

Mr. Speaker: The question is:

"That the following amendments made by Rajya Sabha in the Bill further to amend the Motor Vehicles Act, 1939, be taken into consideration:—

Enacting Formula

- (1) That at page 1, line 1, for the words 'Tenth Year' the words 'Eleventh Year' be substituted."

Clause 1

- (2) That at page 1, line 4, for figure '1959' the figure '1960' be substituted."

The motion was adopted.

Shri Raj Bahadur: Sir, I beg to move:

"That the amendments made by Rajya Sabha in the Bill be agreed to."

Mr. Speaker: The question is:

"That the amendments made by Rajya Sabha in the Bill be agreed to."

The motion was adopted.

12.25 hrs.

DEMANDS FOR GRANTS—RAILWAYS—contd.

Mr. Speaker: The House will now proceed with further discussion and voting on Demand for Grant No. 1 in respect of the Budget (Railways) for 1960-61. Pandit Thakur Das Bhargava may continue his speech.

पंडित ठाकुर दास भार्गव (हिसार) : माननीय स्पीकर साहब, कल जब मैं लाइनों के बारे में भ्रज कर रहा था तो मैं ने गुडगांव के एक इलाके के बारे में जिक्र किया था। जैा

मैं ने भ्रज किया था यह सवाल इस हाउस में बहुत दफा मैं खुद उठा चुका और इस का जो जवाब मुझे मिला वह यही था कि सेकेंड फाइव इभर प्लैन में इस की तरफ तबज्जह की जायेगी। सेकेंड फाइव इभर प्लैन भी अब खतम होने जा रही है। अब तक रेलवे मिनिस्ट्री की तरफ से कोई प्रनाउंसमेंट नहीं किया गया कि इस लाइन को खोले जाने का कोई फैसला किया जा रहा है। मैं ने कल बहस में सुना कि हिन्दुस्तान में कई लाइन्स डबल की जा रही हैं, कई लाइन्स ट्रेबल की जा रही हैं, लेकिन इस पसमांदा इलाके की तरफ मिनिस्टर साहब की तबज्जह नहीं जाती। हालांकि यह इलाका बहुत भ्रसे से इसी तरह से पड़ा हुआ है। यह वह इलाका है जिस को मेवात का इलाका कहा जाता है जिस में गरीब लोग बसते हैं और महा मा गांधी की कृपा से वहां के लोग पाकिस्तान जाने से रोके जा कर यहां रखे गये थे। उन की तरफ गवर्नमेंट को खास तबज्जह देनी चाहिए। गवर्नमेंट की जो पालिसी है इन चीजों के बारे में उस के मुतालिक मैं दो चीजों के कहने के बाद भ्रज करूंगा। लेकिन मैं यहां पर यह भ्रज करना चाहता हूं कि यह वह इलाका है जिस में दो तहसीलों के हेडक्वार्टर्स हैं, नूह और फाजिल्का, और भ्रगे जा कर वह गुडगांव से अल्वर तक फैला हुआ है जिस में कोई रेलवे मौजूद नहीं है। जब गवर्नमेंट इस के बारे में पहले भी इत्ला दे चुकी है कि इस को सेकेंड फाइव इभर प्लैन में रेलवे दी जायेगी तो मेरी गुजारिश है कि अब इस की तरफ तबज्जह दी जाय।

इस के अलावा मैं एक दूसरे इलाके की तरफ भी तबज्जह दिलाना चाहता हूं, जो कि जिला हिसार का है। जब भाखरा नंगल की स्कीम बनी तो उस के बारे में प्लैनिंग कमिशन ने भी तबज्जह दी। उस ने अपनी रिपोर्ट के अन्दर लिखा कि जब इस इलाके के अन्दर भाखरा नंगल का पानी प्रायेगी तो इस में

(Railways)

बहुत काफी पैदावार होगी और नये सिरे से रेलवे लाइन खोली जायेगी। यह ऐसा इलाका है जिस में बहुत से लोगों ने आज तक रेल का इजन भी नहीं देखा कभी रेल भी नहीं देखी। बीसों मील तक रेलवे का कोई निशान नहीं है। मैं भ्रज करूंगा कि फतेहाबाद में जो कि तहसील हेडक्वार्टर है, उस में बड़े भ्रस से उम्मीदों की जा रही हैं कि रेलवे लाइन आयेगी। कम से कम पिछले ४०, ५० सालों से यह उम्मीदों की जा रही है कि कब जाखला से फतेहाबाद होते हुए रतिया तक रेलवे लाइन बने और उस को बीकानेर स्टेट में डबवाली या और किसी जगह तक मिला दिया जाय। बड़ी आसानी से यह लाइन खोली जा सकती है। लेकिन बावजूद प्लेनिंग कमिशन के सेक्न्ड फाइव इमर प्लेन में इस इलाके में लाइन खोलने का जिक्र करने के इस इलाके की तरफ तवज्जह नहीं दी गई। दरअसल बात यह मानूमी होती है, जैसा कि आनरेबल मिनिस्टर की स्पीच से पता चलता है, इन इलाकों में रेलें तभी खोली जा सकती हैं जब कि वहां की लोकल गवर्नमेंट इस पर जोर दे। मैं बहुत दफा भ्रज कर चुका हूं और आज फिर रिपीट करना चाहता हूं, और रेलवे मिनिस्टर साहब की तवज्जह खास तौर पर सबजूल करना चाहता हूं कि मैं यह महसूस करता हूं कि— मैं रेलवे मिनिस्टर साहब से चाहता हूं कि वे एक मिनट के लिए अपने इधर इधर रहें—मैं जनाब से दख्वास्त करता हूं कि जो कुछ मैं भ्रज कर रहा हूं आनरेबल मिनिस्टर साहब मेहरबानी फर्मा कर उस की तरफ तवज्जह दें।

Mr. Speaker: The Deputy Ministers are hearing.

रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : मैं हाजिर हूं।

पंडित ठाकुर दास भागंब में पहले आनरेबल मिनिस्टर साहब की तवज्जह दिलाना चाहता था, लेकिन हिदायत हुई है कि मैं

डिप्टी मिनिस्टर साहब की तवज्जह दिलाऊं इसलिए मैं भ्रज करना चाहता हूं कि इन दो इलाकों की तरफ, जिन का मैं जिक्र कर चुका हूं, एक तो गुडगांव जिला जहां मेवात लोग बसते हैं और दूसरा हिसार जिला जिस का प्लेनिंग कमिशन ने भी जिक्र किया, तवज्जह दी जाय और उस में रेलें चलाई जायें।

इस के बाद मैं एक दूसरी चीज की तरफ तवज्जह दिलाना चाहता हूं जो कि एक रिभल और बेसिक चीज है। आनरेबल डिप्टी मिनिस्टर रेलवेज ने खुद यहां हाउस में अपनी तकरीर में फरमाया था, और उस को सुन कर सारे जिला हिसार में एक खुदी की लहर दौड़ गई थी, कि हिसार के अन्दर एक भोवरब्रिज बनेगा, जिस के बिना लोगों को बेहद तकलीफ है। मोडल टाऊन में जाने के लिए, कोर्ट स वगैरह को जाने के लिए जो रास्ता है, उस को दोनों तरफ से रेलवे ने रोक रखा है। घंटों तक वह रास्ता बन्द रहता है। जब वहां पर भोवरब्रिज बने तो कहीं काम चल सकता है। लेकिन वह भी अब तक पूरा नहीं हुआ। अब मानूमी होता है कि रेलवे को एक बहुत बड़ी दिक्कत है, और वह फावेन्स की है। इसी लिए शायद रेलवे मिनिस्टर साहब ने फरमाया कि वे इन शर्तों पर भोवरब्रिज बनवाते हैं कि या तो उस के लिए लोकल गवर्नमेंट सिफारिश करे या फिर वह उस का आधा खर्च देना कबूल करे। जिस वक्त डिप्टी मिनिस्टर साहब ने यह चीज फरमाई थी उस वक्त इस तरह की कोई शर्त नहीं थी, उस के बाद यह शर्त आयाद हुई है तब जो ऐम्प्लोयर्स पहले से दिया गया था उस के लिए यह शर्त लागू नहीं होनी चाहिए। मैं कहना चाहता हूं कि इन इलाकों की हालत पर, जो कि बंचारे डबल हैडीकैप में हैं, गवर्नमेंट आफ इंडिया कोई ध्यान नहीं देती और फिर यह शर्त लगाती है कि लोकल गवर्नमेंट यह सिफारिश करे, यह ठीक नहीं है। मैं उस जगह का मेम्बर हूं, मैं उस इलाके से आता हूं, जहां

[पंडित टाकुर दास भागंव]

पर लोग हमेशा लोकल गवर्नमेंट के खिलाफ शिकायत करते रहते हैं कि वह हमारे इलाके की तरफ तबज्जह नहीं देती। जो हमारे कांस्ट्रक्शन का ब्राटिकल १४ है वह पर्सन्स पर तो ऐप्लिकेबल होता है, लेकिन मैं कहना चाहता हूँ कि वह खास खास रीजन पर भी ऐप्लिकेबल होना चाहिए। मैं आनरेबल मिनिस्टर साहब से कहना चाहता हूँ कि रेलवे के बारे में ऐसा होना चाहिए कि जो रीजन्य बहुत गरीब है उनको कांस्ट्रक्शन के ब्राटिकल १४ के मातहत मदद करनी चाहिए। उन के बारे में रुपये पैसे की परवाह नहीं करनी चाहिए। बिना किसी तरह का रुपये पैसे के मेट्रीरियल गेन का खयाल किये हुए वहां पर उन को अपनी बेनिफिशेंट ऐक्टिविटीज को ले जाना चाहिए। जिस इलाके से सड़क निकलती है या रेलवे निकलती है, उस की किस्मत खुल जाती है। इस वास्ते मैं अर्ज करूंगा कि जहां अब तक रेलवे नहीं चल पाई है और जो कि पसमांदा इलाके हैं अगर आप वहां इस खयाल से रेलवे नहीं चलाते हैं कि वहां पर ज्यादा पैसा वसूल नहीं होगा तो आप अपना फर्ज पूरा नहीं करते। अगर आप उन पर यह शर्त लगाते हैं कि लोकल गवर्नमेंट सिफारिश करे तो आप उन को डबल हैडीकैप में रखते हैं। अगर आप वह शर्त जिला हिसार के अन्दर ओवरब्रिज बनाने के लिए प्रायद करते हैं तो लोकल गवर्नमेंट डूम्स डे तक इस की सिफारिश नहीं करेगी। दरअस्तल जो हरियाना इलाका है उस की तरफ पंजाब गवर्नमेंट ने कभी भी तबज्जह नहीं दी। अगर आप को अपना फर्ज अदा करना है और जो ऐश्वर्यस आप ने दिया था उस पर कायम रहना है तो आप उस को अपने खर्च से बनाइये। बर्ना लोकल गवर्नमेंट सिफारिश करे या रुपया खर्च करे यह गैर मुमकिन है। मैं कहूंगा कि रेलवे मिनिस्ट्री को कोई हक नहीं है कि वह आने जाने के रास्ते को दोनों तरफ से बन्द करे, किसी का आना जाना बन्द कर दे

और लोगों को मुसीबत में डाले। दरअस्तल यह लोकल गवर्नमेंट का फर्ज नहीं है, यह आप का फर्ज है कि आप बजाय सहुलियतें देने के जो दिक्कतें पैदा करते हैं उन को दूर कीजिये। खास तौर से यह रेलवे मिनिस्ट्री का फर्ज है कि वह ऐसी शर्तें प्रायद न करे कि या तो लोकल गवर्नमेंट सिफारिश करे या ओवरब्रिज बनाने के लिए प्राधा रुपया खर्च करे। अगर आप इस तरह से डबल हैडीकैप में वहां के लोगों को डालते हैं तो यह ठीक नहीं है। मैं ने पहले भी अर्ज किया था एक दफा कि अगर आप यह शर्त लगा दें कि तुम बैल का दूध नाभो जा कर, तो हम कहां से लायेंगे? अगर आप ऐसी शर्त लगा दें जो हमारे वास्ते नामुमकिन हो तो कैसे काम चल सकता है? यह चीज आज नामुमकिन है कि हम इस तरह की सिफारिश लोकल गवर्नमेंट से हासिल कर सकें। इस वास्ते मैं अर्ज करना चाहता हूँ कि इन दोनों चीजों के बारे में खयाल किया जाय। अगर आप फैसला करना चाहते हैं तो आप बिना इस तरह की शर्तें लगाये हुए सोचें कि प्राधा इस इलाके के लोग बाकी इस चीज के मुस्तहक हैं या नहीं। आप इस में लोकल गवर्नमेंट को न डालिये। इस तरह की शर्तों को पूरा करना हमारे लिए नामुमकिन है। यह दोनों चीजें कांस्ट्रक्शन के ब्राटिकल १४ के खिलाफ हैं। आप ने इन दोनों चीजों के बारे में इकरार भी किया है। ताज्जुब तो यह है कि एक दफा हम ने डिप्टी मिनिस्टर साहब को कंविस भी कर दिया था और उन्होंने वादा भी कर लिया था कि वे यह ओवरब्रिज बनवा देंगे, लेकिन उस को अब तक शुरू नहीं किया गया।

यह जो दो इलाके हैं वहां पर या तो आप खुद तशरीफ से चलिये और देख लीजिये कि वहां की हालत क्या है, या किसी शख्स को मुकर्रर कर दीजिये कि वह देख प्राये। अगर सारे पंजाब में गाड़ियां चल जायेंगी उस के बाद गुडगांव और हिसार का नम्बर

घाना है तो हमारे बास्ते नामुमकिन है आराम पाना । हमारा कांस्टिट्यूशन नहीं कहता कि प्राप लोकल गवर्नमेंट से सेंक्शन ले कर तब सड़क बनायें । यह कहां का इंसाफ है ? यह अनकांसनेबल इनजस्टिस है हमारे साथ । इसलिए इन दोनों इलाकों की तरफ तबज्जह दी जाय और प्राप ने जो उम्मीदें दिलाई हैं, जो बाबे किये हैं उन को पूरा कीजिये ।

प्रानरेबल मिनिस्टर साहब ने अपनी स्पीच में कहा था कि हम डीप्रेस्ड क्लास के लोगों को नौकरी देने की कोशिश करते हैं । मैं उन को इस के लिए मुबारकबाद देता हूँ । मैं यह सुन कर निहायत खुश हूँ कि वह शैड्यूल्ड कास्ट्स के लोगों के साथ इंसाफ करना चाहते हैं और नौकरी के बारे में खास तौर पर उन की तरफ तबज्जह देना चाहते हैं । यहीं पर मैं भ्रजं करूंगा कि जैसे प्राप नौकरियों के सिलसिले में शैड्यूल्ड कास्ट्स के लोगों की तरफ ज्यादा तबज्जह दे रहे हैं वैसे ही यह दो इलाके हैं जो शैड्यूल्ड इलाके हैं और डीप्रेस्ड क्लासेज की तरह पर हैं । इस बास्ते मेहरबानी फरमा कर जिस तरह से शैड्यूल्ड क्लासेज की बात प्राप कहते हैं नौकरियों के देने में, उसी तरह से इन इलाकों की तरफ भी तबज्जह दी जाये और वहां पर अपनी बेनिफिशेंट ऐक्टिविटीज को चलावें ।

इन भ्रल्फाज के साथ मैं बड़े जोर से भ्रजं करूंगा कि इन दो तीन बातों की तरफ, जो मैं ने कही हैं, खास तौर पर तबज्जह दी जाये ।

Dr. Krishnaswami (Chingleput): Mr. Speaker, Sir, we have in the Railway Board a formidable body of experts. Quite recently we have doubled the number of members on the Railway Board. One would have expected as a possible consequence a doubling in wisdom. They have all the advantages to their credit. They have in my hon. friend, the Minister of Railways, a powerful supporter—"a pillar of fire by night and a cloud by day". But what is the position?

I should like to place before this House certain problems which have not been taken into account at all. I do not blame the Minister for not having referred to these problems. Even the working papers, prepared by these experts and submitted to us do not contain a reference to these basic questions. Of course, answers to the very simple question have been given. For instance, it is the easiest matter to suggest that if the freight rate is increased by five per cent it can be justified on a very simple ground. The prices have, after all, in any enterprise—even if it is a public enterprise—to be in conformity with costs, and therefore, this five per cent increase is totally justified.

For instance, it may be pointed out that there has not been utilisation of capacity to the extent envisaged. I read a criticism of the Railway Ministry's formulation of the amount of capacity required. It was a very learned criticism. Someone pointed out that in the first year we had absorbed about 10 million tons; in the second year, about 8.5 million tons; in the third year, about 2.5 million tons; and in the fourth year we had carried about 10 million tons; and that in the fifth year we would have to carry about 11 million tons. It was said that this was a serious miscalculation. But do let us remember that the railways calculated the traffic on the basis of development of heavy industries, and if the heavy industries have declined during the planning period, surely we cannot throw the blame on the railways or on the experts of the Railway Board for what has been done.

But the basic issue which has to be faced by this House and which I say has not been faced in the Railway Board is this. In the years to come,—especially in another five or six years—we will have heavy traffic, which is the low-rated traffic, occupying a dominant position in our railways. Ten years ago, the heavy-rated traffic constituted about 38 per cent

[Dr. Krishnaswami]

of the total. Today it is a little over 53 per cent. In another five years, it would be about 60 to 65 per cent according to present trends, and a decade later it may be 80 per cent.

Now, the experts surely must be aware that the heavy traffic is the low-rated traffic and from this an inevitable consequence flows. The revenue will not increase proportionately with increase in traffic. Neither the Railway Board nor the body of sovereign wisdom—the Planning Commission—has realised the urgency of reducing operating expenses. Year after year, the trends in operating expenses have mounted up, and it is quite true to say that today they have reached the stage when we have to consider seriously the adoption of radical measures to promote economies.

It is not enough to suggest, as some of my apologists for the railway administration suggest, that the recommendations of the Pay Commission have entailed an increase in operating expenses: so have many Wage Boards for many industries in our country. If wagons have increased in cement, in coal mining, and the textile industries one cannot expect the railways alone not to increase wages. And, therefore, when we talk of economisation, we are to take into account all the developments that have taken place throughout our economy and find out how we are going to economise.

When we are thinking of economisation, I would like to point out that there is one great revolution in our thinking which has to be effected. It is one of the hangovers of the past that we should think that it is better to employ many people at low rates of pay rather than employ a few and pay them high wages. In the olden days, it was all right to suggest that labour is cheap and that we should employ as many people as possible without taking account of producti-

city. But railways will face a very serious problem in another 7 or 8 years and I am administering this warning to the Railway Minister that it is time that the experts of the Railway Board are awakened to their sense of responsibility. I say in future we ought to recruit fewer people in certain grades and at better wages. If there are any Pay Commission's recommendations, the impact of such increases will have a very visible effect on the employees, lead to greater contentment and improvement in morale.

Sometimes one wonders whether it is not wise on our part to consider seriously the advisability of stopping certain types or grades of recruitment to certain occupations even within our public sector industry. What is the thought that has been bestowed on this matter? It would be next to impossible politically speaking to think of any wholesale retrenchment. But certainly it is quite feasible and desirable that we should think of the pace of recruitment of certain grades and then find out how we are going to recruit and how we are going to economise. I am only mentioning one of the leading ways in which our operating expenses can be reduced to a certain extent.

I do wish to point out that the one phrase which has been mentioned by my hon. friend, the Railway Minister, in his speech as well as in the budget papers, viz., that railways have a dominant role to play, might hide a very great fallacy. I speak quite frankly on this matter and I wish my hon. friends pay some attention to what I am suggesting. It is important to realise, and I hope my friend, the Railway Minister himself being a great realist will realise, that in future railway development must be on the basis of supplementing other means of transport and they should concentrate on lines where railways have more advantage. That has been the experience of every country. But there is a certain point which is reached, a certain point of development, beyond

which the economic viability of the railways tends to be precarious.

If I may with your permission, Mr. Speaker, quote some figures, I venture to think that today we are having about 36,000 track miles; the moment we reach 42,000 or 45,000, a critical stage will be reached when we will have to consider seriously what the economic viability of our railways would be. It would be very precarious, because with the very progressive advance in railway development, we would have more of heavy traffic; the average hauls would be longer and in spite of our best efforts, we might not be able to increase freight as much as we should like, for the simple reason that the heavy-rated goods enter much more into the cost of production and effect the economy much more than any other goods. It is a serious problem, I want the hon. Railway Minister to look at this question not merely from the point of the railways, but from the point of view of the development of the country.

After all, Ministers are more than departmental heads. They lay down policies; they are a part of the machinery of the Cabinet and have a collective responsibility for the development of our country. I do think that it is time that we really went into some of these questions more thoroughly. There are only two ways in order to maintain profitability. We might curb other means of transport and this would affect the general economic development. Now, it is the easiest thing for any departmental expert to think of curbing other means of transport. The candle-makers in Paris on a famous occasion in the 16th century submitted a petition to Louis XIII to the effect that due to the beneficence of the Sun their trade was declining and that in order to revive it all windows should be ordered to be closed by an Ordinance. That is one way of promoting the prosperity of an industry and curtailing the development of others. But that is not the approach of any Minister, not even the departmental experts, should adopt.

What really frightened me about my friend's speeches and other speeches that have been delivered by many Members in the Raja Sabha and in this House is the harping on profitability. We are not going to have the golden age of railways or profitability as in the past. Let us realise that because with the very increase in development, we must necessarily rely more and more on heavy-rated traffic.

This leads me to a very simple question. I have been one of those who have always been critical of the re-organisation of railways and the re-grouping into unwieldy zones. I have held the view that taking into account modern developments, we are to have more viable zones. But I am not suggesting that it should be on political grounds. By all means, let us have technical committees which would explore the possibilities of having viable zones. I do think there is a very powerful argument in favour of our having sizable zones clothed with power and responsibility. Administrative centralisation in New Delhi, however well-manned and however expertised it may be, tends to lose sight of local economies. There is, therefore, a greater need, particularly today when we are searching for local economies as much as possible that there ought to be more sizable zones, more decentralisation of authority and possibly a greater decentralisation of the functions of the Railway Board. The Railway Board is meant to be a policy making body, not a body for administering patronage or far supervising departmental affairs. I should like the wise men, of the Railway Board and who are considered to be eminent, to apply their minds to questions of transport development, to understand what the future holds for the Railway.

There is a great deal of criticism which is made about how far there have been withdrawals from the depreciation fund. In a sense it is an artificial controversy, Mr Speaker, because if your cake is big enough, you can certainly have a greater amount for the purpose of we

[Dr. Krishnaswami]

depreciation fund. In any event, the parliamentary committee, if it wants, can increase the amount for depreciation fund and reduce our contributions to the general dividend. But that is not the major issue. The major issue is to increase the amount of revenues that we should have. In the few minutes that are at my disposal, I should like to deal with one or two other aspects of the production plans of railways which are rather important.

Mr. Speaker: I thought he was concluding. He may finish in 2 minutes.

Dr. Krishnaswami: Today the railways produce locomotives and coaches. They say they are self-sufficient. They are self-sufficient in the sense that they are meeting their minimum demands. It is a very healthy sign, but once we have met the minimum demands, it is necessary that we should see that a great deal of the other demands are focussed in different engineering firms for another specific reason. Railways in future will have to specialise in diesel traction. They would have to incur a great deal of supplementary expenditure on signalling equipment and other such contrivances. Let the railway workshops specialise in these equipments. Our demand today is about 15,000 wagons per year and about 200 to 300 locomotives each year. Let them give it to other firms. I venture to think that would be an advantage, not only from the point of view of railways, but also from the point of view of the community. From the Railways' point of view it would be an advantage because when demands sag for railways in a particular year the other firms could distribute their production on other branches of activity, and from the point of view of the community there is another greater advantage. Broad-basing our engineering skill is an advantage from all points of view. It will increase competition, it will

provide a yardstick for measuring the operational efficiency in our Railway workshops and public undertakings and, above all, it will build a kind of versatile defence potential which today we need, which meets civilian requirements in peace but which could be turned for defence production immediately in an emergency. I regret that the experts of the Railway Board have not envisaged these problems.

I hope that the criticism which I have made, which is friendly in spirit, will be taken in the proper spirit, and my friends of the Railway Board will produce better statistics, better interpretations, instead of coming as apologists of a vested interest.

श्री सिंहासन सिंह (गोरखपुर) :
 अध्यक्ष महोदय, रेलवेज की प्रगति आज देश के हर एक अंग में दिखाई पड़ती है। हमारी याजनाओं में जो प्रगति हुई है वह भी रेलवे की है लेकिन इतना मैं अवश्य कहूंगा कि प्रगति जितनी हो सकती थी और होनी चाहिए थी वह नहीं हुई।

मैं रेलवे मंत्री महोदय का ध्यान आपके जरिए दो-तीन बातों की ओर दिलाना चाहता हूँ। प्रथम चीज तो यह है कि रेलवे बोर्ड में पहले कुल पांच मेम्बर्स हुआ करते थे लेकिन आज हम देखते हैं कि उन पांच मेम्बर्स के अलावा पांच एडीशनल मेम्बर्स और रेलवे बोर्ड में हो गये हैं। इस चीज को ले कर इस सदन में कुछ चर्चा चली थी कि एडीशनल पोस्ट्स नहीं रहेंगी लेकिन वह बन गई और एडीशनल पोस्ट्स चल रही हैं।

जो पांच मेम्बर्स बोर्ड के हैं उन के साथ बगैर किसी तरह का आशेष किये हुए मैं यह कहना चाहूंगा कि हमारे देश में एक तरफ चेतना हो रही है कि नौजवानों

को स्थान नहीं मिलता है और उन को काम करने के मौके नहीं मिलते हैं और जो सामान्य रिटायरी की आय वाले होते हैं वे अपने स्थानों को छोड़ना नहीं चाहते और रिटायरी की आय पर पहुँच जाने के बाद भी एक्सटेंशन लेकर उन से चिपके रहना चाहते हैं। अब इन दोनों के बीच में हमको और आपको समन्वय निकालना है कि क्या करना चाहिये। दुर्भाग्य से बोर्ड, रेलवे का सबसे बड़ा संचालक है। उसके पांच प्रधान अधिकारियों में से शायद तीन अपनी अवधि के ऊपर हैं और इस को लेकर रेलवे कर्मचारियों में थोड़ी बहुत खलबली है कि जब स्वयं बोर्ड के मेम्बर ही अपनी अवधि बढ़ाने की फिफ्ट में हैं तो हमारी अवधि भी बढ़ सकती है और इसको लेकर नौजवानों में एक बेचनी पैदा होती है क्योंकि जो स्वयं अपनी अवधि को बढ़ाये हुए है वह दूसरों की अवधि बढ़ाने से इंकार नहीं कर सकता। उसका सिर नीचा होता है और वह अपने मन में सोचता है कि अगर दूसरा कोई भाई अपनी अवधि बढ़ाने की मांग करता है तो मैं उसके लिए इंकार कैसे करूँ। मैं माननीय मंत्री का ध्यान इस ओर दिलाते हुए कहना चाहूँगा कि सब से ऊँचा स्थान ऐसा रहना चाहिये कि जिसके ऊपर कोई उंगली भी न उठा सके। मैं उम्मीद करता हूँ कि मंत्री महोदय इस ओर ध्यान देंगे क्योंकि इसके रहते लोगों में प्रशासन के लिए पूरी प्रतिष्ठा की भावना नहीं रहेगी और पूरा विद्वान नहीं होगा। इस लिये टोप को हमें बिल्कुल ठीक और बगैर किसी फ्ला के रखना चाहिये। मैं समझता हूँ कि शायद रेलवे बोर्ड के इतिहास में यह पहला अवसर होगा जब कि बोर्ड के कुछ सदस्य अवकाश ग्रहण करने की आयु के बाद भी अपने स्थानों पर बने हुए हों।

एक चीज मुझे यह कहनी है कि अभी आपने ५ परसेंट शायद जो किराया बढ़ा

दिया है माल पर तो कल आपका गाय हमारे वित्त मंत्री महोदय ने भी दे दिया और उन्होंने भी डीजेल प्रायल पर ड्यूटी बढ़ा दी। अब आखिर यह जो बढ़ोत्तरी की जाती है तो यह की तो जाती है इसी उद्देश्य से कि ४० करोड़ जनता की हालत बेहतर की जाये और उनकी तरक्की की जाय परन्तु हम क्या देखते हैं कि उनकी आर्थिक अवस्था में कोई सुधार नहीं दिखाई पड़ रहा है और मंहगाई दिन प्रति दिन बढ़ती जा रही है। गल्ले और अन्य आवश्यक चीजों के दाम निरन्तर बढ़ते चले जा रहे हैं और गल्ले के दाम ऊँचे जाने से जनता में चिल्लाहट हो रही है और उनकी चिल्लाहट बढ़ती जा रही है क्योंकि मंहगाई बढ़ती जा रही है। हमें मंहगाई को चँक करने और गल्ले तथा अन्य आवश्यक चीजों के दाम और अधिक न बढ़ने देने के लिए कोई सत्रिय कदम उठाने चाहिए ताकि उन को यह कहने की नीबत न आये कि मंहगाई काफी बढ़ गयी है इसलिये हमारी तनख्वाहों में बढ़ोत्तरी की जाये; अभी आप ने कहा कि पे किमशन की रिपोर्ट पर लोगों को डर है कि कुछ अधिक नहीं हुआ हालांकि लोगों को काफी राहत पहुँचाई गई है लेकिन तो भी वे और तनख्वाहों में इजाफे की मांग करते हैं और जाहिर है कि जब मंहगाई बढ़ेगी तो वे अपनी तनख्वाहों को बढ़वाने की मांग करेंगे। इसलिये मुझे यह कहना है कि सरकार को इस बढ़ती हुई मंहगाई और उसकी वजह से यह रोज रोज ज्यादा और बढ़ी हुई तनख्वाहों के लिए जो मांग की जाती है, इनके बारे में गम्भीरतापूर्वक सोचना चाहिये और इसके लिये कोई स्थायी उपाय करना चाहिये ताकि यह सिलसिला चँक हो।

अब मैं रेल मंत्री महोदय का ध्यान कर्मशायल क्लकम की ओर दिलाना चाहता हूँ। यह क्लास रेलवेज को हर तरीके से पैसा बचाने देता है। इस

[श्री सिंहासन सिंह]

