

12 hrs.

**APPROPRIATION (RAILWAYS)
BILL***

The Minister of Railways (Shri Jagjivan Ram): I beg to move for leave to introduce a Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the service of the financial year 1957-58 for the purposes of railways

Mr. Speaker: The question is:

"That leave be granted to introduce a Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the service of the financial year 1957-58 for the purposes of Railways"

The motion was adopted

Shri Jagjivan Ram: I introduce** the Bill

DEMANDS FOR GRANTS—RAILWAYS—contd

Mr Speaker: The House will now resume further discussion on Demand No 1 in respect of railways, for the year 1958-59. Out of 7 hours agreed to by the House on this Demand, 2 hours and 53 minutes have already been availed of, and 4 hours and 7 minutes now remain

The list of cut motions relating to Demand No 1 moved on 4th March, 1958, has already been circulated to Members on the same day

श्री राधे लाल व्यास (उज्जैन)
अध्यक्ष महोदय, मैं इस ग्लव बार्ड के कार्यों के लिये जा डिमान्ड की गई है उस का समर्थन करता हूँ।

मध्य प्रदेश एक बहुत बड़ा राज्य राज्य पुनर्गठन आयोग की सिफारिश के अनुसार बना। राज्य पुनर्गठन आयोग ने

अपने प्रतिवेदन में इस राज्य की लम्बाई चाड़ाई का देखन हुए यातायात की कठिनाइयों को अनुभव करन हुए उस में खास तौर से सिफारिश की कि उत्तर, पूर्व दक्षिण आदि दिशाओं में राजधानी में सम्बन्ध जोड़ने के लिये नई रेलवे लाइनों का निर्माण शीघ्र किया जाय। उस में से खास तौर से गुना उज्जैन लाइन के बारे में तो राज्य पुनर्गठन आयोग ने अपने प्रतिवेदन में यह मान कर ही लिखा है कि यह लाइन तब बनेगी ही क्योंकि उस से बहुत कुछ कठिनाई दूर होगी। परन्तु मुझे दुःख है कि अभी तक राज्य ऐडमिनिस्ट्रेशन न जितना ध्यान इस बड़ राज्य की जनता की सुविधा के लिये देना चाहिये, वह नहीं दिया है। कठिनाइयाँ हैं और जैसा माननीय मंत्री महाशय ने बताया, मैं भी उस का अनुभव करता हूँ। परन्तु फिर भी कुछ न कुछ तो प्रारम्भ करना चाहिये। पिछले अधिवेशन में माननीय रेलवे मंत्री ने यह वचन दिया था एक प्रश्न के उत्तर में कि गुना उज्जैन रेलवे लाइन का निर्माण कार्य द्वितीय पंचवर्षीय योजना में ही शुरू कर दिया जायेगा लेकिन अभी तक इस सम्बन्ध में कोई निर्णय नहीं सुनाया गया है। आयर यह प्लेनिंग कमिशन की तरफ पड़ा हुआ है। प्रासा है यह काम जल्दी हाथ में लिया जायेगा।

इसी तरह से बिन्दु प्रदेश में भी सर्वे चल रहा है। एक लाइन की बहुत पुरानी मांग है। कुछ लोगों ने वह काम भी दिखाया था। वहाँ भी एक नई रेलवे लाइन के निर्माण की बात जल्दी ही सोची जानी चाहिये।

यह ठीक है कि नई रेलवे लाइन के निर्माण में कठिनाइयाँ हैं, लेकिन कुछ ऐसी सुविधायें हैं जिन पर पैसा खर्च नहीं होता। वह सुविधायें भी हाथ में नहीं ली जाती तो बड़ा दुःख होता है। उदाहरण के तौर पर मैं निवेदन करूँ कि सन् १९५६ में विक्रमगढ़ आलोड के स्टेशन के लिये लोग काफी प्रयत्न

* Published in the Gazette of India Extraordinary Part II Section 2 dated 1958

** Introduced with the recommendation of the President

[श्री राधे लाल व्यास]

कर रहे हैं कि वहाँ जनता ठहरे। इस के बारे में मैंने जनरल मैनोचर को पत्र लिखा, आपरेशन सुपरिन्टेन्डेंट को लिखा। उस के बाद से रेलवे बोर्ड ५ मेम्बर श्री माथुर से भी मिला। उन्होंने भी आस्थासन दिया। उस के बाद मैं माननीय डिप्टी मिनिस्टर साहब से भी मिला और कहा कि मैं आप से मिलने में बात नहीं करूंगा, आप बे जो इन्फरेक्टर है आप उन को भी बुलाइये। उन्हें भी बुलाया गया। करीब आधे घंटे से ज्यादा तक चर्चा की और उन्होंने माना कि मामला तो बिल्कुल ठीक है, ठहरना चाहिये। लेकिन अभी तक इतनी भी बात नहीं हो सकी। इस लाइन के स्टेशनों के लोगों को, खास तौर से खाचरोद-महिवपुर रोड लाइन के लोगों को इतनी तकलीफ है कि उस का अनुभव शायद रेलवे ऐडमिनिस्ट्रेशन नहीं कर सकता, वहाँ के लोग ही कर सकते हैं। पत्र व्यवहार हुआ कहा जाता है कि लागा डिस्टेंस के जो पैसेन्जर्स हैं, अगर हम गाड़ी यहाँ ठहरायेंगे तो उन को कठिनाई होगी। मैं आप के मामले जनता एक्सप्रेस गाड़ी के कुछ आकड़ बताना चाहता हूँ। उन को देखते हुए मुझे आश्चर्य हुआ, आप को भी आश्चर्य होगा कि विक्रमगढ़ आलोड में तो गाड़ी नहीं ठहर सकती है लेकिन रतलाम गोधरा के बीच ठहर सकती है। बम्बई से माधरा तक २८६ मील है। उस में केवल १३ स्टेशनों पर। बम्बई और गोधरा के बीच जनता एक्सप्रेस ठहरती है। जब कि गोधरा और रतलाम के बीच ११५ मील की दूरी है, इसमें बीच जनता गाड़ी के २३ स्टॉपेज हैं और देहरादून एक्सप्रेस के सिर्फ ८ हैं यानी तीन गुने। जनता एक्सप्रेस आज दिल्ली से बम्बई के बीच कम स्टेशनों पर ठहरती है देहरादून एक्सप्रेस के मुकाबले। लेकिन रतलाम और गोधरा के बीच तीन गुने स्टेशनों पर ठहरती है।

रेलवे मंत्री (श्री जगजीवन राम) :
कुछ स्टेशनों को उड़ा दिया जाय ?

श्री राधे लाल व्यास : आप इन को उड़ा दें और आलोड पर ठहरा दें तो कोई हर्ष नहीं है। मुझे स्वीकार है। यह कहा जाता है कि वहाँ ठहरने से तो यह मामूली गाड़ी हो जायेगी। लेकिन आज यह मामूली से भी बदतर हो गई है रतलाम और गोधरा के बीच। इसी तरह से दिल्ली और रतलाम के बीच ४५७ मील है जहाँ पर सिर्फ १६ स्टॉपेज हैं जनता एक्सप्रेस के। यह बात मेरी समझ में नहीं आती। पहले मथुरा से लोकल गाड़ी चलती थी। विक्रमगढ़ आलोड के लोग सुबह चल कर दस बजे रतलाम पहुँच जाते थे और दिन भर अपना काम कर के रात फिर लोकल गाड़ी से चलते थे और घर वापस आ जाते थे। आज यह होता है कि वह आधी रात को रतलाम पहुँचते हैं दूसरे दिन वह अपने आफिस वगैरह का काम करते हैं। उस के बाद गाड़ी लेन के लिये उन को ठहरना होता है। तीसरे दिन ही आलोड वाले वापस आ सकते हैं। मध्य प्रदेश में हेड आफिस डिपार्टमेंट्स के जो दूसरे हेडक्वार्टर हैं वहाँ के लिये भी कठिनाई है। बैंक वगैरह रतलाम में है, जहाँ उन के व्यापार सम्बन्ध हैं। इस के अलावा मध्य प्रदेश में केवल भोपाल की राजधानी से ही काम नहीं चलता। छः ऐसे स्थान हैं जहाँ हाईकोर्ट और हेड्स आफ डिपार्टमेंट्स हैं। रतलाम, जबलपुर, रीवा, ग्वालियर, इन्दौर सभी जगह लोगों को जाना पड़ता है। आलोड पर २० या २५ हजार यात्री प्रतिमास आते जाते हैं। इस स्टेशन पर जनता एक्सप्रेस क्यों नहीं ठहरती ?

खचरोट के बारे में तो निर्णय कर लिया गया है टाइम टेबल कमेटी के द्वारा। क्या हम को यहाँ रखने के बाद टाइम टेबल कमेटी के हर मेम्बर के पास जाये तो यह काम होगा, नहीं तो नहीं होगा ? अगर हम रेलवे मिनिस्टर साहब को बता दें और उन्हें इम्मीनान बिला दें, फिर भी यह काम न हो तो बड़ा आश्चर्य होता है। मैंने इस चीज की जाच की है, मैं अनुभव करता हूँ, माननीय मंत्री भी इसे

यारों या नहीं, लेकिन यह सत्य है कि वहां के लोगों की बड़ी तकलीफ है। वहां पर जनता एक्सप्रेस के ठहरने में कोई दिक्कत नहीं हो सकती। सरकार टाइम टेबल बनाती है। हम देखते हैं कि श्यामगढ़ में गाड़ी १० मिनट ठहरती थी, उस को बढ़ा कर अब १२ मिनट कर दिया गया है। जहां पर दूसरी गाड़िया कम ठहरती हैं वहां जनता एक्सप्रेस श्यामगढ़ स्टेशन पर १२ मिनट ठहरती है। इस के बजाय २ मिनट कम कर के विक्रमगढ़ भालोड में उसे ठहराया जा सकता है। मुझे आशा है कि जब १ अप्रैल से टाइम टेबल बनेगा तो वहां जनता एक्सप्रेस के ठहरने का जरूर प्रबन्ध किया जायेगा। वह तहसील हेडक्वार्टर है, वहां व्यापारी जाते हैं, वहां से पैसे वगैरह लाया करते हैं, बैंक से लाते हैं। वहां दूसरों के यहा ठहरने में बड़ी दिक्कत होती है। यह ऐसी बात है जिन पर अत्यधिक ध्यान दिया जाना चाहिये। इस से लम्बी दूरी के यात्रियों को कोई फायदा नहीं होगी। इस में उन का टाइम भी नष्ट नहीं होगा।

रेलवे बोर्ड ने, रेलवे ऐडमिनिस्ट्रेशन ने, दूसरों सुविधायें इस वर्ष जरूर दी हैं और मैं समझता हू कि उस में हमारे यहां के लोगों को लाभ हुआ है। मैं केवल यही कहना चाहता हू कि नागदा उज्जैन के बीच जो गाड़ी चलती है उज्जैन भोपाल की गाड़ी रतलाम रात में पहुंचती है। वहां रात भर पड़ी रहने के बाद भोपाल जाती है और जा रात एक बजे आती है वह रतलाम जा कर ठहरती है। यह नई गाड़ी चली है इस के डब्बे रात भर उज्जैन में पड़े रहते हैं, इस से कुछ न कुछ दिक्कत हो जाती है। जहां हमारे पास रोलिंग स्टॉक की कमी है, कोचों की कमी है वहां मेरा सुझाव है कि जो गाड़ी रात में रतलाम पहुंचती है वह वापस भोपाल को जाय और रात में जो उज्जैन आती है वह वहां से सुबह चलने लगे तो इस से डब्बों की भी बचत हो सकती है और लोगों को भी फायदा हो सकता है। सुबह अटिथर स्टेशन से जाने वाले यात्रियों के लिये भी

उज्जैन से उस का सम्बन्ध जोड़ सकते हैं। इस के अलावा सुबह जनता गाड़ी से जाने वाले यात्री भी उधर से आ सकते हैं।

अब आखिर में मैं कहना चाहता हू कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र में भी कुछ छोटी मोटी बातें होनी हैं। उज्जैन जैसे बड़े रेलवे जंक्शन पर कोई आर० एम० एस० के लिये स्थान नहीं है। मैं तीन चार साल से बराबर यह बात कह रहा हूँ, आर० एम० एस० के लिये कोई कमरा न होने से वहां चौबीस चौबीस घंटे तक डाक लेट हो जाती है। और अन्दर के हिस्से में २४ घंटे बाद पहुंचती है और उज्जैन में भी डिलीवरी बाद में होती है। मेरी समझ में नहीं आता कि इस बहुत जरूरी काम को भी रेलवे बोर्ड क्यों नहीं कर पा रहा है। मैं चाहता हू कि उज्जैन रेलवे स्टेशन पर आर० एम० एस० के लिए जल्द कमरा बनाया जाय। मैंने मुना है कि उसके लिए मजूरी भी हो गयी है, लेकिन अभी तक निर्माण कार्य नहीं हुआ है। यह काम जल्दी होना चाहिए।

इसके अलावा उज्जैन स्टेशन पर ठीक सा कोई एनक्वायरी आफिस भी नहीं है। कुछ मामूली तरह से बैठते हैं। उज्जैन एक बड़ा तीर्थ स्थान है जहां हजारों यात्री आते हैं और रात के बजे तक गाड़िया आती जाती रहती है। लेकिन पूरे समय का वहां पर कोई एनक्वायरी आफिस नहीं है। इसके लिए मैंने पहले भी कहा था। लेकिन उस बारे में क्या हुआ यह मुझे मालूम नहीं। पहले यह प्रथा थी कि जब कभी हाउस में मेम्बरों के भाषण होते थे और किसी मिनिस्ट्री के सम्बन्ध में कुछ कहा जाता था और यदि उसकी बात का जवाब यहां नहीं दिया जा सकता था तो मेम्बर को उसका उत्तर भेज दिया जाता था। यह प्रथा श्री गोपालस्वामी भायगर ने कायम की थी। मैं समझता हू कि यह बहुत अच्छी प्रथा है और मिनिस्टर साहब को मैं यह निवेदन करता हू कि वे रेलवे बोर्ड को आदेश दें कि जो भी भाषण माननीय सदस्यों द्वारा यहां

[श्री राधे लाल व्यास]

किये जायें और जिनका यहां जवाब देना सम्भव न हो उनके उत्तर सम्बन्धित मेम्बरों को भेजे जाने चाहिए। इससे यह मालूम हो सकेगा कि क्या कार्रवाई हो रही है, क्या चीज मंजूर हुई है और क्या मंजूर नहीं हुई है। तो मैं चाहता हूं कि रेलवे बोर्ड को यह आदेश दिया जाये। इससे बहुत सुभीता रहेगा और बहस भी बहुत कम हो जायेगी।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र में खाचरौद और बड़नगर दो बड़े स्टेशन हैं जहां पच्चीस पच्चीस तीस तीस हजार मुसाफिर आते हैं। इनमें बहुत से अपर क्लास के भी मुसाफिर होते हैं। वहां यह हाल है कि अपर क्लास तक के मुसाफिरों को बैठने की जगह नहीं है। अगर कभी गाड़ी लेट आती है तो उनको घंटों खड़ा रहना पड़ता है। आप देखें कि छोटे छोटे स्टेशनों पर भी अपर क्लास के मुसाफिरों के ठहरने के लिए वेंटिंग रूम हैं लेकिन इन इतने बड़े बड़े स्टेशनों पर वेंटिंग रूम नहीं है। मैं आशा करता हूं कि इस पर जल्दी से जल्दी ध्यान दिया जायेगा।

