(1) General Discussion of General Budget for 1962-63.

(2) Discussion and voting on the Demands for Grants relating to the Ministry of Community Development and Co-operation.

I may also inform the House that the discussion and voting on the Demands for Grants relating to the various Ministries will be taken up in the following order:—

Community Development and Co-operation.

External Affairs.

Mines and Fuel.

Steel and Heavy Industries.

Irrigation and Power.

Transport and Communications.

Food and Agriculture.

Scientific Research and Cultural Affairs.

Health.

Education.

Information and Broadcasting.

Law.

Defence.

Works, Housing and Supply.

Home Affairs.

Labour and Employment.

Commerce and Industry.

Finance.

Shri Hari Vishnu Kamath (Hoshangabad): In this connection, Sir, may I request that the order of sequence suggested by the Minister of Parliamentary Affairs be strictly adhered to and not deviated from at short notice as has happened in the past?

Mr. Speaker: We discussed that in the Business Advisory Committee and the Minister has given that assurance that as far as possible it will be adhered to.

Shri Satya Narayan Sinha: As far as possible it will be adhered to unless some unforeseen things happens. But generally we will adhere to it.

Shri Hari Vishnu Kamath: Generally?

Shri Satya Narayan Sinha: Yes.

12.20 hrs.

*DEMANDS FOR GRANTS (RAILWAYS)—*Contd.*

Mr. Speaker: The House will now take up discussion and voting on the remaining Demands for Grants in respect of the Budget (Railways) for 1962-63. The time allotted is three hours. I think the House would agree that we might take this business up to 3 O'clock and finish it and then take up non-official business.

DEMAND NO. 2—MISCELLANEOUS EXPENDITURE

Mr Speaker: Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 2,10,11000 be granted to the president to complete the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1963, in respect of 'Miscellaneous Expenditure'."

DEMAND NO. 3—PAYMENTS TO WORKED LINES AND OTHERS

Mr Speaker: Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 21,06,000 be granted to the President to complete the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1963, 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. 31,88,34,000 be granted to the President to complete the sum

*Moved with the recommendations of the President.

[Mr. Speaker.]

necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1963, in respect of 'Working Expenses—Administration'."

DEMAND NO. 5—WORKING EXPENSES—REPAIRS AND MAINTENANCES

Mr Speaker: Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 101,03,49,000 be granted to the President to complete the sum necessary to defray the charges which will come in course of paymen during the year ending the 31st day of March, 1963, 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. 62,07.77,000 be granted to the President to complete the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1963, in respect of 'Working Expenses—Ope-Operating Staff."

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

Mr. Speaker: Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 62,02,97,000 be granted to the President to complete the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1963, in respect of 'Working Expenses—Operation Fuel'."

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

Mr. Speaker: Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 20,97,13,000 be granted to the President to complete the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1963, 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. 22,60,16,000 be granted to the President to complete the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1963, in respect of 'Working Expenses—Miscellaneous Expenses'."

DEMAND NO. 11—WORKING EXPENSES—LABOUR WELFARE

Mr. Speaker: Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 9.34,41,000 be granted to the President to complete the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1963, in respect of 'Working Expenses—Labour Welfare'."

DEMAND NO. 11—WORKING EXPENSES—APPROPRIATION TO DEPRECATION RESERVE FUND

Mr. Speaker: Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 50,25,00,000 be granted to the President to complete the sum necessary to defray the charges which will come in course of pay-

ment during the year ending the 31st day of March, 1963, in respect of 'Working Expenses—Appropriation to Depreciation Reserve Fund'."

DEMAND No. 12—PAYMENTS TO GENERAL REVENUE

Mr. Speaker: Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 81,85,34,000 be granted to the President to complete the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1963, in respect of 'Payments to General Revenues'."

DEMAND No. 13—OPEN LINE WORKS (REVENUE)—LABOUR WELFARE

Mr. Speaker: Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 1,11,53,000 be granted to the President to complete the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1963, in respect of 'Open Line Works (Revenue)—Labour Welfare'."

DEMAND No. 14—OPEN LINE WORKS (REVENUE)—OTHER THAN LABOUR WELFARE

Mr. Speaker: Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 8,25,59,000 be granted to the President to complete the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1963, in respect of Open Line Works (Revenue)—Other than Labour Welfare'."

DEMAND No. 15—CONSTRUCTION OF NEW LINES

Mr. Speaker: Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 38,69,41,000 be granted to the President to complete the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1963, in respect of 'Construction of New Lines'."

DEMAND No. 16—OPEN LINE WORKS—ADDITIONS

Mr. Speaker: Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 2,68,28,00,000 be granted to the President to complete the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1963, in respect of 'Open Line Works—Additions'."

DEMAND No. 17—OPEN LINE WORKS—REPLACEMENTS

Mr. Speaker: Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 83,96,31,000 be granted to the President to complete the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1963, in respect of 'Open Line Works—Replacements'."

DEMAND No. 18—OPEN LINE WORKS—DEVELOPMENT FUND

Mr. Speaker: Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 17,23,50,000 be granted to the President to complete the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1963, in respect of 'Open Line Works—Development Fund'."

DEMAND No. 20—APPROPRIATION TO DEVELOPMENT FUND

Mr. Speaker: Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 23,21,97,000 be granted to the

[Mr. Speaker.]

President to complete the sum necessary to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1963, in respect of 'Appropriation to Development Fund'."

Shri Nambiar (Tiruchirapalli): I have given notice of about 30 cut motions, coming under the three main groups, namely, working expenses, administration and staff (operating) and labour welfare. Yesterday, we heard the hon. Railway Minister saying that rule 149 of the Railway Establishment Code is not used against any trade union movement or for any political purposes.

Mr. Speaker: There is one thing which I might say just now. The hon. Member referred to the cut motions. Those hon. Members who want to move their cut motions may kindly intimate the table the number of the cut motions they are anxious to move.

Shri S. M. Banerjee: We have already done that.

Mr. Speaker: That is all right Those who have not given notice so far may now do so. Because are taking these three demands, it would be preferable if they specify the numbers.

Shri Nambiar: The hon. Minister said yesterday that rule 149 would not be used for political purposes or against trade union activities. If that is the position, then I would suggest that he may refer all the cases that are brought to his notice to a tribunal which will satisfy us as well as the employees concerned. Now there is terror in the minds of the railway employees that for any and every reason this rule 149 would be applied and I hope the hon. Railway Minister will look into it and allay the reasonable fears of the railway employees.

I would like to refer to the non-confirmation of employees in various departments like accounts, traffic, transport, engineering etc. Those employees who have put in more than five to eight years of service are still kept unconfirmed even though there are a lot of permanent vacancies. Instead of confirming those temporary employees in those permanent vacancies what they generally do now is to engage casual labour at the market rate of Rs. 1/8 or Rs. 2 per day, and in the name of economy it is being encouraged right through. I know of instances where casual labour are sent on the locomotives even though they have no experience of maintenance, running or operation of locomotives which is likely to result in many accidents. I hope the hon. Minister will kindly look into these things and see to it that no casual labour is employed on such important works. There is a general ban against the recruitment of labour in workshops and loco-sheds, which was confirmed by the Minister in answer to a question the other day, and that is being strictly employed by workshops in Golden Rock, Perambur and Hubli in the Southern Railways.

Then I come to the short supply of materials. Materials like bolts and nuts, wooden or iron sleepers and many other such elementary things which are required for the maintenance of the railways are in short supply. I know specific cases where locomotives that are to go to take a train immediately have taken materials from another locomotive that has come to the shed and adjusted afterwards, resulting in both the locomotives going out of order very soon; apart from the extra labour and heavy burden put on the staff, such locomotives often fail in the lines resulting in accidents. I know many such instances. I would request the hon. Minister, who is new to the railway administration and railway transport, to kindly look into these things, not basing his conclusions entirely on the reports that he gets from the Railway Board or the officials below, because there are certain things, certain true facts, which those reports would not reveal.

In this connection I want to bring to the notice of the House one report

which I have got from Dhanbad relating to the accident that we had recently. I got a letter from the Communist Party office. It is from a very reliable source. The Secretary of the Party writes to me on the 30th April 1962 saying that the accident that we had at the level crossing at Dhanbad was a very serious accident and the number of passengers involved was about 70 to 80. The bus as well as the electric supply truck also got involved. The death roll that has been given is not correct.

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Shahnawaz Khan): What is the death roll according to him?

Shri Nambiar: It will be about 40.

Shri Shahnawaz Khan: No.

Shri Nambiar: Not only that, as a result of that accident a high tension electric wire of 25,000 voltage that was there was broken and many persons who went there to rescue the people got electrocuted. These are the facts. These will come out in the enquiry.

Here I mention all this because the wagons that were used were out of order. They were condemned ones. Seven wagons got involved in it. They did not have the necessary brakes. They did not have the necessary certificate for road usage. These wagons were condemned but were used only the previous day. I submit that they did not possess the certificate from the Train Examiner which is necessary. I would also add that these wagons did not have hose pipes, siphon pipes or brake blocks.

Further, this is not the first accident of this type there. On the same line this is the third accident. The two accidents which we had previously did not result in any loss of life and the Railway officials did not care seriously about them. Only a week prior to this accident there was an exhibition or demonstration at the same level crossing. They had the idea of bringing an automatic gate with a track circuiting system which was found to be very useful and necessary. But I do not know whether this idea of changing this gate into that is finally agreed upon. There was also a demand for an overbridge which was long pending. It was also neglected by the Railway officials.

This accident at Dhanbad requires not only a departmental enquiry but must have a judicial enquiry of the sort that we had in regard to the Ariyalur accident because it reveals the utter carelessness and indifference of officialdom, of the officials that are concerned. This also would reveal a lot of instances of bad maintenance, neglect and indifference. If it is not curbed even at this stage, I submit, several more accidents of this type would occur.

I had the good fortune or the misfortune of taking part in the enquiry that was held immediately after the Ariyalur accident. The enquiry continued for 1½ months and was conducted by an eminent judge of the Calcutta High Court. There was a report even. But unfortunately the main recommendations were not implemented. Not only that, the officials who were found guilty of neglect were not punished even. I know the Engineer, the Assistant Engineer and the PW Inspector against whom there were strictures by the Judge. Unfortunately I could noet come to the last Parliament and pursue the matter. Till I was here I pursued the matter and in the reply given to me they said that they would look into it, but everything went off quietly and these officials have even got their promotions today. I would request the hon. Minister to go into these cases.

Many of these accidents are due to bad maintenance as also due to shortage of staff. This I reiterate. I want to see that such sort of accidents are stopped and our passengers go in the trains with confidence. That is why I reiterate it here.

Coming to other points about labour welfare, there are a few more points. Shortage of housing: this is a very chronic disease in the case of rail-

[Shri Nambiar].

waymen. We have 11 lakh railwaymen. We do not have even 15 per cent of them with quarters. At this rate of construction, it will take at least a century for us to give quarters to all these railwaymen. I would request that the co-operative housing system be introduced. There are waste lands,—a lot of land—in the railway A and B class areas which could be used. The railway employees can be given loans or subsidies and they may be encouraged to construct houses. Many of them would come forward to construct houses. In that way, ways and means can be found to reduce this difficulty.

The question of increase of house rent for railwaymen is creating a lot of discontent among the railwaymen. These houses were constructed during the British days, 25 years or 30 years back. Without any improvement whatsoever, for the simple technical reason, the house rent of the railway employees has been increased tenfold, five-fold. I know houses, the rent of which was Rs. 6 a few years back, are now charged Rs. 24. There are instances which go even beyond that. The justification given is that in the Railway Convention Committee and in certain Railway enquiry committees, there was a recommendation that railway houses should be charged at the rate of 4 per cent on the capital cost. Due to that, the Railway administration has brought this into effect and charged the railwaymen so heavily. I can understand such a procedure being followed for the new houses that are constructed, for the new money that we invest. I do not understand why they should charge so exorbitantly on the money that we spent 25 or 30 years ago, the capital of which has already come back in terms of depreciation and the money is already in the exchequer. Therefore, it is a very hard thing that they should tax the railway employees so heavily. They give Rs. 4 or 5 more in the name of dearness allowance or in some other form and take double that amount with the left hand and say that the railway employees are paid more. With this, I submit, there is terrible discontent. The hon. Minister will say that I am provoking this discontent, that the trade unions are provoking. It is not so. I would submit in all humility that what we request is that the railwaymen's discontent may be reduced so that our Railways may flourish. I am not making this an opportunity for grievance-mongering. Let them at least understand that we are not doing for that purpose with a negative approach.

About passes and P.T.O.s, the other day, a question was raised here and the Railway Deputy Minister said that the question of curtailment of passes and P.T.O.s is under active consideration of the Government because of the recommendations of the Second Pay Commission. I submit that passes and P.T.O.s are a privilege which the railwaymen enjoy not only in this country, but in the whole world. If we want to curtail that for the simple reason that the Pay Commission has recommended that, I submit, in all humility, that we are inviting trouble in the Railways. If passes and P.T.O.s are stopped, the railways also will stop that day. I am not saying this for any grievance-mongering. I am not saying for any other reason. I submit a reality. I know the burning mind of the railwaymen. I would submit, let us not indulge in such sort of thinking now when we are in the Third Five Year Plan, when we find that something more is to be done to the Railways and something better is turned out in the Railways.

Shri Shahnawaz Khan: Is that your contribution towards the better running of Railways?

Shri Nambiar: My contribution is to bring home to the mind of the Railway Ministry a real fact that is in the mind of the railwaymen. If by doing so, if the Railway Ministry could be persuaded not to indulge in that kind

of stopping of passes and P.T.O.s., I think I would have made a great contribution to the better running of the railways.

That is my humble submission.

Then, there is the question of non-payment of arrears of travelling allowances. There is also the question of annual increments not being paid. You know, Sir, that I had the misfortune. . .

Mr. Speaker: I have only to warn the hon. Member that he would be depriving one of his colleagues from participating in the discussion, if he were to take more time.

Shri Nambiar: I shall finish in two minutes.

I had the misfortune or the good fortune to go on a hunger-strike before the General Manager of the Southern Railway in 1958 . . . .

Mr. Speaker: I am sure he would not do it here.

Shri Nambiar: No, Sir, I had the misfortune or the good fortune to go on a hunger-strike in 1958 for no additional demand but for the clearance of arrears of travelling allowances and for payment of annual increments. The money that was due to the employees normally was not paid, and I had to go on that hunger-strike, which resulted in the payment of several crores of rupees to the railwaymen immediately after my hunger-strike. I may not go on a hunger-strike here, but if this kind of thing repeats, then I may again go before the General Manager at Madras and go on a hunger-strike.

Mr. Speaker: I must see that the hon. Member does not exhaust himself here by speaking more.

Shri Nambiar: So, I request that the arears may be cleared off, and instructions may be issued to the officials to clear them off.

There are other grievances also, but I shall try to ventilate them through other means.

In conclusion, I would submit that what I have urged is for the benefit and improvement of the railways and not with any *mala fide* intentions.

Mr. Speaker: Now, Shri Surya Prasad. The hon. Member is not here. Now, Shrimati Renu Chakravartty.

Shrimati Renu Chakravartty (Barrackpore): I have only to say a few words on Demand No. 15 relating to the construction of new lines. When we were asked to give cut motions, it was very clearly stated in the grants made by Government that there was going to be a new line from Kharagpur to the proposed port at Haldia. But I have just received a very urgent communication saying that there is now a proposal to change this alignment and to take the line to Pashkura. I would like the hon. Minister to tell us whether that is a fact, because the people in that area are deeply agitated on this point and they are wondering how this change could sudenly have taken place, in spite of the fact that everything has gone ahead on the basis that there will be a railway line between Haldia and Kharagapur, which would mean that through Kharagpur, there will be a direct connection in three directions, namely to Bombay, Madras, and through Gomoh to the Bihar coal-fields. I want to know why suddenly there is a change in the original proposal and the line is now going to go through Pashkura. If this has come about as a result of pressure from certain Members of Parliament, I would request the hon. Minister to look into the question and see whether this will serve our national purpose, and not look at it from the point of view of one constituency or one district of West Bengal.

The reason why I object strongly to the change in the alignment is this. As is well known, the section between Kharagpur and Howrah is already very hard pressed. To have a connec-

[Shrimati Renu Chakravartty].

tion with Pashkura would mean that there will be further increase in traffic in this section. As you know, Kharagpur is at a distance of 44 miles from Howrah, and in between Howrah and Kharagpur is Pashkura which is at a distance of about 28 miles. This section has got to bear heavy traffic, and any slight dislocation will press hard on this area, and there will be complete chaos. This kind of thing should be avoided by linking Haldia directly with Kharagpur or by laying two more lines between Howrah and Kharagpur.

I believe that the one main consideration which may be put forward as an excuse is that there will be a lessening of the cost by a few lakhs of rupees, because there will not be the need for having a bridge over the Casai river. But I think that this is a very short sighted approach. I would urge that Government should definitely not change the alignment, and Haldia should be linked with Kharagpur directly and not with Pashkura. I should like my hon. friend the Railway Minister to satisfy very clearly the people of Bengal that this line is not going to be diverted at all, because Haldia is one of the new ports which are going to be developed. It is not only for West Bengal but for the whole of India, for Madras, for Bombay as well as for the coal-bearing areas of Bihar.

The second point on which I would like to support my hon. friend Mr. Nambiar is on the question of labour welfare. There are two important points which I wish to stress again on this occasion. One relates to the question of rent of quarters. Originally these quarters were meant to be allotted on a no-profit no-loss basis. But this policy has been changed. But what is most objectionable is that the rent of the quarters is being calculated on the present market rate of the land and the buildings. This I think is most unfortunate, because land which used to cost a few rupees are now valued at ten times their original price. When rent is being compute on the present value of the plot the amount is very high. Then again there are many very old type houses, with thatch or asbestos roofing, the value of which would have been not more than Rs. 500 or Rs. 600. Many railway employees occupy these, but they have to pay the same rent as those who are occupying the new type quarters. This, I think, should not happen. Not only that. The Railway Board have said that ten percent would be deducted from railwaymen occupying railway quarters. Only 30 per cent of the railway employees are provided railway quarters. Although the number of railway quarters has doubled within the last few years, no arrangements have ben made for their maintenance—there has been no increase in I.O.W. Staff—with the result that the old quarters are in a dilapidated condition. There is no proper maintenance of the new quarters. In regard to quarters which have been electrified, the rent has been increased from Re. 1 to Rs. 2 as capital cost.

The electricity charges for quarters round about Calcutta has also gone up. The old rate was 11 naye Paise; then it was increased to 20 naye Paise; it has now been further enhanced to 31 naye Paise. The rate we pay in Calcutta is only 10 naye Paise, which has been increased slighly recently. This again will bear very heavily on the railway workers. In the matter of conservancy charges, even where there are sanitary latrines, the conservancy charges are levied.

With regard to PTO and passes, I would urge upon the Government to implement the entire Central Pay Commission's award and not only those that go against the interest of the workers. In the old days when we were children, we used to hear that people chose to join the railways because of two benefits—the PTOs or passes, and the benefit of cheap railway quarters. Both these have been taken away and only the shell is left now.

