़ी और दूसरे खनिज पदार्थ भी वहां पर होते हैं। उनकी लदाई की ओर रेलवे ध्यान नहीं देती है।

देखा यह जाता है कि रेलवे मन्त्रालय द्वारा बड़े बड़े शहरों जैसे बम्बई दिल्ली, कलकत्ता आदि की ओर ही अधिक ध्यान दिया जाता है और वहां पर जबकि काफी सुविधाएं पहले से ही मौजूद रहती हैं, अन्य नयी सुविधाएं बढ़ाई जाती हैं। अब बम्बई और दिल्ली में रेलवे की सुविधाएं और बढ़ाने से क्या विशेष लाभ होने वाला है? वहां तो पहले से ही काफी सुविधाएं मौजूद हैं। दरअसल बैंकवर्ड ऐरियाज जहां कि रेलों की सुविधाएं मौजूद नहीं हैं, लदाई और पुलों आदि की समुचित व्यवस्था नहीं है, उनकी ओर रेलवे मन्त्रालय ध्यान दे। दिल्ली और बम्बई के लोगों के लिए चाहे आप जितना भी क्यों न करिये उनको सन्तोष होने वाला नहीं है। रेलवे मन्त्री महोदय को उन उपेक्षित और पिछड़े इलाकों में सुविधाएं प्रदान करने की ओर ध्यान देना चाहिए। जहां पर प्लेटफार्म ऊंचे नहीं हैं, जहां बिजली और पानी की व्यवस्था नहीं है और जहां पर किसानों के लिए शैंडस नहीं हैं जहां कि वह अपना अनाज रख सकें, वहां पर इन चीजों की व्यवस्था करें। दमोह स्टेशन पर कोई शैंड नहीं है। वहां शैंड बनना चाहिए। इसी तरह से पथरिया, गणेशगंज, जरूआखेड़ा और सनैया स्टेशनों पर पुल बनाने चाहिए जिसमें कि जनता को कोई रुकावट न हो। इनके प्लेटफार्म भी ऊंचे नहीं हैं उनको ऊंचा किया जाय। वहां पर शैंड की व्यवस्था न रहने से लोगों को काफी असुविधा रहती है। वहां पर छाया का इन्तजाम होना चाहिए ताकि जो गल्ला किसानों का उनके

अभाव में पड़ा रह कर सड़ जाया करता है वह बर्बाद होने से बच जाय। ऐसा होने से जहां किसानों को सुविधा होगी वहां रेलवेज की भी ज्यादा आमदनी होगी।

अष्टाचार लदान के मामले में चलता है। मैं चाहती हूँ कि लदान की व्यवस्था सन्तोषजनक की जाय ताकि यह अष्टाचार खत्म हो जाय। रेलवे मन्त्री महोदय इस ओर गम्भीरतापूर्वक ध्यान दें और इस अष्टाचार को जो कि रेलवे में अभाग्यवश चलता है उसको खत्म करने के लिए सक्रिय कदम उठायें। ऐसा होने से ही जनता में सन्तोष उत्पन्न हो सकता है।

इसके अलावा जनता गाड़ी जो मद्रास और बम्बई से चलती है, उनमें एक फर्स्ट क्लास का डिब्बा सीधा दिल्ली के लिए जोड़ा जाना चाहिए ताकि एम० पी०, एम० एल० एज० जिनको जगह नहीं मिलती है वे यहां समय पर आ सकें और हमारी संसद् का काम सुचारू रूप से अटेंड कर सकें। इसी तरह कोई अधिकारी भी यदि यहां ड्यूटी पर आना चाहे तो वह भी उसमें बैठ कर समय से यहां पहुंच जाय।

एक माननीय सदस्य : फर्स्ट क्लास का नाम क्यों लेती है, थर्ड क्लास का नाम लीजिये ?