स्टेशन बिल्डिंग्स को बनाने के बारे में माननीय मंत्री जी ने कहा कि पैसे की दिक्कत है। मैं भी इसको अनुभव करता हूं। लेकिन आप भोपाल के स्टेशन पर जाकर देखें तो आपको यह देखकर बहुत दुःख होगा कि वहां पर फ्लश सिस्टम की लैटरिन्स तक नहीं हैं। बाथरूम गन्दा पड़ा रहता है। जैसा कि मैंने पहले भी बतलाया, यहां पर चार ६ जगह के हैड्स और डिपार्टमेंट्स रहते हैं। बड़ी तादाद में लोगों का यहां आना जाना होता है। जब से भोपाल मध्य प्रदेश की राजधानी बना है वहां पर अपर क्लास के यात्रियों की संख्या बहुत बढ़ गयी है। क्या यह काम भी पैसे के अभाव की वजह से पड़ा रहेगा। कोई भी भला आदमी वहां जाकर देखे, मैं तो चाहता हूं कि यदि कभी अवसर हो तो मंत्री महोदय या डिप्टी मंत्री महोदय वहां जाकर देखें कि वहां पर गन्दगी का क्या हाल है, और सफाई की कितनी

कमी है। वहां अंधेरा रहता है। इस काम को करने के लिए पैसे का अभाव नहीं होना चाहिए।

आखिर मैं एक बात की तरफ मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहता हूं। यात्रियों को सुविधायें होना तो ठीक है। परन्तु आपको माल की ढुलाई की तरफ भी ध्यान देना चाहिए। आपको देखना चाहिए कि शौड्स के अभाव में कितना माल नष्ट होता है। और इस माल के नुकसान से न केवल व्यापारियों का नुकसान होता है पर साथ ही इससे राष्ट्र का बहुत बड़ा नुकसान होता है। इस तरफ काफी ध्यान दिया जाना चाहिए और जल्दी से एक ऐसी योजना बनानी चाहिए कि बड़े बड़े स्थानों पर जहां काफी माल का यातायात होता है वहां पर जल्दी से जल्दी गुड्स शौड बनाये जायें ताकि माल सुरक्षित रहे। मेरे निर्वाचन क्षेत्र में खाचरौद, बड़नगर, नागदा और आलोड व्यापार के केन्द्र हैं। मैं आशा करता हूं कि वहां पर इस बारे में कुछ न कुछ व्यवस्था शीघ्र की जायेगी।

Mr. Speaker: I shall now call upon Shri Thirumala Rao to speak. Before that, I have to inform the House that I will call upon hon. Members in this order: Shri Thirumala Rao, then Shri Goray, then Shri Uike . . .

Shri Goray (Poona): Will you please allow Dr. K. B. Menon to speak today? I shall speak tomorrow.

Mr. Speaker: The hon. Member cannot prescribe the order in which I should call Members. If he wants to speak, I will give him a chance; if he does not, I will have no objection to call Dr. K. B. Menon, but then he may not have a chance. Let him choose. I also want to regulate the debate. If there is time, I will allow Dr. K. B. Menon to speak tomorrow.

After Shri Ulke, I shall call Shri Ajit Singh Sarhadi, then Kumari M. Vedakumari

But I would like to know who are all the Members who have not spoken at all since they were elected to this House

Shri Neswi (Dharwar South) I have not spoken

Mr. Speaker: Till now, after the 1957 elections?

Shrimati Renu Chakravartty (Basirhat) Only this session

Shri Neswi: No, in this term, in the second Parliament

Mr. Speaker: There is no meaning in not giving an opportunity to Members who have not opened their lips. If they wanted to catch my eye and they were not able to do so, I shall certainly give them an opportunity now. First of all, I will have a list of such persons who have not spoken at all since they were elected. Then I will have a list of those who have not spoken during this session. Thirdly, there will be a list of those who have not spoken during the Railway Budget debate

Some Hon. Members rose—

Mr. Speaker: I am not going to commit to memory the names. Hon. Members will kindly send chits

Shri P. R. Patel (Mehsana) I have sent my name

Mr. Speaker: I am going to note down the names. During the rest of the debate, I will give top priority to those hon. Members who have not spoken at all since they were elected; after that list is exhausted, I will give opportunity to those who have not spoken during this session; after that list is exhausted, will come those who have not spoken during this Railway Budget debate. Then others will come.

Shri D. R. Chavan (Karad). What about those who have moved cut motions?

Mr. Speaker: Cut motions will take care of themselves. I will put them to the vote. I am not bound to call every hon. Member who tables cut motions. There are as many as 550 cut motions

श्री पद्म देव (चम्बा) : माननीय अध्यक्ष महोदय, मेरा एक निवेदन है। इसमें एक बात यह भी होनी चाहिए कि जिस क्षेत्र से बिल्कुल अभी तक किसी को नहीं बुलाया गया है उस क्षेत्र का भी ध्यान रखा जाये।

Mr. Speaker: I have called every State—no *bilkul* here

Shri P. R. Patel: You have been pleased to call every State. But the Bombay State is composed of three States

Mr. Speaker: I shall bear that in mind

Shri D. R. Chavan: Each region will require representation

Mr. Speaker: Does the third State include Vidarbha?

Shri Thirumala Rao (Kakmada): In rising to speak on this conventional motion of a cut on the Railway Board, I want to offer a few remarks which may be characterised as of a mostly local nature. But still, considering the agitation created in the minds of the people against so many accidents, I think it is but proper that I should begin my speech with a few suggestions and give the reactions in my mind to these things that have been happening for a certain period over the railways

The problem of accidents has been engaging the anxious attention of the authorities and has been the subject of strong criticism in this House, in the Press and among the public. I wish to say that however much we may pay attention to this aspect of the question, as long as the human

[Shri Thirumala Rao]

element is there and continues to be what it is, accidents are bound to happen. But what the public wants to know is whether all humanly possible precautions have been taken, whether proper lessons have been derived from the experience of what has happened before and suitable action is taken. The failure of the human element—inadequate attention paid by the running staff—is said to be one of the main reasons for these accidents.

The total number of accidents in 1956-57 is 9543 which is slightly less than the previous year's but which is the major head which accounts for them? It is accidents due to failure of engines owing to faulty material, workmanship, and operation arising from the working of the running staff. And the accidents that could be traced directly to the lapses of the running staff rose from 1,963 in 1955-56 to 2,220 in 1956-57.

12-20 hrs.

[PANDIT THAKUR DAS BHARGAVA in the Chair]

Sir, it is admitted that the lowering in quality, of experience and efficiency of the running staff is mainly due to this. It has been admitted on the floor of this House that engine drivers have been promoted to their places without sufficient experience of running—a certain number of minimum hours—an engine. These quick promotions have been the bane of all round inefficiency in all walks of administration since independence has come. It has been the complaint in Defence; it has been the complaint in the ordinary administration; and the railway administration also cannot escape this general distemper which has been brought about in the wake of independence, because we had to fill up a large number of higher grade posts with men insufficiently trained. But, that can be remedied by having some refresher course, by insisting on certain minimum standards of qualifications for all those

people into whose hands the safety of the running of this whole organisation is entrusted.

In this report of the Railway Accidents Enquiry Committee and also the report of the Railway Board which shows the action sought to be taken or has been taken, there is not much of encouragement. Much remains to be done with regard to seeing that the standard of efficiency of these workers is maintained at a certain minimum level.

For instance, the refresher courses that are asked to be given to all these people are not at all properly provided for. We see from page 13 of this report, taking the average yearly number of guards that receive refresher courses, that it is 194 against 2,652. This is on the Eastern Railway. The existing arrangements, therefore, give a guard a refresher course once in 13 years and an Assistant Station Master, once in 13 years and a pointsman, once in every 33 years.

It is admitted that pointsmen, most of them, are not trained at all. They are recruited and they learn their work by joining the gangs and learning the work with the other pointsmen. This is the state of affairs. And, I think, the Railway Board should pay proper attention and see that more training schools are started and more refresher courses are given to all the sections of their staff so that the incidence of these accidents may be minimised as much as possible.

Then, for class IV staff, like shunting porters, pointsmen and others, there are no training courses to learn their work. They learn their work by seeing the staff actually at work. There is everywhere an all round lowering of standards. It is time we see that we maintain certain minimum standards in all these things. We have seen that sufficient number of qualified technical personnel could not be recruited by the Railway Board. They have said that out of 12,297 posts, they could fill only 9,587 posts,

whereas the applicants were 65,800 and odd. Only 24,000 were fit to be called for and even out of the 24,000 that were fit to be called for, only 9,587 were considered to be suitable for appointment.

When we are feeling the dearth of technical personnel, when there is a necessity for improving all-round standards, I humbly suggest that this is not the time for lowering the standards for recruiting the staff. We should not, under any circumstances, give any marginal advantage to people who are not properly qualified with the minimum standard of qualifications.

With regard to engineering, medicine and other technical subjects that deal with the very existence of the country, it is not possible for us to have any dilution of the standards in recruitment. If you want to provide certain backward communities and classes with an advantage in recruitment, you may try to do it with regard to clerical jobs and such other things. But, when Government is forthcoming with scholarships and facilities of all sorts for giving technical education to backward communities, I humbly suggest to the Minister in charge to see that he insists on minimum standards for technical places, places where the safety of running the trains and the running of the whole organisation is involved. That is my request to him.

This dearth of technical personnel is felt all round in implementing our Five Year Plans. For implementing the irrigation, agricultural and the multi-purpose projects, in getting proper personnel for all the heavy industries and public sector industries, Government is experiencing the same difficulty. They have been starting a large number of engineering colleges, technical institutions and other all over the country to train proper personnel. I trust the Railway Board will look to it and see that their personnel are properly recruited and trained and equipped to face the heavy task of reconstruction.

I wanted to refer to one important local affair which concerns my constituency. You may not know much of Kakinada as it is. But others who attended the Congress as far ago as 1923 know it as one of the important sea coast towns with 1,20,000 population, between Visakhapatnam and Madras. It was by-passed when the original railway line, the North-Eastern line was laid. There is a branch line connecting Kakinada with Samalkot on the main line. Investigation of that line was carried out and it was almost decided in 1952, when late Shri Gopalaswamy Ayyangar was the Minister of Railways, that the station should be brought on to the main line. You will bear with me when read one sentence from the speech of Shri Gopalaswamy Ayyangar in his Budget speech of 1952, wherein he said:

"There are one or two small things. One matter to which an hon. Member referred", referring to me, "was the diversion of the main line from Madras to Calcutta via Kakinada. I fully sympathise with him. I know Kakinada very well. But, I myself have never appreciated why the original line was taken through Samalkot and Kakinada was avoided. Now, the point for consideration is what we shall do with regard to taking this line via Kakinada; some survey has to be made."

Some survey was done and in 1952, when my friend Shri Santhanam was Deputy Minister and I was Deputy Minister in the Food and Agriculture Ministry, Shri Gopalaswamy Ayyangar authorised me to include this in my election manifesto, that it will be done because the survey was completed.

Shri Jagjivan Ram: The election was over. (Interruption)

Shri Thirumala Rao: Not only was the election over; I am going to lead you to a further story. The election was over; I was defeated and Shri Santhanam was defeated and Shri Gopalaswamy Ayyangar changed his

[Shri Thirumala Rao]

port folio to Defence and the then Chairman of the Railway Board, who has now got his value for his experience in a private concern, thought fit to write down this within a few months of our quitting the scene: The whole scheme was untenable and impracticable. When the Minister liked it and wanted it, it was practicable, and when the Minister quitted the scene and the other Deputy Minister went out of office, out of view altogether from this House, it was left to the permanent official to say what he liked and to shelve the whole thing.

This is a question of importance. This is an intermediate port. I am going to develop a further argument why it is important, in the present circumstances. There is a history behind this. Kakinada is a port which was visited by two or three junior Ministers. Shri Santhanam had been there, Shri Alagesan was there when he was in the Railway and Transport Ministry, and, my friend, Shri Raj Bahadur was recently there on November, 14 to understand the possibilities of this port. I moved a resolution when I was in the Council of State in 1947 that this port has got all the possibilities of a major port and it has been reported from their experience by the Port Officers of the Madras Port. Now, we are trying to export two million tons of iron ore to Japan. Here is a report of a committee published in the *Hindu* which my hon. friend Shri Kanungo has not wholly accepted as correct. But still as far it goes and as far as it concerns my area, it appears to be correct. The export of iron ore forms one of the major dollar or foreign exchange earning commodities of this country. The Indian Government had been at it to encourage it as much as possible to build up a good foreign trade. The report of that committee was partially published. They have found that the Rourkela mines cannot be preferred to what is called Bestar mines in the former Central Provin-

ces. There are large deposits and they are nearer Vizag port. The distance between these two places is 189 miles while the distance between Rourkela and Vizag is 463 miles. Therefore, they formed the opinion that the ores from these mines could be loaded at Vizag port.

Vizag is so much congested that there were at a time eighteen ships standing in the waters for being cleared. When they could not clear the ships, some were diverted to Kakinada port and they were cleared at the rate of 4,000 tons a day. Investigations are going on in the Transport Ministry with regard to the possibilities of developing Kakinada Port. It has got a good hinterland and rail road and canal communications extending from Kakinada to Madras—a distance of 400 miles. All the three are running parallel. It caters to the two river basins, Godavari and Krishna. That is the rice bowl of Andhra. If you want to develop trade and industry and have a prosperous port between Calcutta and Madras, a port which has got all the equipments and a good hinterland, there is the Kakinada port.

Shri Pamgrahi (Puri) Paradip

Shri Thirumala Rao: I am not standing against Paradip but I think it is a village, not even a town. It has to be developed much longer.

For the development of the Kakinada port, it was estimated at 1947 that an amount of Rs 2 crores was sufficient so that seven huge ships can be anchored and berthed. Ships with 40 feet draft can be brought to the shore. That was the report. It may cost something more now. Even if the cost is trebled, with an expenditure of Rs 5 or Rs 6 crores, it is bound to be one of the very good ports that will help trade and commerce in the east. Today Rs. 6 crores worth of goods come and go through

this port; about 350,000 tons of cargo is being exported. If you accept my suggestion, it will help a good deal in removing the congestion in the Vizag port. What is the condition today? All the material required for Bhilai is landed there. The export of manganese and iron ore takes place. The mouth is so narrow and the bottom is rocky. If you want to dredge it further down, it requires very heavy machinery and a lot of investment. I am not against the development of Vizag. There is room for development of trade, commerce and industry in both these areas and so it is worthwhile for the Government to consider the investment of some money in bringing this on the main line.

Shri Jagjivan Ram: Let the port develop.