I would like to say a few word about the house rent and city compensatory allowance. The original rule was that house rent allowance was to be granted if only both the place of duty and the place of residence was within a qualifying city. What has happened now is that even if the place of residence is within a qualifying city, the employee is not eligible for the grant of city compensatory allowance. From round about the city of Calcutta people come to work in the Kancharapara workshops. It is very difficult for the railways to provide quarters for all the railway employees working in the Kancharapara workshops. They come by the suburban trains. By this order now, those who are living in Calcutta, where the rates are higher are not entitled to get the city compensatory allowance and the house rent allowance. This is very hard upon the railway workers and I would urge upon the Railway Ministry to look into this matter. For months on end we have been talking about it and writing to the authorities. We have sent so many letters and remainders. But nothing has happened. This question of payment of house rent and city compensatory allowance for all the big cities round about which there are workshops should be considered, whether it is Calcutta or Madras. Madras, of course, is not an A class city. But this point should be considered and I would request the hon. Minister to give a reply on these points.

12.36 hrs.

[SHRI JAGANATHA RAO *in the Chair*]

श्री बा वर्मा (खेरी) : सभापति महोदय, मैं आपका बहुत अनुग्रहीत हूं कि आप ने मुझे यहां पर अपने विचारों को रखने का समय दिया है । मंत्री महोदय ने जो डिमाड्स रक्खी हैं उन का मैं पूर्णतया समर्थन करता हूं । लेकिन कुछ ऐसी बातें हैं जिन पर मुझे अपना विचार रखना आवश्यक मालूम होता है ।

सभी रेलवेज के लिये डिमांड्स में काफी एलोकेशन्स रक्खे गये हैं मगर दुःख के साथ कहना पड़ता है कि एन० ई० रेलवे के लिये वहां पर कुछ नहीं है । नहीं मालूम उसके साथ यह स्टेपमदरली ट्रीटमेंट क्यों रक्खा गया है । जहां तक मुझे मालूम है जबसे रेलवेज बनी हैं एन० ई० रेलवे में कोई विशेष परिवर्तन नहीं किया गया है । कम से कम जिस क्षेत्र से मैं आ रहा हूं, अर्थात् लखीमपुर खेरी डिस्ट्रिक्ट, वहां पर अब भी वैसी ही स्थिति है जैसी कि उस समय थी जब कि रेलवे शुरू की गई थी । निघासन तहसील, जो कि एक बहुत बड़ी तहसील है, वहां अब भी बहुत से ऐसे क्षेत्र हैं जहां के निवासियों ने रेलवे लाइन नहीं देखी है । जहां तक मुझे मालूम है, एलेक्शन के दौरान में मुझे वहां पर जाने का मौका मिला, पलिया कलां से लेकर हसनपुर खटौली तक ६० मील लम्बा और कम से कम ४० मील चौड़ा क्षेत्र ऐसा है जहां पर रेलवे के साधन नहीं हैं । वहां बहुत से लोग हैं जिन्होंने अब तक रेलवे लाइन नहीं देखी है । चुनाव के समय जब मेरी जीप वहां जाती थी तो बुड्ढों से ले कर औरतों बच्चों तक, सब वहां जमा हो जाते थे, यह देखने के लिये कि कौन सी चीज आई है। ऐसी जगह पर रेलवे का होना बहुत ही जरूरी है । वह ऐसा क्षेत्र है जहां पर ईश्वर ने विशेष तौर से उर्वरा शक्ति दे रक्खी है और प्राकृतिक साधनों से परिपूर्ण बना रक्खा है । लेकिन रेलवे लाइन के न होने से वहां बहुत कठिनाई होती है । वहां पर जहां तक मुझे मालूम है पांच या छः कैश क्राप्स होते हैं, खास तौर से जूट, गन्ना, मूंगफली आदि, लेकिन उनको मंडियों तक ले जाने में जो कठिनाई होती है उसका अनुभव तो वहां जाने पर ही हो सकता है । वहां के लोग अपने सामान को लखीमपुर खीरी मंडी तक लाने के लिये गाड़ियों से ले आते हैं और उस का किराया उनसे ३ रु० मन तक लिया जाता है । रास्ते में नदी नाले काफी पड़ते हैं, जिसकी वजह से वहां पर हफ्तों लग जाते हैं और काफी तैयारी करने के बाद ही वह लखीमपुर आ

[श्री बा० वर्मा]

जा पाते हैं। पलिया कलां से हसनपुर खटौली तक जो ९० मील लम्बा इलाका है यदि वहां रेल लाइन कर दी जाये तो शायद वहां के लोगों की कठिनाइयां दूर हो सकती हैं। जिस तरफ का जिक्र मैं कर रहा हूं उस तरफ न तो नदी पड़ती है और न नाला पड़ता है। इसमें रेलवे मिनिस्ट्री का कोई विशेष खर्च होने वाला नहीं है, सिवा वलाइन बिछाने के लेकिन इस से वहां की जनता को काफी सुख मिलेगा।

इसके अलावा मैं अपने चुनाव क्षेत्र की एक ओर परेशानी को आप के सामने रखना चाहता हूं। वहां पर रात में दो ट्रेंस चलती हैं एक एक्स्प्रेस गाड़ी है जो कि काठगोदाम को जाती है और दूसरी कासगंज को जाती है। मेरे जिले में सिर्फ ९ स्टेशन पड़ते हैं, लेकिन उन ९ स्टेशनों में से कुल ४ स्टेशनों पर गाड़ी रुकती है और बाकी ५ स्टेशनों पर नहीं रुकती है। आप अन्दाजा लगाइये कि १५ मील के अन्दर रहने वाले आदमी को यदि कचेहरी के काम से लखीमपुर आना हो तो उस को एक दिन जाने में, एक दिन काम करने में और फिर एक दिन, यानी तीन दिन घर वापस आने में लगते हैं। यदि वे गाड़ियां वहां पर भी रुका करें तो उन की कठिनाई दूर हो सकती है। मेरी समझ में नहीं आता कि इस में कौन सी परेशानी है अगर पैसेंजर गाड़ी को वहां रोक दिया जाय। लखनऊ से जान में हर जगह गाड़ी रुकती है तो क्यों लखीमपुर खीरी के जिले में वह नहीं रुकती है? अगर वह गाड़ियां वहां पर रुकें तो जनता की काफी परेशानियां दूर हो जायेंगी।

इसके अलावा लखीमपुर खीरी भी अन्य शहरों की तरह काफी तरक्की कर रहा है, लेकिन जो रेलवे क्रासिंग हैं वहां पर लोगों को काफी कठिनाई उठानी पड़ती है। शंटिंग वगैरह के वक्त में वहां घन्टों खड़ा रहना पड़ता है और मुझे यह मालूम हुआ है कि एक बहुत ही अच्छे उद्योग के मैनेजर को रेलवे क्रासिंग पर घंटे डेढ़ घंटे रुका रहना पड़ा और शायद वह इसके लिये रेलवे मंत्रालय पर मुकदमा चलाने जा रहा है। ऐसी नौबत क्यों आती है। यदि वहां अंडरब्रिज बना दिया जाए तो आसानी से यह समस्या हल हो सकती है और इस प्रकार की परेशानियां दूर हो सकती हैं।

मैलानी जंकशन एक बहुत ही महत्वपूर्ण जंकशन है। वहां से कुड़ियाला घाट और दुधवा तक गाड़ियां जाती हैं। लखनऊ से बरेली जाने वाली गाड़ी पास होती है वहां से काफी पैसेंजर आते हैं लेकिन दुःख की बात है कि जो अपर क्लास का वेटिंग रूम बना हुआ है उसमें शायद तीन चार से ज्यादा आदमी नहीं बैठ सकते। यदि उस वेटिंग रूम को पश्चिम की तरफ एक्सटेंड कर दिया जाए तो यह परेशानी हल हो सकती है। मुझे भी वहां रुकने का मौका मिला है। तो वहां बैठने की जगह नसीब नहीं हुई। इससे वहां बड़ी परेशानी हो जाती है।

इसके अलावा वहां के थर्ड क्लास के वेटिंग रूम की तरफ भी आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। मुझे तो ताज्जुब होता है उस इंजीनियर की योग्यता पर कि जिसने उसका नक्शा बनाया और उसको बनवाया। उसको वेटिंग रूम कहा जाय या हाथीखाना कहा जाय यह मेरी समझ में नहीं आता। वह किसी भी मौसम में तो सुविधाजनक नहीं है। गरमी में उसमें लू सीधी आती है, जाड़ों में सीधी हवा उसमें लगती है और बरसात में यदि हवा तेज हो तो आदमी को भीगने से बचना मुश्किल है। न मालूम किस दृष्टि कोण से उसको बनाया गया है। इसके अलावा इस मुसाफिर खाने से स्टेशन तक कोई ढका रास्ता नहीं है जिससे बरसात के दिनों में मुसाफिर स्टेशन तक जा सकें। यदि गाड़ी आ गयी हो और पानी बरस रहा हो तो आप मुसाफिरों की परेशानी

का अन्दाजा लगा सकते हैं। वह बगैर भीगे नहीं रह सकते। स्टेशन से डेढ़ सौ गज के फासले पर यह मुसाफिर खाना बना हुआ है और स्टेशन तक आने के लिये कोई ढका स्थान नहीं है ताकि मुसाफिर बिना भीगे आ सकें। तो उस ओर ध्यान देने की आवश्यकता है।

जहां कहीं भी जंकशन हैं वहां ओवर ब्रिज की सुविधा प्रदान की गयी है। लेकिन मलानी जंकशन में जो कुड़ियालाघाट और दुधवा को दूसरी तरफ से गाड़ी जाती है उस तक जाने के लिये ओवर ब्रिज नहीं है। गाड़ियों को पार कर के आदमियों को जाना पड़ता है। बच्चे और बूढ़े लोगों को खास तौर से मैंने टकरा कर गिरते हुए देखा है। स्टेशन के दूसरे तरफ जाने में बड़ी कठिनाई का सामना करना पड़ता है। यदि वहां ओवर ब्रिज बना दिया जाये तो यह परेशानी दूल हो सकती है।

इसके अलावा कुछ और बातें भी मैं आपके सामने रखना चाहता हूं।

शाहजहांपुर और खेरी में करीब ४० मील की दूरी है। लेकिन उनके बीच में कोई रेलवे कनेक्शन नहीं है। मलानी से शाहजहांपुर तक सन् १९१४ के पहले एक छोटी सी लाइन थी लेकिन लड़ाई के दौरान में वह लाइन वहां से उखाड़ दी गयी। वहां ट्रेफिक ज्यादा है। गवर्नमेंट बसेज़ चलती हैं लेकिन वे उस ट्रैफिक के लिये काफी नहीं है। उस रेलवे लाइन को फिर बनाना चाहिये। गोला गोकरन नाथ में हिन्दुस्तान शुगरमिल है और वहां पेपर फैक्ट्री भी खोलने की योजना है। यदि गोला गोकरन नाथ को ब्राडगेज लाइन से मिला दिया जाए तो काफी उन्नति हो सकती है। पेपर मिल के मैनेजर से मेरी बातचीत हुई। उन्होंने बताया कि यदि ब्राडगेज लाईन खुल जाती है तब तो वह पेपर मिल खोलने का विचार करेंगे नहीं तो ऐसा करना मुमकिन नहीं होगा। यह गन्ने का भी क्षेत्र है। ट्रकें इसको ले जाती हैं लेकिन ट्रकें उसके लिये काफी नहीं होतीं और हर साल काफी गन्ना छूट जाता है। अगर रेलवे हो जाये तो सामान लाने लेजाने में काफी सुविधा हो सकती है।

बरसात के दिनों में जब गोमती का पोनटन ब्रिज तोड़ दिया जाता है तो सीतापुर हो कर जाना पड़ता है और यह चालीस मील का जो फासला है उसके बाजाए सवा सौ मील का चक्कर काट कर आना होता है। इसलिये यहां ब्राडगेज की लाइन का होना आवश्यक है। मेरी अर्ज है कि रेलवे मंत्री महोदय इस ओर विशेष ध्यान देने की कृपा करें।

अन्य जगहों की जो रेलवे लाइनें पहले उखाड़ ली गयी थीं उनकी फिर से बनाया जा रहा है। मेरी प्रार्थना है कि शाहजहांपुर और लखीमपुर खेरी की जो लाइन उखाड़ी गयी थी उसको भी पुनर्जीवित किया जाए। इस तरफ मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं।

अब मैं रेलवे की एफीशेंसी के बारे में कुछ कहना चाहता हूं। रेलवे की एफीशेंसी एम्पलाईज़ की एफीशेंसी पर निर्भर करती है। मैं ने सुना था कि रेलवे विभाग में डिस्क्रीमिनेशन चला करता है और उसको स्वयं देखने का मौका मिला है। अभी दो तीन साल हुए लखीमपुर खेरी में एक टी० टी० ई० ने कम से कम ढाई लाख रुपया डाकुओं के हाथ से छीना अपनी जान को खतरे में डाल कर। उसको यहां से प्रेसीडेंट मैडिल और ५०० रुपये का इनाम दिया गया। लेकिन यही काफी नहीं है। यदि हमारा कोई कर्मचारी योग्यता और साहस का काम करता है और ईमानदारी का परिचय देता है तो उसको बढ़ावा देने की आवश्यकता है। वह व्यक्ति अभी मुझे मिला। मैंने उसे उन्हीं पुराने कपड़ों में देखा और उससे पूछा कि क्या हा है तो उसने कहा कि यहां तो वही हाल चल

[श्री बा० बर्मा]

रहा है कोई विशेष सुनवाई नहीं है । मैं आशा करता हूं कि रेलवे मंत्रालय कम से कम ईमानदार और साहसी लोगों को बढ़ावा देगा :

Mr. Chairman: The hon. Member should conclude now. He has taken more than the allotted time now.

Shri B. Verma: I am concluding just now.

Mr. Chairman: He will please resume his seat.

Mr. Chairman: Shri Shahnawaz Khan.

Shri Nambiar: There is no Minister available. All the three have spoken. Fourth Minister is not there.

Mr. Chairman: He has himself spoken a number of times.

The Minister of Railways (Shri Swaran Singh): Don't bother. Your turn will come.

Mr. Chairman: He has spoken twice.

Shri Shahnawaz Khan: I would normally have not intervened, but I have been provoked to intervene by my hon. friend Shri Nambiar, and what has provoked me to get up, Mr. Chairman, is his remark that if a change is made in the PTOs and passes of the railway employees, if these are stopped, then the trains will also stop. I will be very lenient, very polite and calculating in the use of my words. It is very ungenerous of him to use this language.

The House is aware that my hon. friend, Shri Nambiar is accustomed to making statements like that.

Shri U. M. Trivedi (Mandsaur): You need not be touchy about that.

Shri Shahnawaz Khan: He made such a statement during the last strike of the Central Government employees. We remember his statement, '*rail ka chakka nahin chalega*', no train will move.

An Hon. Member: He does not know Hindi.

Shri Shahnawaz Khan: But, in spite of his best efforts, the trains did move; and they moved best in the Southern Railway where Shri Nambiar is working. (*Interruption*). And, I would like to express my sense of appreciation to those patriotic and loyal workers who, in spite of his exhortations, kept the trains moving. I can assure Shri Nambiar that the trains will move, whatever he might say or he might want to do. I can assure him that we and the Railway Administration have taken note of what he has said and we shall bear that in mind.

Shri Nambiar: Not to curtail the passes at least.

Shri Shahnawaz Khan: Now, regarding the PTOs and the passes, the recommendation of the Pay Commission is there. As the House would remember, the previous Minister, Shri Jagjivan Ram gave an assurance to the House that before any change is made he would consult the representatives of labour organisations or the representatives of the employees. In keeping with that promise, we have consulted the National Federation of Indian Railwaymen and the All India Railwaymen's Federation. We have consulted them. We are aware of their views on the subject; and we will keep them in view when coming to a final decision.

My hon. friend, Shri Nambiar, whenever he gets an opportunity makes much of the indiscriminate and heartless use of rule 149(1) in a brutal way, and that the Railway Ministry is using this to victimise

trade union workers. The only instances in which this rule is used are in cases where there has been gross neglect leading to accidents. The House, more than once, expressed its apprehension about accidents; and several hon. Members, on occasions, have said that the Railways are not awarding strong enough and prompt punishments. We use this rule to award quick punishments to the employees who show gross negiligence in dealing with the safety of train operations. That is one kind of cases in which we use it.

The other type of cases is where we find that corruption has been established. It is there; but, if we take it to law courts, it may be a long-drawn out process. We want to stop corruption and we use this to produce quick and effective results.

These are the types of crimes in which this section is used. We use it where there is gross indiscipline. And, my hon. friend opposite knows very well what gross indiscipline means. There have been instances where railway employees have been incited to walk into the office of the Works Manager and assault him in his office. Can we permit this sort of thing on Railways? How would the Government function if we allow such indiscipline? And, the only way to deal with such indiscipline is to award quick and deterrent punishment. That is what we have done. (*Interruption*). That is the heartless way in which we have been using that rule. And, I am sure I shall have the blessings of the whole House in using this for these offences.

Regarding the confirmation of employees, that is constantly under review. And, whenever we have met the General Managers this has been one of the foremost points that have been discussed with them. We will be having a meeting with the General Managers again in the next few days; and we shall, certainly, take that up too.

My hon. friend, Shri Nambiar, talked about poor maintenance of the railway stock—how poor the maintenance of the rolling stock is—leading to accidents. Here are some of the figures which would speak about the maintenance of the railway stock. The percentage of locomotives or rolling stock under or awaiting repairs has been brought down to 14.45 per cent in 1960-61 from 15.83 per cent in 1956-57. The corresponding figures for passenger coaches are 8.26 and 9.44. Another very important index for judging the efficiency of maintenance is the hot box per million wagon miles. That is an excellent index for judging the efficiency of maintenance. In 1956-57 the number of hot boxes per million wagon miles was 9.69 and in 1960-61 it has been brought down to 8.53. On the metre-gauge from 5.43 it has been brought down to 3.79. The percentage of over-aged POH wagons on the metre-gauge on 31st March 1956 was 17.27. That figure has been brought down to 7.79 on 31st March 1961.

Shri Sinhasan Singh (Gorakhpur): There must be a period for declaring a wagon to be over-aged. Has that period been increased?

Shri Shahnawaz Khan: The House is aware how the loads are increasing, how the goods traffic is increasing. Inspite of carrying additional traffic the number of over-aged wagons has been brought down very considerably. I need not say anything more.

Shri Nambiar: Dhanbad accident is a specific case where wagons were concerned. Why generalise things?

Shri Shahnawaz Khan: Why isolate it? About the Dhanbad accident I read a statement in this House the other day. In the case of a serious accident the Government Inspector of Railway Safety—the old name is the Government Inspector of Railways—is there and he is the competent and independent authority to give his final judgment, which I hope he will give if he thinks proper. It is too early to come to any final decision.

[Shri Shahnawaz Khan].