क्लास में गूड्स क्लर्क और बुकिंग क्लर्क आते हैं। इनकी सर्विस कंडीशंस की ओर पे कमिशन ने भी ध्यान दिलाया था। कमेटी ने कहा था कि कुल १६७ ग्रेड रहें लेकिन ५३७ ग्रेड बने हुए हैं। अनेकों ग्रेड बने हुए हैं। उन ग्रेडों को कम किया जा सकता है और उन्हें कम करने से उन लोगों को सुविधा होगी। मसलन मैं बताऊँ कि यह ६०-१३० और ६०-१५० के यह दो ग्रेड रक्खे हुए हैं। मेरी समझ में नहीं आता कि यह दो ग्रेड रखने की क्या जरूरत है। यह तो वही हुआ जैसे कि यह कहा जाये कि रेलगाड़ियों का नम्बर बढ़ गया है तो अब नम्बर तो गाड़ियों का नहीं बढ़ा है लेकिन उनके आने जाने में यह फेर बदल कर के गाड़ियाँ कहा जा रहा है कि बढ़ गयी हैं। जो पहले रेलगाड़ी आगरा से सोनपुर तक जाती थी अब वह आगरा से चल कर कानपुर में रुक जाती है और कानपुर से नई गाड़ी बन कर आगे जाती है अर्थात् एक की दो हो गई और कागज में जरूर गाड़ियों की तादाद बढ़ गयी जब कि हकीकत में उनमें कोई बढ़ती नहीं हुई। अब एक आदमी जो कि ६०-१३० में ११२ रुपय पा रहा है उसको अगर ६०-१५० में कर दिया जाये तो ऐसा तो है नहीं कि उसके ११२ के ११५ हो जायेंगे। आप इन ढेर सारे ग्रेडों को कम करें तो शायद काम करने वालों पर एक से दूसरे ग्रेड में जाने पर जो खर्चा होता है वह नहीं होगा। भलबत्ता ग्रेड एक कर के आप एफिशिएंसी बार लगा दें। मुझे आप से यह भ्रज करना है कि आप ने जो यह नया डील दिया है उसमें कमशियल क्लर्क को आपने ६०-१५० तक ६२ प्रतिशत रक्खा है, १००-१६५ में कमशियल क्लर्क का आपने परसेंटेज ३२ रक्खा है। कमशियल क्लर्कस के लिये अपग्रेडिंग के वास्ते हाइएस्ट ग्रेड २००-३०० का रक्खा है। इससे ऊँचे ग्रेडों में कमशियल क्लर्कस को अपग्रेड नहीं किया गया है जब कि इससे ऊँचे स्केल में अर्थात्

३००-४०० के स्केल में आपने आफिस क्लर्कस को चांस दिया है, टिकट क्लेकटर्स को अपग्रेड किया है। सब हैड एकाउन्ट्स स्टोक वैरीफाइर्स को अपग्रेड किया है, ट्रेन एग्जामिनर्स को किया है और पे क्लर्कस को किया है जब कि कमशियल क्लर्कस, आफिस क्लर्कस, टिकट क्लेकटर्स, सब हैड एकाउन्ट्स स्टोक वैरीफाइर्स, ट्रेन एग्जामिनर्स, पे क्लर्कस स्टेशन मास्टर और असिस्टेंट स्टेशन मास्टरस के लिये वही मैट्रिक की क्वालिफिकेशन होनी चाहिये लेकिन उनके पे स्केल में इतना अन्तर है जिसका कि कोई ठिकाना नहीं। अब और कंटेगरीज तो ५०० रुपय तक चली जाती है तो मुझे पता नहीं कि क्यों कमशियल क्लर्कस के साथ यह नाइंसाफी होती है और उनको ३०० के ऊपर क्यों नहीं बढ़ने दिया जाता? वह भी उसी योग्यता के होते हैं और उसी ट्रेनिंग के होते हैं। अब अगर पे क्लर्क बैंक से चैक भुना कर स्टाफ को तनस्वाह बांटता है तो वह तो उसकी ड्यूटी है और पे क्लर्कस अपग्रेडिंग में में ५०० तक चले जाते हैं और उसमें उनका ६-५ प्रतिशत है। इसके विपरीत जो कमशियल क्लर्क है वह जितना रुपया कि पे क्लर्क बैंक से चैक भुना कर स्टाफ में तनस्वाह बांटता है उससे कहीं ज्यादा रुपया यह कमशियल क्लर्क पब्लिक से टिकट की शकल में और माल भाड़ा की सूरत में वसूल करके रेलवे को देता है। अब देखा जाये तो पे कमशियल क्लर्क की जिम्मेदारी और एम्पाटेंस किसी तरह कम नहीं है लेकिन फिर यह समझ में नहीं आता कि प्राखिर कमशियल क्लर्क के साथ यह नाइंसाफी क्यों बर्ती जा रही है। जो सुविधा आप पे क्लर्क को देते हैं उससे कम सुविधा एक कमशियल क्लर्क को नहीं मिलनी चाहिये। कमशियल क्लर्कस की दिकायत जिसको कि लिख कर भेजा था और जिस पर कि उप मंत्री महोदय ने विचार करके कहा था कि यह उनकी शिकायत ठीक है कि २००-३००

की जो कैटगरी है उसमें तो बाहर के लोगों को ले लेते हैं। आप इन कर्मशियल क्लर्क को ऊपर वाली इम्पेक्टर्स की कैटगरी में नहीं जाने देते लेकिन बाहर के जो फालरेडी २००-३०० के ग्रेड में तनस्वाहा पा रहे हैं उनको गुड्स इम्पेक्टर की कैटगरी में डाल देते हैं। इसके बारे में लिखा गया तो यह समझाया गया कि इसमें कुछ ऊपर की भ्रामदनी हो जाती है और इसमें ऊपरी भ्रामदनी करने के खयाल से ही आते हैं लेकिन अगर यह लोग यह ऊपरी भ्रामदनी छोड़ कर के दूसरे ग्रेड में जाना चाहते हैं तो उनको जाने क्यों नहीं दिया जाता। यह भ्राना जाना दोनों तरफ से होना चाहिये और अगर बाहर वाले आयें तो यह भी उधर जायें। यह जो ऊपर की भ्रामदनी है यह कोई उचित भ्रामदनी तो है नहीं और यह तो बन्द होनी चाहिये और अगर वह इसको बंद करने को तैयार है तो भी उनका रास्ता रुका हुआ है। वे भी ३०० से ५०० के ग्रेड में आना चाहते हैं और अपनी कायदे की तरक्की चाहते हैं और उनको आगे तरक्की न दे कर इस तरह से अनुचित रीति से भ्रामदनी करने के लिये प्रोत्साहित न किया जाय। उचित यह होगा कि इनका भी जैसे कि औरों को अप्रेंटिडिंग के लिए और ५०० तक पहुँचन का रास्ता खुला हुआ है उनका भी रास्ता तरक्की के लिये खुला रखना चाहिये। मैं ने आपको इस बारे में लिखा था और जवाब मिला था कि विचार किया जाएगा। यह ठीक है। इस पर विचार होना ही चाहिये और दोनों तरफ को जाने का रास्ता रहना चाहिये।

दूसरी बात यह है कि आपके यहां ला इम्पेक्टर मुकरंर किए जाते हैं। तो उन जगहों के लिये ला प्रजुएट लिए जाते हैं। पर कमरशियल क्लर्क में जो प्रजुएट हैं उनको उन जगहों के लिये नहीं लिया जाता।

रेलवे मंत्री (श्री जगजीवन राम) : इसके लिये आर्डर दे दिया गया है।

श्री सिंहासन सिंह : यह खुशी की बात है कि उनको प्रायन्दा इन जगहों पर लिया जायगा। अभी तक उनको इसका मौका नहीं मिलता था और वह पड़े रहते थे। उनकी इस बारे में बड़ी शिकायत थी। यह बड़ी खुशी की बात है कि उनको अब यह शिकायत नहीं रहेगी।

रूपालानी कमेटी के बाद रेलवे में एनमास ट्रांस्फर हुए थे। लेकिन ट्रांस्फर करने के साथ साथ यह भी देख लेना चाहिये कि जिन लोगों को भेजा जाता है उनके रहने के लिये भी सुविधा है या नहीं। इस के साथ ही इस बात का भी ध्यान रखा जाना चाहिए कि ट्रांस्फर ऐसे समय में—जब तक कि प्रत्यन्त आवश्यक न हो या प्रोमेशन के लिए ट्रांस्फर न हो—न हों जब कि स्कूल या कालिज चलते हों। ये ट्रांस्फर मई या जून में होने चाहिये। भ्रक्सर देखा गया है कि भ्रगस्त में या इधर जनवरी में ट्रांस्फर किए जाते हैं। ऐसी भ्रवस्था में लोगों को दो दो जगह घर बसाना पड़ता है क्योंकि वह बच्चों को बीच में कहां ले जाएं। बड़े भ्रफसरो का तो इन्तिजाम हो जाता है लेकिन छोटे लोगों को बड़ी तकलीफ होती है। इसलिये ऐसे समय में ट्रांस्फर न हों जब कि स्कूल और कालिज चलते हों ताकि लोगों को अपने बच्चों की पढ़ाई में दिक्कत न हो।

श्री जगजीवन राम : ऐसे ही आर्डर है।

श्री सिंहासन सिंह : फिर रेलवे में इंसेशियल और नान-इंसेशियल की श्रणियां हैं। कुछ कर्मचारियों को इंसेशियल समझा जाता है और कुछ को नान-इंसेशियल। टी० टी० ई० और कर्मशियल क्लर्क को नान इंसेशियल समझा जाता है। टी० टी० ई० को आपने रनिंग स्टाफ में भी नहीं रखा है। मेरा कुछ सम्बन्ध रेलवे एम्प्लोईज से रहा है। सबसे ज्यादा रनिंग स्टाफ में तो टी० टी० ई० रहने चाहिये। वह तो हमेशा

[श्री सिंहासन सिंह]

गांधी में ही रहते हैं मगर वह रनिंग स्टाफ की परिभाषा में नहीं आते। शायद इसका कारण यही हो कि उनको कुछ ऊपर से मिल जाता है। मैं समझता हूँ कि जो सुविधा गाँव को या दूसरे रनिंग स्टाफ को मिलती है वह इन को भी मिलनी चाहिये। टी० टी० ई० भी अपनी ब्राउ घंटे की ड्यूटी में गाँधी में ही रहता है इसलिये उसको भी रनिंग स्टाफ में रखना चाहिये।

एक माननीय सदस्य : वह तो सोते रहते हैं।

श्री सिंहासन सिंह : अगर ऐसा है तो उनके लिए कोई ऐसा प्रतिबन्ध लगा दीजिए—जैसा कि पहले था—कि उनको प्रति दिन कम से कम इतना पैसा लाकर देना होगा फिर वह नहीं सोएंगे।

एक माननीय सदस्य : ऐसा तो है।

श्री सिंहासन सिंह : एक बात मैं और कहना चाहता हूँ, वह यह कि कुछ आफिसेज का ट्रांसफर शिमला को किया जा रहा है। मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ कि आपकी रेलवे के आफिस वहाँ ले जाना चाहिए जहाँ कि रेलवे का कुछ सम्बन्ध हो। शिमला से रेलवे का कोई सम्बन्ध नहीं है। जो आफिसेज वहाँ ले जाये जाएंगे वे रिसर्च और स्टैंडरडाइजेशन करने वाले हैं। इनको प्रैक्टिकल काम करना होता है जिसकी शिमला में कोई सुविधा नहीं है, न वहाँ पर कोई लाइब्रेरी है और न शिमला का रेलवे से सम्बन्ध है। पता नहीं इन आफिसों को क्यों वहाँ ले जाया जा रहा है। हो सकता है कि जगह की कमी महसूस की गयी हो।

एक माननीय सदस्य : वहाँ ठंडा रहेगा।

श्री सिंहासन सिंह : बड़े बड़े आफसरों के लिए तो यह कहना ठीक है कि वहाँ ठंडा है लेकिन जो तीसरी और चौथी श्रेणी के कर्मचारी

वहाँ जाएंगे उनको रहने की बहुत दिक्कत होगी। वह तो गरमी में भी रह कर काम करने को तैयार हैं बशर्ते कि उनको कुछ सुविधाएं मिलें और चीजें सस्ती मिलें। हमने मिनिस्टर साहब से कहा था- तो उन्होंने बताया कि जगह की कमी की वजह से इनको शिमला ले जा रहे हैं। आपका एक विशाल महल छः महला यहाँ बन रहा है उसमें आप इनको रखने का प्राबीजन कर सकते हैं और अगर उसमें स्थान नहीं है तो आप इनको लखनऊ में जो एन० ई० रेलवे की इमारतें हैं उनमें रख सकते हैं। हमने यह भी सुना है कि अन्त में ये सारे रिसर्च आफिसेज लखनऊ में जाने वाले हैं। तो इनको एन० ई० रेलवे की जो इमारतें हैं उनमें रखा जा सकता है। अगर यह भी सम्भव न हो तो जब तक लखनऊ में इनके लिए मकान न बन जाए इनको जहाँ हैं वहाँ ही रहने दिया जाए क्योंकि फिर इन को एक दो साल बाद लखनऊ ले जाना होगा। इन को बार बार हटाने में लाखों रुपये खर्च होगा। इसलिए मैं चाहता हूँ कि हम को मुहम्मद तुगलक जैसा किस्सा नहीं करना चाहिए। जहाँ तक हो सके हम को रुपये के खर्च को कम करना चाहिए। अभी हम अपने बूते पर नहीं खड़े हैं। आज हम को अमरीका और रूस का मुंह देखना पड़ रहा है। इसलिए हमें अप्रव्यय को बचाने का ध्यान रखना चाहिए।

आज चारों तरफ इकानमी हो रही है, लेकिन हम ने आपके बजट में देखा कि काश्मीर में दो महल बन रहे हैं आपके मुलाजिमों के रहने के लिए। जब पैसे की कमी है तो ऐसा करना बहुत अनुचित है। एक महल पहलगांव में बन गया है और एक श्रीनगर में बनाया जायेगा। बहुत ठीक है लोगों को मुख मिले, लेकिन यह तब होना चाहिए जब हम को अमरीका और रूस का मुंह न ताकना पड़ता हो और हम पैरों पर खड़े हो कर मौज कर सकें।

एक माननीय सदस्य : माल मुफ्त दिले बेरहम ।

श्री सिंहासन सिंह : राज जो आप कर्जा ले रहे हो इसका भार भ्राने वाली पीढ़ियों को उठाना होगा और वह इसके लिए आपको अच्छा नहीं कहेंगी । वह कहेंगी कि हमारे बाप हम पर कर्जा लाद गये ।

श्री जगजीवन राम : ये इमारतें तीसरे और चौथे क्लास वालों के लिए बनायी गयी हैं ।

श्री सिंहासन सिंह : तीसरे और चौथे दरजे वाले तो वहां पहुंच ही नहीं सकते । उनके नाम पर दूसरे आराम करेंगे । तीसरे दरजे वालों ने तो कभी इसके लिए दरखास्त नहीं दी होगी ।

श्री जगजीवन राम : उन की दरखास्त पर यह काम किया गया है । हम ने देखा कि ये लोग १५०० की संख्या में वहां पहुंचे हैं । और इस की जरूरत है, तो इनकी दरखास्त पर हमने ये इमारतें बनायी हैं ।

श्री सिंहासन सिंह : अगर ऐसा है तो बड़ी खुशी की बात है । लेकिन हम ने तो यह पढ़ा था कि ये रेलवे एम्पलाईज के लिए हैं और रेलवे एम्पलाईज में बड़े बड़े अफसर भी आते हैं । हम ने यह नहीं पढ़ा कि ये गरीबों के लिए ही हैं ।

Mr. Speaker: Dr. Ram Subhag Singh.

डा० राम सुभग सिंह (सहसराम) : अध्यक्ष महोदय, इस बहस में मुझे स्थानीय समस्याओं की ओर

Mr. Speaker: I will give an opportunity to those who have not participated in the discussion earlier. Next I will call Shri Rajendra Singh

Shri S. M. Banerjee (Kanpur): Shri Rajendra Singh has spoken already.

Mr. Speaker: Then I would not call him.

Some hon. Members rose—

Shri Rajendra Singh (Chapra): I spoke on the Railway Budget on behalf of my party. Again, on behalf of my party, I will be speaking on the Demands.

Mr. Speaker: He must leave it to me whether it is on behalf of the party or not.

Shri Rajendra Singh: I am leaving it to you. But I am explaining the position.

Mr. Speaker: I did not know that the hon. Member had already spoken. I shall give first preference to those who did not speak earlier.

Shri Rajendra Singh: I was asked by my party to speak.

Mr. Speaker: The party is always entitled to make representations. I am always here to see that as far as possible hon. Members get an opportunity to speak. I shall try to combine both. Dr. Ram Subhag Singh.

Some Hon. Members rose—

डा० राम सुभग सिंह : अध्यक्ष महोदय, मैं चाहता था कि अपने क्षेत्र की कुछ स्थानीय समस्याओं की ओर सदन का ध्यान आकृष्ट करूं । श्री सिंहासन सिंह जी ने कुछ समस्याओं की चर्चा की है । मैं समझता हूँ कि मैं भी उन चीजों का समर्थन कर दूँ । जैसा उन्होंने कहा मैं भी यह उचित समझता हूँ कि टी० टी० ई० को रनिंग स्टाफ में रखा जाये क्योंकि यह एक दो व्यक्तियों की कठिनाई का प्रश्न नहीं है । ईस्टर्न रेलवे में ऐसे टी० टी० ई० हैं जिनको साढ़े ३७ रुपया माहवार मिलता है जब वे दोरे पर रहते हैं । लेकिन नार्दन रेलवे में करीब ३८ रुपया मिलता है और नार्थ ईस्टर्न रेलवे में साढ़े ४७ रुपया मिलता है और सेंट्रल रेलवे में और साउथ रेलवे में सवा दो रुपया रोज के रूप में उनको मिलता है ।

[श० राम मुभग सिंह]

जब उनकी ऐसी स्थिति है तो सरकार को जरूर उस पर विचार करना चाहिए। कहा जाता है कि किसी को भी रनिंग स्टाफ इसलिये माना जाता है चूंकि उन लोगों के बिना ट्रेन नहीं चल सकती। ड्राइवर, गार्ड और ब्रेकमैन, ये सारे बतौर रनिंग स्टाफ के ट्रीट किये जाते हैं और उन को काफी सहूलियतें मिलती हैं। एलाउंस, पे और प्राविडेंट फंड के विषय में उन को कई सुविधायें मिलती हैं। ऐसी हालत में मैं एक रेलवे मुसाफिर की हैसियत से यह कह सकता हूं कि अगर मुझे अपने क्षेत्र में भभुआ रोड तथा सहसराम की तरफ से घारा जाना हो, तो घाघी रात को सब डिब्बे बन्द होते हैं और मुगलसराय तक मुझे कोई और मददगार नहीं मिलता है, तो मुझे टी० टी० ई० की ही मदद लेनी पड़ती है। मैं इस मांग को जायज मानता हूं और चाहता हूं कि उन लोगों को जो असहूलियत होती हो, उस को दूर किया जाये और उन के साथ न्याय किया जाये। जैसा कि सिंहासन सिंह जी ने कहा है कार्माशियल क्लर्कों के बारे में, कुछ प्राचीन कारणों से उन की इस मांग को अभी नहीं माना जा रहा है। यदि सारी सहूलियतें देने का सरकार इरादा करेगी, तो हो सकता है कि इस इरादे के फलस्वरूप यदि कोई कहीं गड़बड़ी भी हो, तो वह दूर हो जाये।

कल माननीय मंत्री महोदय ने इस बात का संकेत किया कि कुछ लोगों को यदि जेनरल मैनेजरस ने हटा दिया, तो वह जायज है। मैं यह मानता हूं कि काफी पुष्ट प्रमाण मिलने पर रेलवे के वैसे मुलाजिमों को हटाया जाता होगा, लेकिन आज के युग में मैं यह जायज मानता हूं कि यदि रेलवे या कहीं और के मुलाजिम को हटाया जाये—किसी को भी हटाया जाये, तो संसद् के सदस्यों की एक कमेटी हो और उस कमेटी को कम से कम सरकार यह बताये कि किन कारणों से उस को बौर नोटिस के हटाया गया है। चाहे कितनी

ही बड़ी हस्ती उस को हटाये—मान नीजिये कि राष्ट्रपति जी, प्राइम मिनिस्टर या रेलवे मिनिस्टर खुद हटायें, मैं इस को जायज नहीं मानता हूं। मैं यह जायज नहीं मानता हूं कि जेनरल मैनेजर किसी को हटाये। अगर वह किसी को हटाये, तो कोई एक बाडी हो, जिस को यह बताया जाये कि किन कारणों से फलां भ्रामदी को हटाया गया था, क्योंकि मैं जानता हूं कि कोई व्यक्ति ऐसा नहीं कह सकता है कि रेलवे में और दूसरी जगहों में सभी लोग पाक और साफ हैं। अगर मेरे कहने का मतलब यह नहीं है कि मैं तनिक भी ऐसे लोगों का समर्थन करूँ, जो कि किसी प्रकार की कोई गड़बड़ी करते हैं। अगर गड़बड़ी को दूर करने के लिए कोई व्यक्ति हटाया जाता है, तो यह और भी आवश्यक है कि उस गड़बड़ी का पूरा पर्दा फाश किया जाये और इसे सभा में पूरी तरह बताया जाये कि फलां कारणों से हजारों कर्मचारियों को हटाया गया और उस में जनता का समर्थन मिलेगा।

अब मैं अपने यहां की बात के बारे में आता हूं। हमारे क्षेत्र में तीन प्रकार की रेलें हैं—दो छोटी लाईन और और एक बड़ी लाईन। एक भारा-सहसराम और दूसरी डेहरी-रोहतास और यह डेहरी से नसरीगंज तक जाती है और रोहतास से चुटिया तक जाती है। मैं यह चाहता हूं कि इन दोनों रेलों का राष्ट्रीयकरण किया जाये। इन दोनों रेलों को सरकार बिल्कुल अपने कब्जे में ले ले, ताकि वे देश की जनता की सम्पत्ति हो जायें। यह मैं इसलिए कहता हूं कि पहले जब हम स्वतंत्र नहीं थे, तो सरकार ने भोके भोके पर और प्राइवेट लाइनों का राष्ट्रीयकरण किया और धीरे धीरे आज एक ऐसा समां बन गया है, जिस से सारी महत्वपूर्ण रेलवेज राष्ट्रीय कब्जे में हैं। उन रेलवेज के कर्मचारियों की स्थिति को हम देखें। उन की तन्ख्या बिल्कुल नगण्य है। उन की

तन्वहाह ऐसी नहीं है कि वे अपना गुजारा कर सकें। उन को छुट्टी भी नहीं मिलती है—रविवार को भी छुट्टी नहीं मिलती है और बगैर किसी नोटिस के उन को भी हटाया जाता है। जब किसी बड़े अफसर की मर्जी प्राये, तो कर्मचारियों को हटा दिया जाता है। कोई भी शल्ल इस बात को बर्दाश्त नहीं करेगा कि उस क्षेत्र में वैसी स्थिति रहे। यह सरकार की रेलवे नहीं है, लेकिन उस का उल्लेख यहां पर इसलिए किया जाता है कि उन के आपरेशन की जवाबदेही मंत्रालय की है और उस की यह भी जवाबदेही है कि वह हिन्दुस्तान के तमाम इलाके को देखे कि कहां पर कितनी रेलों की जरूरत है।

मरी से गांची तक पहले छोटी लाइन थी। मगर वहां जब स्टील फैक्ट्रियों को ज्यादा कोयले की जरूरत हुई, तो बड़ी लाइन बन गई। आज उस इलाके में छोटी लाइन का विस्तार हो रहा है। भ्रमभोर में गंधक का कारखाना खुलने जा रहा है और उस की सारी व्यवस्था करीब करीब हो चुकी है। जब गंधक का कारखाना एक डेढ़ बरस में खुल जायेगा, तो क्यों न आज ही हम वहां पर बड़ी लाइन बिछाये, बजाये इसके कि जब वह खुल जाये, तो बड़ी लाइन बिछाने की बात की जाये।

भारा-सहसराम छोटी लाइन है। वहां के लोगों को कोयला साने ले जाने में बड़ी मुसीबत होती है। इसी तरह कचहरी जाने में, कालेज जाने में भी बड़ी दिक्कत होती है। वैसे भी मुसाफिर घूमते हैं। वह काफ़ी पैदावार का इलाका है। वहां पर यात्रियों की संख्या रोज-रोज बढ़ती जा रही है। माल की दुलाई भी ज्यादा से ज्यादा है, लेकिन उन रेलों की असमर्थताओं के कारण, वहां के कर्मचारियों के बिल्कुल असंतुष्ट रहने के कारण दिक्कत होती है और वे ले

नहीं पाते हैं। माल की दुलाई बीस प्रतिशत रह गई है। वहां की क्षमता ८५ लाख टन की है, जब कि १७ से २० लाख टन की दुलाई होती है। इसी प्रकार यात्रियों में भी कमी हुई है। डीजल पर टैक्स के कारण बस का किराया बढ़ गया है। मगर किसी को करगहर से भारा भाना हो, या सहसराम जाना हो या चांद भभुआ जाना हो, तो उस को दिक्कत होगी। जब किराया बढ़ेगा, तो जरूरत इस बात की है कि हम रेलवे की व्यवस्था करें। मैं किसी पुराने वादे की चर्चा नहीं करना चाहता हूं, लेकिन समय समय पर मंत्री महोदय की ही मांग के कारण लोगों को भ्रशा बंधी थी कि भारा-विहिया से जगदीशपुर होते हुए मोहनिया चांद की तरफ एक रेलवे लाइन जायेगी। उस की जांच भी हो चुकी है और हमारे लोहे के कारखाने भी हो गये हैं। लोहे की दिक्कत और अभाव तो रोज रहेगा। जब हमारी इकानोमी बढ़ती जायेगी, तो अभाव होगा। हमारी रोज रोज की जरूरतें बढ़ेंगी। लेकिन वहां के महत्व को देखते हुए इस दिशा में कार्यवाही की जानी चाहिए। अभी डा० कृष्णस्वामी ने डिफेंस की चर्चा की और कहा कि हमारी इंजीनियरिंग की चीजों का डिसपर्सल होना चाहिए। वह एक ऐसा इलाका है, जो आज से नहीं प्राचीन काल से—मगर हम हिस्टारिकल दृष्टि से देखें—डिफेंस की दृष्टि से महत्वपूर्ण है। पूर्व की सारी स्थिति की दृष्टि से वह महत्वपूर्ण है। उस तरफ ध्यान दिया जाना चाहिए और दोनों छोटी लाइनों का तत्काल राष्ट्रीयकरण किया जाना चाहिए और वहां पर बड़ी लाइन बिछाने की योजना चालू की जाये। यहां पर जगदीशपुर में लाइन खोलने की बात थी। यह प्राचीन शहर बरबाद हो रहा है। उस इलाके के—जगदीशपुर, करगहर, दिनार, कोचंग के लोगों को भ्राने चौमा और सहसराम जाने में तीस तीस मील का सफर करना पड़ता है। मगर यह लाइन खोल दी जाये, तो इन लोगों को सुविधा होगी।

[डा० राम सुभग सिंह]

इस के अलावा बाढ़ के दिनों में मुगलसराय और डेहरी के बीच में जो दुर्गावती का इलाका पड़ता है, वहां पर कैमूर की पहाड़ी पर ज्यादा बारिश होने से रेलवे लाइन से पानी रुक जाने से रेलवे लाइन भी टूट जाती है और दर्जनों गांव भी डूबने लपते हैं। वहां पर लोगों को इस बात की जरूरत महसूस हुई और उन्होंने इस बात की मांग की कि वहां पर ज्यादा से ज्यादा पुलों की व्यवस्था होनी चाहिए पानी के निकलने के लिए, लेकिन अभी उस के बारे में कोई खास स्कीम नहीं बनाई जा सकी। इसलिए मैं निवेदन करूंगा कि बाढ़ के जमाने में उस इलाके को और रेलवे लाइन को बचाने के लिए ज्यादा पुलों की व्यवस्था वहां हो।

फ्रैंक ट्रेन चलती है, तो मुगलसराय के बाद गया में रुकती है। डेहरी और सहसराम काफी महत्वपूर्ण जगह हैं। सहसराम सब-डिविज़नल हेडक्वार्टर है। इसलिए यह व्यवस्था की जानी चाहिए कि फ्रैंक ट्रेन, कालका मेल और बम्बई मेल को इन दोनों स्थानों पर रोका जाये। वह इलाका ऐसा है, जहां रोज रोज नई नई इंटरस्ट्रीज खुलती जा रही है और लोगों की आबादी बढ़ती जा रही है। ऐसी स्थिति में अगर हम उन चीजों को ध्यान में रखेंगे और गाड़ियों की सहाय्यता देंगे, तो वहां के लोगों को फायदा होगा।

13-21 hrs.

[Mr. DEPUTY SPEAKER in the Chair]

मैंने वहां की दो छोटी लाइनों के बारे में कहा है, लेकिन देश में करीब १५ छोटी लाइनें हैं और हर छोटी लाइन का संचालन एक ढंग से होना चाहिए।

अभी रेलवे बजट में इस बात की चर्चा की गई है कि मोटरों के कम्पीटीशन की वजह से हमारे माल की दुलाई में कमी आ रही है और कमी हुई है, गुड्स को ले जाने से जितनी

आमदनी होनी चाहिए थी, उतनी हो नहीं पाई है। मैं आपको बतलाना चाहता हूँ कि हमारे यहां के लोग जोकि पहले माल और जानवरों को रेल से ले जाते थे अब ट्रकों के जरिये से कलकत्ता इत्यादि जगहों पर ले जाते हैं। गाय भैंसों इत्यादि को जितनी सहाय्यता उनको ट्रकों से ले जाने में होती है, उतनी सहाय्यता रेलवे नहीं दे पाती है। मैं चाहता हूँ कि अधिक से अधिक सहाय्यता देने पर आप विचार करें। अब जबकि डीजल पर कर बढ़ने से ट्रकों का जो किराया बढ़ेगा तो हमें सोचना चाहिए कि किस तरह से हमारी आमदनी बढ़े। मैं समझता हूँ कि रेलें राष्ट्रीय सम्पत्ति हैं और इनका उद्देश्य देश की सेवा करना है और इसी चोज को मद्देनजर रख कर इन का संचालन भी किया जाना चाहिए। ज्यादा से ज्यादा जोर सेवा भावना पर दिया जाना चाहिए। इसका मतलब यह नहीं है कि आमदनी न बढ़ाई जाये। लेकिन आमदनी भी दुरुस्त ढंग अपना कर ही बढ़ाई जानी चाहिए।

जहां जहां गड़बड़ियां हैं उन को आप ठीक करें और उसके लिए आप आदमी नियुक्त कर सकते हैं और नियुक्त कर भी रहे हैं लेकिन इतना होने पर भी फिटिंग वगैरह जितने बरबाद होते हैं, जितने माल की चोरी होती है और जो रेलों की सप्लाई आती है उनकी पहुंच उस रूप में नहीं होती है जिस रूप में होनी चाहिए और इन सब चीजों की ज्यादा से ज्यादा निगरानी होनी चाहिए।

अन्त में मैं इतना ही कहना चाहता हूँ कि जो पहले नया रेल-यथ निर्माण करने की बात माननीय मंत्री महोदय ने चलाई थी, उसको अवश्य चालू कराने की योजना आप बनावें और छोटी लाइनों के राष्ट्रीयकरण के बारे में स्पष्ट नीति घोषित करें।

Shri Ajit Singh Sarhadi (Ludhiana): I am glad that the railways

have done well in the year under review, and for this, the Railway Board and the services deserve our congratulations. It is certainly a matter of gratification that many new lines have been opened up in the steel and coal belt for the purpose of feeding the steel plants. The hon. Minister has also been pleased to mention a few other lines for which, I believe, there is necessity.