Shri Thirumala Rao: The investigation was over. They have issued orders for acquiring the land. Everything was over. Then it was stopped by the ukase of a high official of the Railway Board. This autocratic power, this kingdom within a kingdom and this bureaucracy within a bureaucracy with its ramifications in the whole of the country, is too much to be controlled with a single Minister however powerful he may be. I have known it . . .

Shri Jagjivan Ram: Speaking from experience!

Shri Thirumala Rao: I speak; I know from experience. I should like to say one word. A doctor said that death by drowning was the most cruel death. A patient asked: "Have you died?" He said: "No; I have others' experience." Therefore, I have gained by others' experience, others who have been Ministers in the Railway Board and in the Railways. They can think of no way in this vast sea of this organisation. But I know our Minister Shri Jagjivan Ram has more experience. He has passed through the mill of Posts and

Telegraphs. Now I think he is better grounded to understand and control this huge organisation.

We have combined this development fund and amenities fund into one and utilising the development fund for other purposes. I saw this and I found only Rs. 40 lakhs allotted to the Southern Railway. Only Rs. 3 crores is given to conveniences and amenities. It is very unfair. You see the history of this fund from when it was started first. It started with about Rs. 13 crores. When they found the money in a lump sum, the Railway Board cast its eye on it and took it away to the development fund. One thing is good that schemes which are not remunerative may be accounted for in the development fund and utilised.

I was so much encouraged to see Kakinada's name in the list here. What were they doing? They are building a cloak room for the Kakinada town station—one of the great developments that is taking place there. It is a station through which 12 lakhs of passengers pass every year. It is worse than a cow shed. I can guarantee that to anybody who goes there. No money has been spent on this insignificant corner. The railways may consider it insignificant but it is one of the important places where from, I can humbly say, I too come. It has contributed several other Members of Parliament . . . (*Interruptions*) and Ministers.

Shri Jagjivan Ram: That is important.

Shri Thirumala Rao: That is not the point . . . (*Interruption*.) You must remember that there is something in the place, in Bihar which sends Shri Jagjivan Ram. That also you must remember. You do not forget. This is not such an unimportant place. It is a place with vast commerce, industry and agriculture. I do not know if the General Manager of the Southern Railway has ever gone to Kakinada.

Shri Jagjivan Ram: I will send the General Manager there.

Shri Thirumala Rao: That will be one more officer but I can wait. When we have waited so long for Swaraj in this country, we can wait a little more for Kakinada when I am here not to allow you to overlook this thing.

Shri Goray: I hope the hon. Minister will excuse me, if in my speech I also refer to the railway accidents. The railway accidents are becoming almost an everyday occurrence. But I want to assure the hon. Minister that I do not want to cavil at the administration. I do not want to make either the hon. Minister or the Deputy Minister or the Railway Board the whipping boys. But I do want to convey to him our sense of anxiety when almost every day we get news of some accident or the other.

There is one way of looking at the accidents and that is to hold the higher officials in the Railway Ministry responsible. But I want to look at it from a different angle. I want the Railway Minister to consider whether these accidents are not the result of the heavy burden that the whole railway staff has been subjected to.

In this regard I would like to point out that the Railway Freight Structure Enquiry Committee had warned the Railway Administration that "in the high tempo of traffic during the Second and Third Five Year Plan periods these large zones will prove a serious handicap and will most seriously affect the efficiency of performance of Railways; it is imperative that a bold attempt be made to rectify as quickly as possible this mistake". I feel that the Railway Ministry should take this warning to heart and try to reduce the railway zones to smaller size, so that the responsibility for whatever happens on the particular zone can be fixed. What

is happening is, with the rising tempo it has become very difficult to hold any person responsible for anything that happens in that particular section.

We had appointed an expert, Mr. Appleby, and he has submitted a report in which we find that he has made a very important observation. He has said:

"In any large organization the proportion of persons willing to assume individual responsibility is small. The willingness is the first evidence of executive ability. The building of individual responsibility contributes importantly to organizational responsibility. Here, by a curious proliferation of the conceptions of parliamentary responsibility and Cabinet responsibility and by reliance on excessive procedures of cross-reference there has been built an extraordinary evasion of individual responsibility and a system whereby everybody is responsible for everything before anything is done. In large and complex actions no one and no system can be really responsible for many of the actions before they are actions, even though responsible after the fact."

Sir, what I find is that as you go on creating very big zones it becomes very difficult for the officers at the top to keep personal contact with the staff below them, and then it becomes very difficult to hold any particular person responsible for whatever happens in his region or his zone. Therefore, my request would be to try to see that the zones are made smaller so that the responsibility could be fixed on the people who are in charge of the various zones.

The other point that I would like to stress is, have you ever tried to assess the responsibility and the work that the station masters have to perform? I am not talking of station masters at big stations but those on the way-side stations. They have to

look to the passengers, they have to look to the goods, they have to look to the luggage. I have had opportunities on many occasions to see how difficult for them it is to manage the whole affair. They are so inadequately staffed and they have so many duties to perform simultaneously that it becomes impossible for them to devote any attention to the multifarious responsibilities that have been thrown on their shoulders.

There was a time when nobody worried when the station master issued tickets. Now anybody, a person like me would go and say to the station master that the window must remain open all the 24 hours a day. If he asks me to wait, I will say that I won't wait and that he must issue me a ticket immediately. At the same time there will be some sort of a signal coming from the next station. He has to keep on running constantly between the signal or the switch board, whatever they call it, and the booking window. The same thing happens to the other staff also. It is not a surprise that when people are over-worked like that, when they are inadequately staffed, when they have to do every day about five times more paper work than what they were doing before, so many faults occur and we have to pay a very high price.

As a consequence of this you will find that indiscipline also has grown. I think it will not be proper to hold only the Government responsible for this growing indiscipline. Let us all face this fact that all along the railways indiscipline has grown. There have been instances where the lower staff have been fined, or when they are likely to be fined, they go to the station master immediately and give him a rupee or two, because it has been laid down that beyond a particular limit no employee can be fined. So they become neglectful; they do not mind if a rupee or two is cut from their wages. I am told that there have been instances where people

have paid fines in anticipation and snapped their fingers at the S. M.

This is a task where, I suppose, not only the party which is in power but also parties which are in opposition must share the responsibility. I think that through our unions we must try to impress on the whole staff, whether they are gangmen, workers, station masters, assistant station masters or clerks, that they can certainly make their demands, they can certainly ask for payments which are commensurate with the rise in prices but, at the same time, they must be ready to discharge their duties which are commensurate with the growing tempo of the rebuilding of our nation. I suppose, if a concentrated effort is made, if these people are approached in the proper spirit, if we do not allow party factions to come in the way, and if we think that the railway people as a whole must face this issue boldly and they must discharge their duties in a conscientious manner, something can be done to reduce the incidence of accidents that are occurring every day.

This spirit of indiscipline and negligence has grown to such an extent that I will just submit to the hon. Railway Minister these paper cuttings that I have got in my hand. They refer to the documents that have been lost from the various railway stations on the Central Railway in a period of one year. This is not an exhaustive list at all; I just picked them at random. You find there that hundreds of files have been lost, and it has been announced in the Press that the Railways will be obliged to those people who will return these files and some sort of a prize will be given. I want to know, have you ever tried to understand why is it that so many documents are being lost almost every month? There are particular stations—for instance, there is Wadi Bunder, Bhusaval and other stations—which have as it were, made special efforts in developing this art of losing files. I suspect that there must be some sort of a racket

[Shri Goray]

behind it. I think the Railway Ministry would do well to unearth such rackets because if you study this list you will find that there are particular types of files which are always lost, they are files either relating to goods carried or to tickets that have been sold. Hundreds and thousands of counterfoils or receipt books have been declared as lost. I think this is a matter which needs investigation. Perhaps, by this leakage we are losing crores of rupees every year which should really go to the Railways.

After having talked about the general issue of accidents and indiscipline I would like to touch upon certain aspects which are very important from the point of view of the region from which I come.

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

Shri Goray: Please give me only a couple of minutes more.

So far as Maharashtra is concerned—I am not talking only of the city of Poona—I think that the Railway Ministry has not treated the region of Maharashtra kindly. Sir, we have been asking for the last so many years that something should be done to develop the line from Bangalore to Poona or from Miraj to Poona and Miraj to Latur. Similarly we have been asking for a West Coast line i.e. the Konkan Railway. By not granting this just see what you are doing. The Konkan Railway is such an essential thing even from the Defence point of view that I thought that the Railway Ministry will not grudge us a few crores. But they have told us, "No" and the hon. Minister has left no doubt in our minds that no new line will be opened. But Sir I would like to request him once more that because there is no railway on the Konkan coast what is happening is that the passengers have to pay 15 pias per mile, if they travel by

steamer, and nine pias per mile if they travel by State transport. This means that you are really exploiting the passengers there. If a railway was to be built, it will reduce the burden on the ordinary passenger and the common man. Not only that but if from Dewa to Dasgaon a railway of 90 miles were to be built, you will find that the concentration of industries that is taking place in Bombay will be reduced. The industry will get dispersed and it will lead to a balanced development of the whole region. Also, the criterion that has been laid down by the Railways that any new line should be in a position to fetch 5%, I think, will be satisfied. So, I would once more request that this Konkan Railway and Miraj to Poona and Miraj to Latur lines should be considered favourably.

Sir, one more point and I will conclude. We have been told that though the Railway is not doing anything by way of developing these lines we are going to have electric railway from Bombay to Bhusaval. Sir, may I say that this is the proverbial carrot before the donkey? It is not going to take place. If you look to the provisions in the Demands for Grants, you will find that just Rs 5 lakhs have been sanctioned for this year for the so-called electrification scheme of the track from Igatpuri to Bhusaval. Just be frank and tell us, Maharashtra is not going to be given anything—no electrification, no broad gauge, no Konkan Railway. You can go on shouting till you are hoarse but you are not going to get anything." Sir, this sort of hoax should not be played on the people. I know that you are not going to build the Bhusaval line. All that you have said is that you will do something which is very necessary by way of preliminary.

Shri Dasappa (Bangalore): Most of us are in your company.

Shri Goray: So, I would request the hon. Railway Minister to at least take up something in Maharashtra and try to justify.

Shri 'Keshava (Bangalore City)
Why only Maharashtra?

Shri Goray: I will certainly support you

Let the hon Minister look to the whole southern region I would like to point out that there is going to be a sort of imbalance because the region north of Narbada is going to be developed very fast. You are going to have three or four steel plants with Rs 150 crores for each plant—plus the railway development I wish to tell you as a student of American history that it was this imbalance between the north and the south that created social tensions and a time came when the South fought the North. Nothing of this sort ought to happen here. This sort of imbalance must not be there. Let us develop the economy of the whole country in such a manner that there will be no marked difference between the development in the north and the development in the south.

श्री उडकी (मडना—रजित—अनुसूचित आदिम जातियाँ) सभापति महोदय रेलवे मंत्री महोदय ने हरिजनो और आदिवासियों के लिए रेलवे में नौकरियों के जो सुरक्षित स्थान दिये हैं वे मही मही तरीके से हरिजनो और आदिवासियों को मिले इस के लिए उन्होंने हर जोन में एक एक अधिकारी मقرر किया है। यह बहुत खुशी की बात है और इस के लिए मैं उन्हें धन्यवाद देता हूँ। मुझे यह भी आशा है कि अब ये अधिकारी सही सही तरीके से काम कर के, जितना हरिजनो और आदिवासियों का रिजर्वेशन है उस को पूरा करते रहेंगे।

दूसरी प्रार्थना मैं उन से यह करना चाहता हूँ कि मध्य प्रदेश, उड़ीसा और आसाम के आदिवासी भागों में रेलवे लाइन निकालने की अत्यन्त आवश्यकता है, इस लिए समया-सुचारु से इस बात का ख्याल रखें।

मैं उन को इस बात के लिये भी धन्यवाद देना चाहता हूँ कि अब रेलवे में दो फेडरेशन नहीं होंगे—एक ही फेडरेशन रहेगा। इस की बहुत आवश्यकता है। मुझे कुछ रेलवे का अनुभव है। मैंने रेलवे में छब्बीस साल नौकरी की है। मैं चार साल 'लैटफार्म' का कुली रहा। उस के बाद तीन साल तक पोर्टर रहा और प्रमोशन लेते लेते आखिर मैं हाऊडाग-जबलपुर सरीखे बड़े स्टेशन पर गुडज क्लर्क हो गया। १९४३ में रेजिमेंशन दे कर मैं माथल सर्विस में लग गया और बाद में पाचिटिकम म पड़ा। मैं उस जमाने के कामों में और आज के कामों में अन्तर देखता हूँ। इस में कोई शक नहीं कि रेलवे में दुश्स्तिथा ता बहुत हुई है, लेकिन, जैसा कि मेरे पूर्ववक्ता ने कहा है, रेलवे के तीसरे और चौथे वर्ग के कर्मचारियों में—खासकर चौथे वर्ग के कर्मचारियों में—इनकी सुस्ती आ गई है कि उस का अन्दाजा नहीं किया जाता है। मैं ने भी चौथे वर्ग में नौकरी की है और इस लिए मैं जब उस समय के और आज के तीसरे और चौथे वर्ग के कर्मचारियों की तुलना करता हूँ, तो मैं सोचता हूँ कि आज रेलवे में क्या होने वाला है? मेरे साथ काम करने वाले पचास फीसदी व्यक्ति अभी भी नौकरी में हैं। वे कहते हैं कि यह क्या हो रहा है? वे सोचते हैं कि किसी भी सूरत में हमारी सर्विस पूरी हो और हम रिटायर हो जायें। आज जो नये नये कर्मचारी देखने को मिलते हैं, उन में काम करने की लगन नहीं है। बल्कि उन में हमेशा यही ख्याल रहता है कि अगर हम कोई ऐसा बड़ा काम करेंगे, तो हम को रुपया दो रुपया जुर्माना ही तो होगा, वह मामला यूनियन के पास चला जायगा और जुर्माना माफ हो जायगा, हमारी यूनियन हमारे लिए यहाँ से बहा तक लड़ेगी। मैं रेलवे के हैडक्वार्टर में रहता हूँ। नैनपुर साउथ-ईस्टर्न रेलवे में नैरो-गेज का डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर है। वहाँ पर लगभग तीन हजार रेलवे एम्प्लोईज हैं। वहाँ पर दो यूनियन्स हैं—एक तो आई० एन० टी० य० सी० से एफ़िलिएटिड है और दूसरी

[श्री उइके]

