

The question is:

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the service of the financial year 1960-61 for the purposes of Railways, be taken into consideration."

*The motion was adopted.*

**Mr. Speaker:** I will now put the clauses to the vote of the House.

**Shri S. M. Banerjee (Kanpur):** Sir, how can we have discipline in the House when the hon. Minister of Parliamentary Affairs is moving at the same time when you are on your legs.

**Shri Narayanankutty Menon (Mukandapuram):** He should be a model for everyone of us.

**The Minister of Finance (Shri Morarji Desai):** The hon. Member was standing at that time.

**Shri Khushwaqt Rai (Kheri):** Sir, is discipline meant to be observed only by this side?

**Mr. Speaker:** Order, order: I will now put the clauses to the vote of the House.

The question is:

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

*The motion was adopted.*

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

**Shri Shahaaswan Khan:** Sir, I move:

"That the Bill be passed."

**Mr. Speaker:** The question is:

(Interruption). An hon. Member does not know when I am going to

get up and standing somewhere by itself is not an offence or an act of indecorum. In such cases what is usually done is—I have noticed this even during the previous regime that is, before 1947—that as soon the Chair gets up the hon. Member, wherever he might be, sits down immediately.

**Shri Hem Barua (Gauhati):** That is what I had done.

**Mr. Speaker:** I know the hon. Member is very decorous. That is what hon. Members ought to do. I hope and trust that this will be observed strictly. It is a courtesy shown to each one of us and to the House as a whole.

Now, the question is:

"That the Bill be passed."

*The motion was adopted.*

12.27½ hrs.

DEMANDS FOR GRANTS  
(RAILWAYS)—1961-62—contd.

**Mr. Speaker:** The House will now proceed with further discussion of Demand for Grant No. 1 in respect of the Budget (Railways) for 1961-62.

Shri Abdul Latif will kindly continue his speech.

श्री अब्दुल लतीफ (बिजनौर) :  
महतरिक स्पीकर साहब, पेशतर इसके कि मैं अपनी तकरीर का आगाज करूँ, मुझे एक बात बड़े अप्रसंग के साथ कहनी पड़ती है। मैं मुसलसल दो साल से इस मामले को ले कर तकरीर कर रहा हूँ लेकिन मेरे किसी एक मुताब्बे को इस बक्त तक ना तो मंजूर किया गया है और न ही मुझे कोई इतना दी गयी कि उतना हज़रत हुजा मने अपनी तकरीरों में डिप्टी मिनिस्टर साहब और मिनिस्टर साहब की तबय्यह बंद कीजो की तरफ़ दिखाई की और उनको मैं फिर बुहराना चाहता हूँ। पहली बात तो बकरीजा — नबीबाबाद रेनवे साइन

[श्री अन्वुन लतीफ]

के बारे में है। मैंने प्रश्न किया था कि इस लाइन पर पहले देहरा एक्सप्रेस चलती थी लेकिन बाद में उसको बन्द कर दिया गया था। इस को फिर चलाया जाए।

12.29 hrs.

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

उसके बाद मैंने श्री भक्त दर्शन जी ने जाकर डिप्टी मिनिस्टर साहिब से इसके बारे में गुप्तगु की श्री डिप्टी मिनिस्टर साहब ने हमारे साथ वादा किया था कि वह उस ट्रेन को जरूर चलायेंगे। उसके बाद पोलिटिकल कॉन्फ्रेंस में यह बात आई थी और डिप्टी मिनिस्टर साहब ने जनमे-ग्राम में एलान किया था कि यह ट्रेन चलेगी। लेकिन इस वक्त तक उसकी तरफ कोई तवज्जह नहीं दी गई है।

जो ट्रेनें हम लाइन पर चल रही हैं उनकी खराब हालत की तरफ, और उनके डिब्बों की हालत की तरफ तवज्जह दिलाई थी। मैंने प्रश्न किया था कि वह रेलवे ट्रेन नहीं है बल्कि छकड़े हैं। उसके अन्दर बैठकर इन्सान घूमता है, उसका सर घूमता है और हिलता है। मैंने खुमूसन फ्रस्ट क्लास के डिब्बों की तरफ तवज्जह दिलाई थी, लेकिन आज तक वह डिब्बे अपनी जगह पर मौजूद हैं, उन में कोई रद्दोबदल नहीं की गई है।

श्री कुशावकत राय (खेरी)  
कंट गाड़ी कहिये।

उपाध्यक्ष महोदय : एक वक्त में एक ही तकरीर हो सकती है।

श्री अन्वुन लतीफ : मैंने यह प्रश्न किया था कि स्टेशनों पर उबिया गोस्त का इन्तजाम किया जाय, क्योंकि मुसलमान मुसाफिरों को बहुत तकलीफ होती है, लेकिन आज तक इसका कोई इन्तजाम नहीं किया गया मैंने प्रश्न किया था कि स्टेशनों पर चाय का

निहायत नाकिस इन्तजाम है। वह भी अपनी जगह पर कायम है। भलबत्ता एक काम जरूर हुआ कि उस चाय की कीमत एक आना और बढ़ गई। कीमत बढ़ गई, लेकिन चाय अपनी जगह पर नाकिस ही है मैं प्रश्न करना चाहता हूँ कि जब मुसलसल दो सालों से एक चीज की तरफ आपकी तवज्जह दिलाई जा रही है तो क्या हमारी तकरीरें इसी काबिल हंती हैं कि यहां से जाने के बाद उनको रद्दी की टोकरी में छोड़ दिया जाये। कम से कम इतना तो होना ही चाहिये कि जब तकरीरें हों तो आप हम को यह इत्तला दें कि फलां मतानबा जो हम ने रक्खा वह आपको मंजूर है, और फलां मतानबा इस बुनियाद पर मंजूर नहीं हो सकता है। कई मर्तबा खुद डिप्टी मिनिस्टर साहब ने मेरी और भक्त दर्शन साहब की मुलाकात हुई, जलसा ग्राम नजीबाबाद पोलिटिकल कॉन्फ्रेंस में एलान हुआ, लेकिन सब कुछ बेकार रहा। इसी लाइन पर जो प्लेटफार्म्स हैं उन के मुताल्लिक दर्वारिष की थी कि उनको उभारा जाये क्योंकि धीरतों और बच्चों को चढ़ने में बेइल्हा तकलीफ होती है। लेकिन इस तरफ भी कोई तवज्जह नहीं दी गई। मैंने डिप्टी मिनिस्टर साहब से देख्बस्त की थी कि वह कम से कम उस रास्ते ने गुजर तो जायें जिससे कि आपका गान्म हो कि जो कुछ मैं प्रश्न कर रहा हूँ उस में कितनी सचाई है। डिप्टी मिनिस्टर साहब ने मुझेसे वायदा भी किया था कि वह जायेंगे, लेकिन आज तक वह वहां तशरीफ नहीं ले गये। भलबत्ता हमारे श्री प्रकाश बीर शास्त्री एम० पी० वहां गये और परसों की अपनी तकरीर में उन्होंने हम लाइन के मुताल्लिक आपके सामने प्रश्न किया था। मैं आपसे प्रश्न करना चाहता हूँ कि हम रिप्रजेन्ट करते हैं अपनी कांस्टिट्यून्सी को इसलिए लोग हम से मतानबा करते हैं। अभी अन्य दिनों का बाकया है, मैंने एक

जगह पर रेलव की तरक्की का तजकिरा किया और बड़े अच्छे प्रल्फाज में किया, तो एक साहब ने बड़ी संजीदगी से कहा : जंगल में मोर नाचा, किस ने देखा। मुमकिन है हिन्दुस्तान में तरक्की हुई हो, लेकिन जिला बिजनौर की जो हालत है वह तो वैसी ही है।

एक माननीय सदस्य : बिजनौर के तो एक मिनिस्टर साहब भी हैं।

श्री अब्दुल सलीफ : मिनिस्टर भी है और हमारे डिप्टी मिनिस्टर साहब का वास्ता भी उस जिले से है, वह वहां शिकार को वहां जाते हैं। यह दरखास्त मैंने आप के सामने फिर पेश की है। मैं यहां पर कोई लम्बी चौड़ी तरक्की करने के लिये नहीं आया हूं, मैं तो सिर्फ कुछ शिकार गिले करने के लिये आया हूं। मैं कम से कम यह जरूर महसूस करता हूं कि जो कुछ मैंने यहां पर आप के सामने अर्ज किया था, आप से न कह कर जनरल मैनेजर को कहना तो मुमकिन था कि काम हो जाता।

