

Mr. Speaker: I am sure he understands the attitude of the Home Minister.

Shri Daji (Indore): May we understand that as a result of the discussions, the attitude of the press in Nepal, particularly regarding anti-Indian propaganda, shall cease and we shall have a good friendly press there?

Shri Lal Bahadur Shastri: I made a request in the press conference itself in Kathmandu. All the representatives of the Nepal Press were there. I might also add that some of the papers in Nepal are not of much importance. It is regrettable that those papers which have practically no or very small circulation and things appearing in those papers are quoted in India. It would be advisable that the Indian papers also do not quote what appears in those papers.

13.10 hrs.

DEMANDS FOR GRANTS—
RAILWAYS—contd.

DEMAND NO. 1. (RAILWAY BOARD)—
contd.

Shri Prabhat Kar (Hooghly): On this particular Demand, the Deputy Minister has just now replied in regard to catering, and there was so much heat generated in the House on the question of departmental catering. So far as we are concerned, at least it is known that we want, and in fact, we have been all the time asking for, departmental catering, and we have been asking that the catering by the other agencies should be done away with. But, to our surprise we find that since the change-over of the catering from the hands of the contractors to the railways, both in the dining cars and also at the stations, the catering instead of improving has deteriorated.

For instance, I may point out that even in the dining car so far as the bearers are concerned, they are kept on commission, and because of this and also because of the bad food and the way it is being served, the sale defi-

nitely is going down. And off and on, there are agencies coming in. There was an agency formerly in the Eastern Railway and that agency has now come over to the Northern Railway. I do not know the reason for changing over that agency from the Eastern Railway to the Northern Railway. Already, in the Eastern Railway, the service was bad, and now in the Northern Railway it is worse. This changeover also costs something, and yet it has been done.

So far as overcrowding is concerned, I would say that in the Sealdah-Ranaghat line, which is one of the most congested lines, and where almost every train is overcrowding, almost every day, there is some incident or the other. It is because of the overcrowding that a tussle arises every day between the railway officers and the passengers. It is not my suggestion that either the one side or the other has been doing something wrong on account of which this tussle takes place. But it is because so many people are travelling and during the peak hour they are travelling on the foot-boards and they are not being accommodated inside the compartments that the people naturally get agitated and there is some trouble or the other. Very recently, we had some troubles in the Belgharia station and other stations. I would like to know how long it will take to ease the situation.

I understand that the electrification is going on but I would like to know how long more it will take to complete the electrification of this line, and whether it is going to be phased properly so that the overcrowding on this particular line which is perhaps one of the busiest line in the whole of the railways could be minimised to a certain extent at least.

Then, I would point out that according to the railway rules, the crossing of the lines is punishable under law. But if there are two

[Shri Prabhat Kar]

platforms on a station with no overbridge to connect them, then the passengers from one platform will be forced to cross the line in order to go over to the other platform, which is against the provisions of the Indian Railways Act. In spite of the demand for an overbridge between the two platforms, the overbridge has not been built. I can give you one instance. In the Sealdah-Ranaghat section, at the Peyardanga station, there are two platforms up and down, but in between these two platforms there is no railway bridge. It is the same situation with various other stations also. The people are punishable if they cross the railway line, but since the bridge is not provided for, they are forced to cross the railway line and thus contravene the provisions of the Indian Railways Act. This is a thing which must be taken note of.

There are other stations elsewhere, as, for instance, the stations on the line between Howrah and Burdwan where the sheds have not been provided for. In Bengal, during the monsoon season, if the sheds are not provided for at the stations, you can understand what the plight of the passengers will be, who have to wait there for long hours and will get themselves drenched. After all, these are not new stations but these are old stations. For instance, Talandoo and Boinchigram are two such old stations where the sheds have not been provided for on the railway platforms.

As regards the railway level crossing, there are level crossings at various places where the gates have not been provided for, and as we know, many of the accidents that take place are at these level crossings, and there are possibilities of accidents if the gates are not provided for at the level crossings. There have been so many representations made so many times from various places to man the level crossings, but many of them still remain unmanned, and no gates have been provided for.

There has been a demand for the nationalisation of the Howrah-Seakhal and the Howrah-Amra railways, but that has not been done. These sections serve the needs of a large section of the people. Therefore, there is no reason why this particular section could not be nationalised.

13.16 hrs.

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

This question has been taken up at least three or four or five times before in this House. I would request the hon. Minister again to consider the question of nationalising the Howrah-Seakhal and the Howrah-Amra sections.

Another thing that I would suggest here is this. Often, when we go in for booking, we generally find that all the berths are reserved, but when we actually travel in the trains we find that most of the berths are empty and they are going vacant. In fact, there are charges or allegations against the various booking offices that they do not give the berths unless some extra money is paid to them for that purpose. I know that so far as the Members of Parliament are concerned, they do not have so much of botheration because they get the berths without difficulty, but I have seen that while we have been told that the berths are all reserved, yet, actually when we travel we find that most of the berths are empty. In these circumstances, the passengers are put to a lot of difficulty. I would submit that so far as the booking facilities are concerned, these must be provided for in such a manner that the passengers who want to travel are not harassed in this manner and they are not made to pay any extra charges for reserving the berths. This applies not only to the first class but also to the third class.

I congratulate the Railway Ministry for their providing more and more

facilities for the third class passengers. The third class sleeping berths provided nowadays are really very comfortable. The two-tier system which is there in some of the trains is also very much comfortable. I congratulate the Railway Ministry on the way they are progressing. But even there, as I said, for booking, one has to pay some extra amount. I hope that this matter will be looked into, and it should be seen that those persons who want berths will get the berths without difficulty and they will not be asked to pay any extra amount in addition to the prescribed charges.

There is a railway line from Bandel to Katwa where there is a single line. There is a station Nityanandapur on that section where the Triveni Tissues and other rayon factories have been established. This station is very near Bandel thermal power station. But it is surprising that the train which comes from Katwa and which stops at every other station does not stop only at that particular station where generally the evening shift workers would come to board the train. We have found that often somebody pulls the alarm chain and the train stops and the people get down. In spite of repeated requests we find that the train which stops at all other stations on the route does not stop only at this particular station. I do not know why there should be such adamant attitude on the part of the railway authorities that they would not allow this train which is a passenger train and which stops at every other station to stop at this most important station on this section.

So far as the electric coaches are concerned, between Sealdah, Howrah and Bandel, we have been asking that there should be a greater number of trains, because this is the line on which more than two lakhs of people come every day to Calcutta. During the peak hours in the morning, the office-goers find it very difficult even to board the train. If the EMU

Coaches could be further increased in number, an attempt should be made in that direction. Otherwise, there is every possibility of more accidents on this line.

There is a complaint in various stations where there is just one Station Master or Assistant Station Master only. He has to sell tickets, look after the line and also give the signals. It is almost impossible for one man to do all this. The result is that either he will not be able to sell tickets and passengers will travel without tickets or he will not be able to attend to signals and the net result may be accidents. This one-man show in various stations should be terminated. I would request that this matter should be taken note of. There should be at least two men in such stations. One can sell the tickets and the other can look after the signals.

Then I come to my last point. We had made a representation in respect of a level crossing in the eastern part of the Pandwa station. This level crossing was there already. It was closed in 1919. Then there was a representation and the Railway Board passed orders for its restoration. Orders were also given to start the work. All of a sudden, it was stopped. There have been memoranda signed by all the people of the locality in this connection. Once the Railway Board sanctions a thing and gives orders for the construction of the level crossing, why should it again be stopped? I would request the Railway Minister to look into this and see that the order passed by the railway authorities for its restoration is followed up and work started immediately for constructing that level crossing.

श्री म० ला० द्विवेदी (हर्मिगपुर) :
उपाध्यक्ष महोदय, मैं यह नहीं कहता हूँ कि लेलवेज ने भारत में प्रगति नहीं की है। प्रगति की है लेकिन प्रगति की दिशा गमी है।

[श्री म० ला० द्विवेदी]

जिस पर बातें नहीं कही जा सकती हैं। सन् १९५७ से लेकर अब तक रेलवेज ने जो प्रगति की है वह आश्चर्यजनक है और हम उस की मुक्त कठ से प्रशंसा करते हैं। इस कारण रेलवे मंत्री और रेलवे बोर्ड के सदस्यों को मैं इस काम के लिए बधाई दूंगा लेकिन उनका ध्यान जो गया है वह केवल बड़े बड़े स्टेशनों और बड़े बड़े कामों की ओर ही गया है। इस देश में ८५ प्रतिशत: ऐसे निवासी हैं जोकि शहरों में नहीं रहते या बड़े बड़े स्टेशनों के समीप नहीं रहते हैं। हमारे रेलवे बोर्ड ने ८५ प्रतिशत: नागरिकों की आवश्यकताओं पर ध्यान कम दिया है। मैं मानता हूँ कि तीसरे दर्जे के मुसाफिरों के लिए बहुत सुविधाएं दी गई हैं, परंतु लगाये गये हैं और जगह जगह सुविधाएं दी गई हैं लेकिन ऐसा उदाहरण रेलवे मंत्री भी नहीं बतला सकते कि उन क्षेत्रों में जहां पर कि किसानों को अपनी कृषि की उपज पहुँचाने में बड़ी कठिनाई पड़ती है, वहां रेलवे लाइस उन्होंने पहुँचायी हों। उदाहरण के लिए मैं बतलाऊं कि मेरे इलाके में ही आदमी को चार, चार दिन बैलगाड़ी में जाना पड़ता है तब किसी जगह पर पहुँच कर अपनी फसलों को बेच सकते हैं। ऐसे ग्रामीण क्षेत्रों में रेलों की कोई व्यवस्था नहीं की गई है। जहां जहां सर्वे भी इसके लिए हो चुके हैं, उन की ओर भी ध्यान नहीं दिया गया। बड़े बड़े रेलवे स्टेशन्स बनामे पर रेलवे मंत्रालय करोड़ों रुपये खर्च कर देता है, प्लेटफार्म्स बनाये गये और अब देश भर में डबल लाइन डाली जा रही है। मुझे बड़ी खुशी है कि यह काम किये जा रहे हैं लेकिन यदि ग्रामीण और शहरी क्षेत्रों में डेवलपमेंट कामों में बराबर का अनुपात रहे तो तो कर रहता। जितना रुपया आप खर्च करना चाहते हैं उस में से कुछ हिस्सा देहाती क्षेत्रों और पिछड़े क्षेत्रों के लिए मुकर्रं करें जिसकी कि तरफ आप ने अभी तक ध्यान नहीं दिया है। रेलवे मंत्रालय ने मुझे खेद के साथ कहना पड़ता है इनकी ओर उपेक्षापूर्ण नीति

प्रपनाई है। अब समय आ गया है जब उन्हें यह नीति त्यागनी चाहिए। अगर आप उन ग्रामीण और उपेक्षित प्रदेशों की ओर ध्यान देंगे और वहां रेलवे की सुविधाएं करेंगे तो देश के लोग आप की प्रशंसा करेंगे बड़ोंकि भारत देश देहातों का देश है और एक प्रजातंत्री देश होने के नाते जनता का बहुत बड़ा भाग जोकि देहातों में रहता है और जिनके मत के आधार पर हम लोग चुने जाते हैं और सरकार बनती है, इसलिए न्याय का तकाज़ा है कि उनके सुख सुविधाओं का भी ख़्याल रखा जाय और आज उनको जो रेल की सुविधा प्राप्त नहीं है वह उनको पहुँचायी जाय। इस बात को आप को भूलना नहीं चाहिए कि केवल शहरों और बड़े बड़े स्टेशनों के पास रहने वाले लोगों द्वारा ही यह सरकार नहीं बनती है। इसके अलावा रेलवेज की आमदनी जो बढ़ी है वह इन देहातियों के पैसे से ही बढ़ी है। गरीब देहाती लोगों से रेलवेज को सब से अधिक पैसा मिलता है। रेलवे प्रशासन की रिपोर्ट में लिखा गया है कि फस्ट, सैकेंड क्लास की अपेक्षा प्रैक्टिकली सब से अधिक आमदनी रेलवेज को तीसरे दर्जे के मुसाफिरों से होती है। रेलवेज को थर्ड क्लास के मुसाफिरों से १८१००,००००० रुपये की आमदनी है। जिस बर्ग से इतनी अधिक आय रेलवेज को होती हो, उस की सुख, सुविधा की ओर रेलवे मंत्रालय का जो ध्यान नहीं जाता है, यह चीज़ कहां तक उचित और न्यायसंगत है?

हमारे रेल मंत्री बिलकुल नये हैं और अभी बहुत दिनों तक वे इस सम्बन्ध में अध्ययन कर पायेंगे। लेकिन रेलवे बोर्ड के सदस्यगण वह तो पब्लिक टाइट कम्पार्टमेंट्स या सैलूस में चलते हैं। जैसे कि बाटर टाइट होता है उसी तरह पब्लिक टाइट कम्पार्टमेंट्स में वह रहते हैं जहां पर कि जनता की आवश्यकताओं का ध्यान नहीं दिया जाता, उनकी छोटी छोटी तकलीफों को कम करने की ओर ध्यान नहीं दिया जाता बल्कि बड़ी बड़ी

समस्याएं जैसे रेलवे का इलेक्ट्रिफिकेशन होगा, बड़े बड़े रेलवे स्टेशंस बनाये जायेंगे, दुहरी लाइन डाली जायेगी, इन बातों पर ज्यादा ध्यान दिया जाता है। दूसरी बातों पर ध्यान नहीं जाता है।

मैं मानता हूं कि जहां कहीं भी हमारे इस्पात के कारखाने खुले हैं वहां पर लाइनें डालनी चाहिए। साल के साल जब बजट बनाया जाता है उस में दूसरी सुख सुविधाओं का ध्यान नहीं दिया जाता। मैं रेलवे मंत्री से कहूंगा कि यदि वह चाहते हैं कि प्रजातंत्र की जो स्थापना हुई है वह स्थायी रहे, तो मैं उन से प्रार्थना करूंगा कि वे इस बात पर भी ध्यान दें कि रेलवे बोर्ड के जो सदस्यगण हैं और जोकि प्रबलिक की आवश्यकताओं से विलकूल विमुख रहते हैं उन के ऊपर भी कुछ हस्तक्षेप करने का काम करें और नीति ऐसी निर्वार्तित करें जिससे कि सही और सच्चे मायनों में प्रजातंत्र देश में स्थाई तौर पर रह सके।

कल जब उन्होंने रंगा साहब से कहा कि वे भी किसान हैं तो मुझे यह सुन कर बड़ी खुशी हुई कि उन्होंने अपने को किसान कहा लेकिन यदि वे किसान हैं तो किसानों की आवश्यकताओं और समस्याओं पर भी उनका ध्यान जाना चाहिए। रेलवे बोर्ड की मातहती में व काम करें, यह मैं पसन्द नहीं करता। एक समय जब श्री गोपालस्वामी आयंगर रेलवे मंत्री हुए तो रेलवे बोर्ड ने कहा देखिये मंत्री का काम केवल प्रश्नों का जवाब देना है, बिल आदि पेश करना है और बजट की स्पीच पढ़ देने का काम है। रेलवे बोर्ड जो है एक स्टेचुटरी चीज़ है और उसके कामों में रेलवे मंत्री जी को हस्तक्षेप नहीं करना चाहिए। अब श्री गोपालस्वामी आयंगर एक बुद्धिमान आदमी थे, उन्होंने कहा कि आगर ऐसी बात हो तो मैं रेलवे बोर्ड को ख़त्म कर दूंगा, उसको एकौलिश कर दूंगा। इसका नतीजा यह हुआ कि रेलवे बोर्ड ठीक रास्ते पर आ गया और

वह उनके इशारे पर चलने लगा। आज श्री गोपालस्वामी आयंगर इस देश में नहीं हैं, स्वर्ण सिंह जी उनके बदले में आये हैं। सरदार स्वर्ण सिंह भी एक अच्छे और कुशल प्रशासक हैं और यदि वह आज रेलवे बोर्ड के कामों के ऊपर देखरेख करें और ऐसी नीति निर्वार्तित करें जिससे कि इस देश की रेलवे में आवश्यक सुधार हों और इस देश के ८५ प्रतिशतः नागरिकों को सुख सुविधा मिले और वहां पर नई रेलवे लाइंस बनें तो मैं समझता हूं कि उनके काम की प्रशंसा होगी। लोग समझेंगे कि उनके रेल मंत्री बनने के बाद एक नये युग का आरम्भ हुआ, जनता की सुख सुविधाओं का प्रबन्ध किया गया और ऐसा अवसर आने पर हम निश्चय रूप से उनको और अधिक बधाई देंगे।

उपाध्यक्ष महोदय, रेलवेज में जो नई लाइनें बनाई जा रही हैं उन का कुछ वर्णन आप की रिपोर्ट में दिया हुआ है। उस में बतलाया गया है कि २२४४. ३७ किलोमीटर नई रेल शाखाएं डाली जा रही हैं। इन में से कितनी देहाती क्षेत्रों में पड़ेंगी इसका अनुमान इसी से लगाया जा सकता है कि सेंट्रल रेलवे में ब्रॉडोज में ४६.६२ किलोमीटर की नई रेलवे लाइंस डाली जायेगी और मीटरगेज में २४.१४ किलोमीटर डाली जायेगी। इस से आप भली प्रकार अनुमान लगा सकते हैं कि यह लाइंस किस आधार पर बिछाई जाती है?

जब काश्तकारों के लिए अपनी फ़सल बेचने का समय आता है तो उनको वैगंस बर्यां रिश्वत दिये नहीं मिलते। जहां के काश्तकार रिश्वत देते हैं वहां के स्टेशनों पर वैगंस पहुंच जाते हैं। जहां के लोग रिश्वत नहीं देते हैं वहां वैगंस नहीं पहुंचते हैं। लाचार होकर किसानों को अपनी उपज सस्ते दाम पर बेचनी पड़ती है और किसान को परेशानी होती है। मैं चाहता हूं कि जहां आप कांयले और दूसरे कामों के लिए वैगंस दें वहां गरीब इलाकों में जहां पर रेलवे लाइंस नहीं हैं, उनके

[श्री म० ला० द्विवेदी]

आमापास स्टेशनों की व्यवस्था करने की ओर ध्यान दें।

पहले बुदेलबंड-झांसी डिवीजन के एक रेलवे स्टेशन का निरीक्षण किया गया। इसके बारे में मैंने रेलवे मंत्रालय को लिखा, डिवीजनल मुपरिनटेंडेंट को लिखा लेकिन उस का कोई प्रत्युत्तर नहीं मिला। नतीजा यह हुआ कि किसानों को पिछले साल काफ़ी नुकसान उठाना पड़ा और उनकी फसल बहुत मस्ते मूल्य पर गई। इसलिए मैं मंत्री महोदय का उचित ध्यान दिलाते हुए कहना चाहूँगा कि ऐसे छोटे छोटे इलाकों की तरफ आप ध्यान दें।

हमारे इलाके में कुछ काम होने को वे। उन कामों की तरफ भी मंत्री महोदय का ध्यान नहीं गया। उदाहरण के लिए मैं बतलाना चाहता हूँ कि मौद्दहा एक स्टेशन है। रोल वहां से ३-४ मील के फ़ासले पर है लेकिन उस स्टेशन का नाम रोल रखा गया है। पहले उस का नाम मौद्दहा था। जब मैं ने उसकी ओर मंत्री महोदय का ध्यान दिलाया कि उसका नाम मौद्दहा होना चाहिए न कि रोल तो जबाब यह दिया जाता है कि स्टेट गवर्नरेंट जब हम को लिखेंगी तब हम उसको बदलेंगे बरना हम नहीं बदलेंगे। मैं नहीं समझ पाया कि ऐसे उत्तर का क्या अर्थ है। अगर रेल मंत्रालय पूछता चाहे, तो वह स्वयं स्टेट गवर्नरेंट से पूछ सकता है। मैं बतलाना चाहता हूँ कि पचासों मुसाफिर वहां पर जाते हैं और देखते हैं कि वहां पर मोहधा नाम का कोई स्टेशन नहीं है, जब कि मांहधा में ही वह स्टेशन है। इस सम्बन्ध में याद यह त्रिक करना भी असंगत नहीं कि डाकघरों का नाम भी रखना है, जब कि वह मांहधा में ही स्थित है। सचार मंत्रालय के अधिकारी कहते हैं कि जब रेल मंत्रालय स्टेशन का नाम बदलेगा, तो हम भी डाकघरों का नाम बदल देंगे। इसी में साल, डेढ़ साल बीत गया है और

कुछ भी नहीं हुआ है। मैं ने माननीय मंत्री जी का ध्यान इस ओर दिला दिया है और मैं आशा करता हूँ कि वह इस बारे में आवश्यक कार्यालयी करेंगे।

श्री स्वर्ण सिंह : कितने समय में यह नाम चल रहा है?

श्री म० ला० द्विवेदी : १९४७ के बाद से चल रहा है। उस के पेश्तर उस का नाम मोहधा ही था। जब देश का बंदवारा नहीं हुआ था, तो मोहधा नाम का एक शहर था। इस लिए इस स्टेशन का नाम बदल कर रखी रखा गया अब मोहधा नाम का वह शहर पाकिस्तान में चला गया है और हिन्दुस्तान में उस नाम का और कोई स्थान नहीं है। ऐसी अवस्था में इस स्टेशन का नाम मोहधा कर देना बहुत आसान हो रहा है।

जमना नायं बैंक स्टेशन के लिए वहां की जनता ने लिखा-पढ़ी की ओर रेलवे बोर्ड ने इस बात की मंजूरी दे दी कि वह बनाया जायगा अब पिछे पांच साल से इस बात का कोई उत्तर नहीं दिया गया है कि वह स्टेशन बनाया जायगा या नहीं। लोगों का जब डिग्रिंजिट जमा करने के लिए कहा गया, तो वह डिग्रिंजिट भी जमा कर दिया गया। सब किस्म के अद्यामन दिये गये हैं, लेकिन लगभग चार पांच साल से इस बात का जवाब नहीं मिलता है कि वह स्टेशन बनेगा या नहीं। मंजूरी मिल के बादने भी वह स्टेशन नहीं बनाया गया है।

हमारे बुदेलबंड में जांसी से ले कर इलाहबाद तक कोई एक्सप्रेस ट्रेन नहीं है। यदि मैं असे इलाके में जाना चाहता हूँ, तो दूसरे बड़े बड़े लोग जाना चाहते हैं, तो वहां पर कोई संघटन के बाद ही हम जा सकते हैं। इस के लिए एक प्रार्थना के उत्तर में यह बताया गया है कि वहां की रेलवे लाइन कगजों

है और उम को मञ्जबूत किया जा रहा है। लेकिन इस वक्त इमर्जेन्सी के कारण बैतवा पर बनाये जाने वाले पुल को बद्द कर दिया गया है, जब कि और सब काम चालू है।

दो तीन बातों की तरफ इशारा करके मैं अपनी बात समाप्त करूँगा। इनैचिट्र-फिरेशन सब जगह किया जा रहा है, लेकिन महोबा में नहीं किया जा रहा है। उम तरफ ध्यान दिया जाना चाहिए।

फूडप्रेन्ज की मूवमेंट के बारे में मैंने पहले ही जिक्र कर दिया है।

मुमेरपुर-हरपालपुर रेलवे लाइन का सर्वेक्षण १९४७ से पूर्व न चुका था। उसकी तरफ अब कोई ध्यान नहीं है और न ही वह बन रही है।

हरपालपुर स्टेशन से सतना हो कर रीवा स्टेशन को, जो कि विन्ध्य प्रदेश में है, कवर करने के लिए एक रेलवे लाइन मंजूर हो चुकी थी, लेकिन वह अब खटाई में पड़ी हुई है। पता नहीं कि वह कब बनेगी। इसी तरह यह भी पता नहीं है कि राठ स्टेशन कब खोला जायगा।

इस के बाद मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि रेलवे के विकास और प्रगति तथा नई रेलवे लाइनों के बारे में जितना काम हो रहा है, वह ऐसे ढंग से हो रहा है, जिससे हमारे क्षेत्र की उपेक्षा होती है। माननीय मंत्री महोदय ने मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि बजट बनाने के सम्बन्ध में वह जनता के प्रतिनिधियों ने लगाह ले लिया करें। वह उन लोगों के विचार और सुझाव सुन कर उन पर विचार कर लिया करें, उन पर अमल वह करें या न करें। आजकल यह स्थिति है कि बजट को इस सदन में पेश कर दिया जाता है और कह दिया जाता है कि इन ग्रान्ट्स की मंजूर किया जायें, अब हम कुछ नहीं कर सकते हैं। लेकिन बजट बनाने के समय जनता के प्रतिनिधियों से पूछा नहीं जाता है। कनसल्टेटिव कमेटीज

में ऐसी बात नहीं हो पाती है। इस सदन में ऐसी व्यवस्था की जाये कि सम्बद्ध इलाकों के लोगों से बात-चीत कर के और वहाँ की आवश्यकताओं को देख कर बजट बनाया जाये। यदि यह देखा जाये कि हम लोगों की बातें तो और उचित हैं, तो उन को मान कर उन के अनुमार ही कार्यवाही की जाये।

इन शब्दों के साथ मैं आप को धन्यवाद देता हूँ।

Shri Liladhar Kotoki (Nowgong): I feel very happy to associate myself with my colleagues from all sections of the House in expressing our appreciation of the all-round improvement that the railways have achieved during the year 1962-63.

In addition to paying my tribute to the railway authorities and the railwaymen, I have to express our deep sense of gratitude to the railway authorities. We who belong to the North-east zone of India have seen in the last 15 years, when as a result of partition we were totally cut off from the rest of India, that the railways built the Assam rail link over very difficult terrain and that too in record time. Then, this very link was subjected to annual disruption by the numerous rivers over which this railway passes, and the railways established this route at a cost of more than Rs. 6 crores. Then, when they saw that special attention was necessary in order to develop the rail transport in this area, in the year 1958 they created a separate zone with headquarters at Pandu. Then they took up the construction of the rail-cum-road bridge over the Brahmaputra, which was completed last November. Then, on the north bank they have completed the construction of a new line from Rangapara North to North Lakhimpur, a distance of 106 miles, at a cost of nearly Rs. 15 crores, and this line is going to be extended to Murkong Selek, a distance of another 100 miles, which will cost almost an equal amount of Rs. 15 crores.

They are linking Siliguri with Calcutta by broad gauge with a ferry

[Liladhar Kotoki]

crossing on the Ganga between Farakka and Khejuriaghat, and the new broad gauge line runs over a distance of nearly 120 miles.

Over and above that, they have increased the line capacity of the entire route from Katihar to Amingaon and even beyond, and they propose to increase it further by introducing what is called the centralised traffic control system.

More particularly, during the recent emergency they had to carry an additional traffic of about 65 per cent, and bto for that, the entire economy of that zone would have collapsed, because, as the House remembers, at that critical time the river route between Calcutta and Assam was closed due to the strike of the Pakistani crew. For all that we are grateful to the railway authorities.

I will, however, submit that although considerable progress has been achieved to cope with the transport requirements of this zone, there is yet a lot to be done. We are in a state of emergency, and it has been declared that our defence and development efforts must be geared up fully. And on both these accounts I believe the railways will have to double their efforts so far as this sector is concerned.

Here I come to the question of extending the broad gauge from Siliguri to Assam—to which particular point I cannot definitely say, it may be Joghigaon or Gauhati. Yesterday the hon. Railway Minister, while replying to the general discussion, laid down two criteria for having broad gauge lines, firstly there should be traffic, secondly there should be proximity to a broad gauge line. I believe there is yet another consideration which should weigh, and that is strategic importance. From all these three criteria the case of a broad gauge line to Assam stands out very clearly. I beg of you to give me a little time to show how the traffic,

the main consideration, also justifies the extension of the broad gauge line.

This line, as I said before, caters to the entire northeastern zone. The general traffic requirements of Assam, NEFA, Naga Hills Tuensang Area, Manipur and Tripura, plus tea garden stores, industrial raw materials, machinery etc., require 300 wagons per day. For North Bengal districts, 30 wagons are required per day. Railway stores, rail' coal etc., require 15 wagons. Rice on account of the Central Government for that area requires 20 wagons. The Posts and Telegraphs Department require two wagons per day. Thus the total comes to 370. As the actual availability is four-fifths of wagons demanded, we have to provide for 5/4ths that is to say the wagon needs then would come 462 per day. Then, there are other requirements such as 140 metre-gauge wagons for the Gauhati Refinery and 24 wagons for the Digboi refinery, parcel wagons 10, empty timber truck wagons 15 and tea wagons 10. All these add up to a total of 681. Then, there are military requirements for which 150 wagons are necessary and another 20 wagons for aviation spirit and urgent military materials which may go up to 500 wagons per day. All these total up to 1181 or about 1200 wagons. The present capacity is only 430. Of the 430 wagons that are made available at present, about 170 go to the military needs, etc. there remains only 260 wagons against the 681 wagons needed for the purpose of general traffic. We have to guard against the probable dislocation of the river transport between Calcutta and Assam. The railways would hardly be able to cope with this problem in such an eventuality with the present capacity of 720 wagons. The only solution therefore lies in extending the broad gauge to Assam upto Jogi-ghopa and

thence transport the goods by steamer. Or we can ferry them across to the south bank and transport them by road. It will be wise to construct a metre-gauge line from Jogi-ghopa to Gauhati connecting the Garo Hills. That will give an alternative route for us in case there is any temporary dislocation in the northern section.

I know my time is very little and I will finish in two minutes.

Mr. Deputy-Speaker: Please wind up; there are other Members waiting.