कम्प्यूनिस्ट पार्टी की यूनियन है। इस विषय को मैं उतनी गम्भीर तरह एक्सप्लेन तो नहीं कर सकूंगा, लेकिन फिर भी रेलवे मिनिस्टर इस ओर ध्यान दें। जो कम्प्यूनिस्ट पार्टी की यूनियन है, उस के ज्यादा सदस्य लोको डिपार्टमेंट के हैं, जो कि ज्यादातर अधिक्षित हैं। यह देखने में आता है कि आई० एन० टी० यू० सी० से एफ़िलिएटिड रेलवेमैनज़ कांग्रेस के सदस्य ट्रेकिंग डिपार्टमेंट, इंजीनियरिंग डिपार्टमेंट और दूसरे डिपार्टमेंट्स से सम्बन्ध रखते हैं और वे शिक्षित होते हैं। इस यूनियन के सदस्य थोड़े हैं, जब कि पहली यूनियन के ज्यादा हैं। हर महीने डिस्ट्रिक्ट आफ़िसर्स की मीटिंग होती है और मैं उस की प्रोसीडिंग्स में देखता हूँ कि डिस्ट्रिक्ट आफ़िसर्स लेबर यूनियन के कर्मचारियों से दबते हैं और रेलवेमैनज़ कांग्रेस, जो कि आई० एन० टी० यू० सी० से एफ़िलिएटिड है, के अधिकारियों—वर्किंग प्रेजिडेंट या प्रेजिडेंट—से उतने नहीं दबते हैं, क्यों इनका काम सीधा रहता है। अगर किसी नौकर ने कोई ग़लती की है, तो रेलवेमैनज़ कांग्रेस अधिकारी उसी समय उस को बतला देते हैं कि यह तुम्हारी ग़लती है और इस लिए हम इस को आफ़िसर्स बोर्ड में नहीं रख सकते हैं और इस की अपील नहीं कर सकते हैं। लेकिन कम्प्यूनिस्ट लेबर यूनियन का जहां तक प्रश्न है, अगर किसी ने चोरी भी कर ली है, तो भी वे कहते हैं कि हम तुम को छुड़ावेंगे।

मैं दस साल से डिस्ट्रिक्ट हेडक्वार्टर के नैनपुर स्टेशन से ट्रेन में बैठता आ रहा हूँ। मैं देखता रहा हूँ कि एक एम० पी० होने के नाते रेलवे स्टेशन वाले मेरा कुछ अदब करते थे। लेकिन इस बार यहां आते समय जब मैं स्टेशन पर आया, तो मैं ने देखा कि सारा स्टेशन बड़ी गम्भीर हालत में है और सब कर्मचारी बिल्कुल अप-टु-डेट हैं। मैं ने एक रेलवे कर्मचारी से पूछा कि आज क्या बात है उसने बताया कि वह जो आदमी घूम

रहा है, वो पंद्रह बीस दिन से आया हुआ नया डी० टी० एस० है, वह बड़ा फ़ाइन करता है, बड़ा कड़ा है। मेरे कहने का तात्पर्य यह है कि केवल उस के रात को प्लैट-फ़ार्म पर घूमने से ही सारे लोग अपने अपने कामों में लगे हुए थे मैं उस दिन यहां नहीं आया और वहां ही रुक गया। मैं दूसरे दिन डी० टी० एस० के बंगले पर गया और उस को धन्यवाद दिया। मैं ने उन से कहा कि मैं ने दस साल से नैनपुर स्टेशन पर इतनी सतर्कता नहीं देखी, लेकिन आप के आने से यहां पर मैं सब ओर सतर्कता देख रहा हूँ और वह मुझे यहां के नौकरों से मालूम हुई। एक बात और मुझे वहां के दफ़्तर के पुराने अधिकारियों से मालूम हुई। उन्होंने कहा—और मेरे सामने कहा—कि डी० टी० एस० हमारा कुछ नहीं बिगाड़ सकता है, जो डी० टी० एस० यहां पर ज्यादा कड़ाई से काम लेना चाहता है, वह ज्यादा दिन तक यहां नहीं रह सकता है, ज्यादा से ज्यादा तीन महीने, इससे अधिक वह यहां पर नहीं रह सकता है। यह एक विचार-धारा है कि जो अधिकारी सत्ती के साथ अपना कारोबार करना चाहता है, थर्ड क्लास औ क्रोथ क्लास के कर्मचारी उस को वहां टिकने नहीं देते हैं। वे उस को वहां से भगा देते हैं और इस का एकमात्र कारण कम्प्यूनिस्ट माइंडेड यूनियन होती है। राइट हो या रांग इस बात की कोई परवाह नहीं की जाती है। बल्कि वे लोग तो मारने के लिए भी तैयार हो जाते हैं। रेलवे में आफ़िसर्स की जान खतरे में रहती है।

18 hrs.

मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि कर्मचारियों को जितनी एमिनिटीज़ आप देते हैं, उन को भी वे सही ढंग से काम में नहीं ला सकते हैं। इस तरफ़ ध्यान देना जरूरी है। रेलवे कर्मचारियों को जितने सुभीते और जितनी तम्बाह मिलती है, दूसरे लोगों के अनुपात से वे बहुत अच्छे हैं। इन के बराबर

दूसरे कोई सरकारी कर्मचारी नहीं है। प्राज्ञ स्थिति यह है कि रेलवे लाइन के दस मील इधर और दस मील उधर काश्तकारों को मजदूर नहीं मिलते हैं और वह इस लिए कि रेलवे में मजदूरों को पंद्रह रुपये महावार नहीं मिलते हैं, बल्कि अगर कोई गैती मारने लगा, तो उस को सत्तर रुपये मिलने लगते हैं, अगर कोई इंजिन पोछने लगा, तो उस को भी सत्तर रुपये मिलते हैं। इस कारण रेलवे की मामूली क्रॉय क्लास लेबरर की नौकरी के लिए दो सौ से एक हजार रुपये तक दिये जाते हैं। इन सुभीतों और इतनी तन्स्वाह के होते हुए भी हम देखते हैं कि चालीस रुपये पाने वाले दूसरे सरकारी कर्मचारियों के घर की हालत जितनी अच्छी होती है, सत्तर रुपये पाने वाले रेलवे कर्मचारियों के घर की हालत वैसी नहीं होती है। हम रेलवे हैडक्वार्टर्स में हर एक तन्स्वाह के दिन देखते हैं कि रेलवे एम्पलाईज दस्तखत कर के पे क्लर्क से तन्स्वाह ले कर आते हैं और बाहर जो डबे वाले पठान खड़े रहते हैं, वे उन से तन्स्वाह ले कर अपने खीसे में डाल लेते हैं और चूँकि उन लोगों के पास शाम को खाने के लिए नहीं होता है, वे कर्ज लेने उसी दिन चले जाते हैं। मैंने ऐसे ऐसे मेहतरों को देखा है, जिन के यहाँ पाच पाच आदमी नौकरी में हैं और एक एक आदमी को सत्तर रुपये तन्स्वाह मिलती है, लेकिन उन की पूरी तन्स्वाह साहुकार ले लेता है। मेरे वगल में एक साहुकार रहता है। वह कहता है कि हर महीने एक हजार व्याज का मुझे रेलवे वाले देते हैं। इस तरह से बारह साहुकार हैं हैडक्वार्टर के स्टेशन में। अगर रेलवे यूनियन्ज सही ढंग से कर्मचारियों का भला करना चाहती हैं, तो उन को देखना चाहिए कि रेलवे कर्मचारियों के कर्ज लेते का क्या कारण है और उस का कुछ उपाय उन को करना चाहिए। खास तौर पर लोको एम्पलाईज ज्यादातर कर्जदार पाये जाते हैं। इस विषय में एक सरवे किया जाना चाहिये। उन की तन्स्वाह से रेलवे

अर्बन बैंक का पैसा कटता हुआ मिलेगा। मैडिकल एडवान्स भी कटता हुआ मिलेगा। इधर रेलवे एम्पलाईज को जो दुर्गा पूजा और दिवाली का एडवान्स देना भी शुरू किया गया है, वह बन्द कर देना चाहिये। वह एडवान्स किसी काम में नहीं आता है सिवाये जुए और शराब के। वे लोग इन कारणों से कर्जदार होते हैं और फिर उन का नित काम में नहीं लगता है। उन का ध्यान सिर्फ इसी तरफ रहता है कि यूनियन वाले दस की बारह तन्स्वाह करने के लिये कहें और हम उन के पीछे चल पड़ें। तब उन को राइट और राग का कोई स्थान नहीं रहता है और वे इसके लिये भला बुरा काम करने के लिये तैयार हो जाते हैं। इस बात का सरवे करने की जरूरत है कि जिन लोगों को सिर्फ चालीस रुपये मिलते हैं, उन की हालत सत्तर रुपया पाने वाले इन कर्मचारियों की हालत से क्यो अच्छी होती है। इंजीनियरिंग डिपार्टमेंट में जो नौकर हैं, वे दो साल नौकरी करने के बाद ही दो सखी की खेती ले लेते हैं, एक गाय और एक भंस ले लेते हैं, अपनी धीरत के लिये चान्दी और सोने के जेवर बनवा लेते हैं, लेकिन अगर आप एक लोको ड्राइवर को देखें जिस को सौ, डेढ़ सौ रुपये मिलते हैं, तो आप को उस के पास कोई बकाया नहीं मिलेगा, न ही धीरत के जेवर मिलेगे और न ही कोई मकान बनाया हुआ मिलेगा। इस चीज को देखना बहुत जरूरी है।

मुझे कहने को तो बहुत कुछ कहना था लेकिन चूँकि समय नहीं है इस वास्ते में उन सब बातों को मंत्री महोदय को लिख कर भेज दूँगा। अब मैं केवल एक दो बातें अपने चुनाव क्षेत्र के सम्बन्ध में कहना चाहता हूँ। नैनपुर जो कि एक डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्ट्स स्टेशन है उसके एक साइड में पाच रेलवे लाइनें हैं और दूसरी साइड में चार लाइनें हैं और बीच में वह स्टेशन स्थित है। इस स्टेशन के चारों ओर बस्ती बसी हुई है। इस बस्ती के लोगों को टिकट लेने के लिये

[बी उइके]

॥ ब लाइने व चार लाइने कास करके जाना पड़ता है। साथ ही साथ यहाँ पर दिनरात बंटिंग होती रहती है और जो लोग टिकट लेने जाते हैं उनकी जान को खतरा बना रहना है। बीच में बुकिंग आफिस होने में बहुत मुश्किल का सामना करना पड़ता है। उसको वहाँ से निकाल कर किसी साइड में लाना बहुत आवश्यक है। मैं चाहता हूँ कि इस और मंत्री महोदय जल्दी ध्यान दें।

वहाँ पर एक फुट ओवर ब्रिज की भी मैं छ माल में माग करता आ रहा हूँ लेकिन अभी तक मेरी इस माग का मजूर नहीं किया गया है। फुट ओवर ब्रिज न होने की वजह से लोगों को छ लाइने और पांच लाइने कास करके आना जाना पड़ता है। मैं चाहता हूँ कि मंत्री महोदय इस ओवर ब्रिज की व्यवस्था कर दें।

यहाँ पर चारों तरफ बस्ती बसी हुई है। जितना भी रेल का गदा पानी आता है वह इस बस्ती की तरफ आता है और बस्ती में जो पीने के पानी के कुएँ हैं उसमें बारिश का पानी भर जाता है। वहाँ के सिविल सर्जन ने रिपोर्ट दी है कि पिछले माल आठ आदमी इस बस्ती के कालरा से मर गये थे और यह इस गन्दे पानी की वजह से हुआ। मैं प्रार्थना करता हूँ कि पत्थर की एक पक्की नाली दोनों तरफ बाध दी जानी चाहिये ताकि यह गदा पानी बस्ती वालों के कुएँ में न जा सके। और बस्ती वालों को इस गन्दे पानी से जो नुकसान होता है उसमें उनको छुटकारा मिल सके।

अब मैं उन मेहतारों के बारे में कहना चाहता हूँ जो कि रोड साइड स्टेशन पर काम करते हैं। पहले भी मैं ने इनके बारे में प्रार्थना किया था और अब दुबारा करता हूँ कि इनके लिये क्वार्टरर्स रोड साइड स्टेशन पर बरकर होने चाहियें। ये प्रसूय लोग होते हैं और उनको कोई भी किसी भी

किराय पर मकान नहीं देता है। इनकी जब ट्रामफर करनी हातो है तब मुश्किल हो जाती है क्योंकि मकान नहीं होने हैं। मैं प्रार्थना करता हूँ कि जितने भी रोड साइड स्टेशन हैं वहाँ पर मेहतारों के लिये क्वार्टरर्स का सब में पहले इतिजाम किया जाना चाहिये।

अन्त में मैं माननीय मंत्री जी को उस आश्वासन के लिये धन्यवाद देता हूँ जो कि उन्होंने प्रादिवासियों तथा हरिजनों को नौकरिया देने के सम्बन्ध में दिया है।

Shri Ajit Singh Sarhadi
(Ludhiana) Mr Chairman, Sir, I also rise to draw the attention of the House to certain matters pertaining to the working of the Railways, particularly the Northern Railway

The main subject on which I would like to speak is overcrowding. Several hon. Members who have preceded me have already discussed this, I am alive to the difficulties of the Railway Ministry about the availability of coaches and locomotives. I also know that they do their best to lessen overcrowding, as far as possible. But I would respectfully submit that in the matter of lessening of overcrowding there should be fixation of certain priorities.

In this connection the hon. Minister may be aware that overcrowding in trains is maximum on the Northern Railway. I have not been able to trace the figures relating to last year in the papers that have been circulated to Members, but looking through the figures pertaining to the year 1955-56 I find that the average overcrowding in the Northern Railway is as much as 42 per cent and this also includes, the House would appreciate, the coaches that go empty. I have had many occasions to travel on the Kalka Mail from Chandigarh to this place and invariably the first class

coaches are vacant, and it is included in the average percentage of overcrowding.

So my point is this, that on the Northern Railway the over-crowding is maximum and this has got to be looked into. At present, as the House may be aware, there are three trains available on the Delhi Ferozepore each side. There are 8 trains each way available between Delhi and Amritsar, which include a janata express between Delhi and Pathankot that goes *via* Amritsar. We also find that the Delhi—Pathankot section is served by three trains which also include a janata express *via* Amritsar. You will find that there is a tremendous amount of overcrowding in the third class coaches. On one occasion I had to travel by a third class coach and I found that there was too much overcrowding. Unfortunately this is not being looked into.

I approached the Railway Board for more janata expresses and in one of the communications pertaining to the Delhi—Amritsar line, it was conceded that overcrowding was very high.

“There is overcrowding in the train on this section. The need for additional trains is recognised, but its introduction is not feasible due to (i) non-availability of spare line capacity on the Delhi Ambala section for an additional train; introduction of such a train will be at the cost of essential goods traffic, which is not desirable and (ii) paucity of coaches and locomotives.”

I would submit that the passenger service must have priority over any other service. We are in peace time now. Of course, if there is war, certainly goods traffic would have been more important. But I fail to understand why priority should not be given to passenger service and why so much overcrowding should be allowed.

When I approached the railway authorities for additional trains on

the Delhi—Ferozepur line and Delhi—Pathankot line, I was told that the percentage is not such as to warrant running additional trains. Of course, they were kind enough to increase a coach here and a coach there. But I would beg of the Railway Minister to run additional trains and reduce overcrowding. When they say that the percentage is less, I do not know how it is. You find that in Delhi railway station or in any intermediate big station, overcrowding is very high. Of course, I appreciate their difficulties. But when the question of priority comes in the matter of lessening of overcrowding, I submit that the Northern Railway, particularly the area north of Delhi should be given priority in the matter of provision of additional coaches and additional janata expresses. This is my first point.