एक माननीय सदस्य : आप ने यही तो गलती की।

श्री अब्दुल सलीफ : मैं यह अर्ज करना चाहता हूं कि अमेरिका गजरोला लाइन पर एक पुलिम खाना है। यहां पर बूनकर रहते हैं और वे कपड़े बूनते हैं। इस जगह के घास पाम भी बहुत बूनकर रहते हैं जो कि कपड़े बूनते हैं और बाहर को ले जाते हैं। इस स्टेशन पर हमेशा से गाड़ी रुकती आयी थी, यह मैंने डिप्टी मिनिस्टर साहब से अर्ज किया था और उन्होंने हम को नोट भी कर लिया था। लेकिन आज वह गाड़ी वहां नहीं रुकती है और लोगों को बहुत तकलीफ होती है।

घाबिर में फिर मेरी दरखास्त है कि आप एक नई गाड़ी, चाहे वह पसेन्जर हो

या एक्सप्रेस, जरूर चलाये और जो तीन गाड़ियां इस वक्त चलती हैं उन में ग्रामद रफ्त बहुत रहती है, इस लिये कम से कम इतनी सहायित हो जाय कि हर ट्रेन में दो डब्बे थर्ड क्लास के और एक डब्बा फर्स्ट क्लास का नजीबाबाद से दिल्ली के लिए भटेच हो जाय ताकि गजरोला पर तब्दील करने में लोगों की जहमत न हो। मुबह की गाड़ी में एक थर्ड क्लास का डब्बा रहता है, बाकी को दो गाड़ियों में नहीं रहने। जब तक आप नई गाड़ी नहीं चलाते तब तक इन तीन गाड़ियों में दो डब्बे थर्ड क्लास के और एक डब्बा फर्स्ट क्लास का भटेच कर दिया जाय ताकि वहां के रहने वाले ग्रामानी से दिल्ली आ सकें।

मंत्र का इतना ही अर्ज करना था। आप की रेलवे ने जो तरक्की की है, उन से कोई इनकार नहीं कर सकता। हां, हमारे कहने पर जरूर तबज्जह दी जाय, ऐसा न हो कि हम लोग कुछ आप के सामने अर्ज करे वह आप रही की टांफरी में डाल दें।

[ محترم اہمکرو صاحب (بچلور) ]

پہشتر اس کے کہ مہن اپلی تکرر کا آواز کروں مجھے ایک بات بڑے افسوس کے ساتھ کہلی پوتی ہے - مہن مسلسل دو سال سے اس معاملے کو لے کر تقریر کر رہا ہوں لیکن مہرے کسی ایک مطالبے کو اس وقت تک نہ تو منظور کیا گیا ہے اور نہ ہی مجھکو اطلاع دیگئی کہ اس کا کیا حشر ہوا - مہن نے اپنی تقریروں میں ذہنی مدرس صاحب اور مدرس صاحب کی توجہ چند چیزوں کی طرف دلائی تھی اور ان کے مہن پھر دہرا نا چاہتا ہوں - پہلی

[شری عبداللطیف]

بات تو گجروا - نہوہب آباد ریلوے لائن  
کے بارے میں ہے - میں نے عرض کیا  
تھا کہ اس لائن پر پہلے دیہرا ایکسپریس  
چلتی تھی لیکن بعد میں اسکو  
بدم کر دیا گیا تھا - اس کو پھر چلایا  
جائے -

12:20 hrs.

[MR DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

اسکے بعد میں نے اور شری بہکت دیشن  
جی نے ڈپٹی مسٹر صاحب سے اس کے  
بارے میں گفتگو کی اور ڈپٹی مسٹر  
صاحب نے عمارے ساتھ وعدہ کیا تھا کہ  
وہ اس ٹرین کو ضرور چلائیں گے - اس  
نے بعد پولیٹیکل کانفرنس میں یہ بات  
آئی تھی اور ڈپٹی مسٹر صاحب نے  
جلسہ عام میں اعلان کیا تھا کہ یہ ٹرین  
چلے گی - لیکن اس وقت تک اس کی  
طرف کوئی توجہ نہیں دی گئی ہے -

احولت جو ٹرینوں اس لائن پر  
چل رہی ہیں ان کی خراب حالت  
کی طرف - اور ان کے ذہنوں کی حالت  
کی طرف توجہ دلائی تھی - میں نے  
عرض کیا تھا کہ وہ ریلوے ٹرین نہیں  
ہے بلکہ جھگڑا ہے - اس کے اندر بھٹہ کر  
انسان گھومتا رہتا ہے - اخبار نہیں  
پڑھ سکتا - میں نے خصوصاً فرسٹ  
کلاس کے ذہنوں کی طرف توجہ دلائی  
تھی - لیکن آج تک وہ قہر اپنی جگہ  
پر موجود ہیں - لائن میں کوئی ریلو  
بنال نہیں کی گئی ہے -

شری خوشوقت رائے (کھنوی): اونٹ

۴ بی کہے -

آباد ہی کھن مہودے - ایک وقت  
میں ایک ہی تعمیر ہو سکتی ہے -

شری عبداللطیف - میں نے یہ  
عرض کیا تھا کہ اسٹیشنوں پر زینتہ  
گوشٹ کا انتظام کیا جائے - کیونکہ بنا  
اس کے کم سے کم مسلمان مسافروں کو  
بہت تکلیف ہوتی ہے - لیکن آج تک  
اس کا کوئی انتظام نہیں کیا گیا - میں  
نے عرض کیا تھا کہ اسٹیشنوں پر چائے  
کا نہایت ناقص انتظام ہے - وہ بھی اپنی  
جگہ پر قائم ہے - البتہ ایک نام ضرور  
ہوا کہ اس چائے کی قیمت ایک آنہ  
ہو گئی - قیمت بڑھ گئی لیکن چائے  
اپنی جگہ پر ناقص ہی ہے - میں  
عرض کرنا چاہتا ہوں کہ جب مسلسل  
دو سالوں سے ایک چھڑ کی طرف آپ  
کی توجہ دلائی جا رہی ہے تو کیا  
ہماری تقریریں اسی قابل غور ہیں کہ  
یہاں سے جانے کے بعد ان کو ریل کی  
ٹوکری میں چھوڑ دیا جائے - کم سے کم  
اتنا تو ہونا ہی چاہئے کہ جب کوئی  
تقریر ہو تو آپ ہم کو یہ اطلاع دیں کہ  
فلان مطالبہ جو ہم نے رکھا وہ آپ کو  
م منظور ہے - اور فلان مطالبہ اس بلحاظ  
پر منظور نہیں ہو سکتا ہے - کئی  
مرتبہ خود ڈپٹی مسٹر صاحب سے  
میدی اور بہکت دیشن صاحب کی  
ملاقات ہوئی - جلسہ عام نیچھمباد  
پولیٹیکل کانفرنس میں اعلان ہوا لیکن  
سب کچھ بیکار رہا - اس لائن پر جو  
پلٹف فارم ہیں ان کے متعلق



درخواست کی تھی کہ ان کو اوبھارا جائے کہونکہ صورتوں اور بچوں کو چڑھنے میں بے انتہا تکلیف ہوتی ہے۔ لیکن اس طرف بھی کوئی توجہ نہیں دی گئی۔ میں نے ذہنی منسٹر صاحب سے درخواست کی تھی کہ وہ کم سے کم اس راستے سے گزر تو جائیں جس سے کہ آپ کو معلوم ہو کہ جو کچھ میں عرض کر رہا ہوں اس میں کتنی سچائی ہے۔ ذہنی منسٹر صاحب نے مجھ سے وعدہ بھی کیا تھا کہ وہ جائیں گے لیکن آج تک وہ وہاں تشریف نہیں لے گئے۔

البتہ شری پردکش ویر شاستری ایم پی وہاں گئے اور پرہون کی اپنی تقریر میں انہوں نے اس لائن کے متعلق آپ کے سامنے عرض کیا تھا۔ میں آپ سے عرض کرنا چاہتا ہوں کہ ہم (پریزیڈنٹ کرتے ہوں اپنی کانگریسٹیون کو اس لئے لوگ ہم سے مطالبہ کرتے ہیں۔ ابھی چند دنوں کا واقعہ ہے۔ میں نے ایک جگہ پر پہلوے کی ترقی کا تذکرہ کیا اور بڑے اچھے الفاظ میں کہا۔ تو ایک صاحب نے بڑی سلجھدگی سے کہا۔ چنگل میں مور ناچا کس نے دیکھا۔ ممکن ہے ہندوستان کے اندر ترقی ہوئی ہو۔ لیکن ضلع بھنور کی جو حالت ہے وہ ویسی ہی ہے۔