Shri Liladhar Kotoki: We are told that the Farakka barrage will definitely be taken up and there would be a broad gauge bridge on it. I would request the hon. Minister of Railways to take this matter with the Irrigation and Power Minister because of the urgent need for transport and see that this is expedited.

Before I sit down, I join my voice with that of Shri P. G. Sen from Bihar who suggested that the broad-gauge connection between Katihar and Barauni should be taken up as that will give us complete broad-gauge connection between Assam and the rest of India. This will link up north and west India with Northeast. With these submissions, I support the demands of the Railway Ministry.

Shrimati Yashoda Reddy (Kurnool): Backed by a very good performance of the Railways during this emergency and a good budget with the exception of small faults, I say that the Railway Minister has come off with flying colours. . .(Interruptions.) Yesterday, while he was winding up the general discussion on the Railway Budget, in response to my question about having smaller zones, he said that he had an open mind. For more efficient and better running, he should have smaller zones. The only thing that came in the way was emergency. I should like to congratulate the hon. Minister for this one thing because for the last seven years I have been asking for smaller zones and this is

the first time that the hon. Minister has given an assurance that he will look into it. But let it not remain an assurance; let it also be fulfilled. Emergency should not be taken as an excuse for everything. We want a separate zone for improving efficiency. Emergency should rather be the reason for creating a separate zone, not an excuse for not creating it.

As my time is limited, I shall touch only two specific points: railways in Andhra Pradesh and the training school for assistant station masters at Trichinopoly. Andhra Pradesh has many troubles as any other places: congestion, want of lines, want of double lines, etc. I do not want at this emergency to ask for more trains or doubling. But for the economic development of the mineral and coal reserves in Andhra Pradesh, two or three lines are needed; the Andhra Government also seem to have recommended them to the Centre. The first line is the Hyderabad-Ongole line via Nagarjuna sagar to remove the existing congestion on Hyderabad-Vijayawada main line and to move increased agricultural production from areas irrigated by Nagarjunasagar project. It should have high priority. The second line I would urge is Ramagundam-Latur via Nizamabad to open up regions with large forests and coal reserves. The third is a line between Kothagudem and Rajahmundry to supply the coal requirements of the proposed industrial complex around Vizag and for meeting the public needs.

A proverb in our language says: unless madness is cured marriage cannot take place, unless marriage takes place, madness cannot be cured. When we want industry, it is said that there is no railway connection; when we want railway connection, it is said that there is no industry. We do not know how things are to happen. We have requested the Minister of Industries also. We now request the Railway Minister to look into this matter.

[Shrimati Yashoda Reddy]

Now, students from nearly seven or eight divisions of the Southern Railway go the training school at Trichinopoly. I want the hon. Minister, and especially the Deputy Minister who comes from that region, to listen to this carefully. The complaint is this. The persons who have gone from Guntakal to Tiruchirapalli are supposed to be paid on the 10th of every month. Their pay is from 10th to 10th. But then the reports that I have received are that the Divisional Personnel Officer, Guntakal, never sends the pay till the 20th or 30th of the month. They are people who have gone to Tiruchi from far-away places; they are staying at Tiruchi which is a very costly place; they are very poor people and they cannot get anything on credit or account. They have to pay cash and they have also to send money to their dependent parents, and so, if their pay is not received by the 10th, and if it comes only on the 20th or 30th, it becomes very difficult for them.

The second point is about the passes which the Divisional Personnel Officer sends to these people. I believe that in one particular instance the passes were sent on the 23rd January, 1963, stating that the passes would be available from 31st December, 1962 to 28th February, 1963. The passes were valid for two months. As far as the paper working is concerned, as far as the check-up in the office on paper is concerned, it is supposed to have been sent by 31st December for the period from 31st December 1962 to 28-2-1963. But actually the passes were sent on 23-1-1963. I do not want to give the names. I only request the Minister and the Railway Board to check these things. By the time these people got the pass, one month was over already.

Another irregularity is this: when they issue passes, usually the Government procedure is that the passes are given by the nearest route. But

I do not know why in the Guntakal region they always give the pass via a roundabout way which is a loss to the railways themselves, apart from other things.

There is also another irregularity which I should like to point out. On appointment, these people have to execute an indemnity bond for Rs. 1,300 on a judicial stamp-paper worth Rs. 15. Except in Guntakal, in all the other seven divisions of the Southern Railway, the people take their indemnity bond on a stamp-paper worth only Rs. 1.50 nP. I do not know why there is this special charge of Rs. 15 in the case of Guntakal alone.

Then there is another thing which is all the more surprising. In response to the national call, many people applied for emergency service in the armed forces, but the DPO, Guntakal, refused to forward the application of these young men. I do not know what the reason was. It may or may not be true. These are the reports that I have got. I would like the railway authorities to check these things.

Then, in the training school, there are about 600 students. It may be that this is the fate of so many other schools also. But I am saying about this school only, because I come from that part of the country and I know some details about it. There are about 600 students there, and I believe there are only four people who happen to be cooks, servant-cum-cleaners. These are just four people who have to manage a school which has 500 or 600 students.

Shri S. V. Ramaswamy: It must be a mess, if there are only four.

Shrimati Yashoda Reddy: It must be absolutely a mess. I am glad the Deputy Minister has mentioned it. I am punning on the word 'mess.' It is really a mess there.

Mr. Deputy-Speaker: The hon. Member's time is up.

Shrimati Yashoda Reddy: I have finished. I only wanted to place a few things before the House. It may not be that only in that particular place these things have happened. There may be many other places also. But I would once more request the hon. Minister: let him not take the emergency as an excuse; but let him take the emergency as a reason and create smaller and better zones. I also request that Hyderabad may be considered for the location of one of the headquarters of these new railway zones.

श्री बेरवा कोटा (कोटा) : उपाध्यक्ष महोदय, सब से पहले तो मैं उन रेलवे कर्मचारियों को धन्यवाद दूंगा जिन्होंने इस संकट काल में अपना ज्यादा समय दे कर काम किया है।

इसी के साथ साथ मैं उन लोगों का भी विरोध करूंगा जो कि ऐसे टाइम में सैनून में बैठ कर मिनिस्टर, जनरल मैनेजर और बड़े बड़े अफसरों ने चल कर काफी भत्ते बग़ेरह बनाये हैं।

मुझे कुछ यद्दं क्लास पैसेन्जरों के बारे में भी कहना है। कोटा से ६० डाउन शाम को छूटती है। उस में जयपुर की काफी सवारियां होती हैं। उस गाड़ी में इतनी भीड़ होती है कि सवारियां पड़ी रह जाती हैं वहां पर रात रात भर। इसलिये बड़ा अच्छा हो जिं कि रेलवे मंत्रालय उस में तीसरे दर्जे के बड़वे और लगा दे। मैं ने पिछली दफा भी कहा था इस सम्बन्ध में कि ओवरलोड होने पर भी वहां पर बहुत सी सवारियां पड़ी रह जाती हैं।

बहुत से स्टेशन ऐसे हैं बड़े बड़े जहां पर कि क्रासिंग होता है, जैसे कि माधोपुर है। वहां पर गाड़ी आने के एक घंटे पहले से टिकट मिलता है। इस के कारण बहुत से लोगों को बाहर टिकट लिये हुए ही गाड़ी में बैठना पड़ता है और रास्ते में उन के चालान होते हैं। इसलिये ऐसे स्टेशनों पर एक घंटे के बजाय दो घंटे पहले टिकट मिलना चाहिये

ताकि लोगों को आसानी से टिकट भिल सके। चूंकि समय बहुत कम होता है इस लिये लोग गाड़ी की तरफ ही पहले दौड़ते हैं, टिकट लेने की जिन्होंने नहीं करते वे यांक टिकट आसा नी से मिलता नहीं है। इस कारण से ऐक्सिटेस भी बहुत होते हैं।

माधोपुर से जयपुर जाने वाली जो गाड़ी है उस में कहीं पर भी स्लीपिंग कोच नहीं है। रात भर का सफर है, जबरे छः बजे गाड़ी पहुंचती है। सलिये उस में स्लीपिंग कोच भी बहुत जरूरी है।

माधोपुर से कोटा जाते वक़ा लाखेरी का स्टेशन पड़ता है। वहां पर एक सीमेन्ट कैबट्री है और कम से कम २०,००० की आवादी है। वहां पर बड़े बड़े अफसर भी रहते हैं। अगर एक गाड़ी छूट जाती है रात म तो दूसरे दिन तीन बजे ही गाड़ी मिलती है और उन को कम से कम दस घंटे तक लाखेरी स्टेशन पर पड़ा रहना होता है। तब वहीं उन को दूसरी गाड़ी मिलती है, वह भी लोकल मिलती है जो कि मथुरा से आती है और कोटा तीन बजे पहुंचती है। इसलिये अगर वहां पर जनता गाड़ी दो मिनट के लिये ठहर जाया करे तो अच्छा होगा।

लाखेरी स्टेशन रेलवे लाइन के एक तरफ पड़ता है और लाखेरी शहर लाइन के दूसरी तरफ पड़ता है। इसलिये वहां पर एक फुट ब्रिज बना दिया जाय। मंत्री जी ने पहले कहा था कि वे इस पर विचार करेंगे। लाइन की डर्बिंग के साथ अगर फुट ब्रिज बना दिया जाय तो अच्छा है।

रेलवे कर्मचारी आज कल संकट काल में देश का बड़ा साथ दे रहे हैं, इस के एवज में मैं कहना चाहता हूँ कि हड्डताल के समय जो लोग अरेस्ट किये गये थे या नौकरी से अलग कर दिये गये थे उनको फिर से नौकरी में ले लिया जाना

[श्री बेरवा कोटा]

चाहिये। कम से कम इतना तो जरूर किया जाना चाहिये कि जिनको नौकरी से हटा दिया गया था उनको नौकरी पर ले लिया जाय और जिनको बन्दी बना लिया गया था उनको बन्दीगृह से रिहा करवा दिया जाय और नौकरी में ले लिया जाय।

हमारे कोटा स्टेशन के पास ही एक सिटी स्टेशन है। वह स्टेशन तब का है जब पहले पहल स्टेशन शायद बने होंगे, सन् १८५७ में। वह इतना छोटा है कि एंजिन आगे निकल जाता है और कुछ डब्बे स्टेशन के बीचे रह जाते हैं। उसका प्लेटफार्म बीच में आ जाता है। इसलिये मेरी प्रार्थना यह है कि उसके प्लेटफार्म को बड़ा कर दिया जाय, उस पर रोशनी का इन्टज़ाम कर दिया जाय और टांगा स्टैंड बगरह बनवा दिया जाय क्योंकि कोटा शहर बढ़त काफी बढ़ गया है। वह मैन लाइन पर पड़ता है। यही नहीं कि वह मैन लाइन पर पड़ता है उसके पास सारा मिलिट्री एरिया है। इमलियं उस स्टेशन पर ज्यादा ध्यान दिया जाय।

आज हम देखने हैं कि जिस बचत थर्ड ब्लास वा किराया बढ़ाया गया था उस समय द करोड़ ८० की बचत का अनुमान था, लेकिन उसके बदले ३१ करोड़ ८० की बचत हो गई। इसलिये मैं कहना चाहता हूँ कि जो किराया बढ़ाया गया था उसे घटा दिया जाय। यात्रियों के लिये यह सब से बड़ी बात होगी क्योंकि आज जो ओवरलोडिंग की समस्या है वह हल नहीं हो सकती। भीड़ इतनी ज्यादा आती है कि आप कर भी क्या सकते हैं? आखिर लाइन पर लाइन तो नहीं डाल सकते, गाड़ी पर गाड़ी तो नहीं लगा सकते। भीड़ तो पायुलेशन के साथ बढ़ती ही जायेगी। इमलियं आप तो नरे दर्जे के

यात्रियों के साथ इतनी रियायत की जिये कि उनका किराया कम कर दीजिये।

श्री रवरण सिंह : किराया कम करने से ओवरलोडिंग और बढ़ जायेगी क्योंकि ज्यादा आदमी सफर करेंगे।

श्री बेरवा कोटा : उनको इतना सन्तोष हो जायेगा कि अगर मुसीबत उठानी पड़ती है तो किराया तो कम हो गया। वे कम किराया दे कर मुसीबत भी उठाने को तैयार हैं। फर्स्ट ब्लास की तरह उनकी सीट पर खाना तो आ नहीं जाता है। फर्स्ट ब्लास वालों के लिये तो डब्बे में ही थाली लग कर आ जाती है, लेकिन तीसरे दर्जे तो दरवाजे तक भरे हुए होते हैं जहां से आना जाना भी सम्भव नहीं है। वे पानी पीने तक के लिये मोहताज रहते हैं क्योंकि उसमें से वे निकल भी नहीं सकते हैं। तो वह पानी पीने के लिये मोहताज रहते हैं कि कब स्टेशन आए और किसी तरह पानी पिएं। भीड़ के कारण वे पानी पीने के लिए भी निकल नहीं पाते। तो भीड़ को कम करना चाहिये ताकि इन लोगों को मुविधा हो सके।

14 hrs.

श्री काशी राम गुप्त : ज्यादा गाड़ियां बढ़ाने से भीड़ कम हो सकती है।

श्री बेरवा कोटा : अगर गाड़ियां नहीं बढ़ायी जा सकती तो किराया ही कम कर दिया जाए।

श्री रवरण सिंह : मेरे द्वाल से आप इसी पर सब को जिए कि किराया बढ़ा नहीं है।

श्री बेरवा कोटा : इसके लिये धन्यवाद है कि आपने किराया नहीं बढ़ाया।

श्री स्वर्ण सिंह : इस बात को ज्यादा न खींचिए ।

श्री बेरवा कोटा : हमारे यहां जो अनाज का एरिया है उसमें राम गंज मंडी और भवानी तथा बारा मंडियां हैं। इन स्टेशनों पर वैगन न मिलने के कारण अनाज पड़ा रहता है और उस को ट्रकों से भेजना पड़ता है जिससे व्यापारियों को नुकसान होता है। अगर यहां व्यापारियों को वैगन मिल जाएं तो उनको बड़ी आसानी हो सकती है। इसलिये वहां पर वैगन्स का प्रबंध होना चाहिये ।

यह ठीक है कि आपने कोटे में क्वार्टर बना दिये हैं लेकिन उनकी अच्छी तरह निगरानी न होने से उनकी हालत खराब है। जो क्वार्टर बनते हैं उनमें से दस परसेंट निगरानी न होने से गिर जाते हैं। न मालूम किस मुहकमे को आपने उनको दिया हुआ है। उनकी तरफ ध्यान रखना चाहिये। उनको आपने पैसा देकर बनवाया है, उनको ठीक हालत में रखना चाहिये ।

केवल क्वार्टर बनाना ही काफी नहीं है। आप ने वहां डिसेंसरी बनवा दिया है डिस्के लिये धन्यवाद है, लेकिन वहां पर बच्चों का स्कूल और डाकखाना भी होना चाहिये। डाकखाना न होने से लोगों को एक कार्ड भी डालने के लिये दो मील शहर तक जाना होता है। वहां डाकखाना और हाई स्कूल की व्यवस्था हीनी चाहिए ।

केंजुअल लेवर को टेम्पोरेरी बना कर जल्द स्थायी बनाना चाहिए। आज लोग पांच-पांच और छः छः साल तक केंजुअल चलते रहते हैं। अच्छा हो कि उनको नम्बर पर ला कर स्थायी कर दिया जाए ।

जो प्रमोशन दिये जाते हैं उनके पीछे बड़ी गड़बड़ी रहती है। अगर कोई पास हो जाए तो तो सी चार सौ रूपये लिये बिना डाक्टर साहब सरटिफिकेट नहीं देते फिर

बीच में छोटे अफसर परेशान करते हैं। यह सहं है कि बड़े अफसरों का गरीबों की तरफ ध्याल है, लेकिन छोटे अफसर तो उनको नोच ही लेना चाहते हैं। इसलिए अगर उन लोगों की निगरानी हो तो बहुत अच्छा है। जनरल मैनेजर साहब १३ लाख कर्मचारियों पर रहते हैं। उन तक दरखास्त तक नहीं पहुंच पाते। मैंने मजदूरों की शिकायतें बम्बई भेजी हैं लेकिन वहां से छः छः महीने तक जवाब ही नहीं आता। जब हमारी बात इतने बड़े जनरल मैनेजर साहब नहीं सुनते तो छोटे लोगों से हम क्या आशा कर सकते हैं। इस बारे में भी ध्यान देना चाहिए ।

जो टिकट चैकर है उनको किसी न किसी ग्रेड में होना चाहिए जिस तरह कि गार्ड का या ड्राइवर का ग्रेड है। गार्डों और ड्राइवरों को एलाउंस मिलता है लेकिन टिकट चैकर को नहीं मिलता। वे बेचारे रात को दिल्ली आकर सो जाते हैं और सबेरे उठ कर फिर चल देते हैं, उनको अलाउंस मिलना ही चाहिए ।

एक माननीय सदस्य : उनको ऊपर की आमदनी ही जाती है।

श्री बेरवा कोटा : दिल्ली से श्याम गढ़ तक तो उनको ऊपर की आमदनी नहीं होती। लेकिन आगे ऊपर की आमदनी होती है और ज्यादातर स्लीपर कोच में होती है। वह कह देते हैं कि रिजर्व हो रहा है और जब सेंठ जी उनको दस बीस रुपया दे देते हैं तो वे उनको स्लीपर में जगह दे देते हैं। इसी प्रकार का एक केस १८०० रुपये के बगवान का मामला फाँटियर डी लवस मेल में पकड़ा गया था। एक ही कंडक्टर बम्बई से रत्नाम तक चलता है। जिसे चाहे उतार सकता है और जिसे चाहे विठान सकता है।

जहां तक शिड्यूल्ड कास्ट या शिड्यूल्ड ट्राइब्स वालों का प्रोमोशन देने का सवाल है उनकी सीट होते हुये भी उनको प्रोमोशन

[थी 'खा कोटा]

नहीं दिया जाता। इस जॉन में १३ लाख कर्मचारियों में ६ लाख शिड्यूल्ड कास्ट और शिड्यूल्ड ट्राइव्स के होगे लेकिन वे बेचारे कुली कबाड़ी हैं। उनको प्रोमोशन नहीं दिया जाता। दूसरों को रूपया लेकर उनके स्थान पर प्रोमोशन दे दिया जाता है। इस पर ध्यान देना चाहिये।

सन् १९५८-५९ में यह तैयार किया गया था कि बड़े स्टेशनों पर शिड्यूल्ड कास्ट और शिड्यूल्ड ट्राइव्स वालों के स्टाल स्कॉले जाएं। लेकिन उसमें कोई प्रगति नहीं हुई है। एक छोटा सा बयाना स्टेशन है वहां पर एक शिड्यूल्ड कास्ट वाले ने स्टाल लगाया है। लेकिन उसको बाबू लोग परेशान करके उसका स्टाल हटवाना चाहते हैं। इसलिए मेरी प्रार्थना है कि जो सहूलियतें दूसरे रेलवे कर्मचारियों को प्रोमोशन वे: मामले में दो जाती हैं वे हों सहूलियतें शिड्यूल्ड कास्ट और शिड्यूल्ड ट्राइव्स वालों को। जानी चाहिए और उनकी मांगों में कठौती न की जाए।

जो ट्रांसफर किए जाते हैं वे उस समय न किए जाएं जब कि वच्चों के इम्तिहान होने वाले हों। ट्रांसफर किसी भी अफसर के वच्चों के इम्तिहान के बाद किए जाने चाहिए। बांच में अगर किसी अफसर को भद्रास से मध्यप्रदेश भेज दिया जाए तो उसके वच्चों का पढ़ाई नष्ट हो जाती है क्योंकि वह दूसरे प्रदेश का भाषा नहीं समझते। इस कठिनाई को दूर करने के लिए जहां तक हो सके ट्रांसफर एक ही डिवीजन में होने चाहिए ताकि वच्चों की पढ़ाई में बाधा न पड़े।

Shri Iqbal Singh (Ferozepur): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I congratulate the Minister for Railways for the magnificent work which the railways have done during the emergency, both in Assam and NEFA and other border areas. In these two States, the rail-

ways have done very good work. From Tezpur to Misamari it was the railwaymen who were standing there on duty when everybody had left those areas in November last. I also congratulate the Minister for the all-round improvement in the railways. Whether in revenue, in performance or in any other sphere, the work done by the railways is magnificent, especially during the emergency, and the railways can be proud of it.

The Railway Minister also explained in a detailed manner what steps the railways are going to take for the Assam rail link to solve the bottleneck of railway transport to Assam. The only better solution can be a broad gauge line between Calcutta and Assam. In the alternative there should be one metre gauge line also. If there is no broad gauge line, the transport problems of Assam cannot be solved. Some preliminary planning has been done in this matter, but greater tempo of work is required, so that these may be completed in one or two years and may not go beyond that.

As far as new lines are concerned, there is one unanimous demand from my State. Whether it is the Government or the people, one and all have been demanding a line between Ludhiana, Chandigarh and Jagadhri. The Punjab Government has recommended this line strongly. If you ask the people of Punjab, from whichever part of the State they may come, they will always say that this line should be given. I hope the Railway Minister will consider this line and this line will be completed during the third Plan, so that the capital of Punjab, which is going to be one of the most beautiful cities in the whole of India, will be connected alternatively from Kalka to Ambala and from Ludhiana to Jagadhri and that would be beneficial not only to the capital, but to the Punjab State as a whole.

There is also a second line. Already about 10 years ago, the Railway Ministry decided to have a line from Hindumalkote to Ganganagar. Though 10 years have passed, not much work has been done on this line. Out of the total cost of Rs. 91 lakhs, so far only Rs. 9 lakhs have been spent and this year they have provided only Rs. 70,000. At this rate, I do not think this line can be completed even in 100 years. The target fixed for this line is 1966. But seeing the work that is being done there, I do not think anybody can say that this project will be completed in 1966. Practically not much work has been done there. Very little earth work has been done. One reason given by Railway Department is the alignment of the railway line. That is the most important point. That strip is only two or three miles from Ganganagar to Hindumalkot of Rajasthan between Punjab border and Pakistan border. In that strip of two or three miles there is one road and one canal and the alignment which the Railways have given is between the canal and the road. But it will be proper, due to strategic and other reasons. Moreover this is a border line and when some new work comes up it will not be good to expose or to construct railway line within one mile of the international border, that the alignment may be done on the other side of the canal in Punjab area where it is possible. People think that then it will be better for all purposes and there will not be much difference. I would request the Railways to consider this matter again and also expedite that project.

Thirdly, there is another rail link which is half completed—not by the Railways but by the Irrigation and Power Department. That is the connection between Makhu and Taran Taran. The distance between Ferozepore and Amritsar is more than 120 miles, but if that connection between Makhu and Taran Taran is given, which is only a distance of 20 miles, the distance between Ferozepore and Amritsar remains practically half. Out

of that distance of 20 miles, railway line for 4 or 5 miles has already been constructed by the Irrigation and Power Department for constructing the Harika barrage. Within 16 to 20 miles of Harika barrage lies Taran Taran. Either at Patti or Taran Taran, wherever it is convenient, if they connect this line, the distance, as I said, will be practically half and it will also prove to be a most economical line. Also, when the Harika barrage was constructed, they have made provision for this railway line, and I think it will be better to take advantage of that and utilise the provision made there.

These are the three most important lines which the people of Punjab, especially in the Ferozepore and Amritsar Districts, have been asking for. There is one other request that I would like to make to the Railway Minister with regard to Ferozepore. Ferozepore is a divisional town. It is on the Pakistan border. Economy of that town was affected very much by the partition. But after partition, I am sorry to say, the Railways have not thought of constructing any quarters or other amenities there which may be useful to them or useful to the public also. There is a great rumour that this divisional headquarter is going to be shifted from Ferozepore to Jullundur. Everybody contradicts that, but those who say it are mostly railwaymen. I hope the hon. Railway Minister will see that this is not done. As I said, in that divisional town for the last five years practically no quarters have been built by the railways. Railway should take more interest in that town.

Mr. Deputy-Speaker: The hon. Member's time is up.

Shri Iqbal Singh: Sir, I will take only two or three minutes more.

Mr. Deputy-Speaker: He has already taken about ten minutes.

Shri Iqbal Singh: As I said, I will conclude in two or three minutes.

Mr. Deputy-Speaker: If everybody takes two or three minutes more, there would be no time left for others.

Shri Iqbal Singh: I will finish in two minutes.

I want to make one more request and that is with regard to the Upper India Express that runs between Delhi and Calcutta. Most of the Punjabis who reside in Calcutta are from the Ferozepore District. The Upper India Express used to start from Lahore and run via Ferozepore to Calcutta. If this train services is extended up to Ferozepore, it will prove very useful.

Ferozepore district is a great cotton and wheat growing area. The difficulties of the growers there are that when the produce is brought to the market there are very few wagons for the traders to load the grains and cotton. It affects not only the traders but the growers also, because once the goods are loaded in the wagons they can take money from the banks. That affects the price of the products. I, therefore, specially request the hon. Railway Minister to see that sufficient wagons are allotted to that wheat and cotton producing area—Ferozepore district—when the produce is brought to the market.

३० महावेष्ट प्रसाद (महाराज गंज) :

समाप्ति महोदय, मैं रेलवे मंत्री जी का ध्यान प्रस्तुत चर्चा के प्रसंग मैं कुछ ऐसी बातों की ओर आकर्षित करना चाहूँगा जो कदाचित् उनके लिए छोटी हों किन्तु हमारे लिए और जनता के लिए वह बड़ी है।

हमारी जो भी योजनाएं चल रही हैं वह योजनाएं प्रायः समाजवादी हैं। समाजवादी योजनाओं की कसौटी मेरी समझ से दो बातों में है। एक तो, उन योजनाओं के द्वारा हमारा ध्यान पिछड़े वर्गों की तरफ कहां तक जाता है वह वर्ग जो कि सामाजिक और आर्थिक बोर पर पिछड़े हैं, और दूसरे, यह भी

महत्वपूर्ण है, कि जो पिछड़े क्षेत्र हैं, उनकी तरफ हमारा ध्यान कितना जाता है?

श्रीमन्, मझे यह कहते हुए बड़ा स्वेद है कि हमारी रेलवे की योजनाओं की जो प्रगति हुई है, इतना सब कुछ होते हुए भी पिछड़े क्षेत्रों की ओर हमारे रेलवे मंत्रालय का ध्यान नहीं गया है। उदाहरण के तौर पर मैं अपने क्षेत्र की एक बात पेश करना चाहता हूँ। आनन्दनगर से नौतनवां का जो संबंधन है वह रेल १८८६ में बिछायी गयी थी औल उस वक्त भी वह कोई अच्छी रेल नहीं थी। वह सवा ४१ पौंड की थी अब वह घिस घिसा कर मैं समझता हूँ कि ४१—३२—३३ पौंड की ही रह गयी होगी। मैंने एक प्रश्न आपका सेवा में प्रस्तुत किया था। उस प्रश्न को याद आपने रेलवे मंत्रालय को रेफर किया और उन्होंने जो उत्तर दिया उस उत्तर से स्पष्ट है कि रेलवे मंत्रालय ने यह आवश्यक समझा कि उस संबंधन की रेल को बदला जाय। लेकिन आवश्यक मानते हुए भी उधर ध्यान नहीं दिया गया। यह उन का उत्तर है जो मुझे आपकी तरफ से प्राप्त हुआ है। उसे मैं पढ़ देना चाहता हूँ :—

"The renewal of rails on Anand Nagar-Nautanwa Section of North-Eastern Railway, which was programmed for commencement in 1960-61 could not be taken up due to non-availability of 50 lbs. Second-hand rails.

The existing track of this section laid with 41½ lbs. rails is quite fit for the existing class of engine on the section viz. YL Engines ("A" Group) of 8 ton axle load, permitted to run on this section at a speed of 25 K.M.P.H.

The renewal is proposed to be taken in hand with 60 lbs. R.B.S. Rails, as soon as the material, which is being collected, is available at site".

उस पत्र से दो बातें प्रकट होती हैं। एक तो यह कि इसकी आवश्यकता तो थी किन्तु इस आवश्यकता को ध्यान में रखने हुए भी वहां जो स्थिति थी उसको ठीक करने के लिए कोई और अच्छा उपाय नहीं निकाला गया बल्कि स्पीड को धीमा कर दिया गया। हमको ऐसी सूचना मिली है कि स्पीड इसलिए कम कर दी गई क्योंकि अच्छे इंजन जाने से वहां खतरा हो जाता। मैं आपको बतलाऊं कि इस संवेशन में गाड़ी १३—१४ मील की रफतार से चलत है तो फिर यह इस समस्या का कोई हल तो नहीं है। इस सिलसिले में मैं आपसे निवेदन करूं कि मह. क्षेत्र केवल पिछड़ा हुआ ही नहीं है बल्कि सामरिक दृष्टि से भी अपना महत्व रखता है। कल के समाचारपत्र में सुरक्षा और समन्वय मंत्री का एक पत्र जो प्रधान मंत्री जी को लिखा गया है उसकी चर्चा की है। उसमें उन्होंने सुझाव दिया था कि १०० मील की बड़ी लाइन सिलीगुड़ी से जो गोपा तक बनाई जाय। It is to provide an effective rail link between Assam and other parts of the country. जैसा कि मैंने अभी निवेदन किया यह एक ऐसा क्षेत्र है जिसका कि सामरिक दृष्टि से भी कम महत्व नहीं है। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि रेल मंत्रालय को इधर ध्यान देना चाहिए और लखनऊ से लेकर सीधे सिलीगुड़ी तक एक ऐसी बड़ी रेलवे लाइन बिछानी चाहिए जिससे यातायात की जो दिक्कतें अभी बीच में पेश होंगी थीं वह फिर से पेश न हो सकें। अब रेलवे मंत्रालय की ओर से इसका उत्तर यह दिया जा सकता है कि उनके पास साधनों की कमी है। लेकिन मुझे इस सम्बन्ध में अत्यन्त दुःख के साथ कहना चाहता है कि जहां साधनों की इस तरह कमी हो वहां इस प्रकार के खर्च किये जाने

हैं जिनकी कि कोई जहरत नहीं है और उस प्रसंग में साधनों की कमी की बात जो कि उनकी ओर से जवाब में कही जा सकती है, वह कुछ उपयुक्त नहीं मालूम होती है।

खर्चे के कार्यक्रम का जो खरीदा हम लोगों को यहां पर मिला है, उसमें हमने बहुत सारी बातों को नोट किया है, लेकिन समय के अभाव में मैं उन सबको पढ़ना मुनासिब नहीं समझता हूँ।

इस सदन में जब कोई रेलवे लाइन बदलने या कोई अन्य सुविधा देने की मांग की जाती है, तो कहा जाता है कि साधनों की कमी है। हमारे इलाके में लेहड़ा नामका एक स्टेशन है, जहां पर बरसात में पर्याप्त शेड न होने के कारण कोई बड़ा नहीं हो सकता है। इसका कारण भी साधनों की कमी ही बताया जाता है। इसकी तुलना में मैं आपको गोरखपुर की एक बात बताता हूँ कि वहां पर अफिसर्ज के लिए जल-विहार करने के लिए एक स्विमिंग-पूल बनाने पर चौदह लाख रुपया खर्च किया जा रहा है। अगर वार्कइ साधनों की कमी है, तो उसका प्रभाव इस दिशा में क्यों नहीं पड़ता है?