श्रीमती सहोदरा बाई राय : अब थर्ड क्लास तो सारे होते ही हैं। मैं अपने भाई लोगों से कहूंगी कि इस तरह से वे रोड़े न अटकवायें। कई दफे मैं इस के लिए कह चुकी हूँ। अगर अब भी बाज नहीं आयेंगे तो मुझे डांटना पड़ेगा। हम तो आपके साथ भाईचारा रखते हैं और आप रात दिन इस तरह से हमारी राह में रोड़े अटकाते रहते हैं। वे अच्छी तरह इस चीज को समझ लें कि आज की स्थिति क्या है? इमरजेंसी लगी हुई है। वे तो पढ़े लिखे आदमी हैं उनको इस तरह रोड़े अटकाने और पागलपन की बातें नहीं करनी चाहिए और सोच विचार कर आचरण करना चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय, यह लोग इस तरह से बीच में टोक कर मेरा समय ले लेते हैं और मुझे बोलने नहीं देव हैं। बहरहाल, चूंकि समय बहुत थोड़ा है इसलिए मैं और अधिक कुछ नहीं कहना चाहती। केवल इतना कहती हूँ कि सागर पर ऊपर ब्रिज बनाया जाय। दमोह से कटनी तक की लाइन में जो भारी गड़बड़ है और जिसके कि कारण जनता को भारी तकलीफ है और जिसके लिए कि वह हमें बराबर उकसाती रहती है कि आपने यह नहीं किया और वह नहीं किया, आपने सवाल नहीं उठाया, मैं प्रार्थना करती हूँ कि उधर की हालत में सुधार किया जाय ताकि जनता राहत की सांस ले। मैं ने जो सुझाव दिये हैं उसमें बहुत ज्यादा पैसे की भी दरकार नहीं है। बड़े पुल न बना कर छोटे छोटे पुल ही उधर बना दीजिये, प्लेटफार्मस जहां ऊंचे नहीं हैं उनको ऊंचा कर दीजिये। शौड्स बना दीजिये। पाताली नल और बिजली की वहां पर व्यवस्था कर दीजिये ताकि जनता की तकलीफ में कमी हो। इसके अलावा रेलवे विभाग में जो दरखास्त गरीब हरिजन और पिछड़े इलाके के लोगों की ओर से आती हैं उन पर सहानुभूतिपूर्वक विचार किया जाय और ऐसे गरीब आदिवासी और पिछड़े हरिजन लोगों को पहले रेलवे में नौकरियां मिलनी चाहिए।

रेलवे में फैले हुए भ्रष्टाचार का जहां तक सम्बन्ध है मेरा कहना है कि मंत्री महोदय को उधर विशेष ध्यान देना चाहिए और तुरन्त सक्रिय और प्रभावशाली कदम इसको बन्द करने के लिए उठाने चाहिए। यह बात नहीं है कि सारे के सारे कर्मचारी रेलवे के बेईमान हैं। जहां सैकड़ों और हजारों ईमानदार आदमी काम करते हैं वहां दो, चार बेईमान भी काम कर रहे हैं और उन दो, चार के कारण हमारे राष्ट्र का काम खराब होता है और हम वदनाम होते हैं इसलिए उधर तत्काल ध्यान दिया जाना चाहिए। जितने भी बैंकबडं ऐरियाज हैं वहां आवश्यक

सुविधायें तुरन्त पहुंचायी जाय जिससे जनता की तकलीफ कम हों। दिल्ली, मद्रास, कलकत्ता और बम्बई वगैरह के लिए और रेलवे लाइंस या अन्य सुविधाएं मत कीजिये वहां तो पहले से ही काफी अच्छी व्यवस्था मौजूद है। जहां आवश्यकता हो, वहां आप यह काम कीजिये। इन शब्दों के साथ मैं उपाध्यक्ष महोदय, आप को समय देने के लिए धन्यवाद देते हुए अपने स्थान पर बैठती हूँ।

श्री प्रिय गुप्त : I have moved cut motions to Demand No. 1.