The question of arrears is constantly under review. I have been personally looking into this matter and the position has improved considerably. If the hon. Member has any specific instances, I shall be very grateful to have them and to look into them.

The hon. lady Member was very apprehensive about the Kharagpur-Haldia line. I can say that no decision has been taken to alter the line. The line will be constructed to be in tune with the development of the Haldia port and we are not aware of any change being made. My hon. friend Shri Nambiar in his usual way of exaggerating things beyond recognition said that if the present rate of construction of quarters continues even for one century the people will not be housed. He knows very well that we are constructing 10,000 quarters every year. During each Plan 50,000 quarters are constructed. We have 11 lakh employees——

12 hrs.

Shri Nambiar: So, he has calculated it at this rate, for 11 lakh employees. Therefore, my calculation is correct. It would take 110 years then. Just multiply it!

Shri Shahnawaz Khan: About 30 to 40 per cent of our essential staff are housed.

Shri Priya Gupta (Katihar): How many officers are without quarters?

Mr. Chairman: Order, order.

Shri Shahnawaz Khan: We are fully aware of the need to house our employees and we are making our best efforts, and God willing we will increase the tempo of construction of quarters.

Shri Priya Gupta: Let the austerity be shared by the officers also in respect of these quarters.

Mr. Chairman: Order, order.

Shri Shahnawaz Khan: The hon. lady Member also said that there is an exorbitant rate for electricity. That is a point which we will certainly look into. If the railway employees are being charged at higher rates than the civilian population, then we will certainly find out why and what is the reason for it. With these remarks, I close.

Shri Nambiar: On a point of explanation. I never said that I was wanting a strike. I only said that there was a danger of it. He misunderstood me and said that I am threatening. I am very sorry for him.

श्री प्रिय गुप्त : सभापति महोदय, मिनिस्टर साहब ने यह नहीं बताया कि एक भी आफिसर विदाउट क्वार्टर नहीं है, जब कि क्लास थ्री और फोर के आफिसर्ज के लिये सिर्फ तीस परसेंट क्वार्टर हैं। क्या वह रेलवे-वाइज एक भी आफिसर का नाम बता सकते हैं, जिस के पास क्वार्टर नहीं है ?

Mr. Chairman: Order, order. The hon. Minister will reply at 2.20.

Shri Priya Gupta: They are all in saloons.

Mr. Chairman: Order, order. Shri Y. S. Chaudhary.

श्री यु० सि० चौधरी (महेन्द्रगढ़) : माननीय सभापति जी, रेलवेज़ के बारे में काफी कुछ बातें कही गयीं है। मैं भी अपने क्षेत्र के बारे में, जिसमें अच्छा-खासा हल्का नार्दन रेलवे के बीकानेर डिवीजन का आता है, अपनी कुछ राय जाहिर करूंगा।

मुझे देश के बाकी हिस्सों के बारे में पता नहीं है, लेकिन जहां तक बीकानेर डिवीज़न का सवाल है, उस में जो बड़े स्टेशन हैं, आजादी के बाद दरअस्ल उनकी अच्छा-खासी तरक्की हुई है और सैन्टर के और महकमों के मुकाबिले में अधिक अच्छा काम

हुआ है। हिसार और रेवाड़ी आदि जो बड़े स्टेशन हैं, या भटिण्डा आदि जो जंकशन स्टेशन हैं, वहां पर प्लैटफार्म, लैट्रिन्ज, और स्टेशनों पर मुसाफिरों को दी जाने वाली सब सुविधायें काफी अच्छे तरीके से मुहैया की गई हैं और इसके लिये रेलवे मंत्रालय धन्यवाद का पात्र है।

मगर इस बारे में एक बात मैं आप से कहना चाहता हूं कि जहां तक इन छोटी लाइनों का सवाल है--छोटी लाइनों से मेरा मतलब ब्रांच-लाइनें से है, मीटर-गेज लाइनों से नहीं--वहां पर चलते वाली गाड़ियों में जो डिब्बे लागाये जाते हैं, वे मेन लाइन्ज के मुकाबले में कुछ बुरी हालत में हुं। अगर उन गाड़ियों में हमारे कारखानों में बनाये जाते वाले नये दिब्बे लागाए जायें, जिन में मुसाफिरों के लिये सब तरह के सुविधायें होती हैं, तो इस से लोगों को बहुत संतोष होगा। जो डिब्बे आज कल वहां हैं, व पुरानी बी० बी० एंड सी० आई० रेलवे के हैं, जिन के दरवाज़े बाहर की तरफ खुलते हैं, जिस से एक्सीडेंट का भी काफी खतरा रहता है, और जिन में पंखों के सिवाये आज कल की कोई भी नई सुविधा उपलब्ध नहीं है। अगर नए डिब्बे उन गाड़ियों में लगाए जायें, तो वहां की जनता को पता लगेगा कि आजादी के बाद हमारी लाइनों पर सुधार हुआ है। इस लिये मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि अगर छोटी ब्रांच-लाइनों पर कम से कम आधे डिब्बे ऐसे लगा दिये जायें, जो कि माड्रन एमिनिटीज़ से फिटिड हों, तो बहुत अच्छा होगा।

थर्ड क्लास के कम्पार्टमेंटस में जो बेतहाशा भीड़ बढ़ रही है, उस की ओर भी मैं रेलवे मंत्रालय का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। जहां एक तरफ किराया बढ़ाया गया है, वहां दूसरी तरफ अगर गाड़ियां और थर्ड क्लास के डिब्बे बढ़ा दिये जायें, ताकि थर्ड क्लास के मुसाफिरों को कम से कम भीड़ से तो इतनी तकलीफ न हो, तो शायद वह इस किराये को महसूस न करें। सब से बड़ी मुसीबत यह है कि जबथर्ड क्लास का मुसाफिर गाड़ी पर बैठ चढ़ने के लिये जाता है, तो एक तरफ तो उस को टिकट के पैसे ज्यादा देने पड़ते हैं और दूसरी तरफ उस को बैठने के लिये भी जगह नहीं मिलती और उस को कई स्टेशनों तक खड़ा हो कर जाना पड़ता है। इस वजह से वह किराया उस को बहुत अखरता है और जो कुछ रेलवे मंत्रालय या सरकार ने उस के लिये किया है, उन दोनों का जब वह मुकाबला करता है, तो उस में फ्रस्ट्रेशन की भावना पैदा होती है। रेलवे मंत्रालय को इस बात का ध्यान रखन चाहिये कि जिन क्षेत्रों में रेलवेज़ का बसिज साथ कम्पीटीशन है, वहां उस काम्पीटीशन को मीट करने के लिये कामर्शल वे अपनाना चाहिये और गाड़ियों में नये माड्रन डिब्बे लगाने चाहिये, जिस से रेलवे को भी आमदनी होगी और साथ ही थर्ड क्लास के मुसाफिर भी बगर तकलीफ के सफर कर सकेंगे। यहां पर रात को सोने का सवाल नहीं है। वह तो एक बड़ी समस्या है और उस को किसी और स्टेज पर हल किया जा सकता है। लेकिन आज-कल तो मुसाफिर सिर्फ यह चाहते हैं कि वे सफर के दौरान में आराम से बैठ तो सकें। जहां तक किराया बढ़ाने का सवाल है, वह तो तकरीबन हर साल बढ़ाया जाता है। लेकिन मैं माननीय मंत्री जी से दरख्वास्त करूंगा कि वे गाड़ियां जरूर बढ़ायें। गाड़ियां बढ़ाने में रेलवे मंत्रालय पर कोई वर्डन नहीं पड़ता है, बल्कि ऐसा करने से उस को आमदनी होती है और मुसाफिरों को ज्यादा सुविधा होती है। पहले सराय रुहेला स्टेशन से एक डीज़ल-कार हिसार रेलवे स्टेशन तक जाया करती थी। वह पिछले एक साल, या आठ नौ महीनों से बन्द है। जब हमने कुछ रेलवे अधिकारियों से हिसार वगैरह स्टेशनों पर इस का कारण पूछा, तो उन्होंने बताया कि हमें उस गाड़ी को चलाने से कोई खास आमदनी नहीं होती है। मैं अर्ज करना चाहता हूं कि दरअस्ल बात यह थी कि सराय रुहेला से जब यह गाड़ी

[श्री यु० सी० चौधरी]

चलती थी, तो उस के बिलकुल आगे बीस, पच्चीस मिनट, आध घंटा पहले रेवाड़ी स्टेशन से एक पैसेंजर ट्रेन हिसार की तरफ जाती थी, जो कि भटिण्डा जाती थी। इसी तरह जब वह डीजल कार सवेरे हिसार से वापस आती थी, तो उस से करीब आध घंटा पहले पैसेंजर ट्रेन हिसार से रेवाड़ी आती थी, जो कि तकरीबन सारी की सारी सवारियों को ले जाती थी। अगर रेलवे मंत्रालय ऐसे समय में उस गाड़ी को चलाये, जिस से उन दोनों ट्रेन्ज़ के बीच में गैप हो और वह दिन के समय हो, जब कि मुसाफिर उसका उपयोग कर सकें, तो शायद है यह समस्या सामने न आये।

अगर माननीय मंत्री इस गाड़ी को न चला सकें, तो वह उस प्लान पर गौर करें, जो कि मैं उन के सामने रखना चाहता हूं सारथ रुहेला स्टेशन से एक डीजल सादुलपुर जाती है, जिस को हमारी तरफ राजगढ़ कहते हैं। अगर वह ट्रेन वहां से जूपा होकर हिसार आ जाये और हिसार से रेवाड़ी चली जाये, तो इस तरह जो ट्राइएंगल तिकोन बनता है, उस से रेलवे मंत्रालय को फायदा होगा और उस को कोई नुक्सान नहीं होगा, क्योंकि हिसार से राजगढ़ के इलाके में सिर्फ दो गाड़ियां चलती हैं और दिन में कोई ट्रेन नहीं चलती है। वहां पर बसों के अलावा मुसाफिरों के लिये आने-जाने का कोई साधन नहीं होता है। अगर इस प्लान पर अमल किया गया, तो मैं समझता हूं कि बहुत सी समस्यायें हल हो जायेंगी और शायद दूसरी डीजल कार को इन्ट्रोडयूस करने की जरूरत नहीं रहेगी।

जैसा कि हरियाना के एक दो वक्ताओं ने कहा है, भाखरा कैनाल के आने के बाद पंजाब में हरियाना का पिछड़ा हुआ क्षेत्र काफी तरक्की कर रहा है। जैसा कि उन्होंने कहा, लायलपुर और मिन्टगुमरी के जिलों के मुकाबले में हिसार और रोहतक का इलाका आने वाले सालों में बहुत अनाज, कपास और गहूं पैदा करेगा। चना तो अब भी वहां पैदा होता है। उस को ढोने के लिये रेलवे मंत्रालय की तरफ से नए कार्यक्रम शुरू किये जाने चाहियें, एक दो नई लाइनें बिछाई जानी चाहिये और कुछ नई गाड़ियां चलाई जानी चाहिये। जब कुछ समय के बाद भाखरा डैम कम्पलीट हो जायगा, तो उस समय यह समस्या रेलवे विभाग के सामने आने वाली है। अगर यह प्रश्न थर्ड फाइव यीअर प्लान में नहीं आता है, तो कम से कम रेलवे मंत्रालय अभी से कोई टम्पोरेरी प्लान आने वाली समस्या को हल करने के लिये बनाए और उस पर अमल करना शुरू कर दे।

जैसा कि एक कांग्रेसी सदस्य ने भी कहा है, अगर गढ़ी हरसरू-फरुखानगर लाइन को झज्जर से हो कर भवानी या दादरी तक मिला दिया जाय, तो इस से झज्जर के इलाके में, जो कि एक अच्छा खासा टाउन है और जो भाखरा कैनाल से कवर होता है, रेलवे लाइन आ जायगी, आवागमन का साधन हो जायगा और माल और मुसाफिरों को ढोने की समस्या का समाधान हो जायगा। जझझर भिवानी या दादरी तक गढिहरसुरु-फरुरूनगर लाइन को एक्सटेंड कर दिया जाय तो इससे बहुत सी तकलीफें दूर हो सकती हैं। रेलवे प्रशासन की दृष्टि में भी यह बहुत आवश्यक है कि इस को डाइवर्ट कर दिया जाय ताकि रश कम हो सके। बीकानेर डिवीजन में से बीकानेर और जोधपुर जैसी मेल ट्रेंज रिवाडी शहर को आती हैं और उन को आध आध घंटा आउटर सिगनल पर रोक देना पड़ता है क्योंकि चारों तरफ से गाड़ियां रिवाड़ी आ रही होती हैं। अधिकारी जानते हैं कि कितनी मुसीबत का उनको सामना करना पड़ता है। उनको बड़ी बड़ी गाड़ियों तक को लेट करना पड़ता है। अगर मेरे इस सुझाव को मान लिया

जाय और इसको इस तरह से डाइवर्ट कर दिया जाय तो जो हिसार की तरफ, भटिंडा की तरफ और फाजिलका की तरफ जाने वाली गाड़ियां हैं, उन की समस्या हल हो सकती है। रिवाड़ी के लिय मैं माननीय मंत्री जी से विशेष तौर से दरख्वास्त करता हूं कि वह उस ओर ध्यान दें। मेरी अपनी कंस्टिट्युएंसी से इसका कोई ताल्लुक नहीं है, लेकिन जो आम तकलीफ है उसकी तरफ मैं उनका ध्यान दिला रहा हूं और मैं आशा करता हूं कि वह इसके बारे में कुछ न कुछ करने की अवश्य कोशिश करेंगे।

अब मैं माल के डिब्बों के बारे में कुछ कहना चाहता हूं। और किसी मामले में रिश्वतखोरी का बोलबाला हो या न हो लेकिन जहां तक माल के डिब्बों का सम्बन्ध है, व्यापारी लोग जब भी रेल बाबुओं के पास माल के डिब्बे रिजर्व कराने के लिये आते हैं तो अक्सर उनका काम बिना कुछ दिये हुए नहीं बनता है। यह चीज मैंने डिविजनल हैडक्वार्टर्ज के ऊपर भी देखी है, वहां जो स्टेशन हैं, उनमें भी देखा है। पैसा ले कर ही माल गाड़ी के डिब्ब दिये जाते हैं। मैं प्रार्थना करता हूं कि कम से कम छोटी लाइनों पर तो इसकी व्यवस्था कर दी जाय कि बिना कुछ दिये हुए माल के डिब्ब व्यापारियों को मिल सकें ताकि अनाज इधर से उधर जा सके तथा अनाज लाने ले जाने की समस्या हल हो सके।

Shri Karuthiruman (Gobichettipalayam): Mr. Chairman, Sir, while supporting the demands, I would suggest one thing to the hon. Minister for Railways. Already in the reply to the debate yesterday, the Minister said that construction of every new line is so important. I would like to plead for the construction of a new line, whose technical survey was finished about 20 to 30 years back. It is the Chamarajanagar-Satyamangalam line. The inclusion of that line is very important in many ways.

Firstly, it will connect the two States of Mysore and Madras. Secondly, the backward areas of Madras and Mysore States would be interlinked by the construction of this new line. Further, after the completion of the Lower Bhawani project which is irrigating about 2 lakhs of acres, the agricultural produce is to be taken from one place to another through this line. This line is so important and vital for the agricultural sector. It will be of great benefit both to the passenger traffic and also goods traffic.

Further, if this line is included and taken up, along the west coast if it is connected to Erode and to Poona *via* Hubli, it will be a straight course and 150 miles will be saved. Of course, Bangalore-Salem line is important and it has already been included in the list. But even before that, the technical survey of the Chamarajanagar-Satyamangalam line was completed. I do not grudge the inclusion of the Bangalore-Salem line. But Chamarajanagar-Satyamangalam line is so important when it is connected to Erode *via* Gobichettipalayam. It should be connected to Dindigul, so that Cochin Harbour will be very much benefited by this new line.

The hon. Minister may say that only industrial sectors should be developed and new lines should be constructed where there are steel projects like Rourkela, Bhilai and Durgapur projects. But we should remember that ours is an agricultural country and agriculture should be given an equal chance. The agricultural sector should be developed. If that is accepted, this line becomes very important and it should be taken up in the Third Plan. I had been in the Madras Assembly for two terms and the Madras Government have recommended this Chamarajanagar-Satyamangalam line. But I am disappointed to find that this line is not included in the new construction of lines to be taken up in the Third Plan.

[Shri Karuthiruman].

So, I request the Minister to reconsider the matter and see that the line is taken up immediately. The technical survey has already been completed. It was said some years back that Satyamangalam is not a railway end. If they want a railway end, they can take it up to Erode *via* Gobichettipalayam, where there is a third grade municipality and it will serve 5 lakhs of people.

There was a proposal to include one intra-State line. For the inclusion of that intra-State line, they have taken up Mangalore-Hassan railway. After the formation of linguistic States, that intra-State line is gone now. If there is to be an intra-State railway, Satyamangalam-Chamarajanagar stands a good chance. I request the Minister to bestow some attention and include this line, so that there may be a good communication between the two backward areas. Even if you look at the map, there is a very vast gap between Chamarajanagar and Erode. That is the only plea I want to make.

Regarding overcrowding, the second class is worse than the third class. I would request the Minister to abolish the second class once for all, because the second class is just like Trishankuswarga. There are no facilities at all, except that cushioned benches are provided. There is not even a full second class bogie; generally it forms a portion of a first class bogie or a third class bogie. I, therefore, suggest that second class may be abolished and in its place, more third class bogies may be attached. I suggest there should be only two classes in the railways—the first and the second. The present third class may be converted into second class. It will be a good thing to abolish the second class.

With these words, I support the demands.