इसी सिलसिले में मैं आपका ध्यान रेलवे के टाइम टेबल की तरफ भी आकृष्ट करना चाहता हूँ। ऐसा मालूम होता है कि रेलवे के जो बड़े बड़े अफिसर्ज टाइम टेबल बनाते हैं, वे अनासक्त हों कर वह काम करते हैं। ऐसा प्रतीत होता है कि शायद रेलवे मंत्री महोदय की तरफ से उनको गीता का यह उद्देश मिल गया है कि “कर्मण्येवाधिकारस्ते मा क्लेषु कदाचन”। अर्थात् कर्म करते रहो, उसका फल क्या होगा, इस की चिन्ता मत करो। जेनरल टाइम टेबल में जो खगवियां हैं, वनको आप छोड़ दीजिए। मैं आपको यह बताना चाहता हूँ कि नवतनवा से गोरखपुर जो

[डा० महादे व प्रसाद]

गाड़ी आनन्दनगर से होकर आती है, उसको आनन्दनगर में ढाई घंटे तक ले किया जाता है और ५२ मील की दूरी वह छः घंटे में तय करती है। उसका से वह ट्रेन ५—५७ पर आती है और नवतनवा की ट्रेन ६—४७ पर वहाँ से चलती है। इसलिए नोए उसका बाली गाड़ी में नवतनवा से उतर कर चढ़ते हैं। इस सम्बन्ध में मैं ने स्थानीय अधिकारियों को चिट्ठी लिखी और टेलीफोन पर भी उनसे बातचीत की, लेकिन उनके कान पर चुंतक तक नहीं रेंगती है। इसका कारण यह है कि वे जानते हैं कि हम ज्यादा में ज्यादा रेलवे मंत्री महोदय को लिखते हैं। रेलवे मंत्री उसकी रिपोर्ट उन्होंने आफिसर्ज के पास भेज देंगे और उनका जवाब आ जायेगा। अगर रेलवे मंत्री वडे मेहरबान होंगे, तो वह बता देंगे कि उन्होंने रेलवे अधिकारियों को लिखा है और उनका जवाब आ गया है। इस प्रकार की कई दुखद घटनायें हमारे सामने आई हैं। मैं ने रेलवे मंत्री जी को कई पत्र लिखे और उन्होंने ने उन पत्रों को अधिकारियों को रेकर किया। उन अधिकारियों का जो जवाब आया, उस को मंत्री महोदय ने हमारे सामने रख दिया।

जो सामान मंगाया जाता है, उस के लिए स्टेशनों पर जो ब्हार्फेज लगता है, मैं नहीं समझ पाता हूँ कि किसी स्टेशन पर ब्हार्फेज का एक रेट हो और दूसरे स्टेशन पर दूसरा रेट हो। मैं आप को बताना चाहता हूँ कि नवतनवा स्टेशन का ब्हार्फेज का रेट आनन्दनगर के रेट से ज्यादा है। जब इस बारे में पूछा गया, तो मालूम हुआ कि यह नो आफिसर्ज का डिस्क्रीशन है कि वे किसी स्थानविशेष की स्थिति को ध्यान में रख कर ब्हार्फेज को निश्चित करें। मैं समझता हूँ कि इस प्रकार की कोई नीति रखना बड़ा खतरनाक है। जहाँ पर व्यापारी आफिसर्ज को खुश कर लेंगे, उन के मना

लेंगे, वहाँ पर जिस तरीके से काम हो सकेगा, दूसरे स्टेशनों पर वैसे नहीं हो सकेगा।

अगले वर्ष के लिए जो कुछ योजना हमारे सामने है, उस में हम को रेलवे मंत्रालय की संकुचित दृष्टि दिखाई पड़ रही है। इस सदन में और बाहर भी बाढ़ के बारे में बहुत चर्चा हो चुकी है। प्रधान मंत्री जी ने इस सदन का ध्यान इस बात की तरफ आकर्षित किया था कि बाढ़ को रोकने के जो उपाय हैं, उन को प्रयोग में लाया जाय, लेकिन एक हल यह है कि रेलवे के पुलों में सुधार होता चाहिए। मुझे अफमोस के साथ कहना पड़ता है कि रेलवे मंत्रालय ने इस ओर ध्यान नहीं दिया है और कहीं शायद कोई ध्यान दिया गया हो, लेकिन कम से कम हमारे क्षेत्र में तो इस ओर कोई ध्यान नहीं दिया गया है।

मैं चाहता हूँ कि आनन्दनगर और नवतनवा लाइन पर उदितपुर में एक हाल्ट-स्टेशन बनाने की दिशा में कार्यवाही की जाये। धुवर्नी लाइन पर खुशहालनगर का जो हाल्ट स्टेशन है, वह अच्छा बाम कर रहा है। इस लिए उस को रेगुलर बनाया जाये।

आपने जो मुझे समय दिया है, उस के लिए मैं धन्यवाद देता हूँ।

Shrimati Jyotsna Chanda (Cachar): Mr. Deputy-Speaker while I rise to support the demands for railways, I express my high appreciation for the railway authorities, who fared so well during the state of emergency.

I would like to make a few submissions regarding the North East Frontier Railways. The hon. Railway Minister has stated during the course of his speech that continuous attention is being given to the North Eastern Railways. I would suggest that the Railway Ministry and the Railway Board

should not only give continuous attention but should take immediate decision regarding the North East Frontier Railways. As is well-known to this august House, the communication and transport system of Assam are very bad and it is cut off from the rest of India.

14·26 hrs.

[**SHRI THIRUMALA RAO** in the Chair]

So, I would request the authorities to extend the broadgauge line from Siliguri to Amingaon. I think there is a proposal and a survey has already been made up to Alipore Duar. Therefore, I would request them to extend it up to Amingaon. During the Chinese aggression all the cargo boats were held up in Pakistan due to the strike of the joint steamer companies. So, we should not give such a chance to the joint steamer companies to put us into difficulties while taking the cargo from Calcutta to Assam through that route. We shall have to depend upon our own transport and communication. There is every apprehension of a renewed Chinese aggression. So, we have to see to it that the movement of foodstuffs and other essential articles for the military and also for the civilian population is carried through our own railway communication.

It will not be out of context in this connection to mention that the railway line should be extended up to the foothills of Manipur and also to the foothills of Mizo district. I would urge upon the Government to take up the survey of these two routes immediately so that by the end of the Third Plan the construction of these railway lines could be taken up.

I have received one memorandum very recently from the All-India Manufacturers Organisation, Tinsukia, Assam, regarding the insufficient allotment of wagons resulting in hold up of goods in transit. I would request the Government, rather the railway authorities, to look into the matter and

see to it that goods which are carried by the wagons are taken to the destination without keeping them in transit which gives opportunities for theft and pilferage, resulting in loss of money to the railways because they have to pay huge amounts as compensation.

Very recently, the railways have introduced the Assam Mail from Barauni to Dibrugarh. But, then, the sufferings of the travelling public are so much that even passengers from the stations nearby could not get accommodation in that train. Before the introduction of the Assam Mail, these were through coaches from Silchar and Karimganj to Pandu. Now that has been stopped. But the authorities have not given any consideration to the passengers who are coming from Silchar, Mizo district or from Karimganj who have to entrain the Assam Mail.

I would request that some seats should be allotted to the passengers for that area. In this regard we have been moving the authorities for sometime. Unless and until there are through coaches run from Silchar-Karimganj to Barauni, or up to Gauhati at least, the people there will be put to great inconvenience. Assam Mail being the only through train from Barauni to Dibrugarh it is so much over-crowded, and I would suggest that a janata train may be introduced as soon as possible to relieve the sufferings of the passengers.

One more suggestion that I would like to make is this. The authorities should consider the question of rehabilitating the eroded and landless people on both sides of the railway line, so that the Naga hostiles do not have a chance to raid the trains or sabotage the railway line.

With these words I support the Demand.

श्री कल्पनाथ (देवास) : सभापति महोदय, मैं रेलवे मंत्री का ध्यान दो चार बातों की तरफ दिलाना चाहता हूँ।

मध्यप्रदेश के अधिकांश क्षेत्र के अन्दर रेलवे की बहुत कमी है। अगर सरकार उस क्षेत्र में रेलवे लाइन डाले तो करोड़ों रुपये की आमदनी हो सकती है। निमाड़ क्षेत्र में जो आदिवासी रहते हैं उन को रेल तक जाने के लिए दाएं या बाएं सौ मील जाना पड़ता है। मेरा सुझाव है कि खंडवा से दाहोद तक एक लाइन डालनी चाहिये ताकि आदिवासियों को लाभ पहुंच सके। उस क्षेत्र में कपास और मूँगफली ज्यादा होती है। अगर वहां रेलवे लाइन हो जाय तो वहां की जनता को बड़ी सुविधा हो सकती है।

इसी प्रकार देवास क्षेत्र में एक लाइस देवास से सोनकछ, हाट पीपलिया, वागनी, खाने गांव, कन्नीद, मेनवारा होती हुई हरदा जा कर मिल जानी चाहिए। इस से भी सरकार को काफी आमदनी हो सकती है।

रेलवे स्टेशनों पर जो जनता को रेलवे कर्मचारियों द्वारा परेशानी होती है उस का मैं कुछ उल्लेख करना चाहता हूँ। उज्जैन के मालगोदाम पर व्यापारियों को बैंगन खाली करने के लिए बहुत कम समय दिया जाता है। उन से कहा जाता है कि तुम को एक घंटे में खाली करना है। एक घंटे में खाली नहीं हो पाती तो उन के ऊपर दबाव डाला जाता है पर यदि कर्मचारियों को दस पांच रुपये दे दिए जायें तो कभी भी खाली कर सकते हैं। इस बारे में मैं ने व्यक्तिगत रूप से रेलवे मंत्री जी को पत्र दिया। उस का उत्तर आया था कि जांच कर रहे हैं। परन्तु अभी तक कुछ हुआ नहीं। एक पत्र मैं ने जनरल मैनेजर को भी भेजा था, लेकिन दो महीने हो गए, उस का कोई उत्तर नहीं आया है।

एक माननीय सदस्य : वहां से तो जवाब आता ही नहीं।

एक माननीय सदस्य : वहां का तो स्टैंडर्ड ६ महीने का है।

श्री कछवाय : जब पार्लियामेंट के एक मेम्बर के पत्र का जवाब देने में वे इतना समय लगाते हैं तो साधारण व्यक्तियों को कितनी कठिनाई होती होगी इस का अनुमान मंत्री महोदय लगा सकते हैं।

एक गाड़ी भोपाल से अहमदाबाद के लिए सवा नौ बजे चलती है। लेकिन यह सात सात, आठ आठ घंटे लेट हो जाती है और यह ११७ मील का टुकड़ा है। इस सम्बन्ध में कई बार शिकायतें की गयीं लेकिन कुछ सुनवाई नहीं होती। इस कारण उस क्षेत्र के मुसाफिरों को बड़ी परेशानी होती है। मंत्री महोदय को इस और ध्यान देना चाहिये कि गाड़ी समय पर चले।

उज्जैन और भोपाल के बीच में कुछ नए स्टेशन बने हैं। उन को बने दो साल हो गए हैं लेकिन वहां टिकटै मिलने की व्यवस्था नहीं है और न गाड़ी वहां रुकती है। पैसिंजर परेशान हैं। उन स्टेशनों को बने दो साल हो गए लेकिन उस क्षेत्र की जनता को उन से कोई लाभ नहीं मिल रहा। आखिर इन के बनाने का क्या मतलब है।

इस सम्बन्ध में एक बात और कहना चाहता हूँ कि इस गाड़ी को भोपाल से रत्तलाम तक या अहमदाबाद तक एक्सप्रेस बनाया जाये जाकि बीच में न रुके जिस से जनता को काफी लाभ मिल सके।

मध्यप्रदेश म ऐसे बहुत से क्षेत्र हैं जहां कि लरेलवे का होना अत्यन्त आवश्यक है। पर मेरी समझ में नहीं आता कि मध्य प्रदेश की तरफ ऐसा दुर्लक्ष्य क्यों किया जाता है। और अत्रों में, और प्रान्तों में अनेकों नई लाइन डाली गयी है लेकिन मध्यप्रदेश में ऐसा देखने को नहीं मिलता कि कहीं नई लाइन डाली जा रही हो।

एक माननीय सदस्यः आप मध्य में है इसलिए ।

श्री कछवाल्य : मध्य में रहने का यह अर्थ नहीं है कि वहाँ की जनता को लाभ से चित रखा जाय । हमारी सरकार का तो यह कहना है कि सब को बराबर सहुलियत मिलनी चाहिये ।

हमारी सरकार ने देश की जनता को फट्ट क्लास, सैकिड क्लास और थर्ड क्लास में बांट रखा है । थर्ड क्लास में गरीब लोग हैं जो मजदूरी कर के अपना पेट भरते हैं । उन के बच्चे भूखे रहते हैं और वह उन का बगाबाह पालन नहीं कर पाते हैं । उज्जैन की बाईं दिशा में एक मजदूर बस्ती है जहाँ के मजदूर मिल में काम करने जाते हैं । अगर वे पुल पर से ही कर जाएं तो उन को तीन चार मील का रास्ता तैं करना होता है । इसलिए वे रेलवे लाइन पार कर के अपने काम पर जाते हैं । ऐसा करने में उन का बड़ा चक्कर बच जाता है । इस कारण हर साल दो तीन दुष्टनाएँ हो जाती हैं और मजदूर मर जाते हैं और फिर उन के बच्चों की संभाल करने वाला कोई नहीं रहता । इस स्थान पर एक पुल बनाना चाहिये । इस के लिए अनेक बार शिकायत की जा चकी है । मैं आप का ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हूँ ।

उज्जैन के रेलवे कर्मचारियों के लिए एक कालीनी बनाई गई है जोकि भी मंजिली है । बग्गात के दिनों में नीचे की मंजिल में दो दो तीन तीन दिन तक पानी भरा रहता है और लोग दूसरी जिल पर रहते हैं । तो मेरा निवेदन है कि इस ओर ध्यान देना चाहिए और कर्मचारियों के लिए और मकान बनाने चाहिए और जो मकान बने हैं उन में ऐसी व्यवस्था होनी चाहिए कि पानी न भरे और अगर यह नहीं हो सकता तो उन के लिए दूसरे स्थान पर मकान बनाने की व्यवस्था की जाय ।

ये सब बात हम यहाँ कहते हैं और मंत्री महोदय सुनते हैं लेकिन कुछ होता नहीं, यह कहावत चरितार्थ होती है कि हाथी निकल जाता है और कुत्ते भोंकते रहते हैं । हम जो कुछ भी कहें लेकिन करना वही है जो सोच रखा है । ऐसा नहीं होना चाहिए । हम इस ओर आप का विशेष ध्यान दिलाना चाहते हैं । हम उस क्षेत्र से आते हैं और मजदूरों के क्षेत्र से आते हैं । वे हम से शिकायत करते हैं और हम स्वयं जा कर उन की अवस्था देखते हैं और फिर आप को बतलाते हैं । महीं बात स्वयं देखने के बाद आप के सामने रखते हैं । इसलिए हमारी बातों पर बराबर ध्यान देना चाहिये ।

Shri Bhagwat Jha Azad: Mr. Chairman, I am grateful to the Railway Minister for the assurance that he would look into the suggestion that I and some of our other friends gave, that the arbitrary increase in the freights should be substituted by a rational approach based on a study of the cost structure which may reflect the full policy of transportation.

On the Demands I would try to highlight a few small points which mainly concern the Eastern Railway, and the first thing is this. In the present emergency I would not repeat my demand which I used to make in the First Parliament regarding the tension of the Bhagalpur-Mandav Hill line towards the coal areas in South Bihar, because I know that it is not possible. But I would suggest one thing. On this railway line the distance between two stations is nowhere more than five kilometres except between Dhoni and Tikani where the distance is about 10 kilometres, that is, just double the usual or normal distance between two stations on this line. This line was dismantled during the war but before that there was a station at Sanjha and that has not yet been restored. So, I would request him kindly to have a halt between Dhoni and Tikani the distance between which is ten kilometres.

[Shri Bhagwat Jha Azad]

Secondly, I have already forwarded almost every month or every fortnight petitions based on facts and figures to the General Manager, Eastern Railway, about converting Ekchari halt into a station. I have myself looked into the receipts of the different small stations which have been converted from halts and I must say that compared to them Ekchari which is at present a halt is giving much more revenue to the Railways. Therefore I would suggest that this halt may kindly be considered for transforming into a full-fledged station. I suggest this knowing full well that possibly the Railways will have surplus revenue than what the cost entails even during this emergency.

Thirdly, I would request that the southern platform of Bhagalpur which is an important station on the Eastern Railway should be covered. No doubt, the Railways have been good enough to give it a good look and a little more space about a year and a half ago. The southern platform which is a long one should be covered. Only a very small portion of it is covered. So, let there be a shelter and shade on this platform also in these days of boom for the Railways when they are getting Rs. 31 crores of surplus.

For a long time the Railways are trying to investigate into the possibility of having a halt at Mamalkha between Sabour and Ghogha which is after Bhagalpur. In the last Railway Budget debate I had referred to this and some of our friends had been there to look into the matter. But I am told that when they visited the place, in the absence of any proper representation to them as I presume and understand from some of my friends of the locality, possibly the case could not be properly put. I would request that this may kindly be looked into. A halt at Mamalkha between Sabour and Ghogha is justified.

The hon. Minister has said that if we say about the foot-bridge, possibly we have to pay from the municipi-

pality and other things. There is an overbridge at Colganj to connect the two platforms. On one side this overbridge is extended upto the bazar area from where people can come; but at the other end it is not extended. One end is open; the other is not. I only request that the other end may also be opened so that people living on the southern side of the platform may also have an easy approach to the other side. Of course, I have received the reply in the usual way as we always get from the Railway Ministry. But I would again urge that this be looked into. I would like to say to the hon. Minister and through him to his officer-friends in the Official Gallery that we also get a lot of grievances, presumably at three or four places I try to screen them and forward only such of our demands which can possibly be met by the Railways within a very little amount of expense. Therefore this is a case where they should not have given the usual emphatic 'No' but should have considered it sympathetically. I hope even now that it will be considered and at Colganj the overbridge will be opened at the southern end also.

I have only these few points to make. I hope these four or five points which I have made will be considered sympathetically. Also, some catering arrangement may be tried at Sultan-ganj station which is just half an hour's run from Bhagalpur. I hope that these points will be looked into and considered sympathetically. They would not entail much heavy expenditure if they are implemented in the light of the expenditure on the Railways on other fronts. It is a legitimate grievance of the people and it will add something, if not more, to the Railway exchequer.

श्री न० प्र० यादव (सीतामढ़ी) : सम्भा-
प्ति महोदय, आप ने रुपै डिमांड्स पर बोलने
का जो अवसर दिया उम के लिये मैं सब से
पहले आप को धन्दवाद देता हूँ। इस के बाद मैं
रेलवे कर्मचारियों को धन्दवाद दूँगा जिन्होंने

कि इस इमरजेंसी पीरिएड में दिन गत परिश्रम कर के लड़ाई वा सामान आदि जों जहाँ भेजना था उसे उन्होंने तुरन्त भेजा। इस के लिए 'वधाई' के पात्र है।

श्रीमन्, मैं उस क्षेत्र से आता हूँ—सीतामढ़ी के संसदीय क्षेत्र से, जोकि हिन्दुस्तान में एक महत्वपूर्ण जगह है। सीतामढ़ी वह जगह है जहाँ सीता जी की जन्मभूमि है। मां सीता की जन्मभूमि होने के कारण हिन्दुस्तान के नहीं विदेशों के लोग भी सीतामढ़ी आया जाया करते हैं। इस सीता माता की जन्मभूमि में अभी तक इस स्टेशन पर शेड नहीं बनाया गया है जिस से वहाँ के याँ याँ, एक देश के तीर्थ-यात्रियों, को काफ़ी तकलीफ़ हुआ करती है। यह भारत का एक प्रमिद्ध तीर्थस्थान है।

इस के साथ ही साथ वहाँ साल में भी बहुत बड़े धार्मिक मेले लगते हैं। एक चैत्र में रामनवमी के अवसर पर और दूसरा व्याहपंचमी के अवसर पर अग्रहन में मेला जुटता है जिस में विहार के ही नहीं वरन् देश के दूसरे गाजियों से भी लोग सीतामढ़ी आते हैं और लाखों की संख्या में लोग मेले में आते जाते हैं। उस मीठे पर अभी जो एक यड़ बलास बेटिंग रूम है वह बहुत ही छोटा है। आपसे निवेदन है कि वहाँ सीतामढ़ी जो मबडिविज़न का मुख्यालय है में यड़ बलास के सेंजर्स के लिए बहुत बड़ा हाल होना चाहिये जिस में कम से कम उस मेले के अवसर पर हजारों यात्री उस में शरण ले सकें और रात्रि में विश्राम कर सकें।

सीतामढ़ी शहर दो भाग में विभक्त है, उत्तर और दक्षिण। हर एक साल दो, चार यात्री और शहर के व्यापारी लोग मालगुदाम में जाते हैं वे इंजन से कट जाया करते हैं। इस साल भी दो महीने पहले सीतामढ़ी का एक व्यापारी अपने व्यापार के सिलसिले में मालगुदाम में गया था। जब वह अपने घर आ रहा था, यकायक इंजन स्टेशन पर आ पहुँचा और वहीं उस से कट कर उसका

प्राणात हो गया। इनलिए मैं रेलवे मंत्री महोदय से मंग निवेदन है कि वहाँ पर एक ओवरब्रिज निर्माण करा देने की दृष्टा करें।

इस के बाद श्रीमन्, बैरगीनिया एक बहुत बड़ा व्यापारिक स्थान है। बैरगीनिया से करीब एक मील की दूरी पर हमारे नेपाल का राज्य शुरू होता है। उस बैरगीनिया स्टेशन से गौर बाजार जोकि नेपाल राज्य का डिस्ट्रिक्ट है उसका बाटार है, बहुत से पैसेंजर नेपाल उसी रास्ते से जाते हैं। वहाँ भी अभी स्टेशन पर कोई शैड नहीं बना हुआ है। इसलिए जहाँ अपने देश के यात्रियों को तो तकलीफ़ है ही, हमारे ये यात्री जोकि उस रास्ते से बैरगीनिया हो कर नपाल आते जाते हैं, उन्हें भी बड़ी तकलीफ़ होती है। इसलिए निवेदन है कि वहाँ भी प्लेटफार्म पर शैड होना चाहिए और रेलवे लाइन पर एक ओवरब्रिज होना चाहिए। चूंकि बैरगीनिया शहर भी दो भागों में बंटा हुआ है इसलिए वहाँ भी एक ओवरब्रिज होना चाहिये।

इस के बाद श्रीमन्, डेग स्टेशन पर एक मालगुदाम करीब ६ महीने से बना हुआ है।

इस के बाद ढंग स्टेशन करीब ६ महीने से बन कर तैयार है। निवेदन है कि वहाँ जितनी जल्दी हो टिकटघर का प्रबन्ध होना चाहिए। गाड़ी उस स्टेशन पर रुकनी चाहिए जिस से उस इलाके के लोगों को सुविधा हो सके।

बैरगीनिया और डेग स्टेशन के बीच में वर्षा के दिनों में रेलवे लाइन टूट गई थी। रेलवे की ओर से लाखों रुपये खर्च करने पर जो बागमती की पुरानी धार है उस पुरानी धार को रेलवे की ओर से नई धार को पुरानी धार की ओर लाना चाहा था, लाखों रुपये खर्च होने के बाद भी इस बार फिर वह रेलवे बांध टूट गया और वह बागमती नदी रेलवे लाइन तोड़ती हुई फिर आगे बह गई। इसलिए मेरा निवेदन है कि वह रेल बांध जोकि टूट गया है

[श्री न० प्र० यादव]

उसे फिर बनाना चाहिये जिस से बागमती नदी अपनी पुरानी धारा में चली आये। उस बांध की फिरसे मरम्मत होनी चाहिये।

श्रीमन्, ढेंग स्टेशन पर करीब ६ महीनों से एक मालगुदाम बन कर तैयार है। लेकिन रेलव अधिकारियों के द्वारा अब कहा जा रहा है कि यहां से वह मालगुदाम तोड़ कर फिर किसी दूसरे स्टेशन पर ले जाया जायेगा। मेरा निवेदन है कि मालगुदाम को यहां रहना चाहिये क्योंकि यह व्यापार का एक केन्द्र स्थान है। मेरा निवेदन यह है कि ढेंग स्टेशन भी व्यापार का एक बहुत बड़ा केन्द्र है। मकर्इ और धान इस इलाके में काफ़ी होता है। इसलिए मेरा निवेदन है कि ढेंग स्टेशन पर जो माल-गुदाम बन कर छः महीने से तैयार है, उस को वहां पर रखने देना चाहिये।

सीतामढ़ी और वाजपटी स्टेशनों के बीच भासरग्राम में जो रेलव हाल्ट पिछ्ले छः महीनों से बन कर तैयार है, वहां भी गाड़ियां रुकनी चाहिये, जिस से वहां के यात्रियों को सुविधा हो सके। सीतामढ़ी से कलकत्ता जाने वाली जो यात्री हैं, उन के लिए अभी तक कोई सुविधाजनक गाड़ी नहीं है। लोग ७ बजे सुबह सीतामढ़ी से जाते हैं और एक बजे समस्तीपुर पहुंचते हैं। लगभग साढ़े तीन घंटे ठहरने के बाद उन को कलकत्ता के लिए गाड़ी मिलती है। मेरा सुझाव है कि दिन के ११ और १२ बजे के बीच में कलकत्ता के लिये नरकटियांगंज से सीतामढ़ी होते हुए एक गाड़ी चलाई जाये, जिस से सीतामढ़ी, उत्तर बिहार और नेपाल राज्य के गोर बाजार और मलंगवा, जोकि नेपाल के डिस्ट्रिक्ट हेडवार्टर्ज़ हैं, के लोगों को कलकत्ता त्यादि जाने में सुविधा हो सके।

१९४७ से पहले, (आजादी से पहले) रेलव अधिकारियों के द्वारा सोनवर्षा से मुजफ्फरपुर वाया सीतामढ़ी ५६ मील नई

रेलव लाइन बिछाने का सभी काम हो गया था। डीमाकशन और सर्वेक्षण भी हो गया था और पर र के पोल भी कहीं कहीं गाड़ दिये गये थ। लेकिन अभी तक उस लाइन का निर्माण नहीं हो सका है, जिस के अभाव में सीतामढ़ी के इलाके के लोगों और नेपाल राज्य के लोगों को, जोकि पटना और मुजफ्फरपुर जाते हैं। ३७ मील की दूरी तय करने के लिये सीतामढ़ी और समस्तीपुर हो कर मुजफ्फरपुर पहुंचना पड़ता है, जिस में आठ घंट का समय लग जाता है और १०० मील की दूरी तय करनी पड़ती है। इसलिए सोनवर्षा से मुजफ्फरपुर वाया सीतामढ़ी तक एक रेलवे लाइन बनाई जानी चाहिये, जिस का सर्वेक्षण पहले ही हो चुका है।

रीगा और ढेंग स्टेशनों के बीच में मोहनी-मंडल पर एक हाल्ट स्टेशन होना चाहिए। उस का सर्वेक्षण हो चुका है और बहुत दिनों से उस की जांच-पड़ताल हो रही है। रेलव अधिकारियों के द्वारा यह कहा जा रहा है कि बहुत जलदी ही वह हाल्ट बनेगा। मेरा निवेदन है कि यहां भी एक हाल्ट शीघ्रताशीघ्र बनाया जाना चाहिये।

आदापुर और छोरादानो स्टेशनों के बीच में पचपोद्धरिया हाल्ट बन कर तैयार है। वहां पर भी गाड़ी रुकनी चाहिए।