ایک ماٹھے سدسہ - بھنور کے تو

ایک منسٹر صاحب بھی ہیں۔

شری عبداللطیف - منسٹر بھی

میں ہمارے ذہنی منسٹر صاحب کا بھی واسطہ اس ضلع سے ہے۔ وہ وہاں

شکار کو جاتے ہیں۔ یہ درخواست جو میں نے آپ کے سامنے پور پھس کی میں یہاں پر کوئی لمبی چوڑی تقریر کرنے کے لئے نہیں آیا ہوں۔ میں تو صرف کچھ شکوے گئے کرنے کے لئے آیا ہوں۔ میں کم سے کم ضرور مستحسوس کرتا ہوں کہ جو کچھ میں نے یہاں پر آپ کے سامنے عرض کیا تھا۔ آپ سے نہ دہا ہونا بلکہ جملہ مہلک صاحب کو اپروچ کرتا تو ممکن تھا یہ سب کام ہو جانا۔

ایک ماٹھے سدسہ - آپ نے تو

فطلی کی۔

شری عبداللطیف - میں یہ عرض کرنا چاہتا ہوں کہ آمپھرا کچھرولا لائن پر ایک پولیس تھانہ ہے یہاں پر بلگر دھتے بلتے ہوں اور وہ کھڑے بلتے ہوں اس جگہ کے آس پاس بھی بلگر لوگ دھتے ہیں وہ کھڑا بلتے ہوں اور باہر کو لے جاتے ہیں۔ اس سلسلہ میں ہمیشہ سے گاڑی رکتی آئی تھی یہ میں نے ذہنی منسٹر سے عرض کیا تھا اور انہوں نے اس کو نوٹ بھی کر لیا تھا۔ لیکن آج وہ گاڑی وہاں نہیں رکتی ہے اور لوگوں کو بہت تکلیف ہوتی ہے۔

آخر میں پور صوبی درخواست ہے

کہ آپ ایک نئی گاڑی - چلے وہ پسنچر

ہو یا ایکسپریس ضرور چلائیں۔ اور جو

تین گاڑیاں اس وقت چلتی ہیں ان

[شری عبداللطیف]

۔ من آمد و رفت بہت دھتی ہے ۔ اس لئے کم سے کم انلی سہولیت ہو جائے کہ ہر ٹرین میں دو ڈبے تھرد کلاس کے اور ایک ڈبہ فرسٹ کلاس کا نصب آباد سے دہلی کے لئے اٹیچ ہو جائے تاکہ کجرولا پر تبدیل کرنے میں لوگوں کو زحمت نہ ہو ۔ صبح کی گاڑی میں ایک تھرد کلاس کا ڈبہ (2x) ہے ۔ بالی کی دو گاڑیوں میں نہیں دھتے ۔ جب تک آپ نیکی گاڑی نہیں جلاتے جب تک ان نھن گاڑیوں میں دو ڈبے تھرد کلاس کے اور ایک ڈبہ فرسٹ کلاس کا اٹیچ کر دیا جائے تاکہ وہاں کے دھلے والے آسانی سے دہلی آسکیں ۔

مجھ کو اتنا ہی عرض کرنا تھا ۔  
آپ کی دہلوے نے جو ذہنی کمی ہے ۔  
اس سے کوئی انکار نہیں کر سکتا ۔  
ہاں ۔ ہمارے کہنے پر ضرور توجہ دی جائے ۔ ایسا نہ ہو کہ ہم لوگ جو کچھ آپ نے سامنے عرض کریں وہ آپ رسی کی ٹوکری میں ڈال دیں ۔

سری بھاراج سنگھ : (فیروجاباد) :

وفاقی مہودے، کئی سالوں سے سدن میں ایک مانگ کی جاتی ہے کہ ریلوے بورڈ کا دفتر جو لگانا بڑھنا جا رہا ہے، اس پر جو ربح ہر سال بڑھتا جا رہا ہے، ریلوے منترالی کا اظہار جانا چاہیے ۔ میں ماننا ہوں کہ شاید ریلوے منتری یہ جواب دے کہ بھوک کام بڑھ رہا ہے اس لیے ریلوے بورڈ میں اظہار سے اظہاروں کو

مقرر کیا جا رہا ہے ۔ لیکن میں جاننا چاہتا ہوں کہ جو کام بڑھ رہا ہے اس سے جتنا سوچنے کا کام ہے، نئی بنانے کا کام ہے، اس نئی کو سوچنے میں کون سا کام بڑھتا ہے ۔ اس بارے میں یہ ریلوے منتری کوئی ریف ڈے مکنے تو اچھا ہوگا ۔ میں اس میں نہیں جانا چاہتا کہ اس سال ریلوے کی امانت پچھلے سال سے زیادہ ہے، لیکن اتنا ریکر کہنا چاہتا ہوں کہ پچھلے چار سالوں کا ریکر اظہار دیکھا جاسے ریلوے بورڈ کا، تو اس میں ہر سال بڑھتی ریکر ڈے گی ۔ اس کے ریکر کہا جاتا ہے کہ اس میں ریکر اتنا بڑھتا چاہتا ہے ۔ اس ریکر ریلوے منتری کو ریکر اظہار دینا چاہیے ۔

اسی پر اس کے ریکر میں کہا گیا اظہار پچھلے ریکر ریکر میں لگانا ریکر میں یہ ریکر ہوتی رہی ہے، اس میں بھی ریکر ہے، کہ ریلوے اس ریکر کا ریکر کرنے میں ریکر رہی ہے کہ جو کوئی ریکر میں ریکر ہوا ہے ریکر ہوا، اسے ریکر اظہار اظہاروں کو دے مکنے یا ریکر میں ریکر مکنے ۔ اظہار ریکر میں یہ ریکر نہیں جاتی ہے ۔ ریلوے منتری کہتے ہیں کہ اس میں ہماری ریکر اظہار نہیں ہے، اس میں جتنا ریکر بنا یا گیا یا ریکر پچھلے ریکر اظہاروں کے ریکر میں، اس میں اسے ریکر کر دیا، اظہار ریکر اظہار منتری کہتے ہیں کہ اس میں جتنا ریکر جتنا یا اتنا ہی انہوں نے ریکر کیا ہے، اس میں زیادہ نہیں ۔ اس میں ریکر میں نہیں جاتا کہ ریکر ریکر کہاں ۔ میں کہنا نہیں چاہتا، لیکن یہ ریکر ریکر ریکر میں ریکر رہی ہو تو انہوں نے ریکر ریکر سے ریکر ریکر نہیں کی، اظہار ریکر جو ریکر ہو رہا ہے اس میں ریکر میں ریکر میں ریکر ہو رہی ہے، ریکر میں ریکر کے ریکر کو ریکر ہو رہی ہے ۔ ریکر کی ریکر میں ریکر ریکر ریکر ریکر ریکر ہے، اس کو ریکر میں ریکر ریکر میں

कम तृतीय पंच वर्षीय योजना के उत्पादन लक्ष्य को पूरा करने के लिए वॉगन्स की जो स्थिति है उस को सही ढंग से ठीक करने की कोशिश की जाय। यदि आप के प्रायोजक यह भी नहीं देख सकते कि जो योजना बन रही है और मूल्य में जो टक्कालोजी की उन्नति हो रही है, दूसरे क्षेत्रों में जो उन्नति हो रही है, उस में कितना उत्पादन बढ़ेगा और कितना कोयला इस्तेमाल करने की जरूरत पड़ेगी, तो यह किसी तरह की प्लेनिंग नहीं है। इस सन्दर्भ में तृतीय पंच-वर्षीय योजना के अन्तर्गत जो कुछ रेलों के विकास की व्यवस्था की गई है, मैं समझता हूँ कि वह भी आपका पूरा सामान और यात्रियों को ले जाने में असमर्थ होगी। इसलिए अब समय है कि इसी वक्त से इस पर विचार किया जाय और देखा जाय कि तृतीय पंच-वर्षीय योजना के अन्तर्गत व भी भी इस तरह की कोई दिक्कत न आय जिनमें माल एक जगह से दूसरी जगह न जा सके।