The second point to which I beg to draw the attention of the Railway Minister is about sleeping accommodation, which is one of the amenities provided for the passengers. In this connection, I understand that this experiment is being tried on 12 pairs of trains in India. But unfortunately the area north of Delhi has not been selected for that purpose. I do not know why it has been kept out. There is more of night travelling on this side also. I hope sleeping coaches will also be provided on the Northern Railway.

I am not enamoured of air-conditioned coaches at all. I would say that this should be absolutely eliminated and I believe that is the policy of the Railway Ministry also, and instead you should have third class coaches. But when you come to air-conditioned coaches, I find there are three trains running from Delhi to Calcutta, Delhi to Madras, Delhi to Bombay and so on. I cannot understand why this amenity has been excluded in the area north of Delhi. Possibly they think that because there is more of winter on this side than in the south, heating arrangement is not necessary on this

[Shri Ajit Singh Sarhadi]

side! I cannot see why when there are three trains with air-conditioned coaches running towards the south, there is none towards the north.

Shri Panigrahi: The south will declare independence.

Shri Ajit Singh Sarhadi: If it were possible; not otherwise.

Another passenger amenity to which I would like to draw the attention of the hon. Minister is this. There are 613 railway stations on the Northern Railway which have not got raised platforms. Again this number is the maximum on the Northern Railway when compared to the other railways. Whereas on the Northern Railway there are 613 railway stations without raised platforms, we have got on the Southern Railway only 426, Central Railway 314, Eastern Railway 292 and North-eastern Railway 596. The provision made last year for raising the platforms on the Northern Railway was only 25. Here again in the matter of providing passenger amenities, the north has not got its due share, to which I would draw the attention of the hon. Minister.

I now come to the question of new lines. The main line to which I would draw the Minister's attention is the Jagadhari—Chandigarh—Rupar—Ludhiana line. You must appreciate the importance of Chandigarh in Punjab. We are well aware of the colossal amounts poured into Chandigarh for its development. If this line is constructed, we would contribute a great deal to its natural development instead of its artificial development. It is not a long line; it only comprises of about 106 miles. The survey was made as far back as two years, but we have not heard anything about it. Last year, my friend, Shri Moolchand Jain took up this matter with the Deputy Minister. Again today I plead before him that it is most essential that this line should be taken up as early as possible in case the natural development of Chandigarh is desired.

Another line to which I would draw the attention of the hon. Minister is the line connecting Moga and Bhatinda. I understand his difficulties. He has got to provide lines for Rourekela and other steel plants. At present industries are engaging most of his attention, but the agricultural development of the country too must engage his attention. My name-sake, Shri Ajit Singh, who represented Bhatinda constituency took up this point last session. The opening of this line will do a great deal for the development of the agricultural economy in that area which is the granary of Punjab. If Punjab is the granary of India, this area is the granary of Punjab. So, the development of that line needs attention. These are the general observations I have to make.

Now I beg to draw the attention of the Minister particularly to one matter relating to my constituency, namely, Ludhiana district. He knows very well that this district is very important industrially in Punjab. Rather I feel it is the most important town; you can call it the Manchester of India. The most unfortunate thing is that there the mam town is split up from the Millarganj area by a railway line. I tabled a question and I asked for how many hours is the traffic closed on the grand trunk road at the railway gate that splits the Millarganj area from the Ludhiana town. The reply was given that it was closed for seven hours and 20 minutes. One thing I would say here. The total working hours are generally 14 to 16. The rest of the day is taken away by the sleeping hours. So, nearly one half of the time the gate is closed to traffic on the G.T. road. It is not only dislocation to general traffic but dislocation to the Millarganj area in Ludhiana city. When I questioned about it, the reply was that the matter is under active consideration and is in consultation with the government concerned, or with the State Public Works Department. I request the hon. Railway Minister to take note of this.

Shri Jagjivan Ram: We will expedite it.

Shri Ajit Singh Sarhadi: I request that this matter should be considered urgently. It is most essential. As it is, the queue of the cars and the buses and other vehicles at the gate extends to a mile. So, I request the hon. Minister to attend to this. It is a most essential thing, and in the interests of justice not only to Ludhiana but to the industries there, the work must be expedited.

Mr. Chairman: Kumari M. Vedakumari.—She is not here. Then, Shri K. G. Deshmukh

Shri K. G. Deshmukh (Ramtek): Mr. Chairman, I thank you for the chance you have given me to take part in this debate. I would like to make a few points regarding my constituency. It is a matter of great satisfaction that the number of wagons loaded has shown an increase of 6.18 per cent over the figures shown last year, that is, during 1956-57. But, at the same time, I regret that nothing of this increase has come to the lot of the orange-growers in Nagpur. I have figures to show that no adequate quota is being given for the transport of oranges from Nagpur to the outside stations.

As you know, most of the Nagpur oranges are sent either to Delhi or Calcutta or Bombay from the Nagpur station. I understand there is an Orange Advisory Board working at Nagpur. The Divisional Commercial Superintendent of Nagpur is the Chairman of that committee or Board. There are some non-officials on that Board. One non-official is an important person and another is an M.L.A. Both are members of that Board. They have written about it, and the Chairman had promised to supply an adequate quota of wagons rather, a certain quota, not a really adequate quota,—for the orange growers during last year. But even 50 per cent of it was not supplied to them. This is the existing position in that part of the country.

Orange is a perishable commodity. It comes under the perishable list in the railway lists. It was promised by the railway administration that while distributing the quota for wagons, adequate preference would be given for perishable articles like oranges. Still, I do not understand why this is not being done though it is promised by the railway administration and by the Divisional Commercial Superintendent at Nagpur.

Another thing that is lacking in regard to these oranges is that certain types of wagons alone are to be employed for the transport of these perishable goods, especially oranges. The main orange crop comes in during summer and in that season a special type of wagons is needed for transporting the fruit. That is called ventilated wagons. This type of wagon is not supplied to the traders. If such type of a wagons are not available in sufficient quantities, I request the hon. Railway Minister to supply at least wagons with wooden floor or something like that. At least that type of wagons should be supplied.

The third thing is this. It is a very strange aspect. It was promised to the orange growers that freight will be lessened for transporting oranges. As far as bananas are concerned, I come to know that the freight has been reduced for the transport of bananas. But it has not been reduced in the case of oranges. Both these fruits come under the head, "Fruits and Perishable goods". But I do not understand why it has not been considered, namely, the freight should be reduced in the case of export of oranges. I request the hon. Railway Minister to attend to this aspect of the matter as early as possible.

I next come to some local difficulties in my constituency. Amravati is close to my constituency, and the hon. Deputy Minister of Railways had been there, and he knows it is the second largest city in Vidarbha. A railway line passes through that city.

[Shri K G Deshmukh]

For the last four years we have been asking for an over-bridge at that particular point of the railway line. It was promised. The budget provision is there since the last four years. But I do not understand why the work has not been undertaken so far.

Shri Jagjivan Ram: The State Government

Shri K. G. Deshmukh. Of course, I was asked by the then Railway Minister, Shri Lal Bahadur Shastri, to approach the State Government. I approached them and they said that they had also made a budget provision on their part. But nobody is doing the work. The budget provision is there since the last four years, in both the budgets—the Central as well as the State budget. I do not know why they have not taken up the work yet. Though the money is there and the provision has been made, the work remains to be done. Every year, the amount is provided and it lapses. I therefore request the hon. Minister here, as a Member of the House, to take up this work or at least initiate the work.

The other thing that I want to refer to is a passage at Narakhed on the Central Railway. It has been promised since the last four years or so, that an over-passage would be provided there. It is a very minor one which they have promised to put up. I request them to do that at the particular point where the Central Railway crosses the road. The absence of an over-passage there causes great inconvenience to the people, because the city is on the one side and the people have to go to the other side from the city. Everytime, they have to cross the railway line, and it is difficult and dangerous to cross the line.

These are some of the matters relating to my constituency, and I hope the Railway Minister will do at least some little things for my constituency which I have put before

him. Especially, the oranges from Nagpur are very famous and nearly 75 per cent of the oranges of the whole country is grown in and around Nagpur. So, facilities at cheap rates should be provided for export of these oranges from Nagpur. If that is not done, it would be a national loss. The oranges would perish, and they are grown mostly in summer season. So, I request the hon. Minister to take these facts into consideration and help the export.

Shri Balakrishnan (Dindigul)—Reserved—Sch. Castes. Sir, I rise to speak a few words about improvement to certain railway stations and construction of some new lines and on some other points which are mostly related to Madras State. First of all, I take the point of overcrowding. Take, for instance, the G T Expresses and the express which runs from Bombay to Madras. From Bombay to Madras, there are two trains which are running daily. These two trains are overcrowded because the people from Andhra Pradesh and Mysore also go by that train. So, those trains are always overcrowded. There is a Janata Express running bi-weekly between Madras and Bombay. If that train is run daily, overcrowding can be reduced. So, I request the hon. Minister to consider the matter.

Now, in the G T Express, there is always overcrowding. I understand that ordinary third-class coaches are going to be attached to the bi-weekly *de luxe* train. That apart, I would request the hon. Railway Minister to send the *de luxe* train daily to Madras and back, because summer has begun and the people are prepared to travel by the train.

Now we are told that the *De-luxe* train is not very popular. It is not very surprising. I know the reason for it. Recently, I happened to travel by that train, and I found that the seating arrangements are very inconvenient. They have not got adjustable chairs. But people from Madras

to Delhi have to travel for two days and two nights. So, they must have some relaxation. The seats must be arranged in such a way that they can relax. If adjustment of seats is made in the De-luxe trains and more amenities are given to the passengers, more people will travel by that train. So, I request that this matter may be considered.

Then I come to the question of dining car. I do not know why the dining car is being detached at Kasipet. Originally, the dining car used to go up to Madras. Now people who are travelling Delhi to Madras are suffering in the matter of food after Kasipet; sometime even the M.P.s. become victims. After all, it is only a small matter. By sending the car up to Madras, there will not be much loss to the Government. So, I request the Minister to be kind enough to send the dining car up to Madras. Then, not only the passengers but even the M.P.s. will be grateful to him.

I will now refer to Dmdigul junction, which is an old junction. There is no separate waiting hall for the third-class passengers. The passengers are simply allowed to lie down before the booking office. So, I request the Railway Board to consider the question of building a separate waiting hall for the third-class passengers at Dindigul. Then, due to scarcity of water, trains starting from Dindigul are delayed. So, something must be done to improve the water supply position at Dindigul junction.

Then, I would like to invite the attention of the Railway Minister to a famous pilgrim centre called palani. It is very famous in South India. Palani is very famous for its *Panchamrithan*. But there are no amenities for passengers at the Palani railway station. The arrangements for waiting hall and other facilities are very very poor. The railways are getting more money from that station, because thousands and thousands of people are going to Palani every day from

Mysore; Andhra, Kerala as well as from Tamilnad. Even then, the amenities which are provided in the Palani station are very very inadequate. Waiting rooms for second class and first class passengers are very very small. So, I request the Minister to look into the matter and construct a pucca nice platform and railway station at Palani.

I now want to say a few things about the Palani municipality. It is a poor municipality and so it is not in a position to maintain the sanitary and other facilities to the pilgrims. During festival times several lakhs of people gather there. So, the municipality has applied to the Government for the introduction of terminal tax. I understand that the Madras Government has also recommended it, the Hindu Religious and Charitable Endowments Board has recommended it. Since it is a poor municipality, I request the Minister to grant them permission to introduce terminal tax there.

Then I have to make a small request on behalf of my constituency. There is a small station near Dindigul called Ayyalur. Many people like milk vendors, vegetable vendors, coolies go to Dindigul from Ayyalur every day in the morning and return in the evening to their village. But there is no train which stops at Ayyalur. So, I request the railway department to stop the passenger trains which come from Dindigul at Ayyalur—Nos. 111 and 112—as it will be very helpful to the poor villagers.

I now come to the construction of new lines. A new line between Paramakudi and Tuticorin or between Manamadurai and Maniyachi may be constructed. At present people from Travancore, Nagercoil and Tinnevely, if they have to go to Rameswaram, they have to travel more than 200 miles to Madura in the north and then travel to the south. If there is a line between Paramakudi and Tuticorin or between Manamadurai and Maniyachi, people need not go to Madura. They

[Shri Balakrishnan]

can go to Rameswaram direct. Further, if that line is constructed, there will be a railway connection from south to north up to Calcutta in the east coast. I request that at least during the Third Plan period this line may be constructed.

Regarding the Dindigul-Gudalur line, Mr. Chettiar spoke about the importance of that line. This will be useful not only to Tamilnad but also to Kerala

About the China Salem-Kancheepuram line, I understand the traffic survey was made. The then Minister, Shri Lal Bahadur Shastri said in his budget speech that this line will be taken up for execution. But I understand that this line was not included in the 840 miles. So, I request that this line may also be included in that Plan

Regarding electrification from Tambaram to Villupuram, I am glad and thankful that the Minister has announced that this work will be taken up soon. Due to scarcity of electric machinery, this work was already delayed. So, I hope that hereafter this work be taken up expeditiously.

Sir, Regarding the Bangalore-Salem line, I am told that it is under the consideration of Government whether this line should be constructed as meter-gauge or broad-gauge. Since there is already a broad-gauge line there is no point in constructing any more new metre-gauge lines. So, I request the Minister to construct this line also as broad-gauge. That will be more useful than metre-gauge

With these few remarks, I conclude my speech.

Shri Basumatari (Goalpara-Reserved-Scheduled Tribes): Mr. Chairman, I come from a State which has been suffering from transport difficulty since the British regime. During the 150 years of British regime, Assam has not got sufficient railway lines.

They have got only 1,800 miles of railway lines in an area of 85,000 sq. miles. So you can easily imagine how Assam is suffering from transport difficulty. In Assam there are no industries or other projects because of transport bottleneck.

1.39 hrs.

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

After partition most of the railways have gone to Pakistan. Then, the State of Assam was isolated from the rest of the country. So, you can imagine how it would have affected the people of that poor State. After the achievement of independence, I do not think our Government has taken keen interest in this backward State of Assam.

There are only three trains from Calcutta to Assam, and they also go very slowly. For about 700 miles they take 36 hours. So, on an average it comes to about 19 miles per hour. Therefore, the people of Assam nowadays call that tram a bullock cart. There is a line from Rangiya to Tezpur, a distance of 100 miles. The trains run at late hours and the speed is about 10 miles. Everywhere this is the case and I do not think the Government is taking interest in this backward State. There is a popular feeling everywhere that the people in this State are receiving a stepmotherly treatment from the Centre. That is a fact also. Therefore, I request the hon. Minister to take a keen interest about this. Of course, the other day, our Deputy Minister visited our State and I think he has been apprised of the difficulties felt in the State.

I have already said that this State of Assam is very backward and it cannot be compared with any other State in India. Every time we approach the Government for development of this industry or that, we are told about this transport bottle-neck.

Every development work depends on the transport facilities that are available and the capacity of the railway to handle the traffic. I do not see why the Government of India has not taken keen interest in respect of this State. After the achievement of Independence, not an inch of railway line has been constructed here. As I have stated, the 18,000 miles of line still stand. I have heard many speakers ask how many miles of new lines have been constructed. Not a single inch of line has been laid on Assam. You can imagine how we are treated. We appeal to the Government of India to take an interest in Assam.