There is, however, one aspect of the problem to which the Railway Board must give their attention. I feel that the Railway Board too must contribute towards the defence strategy of the country. It would be admitted that all along, we felt that our northern border, namely the Himalayan border was absolutely safe because of the invincibility of the Himalayas. But, in the context of the present situation, we do find that it is not as safe as we felt it to be, and it has been pierced. The Defence organisation and the Defence Ministry are doing well in opening up the lines of communications throughout the terrain from Ladakh to the NEFA area, and this is being done by the Defence Ministry in co-ordination with the civil authorities. In this connection, I feel that some responsibility lies on the shoulders of the railways too. They have to contribute, as I submitted earlier, towards the defence strategy, and as such, they must have co-ordination and co-operation with the Defence Ministry in opening up the strategic lines in this terrain in order to feed our front line. As to how far there has been requisition or demand from the Defence Ministry, I do not know, and I do not want to know either. But I feel that it is most essential that the northern defence line must be fed by the railways.

I concede that the railways are a national concern, and a concern which must be run on commercial lines. As such, the profit motive should count in the national railways, but at the same time when it is a national concern, it must take upon

itself the responsibility of the defence of the country too. I recollect that after the Third Afghan War in 1919, there was an attack on Thal—the Defence Minister would be well aware of this—and it was then felt how best it would have been if we had opened up the line of communication on that side. And immediately after the piercing of the northern borders by Amanullah at that time, a railway line was taken from Peshawar to Landikhana, a distance of 22 miles, at a cost of Rs. 22 crores, which means that each mile cost Rs. 1 crore, but that was essential because of the defence of the country.

Similarly, I feel that the northern border too demands that some priority should be given to lines of communication for purposes of defence in those areas, and for that purpose, the railways must contribute their part. One hon. Member, I believe it was Shri P. G. Deb, drew the attention of the Ministry to this aspect, and he gave the mileage between the railway terminus and the border. Of course, the figures are there. Therefore, I submit that the first and foremost thing is that defence strategy also must be looked to, and not merely the profit motive, by the railway authorities; and in this matter there should be co-ordination between the Defence Ministry and the Railway Ministry.

In this regard, I must draw the attention of the hon. Minister to the line from Pathankot to Jammu and Srinagar. I am glad to hear that something is being done in this connection, and the hon. Minister was pleased to say that they have already started taking the line by about fifteen to sixteen miles up to Kathnu. The distance between Jammu and Pathankot is about seventy miles, and it is most essential that priority should be given to this line, not merely with the objective of strengthening the links between Jammu and Kashmir and India or of having a strategic line there to feed the Ladakh

[Shri Ajit Singh Sarhadi]

area and others, but also from the commercial point of view, in order to benefit the people of Jammu and Kashmir and open up the trade routes there.

In this connection, though with a different argument, I would draw the attention of the Minister also to the need for the Jagadhri-Ludhiana line. I was sorely disappointed to read in this morning's paper a statement at Jagadhri by the hon. the Deputy Minister that there were very poor chances of this line being taken even in the Third Plan. I believe that the matter is still under consideration, and all the facts are being collected. I concede that in the developmental economy of the country, we must try to feed the lines which are most paying, and where there is modest economic advantage. And I also think that in this connection too, this should be the criterion and that standard should be kept in view. Ludhiana is a centre of small-scale industries. In fact, it has got the biggest concentration of small-scale industries. Chandigarh is a developing town and the Punjab Government is giving great attention to the development of industries there. Many industries have risen and many are to rise, and the big industries that are being developed will be fed by ancillaries that are there in Ludhiana and other places roundabout. With that view also, leaving aside the fact that the Punjab Government has invested nearly Rs. 27 crores in Chandigarh—and that is the main indebtedness to the Centre—it cannot develop unless it is brought on the main line. Leaving aside that point, from the economic point of view and from the commercial point of view, it is very essential that Jagadhri and Ludhiana are linked by a main line through Chandigarh and Machhiwara. From the commercial point of view, I believe, this will not be a non-paying proposition inasmuch as Machhiwara is a religious area and there is a lot of pilgrimage. It will pay the Ministry

also. I wish to draw attention to these two lines and also the duty of contribution to the defects.

The next point to which I would draw the attention of the Ministry pertains to over-crowding. I am glad to find from the report that there has been a substantial reduction in the matter of over-crowding and as the report shows, in the broad-gauge it has come down from 16 per cent to 13 per cent. I concede that that is no mean achievement particularly in view of the paucity of the rolling stock and difficulty of financial nature in the matter of increased production. But I am sorry that we have not got the break-up of the different railways. If I rightly recollect, in the report which the Ministry gave in 1957, the percentage of the northern railway, particularly north of Delhi, was 42 per cent. Why the break-up has not been given under different railways, I do not know. At least, I have not come across it in the different reports which I have got. I believe, the maximum over-crowding is in the north of Delhi. In this connection I concede and I appreciate that there have been certain diesel cars introduced which have helped in reducing over-crowding, but, I believe, there is an absolute necessity of increasing the number of *janata* trains on this side in order to lessen over-crowding. Of course, I know very well that no sleeping coaches are given on this side, because possibly Punjabis do not use sleeping coaches, or do not need them and there are no night trains.

An. Hon. Member: Why?

Shri Ajit Singh Sarhadi: I do not know why, though I try to stress this point that neither de-luxe trains brought upto Delhi, are not taken upto Amritsar, Pathankot or Ferozpur, or taken to that side even. But leaving aside that, there is no reason why we should have no break-up

showing so much is the over-crowding on the northern railway. I submit that over-crowding on the northern railway is the maximum and, therefore, I submit that the Ministry would do well to pay some attention to the introduction of more *janata* trains on this side.

Then there is another point to which I feel some attention is necessary and it has also been dealt with by my hon. friend Pandit Thakur-das Bhagava, and that pertains to removing the bottlenecks on the roads. I have always been emphasizing two places where there is lot of stoppage. I have been pleading that there should be over-bridges, one between Millarganj and Ludhiana town and the other near Rajpura. I would particularly draw the attention of the hon. Minister to the fact that the traffic stands still for seven hours and a few more minutes at the railway gate between Millarganj and Ludhiana town. Possibly this year it may be less because of the by-pass which the State Government has built and the traffic on the G.T. road might have been diverted. But all the same there would not have been appreciable reduction. The excuse given by the railway authorities that the State Government must contribute, or State Government must build the over-bridge and that it is one of their functions, is not justifiable for the reason which has already been given by my hon. friend Pandit Thakur Das Bhargava, that wherever the railways pass and stop the traffic on the G.T. Road, on the highways, it is primarily their functions that they should provide for an alternative arrangement, so that the public should not be inconvenienced. Despite the fact that the hon. Minister was pleased to say last year that the matter is being expedited. I regret to find that we are where we were and there has been no progress in that direction. Therefore, I again strongly emphasize and stress that these two blockades on the G.T. Road by the railways must be somehow overcome by building over-bridge as early as possible.

Another point to which I would particularly draw the attention of the Ministry pertains to the accidents that have taken place in recent years. The maximum number of accidents has been unfortunately in Punjab between Hoshiarpur and Jullundur, and between Jullundur and Amritsar. I am glad that measures have been taken in this connection and in ladies' compartments buttons are being provided and all that. I believe, that would not be sufficient unless there is railway protection force. Of course, it is primarily the responsibility of the State, for law and order is to be maintained by them and the police's cooperation must be sought. But it is equally the responsibility of the carrier, the railway authorities, to provide protection to the passengers and if the railway protection force is provided with the objective that they should look to the safety of the passengers, I think we can make headway in the matter of giving increasing protection to the passengers in the railways.

Then, another point to which I would draw the attention of the Minister pertains to the giving of basic amenities. I know much is being done and every year an amount of Rs. 3 crores is being given. But, I believe that the maximum number of stations are on the Northern Railway which lack basic amenities which the railway authorities have laid down. I know there has been an acceleration in this direction and many stations have been provided with platforms and all that. But all the same, I believe some attention would be paid to this. We must have a target date by which all the railway stations get these facilities.

With that I commend the work of the Ministry.

Shri S. M. Banerjee: Mr. Deputy Speaker, I shall confine myself strictly to the cut motions which I have moved. I have listened with patience, rather rapt attention to the speech of

[Shri S. M. Banerjee]

the hon. Minister and the rosy picture which he has given us about the Railway Ministry and the Railway administration. In some fields definitely I have genuine congratulation for him and I must congratulate the railway workers, administration and the Minister. But there are certain things on which I want to throw more light. I would refer to my cut motion regarding the supply of defective sleepers and also another cut motion regarding the supply of defective keys. This question was brought up. Right from 1957, various questions were asked about the supply of defective sleepers. Recently a big statement was laid on the Table of the House and after various questions, it was known that the sleepers were not defective. Many Members of this House, from this side as well as the other side, requested the hon. Speaker to direct that the entire Report of the inquiry be laid on the Table of the House. The reason was that even that big statement which was laid on the Table of the House did not clear the doubts in the minds of hon. Members, and so they felt there was no reason why the full Report of the Committee of inquiry should not be placed on the Table. When this question was being asked, I put in a supplementary. This was on the 11th December 1959. I said:

"You may remember, Sir, that sleepers were rejected because the keys did not fit in and the entire thing was thrown out. I want to know who are manufacturing the keys. These are interlinked".

The hon. Deputy Minister, Shri S. V. Ramaswamy answered:

"I want notice".

Again on 21st December 1959, there was another question tabled jointly by my hon. friend, Shri V. P. Nayar, and myself about the supply of defective keys. Unfortunately, that was the last question in the list and I did not get any reply except the written reply which was:

"Necessary material for reply is being collected and a detailed reply would soon be placed on the Table of the House".

Today is the 2nd March 1960. Up to this time, this has not been laid on the Table of the House. This particular firm, Messrs. Singh Engineering Works Ltd., is a firm in Kanpur. I myself go to Kanpur every week and come back. But this information could not come from Kanpur in these two months. So I feel that there is something wrong with it. On 24th November 1956, the General Manager (Engg.) Northern Railway, Baroda House, New Delhi, wrote a letter to the Director General of Supplies and Disposals which is as follows:

"Most of the keys supplied against the above-mentioned A/T by Messrs. Singh Engg. Works Ltd., Kanpur, have been supplied to various works. Though we are not pursuing the case any further yet it is considered necessary to point out that the standard of inspection in certain aspects has not been what it should be. It will be agreed that any excessive thickness in the key means less drive in the sleeper jaw. Such keys when newly laid have a tendency to drop out of the sleeper jaw and render the track unsafe. Fitting of the keys in the tracks kept in the firm's premises is a primitive method of judging the conformity of the keys with the drawing. It is hoped that in future the tolerance permitted in the standard drawings would only guide the inspecting officers".

This order was placed in 1955 and it was supplied in 1956. The General Manager (Engg.) rightly pointed out that the inspection was somewhat defective. These keys did not fit in with the jaws with the result that travel over the track would become unsafe.

I want a definite answer. What was the defect in the sleepers? If any officer was responsible for it, he should have been punished. If the sleepers

were not defective, what was defective? Is it not a fact that the keys manufactured by this Kanpur firm were defective? There is a story prevalent in Kanpur that this firm cannot be put in the dock because there are some who are related to this firm who are high-ups in the Railway Administration. I do not impute any motive to anybody—I have full confidence in the honesty and integrity of the hon. Minister and the members of the Railway Board—I would beg of them to find out if this firm has really supplied wrong keys and orders are still being given to them again and again. It is time that the inquiry report is published, and if there is anything mentioned therein about the keys, I would request that that should also be investigated. As I said, I do not impute any motive to any officer. Nor am I against this particular firm. They are very good friends. I also come from Kanpur. But this firm was given an educational order for manufacturing wagons—railway wagons—which it could never do. It never started it. I only say that if there is any soft corner in any quarter for this particular firm, it should not be at the cost of our nation—and national property.

My second point is about overcrowding in railways. The hon. Minister said that over-crowding has been reduced to a considerable extent. I am very happy about it. He said that there is overcrowding only in the popular trains.

An Hon. Member: Janata trains.

Shri S. M. Banerjee: If I have to go to Calcutta, I cannot possibly go in an unpopular train or in a branch-line train. I have to travel in a popular train. Unfortunately, overcrowding has not ended. I would request the hon. Minister to kindly consider this point more seriously. I have some suggestions to make.

I have seen some Janata trains with the corridor system. If that arrangement is introduced in more trains, I am sure it will reduce overcrowding

to some extent. Unfortunately, because of our illiteracy and ignorance, some of those friends who come from distant villages want to travel together. There may be some room in other compartments. If there are 40 people, they want to rush into a particular compartment. After that, it becomes difficult for them to change compartment. So if there is the corridor system, at the next station or after some time they can go to other compartments and sit where there are vacant seats left. Therefore, I suggest that more corridor trains should be introduced.

Another suggestion is to introduce the chair system for those passengers who are travelling for distances less than 150 miles.

Mr. Deputy-Speaker: If we provide corridors, would not the corridors themselves take away some space which is now occupied by passengers? We are already complaining about overcrowding. Will not the introduction of the corridor system reduce the existing space?

Shri S. M. Banerjee: I have seen the corridor arrangement in trains. People can shift to other compartments. I may be wrong in making this suggestion; I am a non-technical man.

The Deputy Minister of Railways (Shri S. V. Ramaswamy): They can shift at the next halting station.

Shri S. M. Banerjee: As correctly pointed out here by the hon. Speaker, any man with a little strength can nicely sleep on a particular berth which can accommodate about 6 persons. If the chair system is introduced for passengers travelling less than 150 miles, I think more people can be accommodated in those compartments. This experiment should be tried.

I am extremely thankful to the hon. Minister and the Railway Board for introducing the two-tier system in the sleeping coaches. This is a very

[Shri S. M. Banerjee]

good arrangement. But the present rate of Rs. 7 per passenger travelling from Delhi to Calcutta for the sleeping accommodation must be reduced. This is a horrible thing. I cannot justify it. When I go back, people tell me: 'You have a first class pass and you pay only 8 annas for sleeping accommodation. But we have to pay Rs. 7.40 or so'. I think this charge should also be reduced.

Now I come to corruption. As regards corruption, the hon. Minister has said that it is a very difficult problem. We all know that corruption in this country or in any other country is just like Draupadi's *vasra*. It cannot finish. But here let the Lord Krishna of this country not protect Draupadi.

An Hon. Member: Trade unionists?

Shri S. M. Banerjee: Yes, not only trade unionists but many of us are basically corrupt unless we prove otherwise!

My point is that if it is a national problem, it has to be tackled by the national leaders. We cannot import an international expert to tackle our national anti-nationalism. So, Sir, this is my suggestion and I am sure the Members of Parliament and the Members of the State Legislatures will definitely support this suggestion. But, Sir, this has to be tackled more vigorously.

Then, Sir, something was said in this House about the Chittaranjan Locomotive Workshop. When I see the Chittaranjan locomotive, when I see those people who could produce the Chittaranjan locomotive, I really feel proud. I am proud of those workers and managers and the officials of that particular workshop.

An Hon. Member: The officer is sitting there.

Shri S. M. Banerjee: I also congratulate him.

Mr. Deputy-Speaker: No officer sitting in the official box need be mentioned or taken note of.

Shri S. M. Banerjee: I wish only to say, Sir, that the Employees Union, the Labour Union of Chittaranjan has not yet been recognised.

In this connection I must remind the hon. Minister of the assurance he gave at the time when he brought this progressive legislation in 1948 relating to compulsory recognition of trade unions. At that time he pressed for an amendment. He brought that amendment. That piece of legislation was passed by the House, but unfortunately, it was not enforced. This is the progressive legislation which he requested the House to pass, but, unfortunately this has not been enforced. When he has come to the Railway Ministry from Labour Ministry, he has forgotten all about it. This is the only union there, having no political affiliation, having no outsider. I hope, Sir, that the Chittaranjan Locomotive Employees' Union will definitely be recognised.

The cost of a locomotive is about Rs. 4,16,000 to Rs. 4,18,000. Now, what is the break-up? What is the relation between direct and indirect cost? Is it a fact that the overhead is about Rs. 2,70,000? Is it a fact that the cost of materials is about Rs. 1,10,000 and the direct charge, that is, the labour charge is only Rs. 15,000 to Rs. 16,000? If that is true, my feeling is that the workers who are doing work on piece work system in Chittaranjan are not getting their due share in the manufacture of locomotives. I want a definite answer from the Hon. Minister to know whether this is correct or whether the position is something else.

Something was said about the Pay Commission's report. As I said in the beginning, somebody asked me: "What is your impression about the Pay Commission's report?" I said: "The report is here; the Commission was in Rashtrapathi Bhavan; what is missing

is the "Pay". I say that the particular rejoinder given by the All-India Railwaymen's Federation to the Pay Commission's report should be read.

The other day, the hon. Minister said something about Saturday. The holiday is given on the last Saturday. How is it helpful to the employees? You will realise, Sir, that the last Saturday can only be a day of mourning for the middle-class employees. You cannot do anything on that day. Supposing the Saturday falls on the 29th or 30th of the month, I have nothing in my pocket. I cannot purchase anything in the bazar or the market. I complete all my purchases on the first Saturday or the second Saturday of the month. On Sundays, markets are closed. How can it be that I can go to the market for purchasing something on the last Saturday of the month? Should I borrow money from somebody else? The only thing left is that we should have the Pay Commission's report before us and I and my wife and my children should mourn over this Pay Commission's report. The hon. Minister has not implemented the decisions about P.T.O. and passes, and he has done so much for the railway employees in the country. I would humbly request him to consider this matter and accept the Pay Commission's report in toto, that is, working on alternate Saturdays.

There are certain decisions in this report which have adversely affected the interests of the employees. I would only request the hon. Minister to discuss the matter with the representatives of the Railwaymen's Federation to see whether this is correct or not.

Sir, about the accounts staff, many people have said that these two grades must be merged. Sir, in 1958, the fun of it is, when the Pay Commission was sitting, a secret letter was issued by

the Chief Accounts Officer to various Accounts Officers. It reads as follows:

"The qualified clerks, who pass the APP. II-A examinations or are temporarily or permanently exempted from passing the examination, should not perform the same nature of duties, as this is anomalous in as much as they are fitted in different scales of pay.

It is, therefore, desirable that the work should be differentiated in such a way that the Clerks, Grade I are given relatively more important work.

You are, therefore, requested to kindly give your proposal for pin-pointing the Clerk, Grade I posts in your office with due regard to responsibility and intricacy of work, subject to overall limit of 40 per cent".

This letter reveals to me that there is no difference as regards work between Grade I from Grade II Clerks. This letter was intended to dodge the Pay Commission and this was done.

I would like to mention one point about having another station in Kanpur. The Hon. Minister went there. He mentioned that this has been included in some Plan—I do not know whether it is the Second Five-year Plan or the Third Five-year Plan,—but the station has not yet come up. In Lucknow we are having 3 and in Agra we are having 4 or 5 stations. With the growing population of Kanpur, we should have another station.

With these words, I thank the hon. Minister. I criticise him generously, as generously as I congratulate him.

Shri Subodh Hansda (Midnapur-Reserved-Sch. Tribes): Mr. Deputy-Speaker, Sir, from the report I find that there is much complacency in regard to passenger amenities and better travel facilities for long-distance passengers. Sir, it is true that some

[Shri Subodh Hansda]

new coaches have been added, but no new trains have been introduced for the better facility of long distance passengers. I wish to point out here, what some of my hon. friends pointed out earlier, about the rate of charge for sleeping coaches. The rate of charge for sleeping coaches is Rs. 3 per night in the Janta Express which runs from Howrah to Delhi, but in other trains like Puri Express or Madras Mail, it is only 4 annas for the whole journey. I hope this disparity will be removed.

Then, Sir, I would like to mention how the over-crowding in the South-Eastern Railway is increasing. No new trains have been added in this section, particularly Howrah-Nagpur section, but some coaches have been withdrawn from some trains, that is from 11 up and 12 down express and passenger trains. This has increased the over-crowding in this section.

The conversion of 11 up and 12 down passenger trains has resulted in more and more over-crowding in this section. Previously, these were the two trains which were running in day time and they touched all the stations, thus carrying all the poor passengers from all the stations. But, since its conversion, thousands of poor people have been deprived of travelling facilities, particularly the poorer section of the population in between the stations from Kharagpur to Tatanagar and from Kharagpur to Bankura. They have been deprived of their travelling facilities.

Now, this is a very backward area and most of the inhabitants of this area are tribal people. Now, as there is no other facility for travelling between these stations, they are bound to travel by these express trains.

Now, this has caused great hardship to the poor people. Not only are they paying much more to the Railways, but also they have to spend more and more on travel. Therefore,

I request the hon. Minister to see that this train is reconverted into a passenger train so that the people of these areas will have better travelling facilities and at the same time over-crowding may be removed. I would also request him to introduce one more extra train in this line if it is necessary for long-distance passengers. In our parts the months of November to June are the harvest months. During this period people move from place to place for harvest operations and, generally, they travel by the railways. During this time there is terrible rush in the trains between Kharagpur-Tatanagar, Kharagpur-Bankura and Kharagpur-Balasore. You do not find an inch even on the foot-board to travel. Neither a y extra trains are run nor any extra coaches attached during this period. I would request the hon. Minister to look into this and I hope the hon. Minister would provide extra coaches during this time.

14 hrs.

The issue of third class mail tickets at the Jhargram station on the South Eastern Railway has been stopped since November last year. I do not know why this has been done. In the Jhargram station, sometimes, there is terrible rush. When the mail tickets were being issued this rush was reduced. Not only was the rush reduced but it was also bringing much revenue to Government. If you look at the sale proceeds at this station you will find that they were much higher when the tickets were issued for the mail trains. Therefore, I would request the hon. Minister to take steps to see that this booking is opened again.

Much has been said in this House about railway catering and dining cars. I do not want to go into details. I appreciate that Janata meals have been introduced for the poor passengers at cheap rates. But the quality of food supplied is very bad. Last

January I was in Bezwada and I ordered for a special meal there; and the meal that was supplied to me was such that I could not take it.

Mr. Deputy-Speaker: Then, really, it was a special one!

Shri D. C. Sharma (Gurdaspur): Ordinary meals are better.

Shri Subodh Hansda: Such is the quality of food in railway catering. At the Howrah station there was previously a private food cabin and the quality of food was very nice there. But since it has been taken over by the Eastern Railway the quality of food has gone down. The same thing is happening in the dining car also. Not only is the quality going down, but it is strange that the price is being enhanced. Previously, if you took chicken rice it cost only Re. 1-8; but, now, it has been enhanced to Rs. 2.

Shri S. V. Ramaswamy: The price of chicken has gone up.

Shri Subodh Hansda: The price of chicken has gone down.

If the quality of food had been improved, then, nobody would object to the enhancement of the price. I would request the hon. Minister to see that at least the quality of rice that is served in trains and in railway catering is improved. The quality of food has created some dissatisfaction among the public and the dissatisfaction is more than what it was before. As you are aware the catering in railways was always running at a loss; and if this is the quality of food, then, I apprehend there will be more losses in this department.

I would like to point out one thing in this regard. The rate for standard food is different in different railways. I cannot understand why there is this difference for the same standard of food in different railways. I request

this difference should be removed and equal rates should be fixed in all the railways.

There are fine tracts of land lying beside the railway track in the possession of the railways. Most of these remain uncultivated. They are very good and can produce very good paddy crops. If these lands are leased out to cultivators at least for one year the production of paddy would go up. Not only would the production of paddy go up but some people will also be maintained on these lands. In the South Eastern Railway, particularly in the Kharagpur-Tatanagar section, many people had applied for the lease of these lands but no action has been taken till now. I hope the hon. Minister will look into this.

Yesterday there was a charge of nepotism in regard to the appointment of Schedule Castes and Scheduled Tribes in the railway services. I am not going to speak on that (Interruptions).

An Hon. Member: He has answered that.

Shri Subodh Hansda: But there is nepotism on the other side also. That is what I want to point out. Yesterday the Minister refuted all these charges. But I would like to remind the hon. Minister that when posts are created they are not at all advertised. Even if they are advertised they are advertised only when a few days are left. Naturally the candidates find very little time to apply for these posts.

I personally know that in the railway workshops at Kharagpur and Santragachi when class IV posts are vacant they are not at all advertised; and if at all advertised, that it done only 2 or 3 days before. Naturally, candidates are not available and these posts are not carried over to the next term. In some cases they are filled by non-Scheduled Caste and non-Scheduled Tribe people. I know some cases have been detected in Lilloobh

[Shri Subodh Hansda]

workshop. If strong measures are taken, I think, many more cases will be detected.

There was an order of the Railway Board in 1955 regarding the promotion of Scheduled Castes and Scheduled Tribes to selection posts. In this order it was specially mentioned that there should remain some quota for the promotion of Scheduled Castes and Scheduled Tribes to selection posts just as in direct recruitment. But I am surprised that though this circular has been issued to all the railways it has not yet been implemented. Why? I feel it has not been implemented because the Scheduled Castes and Scheduled Tribes would go into the superior services. The authorities are trying to put it in cold storage. Therefore, I earnestly request that at least this order may be implemented immediately.

I want to say one thing more. Summer is fast approaching. The Railway Minister said that provision is being made for the better supply of drinking water at all stations. I appreciate it. But what I want to point out is this. There is provision only for one waterman at a station. He has to serve day and night and from one end of the station to the other. In the Jhargram station there is only one man and he has to serve all trains and from one end to the other, which is physically impossible. Therefore, I would request the hon. Minister to provide at least two watermen at this station.

श्री जगदीश श्रवस्थी (बिल्हौर)

उपाध्यक्ष महोदय, जब से हमारा देश आजाद हुआ है तब से रेलवे प्रशासन के समक्ष बहुत सी समस्याएँ रही हैं। प्रमुख रूप से यदि दृष्टिपात किया जाये तो पता चलेगा कि आज रेलवे यात्रियों और रेलवे प्रशासन के समक्ष चार प्रमुख समस्याएँ हैं। पहली समस्या तो रेल दुर्घटनाओं की है, दूसरी अत्यधिक भीड़ भाड़ की है, तीसरी रेलों के देरी से पहुँचने की और चौथी, रेलों में चोरियों और डकैतियों की।

माननीय मंत्री जी ने अपनी बजट स्पीच में कहा है और खुशी जाहिर की है कि दुर्घटनायें कुछ कम हुई हैं। यह सत्य हो सकता है। लेकिन जहाँ एक समस्या कम हुई वहाँ दूसरी तरफ हम देखें तो पता चलेगा कि चलती हुई गाड़ियों में अधिक चोरियाँ हुई हैं और डकैतियाँ पड़ी हैं और मैं समझता हूँ कि इससे बहुत से यात्रियों को काफी नुकसान उठाना पड़ा है। श्रीमन, मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि मैं स्वयं एक बार जब बम्बई से ४ दिसम्बर को आ रहा था फस्ट क्लास के डिब्बे में तो चलती गाड़ी में मेरी शेरवानो चोरी चली गई। जब मुझे मालूम हुआ कि शेरवानी चोरी चली गई है तो रतलाम में मैं ने रिपोर्ट दर्ज कराई जोकि बहुत मुश्किल के साथ लिखी गई। इसके बाद जब मैंने जांच की तो मुझे पता चला कि दोहद और रतलाम के बीच में जो २० मील का टुकड़ा है वहाँ पर फ्रंटियर मेल में कोई पुलिस का कर्मचारी गाड़ी के साथ इस वास्ते नहीं चलता है कि दो राज्य सरकारों, मध्य प्रदेश और बम्बई के बीच झगड़ा मचा हुआ है कि किस राज्य को पुलिस चले जोकि अभी तक

उपाध्यक्ष महोदय : : तब से आपने शेरवानी पहनना छोड़ दिया है ?