इस सन्दर्भ में प्रश्न आता है कि जो आपका रोलिंग स्टॉक है उसके सम्बन्ध में सरकार की और रेलवे मन्त्रालय की क्या नीति है। वॉगन्स के बारे में कहा जाता है कि हमारे पास कमी है। आज से कई साल पहले से वॉगन्स बनाय जाने चाहिये थे। वर्कशॉप में काम लिया जा सकता था, लेकिन नहीं लिया गया। क्यों नहीं लिया गया, इस पर प्रकाश पड़ना चाहिये। आज से कई साल पहले हम सोच सकते थे कि जो लोकोमोटिवज हम बाहर से मंगाते हैं डीजल और एलेक्ट्रिक के उनके बारे में क्या किया जाय। एलेक्ट्रिक के बारे में कहा जा सकता था कि हम उनको नहीं बना सकते, लेकिन डीजल लोकोमोटिवज के बारे में हमने पहले से योजना क्यों नहीं बनाई ताकि उनका उत्पादन मुक्त में हो सके। इस संबंध में जब हम देखते हैं कि अमरीका से हमें डी० एल० एफ० लोन मिलता है रेलों के पुनर्निर्माण के लिये और विकास के लिये तो हम को सोचना चाहिये कि हम वहां से जो लोको-

मोटिवज खरीदते हैं डीजल के उस में वह मनकंता बरती जा रही है या नहीं जो कि बरती जानी चाहिये। अभी पिछले दिनों लोकोमोटिवज खरीदने के सम्बन्ध में एक प्रश्न के उत्तर में बताया गया कि जैसे तो लोकोमोटिवज की खरीद के लिए ग्लोबल टेंडर्स मांगे जाते हैं लेकिन डी० एल० एफ० लोन की यह चूक शर्त थी कि केवल अमरीका से ही इस रूप से लोकोमोटिव खरीदे जाय, इसलिए अमरीका से ही टेंडर मांगे गए। अमरीका में तीन फर्म लोकोमोटिव बनाती हैं, लेकिन जो उत्तर दिया गया उससे पता चलता है कि ज्यादा कीमत वाले टेंडर को मंजूर किया गया और कम कीमत वाले टेंडर को मंजूर नहीं किया गया। मैं उसकी विषय-ताओं में नहीं जाना चाहता। हो सकता है कि रेलवे मन्त्रालय यह जवाब दे कि कम कीमत वाले टेंडर के लोकोमोटिव में कुछ खराबी थी जो कि दूसरे में नहीं थी। मैं मानता हूँ कि डी० एल० एफ० लोन की यह धारणा है कि उससे हम दुनिया के बाजार में लोकोमोटिव नहीं खरीद सकते, हमको अमरीका के बाजार से ही खरीदने होंगे, लेकिन अमरीका में भी जिनका टेंडर कम कीमत का है उसको मंजूर न करना और जिनका ज्यादा कीमत का है उसको मंजूर करना मैं समझता हूँ कि यह उचित नहीं है। मैं चाहूंगा कि मन्त्री महोदय इस ओर ध्यान दें क्योंकि अविष्य में हमें और चीजें भी खरीदनी होंगी। तीर आम पर यह चर्चा होती है कि इन बातों में कुछ गड़बड़ होती है। मैं नहीं कह सकता कि हममें कोई आधार है या नहीं, लेकिन जब कम कीमत का टेंडर मंजूर नहीं किया जाता और ज्यादा कीमत वाला मंजूर किया जाता है तो इस प्रकार की धारणा पैदा होने की गुंजाइश होती है। मैं चाहूंगा कि इस प्रकार की शकाओं को दूर करने की जरूरत कोशिश की जाए।

इस सदन में केटरिंग के बारे में बहुत कुछ कहा गया है और बॉर्डिंग का विचार किया

[ श्री अजरराज सिंह ]

गया है। इस सम्बन्ध में रेलवे मन्त्रालय की एक कमेटी बनी थी और उसने कुछ नीति निर्धारित की थी उस पर चलने की रेल मन्त्रालय सोचता था, लेकिन अफसोस है कि अब उस नीति पर भी नहीं चला जा रहा है। जहाँ तक कर्टिंग का सम्बन्ध है केवल खोने पीने की चीजों का आप डिपार्टमेंटलाइजेशन करते हैं, सिर्फ बेचने की चीजों का विभागीकरण करते हैं। इससे लोगों के दिमाग में यह बात पैदा हो ही है कि याद आप कहीं होटल खोलने जा रहे हैं। इन विचारों से उन लोगों की बात को बल मिलता है जो राष्ट्रीयकरण नहीं चाहते। जब से आपने कर्टिंग अपने हाथ में लिया है तब से जनता को चीजें खराब मिलने लगी है। आप देखेंगे कि इन बातों से जनता के दिमाग में राष्ट्रीयकरण के विरुद्ध भावना पैदा होती है। मैं तो चाहता हूँ कि मुल्क में जल्दी से जल्दी समाजवाद कायम किया जाए। लेकिन अगर समाजवाद के नाम पर ऐसी बातें होंगी तो लोगों के मन में राष्ट्रीयकरण के प्रति दुर्भावना पैदा होगी जो कि उचित नहीं है। मैं उदाहरण के लिए कहना चाहता हूँ कि हमने जो कर्टिंग स्टेशनों पर अपने हाथ में लिया है उससे एक तरफ तो नुकसान हो रहा है और उसी के साथ साथ हमको अच्छा खाना नहीं मिलता। आपकी सरविस अच्छी नहीं होती। बासी खाना दिया जाता है। यह सारी चीजें हो रही हैं और रेलवे मन्त्रालय इस दिशा में कुछ नहीं कर रहा है।

**Shri Sonavane (Sholapur-Reserved-Sech. Castes):** That is not correct.

**Shri M. B. Thakore: (Patan):** That is correct.

**Mr. Deputy-Speaker:** Order, order; the hon. Member may be allowed to go on.

**श्री अजरराज सिंह :** कोई देखना चाहे तो इस चीज को देख सकता है। उस तरफ से आताज प्रायः कि ऐसी बात नहीं है। मैं

चाहता हूँ कि रेलवे मन्त्रालय एक बात के लिए तैयार हो जाए कि इन चीजों को देखने के लिए और इनकी जांच पड़ताल करने के लिए एक पालियामेंटरी कमेटी, स्टैंडिंग कमेटी, बनाए जो रेलवे की सब चीजों की जांच पड़ताल करे। लेकिन कर्टिंग के बारे में तो मैं चाहता हूँ कि खास तौर पर जांच पड़ताल की जाए।

मैं जानता हूँ कि कांग्रेस पार्टी की एक कमेटी ने यह सिफारिश की थी कि पब्लिक अइन्डर्टेकिंग की जांच पड़ताल के लिए एक स्टैंडिंग कमेटी होनी चाहिए। रेलवे विभाग तो एक बहुत बड़ा अइन्डर्टेकिंग है, इसमें हजारों करोड़ों का लेन देन होता है। मैं चाहूँगा कि रेलवे मन्त्रालय इस बात पर विचार करे कि रेलवे के फाइनेंस, चल स्टाफ आदि दूसरी और चीजों की भी जांच पड़ताल करने के लिये एक स्टैंडिंग कमेटी इस पालियामेंट के मेम्बरों की बनायी जाए जो कि इन चीजों पर ध्यान दे सके।

तो मैं कर्टिंग के बारे में कह रहा था। मैं चाहता हूँ कि यह देखा जाए कि कर्टिंग में किस प्रकार उन्नति की जा सकती है। यह सिर्फ अपर क्लास के लोगों की सुविधा के लिए ही नहीं होना चाहिए। थर्ड क्लास के मुसफिरों की सुविधाओं का भी पूरा ध्यान रखना चाहिए क्योंकि रेलवे की ज्यादातर आमदनी उनसे ही होती है। इससे केवल अपर क्लास वाले को ही फायदा न हो। इस पर रेलवे मन्त्रालय को पुनः विचार करने की जरूरत है।