श्री विश्राम प्रसाद (लालगंज) : रेल के भाड़े में बढ़ोतरी के सम्बन्ध में जो आपने तजवीज रखी है, उस पर कई कट मोशंज दी गई है । जहां तक भाड़े का सम्बन्ध है वह अवश्य बढ़ना चाहिये । जबकि देश तरक्की की तरफ जा रहा है तो भाड़े की दर बढ़नी ही चाहिये और यह जरूरी भी है । प्लानिंग वगैरह जो आप कर रहे हैं, उसके लिये भाड़ा बढ़ाना बहुत जरूरी है । लेकिन इसके साथ ही साथ आपको यह भी सोचना चाहिये कि अगर भाड़ा बढ़ाया जाता है तो उसका जनता के ऊपर क्या असर पड़ेगा । आप को चाहिये था कि आप देश की हालत को देखते, देश में लोगों की आर्थिक स्थिति को देखते और तब जा कर आप भाड़ा बढ़ाने की बात करते । आप देखें देश की गरीबी कितनी बढ़ती जा रही है । इस के बावजूद भी आप भाड़ा बढ़ाते जा रहे हैं । आज देश का आदमी बोझ से लदा हुआ है और आप उस पर और भी बोझ डालते चले जा रहे हैं । इस सब बोझ की वह कहां तक सहन कर सकता है । अगर देश की हालत भी सुधरती जाती और आप भाड़ा बढ़ाते जाते, तो कोई एतराज वाली बात नहीं थी और उससे जनता को कोई तकलीफ न होती । आज इस देश की जनता कितनी गरीब होती जा रही है । इतना ही नहीं, आप ने किट पर किराया बढ़ाने के साथ १६० कोलो मीटर पर १ रु० फ्रेट भी बढ़ा दिया है । वह बढ़े हुए भाड़े का बोझ भी उन्हीं लोगों पर पड़ने वाला है जो सामान को इस्तेमाल करने वाले हैं । इसी तरह से भाड़े की बढ़ोतरी का प्रभाव रोजयार पर भी पड़ेगा, एक्सपोर्ट और इम्पोर्ट पर भी पड़ेगा । सन् १९४७ में गरीब और अमीर की आमदनी का फर्क १ और ११० के अनुपात से था, आज वह बढ़ कर १ और ३०० का हो गया है । क्या आप ने जो किराया थर्ड और फर्स्ट क्लास का बढ़ाया है १० परसेन्ट और १५ परसेन्ट, वह इसी हिसाब से बढ़ाया है । गरीब और अमीर का जो फर्क है क्या वही अनुपात आप ने बढ़े हुए किराये में रक्खा है ? पिछले

दिनों उपमंत्री जी विदेशी रेलों के बारे में बतला रहे थे, लेकिन क्या विदेशों की रेलवे में भी सिर्फ इसी तरह की अमेनिटीज दी जाती हैं जिस तरह से यहां दी जाती हैं थर्ड क्लास के पैसेन्जरों को ? आप जिन से भाड़ा वसूल करते हैं उन के लिये आप ट्रेनें नहीं बढ़ाते हैं लेकिन भाड़ा बढ़ाते जाते हैं । आज तीसरे दर्जे के यात्रियों का हाल यह है कि वे पटरियों पर बैठ कर चलते हैं और छतों पर बैठ कर चलते हैं । मैं आप को एक किस्सा बतलाना चाहता हूं । बनारस में नार्दर्न रेलवे और नार्थ ईस्टर्न रेलवे की क्रासिंग है । ऊपर से छोटी लाइन जाती है और नीचे से बड़ी लाइन जाती है । कभी कभी छतों पर बैठ हुए यात्रियों के सर धड़ से अलग हो जाते हैं । आप किराया अवश्य बढ़ायें, लेकिन साथ साथ यात्रियों की तकलीफों का भी खयाल रक्खें । बसेज में उतने ही टिकट इश्यू होते हैं जितने पैसेन्जरों की सीट्स होती हैं। अगर कंडक्टर ज्यादा पैसेन्जरों को बिठला ले तो उस का चालान हो सकता है ;। लेकिन रेलवे में थर्ड क्लास में चाहे जितने पैसेन्जर भर दिये जायें, उन के लिय कोई चैक नहीं है । अगर देखते हैं कि हमारे देश में कभी कभी मेले भी होते हैं, ग्रहण होते हैं, शादियां होती हैं गठगा स्नान होते हैं । लेकिन बाहर के देशों की तरह कभी यात्रियों को सुविधा पहुंचाने की बात नहीं सोची गई । इस अवसर पर क्या यह जरूरी नहीं है कि हम अपनी ट्रेनों की संख्या बहुत दें या ज्यादा स्पेशल ट्रेन्स चला दें । आज कल गर्मी के दिन हैं, आज कल हमारे ज्यादातर किसान बेकार होते हैं । शादी और विवाह भी होते हैं । लोग भूसे की तरह भरकर गाड़ियों में जाते हैं । इसलिये मेरी प्रार्थना है कि जैसा समय हो, स्नान या मेले का, उस समय ट्रेनों की संख्या बढ़ा दी जाय या स्पेशल ट्रेन्स चला दी जायें ।

जिन सज्जनों ने अभी भी बनारस से गोरखपुर तक सफर किया है, उन्होंने देखा होगा कि थर्ड क्लास में इतनी भीड़ चलती है कि आदमी लोग पटरियों और छतों पर बैठ कर चलते हैं । अगर वह लाइन दोहरी, अर्थात् डबल, नहीं की जा सकती तो वहां पर एक या दो ट्रेनें इस तरह से बढ़ा दी जायें जिस से वहां के पैसेन्जरों को काफी सहूलियत हो सके ।

यहां पर बहुत सी बातें प्रतीक्षालयों के बारे में, ट्वायलेट्स के गन्दे होने के बारे में, सामान को सुरक्षा के बारे में, गाड़ियों में चोरियों के बारे में, कत्ल और लूट के बारेमें पुलिस के ढीलेपन के बारे में, कही जा चुकी हैं । मैं उन को दोहराना नहीं चाहता, लेकिन एक बात जरूर कहूंगा । एक गाड़ी लखनऊ से दिल्ली के बीच चलती है । उस में थर्ड क्लास की स्लीपिंग कार होती है जिस में ऊपर नीचे तीन बर्थें होती हैं । अगर वे तीनों बर्थ गिरा दी जायें तो आदमी उन पर बैठ नहीं सकते हैं । आप ३ रु० ७० नये पैसे रिजर्वेशन फीस लेते हैं तो क्यों नहीं उन में तीन बर्थों के बजाय दो बर्थें कर देते हैं ? यदि ऐसा हो जाय तो पैसेन्जरों को काफी आराम मिल सकेगा ।

यहां पर रिटर्न टिकेट्स की बातें कही गई, करप्शन की बातें भी कही जा चुकी हैं । एक चीज मुझे कहनी है जो कि टिकेट्स के बारे में है । आप ने ४३ पैसे, ४७ पैसे आदि के टिकट रक्खे हैं । इस तरह के दाम रखने से जो किसान लोग टिकट खरीदने आते हैं उन को बहुत तकलीफ होती है । अगर वह ४५ या ५० पैसे देते हैं तो बुकिंग क्लर्ककहता है कि उस के पास २ नये पैसे खुले हुए नहीं हैं अगर टिकट खरीदने वाला उस को ३ नये पैसे दे तो वह पांच नय पैसे वापस दे सकता है । चूंकि गाड़ी पकड़ने की उसे जल्दी होती है इस लिये वह पैसे छोड़ कर चला जाता है । इस तरह से एक एक टिकट पर २ या ३ पैसे कर के बहुत से पैसे बुकिंग क्लर्क को मिल जाते हैं । मेरी प्रार्थना है कि टिकट का दाम जो हो वह ५, १०, १५, २० या ५ का हो

[श्री विश्राम प्रसाद]

कोई मल्टिपल रक्खा जाय ताकि इस तरहकी बातें जो आज होती हैं व न हो सकें।

टाइम टेबल के बारे में मुझे यह कहना है कि जौनपुर और औड़िहार नार्थ ईस्टर्न रेलवे के स्टेशन हैं। ७० डाउन २०.०० बजे चलती है और औड़िहार २१.४५ पर पहुंचती है। अगर किसी पैसेन्जर को वारणसी जाना होता है तो उस को ६७ अप २.३४ पर मिलती है यानी उस को कम से कम पांच घंटे उन छोटे से स्टेशन पर गुजारने पड़ते हैं। यह हिस्ट्री की चीज है कि जब से जौनपुर औड़िहार लाइन बनी है वह लूप लाइन थी और एक गाड़ी जौनपुर से औड़िहार आया-जाया करती थी। लेकिन पिछले दिनों वह रिडाइरेक्ट कर दी गई छपरा को और अभी वह गाड़ी रिडाइरेक्ट कर दी गई भटनी को। भटनी से जो गाड़ी आती है, औड़िहार में उस के ९० या ९५ फी सदी आदमी दूसरी गाड़ी पकड़ते हैं। इस तरह से जल्दी में गाड़ी पकड़ना होता है और उन का काफी सामान छूट जाता है। जो गाड़ी हमेशा भटनी से बनारस आया जाया करती थी, उस में पता नहीं किस सज्जन का हाथ था जिन्होंने उस गाड़ी को जौनपुर रिडाइरेक्ट कर दिया, जब कि उस गाड़ी में जौनपुर से जाने वाले पैसेन्जर कतई नहीं होते हैं। मेरी यह प्रार्थना है कि जौनपुर औड़िहार के बीच जो गाड़ी चला करती थी उस को फिर उधर से रिडाइरेक्ट करते हुए उसी स्थान से चलाया जाय यानी बनारस से भटनी को।

सिलोगुड़ी जंक्शन जो नार्थ ईस्टर्न रेलवे पर है और अलीपुर दुआर स्टेशनों पर १८-६-६१ से पहले बैंड वैंदर अलाउंस मिला करता था। लेकिन १८-६-६१ के बाद जो आदमी ट्रान्सफर हो कर वहां जाता है उस को वह अलाउंस नहीं दिया जाता है। अगर कोई अफसर किसी से नाराज हो तो वह उस को एक महीने के लिये और जगह ट्रांस्फर कर के फिर वहीं पर बुला लेता है और उस का बैंड वैंदर अलाउंस बन्द कर देता है। यह दो तरह की पालिसी ठीक नहीं है। आप या तो सब को वह अलाउंस दीजिये या किसी को भी न दीजिये। अगर बैंड वैंदर अलाउंस वहां पर दिया जाता है तो चाहे जो आदमी वहां जाय, सब को वह मिलना चाहिय।

इसी प्रकार बनारस और मडुआडीह में सिटी अलाउंस दिया जाता है। जब बनारस सी से बी क्लास डिक्लेअर हो गया है तो बी क्लास का अलाउंस वहां सब आदमियों को मिलना चाहिये।

जोनल यूजर्स कन्सल्टेटिव कमेटी जो है उस में मेरी प्रार्थना है कि हर पार्टी के लोग लिय जाने चाहियें। यह नहीं होना चाहिये कि एक ही पोलिटिकल पार्टी के मेम्बर ले लिये जाये।

एक ट्रेन जय नगर से कुनौली एन० एफ० रेलवे पर है। भारत और नेपाल की सीमा पर यह है। उस में २०, २० मील पर स्टेशन हैं। निर्मली से कुनौली तक भी रेलवे लाइन बनाई जाय। इस से भारत और नेपाल के व्यापार में वृद्धि होगी।

इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

Shri A. T. Sarma (Chatrapur): Mr. Chairman, I am thankful to you for giving me this opportunity to participate in this discussion. I want to speak about the grievances of my own State. We are experiencing every day . . .

Mr. Chairman: The hon. Member is not audible. He may come to the front and speak.

Shri A. T. Sarma: I will speak only about the grievances relating to the railway administration in my own

State. My first complaint is that most of the trains in that area run in the dead of night with the result that all passengers, especially those who travel from Berhampur to Cuttack or *vice versa* have to wait at the stations in the night for a long time. Further, these trains never run in time. When we ask the station masters about the arrival of the trains they inform us that the trains are running in time but when we actually arrive at the station we find that the trains are running late by two or three hours. This is the experience of all those who travel by trains in our part of the country.

Puri is an important pilgrim centre and people from all parts of the country go there to have a holy bath and *darshan* of the *swami*. But, unfortunately, excepting the Howrah-Puri Express which reaches there at about 8 p.m., all the other trains reach Puri at the dead of night, or after 1 A.M. with the result the pilgrims do not get an opportunity to take a bath on that day and have to arrange for accommodation for their stay there. For example, the Asansol-Puri Passenger reaches there at 1 O' clock in the dead of night. The Talcher-Puri train also reaches there after 1 a.m. So, the pilgrims are put to a lot of difficulties. As they reach there late in the night, they get neither food nor shelter.

Besides, there is no through train except one from Howrah to Madras. Hitherto, there was a Janata express running from Madras to Kharagpur. Now it has been diverted to Howrah-Hyderabad. There was another train running from Waltair to Kharagpur. Now it is stopped at Khurda Road. This is inconveniencing the travelling public quite a lot.

Then, apart from the trains running in the dead of night, most of the compartments do not have lights. So, thefts and pick-pocketings are committed taking advantage of the want of lights. This is common in the railways in the State of Orissa.

Further, there are two light railways in my State in Parlakimed and Mayurbhanj. The trains in these railways never run in time. The engines of these railways were built centuries ago and for want of proper maintenance they do not work at all. So, passengers who want to go to either Parlakimed or Baripada prefer to travel by bus rather than depending on these trains. The accidents on these lines are also quite frequent. Because people prefer to travel by buses, these lines are running at a loss. If only the engines are repaired and the trains are made to run in time, I am sure the number of passengers on this line will increase and the loss can be made up.

There are many other inconveniences which we are facing in these trains. I will give you only one or two instances. Golantra is noted for its *pan* which is exported to other parts of India. But *pan* can be exported only if wooden floor wagons are supplied to the merchants. But, instead of wooden floor wagons, they are being supplied with iron floor wagons, which are not at all suited for despatch of *pan*. So, the merchants are facing a lot of difficulties and they are even thinking of giving up their business. Already, there is a fall in this business and the freight carried by this line is gradually going down. Similarly, in Cuttack the merchants never get coal in time due to lack of wagons. Even though they go on asking for more wagons, I regret to say that nothing is being done in this direction.

Then, there are many level crossings which have neither under-bridge nor over-bridge. Though we have been pressing for this all these years, nothing seems to have been done so far. There are two very important level-crossings,—one near Cuttack and another near Berhampur—where people have to wait for hours to cross the line because a train would be passing that way every few minutes. There were some accidents also at that level crossing. Once an ambulance was

[Shri A. T. Sarma].

detained for two hours near the railway level crossing as a result of which a poor lady who badly needed treatment died and there was some agitation for the immediate construction of the level crossing.

As most of the trains in our area run only in the night, pick-pocketing and thefts are quite common in our trains. So, people are generally afraid of travelling in trains.

Then, there is a group of businessmen who take cart-loads of luggage from Sompeta, Ichapur and Berhampur to Kharagpur by train without purchasing tickets. Because they are in the good books of the ticket examiners, they never care for the convenience of the other passengers. They keep their cart-loads of luggage inside the bogies and make the other travelling public to stand throughout the journey. Even when the travelling public complain, there is nobody to heed it because the officials are on the side of the businessmen.

These are some of the difficulties and inconveniences which we face in the railways in our State. I hope the Railway authorities will take immediate steps to redress these grievances.

श्री गौरी शंकर (फतेहपुर) : सभापति जी, रेलवे के विषय में कई दिनों से बराबर चर्चा हो रही है और थर्ड क्लास के किरायों के बढ़ोत्री के बारे में और तकलीफों के बारे में भी कहा गया है ।

जहां तक कि किराया बढ़ाने का सवाल है, इसमे कोई शुबह नहीं कि किराया तो बढ़ाया जा सकता है मगर सवाल यह पैदा होता है कि किराया बढ़ाने के लिये आपको अपना केस बनाना चाहिये । क्या कारण है कि आप थर्ड क्लास के मुसाफिरों को कोई भी सुविधा नहीं देते । जैसी दशा उनकी पहले थी उसी प्रकार की दशा आज भी है । तो आपके पास कोई कारण किराया बढ़ाने का नहीं है । अगर बहालत मौजूदा देखा जाए तो थर्ड क्लास में चलने वालों को जो तकलीफें पहले थीं उनसे और ज्यादा तकलीफें बढ़ गयी हैं ।

जहां तक बैठने का सवाल है बैठने के लिये जगह उनको नहीं मिलती । उनको प्यास लगने पर पीने के लिये पानी नहीं मिलता । इसका क्या कारण है ? मैं तो आपके द्वारा इस ओर मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं ।

आजकल रोडवेज की बसें चलने लगी हैं और वे काफी यात्रियों को एक जगह से दूसरी जगह ले जाती हैं । यदि रोडवेज न होती और वह पैसेंजर्स को इस प्रकार की सुविधा न देती तो मेरी समझ में नहीं आता कि उनकी रेलवे में क्या दशा होती । शायद उनकी हालत बहुत खराब हो जाती । इसलिये मेरा कहना है कि अगर आप किराया बढ़ाते हैं तो किराया बढ़ाने के लिये आपको अपना केस मेक आउट करना चाहिये, आप उनको उसी अनुपात में सुविधाएं दें तो फिर आपका किराया बढ़ाना जायज हो सकता है ।

इस के अतिरिक्त एक चीज मुझे और निवेदन करनी है । आप को कुछ सीमा निर्धारित अवश्य करनी है ताकि उस निर्धारित सीमा के आगे कभी किराया बढ़ोत्री का प्रश्न न उठे । अक्सर यह होता है कि बीच बीच मे आप मेले के नाम पर पिल्ग्रिमेज के नाम पर ज्यादा जो किराया लेते रहते हैं वह एनक्रीज में शुमार नहीं होता है ।

इस के बाद मुझे एक और विशेष चीज के ऊपर आप के द्वारा मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना है और वह रेलों में सुरक्षा की समस्या है । इधर पिछले कई वर्षों से यह देखा गया है कि रेलवेज में एक्सीडेंट बहुत ज्यादा तादाद में होने लगे हैं । इस के अतिरिक्त यात्री चाहे वह थर्ड, सेकेंड या फर्स्ट क्लास का हो अपने मकान से जब बच्चों

आदि को लेकर रेल की यात्रा करता है तो उसको सदैव रास्ते में अपनी जान और माल का खतरा बना रहता है और सुरक्षा की दृष्टि से चिंतित रहता है कि पता नहीं कब क्या हो जाय। इस तरह की कई घटनायें घटी हैं जिसमें फर्स्ट क्लास के पैसेंजर को जान से मार दिया गया और उसका सामान लूट लिया। कभी कभी तो ऐसे इंसीडेंट्स भी हुए हैं जिनमें सेकेंड क्लास या फर्स्ट क्लास के पैसेंजर को ट्रेन से बाहर घसीट कर फेंक दिया और उनका सामान लूट लिया गया। इस तरह की चीजें रोज बरोज बढ़ रही हैं। मैं उत्तर प्रदेश की ही घटना आपको बताऊं कि आगरा जिला परिषद् के अध्यक्ष पालीवाल जी के साथ रेल के सफर में दुर्घटना हुई और उसमें उनकी मृत्यु हो गयी। रेल के सफर में सुरक्षा न होने के क्या कारण है? मेरी समझ में इसका एक ही मूल कारण है और वह यह कि रेलवेज ने सुरक्षा के लिये जो फोर्स रखी है, इस डिफेंस फोर्स के कर्मचारियों को यह अधिकार नहीं है कि वे स्वयं मुकदमा चला सकें। स्वयं प्रौसीक्यूशन लांच कर सकें और स्वयं ही इनवैस्टीगेट कर सकें। मैं ने यह देखा है और यह मेरा अनुभव है कि जब कभी इस प्रकार की पावर्स कर्मचारियों को दी जाती हैं जोकि नामुकम्मिल पावर्स हैं तो फिर रैगुलर पुलिस फोर्स में और उनके दरमियान मे एक स्टैप-मदरली ट्रीटमेंट हो जाता है। पुलिस का मुझे यह अनुभव है कि जब उनको सीधे सीधे अख्तियार किसी मुकद्दमें में नहीं मिलते हैं और दूसरे मुहकमें के कर्मचारियों द्वारा जो मामलात उन तक पहुंचाये जाते हैं उनमें वह बिल्कुल दिलचस्पी नहीं लेती है। मेरा विश्वास है कि वाच एण्ड वार्ड डिपार्टमेंट जो पहले होता था तब सुरक्षा कुछ बेहतर थी। अगर मौजूदा सैट अप जो सुरक्षा का है उनको यह पावर दे दी जाय कि वह स्वयं केसेज को इनवैस्टीगेट करें, स्वयं केसेज को लांच करें तो मैं समझता हूं कि यह सुरक्षा को समस्या सुधर सकती है। यह व्यवस्था मौजूद न रहने से होता यह है कि किन्हीं दुर्घटनाओं में कभी तो पुलिस चार्जशीट नहीं लगा पाती है तो कभी किसी केस में कनविक्शन नहीं हो पाता है। इसलिये मैं सुझाव दूंगा कि सुरक्षा के जो कर्मचारी हैं उनको रेलवे विभाग द्वारा स्वयं इनवेस्टीगेट करने, और मुकदमा चलाने की पावर मिलनी चाहिये ताकि पुलिस की मुहताजगी न रहे।