श्री जगदीश श्रवस्थी : : जी हाँ, देख लीजिये।

उपाध्यक्ष महोदय : : तब तो आपको फायदा हुआ है।

श्री जगदीश श्रवस्थी : शरीर को बहुत ठंड लगती है और यह बहुत कष्ट में है।

मैं यह कह रहा था कि इसके सम्बन्ध में कोई आगे कार्यवाही की गई है या नहीं, इसका मुझे पता नहीं है और मैं चाहता हूँ कि रेल में महोदय इस और ध्यान देंगे कि जो बड़ी बड़ी गाड़ियाँ चलती हैं उन में पुलिस किस राज्य की सरकार की रहे, यही झगड़ा चलता रहे,

वे इसके बारे में घ्रापस में लड़ती रहें और यात्रियों की सुविधा की और सामान की रक्षा का कोः ख्याल न किया जाये, यह बहुत ही अप्रतिजनक बात है और ऐसा भगड़ा नहीं होना चाहिए, उसका निपटारा जल्दी होना चाहिए ।

जो रेलों में भीड़भाड़ होती है, उसके सम्बन्ध में कुछ कहना चाहता हूँ । यद्यपि माननीय मंत्री महोदय ने संतोष प्रकट किया है कि पहले की अपेक्षा अब भीड़ कम होती है लेकिन शायद उनको मालूम नहीं है कि तीसरी श्रेणी का यात्री जब टिकट खरीद लेता है उस के बाद गाड़ी में पहुँचने के लिए उसको कितनी कठिनाई का सामना करना पड़ता है । टिकट खरीदने के बाद जब वह प्लेटफार्म पर पहुँचता है तो पहले तो गाड़ी के देरी से घ्रापने के कारण उसे काफी समय तक इंतजार करना पड़ता है और जब यह इंतजार की घड़ी समाप्त होती है, जब ट्रेन आती है तो बहुत ही बेकरारी के साथ और बहुत ही मुश्किल के साथ वह ट्रेन में घुस पाता है, किसी प्रकार से यह बेकरारी का कष्ट समाप्त हुआ और डिब्बे के अन्दर यात्री पहुँचा तब फिर जगह प्राप्त करने के लिए उसे दूसरे यात्रियों से फौजदारी करनी पड़ती है और जब फौजदारी समाप्त होती है और उस में अग्रर वह जीत जाता है तो फिर वह सीट पर कब्जा करके जमींदारी कायम कर लेता है । मैं समझता हूँ कि माननीय रेल मंत्री महोदय को स्वयं इस चीज का ज्ञान नहीं है कि आज तृतीय श्रेणी के यात्री को कितना शारीरिक और मानसिक कष्ट होता है, कितनी कठिनाइयों में से उसे गुजरना पड़ता है । क्या रेलवे प्रशासन ने कोः गारंटी दी है कि तृतीय श्रेणी के लोगों को जब वे टिकट खरीद लेते हैं तो निश्चित रूप से बैठने और सोने के लिए स्थान दिया जायेगा ? कोः भी इस तरह की गारंटी रेलवे प्रशासन की ओर से नहीं की गई है ।

हमारे माननीय मंत्री जी ने घोषणा की है कि ५०० मील से अधिक यात्रा करने वालों को हम सोने की सुविधा प्रदान करेंगे । यह बहुत खुशी की बात है । लेकिन मैं उनसे कहना चाहता हूँ कि जहाँ पर घ्रापने ५०० मील से ऊपर सफर करने वालों को यह सुविधा दी है, वहाँ तीन सौ मील सफर करने वालों को भी दें । एक रात्री में सोने की व्यवस्था होनी चाहिए । जो तेज से तेज ट्रेन भी होती है वह एक रात्री में मुश्किल से ३०० मील ही चल पाती है । इसलिए हमारा उद्देश्य यह होना चाहिए कि रात्री में यात्री के सोने का प्रबन्ध हो । ५०० मील बहुत लम्बी यात्रा होती है । मैं चाहता हूँ कि माननीय मंत्री महोदय बजाय ५०० मील के ३०० मील के लिए सोने की व्यवस्था करें । तीन सौ मील के यात्रियों के लिए तो अवश्य ही सोने की व्यवस्था होनी चाहिए ।

माननीय मंत्री महोदय ने घ्रापने भाषण में कहा है कि रेलों द्वारा माल का जो परिवहन होता है उस पर उन्होंने एक रुपया पीछे पांच नये पैसे प्रभार यानी कर बढ़ा दिया है । एक और घ्राप देखें तो घ्रापको पता चलेगा कि मंत्री महोदय ने स्वयं स्वीकार किया है कि रेल और रोड के बीच होड़ सी चल रही है और उसकी वजह से माल का परिवहन रेलों द्वारा बहुत कम हो रहा है और दूसरी तरफ यह कर बढ़ाया जा रहा है । घ्रापको चाहिए था कि माल परिवहन को अधिक लोकप्रिय बनाने की दृष्टि से घ्राप व्यापारियों को अधिक सुविधायें देते और उनको प्रोत्साहन देते कि वे माल रेलों से भेजें लेकिन घ्रापने ऐसा न करके पांच नये पैसे कर बढ़ा दिया है और घ्राशा व्यक्त की गई है कि इससे १४ करोड़ रुपये लाभ होगा । मैं समझता हूँ कि व्यापारी जो कष्ट अनुभव करते हैं उसकी वजह से और कर बढ़ जाने की वजह से घ्रापको माल के परिवहन से घ्रामदनी कम होगी । रेलों व्यापारियों को जो सुविधायें नहीं देती हैं उसका एक उदाहरण मैं घ्रापके

[श्री जगदीश अग्रवती]

सामने रखना चाहता हूँ। कानपुर नगर उत्तर भारत का एक प्रमुख नगर है और बम्बई नगर के वह समान है। यह बहुत बड़ा औद्योगिक नगर है। वहाँ से लाखों मन सामान बाहर पूर्वोत्तर रेलवे से व्यापारियों द्वारा भेजा जाता है। उनके माल को ले जाने की कोई सुविधा कानपुर नगर में व्यापारियों को नहीं दी जाती है। इतना ही नहीं आपने यह भी तय कर रखा है कि २४ घंटे के बाद एक आना प्रति मन के हिसाब से डेमेरेज लभ जाया करेगा, दो दिन के बाद दो आने और तीन दिन के बाद तीन आने। चूँकि उनको रुपया बैंकों से लेना होता है जिसमें कुछ समय लग जाता है, इसका नतीजा यह होता है कि आम तौर पर प्रत्येक व्यापारी को तीन आने के हिसाब से डेमेरेज देना पड़ता है और दूसरी कई प्रकार की कठिनाइयों का अनुभव करना पड़ता है। वेंगज थं: लिए आपने यह रखा है कि टर्न के हिसाब से मिलगी। लेकिन देखने में आता है कि दस ग्यारह नम्बर की टर्न आने पर भी कानपुर नगर में उनको वेंगन मिलते नहीं हैं। मैं एक और बात आपको बतलाता हूँ। कानपुर नगर में भोसावल और नागपुर से राजामुन्दरी की तरफ से बहुत से फल आते हैं। पहले जब गाड़ियां कम थी, छोटी थीं तो तीन दिन के अन्दर नागपुर से कानपुर में फल पहुँच जाते थे लेकिन अब पांच छ: दिन लग जाते हैं। इस वजह से भी व्यापारियों की कठिनाइयों में वृद्धि होती जा रही है। मैं चाहता हूँ कि माननीय मंत्री महोदय इस बात पर विचार करें कि आप ने जो पांच नये पीसे प्रभार बढ़ाया है क्या इसको वापिस नहीं लिया जा सकता है और यदि सम्भव हो तो इसे वापिस ले लें। साथ ही साथ माल परिवहन को बढ़ाने की दृष्टि से आप को चाहिए कि आप निश्चित रूप से और भी सुविधायें व्यापारियों को प्रदान करें।

इस के साथ ही साथ मैं निवेदन करना चाहूँगा कि अगर आप चाहते हैं कि हमारे

यहाँ ट्रेन अधिक लोकप्रिय हों और उन में यात्री अधिक चले तो जैसे आप समय समय पर जब को विशेष उ सव होता है या मेला अथवा एग्जिबिशन होता है तब रियायती टिकट देते हैं, उसी तरह से कंसेशन टिकट या एक सप्ताह के लिये जो टिकट होते हैं उन को देना चाहिये। देश के आजाद होने के पहले, जब हिन्दुस्तान मुलाम था, तब अंग्रेजों के जमाने में रेलवे प्रशासन की ओर से यात्रियों के लिये वीक एंड टिकट मिला करते थे, लेकिन उन को आप ने बन्द कर दिया। अगर आप चाहते हैं कि आप की रेलें अधिक लोकप्रिय हों, और काली यात्री उन में आयां जायं, तो आप को वीक एंड टिकट फिर जारी करना चाहिये। उस के बाद आप देखेंगे कि यात्रियों का आना जाना बहुत अधिक बढ़ जायेगा।

उपाध्यक्ष महोदय : अभी तो माननीय सदस्य कह रहे थे कि चूँकि रेलों में जगह नहीं मिलती इसलिये जितनी जगह हो उतने ही टिकट दिये जाय। अगर ज्यादा लोकप्रिय बनायेंगे रेलों को तो ओवरक्राउडिंग होगी।

श्री जगदीश अग्रवती : मंत्री महोदय ने अपने भाषण में कहा है कि हमारे कारखाने चल रहे हैं और वहाँ पर हमारे डब्बे बन रहे हैं। मैं समझता हूँ कि डब्बों के बनने की रपतार तेज होनी चाहिये ताकि अधिक यात्री ले जाये जा सकें।

उपाध्यक्ष महोदय : डब्बे अभी कारखाने में हैं और यहाँ टिकट जारी कर दिये जायें ?

श्री जगदीश अग्रवती : मैं एक और बात की तरफ ध्यान आकषित करना चाहता हूँ। एक रोज मैं ने इस प्रश्न को उठाया था कि रेलवे बोर्ड ने देश की १२ फर्में को कंटेक्ट्स दिये। उन कंटेक्ट्स में यह था कि जो रेलवे के छोटे मोटे पुर्जे होते

हैं वे जन्दी बन कर तैयार हों ताकि रेलवे का लाभ पहुंचे । लेकिन जब मैं ने एक प्रश्न किया तो उस के उत्तर में बतलाया गया कि १२ फर्माँ में से केवल एक फर्म ने अपना काम पूरा किया और ११ फर्माँ ने इस संबंध में कोई काम नहीं किया । प्रश्न के उत्तर में यह बताया गया कि यह जो तरीका है वह मन्तोषजनक है, लेकिन जो प्रगति है वह विल्कुल मन्तोषजनक है । मैं इस चीज को समझने में असमर्थ हूँ । कानपुर में दो फर्माँ को २८, २८ लाख ०० के ठेके दिये गये । एक माल का कंट्रैक्ट था, उस के बाद वह फिर रिन्यू हो गया । माल तैयार नहीं हो पाता है, और इस प्रकार सारे देश में जो ११, १२ फर्माँ को ठेके दिये गये वह टाई करौड़ ०० के ठेके थे । मैं जानना चाहता हूँ कि इन फर्माँ के, जिन में क्षमता नहीं है, ठेके क्यों रिन्यू किये जाते हैं और जो आप का पब्लिक सेक्टर है, चितरंजन में, वहां क्यों काम नहीं किया जाता ।

यह कहा जाता है कि विद्यार्थिगण आधिकांश जंजीरें खींचते हैं, वे अनुशासन-विहीन लोग हैं । यद्यपि रेलवे मंत्रालय ने उन लोगों पर नियंत्रण रखने के लिये कुछ शिक्षा संस्थाओं में इन्स्पेक्टर नियुक्त किये हैं, उन को टिकट दिये जाते हैं । लेकिन वह अपर्याप्त हैं । आज जो शिक्षा के लिये प्रयास हो रहा है उस में रेलवे को भी अपना योगदान देना चाहिये । जो बड़े बड़े नगर है देश के उन में शिक्षा संस्थायें तेजी से बढ़ रही हैं, लेकिन उन में विद्यार्थियों के रहने के लिये स्थान नहीं है और नगरों के आस पास से हजारों विद्यार्थी आते हैं । उन विद्यार्थियों को अधिक सुविधा दी जाये । आप ने कुछ कंसेशन टिकट दिये हैं, मैं चाहूंगा कि आप और अधिक कंसेशन टिकट दें, ताकि विद्यार्थियों की मनोवृत्ति टिकट लेने की ओर बढ़े और वे अपनी शिक्षा को ठीक से ग्रहण कर सकें ।

श्रीमती सदन में बहुत विचार विमर्श हुआ कि आप ने जो स्लीपिंग कोचेज हावड़ा

से दिल्ली के बीच में और दूसरी जगहों पर लगाए हैं, उन में आप ने जो तीन टायर्स को बना रक्खी हैं, उन में बहुत कष्ट यात्रियों को होता है । मैं ने आज सुबह समाचार-पत्र में पढ़ा कि हमारे मंत्री जी ने कहा कि जो तीन टायर की कोचेज बना गई हैं, उस का अर्थ यह है कि यात्रियों को ऊपर सोने और बैठने की सुविधा मिले । मैं इस सम्बन्ध में केवल यह निवेदन करूंगा कि हिन्दुस्तान के जो भादमी हैं उन का साइज ५ फीट, १० इंच है । हमारे मंत्री महोदय खुद उस में बैठ कर देख लें । यहां से बैठ कर पटना तक पहुंच जाय तो फिर अपना अनुभव बताये कि कितना कष्ट होता है ।

एक माननीय सदस्य : वे जायेंगे तो वापस नहीं आयेंगे ।

श्री जगदीश प्रबन्धी : मैं आप को उदाहरण दूँ । इटावा जिले के एक डिप्टी कलेक्टर साहब थे । उन के पिता जी जब यात्रा कर रहे थे तो जनता एक्सप्रेस से कानपुर पहुंचे । रात के दो बजे थे । एकदम से वह उठे तो ऊपर से सिर में टक्कर लगी । और एक हास्ते बाद उन की मृत्यु हो गई । इतना अपार कष्ट होता है जो व्यक्ति उस में यात्रा करता है उस को । मैं चाहूंगा कि तीन टायर की बोगियों को तुरन्त दो टायर का कर दिया जाय और अगर नहीं करना है तो उन्हें सिक्किम या भूटान भेज दिया जाय जहां के लोग छोटे होते हैं । हिन्दुस्तान में रख कर इस प्रकार से लोगों को कष्ट दिया जाय यह मैं समझता हूँ कि अनुचित बात है ।

अन्त में मैं निवेदन करूंगा कि जिस क्षेत्र से मैं आता हूँ, अर्थात् कानपुर, वहां से मध्य रेलवे पर झांसी को जो लाइन जाती है उस के बीच में एक स्थान है विलौर, जहां बहुत पहले स्टेशन था, वहां पर ग्रामीण ने कई आवेदन पत्र भी दिये, लेकिन अभी तक कोई स्टेशन वहां पर नहीं बनाया गया ।

[श्री जगदीश भवस्थी]

कभी कभी १००, ५० गांवों के यात्री वहां पर जाते हैं, इसलिये वे अक्सर वहां जंजीर खींचते हैं और लोगों को परेशानी होती है। मैं समझता हूँ कि अगर आप वहां पर एक स्टेशन बना दें तो वहां के लोगों को बड़ी सुविधा होगी। इसी प्रकार से पूर्वोत्तर क्षेत्र में एक स्थान घोरसलार पड़ता है, जहां पर स्टेशन बनाने के लिये चार पांच वर्ष पूर्व जांच हुई थी, लेकिन पता नहीं उस के बाद क्या हुआ। यह दो स्टेशन पूर्वोत्तर रेलवे में और मध्य रेलवे में आना चाहिए और लोगों की आवश्यकता को पूरा कर दें तो वहां जाने वाले यात्रियों को और वहां के निवासियों को बहुत लाभ हो सकेगा।

Shri D. C. Sharma: Sir, I rise to a point of order. Is the hon. Deputy Minister following the Hindi speech of the hon. Member?

Mr. Deputy-Speaker: The hon. Member speaking has no grievance. He does not complain. The hon. Deputy Minister is following the speech all right. What right has the hon. Member to raise this point?

Shri Khushwaqt Rai (Kheri): Sir, I rise to another point of order. Can any objection be made to a speech being made in Hindi in this House?

Mr. Deputy-Speaker: No, no; he does not say that. Perhaps, the hon. Member means that the other Ministers who can follow Hindi must also be present here.

श्री जगदीश भवस्थी : श्री शर्मा ने जो व्यवस्था का प्रश्न उठाया, वह मेरे मन्त्रालय में पहले से था, लेकिन मैं अनुभव कर रहा था कि मंत्री महोदय को सहारा मिल रहा है।

अब मैं एक बहुत महत्वपूर्ण बात कह रहा हूँ और वह रेलवे विभाग के सम्बन्ध

में। हम ने रेलवे बजट भाषण में पढ़ा कि रेलवे पर बहुत खर्च बढ़ रहा है। मैं सुझाव देना चाहूंगा कि जो आप का रेलवे मंत्रालय है, रेलवे बोर्ड है, आप के जी० एम० के आफिसेज हैं, डी० एस० आफिसेज हैं, इन सब को कोऑर्डिनेट कर देना चाहिये। इस से खर्च काफी बच सकता है। जो आप के जी० एम० के आफिसेज हैं उन को तोड़ भी दें तो भी रेलवे के काम का कोई नुकसान नहीं होगा और काफी पैसा बच सकता है। इस प्रकार कर देने से समय की बचत भी होगी और धन की बचत भी होगी।

श्री भ० बी० मिश्र (केसरगंज) : उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे मंत्रालय पर अपने विचार प्रकट करते हुए हर तरह से सभी दिशाओं में सन्तोष व्यक्त किया गया है, और यह एक सर्वबिदित बात है कि रेलवे ने अपने विभाग में काफी प्रगति की है। स्टेशनों में काफी सुधार हुआ है, रेलें चलीं, उन में पानी की सुविधाएँ दी गईं, वहां और प्रकार की सुविधाएँ दी गईं, हर तरह से रोज ब रोज बहुत उन्नतिशील कदम रेलवे मंत्रालय के द्वारा उठाये जा रहे हैं। किन्तु मुझे खेद के साथ कहना पड़ता है कि एक पंडित जी ने एक राजा से कहा :

“राजन् कनक धारामि: त्वयि सर्वन्त्र वर्पति ।
अभाग्यच्छत्रसंछन्नेमयि नायान्ति विन्दव: ॥”

अर्थात् आप की स्वर्ण की वर्षा सब जगह होती है, लेकिन अभाग्य का छत्र मेरे ऊपर छाया हुआ है, इसलिये मेरे ऊपर उस की एक बून्द भी नहीं पड़ रही है। वास्तव में वही बात मैं रेलवे मंत्रालय को बतलाना चाहता हूँ कि ब्रांच लाइनों की तरफ कोई भी ध्यान अभी तक हमारे रेलवे मंत्रालय का नहीं गया। अगर हमारे रेलवे मंत्रालय के मंत्री जी स्वयम् या उपमंत्री या कोई भी ऐसा विशिष्ट कर्मचारी उन लाइनों पर जा कर देखें तो मैं यह कहूंगा कि उसे मालूम

होगा कि वहां पर १९वीं सदी का भी प्रवेश नहीं हुआ है, अभी तक वहां पूर्ण रूप से १९वीं सदी का काम कर रही है। पूर्वोत्तर रेलवे पर जो गोंडा से बहराइच या नानपारा से कतौनी-घाट को रेल जाती है अथवा शाहगंज से बलिया को जो लाइन जाती है, उन पर के स्टेशनों को अगर आप देखने की कृपा करें तो आप को पता चलेगा कि जो चतुर्य श्रेणी के रेलवे कर्मचारी हैं उन के क्वार्टर्स से भी बदतर रेलवे स्टेशन है। वहां पर खड़े होने तक की जगह नहीं है। इन पर ऐसे ऐसे स्टेशन हैं जहां से लाखों रुपयों के सामान का आयात और निर्यात होता है। लेकिन वहां पर २५ आदमियों के खड़े होने की भी जगह नहीं है। अगर किसी वक्त जरा सा पानी आ जाय तो मुसाफिरों की बात तो अलग रही, रेलवे स्टेशन का कोई आदमी भी वहां घुस कर अपनी गुजर नहीं कर सकता।

इसी के साथ साथ वहां पर यदि आप देखें तो पायेंगे कि फर्स्ट क्लास तक के डिब्बों की यह हालत है कि उन की खिड़कियां बन्द नहीं होतीं और दरवाजे ठीक से बन्द नहीं होते। बाकी गद्दियां जो हैं उन के अस्तर पूरे नहीं हैं, सीट का आधा तिहाई अस्तर नदारद रहता है और गद्दियों के अन्दर से जटा दिखाई देती है। बरेली से पीलीभीत की लाइन पर चूँकि फर्स्ट क्लास की खिड़कियां बन्द नहीं हो पाती हैं और यह फागुन में होली की वजह से लड़के लोग बराबर उन खिड़कियों में से गोबर कीचड़ और ईंट बगैरह फेंका करते हैं और उस की भी रोकथाम अभी तक रेलवे की तरफ से नहीं की गई। इस के बारे में लिखा गया कि अगर इस चीज की रोकथाम नहीं की जायेगी तो एक तो खिड़कियों के शीश बगैरह ईंटें फेंकने से टूट जायेंगे और जोकि आम तौर पर टूट जाते हैं और दूसरे अन्दर बैठे यात्रियों को चोटें लगेंगी शीशे और ईंटों की वजह से और इस तरह लोग घायल भी हो गये

हैं। नानपारा से कतरनियाघाट तक जितने भी स्टेशन्स हैं उन की बुरी हालत है। उन में खड़े होने का कोई स्थान नहीं है, न वहां पर कोई किसी प्रकार का रक्षण देने का उपाय है, मुसाफिरखाने तो कतई नहीं हैं। बरसात में बिछिया स्टेशन तक गाड़ी जाती है और आगे जाने के लिये इसलिये बन्द कर दी जाती है कि एक साधारण नाला पड़ता है, उस नाले पर एक छोटा सा पुल बनाने से लोगों को कतरनियाघाट तक जाने में सहूलियत हो सकती है। इसलिए उतरीनियाघाट पर एक छोटा सा पुल बनाने से यह अमुविधा दूर हो सकती है। अभी बरसात में बिछिया स्टेशन से आगे केवल इंजन और एक डिब्बा डाक के लिए ले जाते हैं लेकिन बाकी यात्रियों को यह सुविधा नहीं दी जाती है। इस का नतीजा यह है कि अगर आप अचानक वहां पर दौरा करें तो आप को पता चल जायेगा कि वहां पर कितना भ्रष्टाचार होता है। वहां के गाइस और वहां के कर्मचारी उन यात्रियों से दूना और तिगुना दाम ले कर डाक ले जाने वाले डिब्बे में बैठा लेते हैं और जा कर कतरनियाघाट में उतार देते हैं। अब ऐसी चीजों की तरफ आप का ध्यान जाना चाहिये कि एक साधारण सा पुल बना देने से जनता को कितनी सहूलियत मिल सकती है। अब वह जंगल का एरिया है और जंगल के एरिया में अगर यात्री उतार दिये जाते हैं तो हर वक्त खतरा उन के सामने रहता है। इसलिये इस सुविधा की तरफ आप को ध्यान देना चाहिये।

दूसरे इस लाईन पर प्रायः पानी पिलाने की कोई व्यवस्था नहीं है। अन्य जगहों पर मैं देखता हूँ कि मुसाफिरों को पानी पिलाने का इंतजाम रहता है और मिट्टी तक उन के हाथ धोने के लिये रख दी गई है लेकिन यह श्राव लाइनों उन सुविधाओं से बिल्कुल रहित हैं और उन सुविधाओं को प्रदान करने के वास्ते किसी प्रकार कः

[श्री भ० दी० मिश्र]

कोई ध्यान नहीं दिया जा रहा है। खास तौर से मैं आप का ध्यान नानपारा से कतर-नियाघाट, बहराइच से नानपारा और शाह-गंज से बलिया तक जो लाइन जाती है उस की तरफ दिलाना चाहता हूँ।

जहाँ तक बिजली और पंखों का सवाल है मैं समझता हूँ कि वहाँ बिजली और पंख लगे तो जरूर हैं लेकिन वह काम करें या न करें यह भ्रमलग बात है। मैं तो स्वयं बड़े आश्चर्य में रहता हूँ कि जिस समय मैं गोंडा से बहराइच को चलता हूँ तो जब गाड़ी चलने को होती है तो कुछ लोग आ कर ठुक ठुक करते रहते हैं और पता नहीं क्या जादू करते हैं कि उस समय तो बिजली भी जल जाती है और पंखा भी चलने लगता है लेकिन जैसे ही गाड़ी स्टेशन पार हुई कि बिजली भी गायब और पंखा चलना भी बन्द। इस के लिए मैं उत्तर प्रदेश के एक माननीय मंत्री का सबूत दे सकता हूँ कि उन की गाड़ी में भी बिजली नहीं रही और पंखा नहीं चला। जबकि रेलवे ने सब और मेनलाइंस में काफी प्रगति की है तो रेलवे मंत्रालय को ब्रांच लाइनों की तरफ भी देखना चाहिए। अगर उस तरफ आप समझते हैं कि गरीब ज्यादा बसते हैं तो मौजूदा गवर्नमेंट का ध्यान तो गरीबों की तरफ अधिक से अधिक जाना चाहिये और इसलिये उस की किसी तरह से भी उपेक्षा नहीं होनी चाहिये।

इस के साथ ही साथ आप को मालूम है कि कतरनियाघाट और कौड़ियाला, जोकि लखीमपुर जिले में पड़ता है और कतरनियाघाट बहराइच में पड़ता है इन दोनों के बीच में केवल ६ मील का अन्तर है वह एक पुल बना देने से सीधी गाड़ी बहराइच से लखीमपुर जा सकती है। उस ६ मील में दो नदियाँ हैं एक गेरुहा और दूसरी घाघरा इन दोनों को मिला कर केवल एक पुल बनाने से अधिक से अधिक लाभ हो सकता है। बहराइच से लखीमपुर होते हुए सीधे

दिल्ली तथा अन्य स्थानों को, इधर उधर यात्रा कर सकते हैं। आजकल बहराइच से गोंडा और गोंडा से बाराबंकी, लखनऊ जायें और फिर लखनऊ से सीतापुर आयें और सीतापुर से लखीमपुर आया जाता है। इसलिये इस और रेलवे मंत्रालय का भवश्यक ध्यान जाना चाहिये। एक बहुत छोटा सा प्रयास है और इस छोटे से प्रयास के द्वारा हम जनता को अधिक से अधिक सुविधा दे सकते हैं।

इस के साथ ही साथ मैं आप से यह भी निवेदन करना चाहूंगा कि जखल-रोड से बहराइच होते हुए भिनगा और मुहेलवा जंगल तक एक रेलवे लाइन बिछाने के हेतु रेलवे द्वारा सर्वे हो चुका है। यह लाइन अगर निकाली जाय और आगे जा कर वह यदि गोरखपुर में जोड़ दी जाय तो रेलवे विभाग को दोनों दृष्टि से लाभ होगा। वहाँ से कच्चा माल (बनकस) और लकड़ी इतनी ज्यादा आती है कि रेलवे विभाग को अधिक से अधिक लाभ हो सकता है। साथ ही जनता को भी यात्रा की दृष्टि से अधिक से अधिक सुविधा पहुंचाई जा सकती है। मैं यह निवेदन करूंगा कि अब द्वितीय पंचवर्षीय योजना आप की समाप्त होने जा रही है, अब अगर उस लाइन पर काम शुरू किया जाय और तृतीय पंचवर्षीय योजना में जखलरोड से बहराइच होते हुए भिनगा और मुहेलवा जंगल तक यदि यह लाइन निकाल दी जाय तो जनता की दृष्टि से और रेलवे विभाग दोनों की दृष्टि से श्रेयस्कर होगा और यह लाइन अधिक से अधिक उपयोगी सिद्ध होगी।

एक बात मैं और निवेदन करना चाहता हूँ कि हमारे रेलवे मंत्रालय ने एक बात ऐसी कर दी है कि जिससे पहले रेलों में जो दुर्घटनाएं आदि हो जाया करती थी, उनमें इससे काफी रोकथाम होगी। रेलवे विभाग ने जगह जगह पर गाड़ियों में सीखचे लगा दिये हैं।

जानाने डिब्बों में, फर्स्ट क्लास में और सेकंड क्लास में भी यह सीखचे लगा दिये गये हैं और यह ठीक ही किया गया है क्योंकि अब उनके अन्दर सीखचे लगे होने के कारण बदमाश और उचकके वगैरह नहीं घुस सकते और अगर वे अन्दर से अपने डिब्बे बन्द कर लें तो एक तरह से सुरक्षित हो जाते हैं लेकिन मैंने स्वयं देखा जबकि मैं अभी अभी रामेश्वरम में पुरी की तरफ जा रहा था, संयोगवश गान के वक़्त मैं अकेला फर्स्ट क्लास में रह गया हालांकि मैंने डिब्बा तो अन्दर से बन्द कर लिया था लेकिन पाखाने की तरफ जाकर जब मैंने देखा तो पाया कि उस तरफ से कोई भी आकर आघात करना चाहे तो कर सकता है। इसलिये मेरा यह विशेष सुझाव है कि पाखाने में भी बाहर से कोई पैसिजर्स द्वारा सिंटरनी लगा कर पाखाना बाहर से बन्द करने की व्यवस्था होनी चाहिये। ऐसा होने से यात्री पुरुष अथवा महिला जबकि खास तौर से वे अकेले ही फर्स्ट या सेकंड क्लास में यात्रा कर रहे हों, तो उनकी रक्षा हो जायेगी अन्यथा डिब्बा बन्द कर लेने पर भी पाखाने की तरफ से कोई भी बदमाश आकर उन पर चोट कर सकता है। इसलिये पाखाने को बाहर से सिंटरनी द्वारा बन्द करने की व्यवस्था की जानी चाहिये।

इसके अलावा जिस तरीके से बड़ी लाइन की दूरी में रेलवे विभाग ने अन्य जगह किया है उन्ही तरीके से मैं यह चाहूंगा कि आपको पूर्वोत्तर रेलवे में भी इस तरह की बड़ी लाइन जारी करनी चाहिये और वृद्ध बड़ी लाइन अगर आप इस तरह से करे जैसे कि बरौनी जंक्शन से उस तरफ को है, उस तरीके से अगर फैजाबाद से नैपाल कोटर तक ले जायं, फैजाबाद से गोंडा होते हुए बहराइच होते हुए नैपाल गाड़ी ले जायं, एक बड़ी लाइन इस तरह से जारी कर दी जाय तो इससे यात्रियों को बहुत सुविधा हो सकती है और माल भेजने में भी सुविधा हो सकती है।

माल लेने की व्यवस्था के सम्बन्ध में मुझे यह निवेदन करना है कि इस समय रेलवे विभाग और प्राइवेट ट्रकों के बीच में होड़ लगी हुई है और आज यह हालत हो रही है कि बहराइच से कानपुर में जो माल आ रहा है वह तकरीबन ८५ और ९० फी सदी ट्रकों से आता है। रेलों से माल लाना लोगों ने बन्द कर दिया है। एक तो यह डर रहता है कि रेलों में माल सही सलामत पूरा मिले या नहीं, माल के कटने का सदा डर बना रहता है और दूसरे देर भी होती है। इसलिये बजाय इसके कि आप माल भाड़े की दर में ५ प्रतिशत की वृद्धि करते और विशेष कर जब कि आपके आंकड़े यह बता रहे हैं कि रेलों से माल कम जाता है और ट्रकों से ज्यादा जाता है, भाड़ा बढ़ाने की प्रपेक्षा आपको तो किराया इस समय कम करना चाहिये था। और कम करके उस होड़ में रेलवे को मुकाबले में लाना चाहिये। रेलवे विभाग राष्ट्रीय सम्पत्ति है और इसको धामदनी उत्तरोत्तर बढ़नी चाहिये और इससे हिन्दुस्तान में रहते वाले प्रत्येक व्यक्ति को सुविधा मिलनी चाहिये।

यहां अष्टाचार की बात कही गयी कि करप्शन बहुत है, चोरी बहुत होती है। इसकी आपकी अधिक से अधिक देखरेख करने की आवश्यकता है। और मैं तो कहूंगा कि इसमें अगर आपका गुप्तचर विभाग कुछ काम करने लगे तो अच्छा हो। मैं आपको इस सम्बन्ध में एक उदाहरण देना चाहता हूँ। एक चोरी होगयी चूँकि वह व्यक्ति कुछ रेलवे में सम्बन्धित थे, उन्होंने सूचना दी और सूचना पाते ही दो तीन घंटे के प्रयास में वह चोरी मिल गयी। जहांपर जानवर चढ़ाये जाते थे वहां पर बक्स दबा मिल गया। तो कहने का अभिप्राय यह है कि अगर गुप्तचर विभाग द्वारा इस बात को देखने की कोशिश की जाएगी कि ये जो चोरियां होती रहती हैं इनमें कहां तक हमारे विभाग के कर्मचारियों का हाथ है, जाना जा सकेगा और हम डम चीज को रोक सकेंगे

[श्री भ० दी० मिश्र]

और उस दशा में जो रेलवे में ये चोरियां की घटनाएं होती रहती हैं ये अधिक में अधिक कम हो सकेंगी।

इन शब्दों के साथ मैं फिर आपका ध्यान जो बातें मैंने कहीं हैं उनकी और प्राकृतिक करता हूँ और रेलवे विभाग को जो उसने प्रगति की है और जो यात्रियों के लिए सुविधा की व्यवस्था की है उसके लिए धन्यवाद देता हूँ।

Mr. Deputy-Speaker: I have to inform the hon. Members that the House will sit today up to 5.30 P.M. for this discussion and then take up the half-an-hour discussion. I would request the hon. Minister to begin his reply at 4.45. He is likely to take about 45 minutes. So, hon. Members might adjust their programmes accordingly.