सरकार की यह नीति रही है कि जो लाइन लड़ाई के जमाने में उखाड़ नी गयी थी उनको फिर से लगा दिया जाए और देश में ऐसी अधिकांश लाइनें फिर से लगा दी गयी हैं, लेकिन मैं जानना चाहता हूँ कि आगरा जिला में एक लाइन थी आगरा से बाह तक, जो कि ४०-४५ मील लम्बी लाइन थी, और

जिमको लड़ाई के जमाने में उखाड़ लिया गया था, उनकी धोर क्यों ध्यान नहीं दिया जा रहा है। आपकी यह नीति है कि देश में जिन लाइनों का लड़ाई के जमाने में उखाड़ा गया था उनको फिर से लगा दिया जाए और आपने ऐसी लाइनों को लगाने की कोशिश भी की है। मैं चाहूंगा कि इस लाइन को भी फिर से लगाने पर विचार किया जाए।

दुर्घटनाओं के बारे में सदन में चर्चा हुई है। अभी हमने रेलवे की लापरवाही के कारण देश का एक बहुत बड़ा पत्रकार खो दिया। परमा तर्सां एक दुर्घटना में १३-१४ आदिमियों की जानें गई हैं। पिछले कुछ दिनों से हम देखते थे कि दुर्घटनायें नहीं हो रही थीं लेकिन अब फिर उनकी लहर सी आ रही है। मैं चाहूंगा कि रेलवे मन्त्रालय इस तरह विशेष तौर से ध्यान दे ताकि इस प्रकार की दुर्घटनायें भविष्य में न होने पावें।

मैं एक निवेदन करना चाहता हूँ इलेक्ट्रिकेशन के बारे में। आपने हान्त में मुगलमगद और हावड़ा के बीच में इलेक्ट्रिकेशन किया है जहां पर कोयले का क्षेत्र भी है। जो लाइनें कोयला क्षेत्र से दूर हैं उनमें कभी कभी एसी स्थिति हो जाती है कि वे बन्द हो रही हैं। इसलिये अगर आपको इलेक्ट्रिकेशन करना है तो ऐसे स्थानों में करना चाहिये जैसे कि पंजाब, महाराष्ट्र और गुजरात जो कि कोयला क्षेत्र से बहुत दूर है।

**Shri M. B. Thakore:** There are no lines; what to talk of Electrification'.

**श्री जगराज सिंह :** मैं चाहूंगा कि भविष्य में यह नीति अपनायी जाए कि उन स्थानों में पहले इलेक्ट्रिकेशन किया जाए जो कि कोयला क्षेत्र से दूर हैं और जहां कोयला पहुंचाने में दिक्कत होती है ताकि वहां के लोगों को कोयले की कमी के कारण कठिनाई का सामना न करना पड़े।

जो बक्स, मैन्सिरी और रॉलिंग स्टॉक प्रोग्राम हम को दिया गया है उसमें पालम

होता है कि छोटी छोटी चीजों के निर्माण के लिए डेढ़ डेढ़ और दो दो लाख रुपया रखा गया है। मैं समझता हूँ कि यह देखना चाहिये कि इतना रुपया किस प्रकार खर्च होता है। उदाहरण के लिए आप देखें कि टूंडवा के स्टेशन पर एक ओवर ब्रिज के लिए एक लाख रुपया रखा गया है। इतना रुपया इस पर कैसे खर्च हो सकता है यह मेरी समझ में नहीं आता। मैं समझता हूँ कि जितना रुपया हम खर्च के लिए रख रहे हैं उतना खर्च नहीं होता। इसमें कुछ न कुछ गड़बड़ी जरूर है। मैं चाहूंगा कि रेलवे मन्त्री इस पर ध्यान दें कि बाजार में चीजों की कीमतें देखते हुए ये काम कम रुपए में होने चाहिये। आपको तो सारा सामान उचित मूल्य पर मिलता है फिर क्यों दूसरी जगह में ज्यादा तेज चीजें बननी चाहिये यह देखा जाना चाहिये कि हमारा रुपया ठीक तरह से तो खर्च हो रहा है। बीच में कोई गड़बड़ी तो नहीं है। मैं चाहूंगा कि रेलवे मन्त्री जरूर इधर ध्यान दें कि कहीं ऐसा तो नहीं है कि हमारा पैसा अच्छे तरीके से खर्च न हो रहा हो जैसे कि होना चाहिए।

अन्य में मैं रेलवे के रॉलिंग स्टॉक की गतिविधि और स्पीड के बारे में कुछ निवेदन करना चाहता हूँ। यह अभी मन्तोषजनक नहीं है। यदि हम अपने बैगस जो कि हमारे पास हैं और जैसी हमारी पोजीशन है उसमें किसी तरीके से अगर एक घंटे उनसे और अधिक काम ले सकें तो बहुत उन्नति हो सकती है मैं समझता हूँ कि सब तरीके से अगर हम इस पर ध्यान दें तो मुश्किल नहीं होगा। यदि हम अपने बैगस से एक घंटे अधिक समय काम ले सकने में समर्थ हो जायें तो आज हमारे देश में कोयले और हमारे सामान को डोने की जो समस्या है और बैगस की जो कमी अनुभव की जा रही है, उस की स्थिति काफी सुधर सकती है। मुझे यफमॉस है कि वह नहीं हो पाया है। कभी कभी कहा जाता है कि ऐसा हमलिये नहीं हो रहा है क्योंकि हमारे पास कानून नहीं है ताकि

## [श्री ब्रजराज सिंह]

लोगो को मजबूर किया जा सके कि वे सामान जल्दी से उठाये ।

नई दिल्ली के बारे में कहा गया है । मैं आपको विषयमिलाना चाहता हूँ कि यदि आप इससे सम्बन्धित कानून में कोई कड़ापन लाना चाहते हैं तो आप अपना प्रपोजल लेकर इस मदन के सामने आइये और उसके लिए सबसे मजदूर पहले रजामन्द हो जायगा कि हमारी रेलवेज का चल स्टाक जल्दी जल्दी हिने जुले । कानून का बहाना बना कर मुल्क का सामान एक जगह से दूसरी दूसरी जगह न जा सके, तो यह उचित बात नहीं होगी । मैं चाहूंगा कि हमारे रेलवे मन्त्री महोदय इस विषय में जरा गम्भीरता में जांच पड़ताल करायें और स्वयं देखे कि आज हम चल स्टाक से जितना सामान लिये जा रहे हैं वह क्या सन्तोषप्रद है और वाया अपने बैगं से एक घंटे रोज अधिक काम नहीं लिया जा सकता है ? कहीं ऐसा तो नहीं होता है कि बैगं हमारे कहीं कहीं एक एक और दो, दो दिन पड़े रहते हैं ? अधिक काम लेने के लिए यदि किसी कानून में परिवर्तन करने की जरूरत हो तो कानून में तबदीली कर लें । आज मुल्क की आवश्यकता इस बात की है कि देश में जो भी उत्पादन हो रहा है, कच्चे माल और फिनिशड गुड्स का तमाम उत्पादित माल एक जगह से दूसरी जगह तेजी के साथ और समय के अन्दर पहुंचे ।

अभी चर्चा हो रही थी कि हम विदेशों को ४, ५ लाख टन चीनी भेजने वाले हैं । ४, ५ लाख टन चीनी को कारखानों से पोर्ट तक ले जाना है उसके लिए कम से कम ३०००० बैगंस चाहिये । इसी तरह स देश में कोयले का उत्पादन बढ़ रहा है जरूरी बात है कि जितने हमारे पास बैगंस हैं उनसे हम कम से कम एक घंटे ज्यादा काम ले सकें । इसी तरीके से अपनी लाइस को कैपेसिटी को

बढ़ाने की कोशिश करें । रेलगाड़ियों की गति को बढ़ाने की कोशिश करें और १०, १५ मिनट का फी फर्क अगर हम डाल सकते हैं तो डालें । मुझे बतलाया गया है कि जापान में रेलें बहुत तेज दौड़ती हैं । मुझे पता नहीं कि हिन्दुस्तान में इस स्पीड को बढ़ाने की दिशा में कोई एक्सपेरीमेंट क्यों नहीं किया जाता । इस बात की जांच होनी चाहिये कि हिन्दुस्तान में हम अपनी रेलगाड़ियों को क्या और तेज नहीं चला सकते हैं । क्या हम अपनी गाड़ियों को फीक्वेन्सी नहीं बढ़ा सकते हैं, दम, दम और पन्द्रह, पन्द्रह मिनट के बाद क्या हम अपनी पैमेंजर ट्रेन और गुड्स ट्रेन नहीं छोड़ सकते हैं ? मैं समझता हूँ कि अगर इस विषय में जांच पड़ताल की जाय और उसके लिए कोशिश की जाय तो यह सब हो सकता है और जरूर एक ऐसी स्थिति आ सकती है जिसमें हम अपना माल ज्यादा और अधिक शीघ्रता में ढा सकें और अपने पैमेंजरों को और अधिक तादाद में और तेजी के साथ एक जगह से दूसरी जगह पचा मूकें ।