There are plenty of resources in Assam. There are hills, there are dales, there are rivers, everything is there. Only because of the transport bottle-neck we are not developing. If you open a railway line from Bongai-gaon to Garo Hills and Goalpara, this will facilitate the development of the cement industry, coal industry and so on. The other day the hon. Members Shri Hem Barua and Shrimati Mofida Ahmad stated these things I do not like to repeat. I want to add some more line Tripura is also merging with Assam. They do not want to merge with Assam because of lack of transport facilities. There is not a single line connecting it with India. They have to come by air. A line from Badarpur to Tripura will greatly help them and Tripura will merge with Assam. I request the hon. Minister to take this into consideration. So also Manipur is in the same condition. There is no railway line connecting Manipur. So, they have to go by air from Calcutta to Manipur. You can imagine the difficulties they have to face. I request the hon. Minister to take an interest in this and open a line from Manipur Road station to Manipur via Naga Hills.

You know troubles from the Naga people. These troubles are there only because they have no contact with the plains people. They do not also look to the plains people. If you open up a railway line, easily they can be con-

tacted by the plains people. I request the hon. Minister to take up that line. In the Budget, they have said that there is no programme for opening up new lines. If you do not make a special case in the case of this undeveloped area, how can Assam come in the same level as the other advanced States? I request the hon. Minister to consider this point.

Another line is to be opened from Rangapara to North Lakshimpur. There is now only one P.W.D. road. If you open up a railway line, there can be contact with the N.E.F.A. areas easily. If you want to develop this N.E.F.A., area, a railway line is very necessary. Unless you open a line of communication, how can you develop the N.E.F.A. area? It will remain N.E.F.A. area. It will not be educated or become enlightened. I request the hon. Minister to think about this.

I wish to make a general point about Railway administration. After we achieved Independence, the Railway administration is deteriorating. If you have a station, there is no water. If you have a waiting room, there is no latrine, there is no chair. I do not understand why the Railway administration is not thinking about development on this side. If they think that Indian standard is like that and we should have such a standard, I do not like that. After the achievement of Independence, we should consider about the standards also. The standard is deteriorating and it requires to be looked into.

As regard the *De-luxe* train, the other day, travelled in it from here to Calcutta. I find there are so many anomalies. There is no sufficient accommodation. I am told that in the *De-luxe* train, three third class bogies have been attached which are not air-conditioned. On account of this, there is overcrowding. The other day I had been to Calcutta. I took my family also with me. I had even reservation of the seats or myself and my

[Shri Basumatari]

family We could not get accommodation. When I contacted the conductor, and I was told that there are no coaches, that two three air-conditioned coaches had been cut off and third class coaches attached and they are short of accommodation. They could not give accommodation even to people who had reserved already. That is the difficulty we had to face. I request the hon. Minister not to consider whenever they get any complaint that there is crowding, etc., and revise. As soon as you get any complaint, if you revise, how can you go on advancing the conditions of travel, I do not understand.

I then come to the point about ver-bridges. There should be over-bridges in important places. As an example, I give the case of Funds which is going to be the headquarters of a new Zone. There is a road from North Gauhati to Hajo where there is a famous temple. People are held up there for long time even on account of shunting of trains. There should be an over-bridge here, for the North Gauhati-Hajo road.

There is a highway road from Pandu to Shillong. On that road during train times the city people are held up for long hours and they are subjected to great difficulties. I request the hon. Minister to order the construction of an over-bridge for this highway road.

There are very important stations in the Rangiya-Tezpur line in which for want of accommodation people are suffering like anything. They do not get water, they do not get shelter and in the rainy season, the people are suffering very great difficulties. I request the hon. Minister to order construction of standard waiting rooms at Rangiya, and also Bongaigaon and Kokrajhar. This is a newly constituted sub-division and people have to run from place to place. So, there should be one standard waiting room.

I thank the hon. Minister for creating the new zone, and for the expansion

of the railways and development of our other sectors.

They have established a separate zone for Assam, but we understand there should be more lines, more advancement made and more care and vigilance will be taken to augment rail transport capacity for economic expansion and industrial development of Assam.

श्री बलजीत सिंह (कागडा रक्षित अनु-मूचित जातियाँ) : उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे के मुतालिक जो अभी तक विचार हुआ है उसमें बहुत से मसलो पर रोशनी डाली गई है। मैं समझता हूँ कि जब से मुल्क आजाद हुआ है उसके बाद से रेलवे ने काफी तरक्की की है और लोगों को काफी सहूलियत दी है। इसके अलावा अभी बहुत में और काम करने हैं जो कि अभी पाये तकमील तक नहीं पहुँच पाये हैं और उनको पहुँचने में अभी कुछ वक्त लगेगा। इनके अलावा मैं समझता हूँ कि बहुत में मामले जब मुहकमा में एक्सप्लायटेशन आ जाता है तो अपोजीशन पार्टीज होने वाले कामों के रास्ते में हायल हो जाती है। अपोजीशन पार्टी के एक आनरेबल मेम्बर ने डार्क माइट पेश करने हुए हमारे रेलवे मंत्री महोदय के नाम को टुकड़े-टुकड़े करके जग और जीवन को अलग करते हुए कहा कि उनके काल में जग और जीवन तो छट गया केवल एक राम का नाम ही रह गया है। लेकिन मैं उन आनरेबल मेम्बर से सहमत नहीं हूँ और मैं समझता हूँ कि रेलवेज एक बहुत बड़े उतर्गदायित्व को कुशलता से निभा रही है। तमाम मुल्क भर के लोगों की ज़रूरतें वह पूरी करती है और ग्राम जनता को वह हर प्रकार की सुविधा पहुँचाती है, वह उनकी तमाम ज़रूरतें भी पूरी मुहैया करती है। इसलिए मैं समझता हूँ कि हमारे रेलवे मंत्री महोदय का जो नाम है वह उसको सार्थक कर रहे हैं और जो उनकी नाम जग और जीवन मिला हुआ है उसी तरह वे रेलवेज द्वारा देश भर के लोगों को

एक दूसरे से मिलाते हैं और सब के खाने पीने और जरूरतों की चीजें जुटाते हैं।

हमारे वहां बहुत सी लेबर यूनियंस बनी हुई हैं लेकिन अपोजीशन पार्टीज के लोग उनके पैरलल यूनियन बनाते हैं लेकिन मैं यह कहने पर मजबूर हूँ कि उनका नुक्तेनिगाह मुल्क को भागे लेजाने का नहीं होता हालांकि उनका नुक्तेनिगाह हमेशा यह होना चाहिए कि मुल्क को भागे ले जाना है। आज प्रजातन्त्र के जमाने में हम में आपस में एस्त-लाफ हो सकते हैं लेकिन जहां तक बुनियादी बातों और सिद्धान्तों का ताल्लुक है उनमें कोई मतभेद नहीं होना चाहिए। एस्त-लाफ हो सकते हैं लेकिन उनसे मुल्क के प्रति किसी की भी वफादारी या लाएलिटी में फर्क नहीं आना चाहिए। यूनियन हमारी ऐसी होनी चाहिये जो कि देश और जनता का हित सदा अपने सामने रख कर काम करें। जो यूनियन बनी है वे एम्पलाईज के हित के लिए काम कर रही हैं और उनकी ख्वाहिश और कोशिश होती है कि एम्पलाईज अच्छी जिन्दगी बमर करे लेकिन मुझे अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि उनके मुकाबले पर दूसरी यूनियन बन जाती हैं जो कि उनको ही क्रिटिसाइज करती हैं। इस सम्बन्ध में मेरा आनरेबुल रेलवे मिनिस्टर से निवेदन है कि जो सही यूनियन हैं और उन्होंने जो वर्कस की बहवदी के लिए सुझाव दिये हैं, उन पर विचार करके जो सुझाव उचित और अच्छे हो उनको पूरा करने के लिए पूरा यत्न करना चाहिए।

इसी तरह जो बेलफेयर इंसपेक्टर्स मुकर्रर किये गये हैं और जो कि रेलवे मुलाजिमों की बस्तियों में घूम कर और वहां की पोजीशन स्टडी करके उन्होंने जो वर्कम की बेहतरी के लिए सुझाव दिये हैं, वे सुझाव केवल कागजों तक ही महबूद नहीं रह जाने चाहिये बल्कि उनको अगर वे उचित हो तो अमल में लाने का पूरा यत्न करना चाहिए। रेलवे

के मुलाजिमों के बहुत से मसले ऐसे होते हैं जो कि बिना हल हुए पड़े रहते हैं। आज जरूरत इस बात की है कि ऐसे मसले जो कि अब तक मेजों पर पड़े हुए हैं और जिन पर अमल नहीं हुआ है उन पर जल्दी से जल्दी अमल करने के लिए जरूरी कदम उठाना चाहिए।

जहां हमारे रेलवे मिनिस्टर महोदय का ध्यान रेलवेज द्वारा सारे मुल्क की बहवूदी करने की ओर है, मैं उनका ध्यान खास तौर पर हिन्दुस्तान के बैकवर्ड ऐरियाज की तरफ दिलाऊंगा और उन पिछड़े इलाक़े के लोगों को खास तौर पर सहूलियत देनी चाहिये। खास तौर पर पंजाब के बारे में ज़क़ करना चाहता हूँ जहां कि बहुत से इलाक़े बैकवर्ड हैं और गरीब हैं और उनके रहन सहन के और उनकी जरूरियात जिन्दगी के साधन कम हैं। मेरी दरखास्त है कि उन लोगों को ज्यादा से ज्यादा सहूलियत दी जाये। मिसाल के तौर पर मैं यह कहना चाहता हूँ कि कागडा जिले में नंगल तक रेलवे लाइन गई है और उस रेलवे लाइन को ऊना तहसील तक बढ़ाने के सम्बन्ध में बहुत से लोगों ने दरखास्ते दी हैं ताकि लोगों को सहूलियत हो जाये। अब कई दफ़ा उसमें यह खयाल किया जाता है कि यह लाइन नुकसानदेह है मैं समझता हूँ कि जो लाइन एक दफ़ा 'ही ले जा कर छोड़ दी जाय और उसको आगे कहीं से मिलाया जाय तो यह लाइन कमेशा नुकसानदेह रहती है और इसलिए अगर उसको फ़ायदेमंद बनाना हो तो लाइन दूसरी लाइन के साथ मिलायी जानी चाहिए। मसलून यहां से जो लाइन नंगल तक गई है उस लाइन को अगर ऊना से मिला दिया, जाये, जेजो या मकरिया के साथ मिला दिया जाये, होशियारपुर के साथ मिला दिया जाय या ज्वालामुखी के साथ मिला दिया जाय तो लोगों को आने जाने के लिए काफी सहूलियत हो सकती है और जो आज नुकसानदेह समझा जाता है वही काम मुनाफे में तब्दील हो सकता है।

[श्री बलजीत सिंह]

इसी तरह और भी बहुत सी समस्याएँ हैं। मैदानी इलाकों की बनिस्बत पहाड़ी और पिछड़े इलाकों में रेलों का किराया ज्यादा है। मेरा कहना यह है कि उसकी तरह में कोई फर्क नहीं होना चाहिए बल्कि जो पिछड़े हुए लोग हैं, गरीब लोग हैं और बैकवर्ड इलाके हैं उनके लिए स्पेशल फ़ैसिलिटीज देनी चाहिये। इसके अलावा जिस प्रकार से बड़े २ स्टेज जैसे अमृतसर और चंडीगढ़ हैं दिल्ली में माल ले जाने के लिए पूरी सहाय्य दी जाती है वही उनको मिलनी चाहिये ताकि जो लोग उन इलाकों में रहते हैं उनको भी इन सहाय्यता का पूरा २ फायदा मिल सके।

अभी २ रेलवे मंत्री महोदय के पास ऊना के बहुत से वकीलों और दीगर लोगों का एक मेमोरेण्डम आया है कि नगल से ऊना का फासला बहुत कम है, वह केवल ७ मील है और वहाँ तक रेलवे लाइन बनना जरूरी है। अब इसमें एक सहाय्यता यह और हो गई है कि जो दरिया का पुल था वह बन चुका है और जो नगल में फ़ैसलाइजर फ़ैक्टरी बनी है, उसके लिए १ मील की लाइन बन रही है, उस एक मील की लाइन बन जाने से पुल का मसला हल हो गया है लेकिन ऊना तक यह जो सात मील का टोटा है अगर इस सात मील के हिस्से में भी रेलवे लाइन बना दी जाय तो बहुत सी सहाय्यता उस इलाके को मिल सकती है। मैं समझता हूँ कि उनकी तकलीफ़ को मद्देनजर रखकर हमारे रेलवे मंत्री महोदय इस बात पर जरूर विचार करेंगे।

इसके अलावा एक बात मैं और कह देना जरूरी समझता हूँ और वह यह है कि लाइनो के साथ २ बहुत सी जमीन बेकार पड़ी हुई है और उसमें न तो कोई काफ़स होती है और न ही प्लांट्स लगाये जाते हैं। मेरा सुझाव है कि लाइन के साथ साथ कितनी जमीन इस तरह की पड़ी हुई है उसमें फलदार

बरत लगाये जायें और ऐसा करने से मुल्क की फूड प्रॉब्लम् के हल होने में मदद मिल सकती है। इतनी बेकार जगह पड़ी हुई है अगर उसमें दरख्त लगाये जायें तो करोड़ों रुपये का फायदा मुल्क को हो सकता है।

आखिर में मैं एक बात और अर्ज करना चाहता हूँ और वह शोडयूल्ड कास्ट रिज़र्वेशन के मुताबिक है। आजादी मिलने के बाद हमारी गवर्नमेंट ने शोडयूल्ड कास्ट वालों के लिए रिज़र्वेशन का एक कोटा रखा है लेकिन तमाम मुहकमों में जो रिज़र्वेशन चल रहा है वह अभी तक जितना कि उनको मिलना चाहिए उतना नहीं मिल रहा है। रेलवे में बहुत से मुहकमे और छोटे दफ्तर हैं और इसकी ओर मेरे बहुत से दोस्तों ने भी तबज़्जह दिलाई है कि शोडयूल्ड कास्ट वालों को वहाँ पर पूरा रिज़र्वेशन जितना उनको मिलना चाहिए उतना नहीं मिलता है और इसके लिए यह वजह बयान कर दी जाती है कि साहब क्या करा जाय उन जगहों के लिए शोडयूल्ड कास्ट में से लायक उम्मीदवार नहीं मिलते हैं। मैं अर्ज करना चाहता हूँ कि कई दफे लायक उम्मीदवार उन जगहों के लिए आते हैं लेकिन उनको जगह नहीं दी जाती है। इसलिए मेरा कहना है कि सरकार ने जो आसानिया और रिज़र्वेशन शोडयूल्ड कास्ट वालों को दी हुई है उनको अमल में लाया जाय और उनको पूरा करने में खास फ़ैसिलिटी दी जाये।