जहां तक कैटरिंग का संबंध है सदन में इस बारे में बहुत कुछ कहा गया है। यह बड़े हर्ष की बात है कि कैटरिंग का काम जोकि पहले प्राइवेट ठेकेदारों के हाथ में था उसको रेलवेज ने अपने हाथ मे ले लिया है। मगर कई एक सवाल इसमें सामने आ रहे हैं। यह अनुभव हुआ है कि जहां पर रेलवे ने कैटरिंग को अपने हाथ में ले लिया है उन स्टेशनों पर भोजन भी ठीक नहीं मिलता है और उसके दाम भी ज्यादा बढ़े हुए होते हैं। कारण यह है कि रेलवे के सुपरिनटेंडेंट या कैशियर जो इस चीज को देखते हैं उनको इस का अनुभव नहीं रहता है और इस में रेलवे विभाग की आमदनी में भी काफी कमी हो जाती है। लेकिन मैं हरगिज यह नहीं चाहूंगा कि जो पहले वल्लभ दास वगैरह कंट्रैक्टर्स थे उनको रिवाइस कर दिया जाय। इसके लिये मैं आपके द्वारा मंत्री जी का ध्यान इस ओर आकर्षित करूंगा कि कैटरिंग की व्यवस्था अलग से पैसा खर्च करके रेलवे कर्मचारियों से करने के बजाय यदि इसके लिये कोई कर्मचारियों की एक सोसाइटी बना दी जाय, कंज्यूमर्स स्टोर्स बनाये जायें जो कि इन चीजों को देखें तो ज्यादा सुविधा होगी।

अन्त में मुझे अपने जिले फतेहपुर के बारे में विशेष तौर पर दो, तीन बातें कहनी हैं। फतेहपुर जिला जिसके कि एक तरफ कानपुर और दूसरी तरफ इलाहाबाद है, उत्तर प्रदेश का एक बहुत ही पिछड़ा हुआ जिला है। वहां पर एक विशेष चीज यह है कि उसके एक तरफ तो गंगा जी की सरहद है और दूसरी तरफ

[श्री गौरी शंकर]

जमुना जी की सरहद है और बीच में यह जिला स्थित है । बहुत जबर्दस्त समस्या इस बात की है कि पांच जिले उत्तर प्रदेश के जो कि फतेहपुर से मिले हुए हैं अर्थात् बांदा, हमीरपुर, रायबरेली, उन्नाव और फतेहपुर, उनमें आपस में यातायात नहीं हो पाता है ।

13.45 hrs.

[SHRI SHAM NATH *in the Chair*]

इसका कारण गंगा और जमुना के ऊपर पुल की व्यवस्था न होना है । मैं आपके द्वारा मन्त्री महोदय का ध्यान इस ओर आकर्षित करूंगा कि गंगा और जमुना के ऊपर यदि एक पुल बन जाय तो उत्तर प्रदेश के इन पांच पिछड़े हुए जिलों में काफी तरक्की हो सकती है ।

इसका एक कारण यह भी है कि इन जिलों में बुंदेलखण्ड का जो रकबा है उसमें उत्पादन बहुत होता है । बांदा जिले में विशेष तौर से गल्ले की उपज ज्यादा होती है मगर यातायात की ठीक व्यवस्था न होने के कारण किसानों को उनके उत्पादित माल का ठीक मूल्य नहीं मिल पाता है । अब जबकि हमारी सरकार इस दृष्टिकोण को लेकर काम कर रही है कि जनता को फायदा हो और पैसा अधिक मिले तो मैं आप के द्वारा मन्त्री महोदय का ध्यान आकर्षित करूंगा कि यह केवल एक जिले फतेहपुर की ही बात नहीं है बल्कि पुल के बनने से पांचों पिछड़े हुए जिलों की उन्नति हो सकती है । रेलवे का एक पुल बांदा से फतेहपुर आने के लिए और उधर रायबरेली जाने के लिए गंगा जमना पर बनाने में काफी पैसा खर्च आयेगा लेकिन इससे पांचों जिलों को फायदा होगा ।

एक छोटी सी चीज जिसको कि लेकर फतेहपुर निवासियों की दिक्कत होती है उस की ओर भी मैं हाउस का ध्यान दिलाना चाहूंगा । फतेहपुर रेलवे स्टेशन पर दो रेलवे क्रौसिंग हैं । एक पश्चिम की तरफ है और दूसरी पूर्व की तरफ है । रेलवे क्रौसिंग के एक तरफ कचहरी है, पुलिस आफिस डिस्ट्रिक्ट कोआपरेटिव बैंक और दीवानी है और नतीजा यह होता है कि आने जाने में लोगों को काफी बड़ी असुविधा का सामना करना पड़ता है । मैं आपके द्वारा मन्त्री जी को बतलाना चाहता हूं कि लोगों को इस पार से उस पार जाने में एक, एक घण्टा समय नष्ट करना पड़ता है । वहां पर बाजार है और मण्डी है । वहां पर अगर आने जाने के लिए अण्डरग्राउण्ड ब्रिज की व्यवस्था हो जाय तो यह दिक्कत दूर हो सकती है ।

थर्ड क्लास की एमैनिटीज का जहां तक सवाल है मुझे आप से यह निवेदन करना है कि बहुत सी ऐसी छोटी छोटी चीजें हैं जिनकी कि ओर यदि थोड़ा सा ध्यान दिया जाय तो बगैर ज्यादा पैसा खर्च करे तीसरे दर्जे के मुसाफिरों की मौजूदा दिक्कतों को दूर किया जा सकता है ।

जहां तक पानी की व्यवस्था का सवाल है मैं यह चाहता हूं कि यह थर्ड क्लास, सेकेण्ड और फर्स्ट क्लास की बोगियां एक तरतीब से रक्खी जायें । एक सज्जन ने यह भी निवेदन किया था कि अक्सर यह होता है कि जब कोई बड़े मन्त्री वगैरह आते हैं तो अभी यह पता नहीं चलता है कि उन की बोगी किस जगह पर होगी । इसलिए अगर थर्ड क्लास, सेकेंड क्लास और फर्स्ट क्लास की बोगीज तरतीब से लगाई जायें तो फिर पानी की उचित व्यवस्था करना ज्यादा मुश्किल न होगा । थर्ड क्लास की बोगीज जो एक जगह पर हैं उनके बीच में एक पानी की टंकी वगैरह बना कर अर्थात् एक रेफ्रीजेरेटर टाइप चीज बना कर वहां रख दी जाय तो लोगों को पानी की सुविधा हो जायगी ।

जहां तक सुरक्षा का सवाल है, यह सम्भव हो सकता है कि ट्रेन्ज पर जो सुरक्षा कर्मचारी

हैं, उन के आने-जाने के लिए थर्ड क्लास बोगीज़ में एक कारीडार कायम कर दिया जाये। अगर दो व्यक्ति भी वहां पर गार्ड के लिए रहें और रेगुलर पैट्रोलिंग करते रहें, तो इस तरह की दुर्घटनायें दूर हो सकती हैं, जो कि आये दिन यात्रियों की जानो माल को खतरा पहुंचाती हैं। मैं समझता हूं कि इस प्रकार एक कामन पैसेज बना कर सुरक्षा की व्यवस्था की जा सकती है।

रेलवेज़ की ज्यादातर आमदनी थर्ड क्लास के पैसेंजर्ज़ से होती है और उन से होने वाली आमदनी ही रेलवेज़ की आमदनी की बैकबोन है। इस लिए यह आवश्यक है कि उनकी सुविधाओं की तरफ़ विशेष रूप से ध्यान दिया जाये। मैं विश्वास करता हूं कि मैंने अपने ज़िले की जो कठिनाइयां इस सदन में रखी हैं, माननीय मन्त्री जी उन पर ध्यान देंगे।

अन्त में एक छोटी सी बात की तरफ़ मैं इशारा करना चाहता हूं। जो डीलक्स ट्रेन दिल्ली से कलकत्ता जाती है, वह फतेहपुर के स्टेशन पर नहीं रुकती है, जबकि फतेहपुर डिस्ट्रिक्ट का हैडक्वार्टर है। मुझे यह भी मालूम है कि पानी लेने के लिए वह गाड़ी वहां पर रुकती है, लेकिन सवारियों के लिए टिकटों की बुकिंग नहीं होती है। मैं समझता हूं कि अगर वह पानी के लिए फ़तेहपुर स्टेशन पर रुकती है, तो फिर सवारियों के लिए भी रुक सकती है। यह एक बड़ी साधारण सी बात है, जो कि बड़ी आसानी से की जा सकती है।

श्री नवल प्रभाकर (दिल्ली करोल बाग): सभापति महोदय, हर बार की तरह इस बार भी मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि दिल्ली में रिंग रेलवे का मामला बहुत दिनों से चल रहा है और वह पूरा नहीं हो पा रहा है। आप जानते हैं कि जैसे जैसे दिल्ली की आबादी बढ़ती जा रही है, वैसे वैसे यातायात का दबाव भी बढ़ता जा रहा है और उस का एकमात्र हल यही है कि रिंग रेलवे को जल्दी से जल्दी बनाया जाये और चलाया जाये। मेरा यह निवेदन है कि माननीय मन्त्री जी इस ओर ध्यान दें और इस सम्बन्ध में प्रगति करने का आदेश दें।

जहां तक ओवर-ब्रिजिज़ की आवश्यकता का प्रश्न है, मैं बताना चाहता हूं कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र में कई रेलवे क्रासिंग्ज़ आते हैं, लेकिन मैं उनमें से दो के बारे में खास तौर पर कहना चाहता हूं।

एक रेलवे-क्रासिंग पटेल रोड का है। जहां पटेल रोड नजफगढ़ रोड से मिलती है, उस पर पटेल नगर रेलवे स्टेशन के पास जो रेलवे-क्रासिंग है, उस पर यातायात इतना ज्यादा रहता है कि मेरे ख्याल में एक दिन में पन्द्रह दफा तो वह ज़रूर बन्द होता है, जिस के कारण बहुत बड़ी संख्या में आने-जाने वाली बसिज़, कारों, ट्रकों और तांगों आदि का यातायात रुक जाता है। कई बार तो यह देखा गया है कि अभी थोड़ा सा यातायात निकलता है कि बीच में ही फाटक फिर बन्द कर दिया जाता है। मेरा निवेदन है कि यह ओवर-ब्रिज तुरन्त बनना चाहिए। तृतीय पंचवर्षीय योजना में इस को ले लिया गया है और मैं चाहता हूं कि उसको प्राथमिकता, प्रायर्टी, दी जानी चाहिए।

दूसरा रेलवे क्रासिंग न्यू रोहतक रोड वाला है। वहां पर दो रेलवे क्रासिंग एक साथ बने हुए हैं और उस को डबल फाटक का नाम दिया गया है। वहां पर यह हालत है कि कई बार जब मैं उधर से गुज़रता हूं, तो आध आध, पौन पौन घण्टा ठहरना पड़ता है। एक विचित्र बात यह है कि वहीं पर शंटिंग होता रहता है, जिस की वजह से बड़ी कठिनाई होती है। माननीय मन्त्री जी से मेरा नम्र निवेदन है कि इस विषय में मेरे निर्वाचन-क्षेत्र के लोगों, दिल्ली के लोगों और खास तौर से पंजाब के लोगों की ओर से आवेदन-पत्र दिये गए हैं। माननीय मन्त्री जी पंजाब से

[श्री नवल प्रभाकर]

आते हैं। पंजाब का यातायात भी उधर से गुजरता है। बहुत सी बसें, जो पंजाब से दिल्ली आती हैं और दिल्ली से पंजाब जाती हैं, वहीं पर खड़ी हो जाती हैं और उनको बहुत कठिनाई का सामना करना पड़ता है।

मैं पुनः माननीय मन्त्री जी से नम्र निवेदन करना चाहता हूं कि इन दोनों स्थानों पर ओवर-ब्रिज शीघ्र बनाने की कृपा की जाये।

मेरे निर्वाचन-क्षेत्र में नांगलोई और घेवरा स्टेशन के बीच में रानीखेड़ा नाम का एक गांव है। वहां के लोगों ने—और मैंने भी कई रिप्रेजेन्टेशन दिये हैं कि वहां पर एक फ्लैग-स्टेशन बनाया जाना चाहिए। पिछले माननीय मन्त्री, श्री जगजीवन राम, ने उन के उत्तर में एक पत्र में लिखा था कि वहां पर एक फ्लैग-स्टेशन बनेगा। उस चिट्ठी को बहुत दिन हो गए हैं। जब मैं अपने निर्वाचन-क्षेत्र में गया था, तो मैंने देखा कि उस काम में कोई प्रगति नहीं हुई है। मेरा निवेदन है कि वहां पर शीघ्र ही फ्लैग-स्टेशन बनाया जाना चाहिए।

सराय रुहेला दिल्ली के बाद मीटर-गेज पर पड़ने वाला दूसरा स्टेशन है। मैं चाहता हूं कि माननीय मन्त्री जी कभी वहां जायें और उसको देखें। जितनी गाड़ियां वहां आती जाती हैं और जितने लोग वहां पर उतरते चढ़ते हैं, उन सब को वह देखें और रेलवे स्टेशन की व्यवस्था को भी देखें, तो वह दंग रह जायेंगे। मैं समझता हूं कि वहां का फर्स्ट क्लास का वेटिंग रूम थर्ड क्लास से भी बुरा है। मैं निवेदन करना चाहता हूं कि वहां की व्यवस्था में सुधार किया जाये और जो सवारियां वहां पर उतरती चढ़ती हैं, उन को सब तरह की सुविधायें देने का प्रयत्न किया जाये।

मैं अभी परसों जयपुर गया था। १३-अप पैसेंजर ट्रेन दिल्ली से जयपुर के लिए आठ बजे चलती है और ७-४५ पर जयपुर पहुंचती है, लेकिन आप को यह जान कर आश्चर्य होगा कि वह गाड़ी डेढ़ बजे जयपुर पहुंची। इस थोड़े से फ़ासले में—१५० मील के फ़ासले में—साढ़े पांच, छः घंटे लेट हो जाना बड़ी विचित्र बात है।

मैंने देखा है कि रेलगाड़ियों में जो भोजन होता है, वह बहुत ही खराब होता है। उसको देख कर कई बार तो यह विचार आता है कि अगर आर्डर न दिया होता, तो अच्छा होता। माननीय मन्त्री जी से मेरा निवेदन है कि वह कभी जाकर उस भोजन को देखें—लेकिन उन के नाम पर उस भोजन में सुधार हो जायगा। जब हम लोग जाते हैं, तो वहां पर ऐसी चपातियां मिलती हैं कि देखने से ही इच्छा भर जाती है और पेट भर जाता है।

श्री हेमराज (कांगड़ा) : क्या बहुत अच्छी होती हैं ?

श्री नवल प्रभाकर : वे खाई नहीं जाती हैं। उन को देखने से ही पेट भर जाता है। चपातियां वैसी होनी चाहिए, जैसी कि आम तौर से बाजार में मिलती हैं, लेकिन वे बहुत ही घटिया किस्म की होती हैं। वे कच्ची होती हैं और सूखा आटा उनमें लगा होता है। मैं समझता हूं कि भोजन के विषय में कुछ सुधार होना आवश्यक है।

मैं उम्मीद करता हूं कि जो बातें मैं आप की सेवा में निवेदन की हैं, माननीय मन्त्री उन की ओर ध्यान देंगे और उन के विषय में आवश्यक कार्यवाही करने का प्रयत्न करेंगे। मैं माननीय मन्त्री जी को धन्यवाद देता हूं और जो मांगें रखी गई हैं, उन का समर्थन करता हूं।

Mr. Chairman: Before I call upon another hon. Member to speak, I have an announcement to make in regard to selected cut motions.

Members may move their cut motions to Demand Nos. 2 to 18 and 20 in respect of Railways subject to their being otherwise admissible.

Policy of giving free land to private companies

Shri Ram Sewak Yadav: I beg to move:

That the Demand under the head Miscellaneous Expenditure be reduced to Re. 1. (262).

Need for survey in West Nemad tribal area, scheduled tribe area

Shri Bade: I beg to move:

That the Demand under the head Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs. 100. (263)

Need for doubling Kalol-Mehsana line

Shri U. M. Trivedi: I beg to move:

That the Demand under the head Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs. 100. (264).

Expenditure on Diva-Uran-Panvel Engineering and Traffic

Shri U. M. Trivedi: I beg to move:

That the Demand under the head Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs. 100. (265)

Delay in the survey of Guna-Shahjapur-Maksi and Shivpuri-Gwalior lines

Shri U. M. Trivedi: I beg to move:

That the Demand under the head Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs. 100. (266)

Final location survey for doubling Tundla-Ghaziabad Section

Shri U. M. Trivedi: I beg to move:

That the Demand under the head Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs. 100. (267)

Extra expenditure and waste caused in doubling the Godhra-Ratlam section

Shri U. M. Trivedi: I beg to move:

That the Demand under the head Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs. 100. (268)

Need to survey the Godhra-Banosa, Partapgarh-Neemuch-Kotah Broad Gauge line

Shri U. M. Trivedi: I beg to move:

That the Demand under the head Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs. 100. (269).

Need for survey to connect Bari Sadri to Neemuch via Choti Sadri-Meter Gauge Western Railway

Shri U. M. Trivedi: I beg to move:

That the Demand under the head Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs. 100. (270).

Victimisation of railway employees in Central, Northern, South Eastern and Western Railways

Shri Bade: I beg to move:

That the Demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100. (274).

Need for stopping of mail trains on important stations such as Pantalayini, Parpanangadi, Charvattur, Nileshwar

Shri A. K. Gopalan: I beg to move:

That the Demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100. (275)

Need for introducing facilities to transport fish by trains

Shri A. K. Gopalan: I beg to move:

That the Demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100. (276).

Need to introduce a train from Kaseragod to Tellicherry in the Morning starting at 7.30 a.m. and reaching Tellicherry at 9.30 to cater to needs of students.