Shri B. C. Multick (Kendrapara—Reserved—Sch. Castes): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I am glad that the hon. Minister has been paying active attention to the recruitment of Scheduled Castes and Scheduled Tribes in the railways. His feeling yesterday in the House indicated the amount of sincerity in this direction. But the same spirit should be observed by the members of the Railway Board. In many cases, Scheduled Caste and Scheduled Tribe candidates cannot apply for service due to lack of advertisement in the regional languages. I know that in my State of Orissa, the news items is rarely advertised in daily Oriya newspapers. Whenever I tour in my constituency, many young scheduled caste people meet me for service in the railways. I find it very difficult to tell them about the vacancies as we, Members of Parliament, are not supplied information by the Railway Board. Steps should be taken to supply earlier information regarding the vacancies to the Members of Parliament, particularly those representing Scheduled Castes and Scheduled Tribes.

Regarding railway land, as my hon. friend Shri Hansda said, I am aware that large acres of railway land are lying idle. When there is the slogan for more production of food, it is improper to keep the land uncultivated. These lands should be leased out to the poor landless Harijans for cultivation.

Transport problem is a great problem on which the efficient implementation of Five Year Plans depends. Every part of the country should be touched with railway lines. The need to develop backward States like Orissa and Assam should not be further neglected. Orissa possesses enough mineral resources, but they are not properly utilised due to lack of transport facilities. Top priority should be given to the backward States in regard to construction of new lines.

I would suggest that a new line from Sukinda mines to Paradip port via Kendrapara should be constructed soon for the quick development of the Paradip port.

Regarding overcrowding, many hon. Members have already spoken about it. I regret that the problem of overcrowding is not eliminated. I have seen the horrible picture at Howrah in the Janata Express for south via Cuttack. Passengers were thrown into the compartments through the windows. Due to this overcrowding, a large number of pick-pocketing cases occur. The trains for Orissa are always full of rush. To overcome this overcrowding, one additional train should be introduced from Howrah to Puri and some more compartments should be attached to the existing trains.

Coming to lighting conditions, the lighting condition in small stations on the S. E. Railway in Orissa is very deplorable. In stations like Hardaspur, the lights provided are very insufficient. The light is so dim that it is very difficult to sit peacefully in the night till the train arrives. Then, I do not know why waiting halls are not provided with lavatories. Steps should

be taken to provide lavatories in all waiting halls.

I do not understand why there is delay in establishing a divisional headquarters at Khurda in Orissa. I request the hon. Minister to take more sincere steps to establish a divisional headquarters at Khurda as soon as possible.

I do not understand why the remodelling works of the Cuttack and Bhubaneswar stations are getting delayed. Proper steps should be taken to expedite the remodelling works at these stations.

There is a great necessity of constructing an overbridge at Jajpur Keonjhar Road from the platform to the goods shed. The water-supply scheme at Jajpur Keonjhar should function soon. Electricity should be provided at Jajpur station as soon as possible.

Shri Narasimhan (Krishnagiri): Sir, the peculiar feature which is noticed during the budget speech of the hon. Minister, as pointed out in the speeches of some other hon. Members is that the question of new lines has been completely by-passed. The hon. Minister said there were no major accidents, everything was efficiently done, etc. But it is not a satisfactory thing, really speaking, that an important matter like this should be completely by-passed. In previous budget speeches, there was some indication or other about some new line or other. All hon. Members were waiting eagerly to hear some announcement or other. But this time the hon. Minister simply left it to the Planning Commission, by saying that everything was in the melting pot and the Planning Commission had to decide. This is really not a desirable attitude on the part of a big department of Government like the railways, with a thousand and odd crores of rupees of capital, with the big Railway Board, a machinery calling themselves experts. They must really have a plan and they must influence the Planning Commission about their demands. They

should not really surrender like this to the Planning Commission.

The House should have the benefit of the advice of the Railway Board and the Railway Ministry on these matters during budget time. This kind of taking away of the responsibility of Parliament and individual Members, opportunity during budget time and avoiding discussion on a big issue is not really desirable. Particularly, this should not apply in the case of railway lines dismantled sometime or other and which deserve to be restored. New lines may be a different question, but restoration is an important matter. Pandit Thakur Das Bhargava was saying that backward areas should be treated with the same sympathy as scheduled castes. If those areas have to be treated like scheduled castes, dismantled lines have to be treated as scheduled tribes. They also deserve special treatment. In my district, 100 miles of railway line were removed during the second World War. The first and second Five Year Plans have gone and the third Plan is in the offing, but we have not heard about the restoration of those lines. The first and second World Wars are over and the third World War is threatening to take place, but we are trying to avoid it. 100 miles of railway line in my district were dismantled, but no action is yet taken. The Minister says in his budget speech, "I have left to the Planning Commission". This is very disappointing and very unfair; I am really surprised at the lack of perspective in these matters. Near this particular area, there is a lignite project. A bauxite project in Salem is coming and magnesite industry is developing to a very high degree. With the development of the steel industry in the country, refractory industry is developing by leaps and bounds. There are many other projects in the offing—lignite is to be used for the steel project and the briquettes are likely to be used for iron ore in Bangalore—it is really surprising that instead of taking a perspective look.

[Shri Narasimhan]

the Railway Ministry is taking a myopic look. I am sorry to note this. I hope at some time or other, better counsels will prevail.

There was so much talk about overcrowding. The Railway Administration has given priority to goods traffic, but passenger traffic is more or less ignored. In my opinion, the real solution is to have longer trains. Otherwise, the line capacity does not permit more trains. To have longer trains, they must have better locomotives. There is no use telling that "We are self-sufficient in locomotives and are even in a position to export". Really speaking, when we need more powerful locomotives to drag longer trains, our efforts should be to produce such locomotives and not to be satisfied with self-sufficiency in some kind of locomotives which are inadequate for the demands of the day. While the Planning Commission is being referred to for not constructing new lines in our area, we find that actually new lines are taken up and metre-gauge lines are converted into broad-gauge lines. I am not complaining about the constructions but I may say for a fact that even in areas whether iron ore and steel industry are not developing, even in those areas metre-gauge lines are converted into broad gauge lines and some lines are being doubled. So, my request is that the same sympathetic approach should be given to the other areas also. Merely quoting the Planning Commission will not be proper. I do not know whether in those cases the Planning Commission was consulted. If, in fact, the Planning Commission was by-passed or ignored in those cases, then really it is not clear to me how it can be quoted in other cases.

Then I come to the question of rail-road competition which is not the problem of only the railways or of the roads. It is the problem of meeting the transport requirements of the country. In that connection, I would say that the construction of over-bridges and under bridges should be

treated as a national problem. Both the Transport Ministry and the Railway Ministry should set apart a big sum, say, Rs. 50 crores, and see that proper over and under bridges are constructed in important junctions where the railways and national highways meet. I know that in many States there are several points in the national highways, particularly on the route from the north to south, where there are no over-bridges. There is heavy traffic, both passenger and vehicular, in that route and for want of over-bridges lorries and trucks have to wait the whole night on both sides of the railway line at the level crossing, because the gate-keeper will not open the gate in the night for fear of accidents. Because of that, the road transport capacity is adversely affected.

When we talk about railway line capacity we forget the fact that both road and rail capacity are needed for the country. Without roads, the goods will not reach the railway station to be carried by the train. At the receiving end also the roads have to carry the goods to the countryside. So, we should give the same treatment to both. My earnest request in this regard is that a good sum should be set apart, funds should be created and the problem should be boldly faced.

Then, a better national policy should be evolved and the coal price should be made uniform throughout the country. There is no use having different coal policies in different areas. There should be a national coal policy throughout India.

Lastly, I will make a local request. The Southern Railways will do well to run a tri-composite train by the metre-gauge route from Madras to the other end of Salem. In the broad-gauge route, via Jolarpet, there is a lot of crowd as trains are going to places such as Ooty. So, it is very necessary that the Salem people should be diverted by the metre-gauge. An equal distance metre gauge route is available. Therefore, I would recommend to the

Railway Board to run a tri-composite metre-gauge train from Madras Egmore to Salem junction.

श्री रघुनाथ सिंह (वाराणसी) : उपाध्यक्ष महोदय, मुझे सिर्फ दो तीन सजेस्शन्स देने हैं। पहला यह है कि कलकत्ता से दिल्ली आने वाली ट्रेन, अग्रर इण्डिया, यहां पर ११ बजे पहुंचती है। पालियामेंट के जो मेम्बर बिहार और यू० पी० से आते हैं, उनको बड़ी दिक्कत होती है। मेरी इस्तदुआ है कि अग्रर यह ट्रेन आधा घण्टा पेश्तर आ जाये, तो कम से कम दो सूबों के लोगों को पालियामेंट अटेंड करने के लिये सहूलियत हो जायगी।

जो डीलक्स ट्रेन है, वह हफ्ते में दो दिन जाती है। अग्रर उसमें एक फस्ट क्लास की बोगी जोड़ दी जाये, तो पालियामेंट के मेम्बरों को सुविधा हो जायगी और सुविधा इसलिये हो जायगी कि सवेरे हम लोग बिहार पहुंच सकते हैं और इस्टर्न यू० पी० में भी सवेरे जा सकते हैं।

कम से कम तीन चार दफा में यहां पर कह चुका हूं कि यह बनारस की डिमांड है और युनैनिमस डिमाण्ड है और वहां के बोर्ड की भी डिमाण्ड है कि बाबतपुर और खालिसपुर के बीच में एक फ्लैग स्टेशन या हाल्ट स्टेशन होना चाहिये। यह बनारस का एक सबब है। तीन चार बरस से उसकी एन्वयारी हो रही है ! कनसल्टेटिव कमेटी में भी हमने इस बारे में कहा, लेकिन कोई ध्यान नहीं दिया जा रहा है। उस तरफ ध्यान दिया जाना चाहिए, क्योंकि जौनपुर की लाइन डबल लाइन हो रही है। वह बड़ी इम्पॉर्टेंट लाइन है और इस लिये कम से कम छः मील के बीच में एक फ्लैग स्टेशन या हाल्ट स्टेशन होना चाहिये। चूंकि यह सबब है, इसलिए उसकी मांग की जा रही है।

ग्राण्ड ट्रंक एक्सप्रेस जो जाती है, तो उसका काशी, अयोध्या और लखनऊ से कोई कनेक्शन नहीं है। काशी एक्सप्रेस में एक

डिब्बा जोड़ दिया जाये, जो काशी और इलाहाबाद के यात्रियों को लेकर इटार्गी तक जाये और वहां पर उस डिब्बे को ग्रांड ट्रंक एक्सप्रेस में जोड़ दिया जाये। इससे माउथ और नार्थ में एक प्रकार से सम्बन्ध हो जाता है। साउथ इण्डिया के जो यात्री उत्तर में आते हैं, उनके अयोध्या, काशी और प्रयाग जाने की सुविधा हो जायगी।

बड़ी कोशिश के बाद, तीन चार बरस पालियामेंट में बोलने के बाद बड़ी मेहरबानी की गई और चौखण्डी और लोहता के बीच में एक फ्लैग स्टेशन स्टार्ट किया गया। पहले इस के विरुद्ध बड़ा आबजैक्शन किया गया था। अब सौ से ज्यादा आदमी उस फ्लैग स्टेशन से जा रहे हैं। वहां पर चलने वाली दो लोकल ट्रेन्स में से एक को तो वहां पर खड़ा किया जाता है, लेकिन दूसरी को खड़ा नहीं किया जाता है। मेरी इस्तदुआ यह है कि इन दोनों लोकल ट्रेन्स को वहां पर खड़ा किया जाये, ताकि यात्री लोग जा सकें, तो रेलवे मन्त्रालय को ही फायदा होगा।

अजमेर के उर्स में जाने वाले करीब एक लाख यात्री दिल्ली में रह गए और वे अजमेर नहीं जा सके। यह हमारी रेलवे का नुकसान हुआ। बिहार और यू० पी० से बहुत से यात्री दिल्ली आए थे। उनको ट्रेन की सुविधा नहीं दी गई, तो उनमें से कोई कोई बेचारा टूक में गया, कोई बस में गया। फिर भी एक लाख यात्री रह गए। जब इस प्रकार की असुविधा खास करके एक ऐसी जाति को होती है, जो कि एक माइनारिटी जाति है, तो हम को उसकी तरफ अधिक ध्यान देना चाहिये और उनको सुविधा देनी चाहिये आशा है कि आगामी वर्ष में रेलवे की तरफ से अधिक सुविधा दी जायगी और इसमें रेलवे मन्त्रालय का ही फायदा है। जो लाखों यात्री वहां जाते हैं, उनमें रेलवे को आमदनी हो सकती है। इसलिये मेरी आखिरी इस्तदुआ यह है कि अजमेर के यात्रियों के लिये अधिक से अधिक सुविधा दी जाये।

श्रीमती लक्ष्मीबाई (विकाराबाद) :
उपाध्यक्ष महोदय, मुझ को दो मिनट मिलने
चाहियें ।

Shri M. R. Krishna (Karimnagar-Reserved-Sch. Castes): Mr. Deputy-Speaker, after seeing the reports submitted by the Railway Ministry to this House and hearing the speech of the Railway Minister one will not either begin or end his speech without congratulating the Railway Ministry for the work it has done during this period of one year.

15 hrs.

The hon. Minister while replying to the debate yesterday mentioned about rest houses provided for Class IV employees of the Railways. When the report of the Pay Commission was discussed in this House and when a lot was said about holidays, I tried to find out as to how holidays were spent in various other countries. My grievance was that the Government, though they extend a lot of holidays to the Central Government employees, do not generally provide them the places where they can spend very well these holidays and the result is that most of the employees waste their hard-earned holidays. Railway Ministry is the first to provide holiday homes in Kashmir and other places of interest. Since the Railway employees have the facility of travelling, holiday homes were a necessity. If they are fully utilised by the Class IV employees, I think it would be very much appreciated by one and all.

The planners have pinned their confidence on the Railways for the fulfillment of the Plan. The Railway Ministry at every stage have been saying that they are doing their bit to help the planners to achieve their objective and the executive for the proper utilisation of the Plan resources and to speed up the work. When this is the view of the Railway Board and the Government, I think, perhaps it was not the view of the Railway Board or the Government to provide

this facility only to certain areas and neglect the others. Though the Railway administration has made progress in various ways it has not done much to reduce the wastage. It is perhaps the tradition and custom with most of the departments or concerns in the public sector that with greater expenditure and greater return, the wastage is also sometimes abnormal. This has been perhaps proved true in the case of the Railway administration too. Many departments or sections, like the Railway Protection Force and other Departments, have been brought in, but the way in which they are working does not convince hon. Members of this House or the public outside. The wastages in the Railways have not been brought down. Allowing corruption to remain safe with some of the high-ups, the wastage in the working hours has become the monopoly of some workers in the Railways. I know many offices where people just go in the morning, mark their attendance and go away and go in again in the afternoon to attend to the day's work. This kind of wastage is also there in the Railways.

There are some cases which have been brought to my notice about the utilisation of some of the very valuable equipments in the Railways. Recently, the Railways have purchased some cranes, probably by paying a large amount of foreign exchange. Those cranes which were put into use, one at Jhansi probably and the other at Secunderabad, have been used by the officers without heeding to the advice tendered by experienced workmen. The result was that both of them had been broken. They have been sent to the workshops for repairs. This single instance would go to prove that very valuable equipment is being used in a manner in which it ought not be used and which will result in a very heavy loss to the Railways.

The Claims Department in the various Railways is working above its capacity. This again proves that a lot of claims are made either because

of loss or theft or because of breaking of various valuable articles. The other day one of the hon. Deputy Ministers, while answering a question, said that robberies and loss of Railway property is on the side of increase. These things will have to be put down. It is no good for the Railway Ministry to come before this House and merely say that out of 100 cases ten or twenty cases or some more cases every year are being detected. This will not definitely convince the House. The agencies appointed will naturally be satisfied if robberies or thefts or losses are increasing, at the same time the force which has been appointed could detect one or two more cases every year. This practice is not going to help the Railway administration and the country very much.

It has been proved with cogent reasoning—many of the hon. Members have proved it—that the basis on which the Railway administration lays new lines is not convincing. When one sees the Railway map, one would really see that the whole thing is located in one area leaving the other areas for a long time uncovered. One can understand areas like NEFA or the industrial areas, where steel or other basic things are produced, for example, coal, getting some preference over the other areas. Many hon. Members, even though they have been stressing the need of a railway link in their own areas, did not fail to mention that the border area should get preference. I would go still further and say that if the border areas have to be provided with proper communications, it should not be phased over three or four years but should be done in one year's time with the assistance of the sappers and miners and other engineering corps in the Defence Department. They must speed up the work in NEFA and other border areas. Nobody would hesitate to support the Railway Ministry in this matter.

But while giving preference to other industrial areas, the Railway Ministry

should not forget the areas which are also important in other matters. If steel is important for this country, I think rice is also equally important. If an area which is producing a lot of rice is neglected, it would only lead to the feeling that perhaps the members of the Railway Board have an aversion to rice and have got a liking for wheat, therefore they do not pay that much of attention to an area which produces enough of rice.

Just now my hon. friend was telling me about a line which was to be taken up by the former NS Railway, that is, the Nizam State Railway. Even though they had a lot of surplus when the railways were integrated—unlike other Railways the Nizam State Railway left a lot of surplus and that money has been transferred to the Central Railway—they did not meet the commitments which the Central Government made to the NS Railway before it was taken over. I refer to the railway link between Nizamabad and Ramagundam which is one of the very important railway links for which the people of Hyderabad and the present Andhra Pradesh Government have been often insisting. It has become a practice with the Railway Ministry to keep on beautifying, providing buildings and other things at places where they have given railway facility, but it should become the practice of the Ministry to see that they first provide railway links to backward areas from where persons and produce can be moved; later on they should think of providing additional facilities like cementing the platforms, providing good furniture in the waiting rooms etc. These things can wait; the first and foremost thing that the States or the areas concerned in the country would like to have is railway facility.

Coming to railway employees, I would like to plead for a section which is perhaps the most neglected, that is, the gangmen working on the lines. I think there was no mention made in this House about this section which has been neglected very badly.

[Shri M. R. Krishna]

I have brought this to the notice of the General Manager, Central Railway—giving him detailed information, but I did not get any intimation from him; hence, I would like the Railway Ministry to attend to this.

I think the Railway Minister is very considerate to his own community, the Scheduled Castes. Yesterday something was said here about promotion in the services. I would like to complain against the Railway Minister for not filling the vacancies reserved for the Scheduled Castes in technical posts. When I met some of the officers who have been deputed for this purpose, they told me that though these posts have been reserved, they do not find suitable candidates. The Railway Ministry have started very many schools, and we have only praise for them. But I want the Railway Ministry to start some technical schools so that not only Scheduled Castes, but even others, can be trained there. This they can easily do since they have well-equipped workshops. I want the Railway Minister to bear this in mind and see that Scheduled Caste and Scheduled Tribes candidates are tarined in such institutions so that they can fill up the vacancies in technical posts.

Some of the recommendations made by the Pay Commission are really helpful to the railway employees, for instance, three paid holidays, minimum wages applicable to casual labour and so on, but I think a lot of difficulties would be removed if the Railway Ministry can reopen their supply depots and allow the railwaymen to draw their rations or requirements from them, because the articles will be sold at least at controlled rates, if not at subsidised rates. I also see that the Ministry has encouraged the opening of consumer co-operative societies. This will also help railwaymen to purchase their needs from these societies at cheaper prices. Most of the railwaymen who are today feeling that they are not getting enough emoluments will be definitely satisfied if these two things are given to them.

Shri Supakar (Sambalpur): We are now in the fifth year of the Second Five Year Plan. In other spheres some amount of thinking about the shape of things to come in the Third Plan has taken place, and so at this juncture I am glad to find that the Ministry has brought out a very valuable and informative booklet called *A Review of the Performance of the Indian Government: Railways during the Second Five Year Plan period in the Background of the prevailing Economic Conditions*. If we go through this booklet, we get a very rosy picture of the state of affairs of the railways, but if we go round the country, we find certain very disquieting features. Although we congratulate the Railway Ministry on the steady improvement and so far as their economy is concerned, we cannot help feeling a little concerned about what the average traveller or businessman feels in regard to the railways meeting or failing to meet the needs of the public.

In this connection, I would submit that statistics may very often be a little misleading. When we find numerous complaints of overcrowding from all parts of the country, it is little consolation to be told that the percentage of overcrowding is coming down. Since we are aiming at a planned economy, since railway is a monopoly concern, and since other modes of transport like road transport are very inadequate on account of there not being roads and the rivers not being bridged, it is very essential that the railways should try their best to remove the difficulties of passengers and make adequate provision at least in the Third Plan to meet, as far as possible, their travel needs. Therefore, I submit that when they formulate the railway plan for the Third Plan period, they should make adequate provision for reducing overcrowding to not merely 13 per cent, but zero per cent if practicable.

In regard to goods traffic, I believe we are in a still worse position. When

there is overcrowding in trains, we get practical evidence of the incapacity of the railways to meet the demands of the public so far as passenger travel is concerned. But, so far as goods traffic is concerned, we cannot judge from the performance of the railways whether they are able to meet the needs of the country, of the commercial section of the country, and are in a position to foster the commerce of the country as well as they should. Statistics, no doubt, supply facts and figures to show that there has been increased volume of traffic, as regards both tonnage and money value. But we find a very disquieting feature which is described at para 14 of this booklet. I shall quote only one or two sentences from this booklet. At page 16. in para 14, it has been stated:

"Products, which are mostly consumed locally like foodgrains and oilseeds, move only to a small extent by rail, compared to total production. There is a decline in the proportion transported by rail under sugar, cotton manufactures, jute manufactures, salt and to some extent oilseeds, between the First Plan period and the Second Plan period, and most of these are high-rated commodities."

One wonders if this diversion of traffic to roads is not due to the fact of the railways not being able to meet the demands of the businessmen to transport their goods with the help of the railways. Therefore, I believe that Government would do well in the future years to give us some idea as to what the demand of the businessmen and the public is for wagons, and how far Government are in a position to meet these demands.

Very often, when we ask questions about the need for increasing the number of passenger trains and also goods wagons, we are told that there are not enough locomotives or that there is not enough line capacity. This limitation of line capacity comes in the way when we ask for the

addition of small bogies to important trains running through the country.

I would submit that these factors, namely having more coaches, more wagons and better line capacity should occupy the attention of the Railway Ministry not only now but in the formulation of the Third Plan as well.

In this connection, I would just touch only one point about track renewal, which, I would submit, so far as the South-Eastern Railway is concerned, that is, the area from which I come is concerned, is unfortunately, the heaviest in arrears. We find at page 67 of the annual report of the Indian Railways that in the South-Eastern Railway, there are 2,571 miles of broad gauge railway lines, out of which 750 or nearly 30 per cent are in arrears, and out of 925 miles of narrow gauge railway lines, 485 miles or more than 50 per cent are in arrears. Consequently, the railways are forced to impose speed restrictions on as many as 147 miles of the narrow gauge railway lines. Therefore, this is a matter which I submit should receive the attention of Government.

Another aspect to which I wish to draw the pointed attention of Government is regarding the utility or the usefulness of the Indian Railway Conference Association, in respect of which caustic comments have been made by the Public Accounts Committee in their Twenty-First Report. They have stated at page 39 of their report that:

"With the integration of the entire railway system into a single unit, such neutral organisation is an anachronism of the past."

You know, Sir, that when this association was formed, almost all the railways were private companies. With the integration of almost all the companies into a Government concern, and after the Pakistan Railways have ceased to be a member of this association, not much useful function is performed by this association. On

[Shri Supakar]

the other hand, this association has created much difficulty so far as the proper administration of the railways is concerned. For example, I may just refer to one of the functions of this Indian Railway Conference Association and that is in regard to their neutral control organisation. So far as the neutral control junctions are concerned, we find at page 31 of the annual report of the Railway Board that there are altogether ten junctions, out of which two junctions are at one place, namely Agra, three others are in U. P. and other five are distributed throughout India, but they are not distributed rationally, and that creates difficulty so far as the proper management and checking of the wagons etc. is concerned.

Lastly, I would submit that when Government plan for extension of railway lines in the Third Five Year Plan, they should give preference to connecting Rourkela with Talcher; this will be a very easy proposition for Government, because there is already a line from Rourkela to the Barsua mines, and to connect Barsua with Talcher will be a very easy job, because the mileage involved is very small, and I believe the survey also has already been done.

Regarding the Dandakaranya railway line about which there were questions this morning, I would suggest that they should connect Baladila with Rayagada, because by doing so, they will be shortening the railway line by about hundred miles as compared with the present arrangement; they will not only save a lot of money but they will make the approach to Dandakaranya much easier than through the present alignment.

I hope Government will give the consideration to all these points.

Shri Dasaratha Deb (Tripura): At the outset, I congratulate the Railway Minister on his having allocated money for the construction of the railway line in Tripura from Patharkhandi to Dharmanagar. At the same time, I must draw his attention to the fact that he proposes to spend only Rs. 10 lakhs during this fiscal year to construct the line. I would request that he should see that the construction of this railway line should be expedited and it should be completed before the end of this year itself namely, before the end of 1960 itself.

It is needless to point out the transport difficulties under which the people of Tripura have been suffering at present, for, as the hon. Minister is well aware, our Territory does not have any improved road communications or any railway lines. So we are left with the service of airlifting. Very recently our people have been facing another difficulty. I do not know why the Communications Ministry, particularly the Indian Airlines Corporation, has reduced the number of its freight flights from Calcutta to Agartala since the 1st of January 1960. From that day, our people have been suffering very much. Trade in Tripura State has come almost to a standstill. Many goods are being accumulated in the godowns. Neither can we carry essential goods from outside Tripura into Tripura nor can we move our agricultural products from Tripura to outside. This is because airlifting is very costly.

Secondly, the proposal which has now been made to construct a new railway line from Patharkhandi to Dharmanagar, the north-eastern town of Tripura, will not help much. This line does not enter into the Tripura State more than 10 to 15 miles. So even when the construction of that line is completed, we shall not get much facility by way of railway transport. If we are to get transport facilities, that line has to be extended

from Dharamnagar to Sabroon, that is, via Agartala. Then Tripura will have a railway system inside its territory. The mileage involved is only 200 or so and it is not very costly. If the Railway Minister and the Finance Minister make an endeavour in this regard, it will not be very difficult for them to find the money for this. This is an inaccessible area and also a very backward area. If we want to develop the State, we must have some sort of improved methods of communication. The most desirable communications is the railway system.

Because of the lack of this communication system, what are the difficulties we are facing in our State? As regards essential goods, we have to pay higher prices than those prevailing in the rest of India, because everything is being carried by airlifting or by road transport. Both are costly, more costly than if they were carried by railway. Secondly, more than 90 per cent of our people are peasants. Our economy is mainly a peasant economy. It is also an undeveloped area. We must develop agriculture. We have been facing serious food crises. Every year we have to take rice from the Centre. Last year itself, we had to pay about Rs. 30 lakhs for transport of goods to the Pakistan Railways. This was on government account. Besides this, the trading section, businessmen, have been paying more than a crore of rupees yearly to the Pakistan Railways as transport charges. If a railway line is developed in our State itself, we can save all that money and utilise it in other development works.

Again, because we have to develop our agriculture and increase our production, we have to distribute fertilisers to our peasantry. Fertiliser also is very costly because we have to airlift it. Our peasantry can hardly utilise such costly fertiliser, because they have no money to pay such a high price.

In this connection, I want to bring to the notice of the House one very interesting fact. In earlier years, Tripura has been a very fine pineapple growing area. I think perhaps it is one of the best pineapple growing areas in India. But for the last two or three years, due to lack of transport facilities, and there being no market for it in Pakistan, the price of pineapple has come down to as low as Rs. 3 to 4—sometimes even less—per 100. For that reason, the producers could not get even their cost of production. That is why pineapple production is gradually decreasing there and our people cannot continue that cultivation.

As regards jute also, if you compare the prices, you find that every year there is a per maund difference of Rs. 5—Rs. 10 from the Calcutta price. So is the case with cotton and other agricultural products. The prices are much lower than the corresponding prices in the rest of India.

That is why if we have a railway system inside Tripura—if we develop and extend the railway line as I have suggested—we can develop our agriculture itself. Besides, at present, we have no industries in our State, neither large industries nor medium-size industries. Every year we find that in our budget a certain amount of money is allotted for this purpose. Last time there was a provision of Rs. 1 lakh for starting a medium-size industry—a factory. But they could not spend that money because they cannot carry the machinery inside Tripura. It cannot be carried by small trucks. Also the roads are not properly developed for carrying such heavy traffic. They are using some 5-ton or 3-ton trucks. The roads cannot bear heavier transport. That difficulty is there.

That is why I have been urging again and again in this House, since 1952, for providing us a railway line. I find that ultimately they are trying to reach the eastern border of Tripura

[Shri Dasarathi Deb]

by the construction of a railway line. But it should not stop there. It should be extended throughout the whole Tripura State, at least to the southern portion. The House must also remember that Tripura is a border State. It is encircled on three sides by Pakistan. So from the point of defence also, it is absolutely necessary that we must develop our communication system.

The Railway Ministry proposes to spend Rs. 10 lakhs this year. I would appeal to the Railway Minister that even if by the middle of the year the work could be proceeded with beyond that possible by the allotment, then lack of money should not stand in the way. (He should provide more money and he should see that this line is completed this year itself. He should convince his Cabinet colleagues and also the Planning Commission that at least in the Third Five Year Plan, if not in this year, this line should be extended upto the Southern portion of Tripura, that is, upto Sabroom.