आप ने मुझ जो समय दिया है, उस के लिए बध्यवाद।

श्री उटिया (शहडोल) : माननीय सभापति जी, मैं रेल मंत्रालय का ध्यान कुछ बातों की ओर दिलाना चाहता हूं। इस वर्ष का रेलवे बजट सिर्फ़ इस ख्याल से अच्छा है कि यात्री टिकट-दरों नहीं बढ़ाई गई हैं, लेकिन बजट को देखने से यह मालूम होता है कि सरकार जनता से अधिक से अधिक रुपया खींचने के ही फेर में रहती है। आज तक यात्रियों को क्या मुहूर्लियत दी गई या शी

जायेंगी, रेल मंत्री महोदय यदि सिफ्ट इन्हीं सवालों पर गौर करें, तो जनता का बड़ा उपकार होगा। बजट की किताबों में तो सहूलियतों की गिनती संकड़ों में पहुंच जाती है, परन्तु जब कोई आदमी अपना विस्तर ले कर स्टेशन पहुंचता है, तो वहाँ से उस की मुसीबतें शुरू हो जाती हैं। जब वह रेल-यात्रा समाप्त करता है, तब वह जरा चैन की सांस लेता है।

भीड़ को घटाने या बढ़ती हुई भीड़ का मुकाबला करने के लिए आज तक कोई कायदे को कार्रवाई नहीं की गई है। इस बात की जांच करने की भाँ कोशिश नहीं की गई है कि किन क्षेत्रों में अधिक सहूलियतों की जरूरत है। मैं अपने इलाके को ही बात करता हूँ। कट्टनी से विलासपुर का रेल-बॉंड मानों हमारे रेल-विभाग के कोप का शिकार है। वहाँ पर माल और खास तौर से कोयले को निकासी को बढ़ाने के लिए लाइन दोहरी की गई है, परन्तु इन्हें उपयोगी और इन्हें महत्वपूर्ण इलाके को जनता कितनी तकलीफ में है, क्या कभी इस का विचार किया गया है? वहाँ चौबीस घंटे में दो पैसेंजर गाड़ियां चलती हैं। देश के और दूसरे भागों में तो अगर यात्री को गाड़ी न मिले, तो वह बस से सफर कर लेता है, परन्तु इस इलाके की भौगोलिक दशा ऐसी है कि अब तक कट्टनी से विलासपुर का इलाका सड़क से नहीं जुड़ा है। वहाँ पर सिफ्ट रेल का ही सहारा है। जो दो पैसेंजर गाड़ियां हैं, वे भी बीना और भोपाल से आती हैं। कट्टनी में यू० पी०, पंजाब, मध्य भारत और दक्षिण की तरफ से जो हजारों यात्री आते हैं, वे यहाँ से इन्हीं दो गाड़ियों में जाते हैं।

इस इलाके में कोयले की खदानों की संख्या करीब दो दर्जन है, जिस से उद्योग और व्यापार खूब बढ़ रहा है। इस क्षेत्र का जनता को दूसरे इलाकों से बहुत सी रोज़-मर्रा की चीजें मंगानी पड़ती हैं, जिस का साधन सिफ्ट रेल है। इस के अलावा पंजाब, दिल्ली या अन्य भागों से जो लोग कोरबा और भिलाई वर्ते रह-

जाते हैं, उन्हें बीना से विलासपुर करीब २५० मील का सफर पूरा करने में बीस घंटे लग जाते हैं। इस पर भीड़ की भारी मुसीबत है। कई बार इस बात की मांग की गई कि कट्टनी से विलासपुर के बीच एक अतिरिक्त गाड़ी चलाई जाये और बीना से विलासपुर तक के बीच एक एक्सप्रेस गाड़ी हो। अच्छा तो यह होगा कि दिल्ली से भिलाई तक एक एक्सप्रेस चलाई जाये, परन्तु रेल विभाग ने इस तरफ ध्यान क्या दिया है, यह बात रेल बजट से नहीं मालूम होती है।

मैं रेलवे मंत्री महोदय से प्रार्थना करूँगा कि वह इन्हें महत्वपूर्ण इलाके की जनता को सहूलियत देने की बात पर ध्यान दें। रेल जनता के लाभ के लिए है, सुख के लिए है और देश की उन्नति के लिए है। मैं समझता हूँ कि अगर यह बात हमारा रेल विभाग समझ ले, तो वह महसूस करेगा कि सारी व्यवस्था में व्यापक परिवर्तनों की आवश्यकता है।

श्री चांदक (छिंदवाड़ा) : सभापति महोदय, आप ने मुझे समय दिया, यह आप की मेहरबानी है। इस थोड़े से समय में मैं दो चार बातें कहना चाहूँगा।

श्री कछवाय : सभापति महोदय मैं समझता हूँ कि इस समय क्वोरम पूरा नहीं है।

Mr. Chairman: Please resume your seat. They are ringing the quorum bell.—Now there is quorum. The hon. Member, Shri Chandak, may continue.

श्री चांदक : चेयरमैन साहब, सब से पहले मैं रेलवे मंत्रालय को बधाई दूँगा कि इन दिनों इस मंत्रालय का परफारमेंस काफी अच्छा रहा है और इस इमरजेंसी और विकास के जमाने में इस मंत्रालय ने दोनों ओर अच्छा काम किया है। हाउस ने उन को इस के लिए धन्यवाद दिया है, मैं भी उस में शामिल होता हूँ। लेकिन यह धन्यवाद देते हुए भी मेरा यह कहना है कि इस में काफी त्रुटियां भी हैं। उस और

[**श्री चाडक]**

हमारे अन्द मित्रों ने भां ध्यान आकर्षित किया है। मैं अधिक समय न लेते हुए जो थोड़ी सी बातें मुझे कहनी हैं कहना चाहता हूँ।

15 hrs.

पहली बात तो मैं यह कहना चाहता हूँ कि पहली पंचवर्षीय योजना के दौरान उस समय की एस्टीमेट कमेटी ने मंत्रालय का ध्यान इस और आकर्षित किया था और सिफारिश भी का थी कि नैरोगेज का सिस्टम खर्चीला और आजकल निरुपयोगी भां है। कल मंत्री जी ने फरमाया था कि जहां तक मीटर गेज और ब्राडगेज का संबंध है उन को बात तो अलग है लेकिन नैरोगेज सिस्टम वहुत छाटा सा है, वह केवल दो हजार मील का है और खर्चीला है और आज के विकास के युग में निरुपयोगी है। मैं नहीं समझता कि किर उस को अब तक क्यों जारी रखा जा रहा है। मैं भी उस एस्टीमेट्स करेटी का सदस्य था जिस का मैं ने ऊपर जिक्र किया है। और मेरा ख्याल है कि कमेटी को रेलवे बोर्ड ने आश्वासन दिया था कि नैरोगेज को धीरे धीरे खत्म कर देंगे। अगर इन १५ सालों में कोशिश करें गयी होती; तो अब तक यह खत्म हो गया होता।

मैं खास कर एक लाइन की ओर आप का ध्यान आकर्षित करूँगा। नागपुर से परासिया तक नैरोगेज लाइन है। यह रेल इस प्रकार को है कि नागपुर से छिदवाड़ा ७८ मील है जिस में आठ घटे लगते हैं। छिदवाड़ा से परासिया १८ मील है। छिदवाड़ा और परासिया इलाके से कोयले के प्रतिदिन ६०० ट्रैगेन आमला, परासिया, जुम्हारदेव हो कर जाते हैं। नागपुर और छिदवाड़ा के बीच में काफी रिच एरिया है। इस में शंतरा बहुत पैदा होता है। इस में कोयले और मैग्नीज की खाने हैं और रिच फारेस्ट हैं। लेकिन यह सब होते हुए भी इस इलाके की ओर रेलवे मंत्रालय का ध्यान नहीं जाता। कई बार इस के बारे में सवाल किए गए, मैमोरेंडम

भेजे गए और इतना ही नहीं प्रस्ताव किए गए पर उधर ध्यान नहीं दिया जाता है और वहां के लोग समझते हैं कि हमारी ओर दुर्लक्षण किया जाता रहा है। यहां लाखों रुपये का शंतरा होता है पर रेल का ब्राडगेज लाइन उपयुक्त साधन न होने के कारण ट्रांसशिपमेंट में नुकसान होता है वैसे ही मंडियों में देर से पहुँचते हैं लोगों को शंतरे का आधा दाम तक नहीं मिल पाता और प्रति वर्ष लाखों का नुकसान सहना पड़ता है।

इसी तरह छिदवाड़ा एक मशहूर जगह है जहां बहुत अधिक सर्वज्ञ होती है जो कलकत्ता और बम्बई तक भेजी जाती है। लेकिन दुर्भाग्य है उस इलाके का कि वहां नागपुर से छिदवाड़ा तक ७८ मील का नैरोगेज लाइन है और छिदवाड़ा से परासिया तक १८ मील है। उस के दोनों तरफ ब्राडगेज लाइन है जो कि पेरेंट लाइन है। इसलिए मैं नैरोगेज लाइन को जल्दी से जल्दी ब्राडगेज में बदल दें।

एक डेढ़ साल पहले हमारे भाजपुर रेलवे मन्त्री जी बाबू जगजीवन राम जी धृष्ट स्वयं आए थे और उन्होंने महसूस किया कि इस एरिया के लिए ब्राडगेज की जरूरत है और उन्होंने आश्वासन भी दिया। लेकिन मैं देखता हूँ कि इस बजट में उसका कहीं उल्लेख नहीं है।

इस बात के लिए मैं मन्त्री जी को धन्यवाद देता हूँ कि परासिया सिरगुरा लाइन का उल्लेख बजट में किया गया है। यह एक छोटी सी लाइन है। लेकिन मैं कहूँगा कि उससे भी ज्यादा आवश्यक परासिया छिदवाड़ा लाइन का ब्राडगेज में किया जाना था। इस एरिया में रिच फारेस्ट है, रिच मिनरल्स हैं, खेती का उत्पादन भी यहां बहुत होता है। वहां के लोग यह समझते हैं कि वहां नैरोगेज लाइन का होना एक अभिशाप है। इस अभिशाप को

आप जल्दी से जल्दी दूर कीजिए यह मेरा निवेदन है।

इसके साथ ही साथ मैं आपसे अर्ज करूँगा कि एक छोटी सी लाइन नागपुर से नैनपुर तक जाती है। कहा तो काफी जाता है कि रेलवे पैसिजर अमैनिटीज़ की तरफ काफी ध्यान दे रही है। यह बात बड़े बड़े शहरों के लिए तो सही है जहां बड़े बड़े स्टेशन बने हैं और मारी सुविधाएँ हैं। लेकिन इस लाइन पर कोई पैसिजर अमैनिटी नहीं है। रेलों में फर्स्ट क्लास के डब्बों में सीटें छोटी हैं, उन पर गढ़ी नहीं हैं, कहीं पंखे नहीं हैं। कहीं बिजली नहीं लगती। पानी का इन्टिजाम नहीं है, न अच्छे प्लट्कार्फ़ हैं और नागपुर से नैनपुर तक कहीं स्वाने का इन्टिजाम नहीं है।

एक माननीय सदस्य : इसी लिए तो आपने धन्यवाद दिया है।

श्री चांडक : धन्यवाद मैंने दिया है, लेकिन मैंने यह भी तो कहा है कि ब्रृटियां हैं और उनकी ओर मैं उनका ध्यान आकर्षित कर रहा हूँ। तो इन अमुविधाओं को दूर करने की मेहरबानी करें। या तो इस लाइन को ब्राडगेज कर दीजिए और अगर अगर इसको नैरोगेज हो रखने वाले हैं तो पैसिजर अमैनिटीज़ दीजिए। हमारे इलाके के लोग यह कल्पना भी नहीं कर सकते कि अन्य स्थानों में रेलवे ने कितनी पैसिजर अमैनिटीज़ दे रखी हैं।

हमारे इलाके में नागपुर और जबलपुर बड़े बड़े शहर हैं और औद्योगिक क्षेत्र हैं और सेंट्रल गवर्नरेंट के कई दफतर की वहां पहुँच गए हैं।

एक माननीय सदस्य : और पहुँचने वाले हैं।

श्री चांडक : पहुँच भी गए हैं और पहुँचने वाले भी हैं। उन इलाकों के नैरोगेज सेवन लाकों में ब्राडगेज न होने के कारण वहां का बकाम रुका दुआ है। वहां पर जो शंतरा

दोता उसकी लोगों को अभी शारी कीमत मिलती है। यहां ब्राडगेज की बड़ी आवश्यता है। इस बार में आप का ध्यान दिलाना चाहता हूँ।

मैंने कई बार लिखा और सवाल भी किए कि इटारसी और नागपुर के बीच में जोलखेड़ा पर एक स्टेशन बना दिया जाए। इससे दस बारह गांव लगते हैं। और स्टेशन चार मील दूर है। इससे लोगों को गाड़ी पकड़ने में बड़ी तकलीफ़ होती है। रेलवे अधिकारियों ने आश्वासन भी दिया था मगर कुछ हुआ नहीं सुझाव है कि यहां पर एक फ्लैग स्टेशन ही बना दिया जाए। अगर बड़ा स्टेशन नहीं बना सकते। इससे इस इलाके के लोगों को बड़ी सुविधा हो जाएगी। मैं इस और आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ।

वैसे तो कितनी ही शिकायतें और बातें कहने को हैं लेकिन समयाभाव के कारण उनको मैं नहीं कह सकता हूँ। लेकिन मैं एक बात और कहना चाहता हूँ कि जहां यह कह दिया जाता है कि वैसे का अभाव है और वैसे का प्राविजन नहीं है इसलिए यह चीजें किस प्रकार से हों, ऐसा कहना ठीक ही है। यह ठीक है, लेकिन आप फ्लैग और फ़ेट में बड़होत्री कर सकते हैं और अगर आवश्यक अनुभव हो तो करनी भी चाहिए। इसमें भी कोई शक नहीं है। लेकिन इसी के साथ साथ आपको रेलवे मन्त्रालय में विभिन्न खर्च की मदों में बचत करने की कोशिश भी करनी चाहिए।

जहां तक मेरा स्थाल है सन् ११५६ में ट्रांसपोर्ट एकोनामिस्ट के नाते प्रोफेसर गैल-ब्रेथ ने आपको सलाह दी थी कि डबर्लिंग के बजाय रेडियो टेलीफोन सिस्टम यदि शुरू किया जाय तो खर्च में काफी बचत की जा सकती है। इसकी सिफारिश की गई थी कि

[श्री चांडक]

यदि यह सिस्टम उपयोगी हो तो इसे उपयोग में लाकर कुछ बचत भी की जा सकती है।

अब मेरा समय समाप्त हो गया है इस लिए और अधिक मैं कुछ न कहूँगा। मुझे आशा है कि चन्द एक बातें जो मैंने आप से कही हैं, उनकी ओर आप ध्यान दीजिएगा और उस रेलवे लाइन को जल्दी से जल्दी शुरू कीजिये, ऐसी मेरी प्रार्थना है।

Shri Himmatsinhji (Kutch): Mr. Chairman, I repeat some of the suggestions and demands already made by many of my hon. friends in regard to new lines. India is a vast country and problems too are, more or less, the same all over the country. Every region wants to develop and go ahead. Therefore, one of the main necessities is railway lines.

There are several lines which can be kept in mind by the Ministry such as one from Kaziput to Nagarjunasagar and Cuddapah to Nellore; in Vindhya Pradesh, Harpalpur to Nowgaon, Chattarpur-panna Satna; then again Kothagudam to Visakhapatnam and Raipur to Bastar. There are so many places like Rayalaseema which are very backward and need these amenities.

Coming to my own constituency, there is the oft-repeated suggestion of the Kandla-Jhund-Ahmedabad broad gauge line which, to my mind, is not only a necessity for that area but is also a national necessity because, after all, Kandla will serve not only Gujarat and the adjoining areas but practically the whole of the northern hinterland right up to Kashmir. Even a line from Mandvi, which is a minor port, to Kandla via Mundra—a distance of 40—44 miles—could be taken up. It will help in the development of that region.

An hon. Member only this afternoon gave all the figures regarding Kandla. The wharfage there is still being developed. As a result, quite a lot of goods lie even in the open

because they cannot be moved easily and quickly. There is a lot of food-grains and fertilisers coming to the port—the grain comes under PL 480. Therefore, this particular line between Kandla and Ahmedabad via Jhund is an absolute necessity.

If you look at it from the point of view of our defence and strategy, then also I might add that it is a dire necessity and it should be taken up without any delay. Even if the other work is not done, I would suggest to the Ministry that the earthwork or the embankment work, particularly where it passes through the Little Rann, should be done as soon as possible so that by the time the railway comes, the embankment will have settled and will have been in good shape. I say this because we have had the experience of the metre gauge line which runs from Gandhidam to Palanpur with the portion which passes through the Little Rann which used to be breached every year for three or four years. when the monsoon started, there being no hard surface there. In view of that experience, the earth work for this line also should be taken up first.

An argument is always put forward that if we start surveying and doing the preliminary work, people get disappointed when a long time is taken to finish the job—I cannot agree with that because it only gives, to my mind, encouragement to the people. At least it satisfies them to the extent that they feel that something is being done. If I take the instance of Gandhidam and Kandla which are new settlements, refugees had come there after partition. There is no means of livelihood there. although some industries are coming up. But due to shortage of water, electricity and, above all, means of communication—in which the railways play a very important—there are now feeling frustrated. In fact as they should. The people living there are now feeling frustrated. In fact, so many have already left those

settlements and are leaving. That situation, as I had pointed out on an earlier occasion on the floor of the House, should not arise.

Therefore; like my hon. friend opposite, I would stress that the development of Kandla is linked with this railway and it should be taken up as soon as possible. I would also repeat my other suggestion that, if possible, a broad gauge line should be laid because it is cheaper in the long run than metre gauge. This is between the minor port of Mandvi and Kandla.

Apart from this, I would like to draw the attention of the hon. Minister to certain points which I have noticed during my travel from here to Gandhidam and Bhuj. In the Palanpur junction, where so many lines converge, there is no fence between those lines and between two platforms, with the result that people cross them every now and then with danger to their own lives. I am sure something can be done to prevent this happening, and the only thing that will prevent this is fencing.

Then, is Saurashtra in Surendernagar there is a small tramway or narrow gauge railway which runs between Surendernagar and Wadhwan. This is run by a private individual, I believe. In these days of democracy, I do not want to say that private enterprise should not be encouraged, but when that private enterprise does not function properly, in an efficient manner and to the satisfaction of the people for whom it is meant, there is no reason why Government should not step in and stop such ventures. I cannot understand why, when there is such a lot of opposition from the people, so much dissatisfaction among the people, this kind of thing is allowed to go on. May be because of certain political reasons or because of the influence of certain people whom I would not like to mention.

Shri Swaran Singh: This is a matter entirely within the discretion of the

State Government, because the land upon which it is running was leased by the State Government, and it vests in the State Government.

Shri Himmatsinhji: I believe the rent is being given to the State Government for about six months, and for six months I am told the rent is given to the Centre.

Shri Ranga (Chittoor): Anyhow, the Centre can use its good offices.

Shri Himmatsinhji: Therefore, I would like to request the hon. Minister through you to look into this and see if there is any truth in what I have said.

श्री दिं सिं चौधरी (मथुरा): ममापति महोदय, भले ही इसको पुनरावृत्ति कहा जाए, लेकिन सब से पहले मैं रेलवे मन्त्रालय और मन्त्री जी को धन्यवाद और बधाई देना चाहता हूँ। मैं समझता हूँ कि शायद कोई ऐसा माननीय सदस्य नहीं है, जिसने उनकी धन्यवाद न दिया हो। मैंने ऐसे माननीय सदस्यों के भाषण भी सुने हैं, जिन्होंने एक शब्द भी रेलवे मन्त्रालय के कार्य की तारीफ में नहीं कहा, लेकिन धन्यवाद उन्होंने भी दिया। मैं समझता हूँ कि यह शायद रेलवे मन्त्रालय के कार्य या हमारे मन्त्री जी के विशिष्ट व्यक्तित्व की बजह से है।

जिन बातों का जिक्र कई माननीय सदस्यों ने पहले भी किया है, मैं उनका और ज्यादा उल्लेख नहीं करूँगा। परन्तु मैं यह कहना चाहता हूँ कि पिछले वर्ष मेरे दिमाग में यह बात थी कि कौयले की समस्या किसी भी तरह से हल नहीं हो सकेगी उत्तर प्रदेश में को-आपरेटिव संस्थाओं से सम्बन्धित होने की बजह से मुझे बताया गया कि पिछले वर्ष सेकड़ों नहीं, बल्कि हजारों इंट पकाने के भट्टे कोयला न भिलने की जबह से ऐसे ही पड़े रह गए। पिछले वर्ष जब मन्त्री महोदय की तरफ से इस बारे में आश्वासन दिया गया

[**श्री दिं सिं० चौधरी]**

या, तो मुझे भी विश्वास नहीं था। बल्कि मैंने तो भट्टे वालों से कह दिया था कि इस बार उनके भट्टे नहीं चल सकेंगे, क्योंकि और कोयला आ भी गया, तो वह थोड़ा-बहुत ही आयेगा। लेकिन हमको यह देख कर आशर्चर्य हुआ कि कोयला हमारी आशा से भी अधिक आया। इसलिए मैं समझता हूं कि मन्त्रालय ने जो कार्य किया—जो कि उसने उस समय किया, जबकि उसको चीन जैसे देश से लड़ाई लड़ने के लिए बहुत कार्य करना पड़ा—उसके लिए वह बवाई का पात्र है।

मैं माननीय मन्त्री का ध्यान इस तरफ विशेष रूप से दिलाना चाहता हूं कि माननीय श्री लाल बहादुर शास्त्री के समय से “किसान स्पेशल” चलाने का प्रबन्ध किया गया था। उन “किसान स्पेशल” में बहुत से किसानों को जाने का अवसर मिला। लेकिन दुर्भाग्य से इस बारे में कुछ ऐसे नियम बनाए गए, व्यापारियों ने उसमें भाग लेना शुरू किया और न मालूम क्या कठिनाइयां आई कि उन को चलाना कठिन हो गया है। मुझे मालूम है कि उन “किसान स्पेशल” में हम जिन किसानों को ले गए थे, उनको देश के विभिन्न विकास कार्यों को देखने का अवसर मिला था। जो लोग गवर्नरेंट की कट्टू आलोचना किया करते थे, “किसान स्पेशल” में घूमने के बाद उनके दिमाग में भी यह बात आई थी कि बाकई गवर्नरेंट किन्तु बड़े बड़े कार्य कर रही है। मेरा यह मुझाव है कि यह जो प्रनिवन्ध लगा दिया गया है कि ऐसी यात्रा सिर्फ स्पासडं बाई गवर्नरेंट हों, उसको संशोधित करके यह व्यवस्था कर दी जाए कि यदि कोई यात्रा पालियारेंट के किसी मेम्बर के द्वारा स्पासडं हो, जो कि अपनी कांस्टीट्युएन्सी के किसानों को देश के बड़े बड़े विकास-कार्यों को दिखाने के लिए ले जाना चाहता हो, तो उसको भी इस विषय में सुविधा दी जाए। बल्कि मैं तो यह भी निवेदन करूँगा कि इस सम्बन्ध में नियम बनाते समय अगर किसानों या उसी

तरह के दूसरे लोगों की भी राय ले ली जाये तो ज्यादा अच्छा होगा।

मन्त्री जी ने अपने भाषण में कहा कि कमेटीज काम कर रही हैं। मैं तो यह निवेदन करूँगा कि एक कमेटी में मैं भी हूं, लेकिन मुझे यह सूखना मिली है कि अब उन कमेटीज की बैठकें नहीं हो गी और उन की मीटिंग्ज को बन्द कर दिया गया है।

नार्दन रेलवे में कामर्शल स्टाफ को बद्दी दी जाती है। लेकिन दुर्भाग्य से जिस कांस्टीट्युएन्सी से मैं आता हूं, वहां पर—मयुरा में सेंट्रल रेलवे के कामर्शल स्टाफ को बद्दी नहीं दी जाती है। मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि अगर एक रेलवे में ऐसा किया जा रहा है, तो कोई कारण नहीं है कि दूसरी रेलवे के कामर्शल स्टाफ को भी उसी प्रकार बद्दी न दी जाये।

जो माननीय सदस्य अब तक बोले हैं, उन सबने अपनी अपनी कांस्टीट्युएन्सी की विशेषता बताई है। मैं भी निवेदन करना चाहता हूं कि मयुरा भी किसी से कम महत्व-पूर्ण स्थान नहीं है, जिसकी ओर रेलवे मन्त्रालय का ध्यान नहीं जाना चाहिए। मैं समझता हूं कि वहां पर न केवल उस जिने और सूबे से, बल्कि उससे भी आगे जायें, तो सारे देश और दूसरे देशों से भी यात्री आते हैं और वे आकर मयुरा को देखते हैं। केवल धार्मिक दृष्टि से ही नहीं, बल्कि ऐतिहासिक दृष्टि से भी मयुरा का महत्व है। वहां पर गोवर्द्धन और बलदेव आदि कुछ ऐसे स्थान हैं, जिनको अगर रेलवे लाइन से मिला दिया जाये, तो बहुत उपयुक्त होगा।

मुझे यह मालूम हुआ है कि एक प्रोपोजल थी कि मयुरा से अलीगढ़ तक ब्राडगेज लाइन बिछा दी जाए। उस प्रोपोजल पर विचार किया जाये, मैं समझता हूं कि वह लाइन बृद्धावन होकर जा सकती है।

मथुरा में रेलवे का एक पुल है, जिसके सम्बन्ध में मैंने मन्त्री महोदय से निवेदन किया था। उस पुल से यात्री और गाड़ियां निकला करती थीं। लेकिन स्टेट गवर्नमेंट के पी० डब्ल्यू० डी० ने वहां पर जो पुल बना दिया है, उसमें गाड़ियों का तो रास्ता हो गया है, लेकिन वह दूर हो गया है। इस बजह से जो गैलरियां बनी हुई थीं, जिसमें जनता निकला करती थी, उन को अब बन्द किया जा रहा है। इससे जनता को कठिनाई हो जायगी। ऐसा मालूम हुआ है कि उस रेलवे पुल के लिए पहले ही टैक्स लगाया गया था और उस टैक्स से पुल की पूरी कीमत बमूल कर ली गई थी। जिस पुल की जनता से पूरी कीमत बमूल कर ली गई हो, उसको यात्रियों के लिए बन्द कर देना उचित नहीं है। मैं माननीय मन्त्री से निवेदन करूंगा कि वह मेरी प्रार्थना पर पुनः विचार करें और यह देखें कि यात्री जमुना से पार दूसरी तरफ जाते हैं और गैलरियों से निकलने के अलावा और कोई रास्ता नहीं है। पुल तो वहां रहेगा। उसमें कुछ सुधार हो रहा है, लेकिन उस सुधार के साथ साथ अगर उन गैलरियों को रहने दिया जाये, तो उसमें कोई कठिनाई नहीं होगी।

मैंने देखा है कि जहां जहां पर मेले होते हैं, वहां के लिए स्पेशल गाड़ियां चलाई जाती हैं। मथुरा में कुछ ऐसे मेले होते हैं, जिनमें एक एक महीने में चौदह पन्द्रह लाख यात्री आते हैं। मैंने रिपोर्ट्स में देखा है कि हरिद्वार जैसे स्थानों के लिए स्पेशल गाड़ियां चलाई जाती हैं। उसी तरह मथुरा के लिए भी इस तरह का प्रबन्ध किया जाये और वहां के लिए भी मेलों के समय स्पेशल गाड़ियां चलाई जायें। इससे न केवल वहां की जनता को, बल्कि बाहर की जनता को भी सुविधा होगी। मेलों के समय मथुरा स्टेशन पर बहुत ज्यादा भीड़ इकट्ठी हो जाती है। मथुरा में काफ़ी गाड़ियां जाती हैं, लेकिन ज्यादातर वे इस प्रकार की होती हैं, जो कि थर्ड क्लास के यात्रियों के लिए ज्यादा उपयुक्त नहीं होती हैं।

रेलवे मन्त्रालय के सम्बन्ध में जो सबसे पहली डिमाण्ड रखी गई है, उसको देखने से मालूम होता है कि मन्त्रालय और विशेषकर बोर्ड के खर्च में ४४,००० रुपए की कमी की गई है। हालांकि वह रकम कोई ज्यादा नहीं है, लेकिन इस परिस्थिति में, जबकि सब जगह खर्च बढ़ाया जा रहा है, इस कमी के लिए रेलवे मन्त्रालय धन्यवाद का पात्र है।

इस सम्बन्ध में मैं यह भी कहूंगा कि इस मन्त्रालय को देख कर और मन्त्रालय भी इसके अनुकरण करेंगे। जिस तरह से इस मन्त्रालय ने इस वर्ष धन्यवाद प्राप्त किया है, मैं आशा करता हूँ कि अगले वर्ष भी वह उसी तरह से ऐसे कार्य करता रहेगा और हम लोग उसी तरह से एकमत होकर उसको धन्यवाद और बधाई देते रहेंगे।

Shri C. K. Bhattacharyya (Raiganj): Mr. Chairman, Sir while speaking on the subject, I shall begin by referring to a matter which, though not actually covered by the Railway Budget, is really related to railways. The hon. Minister of Railways will soon be going to Calcutta to have a conference with Pakistan representatives. I hope he will not have a head-on-collision as a friend on the opposition anticipated. With that hope I suggest to him to put one question before the Pakistani representatives. Many speakers referred to the difficulties of communication from Assam to the western parts of the country. Previously when the Calcutta-Darjeeling main line was in operation in the united Bengal, the Assam line branched off from one of the stations on this main line. When the country was divided, Pakistan got a territory a point of which jutted on the Assam line, on the Eastern part just like a cape to the extent of 3-4 miles. It is because of that that all our troubles about the links with Assam have come up. I believe we have had to construct 150 miles of railways in order to make up for this 3-4 miles which was lost because Pakistan was

[**Shri C. K. Bhattacharyya**]

granted that territory through which this line passed. I find the hon. Minister a very persuasive person in this House and if the hon. Minister could persuade the Pakistani representatives to give to him the three-four miles of this area, all these troubles will cease as he himself would find it after a study.