मुझे और विशेष नहीं कहना है । मैं सिर्फ यही कहना चाहूंगा कि हमारी रेलवेज को कर्मशायल लाइन्स पर चलते हुए सेवा करनी चाहिए जैसा कि हमारे वित्त मन्त्री महोदय ने जनता पर करों का भार बढ़ा दिया है हमारी रेलवेज को जनता पर टैक्स लगाने की जल्दबाजी नहीं करनी चाहिए अपितु उसे तो एक कर्मशायल सर्विस के तौर पर अपना काम करते रहना चाहिए ।

**Shri T. Subramanyam (Bellary):**  
The railways constitute our greatest national undertaking with a capital-at-charge of Rs. 1560 crores, and employing about 11,60,000 people. It purports to play the dual role of a public utility undertaking as well as a commercial enterprise.

We have various modes of transport in our country, the roadways,

the railways, the waterways, and the airways also. We must have a national policy of integrating all these modes of transport, if the needs of the growing economy and the development of our country have to be met satisfactorily and adequately. A committee has been appointed, which is known as the Neogy Committee, to recommend what properly should be the long-term transport policy of the country, so that the development of the transport machinery may serve the growing needs with economy and efficiency, avoiding duplication, and also the role of the various modes of transport in the coming five to ten years; also, the mechanism to regulate and control the various modes of transport and co-ordinate their activities has to be recommended by this committee. An interim report has been received, and I hope that Government will take speedy action with regard to this matter.

We have undertaken to build up the socio-economic welfare of over forty crores of people, and industrialisation is going on at a very speedy rate, but, unfortunately we find that the modes of transport are not able to cope up with the demands and the requirements. That has been our experience. Almost every day, in the Parliament, the question comes up that wagons are not available to lift up the coal. Even the Food and Agriculture Minister was complaining that adequate number of wagons were not available even to lift food-grains from one place to another. This question has been coming up frequently before this House in connection with transport of steel, minerals etc. The railways have also been set the task of taking up greater and greater responsibilities in the Third Five Year Plan. Therefore, I urge that immediately, a decision should be taken with regard to co-ordinating the various modes of transport. At the same time, there should be a vigorous sort of search or introspection on the part of

the Railway Board to cope up with the needs of the developing economy.

In the Third Five Year Plan, the task has been set for the railways to lift 93,000 million ton-miles, and that will mean an increase from the Second Plan target of 54,000 million ton-miles. The increase will be of the order of nearly 39,000 million ton-miles. It is a huge task, almost double the work that was taken up in the Second Plan. I again urge the Railway Board and the Railway Ministry to have a vigorous search with regard to this matter.

In the Second Five Year Plan, for the development of railways, Rs. 1121.5 crores were invested. In the Third Plan, it is proposed tentatively that Rs. 1255 crores should be invested. The Second Plan targets with regard to the receipt of locomotives, coaching-stock and wagons, we are told, will be almost fulfilled. In the Second Plan, about 2100 locomotives, 8500 coaching-stock, and about a lakh of wagons will be received by the end of this month. That is a matter for gratification. In the Third Plan, we are told that 1700 locomotives, 7800 coaching-stock and 110,000 wagons will be received. We are also told that we shall be attaining self-sufficiency with regard to the equipment of our railways.

In the Second Plan, 800 miles of new railway construction were undertaken. We are told that that also will be practically reached. This represents, mainly the requirements of the steel and coal industries, and the operational requirements of the railways themselves. We are told that in the Third Plan also, the same programme will continue, and about 1100 miles of new railway construction will be undertaken.

In this context, I must say that there is an acute feeling of dissatisfaction in South India, and I shall be failing in my duty, if I do not give expression to that sort of feeling. It

[Shri T. Subramanyam]

is a bad thing to allow that sort of feeling to continue. It is also a fact that in the Third Five Year Plan also, according to the proposals made, we do not have any railway constructions in South India.

The hon. Minister has said in his budget speech at page 13, that

"In the matter of construction of new lines the Planning Commission have so far allotted Rs. 120 crores. This will provide for approximately 1160 miles, representing lines essentially required either in connection with the Railways' operational needs or in connection with the development of industries and mineral resources. The latter include 200 miles for development of new coal fields and about 50 miles for a new line to serve the proposed port at Haldia. The provision for new lines is being reviewed in consultation with the Planning Commission."

That gives a little margin of hope for us. We are further informed:

"I am hopeful that it will be found possible to make a further allocation of funds, to meet the demands for new lines to be constructed on grounds of political, social and economic development in certain areas more particularly in the South."

That is a gratifying and heartening thing. The word 'political' also has been advisedly. I presume, because that feeling does exist. Of course, it is based on very justifiable and very solid grounds. No new railway construction has been undertaken; and after the reorganisation of States, since 1956, there has been a very acute need for new lines being constructed. As you know, geographically, as we proceed towards Cape Comorin the land tapers, and the inter-links that have to be added would be very narrow, sometimes 40 miles, sometimes 50 miles and so on, and they will be not more than 100

miles generally. If these links are constructed, then the way will be opened for the development of industries, and for enterprise and for trade and commerce.

13 hrs.

I would like to mention the lines that should be taken up immediately in South India. We have been agitating for them since 1956; the demand has been insistent and it has to be satisfied. It is a case of must, I say. The lines are: Hasan-Mangalore, Kottur-Harihar, Rayadug-Chitaldrug, Hubli-Karwar and Salem-Bangalore. Priority should be given to these lines. We do recognise that there is very great need to give priority for the defence of our country and for the development of iron and steel industry, as also for the operational requirements of the railways themselves. After satisfying these three requirements, I would urge the Government to take up these railway lines in South India and satisfying the insistent demands there. It has been recognised by the Planning Commission and I hope Government will come to a speedy decision with regard to this matter.

Then, Sir, I urge that one or two more trains should be introduced in that area. We are told that a number of passenger trains have been introduced from 1956-57. I have been urging that a fast express train should be started from Bijapur to Bangalore via Gadag-Hospet-Bellary and Guntakal. From 1956 when the States Reorganisation came on, Mysore has become a bigger State, the Karnatak State. More areas have come in and more people are going towards Bangalore. But for thirteen hours there is not a single train between Gadag and Bangalore on this line. There has been an agitation for a long time; the traffic is increasing enormously and the equipment of the railways has also increased. I have been agitating for the introduction of this train.



I would in this connection just quote a few figures. The number of new trains introduced in 1956-57 was 119 on the broad gauge and 43 on the metre gauge; in 1957-58 it was 118 new trains on the broad gauge and 27 on the metre gauge; in 1959-60 it was 165 new trains on the broad gauge and 25 on the metre gauge; in 1960-61 it was 58 new trains on the broad gauge and 18 on the metre gauge. In 1956 when I asked for the introduction of a new train, I was informed that when the position with regard to the availability of locomotives and rolling stock improved, this question would be considered. Hundreds of trains have been introduced in other areas. I do not know why it has not been possible for Government to introduce this on train, though there is very great need for it.

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

**Shri T. Subramanyam:** I will take only two more minutes.

After the reorganisation of States people coming from the Karnatak areas of Hyderabad, Bombay and from Bellary district have to go via Guntakal to Bangalore for various transactions and Government work. Many passengers coming from that area have not been able to find accommodation at Guntakal to proceed towards Bangalore. I suggest that some more carriages may be attached to the trains proceeding towards Bangalore.

Then, Sir, I was informed some-time back that an additional broad gauge line would be constructed between Guntakal and Hospet to enable iron ore to be exported to other countries. It is of the utmost importance. It fetches us a substantial amount of foreign exchange. The iron ore is of the richest variety and is in great demand in other countries. I, therefore urge that this line should be constructed as early as possible. Track renewals and strengthening of bridges have to be taken up on the

Kottur-Hospet, Rayadrug-Bellary and Gadag-Sholapur and completed as early as possible.