श्री जांगड़े (बिलासपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, इस सदन में बहुत से सदस्यों ने वेतन आयोग के सम्बन्ध में आलोचना की है और सदस्यों ने इस बात की भी आलोचना की है कि किस प्रकार रेलवे कर्मचारियों के पी० टी० भोज और पासेज आदि के बारे में उदासीनता बरती गयी है। इस सम्बन्ध में मैं भी कुछ भ्रज करना चाहता हूँ। हम कर्मचारियों की कार्यक्षमता की बात करते हैं पर हम दूसरी ओर से मियां की जूती मियां के सिर पर ही लगाना चाहते हैं। हम मजदूर संगठन बनाते हैं, फिर हम शासन ने उनकी तनखाह भी बढ़वाते हैं और तनखाह बढ़ा कर हम कर्मचारियों के हृदय में भ्रमन्तोष की लहर पैदा करते हैं। बहुत से सदस्यों ने कहा कि रेलवे में बहुत चोरियां होती हैं, बहुत भ्रष्टाचार होता है और घूसखोरी बहुत ज्यादा होती है। मैं इस बात को बहुत अश्लील तरह से

जानता हूँ कि रेलवे यूनियन के जो बड़े बड़े पदाधिकारी होते हैं वह स्वयं जानते हैं और देखते हैं। उनको अपना कामरेड समझ कर जान बूझ कर वे बताते नहीं और जान बूझ कर बहुत समय बीत जाने देते हैं। ये पदाधिकारी उस आदमी को चोरी के समय बचाते हैं और सरकार को दोषी बताते हैं। मैं आपको उदाहरण दूँ। नागपुर में चोरी की घटनाएं बहुत होती हैं। मोती बाग में चोरियां बहुत ज्यादा होती हैं और वहां के बंकर इतनी ज्यादा चोरियां करते हैं कि उनकी चोरियों और क्रिमिनल एटीट्यूड को देख कर रेलवे के बड़े अधिकारी उनसे डरते हैं। जानते हैं पर उनको पकड़ नहीं सकते। क्योंकि उनको अपनी आत्म-रक्षा और अपनी जान का खौफ रहता है। खड़गपुर में भी जितने स्कैप मैटीरियल और स्टोर होते हैं, वहां पर भी बहुत ज्यादा चोरियां होती हैं। क्या रेलवे संगठन के पदाधिकारी या रेलवे मजदूर यूनियन के अधिकारी इन को नहीं जानते? वे अश्लील तरह जानते हैं। रेलवे टिकट चैकिंग स्टाफ में भी बहुत से लोग इस प्रकार की बात करते हैं और वे रेलवे यूनियन के पदाधिकारी होते हैं। वे जानते हैं और जान बूझ कर उनको रोकने के उपाय नहीं करते हैं और फिर उल्टा शासन को दोष देते हैं। मैं इसको कदापि सहन नहीं कर सकता कि जिस शासन का हम वेतन लें, उसका काम तो ईमानदारी से न करें और वेतन पाने के बावजूद भी उसमें राजनीति घुसेड़ें और उसकी चर्चा करें। इस चीज को शासन को कदापि सहन नहीं करना चाहिए। केरल में जब चुनाव हुआ, तो बिलासपुर और खड़गपुर के रेलवे बंकरों ने चुनाव के लिये पैसा भेजा और गुप्त रूप से भेजा। हम रेलवे संगठन और उसके हित की बात करते हैं, लेकिन कलकत्ता में जब खाद्य सम्बन्धी आन्दोलन हुआ, तो वहां पर रेलवे बंकरों यूनियन के कार्यकर्ता गये और उन प्रोसेशन में शामिल हुये। मैं इसको देशद्रोह और शासन का द्रोह समझता हूँ और

इसके लिये शासन को बहुत कठोर कदम उठाना चाहिये ।

जब भ्रष्टाचार का सवाल आता है, तो हमारे बहुत से सदस्य, जो यूनियन्ड के पदाधिकारी हैं जघन्य अपराधों को छोड़ कर एक मामूली पटिकुलर इन्मंटस को—एक मामूली उदाहरण को जेनरलाइज करते हैं और फिर सरकार पर लांछन लगाते हैं । अगर ट्रेड यूनियन के किमी व्यक्ति की पदोन्नति हो जाती है या ट्रांसफर हो जाता है, तो ठीक है और अगर ट्रांसफर नहीं होता है, रद्द हो जाता है और उसको तरक्की नहीं मिलती है, तब आकर वह उसको जेनरलाइज करता है और शासन के खिलाफ आन्दोलन छेड़ देता है । आप समझ सकते हैं कि इससे कार्यक्षमता में कितनी डिलार्डि आती है । मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि अनुशासन-हीनता की भावना तृतीय और चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों में बहुत बढ़ गई है । रेलवे का स्टाफ हम बढ़ाते हैं और हमको देखना चाहिये कि रेलवे का खर्च कितना है । १९५१ में प्रत्येक रेलवे कर्मचारी के ऊपर हमारा ५५१ रुपया नेट खर्च होता था, जबकि आज वह खर्च १५०० रुपए हो गया है ।

बहुत से भाइयों ने फ़ोट चांजिज के बारे में कहा है । मैं इस सम्बन्ध में कुछ आंकड़े बताना चाहता हूँ । १९३९ में सौ यात्रियों ने यदि सौ रुपया दिया होगा, तो आज १९५८ में १९० रुपये दे रहे हैं । अगर हम १९३९ को बेसिक वर्ष मानते हैं, तो उस समय फ़ोट चांजिज १०० रुपए थे और आज चांजिज २०१ रुपए हो गए हैं । अगर १९३९ में होलसेल प्राइस इन्डेक्स १०० रुपए था, तो आज उसकी कीमत ४२० रुपए हो गई है । १९३९ में हमारे ५५१ रुपए खर्च होते थे और १९५७ में १५०० रुपए खर्च होता है । अगर हम ५ परसेंट फ़ोट चांजिज बढ़ाते हैं, तो वह कोई ज्यादा नहीं है । अगर हम संसार के किसी भी देश से तुलना करें तो हमारे देश में सवारी के चांजिज और फ़ोट चांजिज सबसे कम होते

हैं । जब इण्डिया अर्नडिवाइडिड था, और हिन्दुस्तान और पाकिस्तान एक थे, तो हमारे यहां १९३८-३९ में १५ लाख रेल यात्रा करते थे । यह संख्या अब ४० लाख से ऊपर हो गई है । हमारी उन्नति को देखिये । १९५१ में चितरजन में केवल १७ लांकांमांटिब बनते थे और आज उनकी संख्या १६८ से ज्यादा हो गई है । रेलवे के मोटरगेज की लम्बाई ४४ परसेंट है और जो बोझ डोया जाता है, वह केवल १५ परसेंट है । चौड़ी पंक्ति की रेलवे की लम्बाई ४७ परसेंट है, पर वह ८४.५ परसेंट बोझ डोती है । संकरी पंक्ति की रेलों की लम्बाई ९ परसेंट है, लेकिन बोझ केवल १/५ परसेंट डोया जाता है । इस बात का पता लगाना चाहिये कि क्या कारण है कि मध्यम पंक्ति अर्थात् मोटर गेज और संकरी पंक्ति यानी नैरो गेज की रेलवे में बोझ उठाने का ट्रैफिक गुड्ड ट्रैफिक कम हो गया है । हम जानते हैं कि हमारी रेलें देश का १७ करोड़ टन बोझ डोती हैं और बाकी अन्य उपायों से दो तीन करोड़ टन बोझ ही डोया जाता है । हमारा बोझ बढ़ गया है, लेकिन उसके बावजूद मोटर गेज और नैरो गेज में गुड्ड ट्रैफिक को बढ़ाने की हम अभी भी क्षमता रखते हैं । मैं यह जानना चाहता हूँ कि शासन इस पर क्या विचार कर रहा है ?

ट्रैक रीन्यूअल के सम्बन्ध में मैं यह कहना चाहता हूँ कि १९५६-५७ में ७२३३ मील ट्रैक रीन्यूअल के लिये बाकी था । हम यह जानना चाहते हैं कि १९६१ में इस के सम्बन्ध में क्या स्थिति है ? १९५७ में ७३८९ मील लम्बे रेल मार्ग मार्ग पर स्लीपज नगाने की जरूरत थी । अब उसकी क्या स्थिति है इस की जानकारी हम को होनी चाहिए । हिन्दुस्तान में स्पीड रेगुलेशन १७०० मील की निश्चित कर दी गई थी । इस सम्बन्ध में अब उस की क्या स्थिति है, अगर इस सम्बन्ध में शासन या रेलवे मंत्रालय की ओर से हम को जानकारी मिले, तो प्रकट है ।

[श्री जगड़े]

एक सुझाव था कि जब कि हमारा एक लांकांमोटिव प्लांट चित्तूरजन में है और भीटर गेज के लिए एक इन्टेग्रल कोच फैक्ट्री खोली जाय। शायद वह नई खोली जाये और शायद अजमेर में जो वर्कशाप है, वहां हम बैंगन तैयार करते हैं, उस की कार्य-दक्षता बढ़ाई जायगी और उस का एक्सपेंशन किया जायगा। अगर इस की जानकारी मिलती, तो अच्छा होता।

वड़गपुर के सम्बन्ध में मैं यह कहना चाहता हूँ कि वहां पर छत्तीसगढ़ प्राइमरी एजुकेशन सोसायटी है। उस ने स्वतः मकान बना लिया है। मैं रेलवे मंत्रालय से निवेदन करूंगा कि जब कि रेलवे एजुकेशन के लिए काफी ध्यान दे रहा है, तो उस को कम से कम मकान अनुदान मिलना चाहिए। मुझे यह भी कहना है कि जब हिन्दुस्तान में ईस्ट इंडिया रेलवे कम्पनी बनी और काम शुरू हुआ, तो भिलाई एरिया छत्तीसगढ़ एरिया के इजारों मजदूर वहां काम करते थे और बाद में उन की संख्या घटते घटते सात आठ सौ रह गई और वे भी कुछ दिनों के बाद रिटायर होने वाले हैं। जिस समय हार्ड लेबर का समय था, तो छत्तीसगढ़ के मजदूरों ने काम किया। मैं रेलवे मंत्रालय से प्रार्थना करूंगा कि जब वे लोग रिटायर हो जायेंगे तो उन के लड़कों को नौकरी दिलाने का भरसक प्रयत्न किया जाये। वहां से निकाल दिए जाने के बाद वे छत्तीसगढ़ में रेपयूजी हो जायेंगे। इस बात का प्रयत्न किया जाना चाहिए कि उन की हालत शरणार्थी की न होने पाए। उन को कोई नौकरी दिलाने की चेष्टा करनी चाहिए।

अन्त में मैं तीन सुझाव और रखना चाहता हूँ। हर आदमी बैकवर्डनेस यानी पिछड़े-पन की परिभाषा अपनी तरह से करता है। मैं चाहता हूँ कि बैकवर्डनेस की असली परिभाषा रेलवे के ध्यान में है, और उस के अनुसार

काम हो। और कहीं पर रेलवे मार्ग हो या न हो, लेकिन काश्मीर में जम्मू तक, नेफा और आसाम में सिलचर कचार और मणिपुर तक रेलवे मार्ग जरूर बनाया जाना चाहिए। तृतीय पंचवर्षीय योजना में बिलासपुर से मंडला, चाम्पा से चिड़िमिरी, दण्डकारण्य योजना में भानुप्र और मध्य प्रदेश को जोड़ने वाली लाइन, चिड़िमिरी से बरवाडीह यानी मध्य प्रदेश और बिहार को जोड़ने वाली लाइन अवश्य बनाई जानी चाहिए और खालियर से मिड तक जो लाइन है, उस को इटावा तक बढ़ा दिया जाये, ताकि मध्य प्रदेश का सम्बन्ध स्थापित हो सके।

Shri T. Subrahmanyam (Bellary):
Mr. Deputy-Speaker, Sir, our railways happen to be the greatest national undertaking in which we will have made an investment of Rs. 2,000 crores shortly. Some hon. Members were expressing an apprehension that a conflict has been allowed to arise between the various modes of transport in our country, that railways are in conflict with road transport etc. I am sure that in a developing economy there will be very great need for all these modes of transport to be fully developed and also to be fully utilised. My fear is that, ultimately, non-development and non-utilisation of these various modes of transport to the maximum will be the bottle-neck in our developing economy. In the third Five Year Plan when we try to achieve self-sufficiency in the agricultural sector and a self-sustaining or a self-generating economy in the industrial sector, all these modes of transport will have a full role to play and a very significant role to play. I am sure the Railway Ministry will do everything possible to avoid this conflict between the various modes of transport. With regard to the new lines, priority must be given to the defence and the development and expansion

of our steel industry. Taking into consideration fully all these factories, I feel that we must attach importance also to the balanced regional development of the various areas of our country. In the South also, there is a feeling that the railway extensions have not been done in a satisfactory or the desired way. After the re-organisation of States, there is great urgency for this, besides the economic development of the country. About a couple of years back, the survey of a new line between Kottur and Harihar was almost ordered and it was about to be taken up but for some reason it was postponed. With regard to the railway line from Raydrug to Chitaldrug in the Southern zone, the survey was completed. I am only giving illustrations. There are several such lines which should be taken up and with even small extensions so much of economic development could be promoted and large areas could be thrown open for progress.

It is gratifying that we have achieved self-sufficiency in the production of locomotives, coaches and wagons. Chittaranjan are manufacturing about 170 locomotives per annum while the TELCOS manufacture about 100. Our coach position is quite satisfactory. The Perambur works are manufacturing about 380 coaches and with the recent introduction of the second shift, the position is bound to improve. Therefore, I am sure more trains could be put into the various lines.

I suggested two years ago that a fast express train should be run between Bijapur and Bangalore via Gadag, Hospet, Bellary and Guntakkal. I was informed at that time that the position with regard to the locomotives, coaches, etc. was not satisfactory and when it was satisfactory, this question would be taken up. Now that self-sufficiency has obviously been achieved, I am sure we are in a position to take up such things. There is great urgency for these express trains and I appeal to the Railway

Ministry to take up this matter as early as possible.

We are now trying to export iron ore from Bellary in large quantities. It is a foreign exchange earner. Some millions of tons are proposed to be exported. Therefore, I suggest that the Guntakkal-Hubli metre gauge line may be converted into broad-gauge or at least the Guntakkal-Hospet line, within which area lies this huge iron ore reserve, may be converted into broad-gauge, immediately.

Some amenities have been given. Sleeping accommodation was made available previously in 26 trains; now it is available in four more trains. Two types of sleeping coaches—two tier and three tier—have also been introduced which is to be welcomed and passengers coming from distant places, from the South from Kerala, Mysore, Andhra or Madras or from the east from Bengal or Assam and other places will certainly welcome it. I am sure this will bring about more integration and unity to some extent and therefore, I particularly welcome it. Accommodation has been set apart to third class passengers travelling long distances, which is also another welcome feature. But I have received complaints coming from Madras, Mysore and other places that this is not regularly enforced. At the starting place, Madras or Bombay for instance, the passengers get into these coaches and reservations are properly made but in the intermediate stations a lot of overcrowding is allowed and they experience much inconvenience. I hope the Railway Ministry will look into these matters and prevent these things.

श्रीमती लक्ष्मीबाई : उपाध्यक्ष महोदय, चूंकि मुझे कम समय दिया गया है, इस वास्ते मैं केवल दो तीन मुद्दाव ही आपके सामने रखना चाहती हूँ। मैं समझती हूँ कि रेलवे डिपार्टमेंट बहुत अच्छा काम कर रहा है। चूंकि मेरे पास समय कम है उस

[श्रीमती लक्ष्मी बाई]

वास्ते में इस विषय पर अधिक कहना नहीं चाहती हूँ। रेलवे मिनिस्टर की स्पीच में ऐसा मालूम हुआ कि चार करोड़ रुपये कम आय हुई है और इसका कारण यह बताया गया कि बिजनेस कम हुआ है इसकी जिम्मेदारी भी मैं समझती हूँ आपके डिपार्टमेंट पर ही है। बंगल लेने में लोगों को बहुत ज्यादा दिक्कत का सामना करना पड़ता है। मैं अपने तजुबों के आधार पर आपको बतलाना चाहती हूँ कि अगर किसी को बंगल लेनी होती है तो वह बिना पैसा दिये बंगल ले नहीं सकता है। उसको इसके लिए बहुत भागदौड़ करनी पड़ती है, कमी बिना पैसा भेंट किए उसको बंगल दी ही नहीं जाती है। जब उसको बंगल मिल भी जाती है तो मीचे वह उसके पास नहीं आती है और जब आती भी है तो कह दिया जाता है कि शाम के वक्त माल नहीं लादा जा सकता है, दिन के वक्त नहीं लादा जा सकता है, इतवार को नहीं लादा जा सकता है और जब वह पैसा दे देता है तब उसका काम बन जाता है। अब आप मीचे कि जो आदमी गांव में रहता है, पहले तो वह आठ आठ दिन तक बंगल लेने के वास्ते स्टेशन पर आता है और उसके बाद अगर उसको बंगल मिल भी जाती है तो उसके साथ इस तरह का व्यवहार किया जाता है तो किस तरह से आप चाहते हैं कि लोग अपना माल बंगल के जरिये से भेजें। इस तरह से बंगल लेने में उसको नुकसान भरना पड़ता है। जब बंगल स्टेशन पर होती है और उसमें माल लाद दिया जाता है तो उसकी रक्षा करने वाला, उसको देखने वाला कोई नहीं होता है जिसका नतीजा यह होता है कि कई बार माल गायब हो जाता है और जो भारी माल होता है उसको भी लोग चोरी करके ले जाते हैं। जब बरसात होती है तो वह बंगल भीग जाती है और उसमें पड़ा हुआ माल खराब हो जाता है और बाद में कई बार चोरी भी हो जाती है। ऐसी

हालत में कौन व्यापारी बंगल में माल भेजेगा। यही वजह है कि आपका काम कम होना है। मैं चाहती हूँ कि बंगल को तेजी से दिया जाए और जो पैसा इन बंगल को देने के लिए आपके कर्मचारी लेते हैं, उम पर रोक लगाई जाए, वह बन्द किया जाए। इस सब का नतीजा यह होता है कि लोग ट्रकों और लारियों से अपना सामान बाहर भेजते हैं। लोगों को मजबूर हो कर ट्रकों इत्यादि में अपना सामान भेजना पड़ता है। वृत्ति वहां पर सुविधा अधिक मिलती है और ईमानदारी से काम होता है, इस वास्ते लोग १५ दिन या एक महीना पहले ही एडवांस दे कर लारी को अपने घर मंगवा लेते हैं। अगर रेलों में अधिक सुविधा हो तो वे क्यों वहां पर एक महीना पहले पैसा जमा करवायें इस वास्ते मैं चाहती हूँ के रेलवे डिपार्टमेंट ईमानदारी से काम करे और लोगों को अधिक से अधिक सुविधायें प्रदान करे।

एक बात की और और मैं आपका ध्यान दिलाना चाहती हूँ। जो नुाइश यहां पर हो रही थी उसको देखने के लिए लोगों को यहां लाने के लिए १०-११ स्पेशल ट्रेज चलाई गई थीं। आंध्र प्रदेश में एक एक ट्रेन में १,००० से १,२०० लोग आए थे। एक गाड़ी ४ फरवरी को हैदराबाद से चली थी और उसको यहां पर ६ फरवरी को पहुंचना था। ६ तारीख को न पहुंच कर वह ८ तारीख को सबेरे पहुंची। हैदराबाद में तो वह ४ तारीख को चल दी लेकिन यहां दो दिन देरी से यानी ८ तारीख को पहुंची, इसका क्या कारण है यह पता नहीं चला। जब यहां पर अधिकारियों से पूछताछ की गई तो उन्होंने कह दिया कि हमें मालूम नहीं है और जब हैदराबाद को फोन किया गया तो उन्होंने कह दिया कि वह उस रोज वहां से चल दी थी। अब बीच में कहा वह रुकी रही, किसी को कोई मालूम नहीं। हमारे वहां कुछ भर्सा हुआ दो गाड़ियां दुर्घटनाग्रस्त हो गई थीं और सैकड़ों लोग

डूब गए थे और हमें खतरा पंदा हुआ कि कहीं इस ट्रेन के साथ भी यही न हुआ हो। लेकिन हमें किसी ने कोई जवाब नहीं दिया। मुझे लोग कहते हैं कि तुम एम० पी० हो, पता लगाओ लेकिन यहां पर किमी बात का कुछ पता ही नहीं चलता है। अब ८ तारीख को वह गाड़ी आई और १० को चली गई। दो दिनों में इन लोगों ने यहां क्या देखा होगा इसका आप भ्रंदाजा लगा सकते हैं। जब गाड़ी यहां दो दिन बाद पहुंची तो ये लोग जो चार दिन तक बिल्लियों की तरह में उसमें रहे, उनकी जो दशा हुई होगी, उसका भ्रंदाजा आप लगा सकते हैं। जो दो दिन यहां ठहरें, वे कोसते ही रहे। इन लोगों ने यहां आ करके आपको ६०-७० हजार रुपये दिये लेकिन उनके लिए आपकी तरफ से कुछ भी नहीं किया गया। उनको जो फॉसिनिटीज दी जानी चाहियें थीं वे दी नहीं गईं।

16 hrs.

मैं यह भी देखती हूँ कि जो आमदनी आपको होती है और जो बढ़ती जाती है, जो चार्ज ज्यादा लगाते जाते हैं, उस सब को आप हज्म करते जाते हैं, उसमें कुछ बचत नहीं करते हैं। डिबेलेपमेंट के कामों के लिए भी आप बचाते नहीं हैं और उसके लिए आपको बचाना चाहिए। जो आप कमाते हैं वह खा जाते हैं। ऐसा नहीं होना चाहिये।

इसके अलावा एक स्पेशल ट्रेन अक्टूबर में मेरी कांस्टीट्यूंसी से आई। हैदराबाद के एक बड़े नेता थे, एम०एल०ए० थे, वे उसमें दिल्ली देखने के लिये आये। सब जगहों को देखने के लिये गये। दिल्ली स्टेशन में तीन चार दिन तक गाड़ी ठहरी। लेकिन तीन चार दिन के अन्दर उस गाड़ी में परेशानी हो गई, न उस में कोई पानी का इन्तजाम था, न झाड़ू का इन्तजाम था। २००, ३०० टेलीफोन मैंने किये जब जा कर वहां 391 (Ai) LSD—7.

कुछ लोग उसे देखने आये। एक साहब रेल में आये और बोले कि ३०० रु० दे दो चार दिन के वास्ते तो हम सब कुछ कर देंगे। लेकिन हैदराबाद के लोग तो ऐसे थे कि जिन को यह चीज पसन्द नहीं है। वह बोले कि हम कुछ नहीं देंगे। ३०० रु० देने का मवाल तो है नहीं। इस में स्टेशन वाले बिगड़ गये और स्ट्राइक कर दिया। नतीजा यह हो गया कि तीन चार दिन तक किसी को रेल में घुसने की हिम्मत नहीं हुई इतनी बास वहां पर हो गई। उसी वक्त एक ट्रेन गुजरात में आई थी, एक बम्ब से आई थी और एक बंगाल में आई थी। इन तीन चार दिनों में जो ट्रेनें दिल्ली में थी उन में रेलवे मंत्रालय ने २ लाख रु० कमा लिया लेकिन किसी नौकर चाकर का वहां पता नहीं था। कोई सैटरडे की वजह से नहीं आया, कोई सन्डे की वजह से नहीं आया। वहां इतने दिनों तक झाड़ू तक नहीं लगी। वहां पर डिपार्टमेंट को दो तीन घादमियों को रखना चाहिये इस लिये कि जब स्पेशल ट्रेन आये तो उन का ध्यान रखें। यहां बड़ी भीड़ हो रही थी, लेकिन यहां पर किमी चीज का इन्तजाम नहीं था। वहां डब्बे से बास आती रही। मैं उन लोगों के साथ मथुरा तक गई। वह लोग मुझ से एकस्प्लेनेशन लेते हैं। मैं उन के साथ मथुरा तक गई जब कि दशहरा का वक्त था। मैं उस चीज को देख कर तब यहां यह मुझाव दे रही हूँ कि जब आप स्पेशल ट्रेन्स की इजाजत देते हैं तो आप को उस में एक घादमी को शुरू में आखिर तक रखना चाहिये, चाहे वह इन्स्पेक्टर हो या कोई और हो। उन के न होने से कोई काम नहीं हो पाता है। दिल्ली देखने के लिये अक्सर लोग आते हैं। कितनी स्पेशल ट्रेन्स आती हैं, उन सब में आप को पैसे मिलते हैं। जब आप को पैसा मिलता है तो कुछ तो ढंग से काम होना चाहिये, गाड़ियों को रखने का कोई तरीका होना चाहिये। जब हम लोग आगरा पहुंचे और वहां पर गाड़ी को रोकने के लिये कहा

[श्रीमती लक्ष्मी बाई]

कुछ समय के लिये, तब लोग कहते हैं कि हमारे पास इस की इजाजत नहीं है। यह क्या बात है कि भागरा स्टेशन पर सुबह से शाम तक के लिये गाड़ी नहीं रुक सकती? कहने लगे कि या तो दिल्ली चले जाइये या हैदराबाद चले जाइये। ऐसा नहीं होना चाहिये। हम रिस्पॉन्सिबल लोग हैं और मुझसे देते हैं कि स्पेशल ट्रेन्स कहीं से भी आयें, किसी स्टेशन से निकले, बड़े बड़े स्टेशन पर हर तरह का इन्तजाम होना चाहिये। उस में हवा और पानी का पूरा प्रबन्ध करना चाहिये।

एक और बात है, पिछले साल थर्ड क्लास के लिये आप ने बहुत कुछ किया लेकिन, इतनी बड़ी संस्था में बहुत कमियां दिखलाई पड़ती हैं। थर्ड क्लास में बहनें भी होती हैं, उन के साथ सामान होता है, बच्चे भी होते हैं, लेकिन उन के लिये पानी का भी ठीक से इन्तजाम नहीं होता। जैसे फर्स्ट क्लास में एक आदमी के बास्ते आप जैसा टैक रखते हैं उसी तरह से थर्ड क्लास के लिये, जिस में कि ७० या ८० आदमी बैठ कर आते हैं एक टैक रक्खा जाता है। यह पानी इतने लोगों के लिये काफी नहीं होता है। अगर आप एक टैक ही रखते हैं तो कम से कम बड़ा टैक रखिये, उस में तो दिल खोल कर काम कीजिये। आखिर आप को इतना पैसा कौन देता है। ८० फी सदी पैसा थर्ड क्लास के लोगों के पास से आता है, सिर्फ १५ फी सदी पैसा आप के फर्स्ट क्लास से आता है। वह जमाना भ्रम था जब इन थोड़े से आदमियों के लिये सारा इन्तजाम हुआ करता था। आज तो जो ८० फी सदी पैसा देने वाले हैं, जिन की दी हुई आमदनी से यह डिपार्टमेंट चलता है, उन्हीं को तकलीफ दी जाती है। उन के लिये पानी का इन्तजाम नहीं किया जाता, झाड़ू का इन्तजाम नहीं किया जाता। यह बड़ी मुश्किल की बात है। खसूसब बहनें के डिब्बों में जब यह इन्तजाम नहीं होता तो बहुत तकलीफ

होती है। जब यहां से गाड़ी में मद्रास जाते हैं तो तीन दिन लगते हैं। इन तीन दिनों के अन्दर हमारी बहनें की बड़ी बुरी हालत हो जाती है। उन को मुंह धोने तक की ठीक से सुविधा नहीं है, वह रास्ते में प्यासी मरती हैं। यहां जो बड़े बड़े अफसर बैठते हैं, डिपार्टमेंट वाले, बोर्ड वाले, जो हजारों रुपये पाते हैं, उन को विमाब से काम करना चाहिये। आप की नीतियों को इम्प्लिमेंट करने के बास्ते कोशिश करनी चाहिये, उन को अचानक दौरे करने चाहिये और हमारी दुआ लेनी चाहिये।

आज यहां जो आनरेबल मेम्बर बोले, उन्होंने कई आंकड़े बतलाये कि रेलवे डिपार्टमेंट में पहले एक आदमी के ऊपर ५०० रु खर्च होता था मगर इस साल में १,५०० रु खर्च हो रहा है। रुपये खर्च करने के बाद भी लोगों का काम नहीं बनता है। इसी तरह मे रेलवे में रुपया खर्च होता है। मेरा मुझसे यह है कि स्पेशल ट्रेन्स के बारे में आप को ज्यादा ध्यान देना चाहिये। आज तो यह होता है कि जो एक बार स्पेशल ट्रेन में आता है वह जा कर दूसरे आदमियों से कहता है कि मत जाओ, मत जाओ। काम इस तरह से होना चाहिये कि जो पहले आयें वह जा कर दूसरों से कहें कि चलो चलो। तब जा कर कहीं स्पेशल ट्रेन से आप को पूरी आमदनी हो सकती है।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं भी घंटी बजा कर मुझसे दे रहा हूं। आप भी तो सुन लें।

श्री राधेलास व्यास (उज्जैन) : उपाध्यक्ष महोदय, हमारी रेलवे ने जो चौमुखी प्रगति की है उस की सभी क्षेत्रों ने और सभी माननीय सदस्यों ने भूरि भूरि प्रशंसा की है। वास्तव में रेलवे प्रशासन की जो प्रगति हुई है उस के लिये वह बधाई का पात्र है। लेकिन फिर भी यह इतना बड़ा क्षेत्र है और इतना

अधिक इस का काम है कि अभी बहुत कुछ होना बाकी है, साथ ही कुछ ऐसे क्षेत्र भी हैं, जिन की धोर विशेष ध्यान देने की जरूरत है ।

मैं माननीय मंत्री महोदय का ध्यान एक खास बात की धोर दिलाना चाहता हूँ, और वह यह है कि जो ग्राम का केंटरिंग विभाग है, चाय की दूकानों हैं, खोंचे वाले हैं, जिन को खाने पीने के ठेके दिये जाते हैं, उन के यहां स्थिति बहुत खराब है । रेलवे में यह हो गया है कि अक्सर लोग ठेके लेते हैं, लेकिन वे उन को अपनी जागीर समझने लगते हैं । छोटे छोटे स्टेशनों पर मैं गया हूँ और मुझे अनुभव है कि अगर किमी ने टी स्टाल का ठेका लिया, या खोंचे का ठेका लिया तो किमी दूसरे आदमी को १००० या १२०० रु० माहवार पर दे दिया । वह उन से माहवारी रुपया पेशगी ले लेते हैं । इस तरह में बहुत जगहों पर चल रहा है । इस तरफ बहुत ध्यान देने की जरूरत है । वास्ते में जो आदमी मेहनत करता है, या अपना पैसा लगाता है वह दूसरों को १००० या १२०० रु० माहवार दे कर बहुत थोड़ी ग्रामदनी पर अपनी गुजर करता है । आज हजारों लाखों आदमी हैं जो इन लोगों से फायदा उठा रहे हैं । माननीय मंत्री कहेंगे कि यह लोग कुछ ऐसी लिखा पढ़ी कर लेते हैं जिस से पकड़ में नहीं आते हैं । लेकिन यह कोई समाधानकारक जवाब नहीं है । आखिर जहां पर खराबी है उस को दूर करने के लिये ग्राम को ढंग निकालना होगा और उसे दूर करना होगा । मेरा सुझाव है कि कुछ ऐसे नियम बनाये जायें कि केंटरर्स की तरफ से जो लोग नौकर रखे जाते हैं उन की कुछ सुरक्षा हो जाय । वे मनमाने ढंग पर निकाले न जा सकें, नियमों के अनुसार ही उन की नौकरी को वे खत्म कर सकें । साथ ही उन के हिसाब किताब रखने के लिये ऐसे नियम बनाये जायें, ऐसी किताबें बगीरह उन को दी जायें, ऐसे फार्मस बनाये जायें जिन से वे पकड़ में आ सकें ।

अगर इस तरह से किया जाय तो मेरा विषयवाक्य है कि इस में जो करप्शन फैला हुआ है, जिस के लिये यहां कहा जाता है कि जो बड़े बड़े अफसर हैं उन को ठेकेदारों से मासिक ग्रामदनी के रूप में कुछ न कुछ मिला करता है और मुमकिन है कि वे उन ठेकेदारों को प्रोत्साहन देते हों और उन को कायम रखते हों, वह खत्म हो सकें । इस की धोर भी ध्यान देने की जरूरत है । जब ग्राम ने देश में से जागीरदारी प्रथा को खत्म किया तो हमारे रेलवे में जो जमींदारी या जागीरदारी है वह भी तो खत्म होनी चाहिये ।