Shri Swaran Singh: Let us have no hopes on that score.

Shri C. K. Bhattacharyya: I say again that from Gitaldaha to Golakganj is part of the line which I am referring to. The hon. Minister stated just now that I must not be expecting too much from him.

Shri Swaran Singh: Not from me, but from the other side.

Shri C. K. Bhattacharyya: I depend on your persuasion and not on the other side. We had a similar point of control over Pakistan Railways in our territory in Tripura where a point projected on their railways. When the Pakistani representative brought it to our notice, in our magnanimity we made over that area to Pakistan so that they have now got rid of us in a place where we had control over their railway line. It was at the time of the Nehru-Noon agreement. At times I wonder why, when we made over this area to them, we did not make a bargain about our side also. Is it due to ignorance or what? If we made over to them that portion, they should have on their turn made over to ourselves this Gitaldaha-Golakganj line so that our railway might be free from their interference. That bargain was not made.

Shri N. R. Ghosh (Jalpaiguri): That is the Bhrungamari area.

Shri C. K. Bhattacharyya: Shri Ghosh comes from that area and he knows what the difficulty is. That area was given to Pakistan by Mr. Radcliff. This matter is not covered

by the Railway Budget; it relates to the railways however.

I shall now refer to some other questions relating to the Railway Budget. My grievance against the Railway Board is that they do not act up to the assurances that the Ministers give. When Shri Lal Bahadur Shastri was the Railway Minister, he gave an assurance to my constituency that the headquarters of West Dinajpur will be connected with the railways. That was repeated by Shri Jagjivan Ram. The Railway Board have somehow thrown overboard these assurances given by two Ministers in succession. That is to their credit. It has come out in the papers that the broad-gauge line from Khejuriaghat in Malda to Siliguri is going to be extended to Amingaon in Assam. There is a thirty mile metre gauge branch, Barsoi to Radhikapur, and that branch is left out of the picture. I do not know why. When the then Railway Minister Shri Jagjivan Ram opened the Khejuriaghat Broadgauge line Shri Baijal, at present Chairman of the Railway Board and I were present and he gave an assurance that these thirty miles would be converted into broad-gauge. Till now it has not been done. When I put it before the authorities, they say it is not in their Plan.

There are two things. One was that the railway line which I am mentioning now should be converted into broad gauge and the other was there should be a line to Balurghat. It should be remembered that this is the only line which reaches the Pakistan border; there is no other railway line. The hon. Minister may kindly see to it. Should this be left as a metre gauge line I do not know what counsel was given. It is for the experts to find out.

I asked for some information which was given. The just alignment in which this part of the line would have been made broad-gauge was given up. It was said from the opera-

tional point of view a different alignment was adopted. I do not know what the experts of the Railway Board think of it. The hon. Minister may himself verify and find out the operational advantages which I am pointing out. By adopting a second alignment they have increased the mileage and the running time for reaching Siliguri and also the fare. At Barsoi Station, if you observe a train from the Kishenganj side, it will be found forming into letter 'S'.

Mr. Chairman: Hon. Member should conclude now.

Shri C. K. Bhattacharyya: What sort of operational advantage is this? The former alignment went straight to Siliguri. I am now concluding, Sir. Now, the headquarters of the district is not connected by a railway line. If the hon. Minister sees the Budget speech of Shri Jagjivan Ram he will find that when this broad-gauge line was proposed it was meant for opening the district of West Dinajpur. As things stand at present, one part of the district is deprived of any communications and it takes me 26 hours to reach my home constituency from Calcutta—the same 26 hours that it takes to reach Delhi from Calcutta. The hon. Minister will kindly go and see that in one part, the metre gauge and the broad gauge lines and the national highway run side by side, while the other parts of the district are deprived of any advantages.

Mr. Chairman: The hon. Member should finish now. We are hard-pressed for time.

Shri C. K. Bhattacharyya: It is for the hon. Minister to find out these things on an inspection tour of the entire area.

Mr. Chairman: There is not much time left for us before the hon. Minister begins his reply to the Demand No. 1. I would try to accommodate as many as possible but I do not think all can be accommodated. I would

request hon. Members to be as brief as possible and have some priority for their local grievances instead of cataloguing long lists of grievances. I request them to compress their remarks within as short a time as possible. We are allowing ten minutes to each hon. Member now. But I think that has to be cut out now.

Dr. M. S. Aney (Nagpur): When will you call upon the hon. Minister?

Mr. Chairman: At about 4 o'clock.

Shri Karuthiruman (Gobichettipalayam): I am sorry that I am unfortunate to have my speech cut down. But I shall finish my speech within five minutes. I should like to congratulate the hon. Minister of Railways for the magnificent performance during the emergency. He has shown that he is a man of action rather than words.

I shall now make a few suggestions about the railways. In the railways there are three classes: first class, second class and third class. It is better that the second class is done away with, is abolished. There should be only two classes: upper class and lower class. In the second class, neither there is enough space for passengers nor are there facilities provided. That is why I request the Minister to take immediate action to have only two classes.

During the foreign rule, alien rule, they used to provide both serving and retired railway officials with free passes or concessions. In the present emergency conditions, it is not at all good to continue that concession. Take for instance, the employees of the posts and telegraphs department or any other department of Government. Their employees are not provided with free post-cards or free phone calls. When those employees of the other departments and of the posts and telegraphs departments are working sincerely, why should the employees of the railways alone be given enormous concessions by way of railway

[Shri Karuthuruman]

passes which have been misused? I request the authorities to see that even the pass-holders use the passes to the minimum. Whenever I travel all the way from Madras to here, I can find at least three or four pass-holders or sometimes ten pass-holders travelling first class. As a Member of Parliament, I went to reserve one ticket, but they said that I was 38th in the waiting-list! This is the first preference that even Members of Parliament get, though I told them that I was going to attend the session of Parliament. Whenever we go to the platform we see at least five seats being vacant, while we can see so many passengers waiting. For example, a retired railway officer who was getting Rs. 150 a month was given a first class pass for himself and family. He was travelling, five years after retirement, from Madras to Delhi, with four first class tickets. They say that MLAs and MPs are cancelling their tickets. I say that out of five, only two MPs cancel the berths. So, there should be only two seats vacant, but then there are ten seats vacant. I request the hon. Minister to take immediate action to see that the provision made for travel agencies is cut down in such a way that ordinary passengers who pay for their tickets can get advantage in the matter of booking the seats.

The next point is, the present first class coach that has been designed is very inconvenient. There are common bath-rooms and latrines. It is better that they design new coaches or new-model coaches so that every two-berth or four-berth compartment will have separate bath-rooms and latrines attached.

Then, on short distances which connect long-distance trains, such as Dindigul-Palani, for example, there are no water facilities, and hence the trains are not running to time. I suggest that on distances extending up to 30 to 40 kilometres, diesel engines could be employed so that they can

run easily to time, two or three times, in order that it may facilitate the passengers to keep up their schedule.

Then I would suggest the construction of a new railway line. In this connection, I suggest that whatever suggestion is made by the hon. Members, at least they should get a reply whether the action is being taken or not. We come as people's representatives here and when we go for votes, as the Chairman knows, we promise so many things. There is no question of making speeches here; we should get a reply at least, to the effect whether action is being taken or the suggestion is being considered or not.

In the Third Plan, so many railway lines have been included. Regarding my constituency, I would mention the Chamarajanagar-Satyamangalam line. A technical survey has been undertaken twice and has been finished. Even the Madras Government have sent in their proposals. I do not know on what considerations it has been dropped. They will say that an industrial base is necessary. If you say that only an industrial sector can get the railway lines, what about the sectors which are backward? If we do not give proper facilities to the backward areas, they will become more backward rather than becoming progressive areas to match with other advanced areas in respect of industries. If, from the operational point of view, the Satyamangalam-Chamarajanagar link is constructed, with a line from Erode to Dindigul, these may connect Arsikere and Hubli on the western side and would save 200 kilometres if we go from the south towards Bombay side. As I have already mentioned, the hon. Minister is a man of action. If he sees the map, he will find that this is the only most backward area in the south; there are no transport facilities. If you see the map, you will see whether the statement made by me, namely, the connection between Satyamanga-

lam and Chamarajanagar and these backward areas will save 150 miles from the south towards the west, on the Bombay side, is true or not. So, this connection between the Southern Railway and the Western Railway can be immediately taken up, even from the point of view of the industrial progress of that area. The Coimbatore district could be connected with this area. There are viscose factories, and there is the lower Bhavani project, and agricultural products could be moved from this place to the other. The sanction of this Satyamangalam-Chamarajanagar link would provide an intra-State railway, and that would in turn lead to a connection with the west which would be an inter-State railway.

There is another intra-State railway link that is needed between Theni and Gudalur in the Madras State. A technical survey has been made for this twice. It should be taken up for construction. The Minister should see that if this cannot be taken up immediately, at least through a supplementary budget in the third Five Year Plan the construction of this line should be taken up. The three States—Maharashtra, Mysore and Tamil Nad, that is Madras, could be connected by the Chamarajanagar-Satyamangalam link. There is the Mangalore port, and the Cochin port also will be benefited by this railway. From the Chamarajanagar-Satyamangalam line, we can also have another connection from Erode to Dindigul, so that we can have a short course to the two ports of Cochin and Mangalore.

I have raised this subject last year. But the Minister might say that every hon Member is interested in his own railway line. I can only say that if he refers to the map he will find that my arguments are true, and the railway links that I have suggested will cut the distance from the south to the west, on the Bombay side, by 150 miles. If proper communications are given, there are chances for improvement all round.

We say it is a welfare State. There should, therefore, be no question of certain places being advanced or non-backward and certain places being backward. Hence, I request the Minister to consider these aspects at least now, so that in the next budget year I may be glad to say that the Minister has taken into consideration all these facts.

धी रा० गि० दुबे (बीजापुर उत्तर) :
सभापति महोदय, इस समय सदन में रेलवे डिमाण्ड्स पर चर्चा चल रही है। रेलवे बजट के डिस्कशन के अवसर पर काफ़ी चीज़ों का ख्याल किया गया और काफ़ी बातों पर रोशनी डाली गई। मैं नहीं समझता कि इस अवसर पर पुनः उन सब चीज़ों में जाना उचित होगा। इसमें कोई शंका नहीं है कि रेलवे बोर्ड ने या रेलवे मिनिस्टरी ने इस इमरजेंसी के सिलसिले में, इस गम्भीर स्थिति में जो कुछ कार्यवाही की है वह इस सदन के धन्यवाद के क्रांतिकारी है।

रेलवे बोर्ड के अधिकारियों या रेलवे मन्त्रालय के कर्मचारियों के बारे में यह तो दावे के साथ नहीं कहा जा सकता कि उन्होंने कोल स्टील आदि चीज़ों के यातायात के बारे में जो बौटेलनैक्स थे, उन बौटलबैक्स को रिमूव करने में कामयाबी हासिल की है लेकिन इस इमरजेंसी को फ़ेस करने में उन्होंने काफ़ी काबलियत बताई है। इसके लिए सदन का रेलवे मन्त्रालय को धन्यवाद देना चाहिए।

जहां तक रेलवे रिसर्च डिवीजन का सम्बन्ध है, मेरी समझ में रेलवे की ट्रांसपोर्ट प्राबलम्ज़ को हल करने के बारे में वह बहुत अच्छा कार्य कर रहा है।

रेलवे ज़ में जो कर्मचारी हैं, वे एकेडेमिक डृष्टि से क्वालिफ़ाइड हों या न हों, लेकिन मेरे ख्याल में अगर अदन से अदना कर्मचारी को भी सही अपरच्यूनिटी मिले, तो वह काफ़ी अच्छी तरह से काम कर सकता है।

[श्री राठ गिठ दुबे]

ममलन प्राब्लम आफ मेनटेनेंस एण्ड रिपेयर्ज का सवाल आता है। मैं रेलवे मन्त्रालय से अपील करूँगा कि जिस प्रकार प्राडक्शन के बारे में बोनस इन्सेन्टिव स्कीम चलाई जा रही है, जिसकी वजह से प्राडक्शन काफी बढ़ा है, अगर उसी तरह मेनटेनेंस एण्ड रिपेयर्ज के क्षेत्र में भी—उसकी आडिनरी प्राब्लम्ज के लिए नहीं, बल्कि इन्ट्रीकेट प्राब्लम्ज के लिए—फ़ारेन एक्सपर्ट्स की सहायता लेने के बजाये अपने कर्मचारियों को अवसर दिया जाए, तो मुझे पूरा यकीन है कि इन प्राब्लम्ज को भी हम साल्व कर सकेंगे।

जहां तक वस्टेज का सम्बन्ध है, कुछ बुटियां तो हैं, लेकिन रेलवे मन्त्री ने कहा है कि अगर इस बारे में कोई सजेस्थान्ज इस सदन में दी जायेगी, तो वह उन पर विचार करेंगे। मेरा रुखाल है कि डिवीजनल रेलवे पर जो कमेटीज हैं, जैसे कि रेलवे की डिस्ट्रिक्ट एडवाइजरी कमेटीज हैं, अगर उनके मेम्बर्ज को स्टोर्ज वर्गीरह चैक करने की सुविधा दी जाये, तो कुछ हृद तक यह सवाल हल करने में सहायता मिलेगी।

अब मैं मैंसूर प्रदेश के कुछ गम्भीर सवाल आपके सामने रखने की कोशिश करूँगा। मैं यह महसूस करता हूँ कि रेलवे मन्त्री हर एक काम को तो नहीं कर सकेंगे, लेकिन मेरे दोस्त डिटी मिनिस्टर साहब, श्री रामास्वामी जब वहां आए थे, तो कुछ बातें उन के सामने रखी गई थीं प्रौढ़ मुझे सन्तोष है कि उन्होंने वहां के कुछ सवालों पर गौर करके कुछ सहायता की है।

रेलवे मन्त्रालय ने हास्पेट से गुंटकल लाइन को डबल करने का फ़ैसला किया है। यह बहुत अच्छा फ़ैसला है, क्योंकि हास्पेट एरिया में आयरन-ओर की पैदाइश होती है। वह मद्रास जाता है और वहां से फ़ारेन कंट्रीज को एस्पोर्ट होता है। लेकिन उसी

दृष्टि से अगर देखा जाए, तो हास्पेट से हुबली को आयरन-ओर आता है, हुबली से वह कारवार पोर्ट जाता है और कारवार पोर्ट से वह जापान, मिडिल ईस्ट और दूसरे कंट्रीज जो जाता है। अभी मैंने अधिकृत तरीके से सुना है कि हास्पेट से हुबली और कारवार जाने में जो खर्च आता है, वह मद्रास जाने के खर्च से भी कम होता है और इस प्रकार कारवार से विदेशों को माल आसानी से भेजा जा सकता है। माननीय मन्त्री जी से मेरा यह झगड़ा है कि जब वह हास्पेट और गुंटकल लाइन को डबल कर रहे हैं, तो फिर वह हास्पेट और हुबली के केस को भी उसी दृष्टि से क्यों नहीं देखते हैं?

हरिहरकोटुर के बारे में प्लार्निंग कमी-शन ने फ़ैसला किया था कि वहां पर नई लाईन बननी चाहिए, क्योंकि तुमकूर और चित्रदुर्ग वर्गरह इलाके पचास या सौ साल तक आयरन और सप्लाई कर सकते हैं। यह बात भी गौर करने के काबिल है।

गोआ पोर्ट वास्तव में एक अच्छा पोर्ट है। हास्पेट से हुबली और हुबली से गोआ पोर्ट से माल विदेशों को भेजा जा सकता है। अगर हुबली और गोआ पोर्ट के बीच भी डबल लाइन बिछाने के प्रश्न पर विचार किया जाये, तो उस से इस प्रदेश के सवाल हल करने में बहुत मदद मिलेगी।

अन्त में मैं रेलवे मन्त्री जी से कहूँगा कि इस रिजन के जो सवाल हैं, उन के बारे में दक्षिण में, और खास कर मैंसूर और मद्रास के लोगों में यह भावना है कि हमारी तरफ काफी ध्यान नहीं दिया जाता है। इसलिए वह इस तरफ भी ध्यान देने की कोशिश करेंगे, यह आशा करते हुए मैं अपनी बात ख़त्म करता हूँ।

इन चन्द शब्दों के साथ मैं आपका शुक्र-गुजार हूँ कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया।

श्री लज्जबिहारी भेहरोत्रा (बिलहौर) : चेयरमैन महोदय, मैं आप का बहुत आभारी हूँ कि आप ने मुझे बोलने का अवसर दिया है। मैं इस अनुदान के लिए माननीय मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ। रेलवे की व्यवस्था में इस तरह की उप्रति हुई है कि जिस की प्रशंसा करनी चाहिए। चीन के आक्रमण के बक्त रेलवे विभाग और उस के कर्मचारियों ने जिस तत्परता से काम किया और उस समय ट्राईस्पोर्ट की फ़ैसिलिटीज़ को पैदा कर के जो कामयाबी हासिल की, उस के लिए भी वे बधाई के पात्र हैं।

जहाँ तक यड़ क्लास का प्रश्न है, इस बात पर विचार करना चाहिए कि उस में जो भीड़ होती है, उस को कैसे कम किया जाये। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि पैसंजर गाड़ियों में कुछ डिव्हे बढ़ाये जायें, ताकि भीड़ कम हो। उन्होंने यड़ क्लास के किराये नहीं बढ़ाये है, इस के लिए वह धन्यवाद के पात्र है। लेकिन यड़ क्लास के पैसंजर्ज़ को बहुत मामूली सुविधाएं भी नहीं मिलती हैं। मिसाल के तौर पर ब्रॉव-लाइन में जो गाड़ियां चलती हैं, उन में पंखे नहीं लगे हैं। मैं निवेदन करूँगा कि ऊंची क्लास के पैसंजर्ज़ को तो सुविधायें मिलती हैं, लेकिन यड़ क्लास के पैसंजर्ज़ के ऊंचे से रेलवे विभाग को बड़ी आमदनी होती है, इसलिए उन की सुविधाओं का भी कुछ ध्यान रखना चाहिए।

कानपुर में बैंट्रन रेलवेज़ और नाय-ईस्टर्न रेलवे का जो यड़ क्लास का बुर्किंग आफिस है, वह एक छोटा सा काबूक है। उस का बरमदा चार पांच फीट चौड़ा है। सैकड़ों आदमियों को टिकट लेने के लिए लाइन बना कर बरसात, बूप और जाड़े में खुले में खड़ा रहना पड़ता है। कानपुर इतना बड़ा शहर है, जिस में हजारों पैसंजर आते जाते हैं। वहाँ पर यह दुर्दशा है कि टिकट लेने के लिए लोगों को पानी में भीगना पड़ता है। और गर्भियों में बूप में तपना पड़ता है। वहाँ

पर बगल में मुसाफिरखाना बना है, लेकिन टिकटघर अलग है। जो रेलवे ब्रिज है, उस को बीच में खत्म कर दिया गया है और यड़ क्लास का जो बड़ा मुसाफिरखाना बनाया गया है, उस को उस ब्रिज से नहीं जोड़ा गया है। इसका नतीजा यह होता है कि आदमी ब्रिज से उतर कर मुसाफिरखाने आता है और अगर वर्षा होती है, तो उस को भीगना पड़ता है। इस तरफ जो खुला प्लैटफार्म है, उस को कवर करने की ज़रूरत है। अगर ब्रिज को यड़ क्लास के मुसाफिरखाने से मिला दिया जाये, तो एक बहुत बड़ी असुविधा दूर हो जायगी।

जिस बक्त श्री लाल बहादुर शास्त्री रेल मंत्री थे, उस बक्त कानपुर के माल रोड पर जो दो लैवल कार्सिंग्ज हैं, जहाँ पर ट्रैफ़िक जैम हो जाता है और लोगों को आध-आध घंटे खड़ा रहना पड़ता है, वहाँ पर ओवर-ब्रिज बनाने का सुझाव था जिसे शास्त्री जी ने स्वीकार किया था। उस बात को आज ज़माना हो गया, लेकिन माल रोड की लैवल कार्सिंग्ज पर ओवर-ब्रिज नहीं बन सके हैं। एक ब्रिज तो बनना है मरे कम्पनी के पास और दूसरा इलैक्ट्रिक हाउस के पास, जो कि लम्बाई की दृष्टि से माल रोड के बिल्कुल सेंटर में पड़ता है। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि वह कानपुर की इस ज़रूरत की तरफ ध्यान देने की कृपा करें।

पनकी के पास जो लैवल कार्सिंग है, वहाँ पर भी असुविधा होती है। वहाँ पर भी लोगों को आध आध घंटे तक खड़े रहना पड़ता है। एक प्रोपोज़ल था कि अगर वहाँ पर ओवर-ब्रिज नहीं बन सकता है, तो रेलवे लाइन के बारबर बराबर इहानी तरफ सड़क बना कर गोविन्दनगर के साथ मिला दिया जाये। इस अवस्था में वह ओवर-ब्रिज बनाने की ज़रूरत नहीं रह जायगी। मैं माननीय मंत्री जी से प्रार्थना करूँगा कि इन दोनों में से एक उपाय को काम में लाया जाये।

[श्री बजबिहारी मेहरोत्रा]

अब मैं अपने क्षेत्र के छोटी लाइन के उन स्टेशनों के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ, जो कि कानपुर से फर्हंडाबाद तक हैं। हर एक स्टेशन पर प्लेटफार्म नहीं है, जिस का नतीजा यह है कि अक्सर मुसाफिर गाड़ियों से उत्तरने या ढङ्ने में गिरते हैं और चोट खा जाते हैं।

मंत्रवा स्टेशन के ठीक सामने इन्टर क्लिंज है, जिस में करीब-करीब एक हजार विद्यार्थी पढ़ते हैं। वहां पर जो लैवल कार्सिंग है, वह रेलवे स्टेशन से बहुत दूर है। अगर विद्यार्थी लैवल कार्सिंग से जाना चाहें, तो उन को बड़ा चक्कर खा कर जाना पड़ेगा। आप जानते हैं कि विद्यार्थियों की प्रदृश्यत यह शैरी है कि वे सम्भवा चक्कर नहीं लगाना चाहते हैं। इसका नतीजा यह है कि वे स्टेशन के सामने से लाइन को कास कर के कालेज में जाते हैं। अक्सर ऐसा हुआ है कि विद्यार्थी या दूसरे लोग जखमी हुए या मर गये। उस कालेज के अध्यारिटीज की तरफ से माननीय मंत्री जी की सेवा में प्रार्थना पत्र भी आया हुआ है कि रेलवे के प्लेटफार्म के बगत एक लैवल कार्सिंग बना दिया जाये। अगर उस को बनाने में अमुविच्छा है, तो मेरी प्रार्थना है कि रेलवे स्टेशन के बाहर की तरफ, जहां से अंड रूक रोड जाती है, एक ऐसा बिंज बना दिया जाये, इस से विद्यार्थियों को जाने की सुविधा हो। इससे विद्यार्थियों को जाने की सुविधा हो जायेगी।

16 hrs.

नारदनं रेलवे के झींझक स्टेशन पर जनता ठहरा करती थी। यह बड़ी मंडी है और कानपुर से तो समील पर है। जनता के यहां न ठहरने का नतीजा यह है कि मुसाफिरों के लिए केवल दो गाड़ियां रह जाती हैं। मेरी प्रार्थना है कि वहां पर जनता के ठहरने की फिर व्यवस्था की जाए।

बिठूर का स्टेशन टरमिनस स्टेशन है। जब श्री गाडगिल उस समय के रेल मंत्री, वहां

गए थे तो उन्होंने आश्वासन दिया था कि बिठूर को मेन लाइन पर लाया जाएगा। मालूम होता है कि वह आश्वासन गाडगिल साहब के जाने के साथ रही की टोकरी में चला गया। बिठूर एक तीर्थ स्थान है जहां हजारों यात्री रोजाना आते रहते हैं। वहां डंजल की गाड़ी जाने लगी है। इसका परिणाम यह होता है कि वह यात्री जिनके पास ज्यादा सामान होता है वे उससे नहीं जा पाते।

मैं ने देखा है कि आपने अनेक स्टेशनों पर इस तरह के साइन बोर्ड लगा रखे हैं कि कलां स्थान के लिए यहां से गाड़ी बदल। जाएगा। मैं चाहता हूँ कि मधवा जंबशन पर भी आप इस तरह का साइन बोर्ड लगा दें कि यहां से बिठूर श्री ब्रह्मवर्त के लिए गाड़ी बदल। जाता है। इस तरह से कल्याण पुर स्टेशन से बिठूर सड़क के रास्ते नी मील है। मेरा सुझाव है कि कल्याणपुर स्टेशन पर भी इस तरह का साइनबोर्ड लगा दिया जाए कि यहां से बिठूर श्री ब्रह्मवर्त सड़क के रास्ते नी मील है।

सेंट्रल रेलवे के कई स्टेशनों के पास से विजल का लाइन जाता है लेकिन उस लाइन से उन स्टेशनों पर बिजली नहीं ली गयी है। आठ महीने हुए जब हमको रेलवे यूर्जस कंसलेटिव कमेटी ने आश्वासन दिया था कि चीरा, भलासा, लालपुर आदि स्टेशनों पर, जिनके पास से बिजली की लाइन जाती है, बिजली दे दी जाएगी, लेकिन आठ महीने हो गए इन स्टेशनों पर अभी तक बिजली नहीं आयी है। मेरा अनुरोध है कि जो आश्वासन दिया गया है उसको पूरा किया जाए और इन स्टेशनों पर बिजली की रोशनी पहुँचायी जाए।

सेंट्रल रेलवे की एक लाइन कानपुर से बांदा को जाता है। उस पर एक स्टेशन पतारा है। वहां प्लेटफार्म ऊंचा न होने से एक्सडेट

होते रहते हैं। मेरी प्रार्थना है कि वहां के लेटफार्म को ऊचा किया जाए।

इन शब्दों के साथ मैं फिर रेलवे मंत्री को धन्यवाद देता हूँ और आशा करता हूँ कि जो बातें मैं ने कहीं हैं उन पर ध्यान दिया जाएगा, और उन पर शास्त्र कार्यवाह की जायेगा।

Mr. Chairman: May I know how much time the hon. Minister would like to take for his reply?

Shri Swaran Singh: I will take only about 30 to 40 minutes; I will not take long.

Mr. Chairman: There is only one more speaker on the list with me. Shri D. S. Patil—

Shri D. S. Patil rose—

Some Hon. Members rose—

Shri Narendrasingh Mahida: Sir, six Members have spoken from that side at a stretch.

श्री प्रकाशबीर शास्त्री (विजनौर) : उस पार्टी के ६ सदस्य बोल चुके हैं।

Mr. Chairman: I should like to clear one misunderstanding. I am bound by the list given to me by the Deputy-Speaker and, probably, the Speaker. I have to stick to it strictly. If there had been room for discussion the matter might have been slightly different. Therefore, I am following what has been given to me. If there is anything to complain, hon. Members can bring it up tomorrow.

Shri Hari Vishnu Kamath: How many more are there in the list?

Mr. Chairman: For the time being I should like to stick to the list given by the Deputy-Speaker. But I will call Shri Prakash Vir Shastri first.

Shri D. S. Patil: Sir, the House is in my possession. You have called me.

Mr. Chairman: I did not notice the hon. Member. Were you standing up when I called you earlier? In that case, you may continue your speech.

Shri Narendrasingh Mahida: Continuously, Sir, you cannot allow six Congress Members to speak. Some convention must be observed in that respect.

Mr. Chairman: I explained the position. I will bear that in mind next time, I assure you.

श्री देव शिंग पाटिल (यवतमाल) : सभापति महोदय, आपने जो मुझे मौका दिया है उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। रेलवे मंत्री भरदार स्वर्ण सिंह ने एक उत्तम प्रशासन की ख्याति अर्जित की है। अगले वित्त वर्ष के लिए उन्होंने जो रेलवे का कार्यक्रम रखा है और जो धारण स्वाकार किया है उसके लिए मैं उनको धन्यवाद देता हूँ।

नीरोज रेलवे के बारे में गवर्नरमेंट की नीति है कि उसे बन्द करना है। यह दो हजार मील की है और दुर्भाग्य से इसका कुछ हिस्सा मेरे क्षेत्र में भी है। इसके वर्किंग को देखते हुए यही कहना पड़ता है कि इसको जल्द बन्द कर दिया जाए। मुर्तजापुर से यवतमाल की यह ७८ मील की लाइन है। यवतमाल एक बड़ा व्यापारिक केन्द्र है और यहां विशाल आबादी है। इस विशाल आबादी के लिए बेवल यही रेलवे लाइन है जिस पर मुसाफिर गाड़ियां आठ मील प्रति घण्टे की औसत चाल से चलती हैं। और इस की चाल पहले से भी गिर गयी है। इस रेलवे से सफर करना खतरनाक है। बेवल सरकार की नीति नीरोज को बन्द करने को है। इसने लिए भी मैं इसको बन्द करने को कहता हूँ।

इस सदन में अनेक माननीय सदस्यों ने दुर्घटनाओं का जिक्र किया, लेकिन इस लाइन पर खास तौर को दुर्घटनाएं होती हैं जो और

[श्री दें शिं पाटिल]

लाइनों पर नहीं होतीं। इस प्रकार की एक दुर्घटना का हाल मैं आपके सामने रखना चाहता हूँ। मुर्तजापुर से यवतमाल और लासना स्टेशन ऊंचाई पर हैं और ट्रैन चढ़ नहीं पाता। इंजिन डब्बे खींच नहीं पाता। दिनांक १७ फरवरी को जब ड्राइवर ने खींचने को कोशिश की तो इंजिन और एक डिब्बा तो आगे चला गया और पांच मुसाफिर डिब्बे, जिनमें ३०० मुसाफिर थे, और एक माल का डब्बा अलग हो कर पांचे १२ मील अपने आप चले गए। ऐसा दुर्घटनाएं इस लाइन पर अक्सर होते रहते हैं। यह लाइन एक ब्रिटिश कम्पनी के पास है जो इसकी कोई चिन्ता नहीं करती।

स्टाफ वालों के लिए कोई सुविधा नहीं दी जाती। कर्मचारियों के लिए बवार्टर नहीं हैं, न डिसपेंसरी है। यवतमाल शहर में झोपड़ियों तक मैं बिजली है लेकिन यवतमाल रेलवे स्टेशन में बिजली नहीं है। रेसेंजर्स के लिए अनेक दिक्कतें हैं। मैं ने बहुत सी दिक्कतें बताई भी हैं। लेकिन स्टाफ के लिए भी बहुत सी दिक्कतें हैं। यह कम्पनी बिलकुल रुपाल नहीं करती लेकिन कम्पनी का जो एप्रीमेंट है, जो कंट्रैक्ट है, वह हर साल बढ़ाया जाता है। मैं आप के जरिए मंत्री महोदय से प्रार्थना करूँगा कि इस पर ध्यान रखें और उसका कंट्रैक्ट बंद कर के सरकार ने यह रेलवे अपने हाथ में ले लेना चाहिए।

16·10 hrs.