मैं समझता हूँ कि यह वक्त की बात है। अब पुराना वक्त नहीं रहा दस साल पहले का। बहुत से कंन्डिडेट्स इन क्लासेज के आगे आ गये हैं जो कि इन सीटों को पुरा कर सकते हैं। मैं आशा रखता हूँ कि हमारे रेलवे मंत्री साहब इस बात को ध्यान में रख कर बहुत जल्दी रिज़र्वेशन में जो कमी बाकी रहती है उसे पूरा करने के लिये यत्न करेंगे।

जी ह० ना० सोनुने (नांदेड़) : मि० डिप्टी स्पीकर, सर, इस में कोई शक नहीं कि रेलवे मुल्क और काम की खिद्यमत का बहुत बड़ा और अहम जरया है। लेकिन यह भी सही है कि जमाने हाल में इस डिपार्ट-मेंट का हाल बहुत अफसोसनाक रहा है। हर तरफ से जब शदीद ऐक्सिडेंट्स के बारे में हम सुनते हैं तो यह बात जरूर ध्यान में आती है कि इस के इन्तजाम में कोई खास सराबी जरूर है जिस की वजह से कई लोग बेचारे ऐक्सिडेंट्स से मर रहे हैं। हुकूमत को जिस तरह से इस तरफ ध्यान देना चाहिये, नहीं दे रही है। मैं इस आनरेबल सदन के सामने इस बात को बाहिर किये बगैर नहीं रह सकता कि मुल्क आज इस बात की तरफ गौर कर रहा है कि उस की तरक्की के रास्ते उस के लिये साफ रहें और अच्छें रहें जिस तरह से अफसोसनाक हादसे गुजरते हैं उसी तरह से इस डिपार्ट-मेंट में दूसरे भी अफसोसनाक बाकियात हैं और वह है शेडयूल्ड कास्ट के लोगों के साथ अन्याय करने के। शेडयूल्ड कास्ट के लोग असें दराज से इस में काम करते हैं लेकिन बेचारे तरक्की से महरूम हैं। इसने यह पता चलता है कि मुल्क हमारा फिरकेवारीयत की ओर बढ़ रहा है। इस की तरफ जिस तरह से ध्यान दिया जाना चाहिये था नहीं दिया गया। आज कल हुकूमत की तरफ से यह भाषा बोली जाती है कि यह कोशिश की जा रही है कि शेडयूल्ड कास्ट की तरक्की हो। लेकिन अमल में यह चीज सामने आती है कि उन की तरफ जितनी भी नजर-अन्दाजी की जा सकती है की जा रही है। सिर्फ इतना ही कहा जाता है कि हम आप लोगों की तरक्की के लिये यह करते हैं, वह करते हैं। हाल में ही एक चीज बतलाई गई है कि हर जगह पर एक अफसर का इन्तजाम किया गया है कि इस की खास एम्बारी की जाय और उस लोगों के रिजर्बेशन को किस अय करने की कोशिश की जाय।

यह सही है कि शायद ऐसा हो सकता है। लेकिन बैकवर्ड क्लासेज कमिशन रिपोर्ट से यह देखा जा सकता है कि किस हद तक उन लोगों की तरक्की की गई है और किस हद तक उन को उस में दखल दिया गया है। हम यह देखते हैं कि कई जगहों से ऐसी शिकायत पेश हो जाती है कि शेडयूल्ड कास्ट की तरफ ध्यान नहीं दिया जाता, बल्कि उन बेचारों को धमकाया जाता है। मन-माड स्टेशन की ही बात है। सीनियारिटी के लिहाज से जो अफसर नम्बर ३ पर हैं, और रेलवे में ट्रेन एग्जामिनर हैं उन को किसी तरह की तरक्की नहीं दी गई लेकिन ३० नम्बर पर जो ब्राह्मण हैं उन को तरक्की दी गई। इस तरह की नीति बरती जाती है। ऐसी कई जगहों की शिकायत है, और यह बड़े अफसोस की बात है।

श्री शाहनवाज खां : मैं अर्ज करना चाहता हूँ कि न मैं ब्राह्मण हूँ और न जगजीवनराम जी।

उपाध्यक्ष महोदय : उन्होंने कहा है कि मिनिस्टर साहब और डिप्टी मिनिस्टर साहब दोनों में से कोई ब्राह्मण नहीं है, लेकिन ऊपर से एक आवाज आई की . . .

श्री बी० चं० शर्मा (गुरदासपुर) : जनाब वाला, अगर कोई ब्राह्मण है तो उस में कोई गुनाह है ?

उपाध्यक्ष महोदय : नहीं, मैं ने कहा था कि सामने से किसी की आवाज आ रही है, शायद वह किसी ब्राह्मण की हो।

श्री ह० ना० सोनुने : इस सदन के सामने रखते हुये तो मैंने इस बात का इजहार यहाँ पर किया है कि जगजीवन राम जी के जो कि रेलवे मिनिस्टर हैं, हरिजनों के नुमाइन्दे होते हुये भी हालांकि होने की जरूरत नहीं है, ब्राह्मण हो या कोई और हो, लेकिन फिर भी उनके नुमाइन्दे होते हुये भी यह चीज होती है, यह किसी अफसोस की बात है।

[श्री ह० ना० सोनुले]

इसकी तरफ ध्यान देना चाहिये। उन के सामने ऐसी बातें होती हैं और उन पर विचार नहीं हुआ है। ऐसा कहने में पक्षोपेक्ष नहीं करना चाहिये और मैं नहीं कहूंगा। दूसरे इस सिलसिले में मैं यह बतलाना चाहता हूँ कि रेलवे में जहाँ जहाँ पर चाय वगैरह की दुकानें लगाई जाती हैं उन में और पानी देने वालों की जगहों पर ऐसे आदमी ज्यादा तादाद में भर्ती किये जा सकते हैं जो कि शोड्यूल्ड कास्ट्स के हैं। इस तरह एक तरफ तो अनटचेबिलिटी दूर हो सकती है और दूसरी तरफ शोड्यूल्ड कास्ट के लोग भी एम्प्लायड हो सकते हैं, उन को काम भी मिलता है। रेलवे डिपार्टमेंट को इस के लिये जरूरी ऐक्शन लेना चाहिये। यह डिपार्टमेंट बनिये की दुकान नहीं है, यह तो सरकार की मिल्कीयत है और इस की तरफ सरकार को ध्यान देना चाहिये। मगर शोड्यूल्ड ट्राइब या शोड्यूल्ड कास्ट्स के लोग इस काबिल नहीं हैं और उन के पास पैसा अधिक नहीं है, तो उन को सरकार की जानीब से सब्सिडी दी जानी चाहिये और उन को इस काबिल बनाना चाहिये कि वह अपने फाइनेन्सेज को धाने बढ़ा सकें और अपनी तरक्की कर सकें। मैं समझता हूँ कि इस की तरफ मिनिस्ट्री जरूर खयाल करेगी और अपने बाबों को अपने कामों से साबित करेगी।

इस के अलावा मैं देखता हूँ कि स्टेशनों पर चाय वगैरह का जो इन्तजाम होता है वह ठीक नहीं होता। मुसाफिर बेचारे जब स्टेशनों से गुजरते हैं तो चाय पीते हैं। बड़ा जमघट होता है। लेकिन चाय ऐसी होती है कि उस के पीने से कई लोग बीमार हो जाते हैं। चाय अच्छी नहीं होती है तो भी बेचने वालों को कोई हिद्दस हिदायत वगैरह नहीं दिये जाते हैं जिस की वजह से मुसाफिरों का एक्स्प्लायडेशन होने दिया

जाता है। इस पर भी गौर करने की जरूरत है।

स्टेशनों पर सैनिटेशन का भी इंतजाम अच्छा नहीं है। चाहे किसी रेस्ट हाउस के अन्दर आप ठहर जायें। बेटिंग कमरे के अन्दर चले जायें। वहां पर सटमल और मच्छर इतनी तादाद में पाये जाते हैं जिस का कोई जवाब नहीं। न तो कोई उस पर ध्यान देता है और न उनको मारने का इंतजाम किया जाता है। बल्कि मुसाफिरों को जिस तरह से भी तकलीफ पहुंचाई जा सके पहुंचाई जाती है। यह खिदमत है जो रेलवे वाले कर रहे हैं। वह खुद ही ऐसा बरताव करते हैं या रेलवे के आर्डर अमल में लाते हैं, नहीं कहा जा सकता। लेकिन एक बात जरूर है कि कई रेस्ट हाउसेज और बेटिंग रूम में ऐसी फिकायतें पाई जाती हैं।

मराठवाड़ा के अन्दर से जो रेल गाड़ियां गुजरती हैं उन मुसाफिरों के लिये स्टेशनों पर पानी का बहुत बुरा इन्तजाम है। मैं इस तरफ भी हुकूमत का खयाल दिलाऊंगा कि पानी का इंतजाम पूरा किया जाय। कई जगहों पर मुसाफिरों के लिये स्टेशनों पर ठहरने को जगह नहीं है। इस तरफ भी हुकूमत को ध्यान देना चाहिये।

मंसूर डिवीजन में बहुत से शोड्यूल्ड कास्ट्स के लोगों को प्रमोशन नहीं दिया जाता है। वह बेचारे बहुत जमाने से वहां काम करते हैं और प्रमोशन के लिये डिमान्ड भी पेश करते हैं। लेकिन हुकूमत उनको तरक्की देने में ढील कर रही है। यह बड़े अफसोस की बात है, इस तरफ भी ध्यान दिया जाना चाहिये।

हमारे पुराने रेलवे मिनिस्टर लाल बहा-दुर शास्त्री जब वहां गये थे तो उन्होंने एक सभा के अन्दर आवासान दिया था लोगों को कि हम एक रेलवे लाइन तैयार करेंगे जो निचली से लेकर रायबाग तक हो सकेगी। सिर्फ ३० मील का फासला है। लेकिन वह अभी तक नहीं

हो पायी है। जो वहां की एरिया बहुत बिकली फलड्रेड है। इसलिये वहां रेलवे लाइन होनी ही चाहिये और साथ ही साथ रेलवेज के इन्तजाम में हकूमत को जल्द दखल देना चाहिये।

Shri M. K. Ghose (Jamshedpur)
Nowadays, whenever there is a discussion on Railways, the question of accidents comes uppermost in everybody's mind. The subject has been discussed and various suggestions have been made.

Probably the causes of accidents may not be the same, but if analysed, some common cause or some common origin may be found out. I have heard one thing from one of the old railway officers who was a driver. He said that formerly one engine was entrusted to one driver, and it did not change hands. They used to take care of the engines as if it was their own child. Every machine has got some eccentricity of its own, the engine driver knows all the facts and automatically he may be cautious about it. If hands are changed, then probably the new driver may not be acquainted with the particular eccentricity of the engine, and thereby the number of accidents may increase. I would suggest one thing. If the Ministers and the Railway Board have a meeting with all the old efficient officers—workmen—probably the latter can suggest something which may be actually effective in preventing this kind of accidents.

The second point I wish to make relates to my constituency. I come from Jamshedpur. It can be called a miniature India. People from all parts and corners of India, north, south, east and west, have gathered in Jamshedpur. The facilities given by the railway are not enough for them to proceed to their respective parts of the country. Of course, I know the difficulty of arranging full facilities, but one suggestion I would make is that if from Jamshedpur some bogies are attached, one for Madras, one for Punjab, Delhi and so on, it will give good facilities for the people of Jamshedpur.

We have started *Janata* train service from Calcutta to Madras and Calcutta to Delhi, but there is no *Janata* running from Calcutta to Bombay, which crosses the whole of India. I feel it is time to start a *Janata* service from Calcutta to Bombay passing through so many States. It will give good facilities for all these areas.

From Chota Nagpur and Santhal Parganas during the agricultural season—sowing and harvesting time—agricultural labour goes to different parts of the country. As a matter of fact, in that short period, the crowd is so heavy that one cannot know when one could travel. I feel that some arrangements must be made by the railway authorities to cope with the rush during this short period. As a matter of fact, I have found that some of the labourers have had to wait in the station for even two days. They could not get any accommodation. Already the trains are overcrowded. Further overcrowding is such that they cannot get into the compartments. I feel that some extra arrangements to facilitate the travelling of the agricultural labour should be made.

श्री सूर्य प्रसाद (ग्वालियर, रक्षित अनुसूचित जातियाँ) उपाध्यक्ष महोदय, यह बात माननी पड़ेगी कि पिछले समय में रेलवे ने काफी तरक्की की है। स्टेशन भी नये बन गये हैं, प्लेटफार्म भी अच्छे बना दिये गये हैं, तीसरे दरजे के यात्रियों के ठहरने के लिये बेंचिंग रूम भी बन गये हैं। लेकिन रेलवे कर्मचारियों की कार्यक्षमता में बहुत बड़ी कमी हुई है। मैं अक्सर जाता हूँ तो मैं देखता हूँ कि रेलवे कर्मचारी इस बात का ध्यान नहीं रखते कि रेलवे की सम्पत्ति सारे देश की सम्पत्ति है और इसकी रक्षा करनी चाहिये। वे यह अनुभव नहीं करते प्रतीत होते कि उनको ईमानदारी और सच्चाई से काम करना चाहिये। यदि यात्री रेलवे के नियमों की अवहेलना करके कुछ पैसा बचाना चाहे तब तो समझ में आ सकता है लेकिन यदि रेलवे के कर्मचारी ही उनको ऐसा करने के

[श्री सूर्य प्रसाद]

लिये प्रोत्साहन दें तो यह देखकर रंज होता है ।

अभी जनवरी की बात है । मैं दिल्ली से ग्वालियर जा रहा था । मेरा एक साथी मुझ से मिलने आया और स्टेशन पर मुझ से बात करने लगा । मैंने उससे पूछा कि आपने प्लेटफार्म टिकट ले लिया है या नहीं । उसने नहीं लिया था । वह टिकट बिड़ो पर गया और प्लेटफार्म टिकट मांगा तो बाबू ने उसको प्लेटफार्म टिकट नहीं दिया । मैंने फिर उस आदमी से पूछा कि रेल आने का समय हो गया आपने प्लेटफार्म टिकट लिया या नहीं । तो उसने जवाब दिया कि टिकट बिड़ो पर जो बाबू बैठा है उसने कहा कि प्लेटफार्म टिकट कौन पूछता है । प्लेटफार्म टिकट की ऐसी कोई जरूरत नहीं है । यह तो बड़े रंज की बात है कि जो आपके कर्मचारी हैं वही कहते हैं कि प्लेटफार्म टिकट लेने की जरूरत नहीं है । ऐसी हालत में रेलवे की इनकम कैसे बढ़ सकती है । यह बड़ी भारी बात है ।