Shri A. K. Gopalan: I beg to move:

That the Demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100. (277)

nage of wagons to carry timber, ceramics, tiles etc. from Kerala

Shri A. K. Gopalan: I beg to move:

That the Demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100. (278)

Need to improve passenger amenities at Tellicherry, Cannanore and Quilon to suit present day requirements

Shri A. K. Gopalan: I beg to move:

That the Demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100. (279)

Need for allowing sufficient time for loading large quantities of eggs and other perishable articles booked from Ernakulam Town Station

Shri A. K. Gopalan: I beg to move:

That the Demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100. (280)

Need for sufficient water supply in summer at Ernakulam Town Station

Shri A. K. Gopalan: I beg to move:

That the Demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100. (281)

Need for a roof over Broad Gauge Platform and to cement aprons to Broad Gauge and Metre Gauge platforms of Ernakulam Junction Station

Shri A. K. Gopalan: I beg to move:

That the Demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100. (282)

Need for providing sufficient accommodation to Refreshment Rooms at Ernakulam Junction

Shri A. K. Gopalan: I beg to move:

That the Demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100. (283)

Need for introducing an Express Train from Ernakulam to Bangalore leaving between 08.00 and 10.00 hours, with a connecting service from Trivandrum

Shri A. K. Gopalan: I beg to move:

That the Demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100. (284)

Need to introduce Diesel Cars between Shoranur and Cochin Harbour Terminus

Shri A. K. Gopalan: I beg to move:

That the Demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100. (285)

Need for prompt clearance of goods stacked on the passenger platforms in many stations after Shoranur

Shri A. K. Gopalan: I gek to move:

That the Demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100. (286)

Need to stop victimisation of railway employees under rule 149 of the State Railway Establishment Code viz. removal without assigning any reason and conducting any enquiry

Shri Umanath: I beg to move:

That the Demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100. (287)

Disregard shown by the Northern Railway Administration to the representation made by the Delhi Suburban Rail Travellers' Association in the matter of standardisation of fares of season ticket holders

Shri Umanath: I beg to move:

That the Demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100. (288)

Serious shortage of accommodation in Delhi Suburban trains

Shri Umanath: I beg to move:

That the Demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100. (289)

Indiscriminate transfers of class IV staff to far off places in the Southern Railway

Shri Nambiar: I beg to move:

That the Demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100. (294)

Need for discontinuation of making ad hoc promotions of Class III and class II posts

Shri Nambiar: I beg to move:

That the Demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100. (298)

Need for grant of island allowance to employees working in Uchippuli and Mandapam Camp (Southern Railway) on par with all other Central Government employees working in the locality

Shri Nambiar: I beg to move:

That the Demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100. (305)

Need to upgrade Madras as 'A' area for the purpose of grant of city and compensatory allowances to employees.

Shri Nambiar: I beg to move:

That the Demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100. (450)

Need for constructing footpath on Railway Bridge under construction in Kerala (Pyasawati bridge-Calicut Mangalore Section)

Shri A. K. Gopalan: I beg to move:

That the Demand under the head Ordinary Working Expenses-Repairs and Maintenance be reduced by Rs. 100. (307).

Need to construct without delay roof for the platform of the newly constructed Railway Station at Chalakudi

Shri A. K. Gopalan: I beg to move:

That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Repairs and Maintenance be reduced by Rs. 100. (308).

Need for extending Ernakulam Town Station building to suit passenger convenience

Shri A. K. Gopalan: I beg to move:

That the demand under the head Ordinary Working Expenses-Repairs and Maintenance be reduced by Rs. 100. (309)

Need for providing separate Ladies Waiting Room for Upper and 3rd Class passengers at Ernakulam Town Station

Shri A. K. Gopalan: I beg to move:

That the demand under the head Ordinary Working Expenses Repairs and Maintenance be reduced by Rs. 100. (310).

Need to construct a pedestrain overbridge and a waiting room for ladies at Karukkutty Railway Station.

Shri A. K. Gopalan: I beg to move:

That the demand under the head Ordinary Working Expenses Repairs and Maintenance be reduced by Rs. 100. (311)

Need for Urgent repairs to the buildings in the Golden Rock Railway colony in the Southern Railway

Shri Umanath: I beg to move:

That the demand under the head Ordinary Working Expenses Repairs and Maintenance be reduced by Rs. 100. (312)

Need for repairs to the roads in Golden Rock Railway colony in the Southern Railway

Shri Umanath: I beg to move:

That the demand under the head Ordinary Working Expenses Repairs and Maintenance be reduced by Rs. 100. (313)

Abnormal increase in repair charges and the inefficient maintenance

Shri U. M. Trivedi: I beg to move:

That the demand under the head Ordinary Working Expenses Repairs and Maintenance be reduced by Rs. 100. (320)

Unnecessary and wasteful expenditure on the change in signals

Shri U. M. Trivedi: I beg to move:

That the demand under the head Ordinary Working Expenses Repairs and Maintenance be reduced by Rs. 100. (321)

Negligence of track between Ajmer and Khandwa

Shri U. M. Trivedi: I beg to move:

That the demand under the head Ordinary Working Expenses Repairs and Maintenance be reduced by Rs. 100. (322)

Failure to keep the drum clock at railway station Krishnagar, Eastern Railway, in order

Shri H. P. Chatterjee: I beg to move:

That the demand under the head Ordinary Working Expenses Repairs and Maintenance be reduced by Rs. 100. (326)

Unsatisfactory system of giving contracts

Shri Berwa: I beg to move:

That the demand under the head Ordinary Working Expenses Repairs and Maintenance be reduced by Rs. 100. (327)

Need for full utilisation of the Marine Workshop in Mandapam (Southern Railway) for repairs of rolling stock

Shri Nambiar: I beg to move:

That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Repairs and Maintenance be reduced by Rs. 100. (329)

Need for constructing houses for TTRS and Railways staff

Shri Umanath: I bsg to move:

That the demand under the head ordinary. Working Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100. (332)

Non-payment of arrears of pay and T.A. to open-line staff in all Divisions of the S. Railway

Shri Umanath: I beg to move:

That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100. (333).

Need for introduction of eight-hour working day for all Railwaymen including Drivers and Firemen

Shri Nambiar: I beg to move:

That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100. (334)

Grant of enhanced city allowance to the Railway staff at Varanasi and Manduadi because of the change-over from C class to B class

Shri Vishram Prasad: I beg to move:

That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100. (337)

Failure to pay the special pay and bad climate allowance to the staff transferred from other places and proposed withdrawal of the allowance

Shri Vishram Prasad: I beg to move:

That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100. (338)

Need to grant house rent allowance to employees who have declined to accept railway quarters

Shri Umanath: I beg to move:

That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Labour Welfare be reduced by Rs. 100. (348).

Grant of facilities to railway employees for construction of quarters on railway lands on co-operative basis

Shri Umanath: I beg to move:

That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Labour Welfare be reduced by Rs. 100. (349).

Rise in the house rent of railway quarters without effecting any additions or repairs

Shri Umanath: I beg to move:

That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Labour Welfare be reduced by Rs. 100. (350).

Need for construction of sufficient quarters for railway employees

Shri Umanath: I beg to move:

That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Labour Welfare be reduced by Rs. 100. (351).

Need to permit the formation of the Workmen's Co-operative Canteen in Golden Rock Workshop

Shri Nambiar: I beg to move:

That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Labour Welfare be reduced by Rs. 100. (352).

Need for grant of monthly subsidies to the employees who are bed-ridden due to attack of T.B.

Shri Nambiar: I beg to move:

That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Labour Welfare be reduced by Rs. 100. (354).

Need to grant passes and Privilege Ticket Orders to staff employed in the Co-operative Credit Societies in the Railways

Shri Nambiar: I beg to move:

That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Labour Welfare be reduced by Rs. 100. (358).

Need for hastening of electrification of quarters in the Railway Colony of Golden Rock, S. Railway

Shri Umanath: I beg to move:

That the Demands under the head Open Line Works (Revenue)—Labour Welfare be reduced by Rs. 100. (366).

Free school and college education for all children of employees whose pay is not more than Rs. 250

Shri S. Swamy: I beg to move:

That the Demand under the head Open Line Works (Revenue)—Labour Welfare be reduced by Rs. 100. (367).

Need to provide railway quarters for all IV class employees

Shri S. Swamy: I beg to move:

That the Demand under the head Open Line Works (Revenue)—Labour Welfare be reduced by Rs. 100. (368).

Delay in starting rail lines for developing backward areas

Shri Biren Dutta: I beg to move:

That the Demand under the head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Re. 1. (372).

Need for a new line from Indore to Khandwa via Khangone or Khandwa to Dohad

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. (374).

Delay in the work of Patherkandi-Dharmanagar rail line

Shri Biren Dutta: I beg to move:

That the Demand under the head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100. (375).

Delay in beginning the work of constructing the new Bangalore-Salem metre gauge line

Shri Umanath: I beg to move:

That the Demand under the head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100. (376).

Delay in beginning the work of constructing the new metre gauge line between Manamadurai and Virudhnagar

Shri Umanath: I beg to move:

That the Demand under the head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100. (377).

Need for expeditious completion of electrification of Madras (Egmore)-Tambaram-Chingleput- Villupuram section

Shri Umanath: I beg to move:

That the Demand under the head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100. (378).

New railway line to transport the increased production in Tungabhadra Project area in Raichur and Bellary district of Mysore State

Shri S. Swamy: I beg to move:

That the Demand under the head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100. (379).

Change of metre gauge into broad gauge line connecting Bangalore-Poona and Gadag-Sholapur line in Southern Railway

Shri S. Swamy: I beg to move:

That the Demand under the head Construction of New Lines—Capital and Depreciation

Reserve Fund be reduced by Rs. 100. (380).

Failure to include various new important lines in Southern Railway especially to meet the transport demand in river valley project areas and port areas

Shri S. Swamy: I beg to move:

That the Demand under the head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100. (381).

Need for new railway lines for connect Karwar and Mangalore ports in Mysore State

Shri S. Swamy: I beg to move:

That the Demand under the head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100. (382).

Need for construction of a new line to link Chur with Nohar via Taranagar

Shri Karni Singhji: I beg to move:

That the Demand under the head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100. (388).

Need for restoration of Gohana Panipat dismantled line

Shri Lahri Singh: I beg to move:

That the Demand under the head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100. (389).

Need for laying double track from Ranaghat to Lalgola in the Sealdah section of Eastern Railway

Shri H. P. Chatterjee: I beg to move:

That the Demand under the head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100. (390).

Absence of any estimates for constructing the Neemuch-Bari Sadri line which was promised in 1946

Shri U. M. Trivedi: I beg to move:

That the Demand under the head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100. (391).

Absence of any estimate for the construction of Chittor-Kota line which was surveyed in 1945

Shri U. M. Trivedi: I beg to move:

That the Demand under the head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100. (392).

Delay in the restoration of Rohtak-Gohana dismantled line

Shri U. M. Trivedi: I beg to move:

That the Demand under the head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100. (393).

Absence of any estimate for extending the Godhra-Lunavada section to Sant Rampur

Shri U. M. Trivedi: I beg to move:

That the Demand under the head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100. ((394).

Need for construction of broad gauge line from Siliguri. to Alipur Duar to avoid bottle-neck

Shri R. Barua: I beg to move:

That the Demand under the head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100. (395).

Need for construction of railway line to link up Garo Hills

Shri R. Barua: I beg to move:

That the Demand under the head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100. (396).

Need for remodelling Jorhat station and Jorhat town station of North-east Frontier Railway.

Shri R. Barua: I beg to move:

That the Demand under the head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100. (397).

Need for restoration of dismantled rail line from Supant to Bhaptah and to Pratapganj and from there connecting it to Forbesganj over N.E. Railway

Shri B. N. Mandal: I beg to move:

That the Demand under the head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100. (408).

Need for opening a new line from Bihpur to Madhipura railway station and from Madhipur to Birpur.

Shri B. N. Mandal: I beg to move:

That the demand under the head Construction of new lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100. (409).

Opening of a new line from Bakhiapur to Bihareeganj via *Sonbarsa (P.S.)* on *N.E. Railway.*

Shri B. N. Mandal: I beg to move:

That the demand under the head Construction of new lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100. (410).

Need for construction of a roof in Godhra station

Shri U. M. Trivedi: I beg to move:

That the demand under the head Open Line Works—Additions be reduced by Rs. 100. (412).

Need for provision of platforms in station between Anand-Godhra.

Shri U. M. Trivedi: I beg to move:

That the demand under the head Open Line Works—Additions be reduced by Rs. 100. (413).

Inadequacy of the programme of construction of over-bridges for replacing gates at level crossings in Kerala.

Shri M. K. Kumaran: I beg to move:

That the demand under the head Open Line Works—Additions be reduced by Rs. 100. (415).

Failure to provide for construction of a new station building at Chirayinkil in Southern Railway.

Shri M. K. Kumaran: I beg to move:

That the demand under the head Open Line Works—Additions be reduced by Rs. 100. (416).

Necessity of converting the Perunguzhi halt in Southern Railway into a flag station.

Shri M. K. Kumaran: I beg to move:

That the demand under the head Open Line Works—Additions be reduced by Rs. 100. (417).

Necessity of construction of a railway overbridge at Saharsa.

Shri B. N. Mandal: I beg to move:

That the demand under the head Open Line Works—Addi-

tions be reduced by Rs. 100. (418).

Need for constructing another platform at Shencottah Station, Southern Railway.

Shri M. K. Kumaran: I beg to move:

That the demand under the head Open Line Works—Additions be reduced by Rs. 100. (419).

Need for provision for a loading Platform at Suvasra on Western Railway.

Shri U. M. Trivedi: I beg to move:

That the demand under the head Open Line Works—Replacements be reduced by Rs. 100. (420).

Absence of arrangement for loading live stock at Rupaheli in Western Railway.

Shri U. M. Trivedi: I beg to move:

That the demand under the head Open Line Works—Replacements be reduced by Rs. 100. (421).

Need for provision for the clear arrangements at Bhinda and Vallabhnagar stations on Western Railway.

Shri U. M. Trivedi: I beg to move:

That the demand under the head Open Line Works—Replacements be reduced by Rs. 100. (422).

Need for arrangement for rapid shunting at Chittorgarh, Khedoda and Bhindar.

Shri U. M. Trivedi: I beg to move:

That the demand under the head Open Line Works—Replacements be reduced by Rs. 100. (423).

Need for constructing suitable platforms at railway stations Plassy, Bethuadahari, Badkulla and Dhubulia of Eastern Railway.

Shri H. P. Chatterjee: I beg to move:

That the demand under the head Open Line works—Development Fund be reduced by Rs. 100. (426).

Need for constructing a flag station 3 miles south of the railway station at Krishnagar, Eastern Railway.

Shri H. P. Chatterjee: I beg to move:

That the demand under the head Open Line works—Development Fund be reduced by Rs. 100. (427).

Failure to open new counters during the Barodol Mela at railway station Nabadwip and Krishnagar, Eastern Railway.

Shri H. P. Chatterjee: I beg to move:

That the demand under the head Open Line works—Development Fund be reduced by Rs. 100. (428).

Over-crowding in third class compartments specially in Eastern and South-Eastern Railways.

Shri H. P. Chatterjee: I beg to move:

That the demand under the head Open Line Works—Development Fund be reduced by Rs. 100. (429).

Mr. Chairman: These cut motions are before the House.

14 hrs.

श्री जगदेव सिंह सिद्धान्ती (झज्झर) : सभापति महोदय, आपके द्वारा मैं माननीय मंत्री जी की सेवा में कुछ निवेदन करना चाहता हूं। वैसे तो यह सौभाग्य की बात है कि उनका नाम स्वर्ण सिंह है और मैं आशा करता हूं कि वह नाम के अनुरूप ही तृतीय श्रेणी के यात्रियों को स्वर्ण अवसर देंगे।

[श्री ज देव सिंह सिद्धान्ती]

सब से बड़ी जो कठिनाई है तृतीय श्रेणी के यात्रियों की वह पानी की है और विशेषतः टट्टी में पानी की है। पानी के अभाव में टट्टी गन्दी रहती है और यह उचित बात नहीं है। बच्चे साथ में रहते हैं और टट्टी ही गन्दी नहीं होती है बल्कि गाड़ी भी गन्दी होती चली जाती है। इस ओर विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है।

पानी पिलाने का भी प्रबन्ध स्टेशनों पर होना चाहिये। धार्मिक वृत्ति के लोग स्टेशनों पर बालटियां ले कर यात्रियों को पानी कई जगह पिलाते हैं। परन्तु रेलवे प्रशासन की ओर से इसका कोई समुचित प्रबन्ध नहीं है। उनको चाहिये कि गर्मियों के दिनों में विशेष तौर से पानी का प्रबन्ध करें। जो हमारा क्षेत्र है, वहां तक आप चलिये, बीकानेर तक चले जायें, भटिंडा तक चले जायें, दूर दूर तक पानी नहीं मिलता है। गर्मियों के दिनों में पानी न मिलने के कारण लोगों पर क्या बीतती है इसका आप अनुमान लगा सकते हैं। इसलिए मैं आशा करता हूं कि इस ओर विशेष ध्यान दिया जाए।

महिलाओं के लिए गाड़ियों में सुरक्षा का विशेष प्रबन्ध होना चाहिए। महिला पुलिस अधिकारिणी भी महिलाओं के डिब्बों के साथ रहनी चाहिये। आजकल ऐसा होता है कि महिलायें, महिलाओं के डिब्बों में सफर करने में झिझक अनुभव करती हैं और सोचती हैं कि कभी ऐसा न हो कि उन पर गाड़ी में कुछ दुर्घटना घट जाये। प्रायः आपने देखा होगा कि महिलाओं की गाड़ियों में ही इस तरह की घटनायें घटती हैं। पंजाब का इस विषय में विशेष दुर्नाम है। उनकी सुरक्षा का उचित प्रबन्ध आपकी तरफ से किया जाना चाहिये।

पानीपत से लेकर रिवाड़ी तक गाड़ियों का कोई प्रबन्ध नहीं है। यह बड़ा अच्छा क्षेत्र है। पानीपत से रोहतक तक पहले प्रबन्ध था परन्तु युद्ध के समय में वह हटाया गया। अब रोहतक से गोहाना तक तो कुछ है परन्तु पानीपत से गोहाना तक प्रबन्ध नहीं है। अच्छा यह होगा कि पानीपत से ले कर एक लाइन सीधी रिवाड़ी तक ले जाई जाए जिसमें रोहतक बीच में आता हो, झज्जर आता हो। यह ऐसा इलाका है जहां पर कि उद्योग धंधे भी चल सकते हैं और खेती की पैदावार भी खूब होती है। यदि ऐसा कर दिया जाए तो किसानों को बहुत लाभ हो सकता है। मैंने सुना है कि यह योजना है कि पानीपत से यमुना पर पुल बना करके जिला मुज़फ्फर नगर में कैराना तक रेल आप ले जायेंगे। यह अच्छी योजना है और मैं आशा करता हूं कि यह सफल होगी। इससे लाभ भी पहुंचेगा। उत्तर प्रदेश और हरियाणा के जो इलाके हैं ये दोनों परस्पर मिलते हैं और इन में बहुत कुछ समानता भी है। इन दोनों इलाकों के लोगों का रहन सहन खान-पान इत्यादि भी एक जैसा ही है। इनमें परस्पर रिश्ते नाते भी हैं। इन दोनों को अगर रेल द्वारा मिला दिया जाए तो व्यापार में भी वृद्धि हो सकती है। इससे लोगों को पर्याप्त सुविधा होगी।