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

एक मिनट में मैं एक महत्व का बात आप के सामने रखता हूँ। इस बारे में मैं ने रेलवे मंत्रालय को लिखा भी था। वह बात यह है कि धारवा—पूसद लाइन जो कि बहुत साल पहले बन्द की गई है उसको फिर से शुरू करना चाहिए। इस के लिए हमारे माननीय नेता आदरणीय डा० अणे० ने इस लाइन को फिर से शुरू करने का केस बहुत

अच्छे तरीके से कल रखवा है। आज डा० प० शा० देशमुख ने इस के बारे में जिक्र किया है। मैं ने इस लाइन को शुरू करने के लिए पिछले साल भी कहा था। लेकिन मेरी आवाज मंत्रालय तक नहीं पहुँची। अब तक मेरी आवाज माननीय मंत्री श्री स्वर्ण सिंह तक नहीं पहुँची लेकिन डा० अण और देशमुख साहब की आवाज तो मुझ उम्मीद है उन तक चर्चा अपने आप चले गए। ऐसा दुर्घटनाएं इस लाइन पर अक्सर होते रहते हैं। यह लाइन एक ब्रिटिश कम्पनी के पास है जो इसकी कोई चिन्ता नहीं करती।

श्री प्रकाशवीर शास्त्री: उपाध्यक्ष होदय, मैं रेलवे मंत्रालय को कुछ आवश्यक सुझाव इस मांग के सिलसिले में देना चाहता हूँ। पहला सुझाव तो यह है जो कि मैं पिछले दो वर्षों से बाबावर ही रेलवे मंत्रालय के अनुदानों की चर्चा के समय देता आया हूँ कि रेलवे को सबसे अधिक आमदनी तृतीय श्रेणी के यात्रियों से मिलती है। तीसरी श्रेणी के यात्रियों को जहां अन्य प्रकार की अधिक सुविधाएं आप दे रहे हैं, अगर एक सुविधा उस में इतनी और बढ़ा दें कि छोटे छोटे स्टेशनों पर जहां गाड़ी बहुत कम देर रहती है, अगर तृतीय श्रेणी के यात्रियों के लिए कुछ सहायक, इस प्रकार के रेलवे के अधिकारी नियुक्त कर दिये जायें जिससे गाड़ी

चल रही है, वह लटक रहे हैं, अंदर डिब्बे में घुसने नहीं पा रहे हैं, जगह नहीं मिल रही है और रेल छुट रही है अथवा बहुत से स्थानों पर ऐसा होता है कि डिब्बे में जगह होती है लेकिन पहले बैठे हुए पैसेंजर्स जगह होने के बावजूद अंदर आना चाहते वालों को स्थान नहीं दे पाते, अगर रेलवे के कुछ अधिकारी हों जो कि उनको स्थान दिला दें और अंदर बैठा दें तो मैं समझता हूँ कि तीसरे दर्जे के मुसाफिरों के लिए आप की ओर से बहुत सुविधा की बात हो जायेगी ।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि एक गाड़ी जो उत्तर रेलवे की पठानकोट-सियालदह एक्सप्रेस, मुरादाबाद और सहारनपुर के रास्ते से होकर चलती है, लक्सर और मुरादाबाद के बीच में यह गाड़ी हर एक स्टेशन पर पैसेंजर होकर रुकती है परन्तु बद्किसमती यह है कि यह गाड़ी पीछे पठानकोट से पंजाब की ओर से ही काफी भरी हुई आती है। इस गाड़ी को मुरादाबाद और लक्सर के बीच में रोकने के लिए, जो पहले एक पैसेंजर गाड़ी इस के अर्तिरक्त चलती थी उस को अब समाप्त कर दिया गया है। परिणाम उस का यह है कि इस के अंदर इतनी ज्यादा भीड़ होती है कि लोग इसमें चढ़ ही नहीं पाते हैं। मैं ने रेलवे बोर्ड से निवेदन किया था कि पहली पैसेंजर गाड़ी को अगर चालू कर दिया जाय तो बहुत अच्छा हो। मुझे खुशी है कि रेलवे बोर्ड ने अपने कुछ अधिकारियों को वहां पर भज कर उस की जानकारी ली और वह स्वयं इस बात से सहमत हुए कि उस गाड़ी में इतने भाग के अंदर बहुत भीड़ रहती है। उन्होंने एक अलग डिब्बा लखनऊ-सहारनपुर के बीच में उस गाड़ी में लगाना स्वीकार किया। लेकिन उस एक डिब्बे के लगाने के बाद भी मैं समझता हूँ कि समस्या का पूरा समाधान नहीं हो पाया है। रेलवे बोर्ड ने अपनी चिट्ठी में यह भी लिखा था कि जब वहां डबल लाइन का काम पूरा हो जायगा तो हम उस पहली पैसेंजर को भी चालू कर देंगे। मैं समझता हूँ कि

वह काम लगभग अब पूरा हो चुका है। और अधिक नहीं तो कम से कम तो उस में एक, आध डिब्बा तब तक के लिए और बड़ा दीजिये लेकिन जल्दी से जल्दी इस पहली गाड़ी को चालू कर देंगे तो इस बीच में गांव के किसानों को छोटे, छोटे स्टेशनों पर यह गाड़ी पकड़ने में जो दिक्कत होती है, उन्हें इस से बड़ी आसानी हो जायगी ।

तीसरे नजीब ब द—गजरौला जो एक सैक्षण है इस के बारे में मैंने पहले भी यह कई बार कहा है और अब फिर कहना चाहता हूँ कि इस सैक्षण पर कई स्टेशन इस प्रकार के हैं जो स्टेशन तो हैं, टिकट भी वहां पर बंटते हैं लेकिन इतना प्रबु नहीं होते हुए भी वहां न तो तारघर है कोई जाकर स्टेशन मास्टर को पूछे कि गाड़ी कितनी लेट है तो वह कहते हैं कि यह हम नहीं बताता सकते, यहां तार का इंतजाम नहीं है, सिवाय इस के जब वह सिगनल दे देते हैं वहां भर पहले गाड़ी आने के के समय जब भी आ जाये गाड़ी तो यहां से पास हो जायगी। एक इतना बड़ा सैक्षण और उस के स्टेशनों पर लेटफार्म न होना, स्टेशनों के ऊपर तारघर का इंतजाम न होना, मैं समझता हूँ कि यह कोई अच्छी बीज़ नहीं है ।

एक अन्य बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि कुछ दिन पहले संकेन्ड वल्ड वार जिस समय चल रही थी तो इस लाइन को उखाड़ लिया गया था लेकिन इस से पहले देहरादून के लिए जो भी एक्सप्रेस गाड़ी दिल्ली से पास होती थी वह वाया गजरौला, मौजेमपुर, नारायण लक्सर, हो कर पास होती थी लेकिन अब जब देहरादून के लिए दिल्ली से गाड़ी जाती है तो वह मुज़ज़फ़र नगर, सहारनपुर और रुड़की के रास्ते से झोंक कर जाती है। जबकि रात में उस लाइन के ऊपर कई और एक्सप्रेस गाड़ियां पास होती हैं तो अगर देहरादून एक्सप्रेस को गजरौल, बिजनीर, मौजेमपुर, नारायण हो कर देहरा-

[श्री प्रकाशवीर शास्त्री]

दून के लिए पास कर दिया जाय तो मैं समझता हूं कि उस क्षेत्र के लोगों को भी उस से लाभ हो सकेगा।

सब से बड़ी बात यह है कि गढ़वाल का वह इलाका सुरक्षा की दिट्ट से भी अब एक बहुत महत्वपूर्ण रूप बारण करता जा रहा है। या तो उस गाड़ी को इधर की ओर हो कर डाइवर्ट कर दें तो अच्छा हो या फिर दिल्ली से कोटद्वार के लिए कोई दूसरी एक्सप्रेस गाड़ी उधर से पास कर दी जाय। जैसे सीमा से तीरा सम्बंध रेल के जरिये दिल्ली से जेंड्रा जा सके।

एक अन्य चीज़ यह है कि देहरादून एक्सप्रेस के सम्बंध में मैं ने रेलवे बोर्ड के अधिकारियों को भी लिखा था लेकिन दुख है कि अभी तक उस माम के ऊपर कुछ सह नु-भूतिपूर्वक विचार नहीं हो सका है। लक्ष्यर और नजीबाबाद के मध्य में एक महत्वपूर्ण स्टेशन है, जिस का नाम वालाबाबी है। यहां पर ग्लास का बहुत बड़ा कारखाना है और भी आसपास के कई धोत्र हैं। मैंने निवेदन किया था कि शाम के बाद सुबह ८-६ बजे तक कोई इस तरफ गाड़ी नहीं है जिस से दूर जाने वाले लोगों को सुविधा हो। उन का उतर यह आया कि जो दूर जाने वाले कलकत्ता और लखनऊ के यात्री हैं वह हम को बहुत कम मिलते हैं। मेरा निवेदन मंत्री जी से यह है कि ६ महीने परीक्षण के तौर पर इस को रोक कर दें। अगर उसमें परिणाम सुखद हो तो आप उस को आगे भी चालू रखें वरना जैसी अभी आप की व्यवस्था है फिर उस व्यवस्था को ज्यों का त्यां कर दें। इस से एक सब से बड़ा लाभ यह होगा कि उस क्षेत्र के बच्चे जो उधर लशकर, अलीगढ़ और नजीबाबाद की ओर पढ़ने के लिए जाते हैं उनको लीटने में और जाने के लिए बहुत अच्छी गाड़ी मिल सकेगी। उन पढ़ने वाले बच्चों की सुविधा का और

खास तौर से गांव के किसानों की सुविधा का ध्यान रखते हुए यह आवश्यक है इस गाड़ी को यहां रोका जाय।

रेलवे में काम करने वाले उन कर्मचारियों के सम्बंध में कहना चाहता हूं जो बिना टिकट सफर करने वाले लोगों को पकड़ते हैं। मेरा अपना अनुमान ऐसा है, शायद रेलवे के मंत्री महोदय मुझ से सहमत होंगे कि बिना टिकट यात्रा करने वालों का सिलसिला हिन्दु-स्तान के शो ही तीन प्रान्तों में विशेष रूप से है और जिन दो, तीन प्रान्तों में विशेष रूप से यह सिलसिला है, बदकिस्मती से उस में एक वह भी प्रान्त है जिस का कि मैं यहां पर प्रतिनिधि हो कर आया हूं। बिहार के सम्बंध में कुछ इस तरह की योड़ी सी घटनाएं सुनीं कि इन यात्रा करने वालों में अधिकांश नई पीड़ी के वह नीजवान हैं जो स्कूल, कालिजों में पढ़ने के लिए जाते हैं। कभी-कभी ऐसा होता है कि एक ही टिकटचैकर काफी बच्चे बौरे टिकट पकड़ता है, कई बार ऐसे घटनाएं हुईं, टिकट चैकर बालकों द्वारा पीटा गया है, बुरी तरह से उस नुकसान पहुंचाया गया। जहां इस तरह की घटनाएँ होती हैं मेरा अपना इस प्रकार का निवेदन है कि वह अगर पुलिस की विशेष व्यवस्था बरें उनकी सुरक्षा के लिए, ताकि वह बंचारे हिम्मत के साथ अपनी ड्यूटी अंजाम दे सकें, तो उस का लाभ जहां अपने रेलवे कर्मचारियों को सुविधा देना होगा, उन की सुरक्षा करना होगा, दूसरा उस का लाभ यह भी होगा कि जो नई पीड़ी के नीजवान नहीं समझ रहे और गलत आदतें जो सीखते जा रहे हैं, उनके ऊपर अन्यन्त्रण हो सकेगा और उनके ऊपर असर पड़ सकेगा। कई स्टेशनों का मुझे पता है जहां इस प्रकार की अवांछनीय घटनाएं घटी हैं।

अन्तिम बात और कह कर मैं अपने भाषण को समाप्त करता हूं। हमारे माननीय रेल मंत्री न केवल रेल मंत्री ही हैं बल्कि

भारत सरकार ने उनके कंबों पर इससे भी एक बड़ी जिम्मेदारी सौंपी है जो इस संकट के अन्दर मैं समझता हूँ कि कैविनेट के एक सीनियर मैम्बर होने के नाते उनके ऊपर केवल इस देश की सरकार ने नहीं बल्कि देशवासी भी उनकी ओर आशा भरी दृष्टि से देख रहे हैं कि हमारे देश के सम्बंध जो पाकिस्तान के साथ इस प्रकार उलझ गये हैं उन उलझी हुई गांठों को किस प्रकार हमारे केन्द्रीय रेल मंत्री मुलझाते हैं। इसका असर अगली पीढ़ी पर और भारत के अगले इतिहास पर भी पड़ेगा। यह प्रमंग वह नहीं है कि मैं उस चर्चा को उठाऊं लेकिन चर्चा जो रेलवे मंत्रालय से सम्बंध रखने वाली है उसके सम्बंध में मैं अवश्य इस समय निवेदन करना चाहता हूँ और वह यह है कि कई वर्षों से यह चीज सदन के अन्दर चर्चा का विषय बनती रही है कि पाकिस्तान के दोनों भागों को मिलाने के लिए भारत से हो कर जो रेल लिंक जोड़ी जानी थी उस के ऊपर सरकार ने क्या निर्णय लिया? हमारे डिप्टी मिनिस्टर शाहनवाज खां ने कई बार इस का उत्तर दिया है कि अभी इस पर विचार हो रहा है लेकिन अब जबकि आप यह देख रहे हैं कि पाकिस्तान की नीयत इस तरह की नहीं है कि वह भारत के साथ अपने सम्बंध अच्छे बना कर रख सके, मैं समझता हूँ कि भारतवर्ष को इतने वर्षों तक इस समस्या को डाले रखना लटका कर रखना कोई बुद्धिमता की चीज़ नहीं होगी। कलकत्ते इस बार जहां वह और बहुत सी बातों को करने जाय, कम से कम इसका निर्णय बताएं कि यह रेलवे लिंक वाली जो बात है इसको अन्तिम रूप से समाप्त कर दिया गया है।

Shri Swaran Singh: Mr. Deputy-Speaker, while replying to the debate, when this House discussed in a general way the budget proposals, I attempted to place the Railway view-point and the Government view-point with regard to some of the important aspects. Although certain hon. Mem-

bers have again mentioned some of those points, it is not my intention to attempt a fresh reply to these. It may also be recalled that the Speaker was good enough to remark that discussion on this Demand with regard to the Railway Board may be regarded as a continuation of the discussion that had taken place earlier. I may therefore elaborate my reply to some of the important points, even though these might have been raised earlier.

You may have noticed that the nature of the debate on this Demand, about the Railway Board, has been more or less on the same pattern as the debate when the budget proposals were being discussed generally. In a sense, this is inevitable, because the Railway Board, being the executive authority in charge of the Railway administration as a whole, hon. Members would be fully justified in discussing almost anything concerning the running of railways. No particular comments have been offered on the set-up as such. That is in a way natural also. This system of running railways through Zonal General Managers, and with the overall control and direction of the Railway Board, has stood the test of time. I was somewhat amazed when one hon. Member hinted that the Railway Board may be prone not to react to what is said in Parliament, or what is desired of them by the Minister in charge. I think such a suggestion would be unfair not only to the Railway Board, but also to the Government representatives generally. There is no such thing at all. I would like to mention that whatever is said on the floor of the House, is very carefully examined in the Board itself, and then, extracts of the speeches made by various hon. Members are forwarded to the Railways concerned. In fact, the Railway administrations have been directed to study very carefully the Parliament debates, and then to take follow-up action on the various suggestions that are made on the floor of the House. Organisationally also, the Railway Board, as a system and as an

[**Shri Swaran Singh]**

instrument for carrying out the policies that are laid down by Government under the guidance of Parliament, I feel, is a fairly effective organisation. But there is one distinguishing feature between the Railway Ministry headquarters and the other Ministries.

The members of the Railway Board, as the House would no doubt be aware, are all ex-officio Secretaries to Government also. But unlike other Ministries, about which I can speak with some knowledge, having had the opportunity of serving other Ministries also, there is this difference that the secretaries to Government in the Railway Ministry are also the executive heads, and, therefore, they carry the executive responsibility also.

There can be difference of opinion, from a purely theoretical point of view, whether a secretary should have executive responsibility or not. But experience has shown that, in a work of the type, that is handled by the railways—in the matter of expansion and planning as well as in the matter of the running of the system—it is necessary that the officers at the secretary's level should carry the responsibility and should be from the field organisation itself, because they have then got a lot of experience on the transportation side, on the engineering side, and even on the specialised railway finance side, and, therefore, they are familiar with the problems that face the administration.

It should also be remembered that the railway organisation has a fairly specialised type of work, and the effectiveness at the secretariat level is dependent to a very large extent upon the intimate knowledge that might have been acquired by the higher officers in their association with the railways.

I know that, in certain State Governments, the engineers were also the members of the secretariat and had

secretariat function. I am not sure if that position still continues because there was some difference of opinion. But I think that so far as the Railway Board is concerned, this system has worked fairly well.

Now, I would like to touch upon certain staff matters that have been put forward by hon. Members who are associated with unions. I must confess that I was somewhat distressed at the general tenor and tone of the speeches of some hon. Members who are associated with the railway unions. An impression was sought to be created as if a sort of a tug-of-war was going on between the Railway Administration and the railway unions. I would like to assure the House that the Railway Administrations at various levels—at the divisional or district level, at the zonal railway level and also at the Board level attach the highest importance to smooth relationships between the railway workers and the Railway Administration. In fact....

Shri Priya Gupta (Katihar): Not in the NF and the NE Railways. I take objection to these words, because they create the impression or atmosphere as if I have said something wrong. It is a fact.

Mr. Deputy-Speaker: Order, order. The hon. Member cannot sit and go on talking. He has had his say already.

Shri Swaran Singh: I was submitting that the Railway Administration attaches the highest importance to this matter. In fact, there is no difference between a railwayman and a railway man, and a person who is a gangman or a pointsman working at the base level is as much a railwayman as a member of the Railway Board. I have seen senior officers of the Railway Board themselves taking pride in describing themselves as railwaymen.

Shri Priya Gupta: We are also proud of their conduct.

Shri Swaran Singh: I am happy that by and by....

Shri Priya Gupta: Not in case of all categories of officers. Take the NE and NF Railways. But generally it is quite good.

Mr. Deputy-Speaker: He cannot go on with this running commentary.

Shri Priya Gupta: I am prepared to accept his statement generally, but not about each railway.

Mr. Deputy-Speaker: You must hear him patiently.

Shri Swaran Singh: Although the hon. Member is a little violent in his expression, I know that he has a good heart; and by and by, I live in this hope that I will be able to persuade him to accept my viewpoint.

Shri Priya Gupta: Let it be a two-way traffic.

Shri Swaran Singh: Many times he does accept it. Sometimes he also admits to me....

Shri Priya Gupta: I was referring to the zonal railways.

Shri Surendranath Dwivedy (Kendrapara): It is the continuation of a dialogue that they had between them.

Shri Swaran Singh: I am always addressing the Chair.

Sometimes he does admit to me that members of these unions and their leaders have to take up attitudes which should be acceptable to the workers. I do not grudge that, because they have to carry sympathy and confidence of the workers and have, therefore, to voice demands in very emphatic terms, sometimes in seemingly quarrelsome terms, which they never mean.

Shri Priya Gupta: This is an insinuation. I cannot accept it. I am not of that type. He knows me better.

Shri Swaran Singh: My only trouble is that he does not know enough of me yet.

Therefore, so far as these labour relations are concerned, it has been our endeavour to have the best of relations with the workers. To the extent that we may not have come up to the expectations of certain unions or certain office-bearers of unions, I would say that that would be my misfortune, and my endeavour will still continue to be to see that we have got the best of relations.

It may be recalled—when we were discussing the general financial aspects of the railways—that the largest single item of expenditure on railways is on staff, which indicates that the nature of work is such that the staff plays a most vital and a key role in railway performance. Therefore, enlightened self-interest also points to the directions that we must carry the maximum measure of goodwill of the staff.

From every point of view, therefore, all our various procedures have been evolved to give labour the feeling that they are active participants in this railway undertaking and, therefore, their advice is always sought, and they are constantly consulted. Let us remember that service conditions or service grievances are only one aspect of the relationship between the railwaymen at the lower level and those at the higher level. There are many other aspects, namely, to increase efficiency, to avoid accidents, to step up production in the railway factories, and so on. In all these matters, works committees, consultations, many types of close association continue; I would admit that significant improvements have been made in various directions by accepting suggestions from the workers.

Therefore, we have to view all this in the overall aspect, and need not take a very alarmist view merely because there may be some differences on particular matters about concessions, demands or emoluments, whatever ex-

[Shri Swaran Singh]

pression we might use. Even to resolve these few differences, the general policy of the Government not only in the railways but in other departments and State undertakings, is to encourage healthy trade union movement. I am very glad to report to the House that railways have got, amongst their staff, representatives of well organised, well-run trade unions at the zonal level, and then there are two important federations which function at the all-India (Railway-Board level. I last year attended the annual function of the two Federations, and I was greatly impressed by the spirit that prevailed there. They may have their demands, they may have their aspirations, and sometimes the purely local problems may grip them a little more than warranted by the situation; but, by and large, the objectives were quite clear in the minds of the unions, namely to run the railways efficiently and safely, and also to safeguard the legitimate aspirations and interests of the workers.

In such a huge organisation, where there is such large staff expenditure and where the number of employees is the largest, as compared to any other Ministry or sector in the country, there can be scope for differences of opinion, and therefore, various methods have been devised to resolve those differences.

We have been talking of a permanent negotiating machinery, as if that is something which has been imposed from outside. That is not a fact. The railway administration, in fact, about twelve years ago, had detailed consultations with the organised railwaymen's unions, and then they thought that the best way to create satisfaction and confidence amongst the workers was to have discussions and negotiations at the district level or the divisional level, the zonal railway level, and the Railway Board levels, and that process continues. If there are 100 points, probably 90 to 95 are settled there and then.

Shri Priya Gupta: What about the tribunal?

Shri Swaran Singh: My trouble is that his mind works much more quickly than mine. I have not the sharp intellect which Shri Priya Gupta has.

Shri Priya Gupta: The third tier has not been implemented. Let the Minister admit it. He is misinforming the House. I want a clarification. The main thing is that the tribunal has not been implemented.

Shri Swaran Singh: Sometimes I feel a little afraid when a person gets upset, because I have a feeling that perhaps the point has gone home, and therefore he feels uncomfortable. I never felt uncomfortable when he was speaking, and I expect at any rate that courtesy from him.

I referred to the first two tiers, that is at the divisional level or at the district level and at the zonal level. There discussions take place, and 90 to 95 per cent of the cases are settled there generally. Then he asked: what about the third tier? I will take that as an admission that he is fully satisfied about the first and second tiers, the third tier being the Railway Board level.

Shri Priya Gupta: The first tier is a mockery.

Shri Swaran Singh: The federations have discussions with the representatives of the Railway Board, and most points are settled there.

Now, about this third tier, what was agreed upon was that, if there were certain outstanding matters and it was considered by Government that matters were of sufficient importance or of such a character that opinion upon that should be taken from an outside, independent and impartial authority like a tribunal, that is the further machinery.

Shri Priya Gupta: No, Sir. You are wrong in that, please. It was a permanent tier

Shri Swaran Singh: Let us agree to close this. You have to put up with my statement. I never used the expression "wrong" against you. You have used it time and again. If there is anything I say which is not borne out by facts, or is factually incorrect, you should know, at any rate, that I will be incurring a very heavy responsibility. You may not agree with my argument, that I concede, but I will never make a statement which is factually incorrect. That is the minimum that is expected from all hon. Members of the House.

Shri Priya Gupta: You may be misinformed.

Shri Swaran Singh: You may inform me later that I am misinformed. There is no use carrying on this sort of argument. That will only show that the leadership among certain unions is irresponsible, they are not prepared to listen to the other side of the picture.

Shri Priya Gupta: Could we not expect the same from the Minister admit the fault; that will be generous on your part.

Shri Swaran Singh: The Minister is entitled to refer to any point if he feels strongly. When a point is being developed and the facts are being placed, the minimum courtesy that is required, in any parliamentary set-up is that a person should have the patience to hear. If he is not satisfied, he can say it again the debate will continue, and we can settle things in the further discussion. The hon. Member sees me quite often along with his other colleagues and I may tell you a secret, if he does not mind, that outside he is not this violent as he is inside the House. Therefore, I have always a soft corner for him and I feel greatly diffident when I have to say

hard things, sometimes when he oversteps the limit.

There are discussions at the divisional, and zonal, level, and discussions between the representatives of the federations and the Railway Board. Meetings are held almost once in two months or quarterly, and many points are settled. He has raised the question of another machinery, if there is still difference of opinion. In this, we have to strike a balance. If there is to be regularly an outside machinery, there is a temptation; the will to settle through negotiations is diminished to a certain extent. I am not trying to argue that there should be no such independent machinery, to sort out the differences if, at the highest levels, the representatives and the administration do not agree. In certain cases, where there is a sufficiently important matter of a general character or principle or policy, Government can appoint an impartial tribunal to go into all those aspects and give a decision which, in the past, has been adhered to. Even Shri Priya Gupta would admit that the contingency arose, and the Shankar Saran Tribunal, as it was called, was set up, and practically all its recommendations have been accepted. The permanent negotiating machinery is nothing but the normal functioning of the trade union activities of collective bargaining at various levels. There is this provision that if unfortunately even at the highest level, there is no final agreement, we set up this kind of a tribunal. The Railways can claim to have taken steps earlier than many other departments in this respect. This method of collective bargaining, the encouragement that is given to the trade unions, is a noteworthy feature of the Railway administration. It is also the only administration which gives quite a few concessions to the labour leaders. I do not know of many other organisations where the office bearers of trade unions enjoy similar concessions. When workers' Conferences or rallies take place, so many free passes are given to the concerned railwaymen and the office-bearers of the unions. We do not grudge them, because it is the Gov-

[Shri Swaran Singh]

overnment's policy to encourage trade union activities. Therefore, I was somewhat distressed when hints were thrown as if the whole system is something is not fit to be touched upon. Again, I would like to say that, in this matter the ultimate objective is the satisfaction of the workers. If, as a result of the working of the system itself, certain shortcomings have been thrown up, or any improvement is indicated, certainly that point can again be examined and suitable remedial action taken. But the attitude, to which I ave the strongest objection, is to create a feeling as if there is any real conflict of interest between the administration as such and the representatives of the unions.

Shri Priya Gupta: Actually that is there.

Shri Swaran Singh: There should not be this feeling on either side, and here I would appeal to the representatives of the unions to take this assurance from me, namely, that while they should have a co-operative and friendly approach in this matter, I will see that the administration also is equally responsive. Both of them should work towards the common objective of making the railway's working more efficient, and at the same time safeguarding the legitimate interests of the workers. There is no conflict between the two, and by attempting to create a conflict psychologically or otherwise, either side will not receive my approbation, and I will continue to do my little bit to raise my voice, and will also see that this sort of atmosphere is not permitted to prevail.

Shri Priya Gupta: Will G. M., N.F. Railway stop this provocation?

Shri Swaran Singh: I do not want to revive unhappy memorise, but I have a feeling that this type of attitude in the past led to ugly situations, into the details of which I need not go. It should be the endeavour of all of us to see that a better atmosphere

prevails and that, whatever are the differences, they should be capable of solution,—a satisfactory solution—acceptable to the workers also.

I have been moving about quite a bit, and I know the minds of the average workers. I know that they are keen to do their best in the interests of the country. Therefore, they are increasingly realising the importance of the general policy that has been pursued. When I say that, I do not mean to suggest that wha'ever is decided the representatives of the workers should accept. If there are any objections, they are perfectly entitled to raise them and they will have to be considered with impartiality and even with sympathy, because the ultimate objective is to carry them with us and not to cerate a sort of conflict. I would apeal to the labour representatives to view this whole matter in that perspective.