दूसरी बात मुझे क्लेम्स के बारे में निवेदन करनी है । क्लेम्स बराबर बढ़ते ही जाते हैं । रेलवे में उस के माल की चोरियां बढ़ती जाती हैं । जो रेलवे रिपोर्ट दी गई है, उस में ग्राम देखेंगे कि "येपट ग्राम रेलवे प्रापर्टी फ्राम बर्कशाप्स ऐंड स्टोर्स" पहले के मुकाबले बढ़ी हुई है । "येपट ऐंड डैमेज टु करेज ऐंड एलेक्ट्रिकल फिटिंग्स" जहां सन् १९५६-५७ में २७,१८८ थीं वहां वह सन् १९५८-५९ में ८७,८२२ हो गई । जहां भी जाते हैं पता चलता है कि रेलवे के बाल्व निकल जाते हैं, पंखे निकल जाते हैं । मैं समझता हूँ कि वह सब रेलवे शोध में जाते हैं और यह रेलवे कर्मचारियों के मिले हुए बिना नहीं हो सकता है । इस की तरफ ज्यादा से ज्यादा ध्यान देने की जरूरत है और इस पर सख्ती से अमल किया जाना चाहिये । करोड़ों रुपयों की सम्पत्ति इस तरह से चली जाया करती है, इस में रोक होनी चाहिये ।

वैगन्स के अलाटमेंट बगीरह के बारे में भी ध्यान देना यद्यपि हमारा फर्ज है, लेकिन जो स्टाफ है वह यह समझता है कि उस में कुछ लेने का उस का हक है । वह पहले के मुकाबले बहुत कम हो गया है, लेकिन अभी काफी मात्रा में बना हुआ है ।

अप्टाचार को रोकने के वास्ते सक्रिय कदम उठाये जाने चाहिये और इसमें अगर एक

[श्री राधे लाल व्यास]

दम से इसको खत्म न किया जा सके तो इसमें कमी तो होनी ही चाहिए। चूंकि रेलवेज में भ्रष्टाचार की गुंजाइश है इसलिए दम और विशेष तौर से ध्यान देना चाहिए।

यात्रियों को सुविधाएं देने का जहां तक सम्बन्ध है रेलवे मंत्रालय ने ५०० मील और उससे अधिक की यात्रा करने वाले मुसाफिरों के वास्ते बिना कोई प्रतिरिक्त किराया लिए स्लीपिंग कोचेज की व्यवस्था किन्हीं ट्रेनों में की है और धीरे-धीरे वह यह सुविधा अन्य ट्रेनों में भी देना चाहते हैं। आप ने यह बतलाया है कि जैसे-जैसे नई कोचेज बनती जायेंगी यह स्लीपिंग कोचेज वह दूसरी गाड़ियों में भी लगाते जायेंगे। यह स्वागत योग्य व्यवस्था है। लेकिन मैं जानना चाहूंगा कि जिन रेल गाड़ियों में पहले से ही पुरानी स्लीपिंग कोचेज हैं उनमें आज भी जो ५०० मील या उस से अधिक के यात्रियों से प्रतिरिक्त किराया लिया जाता है वह अब आखिर क्यों लिया जाता है? नई कोचेज जब बन कर लगायी जायेंगी तब तो उनमें ५०० मील या उससे अधिक का सफर करने वालों से आप कोई प्रतिरिक्त किराया नहीं लेंगे लेकिन यह जो पुरानी कोचेज में लोग ५०० मील या ८०० मील तक की यात्रा करते हैं उनसे आप वह सरचार्ज क्यों वसूल करते हैं? यह दो तरह की पालिसी गलत है। एक नीति होनी चाहिए। जब रेलवे प्रशासन की यह नीति है कि ५०० मील या उस से अधिक की यात्रा करने वाले यात्रियों को मुफ्त में यह स्लीपिंग फैसिलिटी दी जाय, केवल आईनेरी टिकट के आधार पर ही उनके वास्ते मोने की व्यवस्था की जायगी तो यह चीज सभी रेलों पर समान रूप से मिलनी चाहिए और कहीं पर भी उसके लिए प्रतिरिक्त किराया वसूल नहीं करना चाहिए।

यह तो ठीक है कि ५०० मील से कम की यात्रा करने वालों से स्लीपिंग के लिए कुछ

किराया ले लिया जाय, ३ रुपये, लेकिन यह ३ रुपये के ऊपर जो यह ७ घाने लिये जाते हैं यह ठीक नहीं हैं। मैं ने रेलवे के अधिकारियों से इस बारे में पूछने की कोशिश की है तो बोले कि रेलवे बोर्ड का इस बारे में कोई सरकुलर अथवा हिदायत नहीं है। मैं समझता हूँ कि यह जो ७ घाने का सरचार्ज लिया जाता है वह नहीं लिया जाना चाहिए और कानून भी आप उसको नहीं ले सकते।

नैरोगेज के बारे में जैसे कि जांगड़े साहब ने बतलाया कि वह ६ प्रतिशत है। करीब ३,१०० मील नैरोगेज है। इससे देश को बड़ा नुकसान हो रहा है। इस ६ प्रतिशत नैरोगेज रेलवे लाइन को हटाने के बारे में रेलवेज को एक प्रोग्राम बनाना चाहिए। यह तो ठीक है कि उसको हटाने की नीति आपने तय कर ली है लेकिन उसे तृतीय पंच वर्षीय योजना काल में हटाने के लिए पहल होनी चाहिए। उससे काफी देश को नुकसान हो रहा है और उसको हटाने की और शीघ्र ध्यान देना चाहिए।

एक साहब जो मेरे राज्य से बोले हैं उन्होंने भिड का उदाहरण दिया। ग्वालियर से भिड होकर इटावा और ग्वालियर से शिवपुर नैरोगेज है। शिवपुर से चम्बल तक यह सात लाख एकड़ जमीन पर सिंचाई होने जा रही है और वह नैरोगेज जहां कि स्टील के लिए योजना बनती है, गाड़ियों को बढ़ाने की जरूरत है। आखिर इस सात लाख एकड़ जमीन में सिंचाई होने से जो अनाज पैदा होगा, और वैसे तो आज भी खाद्यान्न में वह सरप्लस है, तो उस सारे अनाज को ढोने की क्या व्यवस्था है? यह सिंचाई तो अगले साल से शुरू हो जायेगी और तीन साल में ७ लाख एकड़ जमीन पर सिंचाई होने वाली है तो उस अनाज को ढोने के लिए अभी से रेलवेज को कोई ऐसी व्यवस्था करनी चाहिए जिससे कि यह नैरोगेज की लाइन जल्द हटे। ग्वालियर से भिड

होकर आगरा और झांसी होकर यदि वह लाइन जाती है तो चक्कर से बच जायगी। मैं समझता हूँ कि उन्हें हम और ध्यान देने की जरूरत है।

इसी तरह से रेलवे कर्मचारियों में भी बढ़ा असन्तोष है। उसके कई कारण हैं। कहीं तो उनके काम की शर्तों और तनख्वाहों और भत्तों आदि में असमानताएँ हैं, कहीं टी० टीज० को कम तनख्वाह मिलती है, भत्ता कम मिलता है, तो कहीं पर उनके मोने की व्यवस्था नहीं है, कहीं पर उन के टहरने की व्यवस्था नहीं है, तो कहीं असन्तोष इस कारण है कि बड़े अफसरान का अपने छोटे मातहत कर्मचारियों के साथ व्यवहार अच्छा नहीं है। रेलवे मंत्रालय को इस असन्तोष की ओर ध्यान देने की जरूरत है और उनके जो भी कारण हों उन सब कारणों को दूर करने की जरूरत है।

मेरे पास समय अब नहीं रहा है लेकिन एक बात जो मुझे मालूम हुई उसके सम्बन्ध में कुछ थोड़ा सा निवेदन करना चाहूँगा। किरोसीन आयल पर रेलवे प्रशासन ने कुछ रेट बढ़ाया है। उसके वास्ते यह कहा गया कि पहले जो नुकसान की जिम्मेदारी रेलवे प्रशासन नहीं लेता था अब उसने नुकसान की जिम्मेदारी ले ली है। मैं यह जानना चाहूँगा कि मुझे तो रेलवे विभाग के अधिकारियों ने बतलाया कि इससे जो यह किरोसीन आयल की कम्पनियाँ थीं वह अपने डीलर्स को नुकसान की एवज में कुछ देना चाहती थीं, कुछ तेल दिया करती थीं, वह अब उन्होंने देना बन्द कर दिया है जिसके कि परिणामस्वरूप हमारी रेलवेज को नुकसान हुआ। अब रेलवेज को किराये के रूप में कुछ तो मिल गया लेकिन उस होने वाली ग्रामदनी के मुकाबले में रेलवेज को लाखों रुपये अधिक का नुकसान उठाना पड़ा है, पेमेंट करना पड़ा है। अगर वाकई में रेलवे प्रशासन को इस प्रतिरिक्त फेटे चार्ज के बढ़ाने से फायदा हुआ हो तब तो यह इनकीज

ठीक है वरना क्या फायदा। इस फेटे के बढ़ाने में जो रेलवेज को ग्रामदनी हुई है और जो उनको नुकसान हो गया है दोनों को देखें और तभी वे सही नतीजे पर पहुँच सकते हैं।

Mr. Deputy-Speaker: Shri Aurobindo Ghosal. Not more than 10 minutes.

Shri Aurobindo Ghosal (Uluberia): Though I have given a number of cut motions covering all aspects of the railways, but because the time at my disposal is very short, I shall confine myself to some important points only. The first problem which has been emphasised by many hon. Members and which we are facing is in regard to over-crowding in trains. In order to reduce over-crowding in trains, at least two things must be done. First of all, the railways themselves should provide more accommodation by adding more bogies in every train and they should also introduce more trains. Also, they should divert the travelling public to other forms of transport. In order to provide more accommodation, the railways should attach more bogies to the trains and also introduce more additional trains in order to cope with over-crowding and solve the problem of over-crowding.

My second suggestion is that there should be a liaison committee which should consist of representatives of the Railway Ministry and the Ministry of Transport and Communications so that the schemes can be taken up and executed in a planned way. There is no use of laying of roads parallel to the railway lines because that will not solve the problem of over-crowding. Unless the roads are developed in the rural areas so as to link the villages, and unless the travelling public are diverted to other forms of transport, the problem of over-crowding is difficult to solve.

[Shri Aurobindo Ghosal]

My next point is with regard to catering. Catering service is deteriorating day by day. We are assured by the hon. Minister that with the abolition of the railway restaurant cars in the trains running for long distances, food packets will be available for the passengers. But we find that except two or three big stations like Howrah and Delhi, the food packets are not available in any other station and this causes much harassment to the travelling public. At some stations, catering is done by both the station restaurants and the private contractors, and so, in competition, the quality of the food is gradually deteriorating.

I would next like to mention about the difficulties and disadvantages that are being experienced due to the condition of the restaurant cars attached to the vestibule trains. Neither they stock adequate quantity of food to be supplied to the passengers who travel in the train nor are the seats adequate enough to accommodate all the passengers who travel by the vestibule trains. So, I would like to make a suggestion, namely, that folding wooden planks or trays may be provided at the back of each seat as in aeroplanes so that the passengers may take their meal in the compartments themselves.

As regards the condition of the suburban trains in the South-eastern Railway, I would like to submit that there is no amenity provided to the passengers in these trains. Drinking water is not available; nor is there any water in the latrines. There are no lights; there are no fans. For several weeks no sweeping is done even in the compartments. Conditions are horrible in the suburban trains of the South-eastern railway.

I would now like to deal with some grievances or demands which are being ventilated from West Bengal regarding the opening of new lines. I

suggest that a line from Santragachi to Bistupur via Arambagh should be constructed. This is an important line because Arambagh is growing and is becoming an important town. It is within 30 miles from the city of Calcutta but it takes about one day to go to that town. Naturally, there is a demand from the people of that area for a new line from Santragachi to Bistupur via Arambagh. There is also a great need for a line from Kharagpur to Haldea. Haldea is the place where the new subsidiary port is going to be built.

Another demand which is being made every year is with regard to the Howrah-Amta light railway. The demand is that this line should be taken up and made a broad gauge line.

Another demand which was previously taken up in right earnest and has been shelved since some time past is in regard to the circular railway around the city of Calcutta. It is essential for reducing the congestion in the trams and buses at the present moment. The other two points I want to mention are as regards the electrification of the Howrah-Kharagpur section of S. E. Railway and also the electrification of Sealdah section of the Eastern Railway.

I would now like to refer to some of the difficulties which are experienced in the Howrah station. Recently the railway administration has set up turn-pike gates and it is very difficult for children and the women folk to enter into the station during the peak hour. So, I submit that the turn-pikes may be done away with.

Regarding other things, the counters at Howrah station are very small and inadequate in number. Naturally on Saturdays and other holidays, it is difficult to get tickets. So, provision has to be made for

opening an extra counter. Otherwise, people cannot purchase tickets for travelling in their respective trains, even though they stand in queue for several hours. If they do not purchase tickets at the counter and if they get the tickets from the guard or the ticket-checkers, they are penalised. So, if any passenger is not able to purchase the ticket from the counter, he should be allowed to purchase it from the guard or the checkers without any penalty. In that respect, the law has to be amended.

Another point I would suggest is the introduction of motor trollies for taking away the luggage from the Howrah platform. This is the most congested platform. If one train comes late, it is impossible for the passengers to board the train and it is very difficult to remove the luggage by hand-driven trollies. In other countries, in congested stations, the system of motor trollies is there. So, I would request the hon. Minister to look into this matter.

As regards the demands of the workers regarding the Pay Commission's recommendations, I would request the hon. Minister to meet the representatives of the Union, so that the grievances which are real may be redressed and they can come to an agreed solution, in order to get better work from the workers.

श्री आसुर (रत्नागिरी) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं ने जो कटौती प्रस्ताव रखे हैं उन में से कुछ का जिक्र मैं करना चाहता हूँ जिन का जवाब मंत्री जी ने अपने भाषण में नहीं दिया ।

एक बात जो बहुत महत्वपूर्ण है और जिस का जिक्र आज कई वर्षों से होता रहा है वह है दिवादासगांव रेलवे । देश में नई-नई रेल सड़कें बनाई जाती हैं । पिछड़े हुए भागों को वाहन व्यवहार की सुविधा दे कर उन को डेवेलप करने का प्रयत्न किया जाता है ।

लेकिन इस दिवादासगांव रेलवे की और दुर्भाग्य से रेलवे मंत्रालय ध्यान नहीं दे रहा है ।

गत साल में हम ने बड़ी धारा रखी थी कि मंत्री जी की ओर से दिवादासगांव रेलवे के बारे में जो कुछ कहा गया है उस से हमारे पिछड़े हुए भागों का कुछ विकास होगा । लेकिन मंत्री जी ने दिवादास पनवेल उरण रेलवे लाइन का डिक्लेरेशन किया और बताया कि अब कोकण का विकास होगा । लेकिन इस लाइन से कोकण के विकास का कोई सम्बन्ध नहीं है । यह लाइन तो केवल डिफेंस के लिये बनाई जा रही है । आज पनवेल और उरण बम्बई को इतना नजदीक है और पनवेल रेलवे स्टेशन से २० मील दूर है और वहाँ का घाना-जाना एक सबरबन जैसा ही आज भी चल रहा है, और इस रेलवे से वहाँ के लोगों को विशेष लाभ नहीं होगा ।

कोयना बिजली मिलने वाली है और औद्योगिक क्षेत्रों की स्थापना करने का विचार बम्बई सरकार कर रही है । लेकिन यह सब होते हुए भी जब तक रेलवे की सुविधा नहीं होगी तब तक बड़े उद्योगों की स्थापना अशक्य है । मैं ने जब उद्योग मंत्री से इस बारे में प्रश्न पूछा तो बताया गया कि वाहन व्यवहार की सुविधा न होने से वहाँ कारखाने सरकार नहीं खोल सकती ।

दिवादासगांव रेलवे की मांग सब औद्योगिक संस्थाओं की ओर से, सामाजिक संस्थाओं की ओर से और सब सामान्य जनता की ओर से बड़े पैमाने पर की गयी थी । इतना ही नहीं, राज्य सरकार ने भी इस की मांग की है । गत साल रेलवे मंत्री जी की घोषणा के बाद लगा कि अब दिवादासगांव रेलवे बन जायेगी लेकिन इस साल की घोषणा में दिवा पनवेल उरण लाइन को प्राधान्य दिया गया है । और इस बजट में इस के लिये केवल ६ लाख रुपया रखा गया है । न मानुम इस प्रकार यह रेलवे कितने समय में बन पावेगी ।

[श्री आसर्]

मैं मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि क्या आप दिवादासगांव रेलवे के बारे में कुछ करना चाहते हो ? जहाँ रेलवे है वहाँ चाहे रेलवे न बढ़ावें लेकिन जो पिछड़े हुए भाग हैं वहाँ रेलवे को प्राधान्य देना आवश्यक है। इस दृष्टि से इस ओर देखा जाय।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि पूना लोनावला सेक्शन सबबॉन सेक्शन माना जाय। यह मांग आज अनेक वर्षों से हो रही है। आज पूना और पूना के पश्चिम में औद्योगिक क्षेत्र बढ़ रहा है। बड़े-बड़े कारखाने बनाये जा रहे हैं। डिफेंस की फ़ैक्टरी आदि सब वहाँ हैं। और कर्मचारी रोज पूना से आने जाते हैं। वहाँ लोकल ट्रेन है लेकिन इस लोकल लाइन पर किराया ज्यादा लिया जाता है। सन् १९४८ तक पूना लोनावला सेक्शन पर सीजन टिकट का किराया ६ रुपया था लेकिन आज उसे तिगुना बढ़ा दिया गया है। मैं आप के सामने कुछ आंकड़े प्रस्तुत करना चाहता हूँ। बम्बई से कल्याण जी ३४ मील है उस का किराया ११.२५ रुपये है, इसी प्रकार बम्बई से अजंठ का जो कि ६२ मील है किराया १७.८१ रुपया है, बम्बई से कसारा का किराया जो कि ७६ मील है केवल २०.८८ रुपया है, नासिक रोड जो कि बम्बई से ११८ मील है वहाँ का किराया ४७.८८ रुपया है, पूना का किराया बम्बई से ५५.३१ रुपया है जब कि उस की दूरी १२० मील है, बम्बई से लोनावला ८० मील है और उस का किराया २६.८१ रुपया है, लेकिन पूना से लोनावला ४० मील है और उस का किराया २५.५० रुपये है। इन आंकड़ों से पता लगता है कि केवल पूना लोनावला के किराये में इतनी डिसपैरिटी है। इस के कारण वहाँ की जनता में असंतोष है। मुझे लगता है कि यह स्टेप मदरली ट्रीटमेंट पूना लोनावला सेक्शन के साथ किया जा रहा है। यह बन्द होना चाहिये। मैं मंत्री जी से प्रार्थना करता हूँ कि

इस ओर देखा जाये और पूना लोनावला सेक्शन का मीजन पास का किराया कम किया जाये।

बम्बई सबबॉन में जो भीड़ होती है उस में कमी करने के प्रयत्न पर विचार करने की बहुत जरूरत है। प्रातः जाने वाले कर्मचारियों को भीड़ का बहुत अनुभव होता है। इसलिये कल्याण से बम्बई विक्टोरिया टर्मिनस के लिये और ज्यादा गाड़ियों की व्यवस्था की जाय।

आज कल हमारी सब डाक रेलवे से मिरज कोल्हापुर होती हुई और रत्नागिरी डिस्ट्रिक्ट को जाती है और वहाँ से प्रमुख स्थानों को जाती है। इस बारे में स्टेट ट्रांसपोर्ट अधिकारियों ने सदरन रेलवे को लिखा था लेकिन उन से कोई सन्तोषजनक जवाब नहीं मिला। मेरी प्रार्थना है कि रेलवे टाइम टेबिल को इस दृष्टि से एडजस्ट किया जाये जिस से हमारे जिले के लाखों लोगों को सुविधा हो सके और उन को डाक समय पर मिल सके।

रेलवे को जो आमदनी होती है उस में से गुड्स से बहुत ज्यादा आमदनी होती है, लेकिन इस आमदनी को कराने वाले जो कमशियल क्लर्क हैं उन की हालत अच्छी नहीं है। उन की सुविधा की ओर ध्यान दिया जाना चाहिये। उन लोगों ने बहुत बार रिप्रेजेंटेशन किया और इस की चर्चा भी हुई लेकिन उन की दशा में कोई सुधार नहीं हुआ है। इस से इनएफीजेंसी बढ़ती जाती है। इस का एक कारण यह भी है कि कमशियल क्लर्कस को हैडिल करने वाले और डाइरेक्शन देने वाले आफिसरों को कमशियल डिपार्टमेंट का अनुभव नहीं होता क्योंकि वह ट्रांसपोर्टेशन और अन्य विभागों से आते हैं और कमशियल क्लर्कस पर डामिनेट करने की कोशिश करते हैं। इस में असंतोष बढ़ता जाता

है। हमारा अनुभव यह बताता है कि इन-एफीशेंसी बढ़ती जाती है। इन कमशियल क्लर्कस् की जो मांगें हैं, अगर ये उचित हैं तो इन को क्यों नहीं माना जाता है? यदि इन को मान लिया गया तो उन का जो असन्तोष है वह दूर हो सकेगा और आप की आमदनी वे जो अच्छा काम करेंगे उस के कारण बढ़ सकेगी। जो यातायात है उस को ठीक करने में भी इस से आप को सुविधा मिलेगी।

अब मैं डेकिन क्वीन के हाल्टेज के बारे में जरा सा कहना चाहता हूँ। इस के कर्जत में दो मिनट के लिये रुकवाने की जो मांग है वह बहुत देर से चली आ रही है और मैं चाहता हूँ कि इस को वहाँ रुकवाने का प्रबन्ध आप की तरफ से होना चाहिये। यह गाड़ी जब बम्बई में पूना जाती है तो वहाँ इस का हाल्ट है, लेकिन जब यह पूना से बम्बई आती है तो वहाँ इस का हाल्ट नहीं है। वहाँ के लोगों की यह मांग है कि इस को केवल दो मिनट के लिये वहाँ रोका जाये। मैं आशा करता हूँ कि इस पर आप ध्यान देंगे और दो मिनट के लिये रुकवाने का प्रबन्ध करेंगे।

अब जो चोरियां हो जाती हैं उन के बारे में मैं जरा सा कहना चाहता हूँ। मैंने इस के बारे में प्रश्न भी पूछे थे और बताया था कि बहुत से रेलवे कर्मचारी इस में सहयोग देते हैं। इस तरह के समाचार अखबारों में भी छपते रहते हैं। हमारी सरकार ने रिजर्व पुलिस रखी हुई है और उस के ऊपर एक रिजर्व स्पेशल पुलिस है। लेकिन इस के बारे में देखा गया है कि पुलिस वाले भी इस में शामिल हो जाते हैं और गुड्स की चोरी में सहयोग देने लग जाते हैं। पता नहीं आप किस तरह से इन को एम्बॉइंट करते हैं और क्या इन से कोई बांड भी भरवाते हैं या नहीं या इन के चाल चलन को देखते हैं या नहीं। स्पेशल पुलिस के लोग ऐसा काम करते हुए पकड़ गये हैं। मैं आप को एक उदाहरण देना चाहता हूँ। बम्बई के पास बाड़ीबन्दर में जो मामान

है, वहाँ से बहुत सा माल चोरी चला गया था। बम्बई का जो रेलवे याँ है वहाँ से बहुत सा स्टीम चोरी जाता है और स्टेशन के बाहर एक दुकान है जहाँ पर रेलवे कर्मचारी जाते हैं और उस को बेच आते हैं। सभी को इस का पता है लेकिन कोई इस के खिलाफ एक्शन ही नहीं लेता है। इसवास्ते मैं चाहता हूँ कि इस विषय में विशेष प्रयत्न किया जाय और देखा जाये कि चोरियां न हों। आजकल चोरियों की वारदातें दिन-प्रति-दिन बढ़ती जा रही हैं और मैं प्रार्थना करता हूँ कि इस पर रोक लगाई जाये।

आप ने फ्रेट रेट पांच नया पैसा बढ़ाया है इस का कोई समर्थक नहीं है और मैं आप से प्रार्थना करता हूँ कि इस पर आप पुर्विचार करें। मैं नहीं समझता हूँ कि इस से जनता का या रेलवे का बहुत बड़ा लाभ होने वाला है। आज जब कि अनाज के तथा और दूसरी चीजों के भाव बढ़ रहे हैं यह पांच नये पैसे की वृद्धि करना मुनासिब नहीं है। मैं चाहता हूँ कि इस को वापिस ले लिया जाये।

फ्रंटियर मेल से जब हम जाते हैं तो अक्सर देखने में आता है कि किसी न किसी स्टेशन पर एक बोगी को उम से अलग करना पड़ता है। इस गड़बड़ी का कारण यह दिया जाता है कि डिब्बे का जो एक्सल है वह गर्म हो गया है। एक-दो बार नहीं, प्रायः हर बार जब हम जाते हैं यह चीज देखने में आती है। यह मेरा ही अनुभव नहीं है, दूसरों का भी अनुभव हो सकता है। पहले तो यह चीज नहीं होती थी, अब क्यों होने लग गई है, जब इस के बारे में पूछा जाता है...

उपाध्यक्ष महोदय : हर बार उसी गाड़ी का होता है जिस में आप चलते हैं ?

श्री आसकर : ऐसी बात नहीं है लेकिन औरों का भी ऐसा अनुभव है, यह मैं कहना चाहता हूँ।

[श्री घासर]

बात यह है कि जो बूल उस में इस्तेमाल की जाती है वह बाहर से इम्पोर्ट की जाती है। पहले वह अच्छी किस्म की होती थी लेकिन अब ऐसा मालूम पड़ता है कि वह हल्की किस्म की है जिस से जो प्रायल का कंजम्पशन रहना चाहिये वह नहीं रह पाता है और वह तप जाता है। पन्द्रह दिन की बात है कि रात के बक्त कोई दो बजे किसी स्थान पर एक गाड़ी खड़ी थी और एक कर्मचारी ने देखा कि यह बहुत गर्म हो गया है और अगर वह यह न देखता तो हो सकता है कि वह टिब्बा जल जाता इसवास्ते में चाहता हूँ कि एकसल में अच्छी ऊन का उपयोग होना चाहिये ताकि वह तपे नहीं।

Dr. Pashupati Mandal (Bankura—Reserved—Sch. Castes): Mr. Deputy-Speaker, I congratulate the Railway Minister for building the rolling stock and for achieving the targets of the Second Plan in scheduled time. But, at the same time, I may bring to his notice that he is not paying proper attention to the Bishnupur-Santragachi line. The people of Burdwan have a long-standing desire to have this line. It will pass through the densely-populated areas of West Bengal, Bankura, Midnapur, Howrah and Hooghli and will touch the world-famous places of Jairambath, Kamarpukur and Radhanagar, the birth place of Raja Ram Mohan Roy. The Chief Engineer of the then BNR Railway, Mr. Trouloch, surveyed this line and said that the cost of construction of this line will be realised within ten years by transport of coal only. It will be a second approach line direct from South Bihar to Howrah. It will remove congestion of Kharagpur-Howrah line and congestion of Kharagpur yard. It is only the construction of 50 miles of line. The mileage will be 50 miles less than the line via Kharagpur. So, I am pressing for this line to be taken up in the Third Five Year Plan.

From every section of the House hon. Members have been pressing hard for electric trains etc. I have been pressing for the diversion of one of the Delhi-Howrah trains from Gomoh or Asansol via Adra Kharagpur since 1952. The people of Purulia, Bankura, Midnapur and Orissa suffer a great difficulty to travel up-country. If the train is diverted, passengers from Tatanagar also will get this facility. Only passengers from Burdwan will lose one train, but there are several trains running from Delhi to Howrah through Burdwan. So, I earnestly request the hon. Minister to look into this matter so that one Delhi-Howrah train may be diverted.

There is a BDR Light Railway running from Bankura to Rayna which does not cross Damodar River to reach Burdwan. There will be a university at Burdwan for Purulia, Bankura and other areas. So there is immediate need for the easiest and the shortest link to Burdwan from these districts. If these are connected with Burdwan it will be a boon to these areas.

There is a rumour that the BDR Light Railway line will be removed under the direction of the Railway Ministry on the plea that it is running in deficit. May I know, Sir, how far it is true? It will be better if this line connects Durgapur with Jamshedpur which will be an urgent need in the near future.

Recently crimes have been occurring at such a high rate and so often in running trains that there is a general feeling of insecurity amongst railway travellers. It should be looked into with keen interest so that passengers may travel safely as before. I may suggest that the Railway Protection Force should have the same power as the Police have.

Zonal Railways Users' Committees should be formed with MPs from that zone particularly so that they may

look into the problems and suggest a solution at an early date. Otherwise, a change may happen without assessing the difficulty which will come up after the change. Moreover, I suggest that if a thorough change is going to be made, it should be brought to the notice of the MPs of that area in the Zonal Consultative Committee at an early date so that great hardships do not arise after the change.

Though there is a general impression that the Scheduled Castes and Scheduled Tribes candidates have been appointed in a large number, yet I think that they are lagging behind in fulfilling the reserve quota. Moreover, in the case of promotion, reservation is not maintained though there is a standing order to that effect.

I am pointing out one thing more serious and that is, some candidates had been selected by the Railway Service Commission as probation guards in 1958 for S. E. Railway and now they have been informed through a circular that they will not be treated as selected candidates if they are not appointed by the 31st March, 1960. Now a fresh advertisement has appeared in the newspapers for the recruitment of guards. Why has such an anomaly happened? If the zonal difficulty arises, then the Railway Service Commission may solve the problem. I request the hon. Minister to look into this matter and do the needful for appointment of the previously selected candidates.

I also suggest that those who survey the new lines should themselves be put in charge of constructing them in view of their previous acquaintance during surveying, so that the progress of construction may run smoothly.

I know there is great dissatisfaction about seniority among the temporarily recruited officers who have been confirmed later on. Their seniority will be fixed according to the date of confirmation as provided by the general rules of O.M. dated 14-7-58. I suggest satisfaction has to

be maintained among the railway staff and thereby trains may run smoothly, there may be less accidents, speed of other work will be in appreciable progress.

Lastly, I find that passenger amenities are far inferior in the South-Eastern Railway, especially between Kharagpur and Adra. There should be minimum amenities in each station such as passenger shelter well-protected from scorching sun and rain, over-bridges for both sides, sufficient lighting arrangements, drinking water throughout the year and approach roads.

I hope the hon. Minister will pay attention to all these things.

Shri Nanjappa (Nilgiris): There is a proposal to lay a new line in the Southern Railway from Mettupalayam. It is to be laid in a developing industrial area, and it is for six miles. The proposal is that the industrialists pay the amount in advance as loan. There is another proposal for laying a line from Mettupalayam to Erode. In that area there are other industrial concerns springing up. Loans may be raised in advance in that case also.