यहां पर अभी रेलवे मंत्री महोदय का जवाबी भाषण हुआ और उन्होंने अनेकों बातों का उस में जिक्र किया। मुझे एक चीज का दुःख है और दुःख की अनुभूति जरूर है कि हमारी लेबर साइड से लेबर प्राबलम्स की तरफ रेलवे मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करने की कोशिश की गई थी, उस दिन जब लेबर की समस्याओं के बारे में कहा गया था तो हमारे रेलवे मिनिस्टर खुद तो मौजूद थे नहीं लेकिन उनको रेलवे नोट्स जरूर पट अप हुए होंगे, अगर उन्होंने उन बातों के लिए अपने वाइडिंग अप भाषण में एक भी शब्द कह दिया होता तो हम जाकर कह तो सकते थे कि हां, मिनिस्टर साहब ने वायदा किया है कि वे इन तमाम चीजों की देखरेख करेंगे, लेकिन दुःख का विषय है कि उन्होंने उन की बाबत एक शब्द भी नहीं कहा।

मैं उन की सेवा में फिर निवेदन करूंगा कि लेबर की तरफ वे ध्यान दें और आज के भाषण से जिसमें उनका कोई जिक्र नहीं किया गया मुझे बड़ा दुःख महसूस हुआ। मैं ने लेबर की प्राबलम्स रखी थीं, बतलाया था कि वहां कैसे चल रहा है, और उन के साथ किस किस का बर्ताव किया जाता है और उनकी क्या तकलीफें और दिक्कतें हैं। इन सब बातों के बारे में एक छोटा सा इतिहास रखने की उस दिन कोशिश की थी।

[श्री प्रिय गुप्त]

आज आप के सामने जितने सवाल रखे गये हैं, नउ उन को मद्देनजर रखते हुए आप उन को हल करने की कोशिश तो जरूर करते होंगे। यह ठीक है कि आप के सामने बहुत सी रुकावटें हैं मगर मेरा आप से एक ही निवेदन है, जैसा कि हर हालत में हर जगह कहता हूँ कि कम से कम आज की परिस्थिति में इस बात की बहुत आवश्यकता है कि अपने वर्तमान दृष्टिकोण में परिवर्तन करके लेबर को कौनफिडेंस में लिया जाय। आज की विशेष परिस्थिति में लेबर का पूर्ण सहयोग आप के लिए और देश के हित में बहुत ही जरूरी है। जब हम लोग इस चीज को कहते हैं तो ऐसा हम बहुत सिसियर फ्रीलिंग्स से कहते हैं। ऐसा नहीं है कि कुछ कहने के लिए ऐसा कहते हों, या कुछ तालियां लेने के लिए या पेपर्स में स्थान पाने के लिए हम ऐसा कह रहे हैं ऐसी बात नहीं है, न कभी इसके लिए कहा है और न आगे कभी कहने वाले हैं। यह देख कर बहुत दुःख होता है कि रेलवे मंत्री महोदय ने लेबर के लिए कुछ भी नहीं कहा। आप जैसे रेलवे मिनिस्टर जोकि सब जगह बहुत मुन्दर ढंग से बातचीत चलाते हैं, जहां किसी को बात छेड़ने की हिम्मत नहीं होती, वहां पर भी आप बात करने के लिए जाते हैं, आप से मेरा निवेदन है कि मजदूरों की हालत ठीक करने की कोशिश करें। मजदूरों की आज जो तकलीफें और कठिनाइयां हैं, उन पर सहानु-भतिपूर्वक विचार कर दूर करने की कोशिश करें।

जब आप देश में सोशललिस्टिक पैटर्न आफ सोसाइटी कायम करने की बात करते हैं और जब हम आज की भारी असमानता को देखते हैं तो दिल को बड़ी ठेस लगती है। जब मैं बोलता हूँ तो मेरी आंखों में आंसू आते हैं लेकिन यह कोई सैटीमेंटल चीज नहीं है। आज बौटम्स स्कूल आफ पे और हाइएस्ट स्कैल्स आफ पे में कौन नहीं जानता कि जमीन-आसमान का अन्तर है। इसको आप को