It has been my endeavour to see that these irritants, are not permitted to subsist between the representatives of the workers and others. I will not touch upon the specific points that might have been raised—travelling allowance, channels of promotion and the like—because these are very much union matters which cannot be discussed, or cannot be unilaterally disposed of by me in a debate of this nature. They will have to be taken up through the normal channels; it is not that I have no views on those matters, but I though it is not perhaps fair to express an opinion because it might prejudice the ultimate outcome of any point which might be troubling the representatives of the workers.

There are one or two aspects to which I would make a brief reference before I finish. The railway system being one which is used by a large number of our patrons there are bound to be reactions to the various services that are provided. I got the general impression in the debate that, so far as catering is concerned, there does not appear to be a desire amongst the majority of hon. Members to give up departmental catering. That was

the broad impression that I found, but there was a strong desire that the working of the departmental catering requires tightening up, and that it should provide better service. That was the broad impression that was formed in my mind. That is not a matter of argument, because most of you have taken your food there; and if you feel that the food is not good, that is the complete argument so far as I am concerned.

Shri Hari Vishnu Kamath: For want of anything better, we have to take that food.

Shri Swaran Singh: Naturally, because hunger does not wait, even for the M. P.

Shri Hari Vishnu Kamath: Or for the P. M.

Shri Swaran Singh: Everyone has to take food. The point that I am making is that, if those who speak with personal experience, say that they did not like the food, I cannot controvert any such assertion, because I have to accept it. Therefore, food has to be improved, and we are taking some steps.

One point has been mentioned to me by those who are in charge of catering. I am mentioning it not as a sort of argument, but as a point on which I would like to have some reactions later. They say that perhaps there is no scope of improvement within the present tariff that prevails, particularly for the western style of food which many of the upper class passengers take. Improvement of quality should be the objective. But it cannot be high class catering in a system like the railways, because most of the passengers are not rich enough to afford a higher bill.

Shri Indrajit Gupta (Calcutta South West): What have rates to do with the cooking and cleanliness?

Shri Swaran Singh: For that, there is no other reply except that should be clean, and cooking should be better. Both the kitchen and the utensils should be clean, and service should be clean. On that, there is no point at all which I can controvert. The only adequate reply is we will tighten up the arrangements and see how we can improve the departmental catering. Now I have got this broad mandate that departmental catering has to continue, because at one time I had this impression that perhaps there is a strong opinion in favour of doing away with departmental catering.

Shri Hari Vishnu Kamath: May I assure the Minister that we do not want rich food, but simple, substantial and palatable food, and not rich food at all?

Shri Swaran Singh: That, I think, is what any catering organisation should provide and it will be our endeavour to see that efforts in that direction continue to be made.

Shri Simhasan Singh (Gorakhpur): The prices of foodgrains are falling and foodgrains form the main part of catering. Then, why should he think of raising the rates?

Shri Swaran Singh: Next time, I will give some statistics about the value of foodgrains in the total bill that is charged. We have no intention to make any profit; and with proper management, I think improvements can be effected.

Some objections were raised about framing the time-tables by Mr. Kamath and certain other hon. Members also. In a debate of this nature, I am at a little disadvantage; I cannot offer any useful comments upon the individual timings, but we can have a sound general procedure. I think the procedure that is in vogue now has been devised with a view to solicit the opinions of hon. Members of the House and of the time-table committees. Perhaps the hon. Members are

[**Shri Swaran Singh**]

busy people. Their opinions are actually solicited before any time-tables are framed. Time-tables are issued to all hon. Members, and they are expected to send suggestions.

Shri Hari Vishnu Kamath: I never got anything at all in the last 11 months. That is my complaint.

Shri Swaran Singh: I have been told that that has been the custom; if that is not the custom,....

Dr. L. M. Singhvi (Jodhpur): Opinions are elicited, but the difficulty is that there is a very mechanical sort of response to the requests made by Members and other leaders of public opinion. Whenever a request is made, it is turned down either as not feasible or as not possible to be implemented in the near future or for some other reason.

Shri Swaran Singh: I will come to that in a minute. Let us see whether any improvement is required in the procedure. As I said, the opinions of the hon. Members are solicited. Again, there are time-table committees at various levels, on which hon. Members of this House also are represented. Then, on the Time-table Consultative Committees and the Zonal Railway Users' Consultative Committees also, there are some hon. Members of this House.

Shri Priya Gupta: The meetings of those committees have been postponed by notice.

Shri Swaran Singh: They will be revived. We had said that they need not hold these meetings on account of the emergency. But it will be possible now to hold those meetings. We are having meetings of the National Railway Users' Consultative Committees, and meetings of the Zonal Railway Users' Consultative Committees will also be convened.

The point that I am submitting is this. Are the existing arrangements for consulting the users, or their representatives, before the time tables are framed, sufficient? There can be some objection about the acceptance of the suggestions. Whereas it will be the desire and should be the desire that those suggestions should be respected and some method should be found to see if they cannot be implemented, it should be appreciated that, in a matter like this, there could be a difference of opinion, and someone who is entrusted with the ultimate responsibility, has to weigh the various aspects and take a decision. For instance, we have got fast rains. On the one hand, the desire is that they should reach the destination in a short a period of time as possible. Supposing there are ten requests that a particular mandi is on the way or a particular station is on the way, and the train should stop at those places also, it is very difficult for me, generally, to repel such a suggestion. They will ask: "Why don't you agree; we want the train to stop there only for two minutes?" But a two minute stoppage means ten minutes delay in slowing down, stopping and the picking up acceleration. Therefore, in such cases, we have to compromise between the desire to reach the destination earlier and the desire of the users in between to be serviced by that train. I am mentioning only this one aspect; there can be others also. The attitude of the Railway Administration, which is interested in creating satisfaction among the users, is not just to discard all the suggestions of that nature. They are very carefully examined, and when the new time-table is in the process of formulation, these suggestions can be repeated to them.

Shri Hari Vishnu Kamath: Trains are cancelled without any notice.

Shri Swaran Singh: That will be part of the formulation of the new

time-table. Cancellation or introduction of a train will also be covered by that.

Before I come, Sir, to some of the local issues and the way I intend to deal with them, there are matters about two or three States which have been specifically mentioned, and I want to say something about them very briefly, because they are matters of general importance. For instance, hon. Members from Assam and West Bengal have highlighted the importance of strengthening the transport arrangements for Assam. Government attach very great importance to ensure that flow of goods and carrying of passengers and other personnel to the State of Assam, or that part of the country, should be un-interrupted. We have already taken some steps in that direction. I do not want to repeat them, because I have mentioned them in my Budget speech. This matter is under further consideration. As I said earlier on the floor of the House, various aspects of this are being considered, as to whether there could be a double line or whether there could be another line, whether the other line should be metre gauge or broad gauge, what are the financial implications of these matters, and so on. All these things are very carefully being considered. We do want to take appropriate steps to ensure that the transport needs of that area, both in the matter of quantum as well as in the matter of continuity, are fully assured.

17.02 hrs.

Some hon. Members, particularly from the State of Mysore, said something about Mysore. If I have understood them correctly, they have the feeling that the ports on the west coast are not being developed with that rapidity as the ports on the east coast. On the east coast, as we know, we have the States of Madras and Andhra Pradesh, with the ports of Madras, Visakhapatnam and the new

port of Tuticorin. These ports are either being developed or expanded. On the west coast, we have got the ports of Cochin, Mangalore, Karwar and Goa. Whereas I have every sympathy with the feeling in this matter because there should be this eye on all-round development; coastal development everywhere in fact, a matter which is constantly engaging the attention of Government. So far as railways are concerned, it has to be appreciated that they represent a service which goes with the pace of development of any particular port. I am not shirking my responsibility when I make this statement; I am saying that in all seriousness. For instance, as soon as a decision was taken that Mangalore port has to be developed, principally to step up the iron ore export from that area, the Railway Board took a decision, in consultation with the Planning Commission, that the Hassan-Mangalore line should be taken up. Similarly, there is the Goa port, which is also a big port. Formerly, it was functioning more or less in isolation for that small area. Now Goa is a part of India, we will have a broader look. In that context, the ports of Cochin, Mangalore, Karwar and Goa are there, and the Railways are planning how to keep in pace and in step with the developments of these various ports.

17.02 hrs.

[MR. SPEAKER in the Chair]

So, it is an integrated matter about which the Planning Commission, the Railway Board, the Ministry of Transport and Communications, and the Ministry of International Trade in the matter of quantum of imports and exports all have continued constantly to apply their minds, and the resultant picture is the sum total of their collective thinking. We have to view matters in that context. We on the railways, or in fact, any wing of the Central Government, are not moved

([Shri Swaran Singh])

by considerations of trying to prefer the east coast or the west coast. A decision having been taken that Hospet-Bellary iron ore can be more conveniently handled by the Madras port, it was necessary to provide an additional line from Guntakal to Hospet. It was done to move the iron ore raised in Mysore State, and not to injure them in the matter of development of ports on the west coast. I would like to dispel any such feeling that might be there, because I want to make it clear that these decisions were not taken on any regional considerations, but they were taken after weighing every aspect of the situation as it stands at present.

Shri Kashi Ram Gupta: What about over-crowding and its impact on the budget?

Shri Swaran Singh: Let us finish this subject first.

So far as Assam State is concerned, a mention was made about the Farakka Barrage. As the House is aware, the Minister of Irrigation and Power has already stated that it is their intention to go ahead with the Farakka Barrage. We were thinking that it would be better to combine the rail bridge also along with the barrage. This matter is again being very carefully considered, and the ultimate decision on the rail bridge being combined with the Farakka Barrage or the undertaking of a separate bridge, will depend upon the time schedule and other factors relating to the coming up of the Farakka Barrage. But this matter is engaging the active attention of Government.

Hon. Members from Jammu and Kashmir and some other hon. Members also said that the railway line should be extended upto Jammu. It must be remembered, in this connection that the main bottleneck is the Ravi bridge. We are going ahead with the Ravi bridge, and I hope that, in the next Plan after this bridge is

completed, the railway line could be extended to Jammu depending upon various other factors. That is the ultimate objective. How much of it we can take up in the course of the next Plan period is a matter about which it will perhaps be premature for me to express an opinion. The House will have an ample opportunity to discuss that.

Several hon. Members have mentioned about several new railway lines.

Shri Bade (Khargone): Regarding Madhya Pradesh, everybody thinks that the southern and northern parts of India are always cared for but step-monthly treatment is given to Madhya Pradesh because there is no hon. Minister at the Centre from Madhya Pradesh. Our ears are very anxious to hear some sweet words and an assurance from you.

Shri Swaran Singh: I am sorry, I will have to disappoint all the claims for new lines, because there is no use mentioning something which cannot be honoured. So far as new lines are concerned, let us be practical. We have a plan. Whatever resources are there, are already committed. About new lines that were considered necessary and essential, depending upon the requirements of the country and matching with the available resources, the decision has been taken. So, what new lines can be considered or should be considered, is a matter really for the next Plan period. Therefore, these suggestions that have been made can be kept in view at the time of the formulation of the next Plan. In the various processes, through which we have to pass when we formulate the Plan, this will be one important consideration which will be kept in view at the time we formulate the Fourth Plan. It is a hard reality. It may not appear to be of any great comfort, but it will not be correct on my part to say something which cannot either be honoured or implemented. We are in a stage of

development in a planned manner. Therefore, it is only at the time of the formulation of the Plan that any new lines can be considered, subject of course to the overriding consideration that the Plan itself is elastic and if any situation or circumstance arises, just as, for instance, new circumstances have arisen for defence requirements and the like, we may have to re-orientate our Plan to suit the defence and emergency requirements. That is a separate issue, but the normal developmental railways, as they are called, necessarily have to wait till the picture of the Plan itself takes some shape. There is no other way of dealing with this matter than to consider all the various competing demands at the time of the formulation of the Plan, and try to see what the best picture is that emerges, depending upon the overall ability of resources.

Shri Birendra Bahadur Singh (Rajnandgaon): In the first plan we decide to undertake some new lines from the point of view of the Railways or otherwise. When the second Plan came those lines that we had decided to take up are not taken into consideration and some other lines were considered. That is why the difficulty occurs. Once a priority is decided, we should try to stick to that.

Shri Swaran Singh: I think that difficulty will continue because we are developing from time to time. For instance, regarding Madhya Pradesh to which the hon. Maharaja Sahib belongs, we took a decision that there should be a new steel plant at Bhilai. We had to put up a new line connecting Bhilai with the iron ore mines. Also, a new limestone quarry had to be connected with the railway, and a number of new links had to be provided. So, depending upon the developments in the country, we have to take note of the situation and act accordingly. That is the only wise

way to act. For instance in Madhya Pradesh itself, in the Bailadilla area, new rich iron ore mines are to be developed. Therefore, we are spending a very large sum of money on opening up that area from Koraput right upto Bailadilla. Upto Vizag that new railway line will connect up. Therefore, we must view matters as practical people dealing with concrete issues and should not be swept off our feet howsoever pressing may appear to be the local considerations. So far as new lines are concerned, this I think is all I can say.

About accidents, I am expected to say something. So far as this matter is concerned, we have already received the report of the committee presided over by Dr. Hirdya Nath Kunzru. I would like to pay my humble tribute to the excellent work that has been done by the Kunzru Committee. The preliminary report that has been submitted by them has already been examined. We have accepted almost all the recommendations. We have laid a statement on the Table of the House, indicating the action that has already been taken. Not only have those recommendations been accepted, but they are in the process of being implemented. It will be our endeavour to take the maximum advantage of this examination, and we will implement whatever are the suggestions that have been made.

Shrimati Renuka Ray (Malda): The final report has not been laid on the Table of the House.

Shri Swaran Singh: The hon. Lady Member is correct. The final report has not yet come. The members of the committee are touring certain areas, to collect some more information. They will submit a final report. But, the recommendations even in the preliminary report are important. They are not dependant upon the final report. Therefore, instead of waiting for the final report, we took the step, which I think was the correct step, of implementing the recommendations, so that speedy action is taken.

([Shri Swaran Singh])

rather than get bogged down in some procedural delays and the like. The objective is clear. In spite of that, mishaps do happen, which are a source of great distress to this hon. House as much as they are to the Railway administration and the country. We have to exercise constant vigilance, and to tighten up every thing, whether it is the track or locomotive or railwayman. They have, all of them, to be in good trim, to see that the high standard of safety in Railways is kept.

Shri S. M. Banerjee: I wanted to know from you what has actually happened to the introduction of R. S. sleepers in the place of iron sleepers.

Shri Swaran Singh: The hon. Member raised that. That is at an advanced stage now. We have appointed a special officer who is processing this case, and we propose to take advantage of foreign know-how also in this respect. It is hoped that these sleepers will be manufactured here. I am not quite sure—the matter, important though it is, is not linked that much with the type of accidents with which we are faced. I am not trying to criticise anybody. Here is a hard fact. There is a red signal, somebody comes and runs against the red signal, and a very disastrous accident takes place. There is another thing. Some one sets a wrong point. Most of the bad accidents, which are really very much in the mind of hon. Members, have got little to do either with the track or rolling stock. These are important assets by themselves, and should be improved anyhow. Whether it is defective track, or worn out track or inadequate maintenance of locomotive or rollingstock, that has to be attended to in any case. But, sometimes, when too much importance is being attached to all this, in relation to the accidents, then, it is my duty to inform hon. Members of this House that that is important, from the overall Railway point of view and the railway operational point of view, to take note that most of the

bad accidents have unfortunately taken place under the other circumstances which I have submitted. Some one slipped up. These unfortunate things happen. Therefore, I ventured to point out, at a stage when discussion on this subject was going on, that ultimately a careful man is the real answer, and to inspire that care and caution in the mind of the railwayman, all these various processes will be pursued. That is if, as some hon. Members said, the workers are over-strained, they should not be over-strained. Steps in that direction have already been taken. But, unfortunately, too much importance sometimes is attached to what appears in the newspapers. For instance, every hon. Member was shocked, and so was I when I heard, that certain station masters and assistant station masters were on duty for over hundred hours or so. But when we looked at those cases, we found that—they were not very representative or convincing cases—they were not bad at all. There are some railway lines, on which the traffic is not too high; in this case there are just two passenger trains and one goods trains a day, or two passenger trains and one goods train in 24 hours each way; technically perhaps there should be another relief after 12 hours, but if the other man is not there, then unfortunately the same man will have to continue....

Shri Priya Gupta: What about the NF railway stations where there is duty for 35 hours? What about the drivers of the GT Express, where in the normal course, it is 12 hours' duty?

Shri Swaran Singh: I do not know why the hon. Member drags us to NF Railway, when we are talking only about what appeared in the newspaper about another railway.

Shri Priya Gupta: You are generalising the case on the basis of that. That is what I am objecting to.

Shri C. K. Bhattacharyya: May I inform the hon. Minister that there are cases in which the railways seek the service of newspaper photographers in order to prove their own case? I know of such a case when the photographer of one newspaper in Calcutta was asked to go to the court and submit his photograph in order that the railways might prove their case.

Shri Swaran Singh: I cannot really comment on that. The hon. Member knows these matters, because he is a great writer. I do not know what type of answer he expects me to give. I do not support that type of thing. If a photograph is produced to prove a fact which another party is disputing, I have no objection to that, but if a wrong photograph is cooked up, to prove a plea which is untenable, I cannot support it. Therefore, there is nothing inherently wrong in producing a photographer to prove a particular fact, provided that that is an honest and straightforward way of proving a fact. Therefore, I cannot comment on what the circumstances were.....

Shri Priya Gupta: In the Delhi cabin and yard, the point has been defective, and the lever has not been showing properly, and because of this six accidents have taken place. And yet it was stated that the men were wrong.

Mr. Speaker: Order, order.

Shri Priya Gupta: He is analysing the case and saying that there are no other defects except human failure.

Mr. Speaker: Order, order. Let the hon. Member resume his seat. Would be kindly listen to anybody or not?

Shri Priya Gupta: Yes.

Mr. Speaker: No, he is not listening.

Shri Priya Gupta: I seek your protection.

Mr. Speaker: No, I cannot give him that, because when one hon. Member is already in possession of the House and he refuses to yield, then the other Member has to resume his seat.

Shri Priya Gupta: That is true. But may I not elicit some information?

Mr. Speaker: Order, order. Let him resume his seat now.

Shri Swaran Singh: I am really sorry that I have placed myself in that position, because, normally, I bow to the wishes of an hon. Member if he rises in his seat, but when the interruption is not at all related to the point that I am developing, then it becomes difficult, and it is unfair to the House that I should permit myself to be side-tracked in that fashion.

Shri Priya Gupta: It is not side-tracking. We object to it.

Shri Swaran Singh: I was not attempting to generalise on anything. In a very dispassionate way, I was only trying to place the circumstances, in order to show that ultimately the careful man is the answer, and to that, I am sure, no one can have any objection.

Therefore, that careful man has to be actually produced and sustained; and whatever are the procedures, which are necessary, to create that situation should be adopted. If the worker is over-strained, he should not be over-strained. If this working conditions are not such as are conducive to this, these should be altered, and on that the railway unions and their representatives are most welcome to offer concrete suggestions. I am not generalising on anything. If any psychological tests or the like are necessary, or any training is necessary, that should also be pursued, as we are hoping to pursue, and as has been mentioned even in the Kunzru Committee Report itself.

The trouble is that, when this expression 'human failure' comes, and there is a big tragedy, then, sometimes, the representatives of labour become a little too shaky, and they feel that the wrath of the country will be directed towards them, and then they adopt an

([Shri Swaran Singh])

attitude whereby they unnecessarily take the odium upon themselves to defend everyone.

Now that does not help anybody (Interruption). If there is an individual human failure, that does not mean that the workers as a whole are responsible for it. After all, the number of accidents, by comparison, is much smaller than the absence of accidents. The safety measures are pretty high, and all that credit goes to the workers. We should, not, therefore, become unnecessarily panicky when these things are being brought to light, and we have to face the situation with the ultimate objective of trying to remedy whatever may be the shortcomings. I am grateful to you...

Shri Kashi Ram Gupta: What about overcrowding?

Shri Swaran Singh: I have nothing to add to what I said when replying to the general debate.

Shri Hari Vishnu Kamath: By your leave, I would like to raise the question of monopoly of the bookstalls.

Shri Swaran Singh: I am sorry. I will only say a few words about it.

So far as the particular cases mentioned are concerned, I did not have time to look into the terms of the contracts and the like. But one thing is, the large number of stalls with one party. The other aspect was about the quality of service. I am not quite sure, because I am a little out of touch with the functioning of these bookstalls; as a student, I remember that I used to stroll in the direction of these bookstalls to pick up some of the good books from the stalls. But I do not know whether the quality of service is good or not. We should not be frightened by a large number of them being run by one party, if the service is all right. I am not a supporter of monopoly. But I think, in this matter, the quality of service should be the main consideration. We

have got the bookstall advisory committees also, which go on advising about their functioning, the type of literature and the like.

Shri Bade: Competition improves quality.

Shri Swaran Singh: Then again these contracts are not given in perpetuity. They are renewed from time to time. At the time of renewal, I will instruct the railways to keep the sentiments of hon. Members in view, and try to ensure that good quality service is provided. If there are any comments upon the service, hon. Members can pass them on to me, because the object is to improve the railway service in every way. This is purely for the convenience of passengers. I as Minister and, I am sure, the Railway Board, as the executive head of the railway administration, have no particular, fixed views on this. The objective is to give good service at reasonable cost. Thank you.

Shri Narendra Singh Mahida: I have put a question which was not replied; it was actually drowned in interruptions. It was whether the Railway Ministry desired to standardise the railway service like IAS and IPS.

Shri Swaran Singh: It is already a Central (all-railway) service. Recruitment at the highest level—Class I—is through the UPSC by open competitive examination. The superior services, that is, the civil engineers, transportation officers, mechanical officers, accounts officers—all of them are recruited through the UPSC. So it is really an all-India service; at the higher level generally, we are lucky in having a fairly good complement of officers who, with intensive training, do well.

There is one thing more. Several local questions have been raised. In this debate, I have not touched upon them at all. Someone suggested that

there should be a foot overbridge at some place.

Shri Hari Vishnu Kamath: Wagon supply.

Shri Swaran Singh: Reference was made to water arrangements and things of that nature. It is my intention to pass on the various suggestions to the railways concerned; and when we meet in the Informal Consultative Committee with regard to each zone,.....

Shri Hari Vishnu Kamath: Very soon, I hope.

Shri Swaran Singh: We are fixing up those dates. When we meet there, we will ask each General Manager to examine these local points, and give his comments one way or the other on the various suggestions. I thought that was a more practical and fruitful way of dealing with these local suggestions, than attempting a reply here.

Shri Hari Vishnu Kamath: Agreed.

श्री दे० शि० पाटिल : जो सबजेक्ट उनकी पावर में नहीं है उस पर कमेटी डिसिशन बगीर इनकवायरी कैसे कर सकेगी?

Shri S. M. Banerjee I also mentioned about the unfortunate cases of those who were dismissed or removed from service during the strike and who have not yet been taken back. I want to know from the hon. Minister whether he is likely to consider those cases after the emergency and reinstate them.

Shri C. K. Bhattacharyya: The hon. Minister very kindly referred to Farakka and the need for expediting the barrage or the railway bridge. Will he kindly see to it that from now at least one mail train is diverted to Farakka from Sealdah? Last year I put this question in this House and the hon. Deputy Minister, Shri Shahnewaz

Khan, assured me that this would be done with North Bengal Express from February this year, but it has not been done.

Mr. Speaker: Everything asked for is not granted always.

Shri Swaran Singh: His question is whether I am prepared to consider those cases. By temperament I am not one who refuses to consider things. So, I am prepared to consider anything that comes before me, but as to what is going to be the result of that consideration, I cannot foresee.

Mr. Speaker: Am I required to put any cut motion separately or all of them together?

An Hon. Member: Together.

Mr. Speaker: Then I put cut motions No. 2, 3, 4, 5, 7, 8 and 39 to the vote of the House.

All the cut motions were put and negatived.

Mr. Speaker: The question is:

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

The motion was adopted.

Mr. Speaker: The House will now take up discussion and voting on the remaining Demands for Grants, that is, Demands Nos. 2 to 16 and Demand No. 18 in respect of the Budget (Railways) for 1963-64. Four hours have been agreed to for discussion and voting on these Demands.

Hon. Members desirous of moving their cut motions to these Demands may send slips to the Table within 15 minutes indicating which of the cut motions they would like to move.

DEMAND NO. 2—MISCELLANEOUS EXPENDITURE

Mr. Speaker: Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 2,90,12,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1964, in respect of 'Miscellaneous Expenditure'."

DEMAND NO. 3—PAYMENTS TO WORKED LINES AND OTHERS

Mr. Speaker: Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 31,01,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1964, in respect of 'Payments to Worked Lines and Others'."

DEMAND NO. 4—WORKING EXPENSES—ADMINISTRATION

Mr. Speaker: Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 42,79,43,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1964, in respect of 'Working Expenses—Administration'."

DEMAND NO. 5—WORKING EXPENSES—REPAIR AND MAINTENANCE

Mr. Speaker: Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 137,81,81,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1964, in respect of 'Working Expenses Repairs and Maintenance'."

DEMAND NO. 6—WORKING EXPENSES—OPERATING STAFF

Mr. Speaker: Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 85,37,14,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1964, in respect of 'Working Expenses—Operating Staff'."

DEMAND NO. 7—WORKING EXPENSES—OPERATION (FUEL)

Mr. Speaker: Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 92,10,38,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1964, in respect of 'Working Expenses—Operation (Fuel)'."

DEMAND NO. 8—WORKING EXPENSES—OPERATION OTHER THAN STAFF AND FUEL

Mr. Speaker: Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 28,87,95,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1964, in respect of 'Working Expenses—Operation other than Staff and Fuel'."

DEMAND NO. 9—WORKING EXPENSES—MISCELLANEOUS EXPENSES

Mr. Speaker: Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 32,02,59,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1964, in respect of 'Working Expenses—Miscellaneous Expenses'."

**DEMAND NO. 10—WORKING EXPENSES—
LABOUR WELFARE****Mr. Speaker:** Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 13,65,98,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1964, in respect of 'Working Expenses—Labour Welfare'."

**DEMAND NO. 11—WORKING EXPENSES—
APPROPRIATION TO DEPRECIATION
RESERVE FUND****Mr. Speaker:** Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 80,00,00,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1964, in respect of 'Working Expenses—Appropriation to Depreciation Reserve Fund'."

**DEMAND NO. 12—PAYMENTS TO GENERAL
REVENUES****Mr. Speaker:** Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 93,10,86,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1964, in respect of 'Payments to General Revenues'."

**DEMAND NO. 13—OPEN LINE WORKS
(REVENUE)****Mr. Speaker:** Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 12,49,50,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1964, in respect of 'Open Line Works (Revenue)'."

**DEMAND NO. 14—CONSTRUCTION OF
NEW LINES****Mr. Speaker:** Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 65,63,44,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1964, in respect of 'Construction of New Lines'."

**DEMAND NO. 15—OPEN LINES WORKS—
ADDITIONS AND REPLACEMENTS****Mr. Speaker:** Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 433,12,94,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1964, in respect of 'Open Line Works—Additions and Replacements'."

**DEMAND NO. 16—OPEN LINE WORKS—
DEVELOPMENT FUND****Mr. Speaker:** Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 25,98,00,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1964, in respect of 'Open Line Works—Development Fund'."

**DEMAND NO. 18—APPROPRIATION TO
DEVELOPMENT FUND****Mr. Speaker:** Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 31,00,42,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1964, in respect of 'Appropriation to Development Fund'."

श्री श्र० ना० विद्यालंकार (होशियारपुर) :
अध्यक्ष महोदय, जो कुछ अभी यहां २

[श्री अ० ना० विद्यालंकार]

रेल मंत्री जी ने कहा है, उस से यह साफ जाहिर होता है कि बड़े ही हमरदाना तरीके पर वह हर एक चोज के बारे में विवार करेंगे। वे तमाम बातें जोकि पहले रेलवे बोर्ड या दूसरे मामानों के बारे में यहां बहुम में कही गई हैं, उन पर मैं कुछ नहीं कहूँगा। उन के अलावा कुछ बातें हैं, जिन को तरफ मैं उन का ध्यान दिलाना चाहता हूँ।

17.28 hrs.