It is not merely a question of the industrial concerns. All the hill produce from the Nilgiris have to move from Mettupalayam. Trainloads of potatoes move for six months in the year, besides tea and coffee from the hills, as also vegetables.

The proposed new line will shorten the distance by the existing route by nearly 30 miles. So, any industrial factory, businessman or trader will prefer this route and advance money so that he may make more profit by taking the shorter route. This tract also goes along a very rich area. The people in that area also will be prepared to advance money. (*Interruptions*).

Mr. Deputy-Speaker: Order, order. The House should always remain

[Mr. Deputy-Speaker]

pleasant to the eye and interesting to the ear. When there are so many voices conflicting, one cannot follow the Member speaking.

Shri Nanjappa: By adopting this new approach, the railways may give preference to areas where the people give loans for new lines.

Next, about over-crowding in compartments. Whether it be in Madras or in Delhi, bookings are made well in advance; the results is that tickets are not available two or three days in advance. Even in third class, there is a good deal of rush. One difficulty which is very commonly noticed is that the railways issue more tickets than there is accommodation in the compartments. Even the most unscrupulous personnel would not be willing to take in more passengers than is warranted. The railways punish a person if he travels without a ticket, but there is nothing which prevents more people travelling in a compartment than there is accommodation. This custom of issuing more tickets than there is accommodation must be put an end to.

An Hon. Member: The hon. Member does not want any tickets to be issued?

Shri Nanjappa: I want that they must issue only as many tickets as there is accommodation, but they should not pack passengers like sardines and send them to their destination.

Another thing that I noticed last time, while going from Delhi to Madras in the sleeping coach was that it was very shaky. It is impossible to sit and much less to lie down and stretch oneself in comfort. One of the ladies in the compartment rightly remarked that we had not been thrown out of the compartment but we were still in our seats. The sleeping coach runs over thousand

miles or so but it is so very shaky that it is impossible either to sit or to lie down.

Again, while travelling from Madras to Delhi, I found that even in the first class compartments, the doors and windows were so ill-fitting that we had a lot of smoke, coal dust and so on even within a short distance.

When the carriages are in such a condition, the hon. Minister need not think of exporting them to foreign countries.

Also, there was another thing which I noticed while coming from Madras. One of the coaches developed some trouble at Itarsi. That was detached, and in its place, another coach was attached in the middle, and again, they were doing repairs to that carriage. The result was that we reached Delhi two hours late. Such was the condition of travel. Such old coaches etc. must be removed.

I would like to say a word regarding the canteens also. The hon. Minister was telling us that they are giving people very cheap food worth about four annas or three annas. But, when quality is taken into consideration, it is practically nothing. It is not at all sustaining; it is not wholesome. There is no point in supplying merely cheap food; it must have some real nutritive value.

In this connection, I would like to complain about the insanitary conditions in which food is supplied. In the Madras station, the breakfast supplied is kept on the platform, and it is full of flies. Formerly, when food was served from the dining cars, it used to be offered in a covered form. But, nowadays, they supply food without any cover, and the items supplied are very cold also. Moreover, in the case of the South Indian meal which contains a lot of liquid items such as buttermilk, *rasam* and *sambar*,

they also spill and these are brought in that state. Such was the state of the catering done even from the dining cars.

So far as departmental catering is concerned, I would submit that that is good. Government want to abolish the contractor system. I welcome it, and I am in favour of departmental catering. Whereas over the contractor system we cannot have any control, in the case of departmental catering, we can have control, and wholesome and good food can be supplied in a sanitary condition.

Shri R. Narayanasamy (Periyakulam): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I rise to speak a few words on the Railway Budget. First of all, I thank you for giving me an opportunity to speak at least now.

Shri Kalka Singh (Azamgarh): Even then he is not availing of the opportunity.

Mr. Deputy-Speaker: The last speech is heard with more attention. Therefore, I called him now.

Shri R. Narayanasamy: I believe the hon. Railway Minister will excuse me for bringing to his notice some of the local, yet pressing, problems of the public of my area that has sent me to this august Chamber.

The Kodaikanal-Gudalur Railway line was under the contemplation of the Government from 1889 when the Madras and Travancore Governments made an agreement regarding the waters of the Periyar river. In 1895, a survey was made. In 1897, after the completion of the Periyar dam, the Government granted permission to Messrs. Wilson and Company, Madras, to construct a light railway from Kodaikanal railway station,—then Ammayanaickanur railway station—which lies between Dindigul and Madurai railway stations, to Gudalur within two years. The said company failed in floating the capital wanted within the period allotted and thus the permission granted automatically expired.

Then the Government made several surveys till 1920. After the close of the First World War, the Government sanctioned in 1920 this line under the post-war reconstruction scheme and directed the District Board, Madurai, to intimate to the Government within two years whether it was willing to take up this work, as the then South Indian Railway Company and the two planters of the Kannan Devan Hills were willing to undertake the work. Then in 1922, the District Board of Madurai intimated to the Government to cancel the sanction of the Kodaikanal Road-Gudalur railway line and requested sanction for the construction of the Madurai-Bodinayakkanur line. Accordingly, the Government cancelled the order sanctioning this line and permitted the construction of the Madurai-Bodinayakkanur line. Then the work on this line was taken up in 1926 and completed in November, 1928. On 1st January, 1942, this line was dismantled on account of the loss sustained for the last 13 years and want of materials due to war operations during the Second World War. After the end of the Second World War, the then Government in 1945 sanctioned, under the post-war reconstruction scheme, the Dindigul-Gudalur line and ordered traffic and engineering surveys which were completed in 1947, and allotted a sum of Rs. 1 crore in 1948-49 for this line. Following the transfer of power to the Indian people in August 1947, the Kashmir operations started and this matter was deferred.

In 1949, the Madras Government recommended to the Centre to take up this line which would be a paying proposition. It is learnt that the traffic survey has already been made and a report sent to the Government that of all the South Indian Railway lines, the Dindigul-Gudalur line is the only line which would connect all the important villages and markets and would be a paying one. If the dismantled line of Madurai-Bodinayakkanur is reconstructed it would work at a loss as in the past unless the

[Shri R. Narayananswamy]

Dindigul-Gudalur line is constructed and lined with the dismantled line at Theni. The said Chief Engineer also seems to have written to Government to expedite the construction of this line to Gudalur preferably and profitably from Dindigul itself. The Vaigai dam lies within 6 miles south-east of this line from Periyakulam which is 35 miles from Dindigul. From Periyakulam to Gudalur it is 37 miles. This line is about 72 miles altogether. The Periyar Hydro-electric work recently completed at a cost of Rs. 10.25 crores lies at the tail end of this line.

This is not my personal demand. Almost all the Panchayat Board Presidents and the Municipal chairmen in the taluks of Dindigul, Nilakkottai and Periyakulam have pressed this demand and have sent in their resolutions to the Railway Ministry. If this line is opened, the commercial, industrial, agricultural and the rural development of this region, that is the western part of Madurai district and also the high range of Kerala State would be improved to a great extent. The people of this region have been demanding this line for over 70 years. So, top priority should be given and every effort should be made to expedite the opening of the Dindigul-Gudalur line.

I suggest that the Bodinayakkanur-Cochin line may be opened. This line not only passes through the western ghats, full of tea, rubber, cardamom and other upcountry plantations and forest wealth but also connects the port of Cochin with Madurai and other adjacent districts, thereby giving a link to the State of Kerala. This new line will improve the import and export trade in these parts to a great extent. The Bodinayakkanur-Cochin line will be 100 miles in length and it will definitely turn the careers of lakhs and lakhs of persons. (*Interruptions*).

Mr. Deputy-Speaker: Order, order.

Shri R. Narayanasamy: This new railway line is really a boon to the

planters, farmers, labourers and merchants in these regions. Hence I urge upon the Railway Minister to take up this matter and get the whole line surveyed as early as possible.

I am glad that the electric trains are going to be extended to Villupuram from Tambaram, that is, from Madras to Villupuram. As a good sum has been set apart for this, diesel trains may be introduced between Virudhunagar and Dindigul via Madurai.

It is learnt that the Madurai-Bodinayakkanur railway is running at a loss. This is something which should cause concern to all those who are interested in making the railways both efficient and profitable. One of the main causes responsible for these losses is the formidable competition offered by road transport. So, the only way to minimise losses on the Madurai-Bodinayakkanur railway is to make it more serviceable to the people of that area.

At present the passengers as well as the trading community that like to transport their goods take the services offered by road transport. One practical way to reduce the losses on this railway is to create more Out Agencies so that the people living in the interior may also avail themselves of the services offered by this railway. This suggestion of mine can be implemented without any difficulty. If this care is not taken, I may warn the Railway Administration that it would lose even more revenues in years to come due to the formidable competition offered by the road transport whose network is spreading far and wide in this country.

17 hrs.

Mr. Deputy-Speaker: The Railways would not listen to his suggestion unless he responds to my ring of the bell.

Shri R. Narayanasamy: The hon. Deputy Minister came to our parts

and he found that there were not enough passengers between Madurai and Bodinaikanur. I bring to his notice that the Railway Ministry is running this train from Bodi to Madurai unnecessarily (*Interruptions*)

Mr. Deputy-Speaker: The hon. Member may now resume his seat. I am calling the hon. Minister.

Shri Shahnawaz Khan: Mr. Deputy-Speaker, I am very grateful to the hon. Members who have taken part in this discussion. I would very much have liked to reply to all the points raised by every hon. Member; but, as the hon. House would appreciate, in the short time that is at my disposal, it would not be possible to deal with all the points that have been raised.

Shri T. B. Vittal Rao (Khammam): We are prepared to sit one hour more.

Mr. Deputy-Speaker: Forty minutes are asked and they would be given.

Shri Shahnawaz Khan: Sir, some hon. Members referred to the Railway Accidents Enquiry Committee, of which I was the Chairman. In almost every Budget discussion, some reference is made to that report and this time too, reference was made to the recommendations made in the report regarding the train examiners. We did make certain recommendations regarding the conditions of service of the train examiners. I would like to explain to the House that considerable improvement has already been made in their terms and conditions of service. In 1954, their scales of pay were: Rs. 300—400; 200—300; 150—225 and 80—160, which was the lowest grade. Prior to the issue of upgrading orders in March 1957, the proportion of train examiners in the lowest grade 80—160 to those in higher grades was 85:15. All that I would like to say is, very considerable improvements

have already been effected in their terms of service.

Shri Braj Raj Singh (Firozabad): It is usual to say "considerable".

Shri Shahnawaz Khan: My hon. friend Dr. Ram Subhag Singh, and some other hon. Members referred to the conditions of service of travelling ticket examiners, and they desired that the travelling ticket examiners should be classified as running staff. This matter has also been brought up before the House on a number of occasions. This has been considered at great length by the Railway Board and the Railway Ministry. The staff classified as running staff are those who are intimately connected with the operation of the train. Travelling ticket examiners, I am afraid, cannot be covered by that definition. But the General Managers are permitted to give a consolidated travelling allowance wherever they consider it justified, and this is given to them at the discretion of the General Managers.

Dr. Ram Subhag Singh: But they are not getting what others are getting on other railways. In the Eastern Railway they are getting only Rs. 37.50 whereas in other railways they are getting Rs. 58.50.

Shri S. M. Banerjee: For that a separate notice is required.

Shri Braj Raj Singh: Ask for notice.

Mr. Deputy-Speaker: Order, order. I am listening to these voices saying: "It is usual" and so on. If that is the position, I can ask the Minister to stop.

Shri Braj Raj Singh: That would be better....

Mr. Deputy-Speaker: Unless he is allowed to proceed and have his say, how can hon. Members anticipate what he is going to say?

Shri Shahnawaz Khan: On the Eastern Railway, the travelling ticket examiners have the option either to

[Shri Shahnawaz Khan]

draw daily T.A. or the consolidated T.A. on the following scales:—

Those in the scale of
Rs. 100—200 Rs. 38

Those in scales above
Rs. 200 Rs. 63

If we compare these rates with those obtaining in the Northern Railway—Allahabad, Muradabad, Lucknow, Delhi, Ferozepore and Headquarters squads—

In respect of T.T.E. who remain absent for 20 days or doing no work, a TTE drawing pay plus dearness allowance of

Rs. 100 to 200 — Rs. 38

For those drawing over
Rs. 200 — Rs. 63

So, Sir, there are not such wide disparities in the travelling allowances of travelling ticket examiners as stated by hon. Members.

Dr. Ram Subhag Singh: What are the rates in other railways?

Shri Shahnawaz Khan: Sir, there are lots of other points, and I would like to proceed to the next point. I would like to assure the House that, if there are any special points to be looked into, if any discrepancies are brought to our notice we are always open to reason and we would try and look into all those points.

Some hon. Members referred to the indiscriminate use of special powers of the General Manager under Rule 148, and it appeared, while listening to hon. Members, that there was a reign of terror prevailing on Indian Railways and that people were dismissed or removed from service right and left without any rhyme or reason. Sir, I would like to assure the House that

the position is just the reverse. There are only three reasons for which an employee's service may be terminated by the General Manager under Rule 148. One is the assault on a supervisory official while on duty and use of abusive language to his superiors. Then, corruption, especially where it is not possible to establish the charges under the normal rules but where the General Manager is satisfied that the person concerned is guilty. Here, I would like to state that some hon. Members in this House have referred to the prevalence of corruption on railways. I can assure the House that on railways we are actively fighting corruption and we send out officers *in cognito*, to go and find out the actual state of affairs. Sometimes they travel just as students, as ticketless travellers, and they observe the actual conditions prevailing; they come and submit their reports. We verify their reports, and when the General Manager is thoroughly satisfied that a *bona fide* case of corruption does exist, and that there is no doubt about that, then only action is taken.

The third case is where the safety of train operation is involved. There again, the House was very much perturbed at the number of accidents that were taking place, and we sensed a general desire in the House that very strong action was called for, to minimise the number of accidents. Where we found that there was negligence and accidents were due to neglect, we had to take quick and effective action, and in doing so, the General Manager was authorised to exercise his special powers. These are the conditions or cases in which the General Managers were forced to use their special powers.

I might also add here that previously the General Managers themselves were authorised to terminate the services of an employee. I would like to submit that, during the last two years, 1958 and 1959, the total number of persons whose services have been terminated was 66.

Shri Braj Raj Singh: All over the country?

Shri Shahnawaz Khan: Yes.

Shri Harish Chandra Mathur (Pali): In two years, is it only 66?

Shri Shahnawaz Khan: Yes; these are rather revealing figures.

17-14 hrs.

[MR. SPEAKER in the Chair]

Out of 11 lakh employees, the services of only 66 persons were terminated under this section. Out of these 66, 39 cases were for corruption. I am sure no hon. Member would ever want a corrupt official or employee to be retained in service or would attempt to defend him. Fourteen were dealt with in regard to accidents. Eight were cases of assault on supervisory staff.

Shri Braj Raj Singh: How many for abusive language? None?

Shri Rami Reddy (Cuddapah): Are there any dismissals for abuses?

Shri Shahnawaz Khan: No, for actual assault only. I am sure if there was any misapprehension that this power was being wielded ruthlessly, it would have been removed.

As the House is aware, we have the vigilance section on our railways. The numbers of officers punished during the last three years are as follows: 1956-57— 2 gazetted officers and 461 non-gazetted officers; 1957-58— 9 gazetted officers and 755 non-gazetted officers; 1958-59— 6 gazetted officers and 1,343 non-gazetted officers. Over and above these, a number of cases have also been referred to the SPE, where cases are of a more serious nature. From these figures, I hope the House will agree that, at least on the railways, we have been giving no quarter to any corrupt railway employee be he an officer or an employee of a lesser status.

Some hon. Members have referred to the conditions of travel on railways, especially safety of passengers, ladies in particular. We have been greatly

perturbed about the incidence of dacoities, murders, robberies, etc. on trains. We take full cognizance of every case that happens on our railways, and we consider it to be a very serious matter, deserving very serious attention.

As the House is aware, the safety of passengers is a State responsibility; and the GRP, which is a part of the State police, mainly deals with the crimes on passenger trains. We have been in constant touch with the State Governments. We have had meetings with the Inspectors-General of all the States, to find out how best we can deal with crimes on railways. The escorts on important trains have been strengthened, and certain other measures have already been taken to deal with this growing wave of crime. But there are certain types of crimes which no amount of patrolling or increasing of police would eliminate. For instance, when a passenger enters a compartment as a *bona fide* passenger, holding a proper ticket and at night he gets up and stabs his fellow passenger, there is very little that an escort can do. Then there is follow-up action and the State Police investigate the case. I am very glad to say that, in a large number of cases of dacoities and murders that have taken place on our railways, the culprits have been apprehended and they have either been dealt with already or their cases are before the law courts. We have been given full assurance by the Inspectors-General of various States that they are making every possible endeavour to work out the cases which have not so far been traced.

Shri Braj Raj Singh: What is the percentage of cases traced and not traced?

Shri Shahnawaz Khan: The RPF has been re-organised and it is escorting goods trains. I am glad to inform the House that as a result of their activities, running train thefts have been brought down very considerably. The

[Shri Shahnawaz Khan]

theft figures for running trains are as follows:

1955	2,634
1956	2,078
1957	2,149
1959	1,437

From 1955 to 1959 the figures have been brought down from 2,634 to 1,437. Similarly, there is a very appreciable decrease in the number of yard thefts, which in the year 1955 was 1,312. In the year 1959 it has been brought down to 847. Similarly, goods shed thefts have been brought down from 949 in 1955 to 655 in 1959. These are encouraging figures; and, I am sure, the House will join me in congratulating our Railway Protection Force. There has, however, been an increase in the thefts of carriage and wagon fittings, to which we are now paying very special attention.

Shri Braj Raj Singh: Can we congratulate them for this also?

Shri Shahnawaz Khan: We take very serious notice of every case of dacoity, murder or theft that takes place on the railways. I would, nevertheless, like to give some more figures.

Mr. Speaker: In how many of these cases did the Department receive the assistance of either Class III or Class IV servants in the detection of crimes?

Shri Shahnawaz Khan: I am sorry. I have not got the break-up of figures.

Shri Braj Raj Singh: He requires notice for that.

Mr. Speaker: Are they assisting the administration?

Shri Shahnawaz Khan: Yes Sir. In many cases they have arrested the culprits at the risk of their lives. A professional thief, who knew how to open ladies' compartment from outside, was arrested with the help of the railway staff.

Shri S. M. Banerjee: Is there any difference between ladies' compartment and gents' compartment in opening the door?

Mr. Speaker: There seem to be some devices; we do not know.

Shri S. M. Banerjee: Only for the ladies' compartment?

Shri Shahnawaz Khan: This man was specialising in attacks on ladies' compartments, and when he was arrested he actually gave a demonstration as to how he could open a compartment which was locked from inside.

Shri S. M. Banerjee: You do not have male compartments and female compartments; the compartments are the same.

Shri Shahnawaz Khan: These are compartments meant for ladies.

Shri Sinhasan Singh: In how many of these cases are the persons concerned railway employees and in how many cases outsiders?

An Hon. Member: Most of them are railway employees.

Shri Braj Raj Singh: Notice.

Shri Shahnawaz Khan: There again, I do not have the break-up of the figures with me.

Shri Braj Raj Singh: May I raise a very important point? You have been pleased to remark that hon. Ministers must be prepared for the parliamentary system in Australia. But even for the Budget discussion, which is most important, hon. Ministers are not prepared with figures.

Mr. Speaker: Therefore, I suggest that with regard to certain figures which are being asked for and which are not readily available with the hon. Minister, he may make a statement tomorrow before the commencement of the discussion on the other Demands.

Shri Jagjivan Ram: The figures may be available in one of the papers that we have circulated. But we will find them out, and point out to the hon. Member. All these figures are contained in the papers that have been circulated.

Mr. Speaker: Has the hon. Minister concluded?

Shri Shahnawaz Khan: No, Sir.

Some hon. Members wanted to know the justification for the 5 per cent. increase in freight rates. At the same time an equally large number of hon. Members referred to the unsatisfactory financial condition of the Railways. The expenses have increased very considerably as a result of the operations and also as a result of the recommendations of the Pay Commission. The House will agree that there is ample justification for this 5 per cent. enhancement.

Dr. Krishnaswami—he is not here—and some other hon. Members said that the utmost economy should be exercised in Railways. As the time at my disposal is very little, I would like to submit that we are fully alive to the need for effecting economy. It will be seen from the economy report for the quarter ending June, 1959, recently placed on the Table of the House by the hon. Prime Minister, that out of a saving of Rs. 5.99 crores, as a result of economy measures taken by the various ministries, departments etc., the Railways' share is the largest amounting to Rs. 5.76 crores. Out of a total of Rs. 5.99 crores of all the ministries put together, the economy effected by the Railways is Rs. 5.76 crores.

Shri Khushwaqt Rai: And still costs are going up!

Shri Shahnawaz Khan: I may also assure the House that the strictest control will continue to be exercised over the rise in working expenses consistent with efficiency.

My hon. friend, Shri Krishna, referred to the reservation for Scheduled Castes and Scheduled Tribes. In the

technical categories, for which suitable candidates are not available, the reserved vacancies are temporarily filled up and apprentices are enlisted. They are given proper training, and as soon as they are fit to take up the jobs, they are given those vacancies.

Some hon. Members referred to departmental catering and catering on Railways generally. I think there is a general appreciation of departmental catering throughout the country.

Pandit K. C. Sharma (Hapur): May I put a question about this schedule of....

Mr. Speaker: No, no. Already it is late.

Pandit K. C. Sharma: Just some information.

Mr. Speaker: No, no. Not now. The hon. Member may note down the question, and at the end of the speech, I will allow one or two questions.

Shri Shahnawaz Khan: We have now 104 stations and 20 pairs of trains on which departmental catering has been introduced. The sales on departmental catering establishments which were Rs. 53.52 lakhs in 1955-56 are expected to exceed Rs. 2.43 crores during 1959-60. We have about 5,000 persons engaged in these establishments. The House is well aware that the staff engaged in this catering establishment are receiving treatment as railway staff and are paid salary in accordance with the Government pay scales.

There have been complaints here and there, and it is natural that, in a large establishment of this nature, there should be complaints, but whenever there is a complaint, it is gone into very thoroughly.

To begin with, we suffered certain losses in departmental catering. In 1957-58, the losses were Rs. 22.98 lakhs. These were brought down to nearly half the amount in 1958-59, and we are taking active steps to further bring down the losses, so that the catering can be run on a no-profit-no-loss basis.

[Shri Shahnawaz Khan]

Pandit Thakur Das Bhargava referred to the large quantity of railway land lying waste along the railway line and other places. Out of a total of 3.5 lakh acres of surplus land, approximately 51,000 acres are cultivable, out of which 26,000 acres have already been given to State Governments for cultivation.

Shri B. K. Gaikwad (Nasik): Why not all?

Shri Shahnawaz Khan: In addition to the drive instituted by the railway administration for growing more food, the railway administration have also been asked to give surplus land which cannot be utilised for cultivation to the Forest Department or to the State Government for afforestation. Similarly, an intensive drive has also been instituted recently for planting of trees along the railway lines. About 3.5 lakhs of saplings have been planted during the last monsoon.

Shri Sugandhi (Bijapur North): How many of them have survived?

Shri Shahnawaz Khan: Most of them have survived.

Some hon. Members referred to over-crowding that exists on our railways. It is quite true that we have not been able to eliminate over-crowding so far, but the reason is well known to the House. On the one hand, we are faced with ever-mounting goods traffic, and increasing passenger traffic on the other. We have been trying to cope with it as much as we can. During the Second Plan period, there is a provision for 704 broad gauge and 1,504 metre gauge additional coaches. Also, we have gone in for increasing the line capacity works—doubling of about 1,300 miles on Government railways, conversion of about 107 miles from metre gauge to broad gauge, electrification of about 1,450 miles on certain sections of the Central, Eastern, Southern and South-Eastern Railways, and other line capacity works such as remodeling of yards, opening of crossing stations, provision of additional loops,

extension of existing loops, etc. We have taken some more steps also to reduce overcrowding, by withdrawing dining cars and air-conditioned coaches where they are not fully utilised, and by their replacement mostly by third class coaches.

Shri D. C. Sharma: That is not a good policy.

Shri Shahnawaz Khan: It may be a bad policy, according to my hon. friend, but we have to carry third class passengers, and we give preference to the third class passengers.

Shri D. C. Sharma: They should give more accommodation to third class passengers and also provide dining cars.

Shri Shahnawaz Khan: What did the hon. Member say?

Mr. Speaker: The hon. Minister may not hear any of these remarks.

Pandit K. C. Sharma: Why should he doubt the wisdom of the policy?

Shri Shahnawaz Khan: We have also been increasing the loads of passenger trains by attaching more third class coaches, even at the cost of slowing down the train where possible. This will relieve overcrowding, and at the same time, save line capacity.

Then, we have been introducing diesel cars where line capacity is available, to cope with the short distance traffic.

My hon. friend, Shri Ajit Singh Sarhadi, complained that there was no train in Punjab which had third class sleeping accommodation on it. I am afraid he is slightly misinformed. The Kashmir Mail which runs between Delhi and Pathankot has third class sleeping coaches on it.

We are fully aware of the demand for new railway lines all over the country, and it is but natural that almost every Member who spoke on this subject should have asked for some new railway line in his

constituency or in his district. The House will appreciate that we can construct new lines only to the extent that funds are made available to the Railway Ministry. The allocation of funds for new lines is made by the Planning Commission, and consistent with the allotments made and the lines approved by them, the Railway Ministry will do their best.

Although the hon. Minister, in his reply to the general discussion, referred to the question of road over-bridges, yet, even today and yesterday, some hon. Members referred to the necessity of having road over-bridges. Here, again, we have laid down certain policy, and we are following that policy uniformly throughout the country. I would like to reiterate that, where the State Governments or the local bodies are prepared to bear their share of the expenditure for road overbridges or under-bridges, they will not find the Railway Ministry lagging behind in this matter.

One hon. Member referred to the money which was being wasted, according to him, on construction of palatial buildings and holiday-homes, in Kashmir. It was made clear that these holiday-homes which are being put up in Srinagar and Pahalgam, are for class IV and class III employees.

Shri Harish Chandra Mathur: Exclusively?

Shri Shahnawaz Khan: And I am very glad to tell the House that these holiday-homes have already attracted the attention of a large number of railway employees, and many of them are looking forward to getting a chance to visit Kashmir and spend a few days in these holiday-homes.....

Shri S. M. Banerjee: Then, why reduce the holidays?

Shri Shahnawaz Khan: These homes, I hope, will provide a good recreation for them for a few days at least.

With these remarks, I again thank all the hon. Members who have taken part in the debate.

Dr. Ram Subhag Singh: What is the policy about light railways?

Shri Assar: On a point of clarification. What about declaring the Poona-Lonavla section as a suburban section?

Mr. Speaker: Enough has been said. After all, something must remain for the next year also.

Dr. Ram Subhag Singh: There is one point which has not been answered, and that is regarding the nationalisation of the light railways. May I know whether any policy has been formulated by Government in this regard?

Ch. Ranbir Singh (Rohtak): What about dismantled lines?

Shri Jagjivan Ram: The policy, as it was decided three years ago, continues, that is, not to nationalise the narrow gauge lines at present.

Mr. Speaker: Are any of the cut motions separately to be put to vote?

Shri T. B. Vittal Rao: We are going to press for division on cut motion No. 17.

Pandit K. C. Sharma: Why?

Shri T. B. Vittal Rao: Does he want increase in freight rates? If not, vote with us.

Mr. Speaker: I shall put the cut motion to the vote of the House.

The question is:

"That the Demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100 (Undesirability of increase in freight rates)".

The Lok Sabha divided.

Division No. 1]

[17.45 hrs.

AYES

Assar, Shri
Banerjee, Shri S. M.
Deb, Shri P. G.
Deh, Shri Dasaratha
Matin, Qazi
Mullick, Shri B. C.

Parigrahi, Shri
Parulekar, Shri
Parvathi Krishnan, Shrimati
Patil, Shri U. L.
Rai, Shri Khushwaqt

Ram Garib, Shri
Ramam, Shri
Rao, Shri T. B. Vittal
Reddy, Shri Nagi
Singh, Shri Braj Rai
Sugandhi, Shri

NOES

Banerji, Shri P. H.
Bhargava, Pandit Thakur Das
Borooh, Shri P. C.
Chuni Lal, Shri
Dasappa, Shri
Desai, Shri Morarji
Dube, Shri Mulchand
Gaikwad, Shri B. K.
Ganga Devi, Shrimati
Ghosh, Shri M. K.
Ghosh, Shri N. K.
Harvani, Shri Anwar
Hansda, Shri Subodh
Jagivan Ram, Shri
Jangde, Shri
Jedhe, Shri G. K.
Jyotishi, Pandit J. P.
Khan, Shri Shah Nawaz

Khwaia, Shri Jamal
Mafida Ahmed, Shrimati
Mallik, Shri D. C.
Mathur, Shri Harish Chandra
Misra, Shri B. D.
Misra, Shri R. R.
Mohiuddin, Shri
Muthukrishnan, Shri
Naldurgkar, Shri
Narasimhan, Shri
Nayak, Shri Mohan
Parmar, Shri Deen Bandhu
Rahman, Shri M. H.
Raju, Shri D. S.
Ramaswamy, Shri S. V.
Reddy, Shri Rami
Reddy, Shri Viswanatha
Rup Nairam, Shri

Samanta, Shri S. C.
Selku, Shri
Sharma, Pandit K. C.
Sharma, Shri D. C.
Sharma, Shri R. C.
Shastri, Swami Ramanand
Singh, Ch. Ranbir
Singh, Dr. Ram Subhag
Singh, Shri Birbul
Singh, Shri Kulika
Singh, Shri Raghunath
Singh, Shri Umrao
Sinha, Shri Jhulan
Sinha, Shri Satya Narain
Subrahmanyam, Shri T.
Tariq, Shri A. M.

Shri G. K. Jedhe (Baramati): Sir, my vote has not been recorded.

Mr. Speaker: On which side did the hon. Member vote?

Shri G. K. Jedhe: 'Noes', Sir.

Mr. Speaker: One more number would be added to the 'Noes'.

The result of the Division is:

Ayes—17; Noes—52

The motion was negatived.

Mr. Speaker: I will now put all the other cut motions to vote.

The cut motions were put and negatived.

Mr. Speaker: Now I shall put the demand. The question is:

"That a sum not exceeding Rs. 93,61,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day

of March, 1961, in respect of Demand No. 1—Railway Board."

The motion was adopted.

17.49 hrs.

RE: HALF-AN-HOUR DISCUSSIONS

Mr. Speaker: The House will now take up the half-an-hour discussion.

I am sorry to note that the half-an-hour discussion yesterday could not be proceeded with. The House must be interested in such matters. Everywhere people are working for 8 hours and so on. We must set an example. There were only two Members even in the Opposition. One group gives notice of a half-an-hour discussion and the other group does not co-operate with it. What is to happen? Even from that particular group other Members were not present. When once a matter is before the House it is not a matter of interest for the Government or the Opposition only. The