I am glad there has been a reduction in the claims filed from year to year, but still Government had to pay Rs. 3.13 crores in 1958-59 and Rs. 3.74 crores in 1959-60. Lakhs of claims are being filed from year to year. I hope Government will take adequate steps to minimise this.

**Mr. Deputy-Speaker:** The grievances which are being voiced are mostly local in character and hope that can be done within ten minutes. I would request hon. Members to condense their remarks so that a larger number of hon. Members may be accommodated. Naturally there is a desire this time on the part of many Members to speak.

**Shri Kalika Singh (Azamgarh):** Sir, the Railways are the biggest of the public utility undertakings in India and they are said to be the fourth largest network in the whole of the world. It is, therefore, the responsibility of the Government to see that they are run most efficiently, more particularly because they are directly connected with the progress of our Five Year Plans. At the commencement of the first Five Year Plan it was thought that railways were not very essential; so no money was provided in the First Draft Outline which was presented to Parliament. Later on a sum of Rs. 200 crores was provided; at the end of the Plan, however, it was found that a sum of Rs. 423 crores had actually been spent on the railways. So, the railways spent Rs. 200 over and above the amount allotted to them. So it was the progress of the Plan that showed that the Railways are very essential and the planners were wrong.

In the Second Five Year Plan, therefore, a sum of Rs. 1,125 crores had been provided for the railways. At the end of the Plan we see that the whole of this sum has been utilised,

[Shri Kalika Singh]

although the other Departments were not able to utilise the whole of the sum allotted to them. In the case of the railways only an amount of Rs. 4 crores remained unutilised; that is they spent Rs. 1,121 crores.

The Railways are very essential to meet the transport requirements of the country. The investment on this public utility undertaking is Rs. 1,732 crores. With this investment we should see that the railways are run very efficiently. We have also to see that the foreign aid available to the railways is more than to other public undertakings or developmental works. The World Bank has been from time to time advancing loans because the capital at charge is substantial and the railways have got a very big asset. The International Development Association has also come into being and I think more and more money will be available from that Association apart from the World Bank. With the amount allotted in the Third Five Year Plan, the railways would be able to complete their planned programme with the result that the transport requirements of foodgrains, coal, steel and other essential items would be met very efficiently.

There is one thing I have noticed. It is that the working expenses have gone very high. In 1938-39, the gross earnings were Rs. 107 crores and the working expenses Rs. 71 crores, but in 1958-59, the gross earnings rose to Rs. 392 crores and the working expenses to Rs. 324 crores. The increase in the gross earnings during this period was nearly 366 per cent, but that in the working expenses was 456 per cent. If the gross earnings increase, the working expenses should also increase, but not more than the rate of increase in the gross earnings. But as I have just now shown, the increase in working expenses has been 100 per cent more than the increase in gross earnings.

Then I have noticed that there is a big increase in the number of staff. The figures given in *Indian Railways* (1959-60), Table XVIII, show that in 1938-39, the number of Class I and II staff was 1,784, but in 1959-60, it rose to 4,408. As regards Class III(a) employees, that is, those employees who were receiving more than Rs. 250 per month, the number in 1938-39 was 7,602, but in 1959-60, it rose to 23,866. The strength of Class IV employees has not increased so much in Class IV, there are two categories, (a) and (b). In category (a), the increase is from 98,000 to 1,81,319. These figures are for 1951-52 and 1959-60. In the (b) category, the figures for the same period are 4,92,856 and 5,09,653.

So the increase in Class IV employees might be taken to be 100 per cent or even less, but the increase in the case of Class I, II and III(a) is more than 400—500 per cent. So the working expenses have gone up very high and the pattern of employment also during these years shows that the higher class officers have increased in number more than the lower class of officers. The operational efficiency of the railways has to be judged by the performance of those persons who really work the lines on the spot. If there is an increase in their number, efficiency will certainly improve. But if we go on increasing the staff in the offices who do not actually operate the lines, that might not be so much conducive to the promotion of efficiency of railways. Therefore, it has to be discouraged.

As regards passenger earnings, the earnings from air-conditioned coaches in 1959-60 was Rs. 1.18 lakhs, from first-class Rs. 8.06 lakhs and third class Rs. 1,11,90 lakhs. Here also, we have to see that we provide more amenities to the third class passengers. But overcrowding has been going on and we have seen on railways, particularly in the metre gauge, that there is a lot of overcrowding especially

when there is mela traffic. We just cannot bear the sight of a train in the metre gauge when there is mela traffic.

**Shri M. B. Thakore:** In the summer season also.

**Shri Kalika Singh:** People travel on the roof of the trains and accidents have taken place. Instead of providing more trains and more coaches on the lines, the authorities advise pilgrims not to travel. If people want to travel and visit places of pilgrimage, the railways should provide the necessary travel facilities rather than discourage them. I think the railways do not actually want people to stop travelling to pilgrim centres; they only want to avoid the responsibility that may be fastened on them when passengers fall down from trains or other accidents take place. Therefore, they only give a warning.

There is one more point, a very important one. This is concerning Moghalsarai. It is stated:

"The daily average allotments in the direction above Moghalsarai was 1,687 wagons compared to the previous year's figure of 1,661 and the movements reached a record figure in September 1959, when a daily average number of 2,002 wagons were moved through Moghalsarai compared with the previous year's record of 1,792 wagons".

Moghalsarai represents the biggest bottleneck in transport in the whole of India. Coal and other goods wagons passing through Moghalsarai come from Bengal-Bihar collieries. Now one alternative line is being provided, Garhwa-Robertsganj, to divert some of the wagons, but in view of the increasing number of wagons, it is stated that by the end of the Third Five Year Plan, the number of wagons that will be passing through this bottleneck might rise even up to 6,000. Then I think one alternative line,

Garhwa-Robertsganj will not be enough. So I propose that a bridge should be constructed at Ghazipur. This has already been examined by the railways. The Research Institute at Poona has also, I learn, reported that the bridge is feasible at that point. So the Ghazipur railway bridge should be constructed and the line from Dildarnagar to Nagsar should pass over Ghazipur, and then it should pass from Azamgarh to Akbarpur or straight from Ghazipur to Zafrabad, which is only 60 miles. That will be a second alternative to transport all the coal wagons avoiding the Moghalsarai point.

I want to thank the Railway Ministry for one thing. For two or three years we had been demanding that the track between Mau and Shahganj should be renewed. It has been there ever since 1907, and was not renewed. Now it is being renewed at a cost of Rs. 50 lakhs. I have been told that now the trains there on the metre gauge will be running at a speed of more than 35 miles instead of at the present rate of 15 miles. For that I thank the Ministry.

**Shri D. C. Sharma (Gurdaspur):** Sir, this is discrimination.

**Mr. Deputy-Speaker:** I should have given preference to those whose tracks have not been renewed.

**Shri D. C. Sharma:** His track has been renewed.

**Shri Aurobindo Ghosal (Uluberia):** I had no intention of mentioning issues already discussed, but some of them are so pressing that they require emphasizing.

First, I will refer to catering, which has been already referring to by my hon friend Shri Braj Raj Singh. The quantity, quality and the price of the food supplied by the contractors . . .

**Shri M. B. Thakore:** It is departmental now.

**Shri Aurobindo Ghosal:** ...differs from station to station and from contractor to contractor. We know that some standard has been laid down, but in practice this differs. I request the hon. Minister to see if inspectors can be appointed to check the quality, quantity and the price of the meals that are supplied by the contractors.

As regards the meals supplied by the restaurant car of the railways, the price of the items is increasing daily, and it has almost reached a prohibitive limit. So, I request the hon. Minister to see if the profit element can be reduced on the meals supplied in the restaurant cars to passengers.

Regarding the three-tier system, most of the Members have pointed out the difficulties. I would like to suggest one thing. Previously, in the three-tier classes, they used to supply some chairs, one-seat chairs. These used to be left vacant on one side for the sitting of persons who do not like to sleep for some time at night, but these chairs have also been now converted into berths. What happens? During day time the passengers of the middle berths have got to sit on their seats with their luggages on their laps. Therefore, either you must retain the old system of providing chairs on one side, or at least you should keep the upper berth vacant for keeping luggage. This is my suggestion regarding the three-tier system.