[MR. DEPUTY SPEAKER in the Chair]

सब से पहली बात मैं रिप्रेयर के बारे में कहना चाहता हूँ। हमारा जितना भी रेलवे स्टाक है, जितने भी रेलवे के डिब्बे हैं, उन की मरम्मत वर्गीरह में काफी बम्पी रहती है। अक्सर देखा गया है कि रेल के डिब्बों में और यहां तक कि फस्ट क्लास के डिब्बों तक मैं बहुत सी फिटिंग गायब रहती है। मैं नहीं जानता हूँ कि इस का क्या कारण है, क्या वे चोरी हो जाती हैं या किसी दूसरी तरह से निकल जाती हैं। मैं नहीं कहता हूँ कि उस में रेलवे की कितनी जिम्मेदारी है। लेकिन अक्सर शिकायत यह होती है कि वे चीजें निकल जाती हैं। निकलने के बाद फिर किसी न किसी रास्ते से हो कर वे ही रेलवे को बिक जाती हैं और इस तरह से इस की एक ट्रैड सी बन गई है। इस ओर रेलवे डिपार्टमेंट को काफी ध्यान देने को जरूरत है।

अक्सर देखा गया है कि न सिर्फ तीसरे क्लास के डिब्बों में बल्कि फस्ट क्लास के डिब्बों में भी कभी पानी के नल को टूटी गायब होती है, कभी उस में से और कोई चीज निकल जाती है। यह जो पिलफ्रेज होता है, ये जो चोरियां होती हैं इस से मुमाफिरों को काफी तकलीफ होती है। कभी बल्ब गायब रहते हैं, कभी फंबे गायब रहते हैं और कहीं कहीं रेलवे के सीलिंग और दूसरी जगह एल्यूमीनियम की पतरियां लगी रहती हैं, वे भी गायब हो जाती हैं।

आप किसी भी रेलवे में चले जाइये, किसी भी क्लास में चले जाइये। फस्ट क्लास में भी अक्सर आप को चीजें गायब मिलेंगी। मैं कभी कभी तीसरे दर्जे में भी जाता हूँ। थर्ड क्लास के मुमाफिर तो कुछ बोल भी नहीं सकते, लेकिन उन को अक्सर यह शिकायत रहती है कि थर्ड क्लास के डिब्बों में चीजें ठीक नहीं रहती हैं। कभी कभी उस का रिजर्वर चूना है तो पानी गायब रहता है। फस्ट क्लास में भी यह देखा गया है कि कई दफा टंकी का पानी गायब रहता है।

असली चोज जो मैं कहना चाहता हूँ वह लेवर बेलफेस्ट के बारे में है। काफी सरकारी बाटार्ट बने हैं, लेकिन अभी भी जो लोग रेलवे में काम करते हैं उन में से काफी लोगों को मकानों को बड़ी दिक्कत है। उन की यह भी शिकायत रहती है कि अक्सर उन के मकानों की मरम्मत करने में काफी समय लगता है। खास तौर पर थोटे स्टेशनों पर इस की बड़ी शिकायत रहती है क्योंकि बड़े बड़े स्टेशनों पर तो किर भी कुछ न कुछ इन्तजाम हो जाता है।

इसी तरह से उन की दवा दाढ़ की बात है, और चीजों की बात है। जो उन के बेलफेस्ट और अमेनिटीज की चीजें हैं उनकेऊपर काफी ध्यान देने की ज़रूरत है। खास तौर पर जो थोटे मुलाजिम हैं उन को यह दिक्कतें बहुत होती हैं। मैं समझता हूँ कि डिपार्टमेंट को इस तरफ भी काफी ध्यान देना चाहिये।

कंस्ट्रक्शन आफ न्यू रेलवे लाइन के बारे में अभी यहां पर रेलवे मंत्री महोदय ने कहा कि वे न्यू लाइन के सम्बन्ध में अभी कुछ नहीं कर सकते। मैं उन की इस बात से सहमत हूँ कि जब हमारी योजना बन गई तो उस के बाद यह कहना कि योजना में परिवर्तन किया जाय तो वह मुमकिन नहीं है। लेकिन मैं यह ज़रूर चाहता हूँ कि इस बारे में अभी से कुछ प्लैन्स बनाई जायें क्योंकि

अक्सर यह होता है कि जब अगली योजना बनने लगती है तो बहुत सी डिमान्ड्स इकट्ठी हो जाती हैं और जल्दी जल्दी में गड़वडी में फैसले किये जाने हैं, खास तौर पर ऐसे मामलों में जिन में कि मुख्यतया इलाकों के मेम्बर साहबान हर एक तरह की चीजें चाहते हैं। मैं जानता हूँ कि हर एक चोज हर जगह हामिल नहीं होती, जितनी लाइनों की जरूरत है उतनी हर जगह पर वन नहीं सकती, इलिये डैटा देख कर प्रायरिटी फिक्स करनों चाहिए। जहां जहां पर भी नई लाइनें बनानी हैं वहां पर प्रायरिटी फिक्स करने का अभी से इन्तजाम करना चाहिये।

चौथी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि जिन समूहों में रेलवे लाइनें बनी हैं वहां पर आज, आठ, दस सालों से हालत यह है कि रेलवे लाइन तो चली गई और रास्ते में आस पास के लोगों के जो खेत थे उन के बीच में एक लकड़ी सी पड़ गई। खेत का आधा हिस्सा लाइन के एक तरफ और आधा दूसरी तरफ हो गया है। ऐसे भी काफी स्थान है जिन का गांव का एक हिस्सा तो एक तरफ पड़ गया है और दूसरा दूसरी तरफ पड़ गया है। लोग दोनों हिस्सों में आना जाना चाहते हैं और इस बात की काफी मांग करते हैं कि अगर वहां पर और कुछ न हो सके तो कम से कम रेलवे कार्सिंग तो बना दिया जाय। अगर वह दूसरी तरफ जाना चाहते हैं तो उन को कार्सिंग नहीं मिलती है। किसी तरह से ये: सात मील धूम कर अपने खेतों में पहुँचते हैं। यह चीज उनके लिये काफी दिक्कत तिलव है। खास तौर से ऐसे समय में जब कि हम चाहते हैं कि खेती की तरक्की हो, अगर खेत वालों को इस तरह की दिक्कत होती है तो यह ठीक नहीं है। इसके बारे में काफी ध्यान से उन लोगों को सुनवाई होनी चाहिये। मेरी कांस्टट्यूएन्सी में अगर रोपड़ और नंगल के दरम्यान रेलवे पर यह हालत है रोपड़ से कुछ दूर २०-२५ गांवों की जमीन को इस तरह दो हिस्सों में

बांट दिया गया है कि लोगों को आठ, दस मील का रास्ता तय करना पड़ता है। वहां पर कोई २० या २५ गांव ऐसे हैं जिनके आवे खेत इधर रह गये और आवे खेत उधर रह गये। अब ये: सात सालों की जदोजहद के बाद कंपेन्शन देने के लिये कुछ कदम उठाया गया है। उन की मांग यह थी कि वे लोग कम से कम आपस में अपने खेतों की निलास करें और पास के गांवों में आसानी से जा सकें। आज तो हालत यह है कि ये: सात मील के बीच में कोई रेलवे कार्सिंग नहीं है। अक्सर जब वे जाते हैं जो बरसाती नाला होता है उस के नीचे से जाते हैं। जब नाला नहीं चलता है तब उसके नीचे से जा पाते हैं। लेकिन जब बरसात होती है तब उन का काफी दिक्कत हो जाती है। ऐसी चीजों के बारे में रेलवे को काफी हद तक जिम्मेदारी लेनी चाहिए। अक्सर रेलवे से दरखास्त की जाती है तो वह कहती है कि स्टेट गवर्नर्मेंट भी कुछ खर्च करे, डिस्ट्रिट बोर्ड कुछ खर्च करे। रेलवे तभी खर्च करेगी जब डिस्ट्रिट बोर्ड या स्टेट उस पर खर्च करेगी। मेरी प्रारंभ यह है कि जब रेलवे बनती है और उसकी वजह से जब खेत या गांव टूट जाते हैं, बांट जाते हैं, उस सूरत में सारी जिम्मेदारी रेलवे की है। मैं जानता हूँ कि जो इस तरह की शिकायतें हों, जो इस तरह की मांगें हों उन के ऊपर रेलवे मंत्री महोदय को ज्यादा तबज्जह देनी चाहिए। मैं ने तो एक मिसाल दी है, और भी मिसालें इस तरह की होंगी। मैं जानता हूँ कि जहां पर आप रेलवे कार्सिंग बनायेंगे वहां भी कई तरह की समस्यायें पैदा हो जायेंगी। हो सकता है कि अन्मैन्ड कार्सिंग हों और उन से एक्सिसेंट्स ही सकते हैं। इस काम में दिक्कतें जल्द है लेकिन चाहे कुछ लोगों को इस से दिक्कतें हो जायें पर जो २० या २५ गांव हैं उन की दिक्कतों को तो आपके सोचना ही चाहिये। अगर रेलवे निभाग कह दे कि चूंकि इस में दिक्कतें हैं इसलिये रेलवे कार्सिंग नहीं बन सकते और उन लोगों को उनके हाल पर छोड़ दे तो उस से कोई तसली नहीं हो सकती। इसलिये मैं प्रारंभ

[श्री अ० नां० विद्यालंकार]

करुणा कि ऐसे मामलों पर जल्दी विचार होना चाहिये और जहां पर इस तरह के हालात पैदा होते हैं रेलवे के बनने से, वहां लोगों को काफी सहलियत मिलनी चाहिये।

यह कुछ चीजें थीं जिन की तरफ मैं रेलवे मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहता था। चूंकि मैं जनरल डिस्कशन के मौके पर बोल नहीं सका इसलिये इस मौके पर मैं रेलवे मंत्री महोदय को धन्यवाद देना चाहता हूँ और मुवारकबाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने रेलवेज के काम में काफी बाकायदगी पैदा की है, उन में एफिशिएन्सी पैदा की है। आज रेलवेज काफी ठीक टाइम पर चलती है और एड-मिनिस्ट्रेशन में भी काफी इम्प्रूवमेंट हुआ है। पिछ्जे साल से जब से कि उन्होंने यह काम तिया है, मैं समझता हूँ कि जिस सहलियत से वे इस रेलवे के काम को अच्छा बनाने की कोशिश कर रहे हैं आंर मेम्बर्स को उन्होंने जिस माने तर्फ़ के से एश्योरेन्सेज दिये हैं, विश्वाम दिग्नादा है कि उन की शिकायतों को दूर बरेंगे, उसके लिये सारा हाउस उन्हे मुवारकबाद देगा।

Dr. U. Misra (Jamshedpur): Mr. Deputy-Speaker, Sir, much has been said in this House about overcrowding. One of the common grievances against the railways is that in spite of improvement in certain respects, the railway trains are still overcrowded. I suggest that, to solve this overcrowding, more and more Janata trains must be run. That is the only answer. In this emergency, when people are sacrificing, I should suggest that air-conditioned coaches should be suspended. When more and more air services are there, air-conditioned coaches may easily be suspended as a measure of thrift.

Another thing that I want to suggest is this: as I had suggested during the last Budget discussion, more passenger trains are required in the in-

dustrial belt, especially in the industrial belt of Bihar, because more and more people are going in for employment, and there is great overcrowding and consequent difficulty.

There is one more thing about which I also wrote to the hon. Minister, and it is also a public demand. If anybody goes and sees the Tatanagar station, he will find that it is a scene which is absolutely inhuman. Right from 12 noon, there is a rush of people for a seat in the Tatanagar-Patna Express which goes in the evening. Even during summer, they wait from 6 o'clock in order to get a seat. So, I suggest that, if possible, this train can be duplicated: one may start in the morning and another in the evening. A slight change here and there will afford some convenience to the people. For example, the Adra-Chakradharpur train can be extended to Tatanagar. I believe it was being extended some years back. I believe there is a train between Kharagpur and Jhargram which can also be extended to Tatanagar, because in the whole of Singhbhum, road transport is very bad, and there are only a very few buses which are operating. Therefore, the extension of this train will be to the convenience of the people.

Then, I wish to mention one thing which has been agitating the South Indian workers working in the Bihar industrial belt, especially in Tatanagar, for the last ten years. Now Rourkela steel plant also is there. The South Indians going from Rourkela and Tatanagar towards Andhra Pradesh and Orissa have a lot of difficulty in changing train at Kharagpur with their children and families in these days of overcrowding. For the last 10 years, they have been demanding a through train or, if not a through train, at least a through bogie from Rourkela to Vishakapatnam, which can be connected to the Madras Express or the Janata Express. About 6 or 7 years back—of course, Shri Swaran Singh was not in office as Railway Minister then—there was a demand

with 10,000 signatures from different institutions in this regard. It should be looked into.

Much has been said about catering. Departmental catering is somewhat better. But right from Delhi up to Mughalsarai, the food served by contractors is absolutely rotten and unfit for human consumption. While our Deputy Minister was answering a question, I was asking him to enquire about this from one of his colleagues, Shri Bishhudhendra Misra, the Deputy Law Minister. He will speak about the quality of the food, because he and his family have suffered in Calcutta after eating the food in the railway departmental catering and a complaint was also lodged in the book by him.

In the last budget debate I said that the railways being the biggest employers and since more and more cases of tuberculosis, especially pulmonary tuberculosis are found among the railway employees, it is now quite urgent that the railway workers, especially locomotive workers dealing with coal, should be x-rayed on a mass scale. It will not be very difficult to have their chests x-rayed periodically. If that is done, it will be a service to workers who are trained and we can preserve the trained workers also for the railways.

Then, railway workers are subjected to frequent transfers. Education being imported in the regional languages, their children find it very difficult when they are shunted from school to school. Suppose a railway worker in Bihar is transferred to Orissa; his children cannot but find it difficult to follow the teaching in the regional language. So, I suggest that cheap residential hostels should be built by the railways with a certain subsidy, so that the railway employees can admit their children into these hostels. Now they grumble if they are transferred, because of this difficulty. If these hostels are opened, their children's education will not suffer and they will not grumble if they are transferred.

2891 (ai) LSD—8.

There is one small thing to which I would invite the attention of the Railway Minister. There is need for a high school in Tatanagar, because there is no Government school for Railway employees' children. All the schools belong to the TISCO where the admission is restricted. There is no Government school. So, a high school is necessary. There was a suggestion on behalf of the unions and also from the employees and an enquiry was made. But a misinformation was given to the Minister that there are high schools where railway employees' children are admitted. It is not a fact. Moreover, the fees are so high there that it is not possible for the low-paid employees, with their small pay, to admit their children in the school. Therefore, a high school should be started there or the existing school may be raised to a high school. The existing school, which admits small children, is situated beyond a bridge which is also over-crowded with heavy motor vehicles and there are always accidents and hazards. I want to bring this to the notice of the hon. Minister and request that this school may be shifted to the railway colony for the benefit of the children there.

श्री यमुना प्रसाद मंडल (जयनगर) :
उपाध्यक्ष महोदय, भारतीय रेले भारत में ही नहीं एशिया में सब से बड़ी संस्था है और इस के कार्य की जितनी भी प्रशंसा की जाय चोड़ी है। पिछले अक्टूबर और नवम्बर के महीनों में जो कार्य इस संस्था ने राष्ट्र को दिखाया सचमुच वह प्रशंसनीय है। पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे और पूर्वोत्तर रेलवे, यद्यपि ये उत्तर रेलवे से सम्बन्धित थे, पर इन दोनों रेलवेज का काम विशेष रूप से सराहनीय रहा। और इसीलिए इस सदन में एक स्वर से हमारे योग्य रेल मंत्री साहब की प्रशंसा की गई है।

इस समय मैं दो चार बातें विहार के सम्बंध में कहना चाहता हूँ। अभी डा० यू० मिश्र ने बड़े सुन्दर ढंग से इंडस्ट्रियल एरिया

[श्री यमुना प्रसाद मंडल]

के बारे में बातें आप के सामने रखी हैं। मैं भी कुछ अन्य बातें की ओर रेलवे मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ।

बिहार जनसंघ्या के विचार से भाग्य में दूसरे नम्बर पर आता है। और यह सीमान्त राज्य है। वहां पर जो रेलवे की सुविधा है वह काफी नहीं है। यह इंडस्ट्रीयल एरिया है, नई नई माइन्स इस एरिया में निकल रही हैं, नई नई इंडस्ट्रीज खुल रही हैं और इस प्रकार वहां काफी प्रगति हुई है। किसी भी विकासशील संस्था का उत्तरोत्तर आगे बढ़ते जाना स्वाभाविक है। यही अवस्था हमारी रेलों की है। जिन क्षेत्रों में नए बैराज खोले गए हैं, नई नई नहरें बनवायी गयी हैं, नए कार्य किए जा रहे हैं वहां रेलों की नई लाइन बिछाना भी जरूरी है। विहार के एक हिस्से में एक छोटी सी लाइन सुपोल और भपटियाही स्टेशनों के बीच यी जो कि कुछ समय पहले उड़ाँली गयी थी। वहां के लोगों का कहना है कि अब वहां काफी विकास हो रहा है और वहां की हालत अच्छी है, यह जूट ग्रोइंग एरिया है, काफी ड्रेलप हो रहा है। नई नई नहरें यहां निकाली जा रही हैं, इसलिए इस लाइन का रेस्टोरेशन हो जाना जरूरी है। कहा जाता है कि अब इसे नई लाइन के रूप में लिया जायगा, रेस्टोरेशन के रूप में नहीं लिया जाएगा। मैं रेलवे मंत्री जी का ध्यान इस तरफ आकर्षित करना चाहता हूँ कि वे इस सार्वजनिक महत्वपूर्ण प्रश्न को देखें और यह देखने के बाद अगर उन की राय हो कि इस कं रेस्टोर नहीं किया जा सकता तो हम को संतोष हो जाएगा और हम वहां के लोगों को बता देंगे कि इस में दिक्कत है इसलिए अभी इस कठिनाई को सहन करें। यद्यपि वह एक छोटी सी बात मालूम होती है, लेकिन एक छोटी सी बात भी कभी कभी बहुत खतरनाक रूप ले सकती है। मानसी स्टेशन गंगा के किनारे ६००-७०० गज पर है। यह देखने में आता है कि गंगा का

इरोजन बराबर चलता आया है। मूलने में आया है कि इरीगेशन एंड पावर के अभियंता कहते हैं कि रेल का बड़ा राजेन्द्र पुल बन जाने की बहुत ज्यादा गड़बड़ी है जिससे गंगा का ऐसा रूप हो रहा है। चाहे कुछ भी हो मगर ऐसे प्रोजेक्ट्स में जहां इरोजन का इतना बड़ा सवाल है और हो सकता है कि मानसी स्टेशन के पास अगर वह इरोजन, कटाव आगे की ओर गया तो उस लाइन को बड़ा नुकसान पहुँच सकता है। मैं रेल मंत्रालय के सुप्रीम नायक सरदार स्वर्ण सिंह से कहूँगा कि वे इरीगेशन एंड पावर के लोगों से मिल कर इस तरह का को आरडिनेशन दोनों विभागों में लावे जिस से कि यह सब काम और तू-तू मैं-मैं बाद में न उठ सके।

इस के बाद मैं थोड़ा सा निवेदन करना चाहता हूँ। यह बौद्धिक स्टेट का उत्तर इलाके का एक ऐसा शहर है, जयनगर, जो एकदम नैपाल के किनारे है। नैपाल से सीधा सम्बंध वहां से है। वहां एक छोटी सी नैपाल देश की लाइन है। एन० जी० रेलवे नैपाल गवर्नमेंट की छोटी सी रेल है। उस जयनगर स्टेशन को ढीक करने के लिए और वहां से जनकपुर की ओर जाने के लिए, जनकपुर एक बहुत प्रसिद्ध, धार्मिक और तीर्थ स्थान नैपाल में है। जयनगर स्टेशन का विस्तार आवश्यक है। इस के अलावा वहां गन्ने की खेती भी बहुत ज्यादा होती है। काफी उपजाऊ इलाका है। जैसा मैंने २६ में निवेदन किया वहां की (विहार) जनसंघ्या प्रति वर्ग मील बहुत ज्यादा है। भारत में शायद दरभंगा का यह जिला इसरा या तीसरा जिला है जहां आबादी अतिक घनी है। वहां हम लोग चाहते हैं कि जयनगर के पहले एक छोटा सा हाल्ट स्टेशन होना चाहिए। जयनगर और बिजोड़ी के बीच अगर एक छोटा सा हालिंग स्टेशन हो तो जयनगर में जो बहुत ज्यादा भड़ी पड़ती है वह थोड़ी हल्की हो सकती है।

दूसरी चीज यह है कि कमतील और मुहम्मदनुर के बीच में भी एक हाल्ट स्टेशन बनाया जाय। हमारे भूर्गपूर्व छिंटी प्लानिंग मिनिस्टर ने भी इन दो हाल्ट स्टेशनों के संबंध में रेल मंत्रालय का ध्यान बहुत ज़ोरों से आवश्यित विद्या था। लेकिन देश के बदलते हुये हालात में उन छेंटी छेंटी वातों को छोड़ दिया गया है। अब अगर उन की ओर से कह दिया जाय कि यह छेंटी छेंटी चीजें भी नहीं की जा सती ही आज जैसी स्थिति है उसमें मैं चुहों जाँड़ा और संतोष कर लूँगा। लेकिन मेरी यह समझ मैं नहीं आता कि जहां रेलवे के पास अपनी जमीनें हैं, जहां हर तरह की सुविधाएं मौजूद हैं, जहां रॉलिंग स्टाक बगैरह की भी जरूरत नहीं है, ऐस स्थानों में अगर आप दस, पांच मील लाइन को और बढ़ा देते हैं तो मैं नहीं समझता कि ऐसा करना आपके लिए क्यों मंभव नहीं है? लाइन जहां पहले ही मौजूद है, खाली थोड़ा उमर्की वडाना है, जहां नये इंजन की जरूरत नहीं है और न ही जहां जमीन ऐस्वायर करने का प्रश्न आता है, वहां रेलवे मंत्रालय के लिये यह छोटी छोटी वातें करना मंभव होना चाहिए (मुखौल भपटियाही सेक्षन)। अन्त में मैं एक, दो वातें और सेवा में निवेदन करना चाहता हूँ। यह खुशी की वात है कि सरदार स्वर्ण ने हमें इस बार यात्रा भाड़े में वृद्धि नहीं की है। वज़त पेश होने से पहस हम लोग जब आपस में बैठ कर इस बारे में वात करते थे तो हम लोगों को यह आशंका थी कि इस बार फिर मंत्री महोदय यात्रा भाड़ा ढङँगेंगे। लेकिन आपने उसमें जो वृद्धि नहीं की उससे लोगों में बहुत संतोष है। अब पासेल भाड़े में जो आपने थोड़ी वृद्धि की है वह आज की आवश्यकताओं को देखते हुए कदाचित उचित है ही। आज की संकटकालीन अवस्था में जिस ढङ्ग से आपने काम किया है वह बहुत संगहनीय है। ऐश्या की इस महान संस्था के योग्य नायक जो आपने अपने को सिद्ध विद्या है उसके लिये मैं हर तरह से आपको मुवारकबाद देता हूँ।

श्री माते (टीकमगढ़) : उपाध्यक्ष

महोदय, सन् १८५३ में मध्यप्रदेश के गरीब और पिछड़े इलाके टीकमगढ़ में राष्ट्रपति महोदय पवारे थे और उनका वहां पर भाषण हुआ था। उन्होंने स्वयं कहा था कि यहां की जनता बहुत गरीब और पिछड़ी हुई है और सरकार का कर्तव्य हो जाता है कि उसको उबारे और आवश्यक सुख सुविधाएं मुलभ करे। उन की सेवा में उस समय यह प्रार्थना रखी गई थी और आज मैं पुनः उसी प्रार्थना को संसद के सामने दुहराना चाहता हूँ कि ललितपुर, टीकमगढ़, बिजाई, छनरपुर और पन्ना होते हुये सतना को रेलवे लाइन से मिलाया जाय।

उन इलाकों की जनता बहुत गरीब और पिछड़ी हुई है। उनको अनाज तक खाने को नहीं मिलता है। वे अविकर भूखों मरते हैं। फिरार और कोदों खा कर जिदी के दिन काटते हैं। अगर यह रेलवे लाइन बना दी जाय और इन प्रदेशों को रेल से संबंधित कर दिया जाय तो जनता पल जायेगी। उसको आने जाने की जहां सुविधा हो जायेगी वहां अनाज के भी एक स्थान से दूसरे स्थान पर ले जाने में सहलियत मिलेगी। आज उनको बहुत कठिनाई पेश आती है। इसलिये मैं पुनः प्रार्थना करूँगा कि यह रेलवे लाइन निकाल दी जाय।

Mr. Deputy-Speaker: Shri Birendra Bahadur Singh Absent. Is there any hon. Member from the Congress side who wants to speak?

Shri Subbaraman rose—

Mr. Deputy-Speaker: Yes.

Shri Subbaraman (Madurai): Mr. Deputy-Speaker, Sir, we are very glad to read in the Report that special arrangements are being made to run trains for fares and melas. Madurai is a big pilgrim centre; so also Rameshwaram. We have got one or two big festivals both at Madurai and Rameshwaram. Though they have special trains on those occasions, the accommodation available is not suffi-

[Shri Subbaraman]

cient. It should be increased or some more trains should be run. Rameshwaram is a big all-India pilgrim centre and most people who visit Rameshwaram go through Madurai only. If there are convenient trains to visit Rameshwaram, perhaps the travellers will be more in number. Now one has to spend at least 1½ or 2 days to visit Rameshwaram according to the trains available now. If the time taken to cover the distance from Madurai to Rameshwaram or Dhanushkodi is reduced and if convenient trains start from there to come back to Madurai, I think the passengers will at least be double in number. This convenience will not only help the Railways but also the pilgrims who come from the farmost parts of the country.

About travel agencies, I would like to mention one thing. There is a great rush for travel now. Therefore people do not get tickets even if they try to book ten or 20 days earlier.

Mr. Deputy Speaker: The hon. Member may continue tomorrow.

According to intimation since received from members, they have selected cut motions desired to be moved to the Demands other than Demand No. 1 in respect of Railways. So, they may now move the cut motions subject to their being otherwise admissible.

Shri M. Muhammad Ismail (Mangalore): Sir, I beg to move:

"That the Demand under the head Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs. 100."

[Delay in taking up and completing the survey of the new Tinnevelly-Nagercoil-Trivandrum and Nagercoil-Cape Comorin lines (10).]

Shri Bade: Sir, I beg to move:

"That the Demand under the head Ordinary Working Expen-

Administration be reduced by Rs. 100."

[Need to (i) improve the service conditions and channel of promotions of Enquiry Clerks and Reservation Clerks in various Railways, (ii) check high cost of general management of Western Railway as compared to other zones, (iii) check the corruption in Railway Service Commission, (iv) keep leave reserve clerks according to Railway Rules (14).]

Shri M. Muhammad Ismail: Sir, I beg to move:

"That the Demand under the head Ordinary Working Expenses—Repairs and Maintenance be reduced by Rs. 100."

[Need to take up and complete the work of remodelling Calicut station at an early date. (16).]

Shri Priya Gupta (Katihar): Sir, I beg to move:

"That the Demand under the head Ordinary Working Expenses—Repairs and Maintenance be reduced by Rs. 100."

[Failure to (i) provide ladies waiting rooms at Jhaua, Dandkhora stations and protection against rain and blasts in IIIrd class waiting halls at Sonaili, Jhaua, Dandkhora stations of N.E. Railway, and (ii) complete over bridge over Katihar railway lines connecting approach roads and foot over bridge at Sonaili station in N.E. Railway. (18).]

Shri Bade: Sir, I beg to move:

"That the Demand under the head Ordinary Working Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100."

[Need to give seniority to Northern Railway Ticket Collec-

tors who were taken from the posts of Junior Out-door Clerks. (20.)]

Shri M. Muhammad Ismail: I beg to move:

"That the demand under the head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100."

[Abnormal delay in carrying out the electrification work between Tambaram and Villupuram and the construction of a new line from Manamadurai to Virudhunagar. (28.)]

Shri Bade: I beg to move:

"That the demand under the head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100."

[Need to (i) execute the project for constructing Madhopur-Kathua rail link, (ii) open a new line after surveying the Narmada Valley railway from Khandwa (West Nimar) to Dahod in Madhya Pradesh, (iii) construct a new line from Makshi to Dawa Kannod Khategaon Harda via Devas, (iv) expedite electrification of Madras-Tambaram suburban section from 1500 volts D.C. to 25 K.V.A.C. (30.)]

Shri M. Muhammad Ismail: I beg to move:

"That the demand under the head Open Line Works—Additions and Replacements be reduced by Rs. 100."

[Failure to provide adequate coverings over platforms in Numgambakkam and Chromepet stations on the Madras (Egmore)-Tambaram line and to provide sufficient office accommodation in the same stations. (32.)]

Shri Kachhavalya I beg to move

"That the demand under the head Open Line Works—Development Fund be reduced by Rs. 100."

[Need to run a special train from Kotah to Madhavpur. (37.)]

Dr. L. M. Singhvi: I beg to move:

(i) "That the demand under the head Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs. 100."

[Need to discuss economy measures. (40.)]

(ii) "That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced to Re. 1."

[Wagon shortage in certain regions, lack of operative and administrative efficiency and recruitment policy denying equal opportunities. (41.)]

Shri Narendra Singh Mahida: I beg to move:

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced to Re. 1."

[Need to take necessary protective measures, including putting the spikes on carriage tops to prevent deaths and serious accidents caused by the passengers sitting on the top of running trains. (42.)]

Dr. L. M. Singhvi: I beg to move:

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Operation (Fuel) be reduced by Rs. 100."

[Inferior quality of coal used and supplied affecting the efficiency and the punctuality of trains. (43.)]

Shri Narendra Singh Mahida: I beg to move:

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Labour Welfare be reduced to Re. 1."

[Need to (i) reduce hours of work, (ii) provide adequate rest, canteen facilities and other aids to relieve nervous tension and (iii) provide rest house facilities for the operational staff, especially drivers, firemen, guards, signal men. (44).]

Dr. L. M. Singhvi: I beg to move:

(i) That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Labour Welfare be reduced by Rs. 100."

[Inadequacy of labour welfare measures during the last year and that of the programme for the coming year. (45).]

(ii) "That the demand under the head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced to Re. 1."

[Neglect of certain regions for new lines due to slow and halting policy. (46).]

Shri Narendra Singh Mahida: I beg to move:

(i) "That the Demand under the head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced to Re. 1."

[Failure to develop new railway lines in order to open up hinterland between Mysore and Man-galore, Madhya Pradesh, Rajas-than, Kandla, Jhund, Ahmedabad, Mandwai, Kandla (metre gauge), Etawah Kasganj, Brindavan-Ma-thura. (47).]

(ii) "That the Demand under the head Open Line Works Deve-lopment Fund be reduced to Re. 1."

[Need to convert metre gauge line into broad gauge line espe-cially between Bengal and Assam. (49).]

Mr. Deputy-Speaker: These cut mo-tions are now before the House.

18 hrs.

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Friday, March 8, 1963/Phalgun 17, 1884 (Saka).