देखना होगा, निगाह रखनी होगी और इस अन्तर को कम करना होगा।

रेलवे में लेबरर्स के साथ अधिकारियों द्वारा कैसा बर्ताव होता है इसके बारे में मैं ने उस रोज काफी बतलाया था। वे लोग अपने केस की अपीलें करते हैं, तीन, तीन और चार, चार साल हो जाते हैं, उनको उस बारे में कोई जवाब तक नहीं मिलता है। रेल बिल्डिंग में जहां कि जनरल मैनेजर बैठते हैं, वहां के लोगों की अपीलों का तीन, तीन साल तक जवाब नहीं मिलता है तो भला लाइन वाला अपनी अपील का क्या जवाब पायेगा? चार्जगीट करके इनक्रिमेंट स्टोप कर देते हैं और जब वह अपील करता है तो उसका जवाब आज तक नहीं दिया जाता है।

I can give a case provided he is not victimised—Mr. S. Mukerjee, Head Clerk, Chief Engineer's office, Pandu. दूसरी बात, **Our Union is a recognized Mazdoor Union.** मैं उन मजदूर यूनियनों और रेलवेमेन्ज फेडरेशन के कामों में बहुत अरसे से हिस्सा लेता रहा हूँ। हम जानते हैं कि लड़ाई किस तरह से हांती है। रुकावट डालना भी हम जानते हैं। जवाब कैसे दिया जाता है, यह भी हम जानते हैं। लेकिन इमर्जेंसी के नाम पर आज हमारे हाथ बंधे हुए हैं और हमारे मुंह पर ताला लगा हुआ है। मां की पुकार की वजह से हम-मजदूर हैं।

17.50 hrs.

[Mr. SPEAKER in the Chair.]

मेरे पास इस वक्त कुछ लैटर्स हैं। एक लैटर पर एन० एफ० रेलवे के जेनेरल मैनेजर ने लिखा है, "रेफ्यूज"।

Should this be the attitude of the top people? Does he want to put us to a position so that we may act otherwise? Does he want to see that the labour revolts? Does he want to prove that we are unfit for an organisation to the harm of the country?

वह कहते हैं कि हम लोग देश की क्षति के लिए मजदूरों को उम्साना चाहते हैं । इस बात का जवाब हम दे सकते हैं ।

जिस रेलवे कालोनी में मीटिंग करने के लिए दस मील के अन्दर अन्दर कोई पब्लिक बिल्डिंग नहीं है, वहां पर दूसरे फंक्शंस के लिए इंस्टीट्यूट को किराये पर दिया जाता है । वहां पर नाच-गाना होता है । यूनिशन वाले पानी और बारिश में मीटिंग कहां करेंगे ? उन्हें तो इंस्टीट्यूट किराये पर भी नहीं मिलता है । मैं इस बात को यहां पर न रखता, लेकिन हम लोग और हमारे जेनेरल सेक्रेटरी साहब इस बारे में काफ़ी पहले ही प्रार्थना कर चुके हैं, लेकिन अभी तक कुछ नहीं हुआ है । जेनेरल मैनेजर साहब कहते हैं, "हम तो आसाम के चीफ़ मिनिस्टर से दोनों वक्त मुलाकात करते हैं । हम नेहरू साहब के आदमी हैं । हमें क्या परवाह है ?" मैं झूठ कहने वाला आदमी नहीं हूँ । मैं ने आज तक झूठ नहीं कहा है । मैं बहुत समय से ट्रेड यूनिशन मूवमेंट में हिस्सा ले रहा हूँ और मैं जानता हूँ कि इस सिलसिले में क्या क्या झगड़े करने पड़ते हैं, लेकिन हम उन को करते नहीं हैं ।