मेरा निवेदन है कि झज्जर एक ऐसी तहसील है जो कि काफी बड़ी तहसील कही जा सकती है जिसमें रेत के टीले भी हैं और थोड़े से इलाके में नहर का पानी भी लगता है। इस तहसील के किनारे किनारे पर तो रेल है, बीच में कोई रेल नहीं है। मैं झज्जर तहसील की विशेष तौर से बात कर रहा हूं यह वह तहसील है जहां १८५७ में यहां का नवाब फांसी पर चढ़ा था क्योंकि उसने देश-भक्ति दिखलाई थी। यहां के लोग कोल्हू में पेरे गए थे। इसी झज्झर नगर से १८ मील तक के इलाके में कहीं पर कोई स्टेशन नहीं है। एक बहादरगढ़ है। ऐसी दुर्व्यवस्था इस क्षेत्र में है। उचित यह होगा कि वहां से एक रेलवे

लाइन रिवाड़ी तक निकाल दी जाए ताकि लोगों को लाभ पहुंच सके।

अब मैं कंसैशन टिकटस के बारे में कुछ कहना चाहता हूं। समाज सेवी संस्थायें जो हैं, उनके बारे मे मैं एक सुझाव देना चाहता हूं। एक संस्था है जिसका नाम पिछड़ी जाति सेवा संघ है। इसके आदरणीय श्री घनश्याम सिंह जो गुप्त अध्यक्ष हैं जो बहुत समय तक मध्य प्रदेश के स्पीकर रह चुके हैं। इस संस्था में तथा इसी तरह की दूसरी संस्थाओं में जो लोग कार्य करते हैं, पिछड़ी जमायतों के लिए सेवा कार्य करते हैं, उनको भी कंसैशन टिकट पाने वाली संस्थाओं की लिस्ट में अंकित कर दिया जाए।

पानीपत, जींद, रिवाड़ी, पलवल, मेरठ आदि जो दिल्ली के निकट के शहर हैं, वहां से विद्यार्थी तथा कर्मचारी बहुत अधिक संख्या में दिल्ली आते जाते हैं। उनके लिए विशेष गाड़ियां होनी चाहियें ताकि वे प्रातःकाल आ सकें और सायंकाल अपने घरों को वापिस जा सकें।

यह अच्छा है कि रेलों के ऊपर नाम लिखे गए हैं जैसे उत्तर रेलवे, वैस्टर्न रेलवे इत्यादि। मैं कहना चाहता हूं कि जहां डिब्बों पर अंग्रेजी में यह लिखा रहता है, उत्तर रेलवे वहां पर इसके साथ ही साथ हिन्दी में भी इसको लिखा जाना चाहिये ताकि हिन्दी जानने वाले झट से पहचान लें कि उन्हें उसमें जाना है। जहां थर्ड क्लास लिखा रहता है वहां पर यदि यह भी लिखा दिया जाए कि यह तृतीय श्रेणी है तो झट से वे लोग इन डिब्बों में प्रवेश कर सकते हैं। इस ओर भी आपका ध्यान जाना चाहिए।

अनेक स्टेशनों की हालत ऐसी है कि वहां पर टिन के शैड भी नहीं हैं, छाया का कोई इंतजाम नहीं है। लम्बे लम्बे प्लेटफार्म हैं। गर्मी का मौसम है लेकिन पानी आदि का कोई प्रबन्ध नहीं है। जितनी भी दुर्दशा स्टेशनों की है अगर उस सब का चित्र आपने देखना हो तो आप लोहारू स्टेशन पर जा कर देख सकते हैं। वहां कोई छाया का प्रबन्ध नहीं है, पानी का नहीं है। और न ही किसी अन्य प्रकार की कोई सुविधा है। जंगल का वह इलाका है। दो दो और तीन तीन गाड़ियां वहां आ कर रुकती हैं। बहुत पहले ही आपको इस स्टेशन को सुधार देना चाहिये था। मैं आशा करता हूं कि इस स्टेशन की ओर तथा अन्य स्टेशनों की ओर भी आपका ध्यान जाएगा।

जहां तक प्रतीक्षालयों का सम्बन्ध है, छोटे स्टेशनों पर तो ये हैं ही नहीं। रात के समय जब मुसाफिर उतरते हैं तो उनको बड़ी दिक्कत का सामना करना पड़ता है। चारों तरफ जंगल ही जंगल होता है और वे वहां से जा नहीं सकते हैं। महिला यात्री भी वहां उतरती हैं, उनके लिए भी कोई प्रबन्ध नहीं है। मुसाफिरखाने में एक दो जो बैंच रखे जाते हैं उन पर बैठे रह कर वे रात गुजारते हैं। सुरक्षा का भी वहां कोई प्रबन्ध नहीं किया जाता है। ये सब चीजें हैं जिन की ओर आपका ध्यान जाना चाहिये।

जो मंडियां हैं वहां जो माल के डिब्बे दिये जाते हैं, वे भी जल्दी और पर्याप्त मात्रा में दिये जाने चाहियें। यदि समय पर नहीं दिये जाते हैं तो लोगों को हानि उठानी पड़ती है। कई बार ऐसा होता है कि एकाएक लदान बन्द कर दिया जाता है और डिब्बे देने बन्द कर दिये जाते हैं। यह सुविधा उनको बराबर रहनी चाहिये ताकि व्यापार चलता रहे और सामान आता जाता रहे और लोगों को कठिनाई का सामना न करना पड़े।

इन शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देता हूं और आशा करता हूं कि जो सुझाव मैंने दिए हैं, उन पर विचार किया जाएगा और उसको कार्य में लाने की कोशिश की जाएगी।

श्री हेम राज (कांगड़ा): सभापति महोदय, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया। मैं अनेकों सालों

[श्री हेम राज]

से नरोगेज सैक्शन के सम्बन्ध में जो कठिनाइयां हैं उनको इस सदन के सामने रखता आ रहा हूं। उसकी जो दुर्दशा है उसे आप भली प्रकार परिचित हैं। लेकिन मुझे मालूम ऐसा होता है कि इसके साथ यतीमों जैसा सलूक हो रहा है और वह जारी रहेगा। न तो आप उसको मरने देंगे और न जीने देंगे। अभी अभी माननीय शाह नवाज खां जी डिमेंड कर रहे थे कि मीटरगेज और ब्राड गेज का जो रोलिंग स्टाक है वह बेहतर हो रहा है। लेकिन आपकी जो रिपोर्ट है, रेलवे बोर्ड की जो रिपोर्ट है वह यह जाहिर करती है कि जहां तक नैरोगेज सैक्शन का ताल्लुक है, वहां पर चाहे लोकोमोटिव्ज हों, चाहे कोचिंग स्टाक हो, चाहे वैगंज हों, सभी बहुत बुरी हालत में हैं। उनकी दुर्दशा मीटरगेज और ब्राडगेज के मुकाबले में डबल हो जाती है। नैरोगेज का परसेंटेज ३३ ३४ के करीब है और जो कोचिंग स्टाक है वह ६१ है। जो नैरोगेज है वह ५० के करीब है। मैंने बहुत मर्तबा कहा है कि बेहतर होगा कि नैरोगेज सैक्शन का सर्वे करा लिया जाए और अगर उस सर्वे के फलस्वरूप आप मुनासिब समझें तो उसको मीटरगेज या ब्राडगेज में तबदील कर दें। इसका एक कारण भी है। आपने मीटरगेज और ब्राडगेज के लिए कोचिंग स्टाक के कारखाने यहां पर बना दिये हैं लेकिन जहां तक नैरोगेज का ताल्लुक है, आपको हर एक चीज बाहर से इम्पोर्ट करनी पड़ती है। मेरा ख्याल है आपका जो नैरोगेज है वह जितनी आपकी रेलवे लाइन है उसका वन-सिक्सथ है। लेकिन उस के मुताल्लिक न गाड़ियों की हालत अच्छी है न वैगन्ज की हालत अच्छी है और न ही लोकोमोटिव्ज की हालत अच्छी है। लोकोमोटिव्ज की एक मिसाल मैं देना चाहता हूं। चाहे आप आज दार्जीलिंग की तरफ चले जाइये चाहे मेरे पहाड़ी क्षेत्र की तरफ चले जाइये। जो कांगड़ा वैली सेक्शन है वहां पर जो हमारे एंजिन हैं उन पर काफी लोड चलता है और वह इतने पुराने हैं कि थोड़े थोड़े मील के फासले पर उन को पानी दिया जाय तभी वे चलने वाले होते हैं। जो हमारे चेअरमैन साहब हैं उन्होंने ही यह लाइन बनवाई थी। उन के समय में ही इस की दुर्दशा हो गई है। मुझे पता नहीं क्यों उन को इस की हालत पर तरस नहीं आता है। मैं समझता हूं कि अपने जाने से पहले वे इस लाइन को अच्छी हालत में छोड़ जायेंगे।

इसका एक और नतीजा होता है कि जो ट्रेन्स हैं वे समय पर नहीं चलती हैं। इसके साथ एक बात और होती है कि जितना समय वे लेती हैं वह भी बहुत ज्यादा है क्योंकि उनकी स्पीड कम है। मैं उनसे अर्ज करना चाहता हूं कि जितना यह नैरो गेज सेक्शन है उसके सम्बन्ध में यह विभाग कोई बेहतरीन कदम उठाये। रोलिंग स्टाक जो है उसके बारे में वे वहां पर कोई कारखाने वगैरह कायम कर दें ताकि कोचेज को लाने में जो दो दो तीन तीन साल लग जाते हैं, वह देर खत्म हो जाये। इसका नतीजा यह भी होता है कि हमारे इलाके में भीड़ भी बहुत ज्यादा हो जाती है क्योंकि उनमें डब्बे बहुत कम लगाये जाते हैं। ऐंजिन ज्यादा डिब्बों को खींच नहीं सकता है। लिहाजा मैं अर्ज करना चाहता हूं कि इस तरफ हमारे माननीय मंत्री महोदय अवश्य ध्यान दें। मैं समझता हूं कि उसके साथ हरिजनों का सा व्यवहार किया गया है, अब हमारे मंत्री जी उसके साथ सवर्णों जैसा व्यवहार करेंगे।

मैंने एक और बात देखी है। आपने तीन किस्मों की पुलिस रक्खी है। एक है सिविल पुलिस एक है रेलवे पुलिस और एक है रेलवे प्रोटेक्शन पुलिस। रेलवे पुलिस जो है उसका जूरिस्डिक्शन जो थोड़ी थोड़ी हदें रहती हैं उनके दरम्यान रहता है। सिविल पुलिस जो है उसके पास आप केस भेजते हैं। इस तरह से इन्वेस्टिगेशन एजेन्सी जो है वह दूसरी तरफ चली जाती है। वह ठीक से इन्वेस्टिगेशन नहीं कर सकती है।

इससे जुर्म छिप जाता है और काफी वक्त लग जाता है। जहां तक रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स का ताल्लुक है, उसके पास कोई पावर्स नहीं है। मैं चाहता हूं कि उनके दरम्यान कोआर्डिनेशन हो और जो तीन किस्म की पुलिस हैं उनको एक जैसे अख्त्यार दे दिये जायें ताकि उनमें कोआर्डिनेशन हो और जुर्म चाहे जिस एरिया में हो, उसको वे आखीर दम तक ट्रेस कर सकें और मुजरिम को सजा दिलावा सकें।

इस सम्बन्ध में म एक चीज और अर्ज करना चाहता हूं जिसका सम्बन्ध मेरी कांस्टिट्यूएंसी से है। पंजाब गवर्नमेंट ने दो फैक्ट्रीज लगाने का निश्चय किया और वह दोनों मेरे कांगड़ा डिस्ट्रिक्ट में लगनी थीं। लेकिन उसमें एक बाधा पड़ रही है। चूंकि वह नैरो गेज सेक्शन है और उसमें खर्चा ज्यादा आयेगा इसलिये वह प्राइवेट कम्पनी को दे दी गई है। इसलिये लग नहीं सकी। मैंने एक रिप्रेजेंटेशन भी दिया था कि जो नैरो गेज सेक्शन है उसे मोटर गेज में तब्दील कर दिया जाय खास तौर पर गुलेर स्टेशन जो है। यह दोनों फैक्ट्रीज हैं जो पहाड़ी क्षेत्र में पड़ रही हैं इससे पहाड़ी क्षेत्र को लाभ होगा और पहाड़ों में इन्डस्ट्रिलाइजेशन भी हो सकेगा। लेकिन उसके मुताल्लिक अभी तक मुझे जवाब नहीं मिला। मैं समझता हूं कि वेलफेअर गवर्नमेंट की यह पालिसी होती है कि जो पिछड़े हुए इलाके हैं उन को इंडस्ट्रियलाइज किया जाय और उनको बेहतर बनाया जाय। लेकिन हमारे साथ यहां पर इस तरह का सलूक होता है कि वह फैक्ट्रीज सहूलियत न होने की वजह से बाहर ले जाई जा रही हैं। इस तरह से हमारा जो पहाड़ी क्षेत्र है वह पीछे रह जायेगा।

एक और बात जो हमारी पहाड़ी लाइनें हैं उनके मुताल्लिक है, खास तौर से जो कांगड़ा वैली रेलवे है वहां पर जो बुकिंग होता है, चाहे वह बाम्बे से हो, चाहे जामनगर से हो चाहे कलकत्ते से हो, जो भी माल आता है वह वहां डाइरेक्ट नहीं आता है, बल्कि पठानकोट तक ही। किया जाता है पहले हमारे यहां के लिये डाइरेक्ट बुकिंग बंद है इससे जो माल हमारे यहां आता है वह मंहगा पड़ता है। मैं समझता हूं कि माननीय मंत्री महोदय इस तरफ ध्यान देंगे।

अभी बतलाया गया कि पाम डैम स्कीम चल रही है, उसका नतीजा यह होगा कि जो कांगड़ा वैली रेलवे सेक्शन है वह वहां से उठा लिया जायेगा। उसका सर्वे भी गालिबन हो रहा है। मैं अर्ज करना चाहता हूं कि जो भी नई रेलवे लाइन आप बनायेंगे उसके साथ ही जो हमारा रोड ट्रांसपोर्ट है उस की सड़क भी जाने वाली है। वहां पर जो पुल बनाये जायें वे रेल कम रोड पुल बनाये जायें तो इससे दोनों मसले हल हो जायेंगे और जो भी यातायात होगा वह सारे का सारा पहाड़ी क्षेत्रों के लिये बेहतर साबित होगा।

अब मैं धर्मशाला आउट एजेंसी के बारे में कहना चाहता हूं। वह एक डिस्ट्रिक्ट हेडक्वार्टर है। मैंने कई दफे कहा लेकिन अभी तक वह खोली नहीं गई। हालांकि २५ या ३० सालों तक वह चलती रही। मुझे शिकायत मिली है, मैं ओपनली तो नहीं कह सकता, लेकिन जो वकील साहब मुकदमे की पैरवी कर रहे हैं उनसे पूछा था, पता यह चलता है कि वहां पर जिस कम्पनी को ठेका दिया गया था उससे हमारे रेलवे के आफिशल्स पैसे मांगते थे, लेकिन वह पैसे नहीं देना चाहता था और वह ठेका उसने छोड़ दिया। लेकिन उनके पैसे आज तक दिये नहीं गये हैं। मैं समझता हूं कि पंजाब रोडवेज वहां चलने लगी और वह भी गवर्नमेंट कंसर्न है और रेलवे भी गवर्नमेंट कंसर्न है। धर्मशाला आउट एजेंसी मैं चाहता हूं कि पंजाब रोडवेज को दे दी जाय, जिसमें कि जो एजेन्सी अब तक २५ या ३० सालों से चलती रही है, वह आगे भी चल सके।

आपने सेकेन्ड क्लास उड़ा दिया है। लेकिन आज जो मिडिल क्लास के आदमी हैं

[श्री हेम राज]

वह फर्स्ट क्लास के पैसे खर्च नहीं कर सकते। इसलिये उनको पूरी सहूलियत नहीं मिल रही है। इसलिये मैं चाहता हूं कि सेकेन्ड क्लास को चालू रक्खा जाय।

एक और अर्ज यह है कि एक सर्वे हुई थी जोगेन्द्रनगर से कुल्लू तक की। यह जो पहाड़ी प्रदेश है या जो स्पीती का इलाका है वह हमारा बार्डर बन गया है चाइना के साथ। उस इलाके में बहुत काफी मादनियात हैं, कुल्लू के इलाके में काफी मादनियात हैं, मंडी डिस्ट्रिक्ट में काफी मादनियात हैं। मैं चाहता हूं कि उसका जो सर्वे हुआ है उसको जल्दी टेक अप किया जाय और जोगेन्द्रनगर की जो लाइन है उसे कुल्लू तक ले जाया जाय।

Shri Swaran Singh: We are now towards the end of our labours, so far as the Railway Demands for Grants are concerned. A record number of hon. Members have participated in this debate. I have no intention of repeating what I have said on two earlier occasions; but this being more or less the final stage, I might indicate one or two broad things with regard to the working of the railways.

If we look at the figures on the expenditure side under the heading 'Ordinary working expenses', which would exclude many items of contributions to one or other type of funds, the total expenditure per year according to the budget estimates is about Rs. 356 crores. Out of this, the largest item in expenditure is on account of staff, and it comes to about Rs. 200 crores. I would like to take the House into confidence and say that every effort is being continuously made, to keep the expenditure within control and at as low a level as possible with due regard to requirements. Barring operational necessity and the execution of project works where necessarily new staff has to be recruited, which would be more or less of a technical or semi-technical nature employing skilled types of workers or trained engineers and the like, particular attention had been focussed on keeping at low numbers of staff engaged on non-operational or non-production or non-construction work. A ban had been enforced for the last few years against the recruitment of purely clerical staff. One hon. Member had remarked that the powers of the General Managers had been curtailed and that they were not permitted to engage even a clerk. That, I think, was a good decision, because that has enabled us to keep this cadre at a low level, and indiscriminate accretion to numbers has thereby been prevented. So far as the headquarters are concerned, that ban still continues. It may be that in important cases where the necessity is inescapable, relaxation may have been allowed, but those cases are really few and every effort has been made to keep the expenditure on this account as low as possible.