अभी फरवरी के महीने में मैं दिल्ली से ग्वालियर पैसिजर ट्रेन से जा रहा था । हमारे यहां बिड़ला नगर एक स्टेशन है । वहां पर जनता को पास करने के लिये पैसिजर खड़ी हुई । मैंने देखा कि रेलवे के दो एम्पलाईज ने तीन मुसाफिरों को यह कह कर निकाल दिया कि हमारे आदमी हैं । उसके बाद गांड साहब आये और उन्होंने भी दो पैसिजरों को निकाला । मुझे यह देखकर बहुत शर्म लगी और मैंने कहा कि तीन चार आदमी मेरे भी हैं, मैं पालियामेंट का मेम्बर हूं, मैं चाहता हूं कि उनको भी निकाल दिया जाये । तो वे लोग यह सुनकर हंसने लगे । मैंने उनसे कहा कि यह काम चलेगा कैसे । अगर आप लोग भाईबन्दों को, रिश्तेदारों को और मिलने वालों को इस तरह निकालेंगे तो रेलवे को इनकम कहां से होगी । जनता चाहती है कि हर चीज अच्छी होनी चाहिये, एअरकंडीशन्ड डिब्बे होने चाहियें, प्लेटफार्म अच्छे होने चाहियें,

और समय सुविचार्य होनी चाहियें । लेकिन अगर इस तरह से काम चलेगा तो कैसे होगा । मैं रेलवे बोर्ड से और मंत्री महोदय से कहूंगा कि यद्यपि ये छोटी छोटी बात हैं लेकिन अगर इन पर ध्यान दिया जाये तो देश की बहुत बड़ी सम्पत्ति बच सकती है ।

लोग कहते हैं कि बिना टिकट सफर करने में पहले से कमी हुई है । मैं भी यह मानने को तैयार हूं लेकिन मैं कहूंगा कि बिना टिकट सफर करने का एक मुख्य कारण यह है कि आपके रेलवे स्टेशनों पर जो फेंसिंग है वह ठीक नहीं है । उसमें मे लोग निकल जाते हैं, उनको प्लेटफार्म से होकर निकलने की जरूरत ही नहीं पड़ती । वे लोग बैंक साइड से निकल जाते हैं । जो आपकी रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स है वह देखा करती है । इनको यह रोकने की कोई जरूरत नहीं । उन्हें तो आठ घंटे पूरे करने हैं और अपनी तनख्वाह लेनी है । इसलिये सबसे बड़ी बात यह है कि रेलवे स्टेशनों पर ठीक प्रकार के फेंसिंग होने चाहिये । जो लोग आदी हैं वे तो रुपया दां पया देकर निकल जाते हैं, उनमें यह नहीं पूछा जाना कि तुम कहा से आ रहे हो दिल्ली मे या बम्बई से । अगर आपका फेंसिंग ठीक होगा तो उनको मेन गेट से आना ही होगा और अगर वे दो एक बार निकल भी जायेंगे तो अन्त में अवश्य पकड़े जायेंगे । तो इसकी बहुत आवश्यकता है ।

इसके अलावा जो रेलवे में निर्माण के काम चल रहे हैं उनकी भी बहुत बारीकी से देखभाल होनी चाहिये । मैं यह नहीं कहता कि आप अपने इंजिनियरों के परसेंटेज पर निगाह रखें, क्योंकि उसको तो भगवान भी शायद बन्द नहीं कर सकता । लेकिन फिर भी यह तो देखना चाहिये कि सीमेंट आदि चीजों का उचित मात्रा में उपयोग किया जाय । मैं देखता हूं कि टेंडर किसी चीज के लिये जाते हैं और लगायी दूसरी चीज जाती है । मैं खुली बात कहता हूं । बिना सेंट्रल रेलवे स्टेशन पर टेंडर तो बिना

गया ठीक बुझ का और लगायी गयी साखू की लकड़ी। अब आप देखें कि ठीक का भाव है ११ या १२ रुपया प्रति फुट जब कि साखू का भाव है साढ़े चार पाच रुपया। इसकी रेलवे बोर्ड की तरफ से जाच भी हो रही है। तो मैं समझता हूँ कि निर्माण के काम की काफी देखभाल होनी चाहिये और मैं समझता हूँ कि अगर इस तरफ ध्यान दिया जाय तो इसमें काफी बचत की जा सकती है। यह तो खुली बात है कि ठेकेदारों के परसेटेज बंधे रहते हैं। और यह मानी हुई बात है कि इमको रोकना बहुत मुश्किल बात है। लेकिन जो चीज मैंने बतलायी है उसको रोका जा सकता है।

दूसरी बान में यह कहूंगा कि जो आपने हर जोन में विजिलेंस विभाग बनाया है उसमें आपने वही लोग लिये हैं जो पुराने घाष हैं। वे जानते हैं कि रिश्वत किस तरह खायी जाती है और किस तरह से पकड़ से बचा जा सकता है। मैं चाहता हूँ कि इसमें उत्साही आदमी लिये जाने चाहिये जो कि बदमाशों को पकड़ना जानते हों न कि ऐसे आदमियों को जो कि बदमाशों को प्रोत्साहन दे और लोगों को तरकीब बतलायें कि किस तरह में बचा जा सकता है। तो मैं अर्ज करूंगा कि इस काम के लिये आप उत्साही आदमी लें, चाट्टे वें पब्लिक वर्कर्स हों या दूसरे लोग हों लेकिन उनका ध्येय यह हो कि हमको इस देश को बनाना है और देश में से भ्रष्टाचार को दूर करना है।

लोग कहते हैं कि खांये हुये सामान का मुआवजा बहुत बढना जाता है। कभी यह घट भी जाता है। लेकिन इतने सामान के खाने का कारण क्या है। इसका मुख्य कारण यह है कि आपके स्टाफ के लोग ही गेगो के लोगों से मिले रहते हैं। छोटे छोटे गैंग होते हैं जो कि सामान ले जाते हैं। मैंने देखा है कि ग्वालियर स्टेशन के पास झोपड़ियों में हल्दी, किशमिश, बादाम आदि चीजें शहर से भी सस्ते भाव पर मिल सकती हैं। ये सब खोये हुये सामान की चीजें होती हैं जो कि इस तरह

से बेची जाती हैं। मैं कहूंगा कि इस तरफ आपको बहुत ध्यान देने की आवश्यकता है। आप ऐसे लोगों पर कड़ी निगाह रखिये जो कि आपके आदमी हैं पर जिनकी आत्मा ठीक नहीं है।

जो बातें मैंने आपसे कही वे आपकी इनकम बढ़ाने वाली हैं। आप इनको छोटा न समझें। इस ओर ध्यान दिया जाना चाहिये।

तीसरी बात मैं रिक्लूमेंट के बारे में कहना चाहता हूँ। अभी हमारे एक साथी ने कहा कि शिड्यूल्ड कास्ट के रिक्लूमेंट में बड़ी धाघली होती है। मेरा इस विषय में ज्ञासी का अनुभव है। बहा पर डिवीजनल सुपरिण्डेंट का आफिस है। बीच में मुझे ज्ञासी जाना पडा। मैं एक गरीब आदमी के यहा ठहरा था, उसने बताया कि बहा पर क्लाम ४ के कर्मचारियों के रिक्लूमेंट के लिये बोर्ड बना है लेकिन एजेंट चारों तरफ घूमते हैं और एक एक जगह के लिये दो दो और चार चार सौ रुपया लेकर लोगों को भेज देते हैं और उनका रिक्लूमेंट हो जाता है, बाकी एप्लीकेशन्स हजारों मांगी जाती हैं और हजारों लोग एप्लीकेशन्स भेजते हैं लेकिन वे सब बेकार होती हैं। इस तरफ भी आपको ध्यान देना चाहिये। यह तो ठीक है कि बोर्ड बना हुआ है लेकिन बहा क्या काम होता है इस पर भी तो ध्यान दीजिये।

अब मैं अपनी कास्टीड्यूएँसी के बारे में कुछ कहूंगा। मैंने पिछले साल भी अर्ज किया था कि आप दिल्ली से आगरा तक जो फास्ट पैसिजर चलाते हैं उसको ज्ञासी तक कर दिया जाय। आप देखें कि दिल्ली में आगरा तक कितनी गाडिया चलती हैं। और मथुरा तक तो बहुत ज्यादा चलती हैं क्योंकि उधर में बम्बई जाने का रास्ता है। लेकिन ज्ञासी को मेल और जनता को छोड़ कर एक पैसिजर दिन में जाती है और एक रात को। अगर किसी गरीब आदमी की एक पैसिजर छूट जाये तो उसे दूसरी गाड़ी के लिये १६ या १७ बंटे तक रुकना पड़ता है। इसलिये मैं चाहता हूँ कि

[श्री सूर्य प्रसाद]

आप जो फास्ट पैसिंजर दिल्ली में आगरा तक चलाते हैं उसे ज़ांती तक कर दिया जाये। इसमें गरीब आदमियों को बहुत सुविधा हो जायेगी। आप तोमरे दरजे वालों की सुविधायें बढ़ाने के लिये कहते तो बहुत कुछ हैं। आपको उनके लिये कुछ करना चाहिये।

इसके बाद मैं यह कहना चाहता हूँ कि हमारे यहाँ कुछ खिलौना गाड़ियाँ चल रही हैं। ग्वालियर में ग्वालपुर कला, ग्वालियर में भिड़ और ग्वालियर से ग्वालपुरी तक छोटी लाइन जाती है। आप देखिये कि इन गाड़ी की रफ्तार क्या है। नाम की वह ट्रेन है, लेकिन वह साइकिल और पैदल आदमियों में भी कम रफ्तार में चलती है। ग्वालियर में भिड़ ४८ मील है, लेकिन उस फामले को तय करने के लिये साढ़े चार घंटे लगते हैं। ग्वालियर में ग्वालपुर कला १२० मील है और उसमें १४ घंटे लगते हैं। मैं उस गाड़ी में बैठा हूँ। सड़कें छः बजे वह चलती है और रात को ना बजे वह पहुँचती है। मेरी समझ में नहीं आता कि इस साइकिल ट्रेन या इस खिलौना गाड़ी में आखिर क्या लाभ है। मैं जानता हूँ कि दमको हटाने में दिक्कत होगी, लेकिन इसमें रिकार्ड करने का तो प्रयत्न करना चाहिये। आप कहते हैं कि वह डेफिजिट में चल रही है। वह डेफिजिट में क्यों न चलेगी? जब एक व्यक्ति रोडवेज में चार घंटे में पहुँच सकता है, तो वह आप की गाड़ी में चौदह घंटे क्यों लगायेगा? मैं यह कहना चाहता हूँ कि या तो इस गाड़ी को ठीक ढंग से चलाया जाय और या फिर इसको उखाड़ कर अलग कर दिया जाय। आप गुड्ड ट्रेन चलाइये, लेकिन पैसिंजर ट्रेन को ज्यादा डील मत कीजिये और इस समय को कम करने की कोशिश कीजिये।

मेरे पास बात तो कहने को बहुत थी, लेकिन चूँकि अब समय खत्म हो गया है, इस लिये मैं समाप्त करता हूँ।

Kumari M. Vedakumari (Eluru):
Sir, today I want to deal with some of the salient features of the Railway Ministry. People complain about delay in trains, the non-punctuality and the terrible or abnormal late running of the trains. I would like to deal with some of the features which I had personal experience of in Bez-wada.

There are some departments which are collectively responsible for the running of the trains; they are, the Mechanical Department, the Traffic Department and the Engineering Departments. Whenever there is a train, all these have to work collectively and make it a point that the train moves from the station in a regular way. But, the Engineering department says that it is not concerned with the Traffic; the Traffic department says that it is not concerned with the mechanical and the guard says that he is not concerned with the signals or something like that. In this way, nobody feels that all of them are responsible jointly for the despatch of a train or a vehicle from the station.

There is another thing also, zonalism. Whenever a train from the South Eastern Railways comes in, there is an interchange point or something like that. These people make abnormal delays in receiving the trains. I think they want to make out that they are running their trains correctly in their railway, the South Eastern Railway and not the others. I do not understand that. All the railways belong to the Indian people. These people are there to run the trains. It is not a point that only one zone does it better but not the other zones. In this way, they make abnormal delays. When the train comes from Bez-wada to Waltair, they stop the train at Gopalapuram, 1½ miles from Waltair and they take their own time to receive the train at Waltair station. I do not understand why people should wait. The train comes at about 11 o'clock. It is only 1½ miles from Visakhapatnam. Because of zonalism, the people have to

wait up to 3 or 4 o'clock. Nothing is available at Gopalapuram. There may be sick people in the train. If the railway people inform the passengers that they should come prepared with their lunch and everything it will be better. The inefficiency in co-ordinating the collective responsibility for receiving the train is something horrible.

Mr. Deputy-Speaker: Would the hon. lady Member like to continue next time?

Kumari M. Vedakumari: I will continue tomorrow.

Mr. Deputy-Speaker: The hon. lady Member may continue next day when we have got the session. Now, we shall take up non-official business.

CODE OF CRIMINAL PROCEDURE (AMENDMENT) BILL

(Amendment of sections 342 and 562)

Shri Raghubir Sahai (Budnan): Sir, I beg to move for leave to introduce a Bill further to amend the Code of Criminal Procedure, 1898.

Mr. Deputy-Speaker: The question is:

"That leave be granted to introduce a Bill further to amend the Code of Criminal Procedure, 1898."

The motion was adopted.

Shri Raghubir Sahai: Sir, I beg to introduce the Bill.

CODE OF CIVIL PROCEDURE (AMENDMENT) BILL

(Omission of section 87B)

श्री म० ल० द्विवेदी (हमीरपुर): श्रीमान्, मैं व्यवहार प्रक्रिया, संहिता १९०८ अर्थात् कोड आफ सिविल प्रोसीड्यर १९०८

में कुछ संशोधन करने के लिए एक विधेयक प्रस्तुत करने की इजाजत चाहता हूँ।

Mr. Deputy-Speaker: The question is:

"That leave be granted to introduce a bill further to amend the Code of Civil Procedure, 1908."

The motion was adopted.

श्री म० ल० द्विवेदी: श्रीमान्, मैं विधेयक को प्रस्तुत करता हूँ।

INDIAN PENAL CODE (AMENDMENT) BILL

(Insertion of new Section 124B)

Shri Raghunath Singh (Varanasi): Sir, I beg to move:

"That the Bill further to amend the Indian Penal Code, 1860, be taken into consideration."

उपाध्यक्ष महोदय, हिन्दुस्तान की आजादी के बाद इंडियन पीनल कोड में कुछ संशोधन की आवश्यकता है और इस लिए संशोधन की आवश्यकता है कि जब इंडियन पीनल कोड भारतवर्ष का कानून बना था, उस वक्त हम आजाद नहीं थे, हम पराधीन थे। लेकिन अब आजादी प्राप्त करने के बाद हमारे दृष्टिकोण में भी अन्तर आ गया है और अपराधों में भी अन्तर आ गया है। इंडियन पीनल कोड का चैप्टर ६, धारा १२१ से १२० तक आफेंसिबल अगेनेस्ट स्टेट के विषय में है। चूँकि उस वक्त हम एक पराधीन मुल्क थे और विदेशी शासकों को यहाँ पर अपनी सत्तनत कायम रखनी थी, लिहाजा उन्होंने इस देश में कानून इस दृष्टि से बनाए कि कैसे एक पराधीन-मुल्क को अपने अधीन रखा जा सके। उन्होंने कभी इस की कल्पना भी नहीं की थी कि हिन्दुस्तान में सेडिशन होगा या ट्रिजन होगा। लेकिन इस के पहले चूँकि १८५७ में राज-विद्रोह हो चुका