जहां तक १४६ का सम्बन्ध है, रेलवेमैन के लिए वह बहुत बड़ी परेशानी का कारण है । अगर कोई आदमी किसी दूधारे को मेजिस्ट्रेट के सामने भी गोली मार देता है, तो भी मेजिस्ट्रेट उस को गोली से नहीं उड़ा सकता है । उस की जुडिशल एन्वयारी करनी पड़ेगी, यह प्रमाण देना पड़ेगा कि उस ने खून किया है, तब जा कर उस का फ़ैसला होगा । लेकिन सेंट्रल गवर्नमेंट के बीस पच्चीस साल के कन्फ़र्म्ड एम्प्लॉईज यह नहीं जानते हैं कि कब उन को कह दिया जायेगा कि your services are no longer required. कम से कम उन लोगों को स्पष्टीकरण देने और अपना पक्ष रखने का मौका और टाइम तो देना चाहिए ।

2875 (Ai) L.S.D.—8

श्री शाहमबाब खाँ : कल माननीय सदस्य बड़े जोर-शोर से करप्शन के बारे में बोल रहे थे । यह १४६ ऐसे केसिज में इस्तेमाल किया जाता है ।

श्री प्रिय गुप्त : अगर ऐसे केसिज में १४६ का इस्तेमाल किया जाता है, तो यह गलत तरीका है । Corruption is a penal action. Corruption in the case of the other Central Government employees is an offence and each offence has got a sunwai.

उसकी सुनवाई होती है और हर एक व्यक्ति को अपना पक्ष रखने का अवसर दिया जाता है ।

मैं आप को बताना चाहता हूँ कि करप्शन कैसे होती है । व्हाफ़ेंज और डेमरेज पर माफ़ी कैसे होगी, इस के लिए कोई क्राइटेरिया ले डाउन नहीं किये गये हैं । आज दिल्ली रेलवे स्टेशन पर केवल एक गुड्ज क्लार्क है । इसलिए वहां पर क्यू लग जाती है । इस के अलावा सब वेइंग मंशीन्ज आउट आफ़ आर्डर होती हैं । इन्हीं परिस्थितियों में करप्शन पैदा होती है मैं डिप्टी मिनिस्टर साहब से कहना चाहता हूँ कि मैं झूठ कहने वाला नहीं हूँ । हर जगह यही हालत है । करप्शन तो न लोगों का क्रीएशन है । बेचारे गुड्ज क्लार्क क्या करेंगे ? कम्पेन्सेशन के क्लेम्ज के विषय में भी इसी प्रकार गड़बड़ है । आदमी नहीं दिये जाते हैं । काम के आइटम्ज बढ़ा दिये हैं । पब्लिक बेचा भी क्या करेगी ? इस में पब्लिक और रेलवे मजदूर दोनों की मुसीबत है ।

अगर लीकेज को संल करने का प्रबन्ध किया जाए, तो करप्शन आप ही आप बन्द हो जायेगी । १४६ से करप्शन बन्द नहीं होगा । आज कल करप्शन का पता लगाने के लिये इनकान्ग्रीटी आफ़िसर्स जाते हैं । बिहार या आसाम के आफ़िसर, जो कि साऊथ के रहने सहन को नहीं जानते हैं, साऊथ में और साऊथ

[श्री प्रिय गुप्त]