After this large sum of Rs. 200 crores, the second largest item is under fuel, and there is a provision in the Budget estimates of 1962-63 of about Rs. 73 crores on this score. It is very interesting to compare the figures about the consumption of coal in lbs. per thousand gross ton miles. I am not talking of increased expenditure because that would be linked with prices, and so perhaps the comparison would not be quite fair, or, at any rate, will not give a correct idea, but consumption in lbs. per thousand gross ton miles would be a very fair way of comparing, it is interesting to point out that whereas in 1950-51, this stood at 192.2 for passengers and at 164.1 for goods, in 1960-61 it came down to 188.9 for passengers and to 144.2 for goods. This is with regard to broad gauge. With regard to metre gauge, this was 233.9 for passengers, and it came down to 209.1; for goods it was 203.0, and it came down to 191.4. This means that every effort is being made to economise on staff and on utilisation of coal, and the actual performance is something for which I think the railways deserve credit.

14.24 hrs.

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

I would again draw the attention of hon. Members to a graph to which I made a reference earlier. That graph is important, because it highlights the performance as compared to the actual investment; it has been very pointedly brought out in that performance graph, that the actual percentage in performance is much higher than the percentage of increase on the investment side in the form of either rolling stock or track capacity and the like. These are facts which are of importance, and this shows that full and effective measures have been taken on the utilization side, so that the expenditure on fresh assets may be kept as low as possible and the return from the investments may be maximum.

Another point which was referred to by hon. Members related to claims, and it was pointed out that efforts should be made by taking necessary precautionary measures and by other means to keep these claims as low as possible. I am fully conscious of the desirability of taking appropriate steps in that direction. This is all the more important in view of the added responsibility that has now fallen on the railways as a result of the recent legislation where the railways have assumed the responsibility of common carriers. It would be interesting, therefore, to have some comparison with regard to the value of claims over the last several years. As the actual amounts would not really give a correct idea, because the volume of traffic is increasing in tonnage and the value of goods also is increasing almost year by year, a more fair comparison would be to keep a composite index for particular years as the base year and see how the index of expenditure on these claims has varied from year to year. Even in terms of value there has been a decrease. If we take 1959-60 and compare it with 1960-61, there is a decrease of about Rs. 14 lakhs in the actual claims, and in 1961-62 it is anticipated that the actual outgoings are not likely to be more than what the railways had to pay during 1960-61. But if we keep in view the increased volume of traffic in tonnage and also the higher values of goods that have been transported, then the comparison really brings out the correct state of affairs and shows how the situation has improved steadily.

Shri U. M. Trivedi: The high value is due to the higher prices.

Shri Swaran Singh: Yes. The high value is due to the higher prices of the goods that are carried, for instance foodgrains and other articles.

Shri U. M. Trivedi: That is due to rise in the prices in the country.

Shri Swaran Singh: Due to rise in prices in the country—quite so.

If we take 1950-51 as the base and its index as 100, then in 1956-57 it came down from 100 to 77, and in 1960-61 it came down to 63.9. This again is creditable and we should not ignore this, and should not take a view which is not consistent with the actual facts.

No organisation would like to incur responsibility in the form of claims. It is most annoying, it is most irritating, that we are called upon to set apart a sum of money to satisfy the claims that might be raised against the railway administrtion, but the experience of railway administrations all the world over shows that these claims are inescapable. The indices might vary from country to country, their percentages might vary; but from the very nature of the large number of consignments and the large value of goods that are transported, there is a certain outgoing in all railway administrations all over the world under this head of 'claims', and this should be regarded as part of the game, effort however being always directed towards keeping it as low

[Shri Swaran Singh]

as possible. I would also like to add that the railway administration have taken energetic steps for quick disposal of these claims, because there is nothing more irritating than delays. Special instructions have been issued so that whatever may be the claims that are preferred they should be expeditiously settled one way or the other with a view to avoiding annoyance and inconvenience that results from old pending claims as experience shows that in such matters nothing is more injurious than delay. Every effort is being made to eliminate delays.

I would, Sir, while saying this, make one other observation. I had no intention to refer again to the question of increase in passenger fares and goods freights, but because some hon. Members have again referred to this matter and special mention had been made with regard to passenger fares, I would like to give certain figures which would be of interest to the House.

The passenger services since 1957-58 are not paying their way. This is a fact which is generally ignored. This fact is clearly made out in the documents that have been circulated. I would like to refer to page 94 of the Review. These figures are mentioned there. There was a loss of about Rs. 9 crores in 1960-61; in 1957-58 there was a loss of about Rs. 4 crores; in 1958-59 it was about Rs. 9 crores; in 1959-60 it was Rs. 2½ crores, but this figure is not quite correct because increases in pay were not actually given during this year, but the actual payment was postponed to the following year. In 1960-61, the loss was Rs. 9 crores. With the additional commitments in the Third Plan due to the essential increase in depreciation provision, increase in the rate of dividend from 4 per cent to 4.25 per cent. and increase in dearness allowance to lower paid staff—the annual loss from passenger services is now of the order of Rs. 17 crores. This is a large gap; and even with the additions that are now proposed, of increasing the fares of passengers, the losses will not be freely wiped out. It will still be a service where we will not break even. This is a factor which we should always keep in mind. So, whereas the desire to keep the passenger fares at a low level is understandable, we should also bear in mind our responsibilities and should try to keep our finances in as balanced a position as possible.

I do not want to repeat it, but I have already said that I have every sympathy with the various suggestions that have been made with regard to improving amenities and every effort has been made in that direction and will continue to be made. Within the resources that are available, amenities would continue to be provided and increased as necessary.

Having said this much about the financial aspects, there are a few other points which require some reply. My colleague the Deputy Minister for Railways, Shri Shahnawaz Khan has already replied to certain points that had been raised, particularly the points about employees' welfare and the like. I do not want to add anything to what my colleague has said. On the question of house rents, a suggestion had been made that it is for some technical reason that we are trying to revise the rents that are chargeable from the employees. That is a very interesting observation. Anything which is not palatable in the recommendations that might have been made by an impartial authority—in this particular case the Pay Commission—can be described as a technical recommendation. This is not a technical matter; it is a substantive matter —the revision of the pay scales, emoluments and the like.—and the natural desire has been that railway employees should be brought on a par with other government employees. A number of recommendations had been made and those recommendations have been accepted from time to time. They have been made applicable to the railway employees. There

were certain things in which their position was different as compared to the other Central Government employees. Thus the percentage which was adopted, for the purpose of assessed rent, was at a lower rate. It was only 4 per cent, and the recommendation only made railway employees at par with other government employees. So, whether it was a Pay Commission that made the recommendation, or whether it was the Convention Committee that made the recommendation,—bodies which are impartial and objective,—they should not be considered as discriminatory, but with a view to bringing railway employees at par with other employees. Therefore we cannot take this attitude that, whatever is recommended in favour of the employees, should be accepted and anything that touches their pockets should be rejected on the ground that it is a technical matter. I would like to stress this point that it was not a technical matter, but it was a substantive matter; a substantive recommendation had been made about the basis of calculation.

Shri U. M. Trivedi: What about the way-side station masters? Why is he being charged at this rate when the hon. Minister himself knows that he ordinarily has to pay nothing if he goes and lives in a village? You make him live in a particular place and charge him rent.

Shri Swaran Singh: I do not think that is a very fair presentation of the case. On the one hand, there is this persistent demand on behalf of the workers that we should provide housing for them. There is a programme to provide housing to the essential workers, workers engaged in the operational work, so that their efficiency increases and they have peace of mind. I think it will be a very retrograde step if employees in charge of way-side stations do not live at the station premises, but are compelled to live in the villages. I think that will not be a development in the right direction. It may be that the rural locality with which my hon. friend opposite is acquainted may have a large number of very liberal-minded persons who can place their houses at the disposal of railway employees, school masters or patwaris. But that is not a desirable thing. I also come from the rural side and if my experience is any guide this practice should be discouraged, because the approach of that officer who depends, for the provision of amenities of that type upon local dignitaries, will be such that he cannot discharge his responsibilities correctly and properly; this sort of dependence is something which we cannot encourage. Therefore, the railway staff for operational reasons should be at the railway stations and whatever may be the responsibilities which housing makes on salaries, according to the recommendations of the Pay Commission, have to be accepted. These are factors which should be taken into consideration. The provision of these facilities and the charging for them are recognised principles; and we should not try to deviate from these and should not be influenced by local considerations of one village or another. Therefore, it was nothing more than altering the 4 per cent basis, which both the 1954 Convention Committee and the P.A.C. had commented on, and changing it to the normal 6 per cent for purposes of assessing the rent. That is the basis for calculation. I may add that, in this, the cost of land is not included. So, the fear that some new formula has been devised with a view to charging excessive house rent is not correct.

Shri Nambiar: Revaluation at the market rate is there. Previously, it was constructed for Rs. 2,000 and now the value has been taken as Rs. 15,000 at the present rate and the rent is calculated. That is a mistake.

Shri Swaran Singh: That is a matter of detail about which I cannot reply offhand. But, I am aware of the situation that prevailed in Delhi. Even with regard to the houses occupied by Members of Parliament, we had to devise a formula which made a deviation from the actual book value

[Shri Swaran Singh].

because, to quote a parallel, a house, for instance, in Feroze Shah Road or Canning Lane has larger accommodation, but the acual cost when it was constructed was less. So far as the new flats in South Avenue and North Avenue are concerned, their accommodation is less, but the cost is more. So, when we worked out the actual rentals, they worked out to be much higher in the case of flats and lower in the case of those older houses. And, some sort of pooling had to be resorted to because a large number of hon. Members raised objection. I cannot offhand say if any such pooling has been resorted to on railways. But, if that has been done, I would support it as a principle.

Shri U. M. Trivedi: Will it be inevitable?

Shri Swaran Singh: Because in the original houses the accommodation was more and the capital cost was less, so, the rental would work out to be less. And, in the new constructions, the rentals would be higher, although the accommodation might be less. It is really matter for all of us to judge whether it would produce greater satisfaction amongst the workers if we pool the rents together and try to spread out evenly, regard having had to the type of accommodation and the like or whether to go by a rigid rule and every year add to a separate pool new housing on which the rental may work out to be much higher. But the limiting factor in all these cases is that in no case, in the case of employees whose pay is up to Rs. 150—that is the type of class for which, I presume, my hon. friends opposite have, or pretend to have, great solicitude . . . .

Shri Nambiar: It is not pretension.

Shrimati Renu Chakravartty: This is insinuation, Sir; he should not be it.

Shri Swaran Singh: That is no insinuation at all.

Shri U. M. Trivedi: Why use the word 'pretension'?

Shri Swaran Singh: For whom they profess to have some solicitude—to that extent I accept a modification—that is for those whose pay is up to Rs. 150, the recovery is limited to 7½ per cent of emoluments which, I think, answers the question that in the new constructions, even though the cost is more the actual recovery is limited to this ceiling. Therefore I submit that this should be viewed calmly and in the light of the circumstances; and we should not try to unsettle the minds of the workers by raising issues . . .

Shrimati Renu Chakravartty: It is already unsettled. When their pay is cut, then, it is already unsettled. We do not have to unsettle it.

Shri Swaran Singh: If the hon. Members opposite do not contribute to that unsettlement, then, with this explanation, as it is properly understood by them, I am sure that the unsettling effect will disappear and they will feel settled. (*Interruption*). The position should be clearly understood. If there are any minor modifications to be suggested, I can consider them. But, what I am trying to say is that this is nothing more than what was recommended by the bodies like the Convention Committee and the P.A.C. This was also mentioned, as a matter of principle, by the Pay Commission as well.

Shrimati Renu Chakravartty: Will the hon. Minister see that the calculation will be very seriously affected by taking the value of the land at the present market rate?

Shri Swaran Singh: I have already stated that the value of the land is not taken into account at all in calculating the rentals. Therefore, you need not have any fear on that score. Even in Delhi, the value of the land is not taken into consideration in cal-

culating the rentals that are worked out in the houses occupied, or the tenements or flats that are constructed here.

Shri Nambiar: Can the hon. Minister give an assurance that it will not come hereafter at least? It will be enough.

Shri Swaran Singh: I have said that it is not so. No hunger strike is necessary to get a statement of fact which is already there. There is no question of assurance. Here I may state that, according to the present arrangement, the value of the land is not included in the calculation of rent; it is only the cost of structures, maybe, the developmental expenditure and the like which goes into it, but not the cost of land. Therefore, any increase in the value of the land should not obsess the hon. Members opposite. And, as I have said, the ceiling of 7½ per cent for the category of employees who get a pay up to Rs. 150 is a sufficient safeguard against any apprehensions of the type which have been raised by my friends opposite.

Shrimati Renu Chakravartty: What about the question of electricity charges, the conservancy charges etc.?

Shri Swaran Singh: These are matters of detail. I want to assure hon. Members that it is not our intention to make any profit on that score. For instance, if the Calcutta Electricity Undertaking or the Kanpur Electricity Undertaking or other electric suppliers push up the rates and there is some corresponding increase in the actual charges that are payable that should be regarded as normal burdens which society, as a whole, bears; and we cannot have a special privileged class to be protected against the normal operations or the normal behaviour of these rates. So, I cannot really appreciate the point . . .

Shrimati Renu Chakravartty: The rates are going higher and higher. But according to the principle, that this rate has to be paid by all, the railway workers should pay much less than they are doing. We are paying 11 nP. and they are paying 31nP.

Shri Swaran Singh: These are matters of detail. I cannot say whether it is 31nP., or 10nP. But, I would like to assure hon. Members that with regard to these electricity bills, particularly for low-paid employees, our attitude is not to make money on that. But, whatever are the service charges and the actual outgoings and the like, they have to be spread on some sort of formula so that we are able to provide this much-needed amenity to as large a number of workers as possible.

One thing has been mentioned by Shri Naval Prabhakar, about the ring railway in Delhi. I am glad to say that this scheme has been accepted and that it is our intention to go ahead with this ring railway for Delhi. Actually, active steps are being taken to acquire land. There is government land, there is cantonment land, and there is also other land, involved in this. Arrangements have been made, and they are being finalised, to get that land; and necessary preliminary steps would be taken in hand to push ahead this scheme. This hope, will meet the much-needed requirement of the growing metropolis of Delhi. My hon. friend who has recently been returned to Lok Sabha because his polling ended only a few days ago and is fresh from this election campaign, may have used the narrow-gauge railway line from Pathankot upto Jugindernagar. I hope he is aware of the fact that a part of this railway is in peril on account of the hydel schemes which are proposed to be executed by the Punjab Government. He said that we did not want to kill it, nor did we want to keep it alive. It is easy to do one of these alternatives. His objective, I hope, is not to kill it, but to make the best use of it. We may have to re-align this, and we may have to

[Shri Swaran Singh].

incur considerable expenditure because a part of it is likely to be submerged by the bunding effect of the bunds that are to be created as a result of the new schemes. In those days it was perhaps considered that a narrow gauge was the only railway that could be justified, and it was connected with the hydel and electric scheme at Jugindernagar. Still it has performed a very useful purpose of providing a facility for that hilly area.

As before, many other speakers today also referred to the provision of drinking water, adequate water supply in the trains and compartments, provision of sheds and the like. These, as I have said, are desirable objectives, and I am sure that the Railway Administration will ensure that these essential things are attended to. They should be done. The only way of ensuring that it is done is to highlight, as it has been done here, the absence of the necessary provisions such as the absence of light or water and the like and by checking the Railway Administration to ensure that these defects are not there. I am sure that the observations that are made here will alert the Railway Administration. I hope the hon. Members know the procedure. We give copies of these debates to all our Railway Administrations so that they may profit by the observations that are made here and constantly make improvements and also consider the various suggestions that are made from time to time. With these remarks I would like to thank the hon. Members who have given so much thought and have taken so much interest in the service performed by the Railways.

Mr. Deputy-Speaker: Do they want any specific cut motion to be put to the vote of the House?

Shri Namblar: No, Sir. They may be all put together.

Mr. Deputy-Speaker: Then I shall put all the cut motions to the vote of the House together.

All the cut motions were put and negatived.

Shri Bade (Khargone): Sir, I want to raise a point of order. The hon. Railway Minister has given us an addendum to Demand No. 16 - Open Line Works. It reads here:

> "Page 131, Third, fourth and fifth lines, *read* 'Voted: Rupees three hundred and fiftyseven crores, eightynine lakhs and *sixtynine thousands; Charged Rupees nineteen lakhs and twenty three thousands' for 'Voted*: Rupees three hundred and fifty-eight crores and fortytwo *thousands; Charged: Rupees eight lakhs and fifty thousands.*"

There are other entries like that. When he wants our vote on Demand No.16, and when there is a mistake in the demand, he cannot amend the demand unless he takes the consent or the permission of the President.

Shri Swaran Singh: The President's permission has been taken.

Shri U. M. Trivedi: The President's sanction on the Addendum - that has not been taken. It is not a correstion; it is not a clerical mistake.

Mr. Deputy-Speaker: The President's recommendation has been taken; there is no point of order.

Shri U. M. Trivedi: The mistake is on the part of the Ministry.

Shri Bade: They ought to have mentioned it while circulating the Addendum.

Mr. Deputy-Speaker: The question is:

> "That the respective sums not exceeding the amounts shown in the fourth column of the order

paper, be granted to the President, to complete the sums necessary to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1963, in respect of the heads of demands entered in the second column thereof against Demands Nos. 2 to 18 and 20."

The motion was adopted

---

*APPROPRIATION (RAILWAYS) NO. 2 BILL, 1962

The Minister of Railways (Shri Swaran Singh): Sir, I beg to move for leave to introduce a Bill to authorise payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the service of the financial year 1962-63 for the purposes of Railways.

Mr. Deputy-Speaker: The question is:

"That leave be granted to introduce a Bill to authorise payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the service of the financial year 1962-63 for the purposes of Railways."

The motion was adopted.

Sardar Swaran Singh: Sir I introduce† the Bill.

Sir, I also beg to move:†

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the service of the financial year 1962-63 for the purposes of Railways, be taken into consideration."

Mr. Deputy-Speaker: The question is:

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the service of the financial year 1962-63 for the purposes of Railways, be taken into consideration."

The motion was adopted.

Mr. Deputy-Speaker: The question is:

"That Clauses 1, 2, 3, the Schedule, the Enacting Formula and the Long Title stand part of the Bill."

The motion was adopted.

Clauses 1, 2, 3, the Schedule, the Enacting Formula and the Long Title were added to the Bill.

Shri Swaran Singh: Sir, I beg to move:

"That the Bill be passed."

Mr. Deputy-Speaker: Motion moved:

"That the Bill be passed."

Shri Nambiar (Tiruchirapalli): Sir, I will say one sentence. My request is that the increase in fares and freights, even at this stage, may not be brought into effect. It will be very difficult for the common man to bear the brunt of the increased fares and freight. This is my last appeal which I hope he will grant at least at this stage.

15 hrs.

Shri Swaran Singh: I am sorry I cannot accept it.

Shri U. M. Trivedi (Mandsaur) *rose:*

Mr. Deputy-Speaker: He cannot make any speech now. He may put a question if he wants.

Shri U. M. Trivedi: I want to speak on the Appropriation Bill. The time

---

*Published in the Gazettee of India Extraordinary, Part II, Sec. 2, dt. 4-5-1962.

**Introduced|moved with the recommendation of the President.