के ग्राफिसर, जो कि नार्थ का रहन सहन और तौर तरीके नहीं जानते हैं, नार्थ में इनकौग्नीटो जाते हैं। मैं आप को बताना चाहता हूँ कि एक बेचारा गार्ड इन्ड्रोसेन्ट श्रादमी था बनारस का। वह अपने कंट्रोलर की फैमिली को साथ ले गया। टिकट बनाने के लिये उन्हें दस रुपया दे दिया गया। जब इनकौग्नीटो ग्राफिसर ने उसे नोट कर लिया। जब वे किसी जगह टी० टी० को सलाम करते देखते हैं, तो सोचते हैं कि जब सलाम किया है, तो जरूर पैसा लिया होगा और वह बात लिख लेते हैं। मैं यह नहीं कहता कि चोरी नहीं होती है। चोरी सब जगह है। We are also a cross-section of the society. वह नोट कर लेते हैं कि दस रुपया लिया और एन्टर नहीं किया। उस वक्त इतनी भोड़ होती है कि कोई चढ़ नहीं सकता है। वह अपनी रिपोर्ट दे देते हैं और उस रिपोर्ट के आधार पर वगैर किसी एन्क्वायरी के १४६ के अधीन गार्ड, टी० टी०, एस० एम०, ए० एस० एम०, टिकेट कलेक्टर आदि की नौकरी चली जाती है।

मैं यह कहना चाहता हूँ कि इनकौग्नीटो ग्राफिसर सेन्ट्रल गवर्नमेंट में भी ग्राफिसरों के लिये रखे जायें। इस बात की जांच करने की कोशिश की जाए कि वे लाइन पर से मैनुअलों में क्या क्या लेते जाते हैं। पब्लिक एकाउन्ट्स कमेटियों ने एक वेस पकड़ा है, जिस में दिल्ली ग्राफिस के एक ग्राफिसर के दोषी पाए जाने पर उस को यह कहा गया कि the Railway Board expresses its displeasure. उस को इतना बड़ी पनिसमेंट दी गई जहां तक क्लास थ्री एम्प्लॉई, चौफ क्लार्क, का सम्बन्ध है, उस का इन्क्लीमेंट रोक दिया गया।

मैं चाहता हूँ कि रेलवे करेशन एन्क्वायरी कमिटी का सिफारिशों को लागू किया जाए। साथ ईस्टर्न रेलवे के सिवा उन को कहीं भी

लागू नहीं किया गया है। सरकार का और से देश में उचित वातावरण तैयार नहीं किया जाता है। इस लिए केवल सैल बनाने से, विजिलेंस सैल, इंजीनियरिंग सैल, मैनेजिकल सैल और ट्राफिक सैल बना देने से, और ग्राफिसरों की संख्या बढ़ा देने से काम नहीं चलेगा। क्या एक भी ग्राफिसरों को पनिसमेंट दी गई मैं ने उस दिन बताया था कि एक डिस्ट्रिक्ट ग्राफिसर ने पास का अपनी मदर-इन-ला के लिए गलत इस्तेमाल किया। जब वह पकड़ा गया, तो वह छुट्टी ले कर घर चला गया। वहां पर पंचायत कर के उस ने लिखा कि यह हमारी माता है, यह करेशन कर दिया जाए। यह करेशन कर भी दिया गया। लेकिन प्रश्न यह है कि उस डेट से उस को पास कैसे इश्यु किया गया और जो कुछ उस ने किया, उस के लिए उसको क्या सजा दी गई। गार्ड्स और पे-क्लाक्स की तनख्वाहों का भी सवाल है। उस तरफ भी ध्यान देना चाहिये।

जो कुछ मैं कहना चाहता हूँ, वह मैं भूल गया हूँ। मैं अन्त में सिर्फ यह कहना चाहता हूँ कि सरकार अपने और अपने ग्राफिसरों के एंगल ग्राफ विजन को, अपने दृष्टिकोण को, ठीक करे। अगर वह ऐसा करेगा, तो ये सब बातें यहां पर कहने की जरूरत नहीं पड़ेगी। उस से ही रेलवे का प्रशासन अच्छा होगा और देश की तरक्की होगी। उस के बिना कुछ नहीं होगा।

Mr. Speaker: We shall continue this discussion tomorrow.

18 hrs.

DISCUSSION RE: GOLD CONTROL

Mr. Speaker: We shall now take up further discussion on the statement laid on the Table of the House by the Minister of Finance on the 20th February, 1963, regarding the gold control scheme.