Regarding the suburban trains of the South-Eastern Railway, in the last 20 years the passenger traffic has increased by about 400 per cent, but the trains have increased by only two. The total number of up and down sub-urban trains in 1940 was 46; in 1951 it was 44 and in 1959 it was 48, but during this time passenger traffic has increased by about 400 per cent.

Secondly, not only is there overcrowding, but the running time has been extended too much. The running time has been increased by about 50 per cent. Previously the 16 or 17

miles used to be covered in one hour by the local trains. Now it is being covered in one hour and 20 minutes. I would request the hon. Minister to see that the speed is increased and the running time of the local trains reduced on the suburban side of the South-Eastern Railway.

Now I come to the trade apprentices of Kharagpur. In Kharagpur, about three years ago several hundreds of these apprentices were trained, but only a few of them have been absorbed. Even today, about 200 trade apprentices and carriage apprentices who have received training at the cost of the railways have been kept unabsorbed. I do not think in any other zone of the railways, such skilled hands to whom training has been given at the cost of the railways are being kept unemployed. I would request the Minister to consider giving employment to these carriage and trade apprentices of Kharagpur.

Yesterday, a news item has appeared to the effect that in the North Eastern Frontier Railway, in 1959 about 200 young men were declared fit for getting work by the Railway Service Commission, but none of them has been absorbed yet. The difficulty is this, that the Employment Exchange also does not allow them to register their names, because they have been approved by the Railway Service Commission, but they are not getting absorbed in the railways either. So, that point also should be considered by the hon. Minister.

Another point to which I would like to refer, which is very important, is that the railway yards of Chitpur and Shalimar are being used as underground commodity markets. In the first week of February, it has appeared in the papers that the hon. Deputy Minister, Shri S. V. Ramaswamy, visited the railway yards of New Delhi and found huge quantities of coal and firewood heaped there, and they were not released by the business men in order to create artificial scar-

city in the market, because of the low whariage rate. What happens in Calcutta is this. All the rape seeds are sold from the Chitpur yard. About 35 lakhs maunds of mustard seed are imported mainly from Bihar and U.P. Daily, the Delhi market opens in the morning and the prices are fixed in Calcutta towards the afternoon. In the Chitpur yard the rape seed bags are kept in the wagons, they are not released. There, underground market is run in the yard on the railway receipt itself, and that is being allowed. The real market, the producers' market, is in Howrah, but the goods are to be taken delivery from the Chitpur yard. The sample of the goods which are shown in the market, in the Rail bazar of Howrah, are not the same or similar to those delivered from the Chitpur yard. This sort of corruption is being allowed, and in all the newspapers of West Bengal this has come out that underground share market is being run in the Chitpur railway yard and Shalimar godown. This should be checked. On 28th February, 36 wagons of mustard seed had arrived in Calcutta, but on that very day the price of mustard oil was increased by Rs. 20 a maund. It is inconceivable. In one day the price of mustard oil was increased by Rs. 20 a maund, though on that very day 36 wagons had been received in Chitpur yard. That is because the share market is being allotted to be operated in the railway yard itself. It is being operated on railway receipt without releasing the goods. That has to be checked.

The other day it has come in the newspapers that there was a pitched battle between the Railway Protection Force and the people of the Railway Works Inspectorate in Shalimar, in which about seven persons have been seriously injured. The persons of the Railway Works Inspectorate were taking out goods from the railway precincts which was opposed by the Railway Protection Force, and there was a pitched battle between them. This is going on and the all

the small engineering factories of Howrah are run by the smuggling of railway goods. So many lorries have been seized by the Police on the G.T. Road when the railway goods have been so taken away by these smugglers. Naturally, more care should be taken to check these corrupt things.

Then, I would like to mention about the D.S.T. staff—the District Signalling and Telecommunication Engineering staff. This office was in Garden Reach ever since 1936. After the strike, they were informed that this office would be transferred to Madhya Pradesh. When there was a row, it was changed and they were given the assurance that the office would not be shifted. But, again, hardly a month has passed, the office has been shifted to Chakradharpur. Some of those employees who were given an assurance by the previous officers that their services in any case shall not be transferred from Garden Reach to Chakradharpur have all of a sudden been transferred to that place. I would like the hon. Minister to consider the cases of these persons.

Then, I would like to refer to the case of railway employees. There has been much discussion on the necessity for high operational efficiency and many hon. Members have suggested co-ordination between the different Ministries in the matter of wagons and other things. But one point that has been overlooked is that real operational efficiency depends upon the employees who keep the whole thing moving.

The hon. Minister in reply to the general discussion has assured us that there would be no victimisation and that the cases of those 500 employees whose cases are still pending and who are still out of service will be considered favourably. Still, yesterday I have received a telegram that one of the Secretaries at Garden Reach has been victimised. Though that assurance has given by the Railway Minister, still there is victimisation.

[Shri Aurobindo Ghosal]

going on there in the Railways. Therefore, I would request the hon. Minister to see that further victimisation does not take place.

Next, there is the question of the Light Railways. It had been stated by the hon. Minister that as the agreement exists between the District Board and the Light Railway it is not possible for them to nationalise the Railway. If that is so, I would ask, 'Is it the policy of Government to nationalise Railways or not?'. I would like the hon. Minister to consider this point.

There is the Howrah-Amra Light Railway which is run by Martin & Co. If you do not want to take the responsibility of nationalising this Railway, then you should allow them to extend their services. The people of those areas have been demanding a line from Santragachi to Bistupur via Arambagh for the last 10 years. Government is refusing to accept that demand. Naturally, if you do not accept the responsibility of taking a new line, why do you not allow this Light Railway to do it—if they want to extend the line to those places via Munshirbat Penro.

We are being told that Government does not want that these Light Railways should exist and that they are not going to extend these operations. If they are not in a position to take these new lines to these places then let them give permission to the Light Railway to extend their railway line to those places where government is not willing to take new lines.

Lastly, I would refer to the case of the retired railway personnel, personnel who have already retired and who are entitled to get benefits with retrospective effect as their claims have already been admitted as just by the Railway Board. I would request the hon. Minister to consider these cases.

Finally, I would congratulate the hon. Minister that he has been able to keep himself away from the contamination of the hon. Finance Minister who has imposed taxes on whatever is formed in heaven and on earth in order to make our life a hell.

Dr. M. S. Aney (Nagpur): Sir, I would like to make only a few observations. The Railway success has to be judged, in my opinion, not so much by the amount of contribution it makes to the General Revenues as by the amount of facilities it gives for growing traffic in men and goods. Though the Railways are a commercial concern, the matter of concern is not only the profit it makes but the convenience of the entire Indian public who are also interested in it as taxpayers. So, there is a good deal of importance attaching to that aspect.

The other aspect of the Railways is that it is a source of developing the country. As a public utility concern also it is equally important. And, from that point of view, the scope which the Railways have been able to give to the trade and traffic in men and goods is also a matter which has to be counted as one of the criteria to judge the real success of the Railways.

Many of the hon. Members who have preceded me today and other days also in the general debate have pointed out the shortage of wagons everywhere. I also want to bring that point to your particular notice. In fact, the hon. Railway Minister, in his speech, also admitted that they are making great efforts to cope with the increasing traffic and yet they have not been able to give sufficient numbers of wagons to the trade which is growing now.

I have brought to the notice of the Railway Ministry the complaint about the shortage of wagons at particular stations, Nagpur and Itwari, on the complaint made by the timber merchants of those places. A question

was also tabled by me. Unfortunately, the question could not be accepted as a Starred Question because for the date on which I wanted the answer the whole list was full and so it was treated as an Unstarred Question. The reply that was given to me only stated that every effort is being made to step up loading to the maximum extent possible within the availability of wagons. It is not a bad reply; it is hopeful. I have nothing to say about the language of the reply. But that does not solve the difficulty of those who have complained.

I would draw attention particularly to the fact that the timber merchants have been complaining about the shortage of wagons at Itwari and Nagpur stations for the last 3 months. The total wagons required on 8th January, 1961 were 63. Further additions to the requirement for the period 9th January 1961 to 27th February, 1961 was 39. The total requirement was, therefore, 102. As against this, the number of wagons supplied prior to 31st December, 1960 is only 25. So, I am told that there is a great shortage of wagons. Wagons are yet to be allotted although indents for them is accepted in January. So, after making necessary additions and sub-tractions, the total number of wagons required against which indents are not being accepted is 66. This complaint has been there for nearly some months together. You can imagine what amount of loss it would mean to the timber merchants to allow their stock to lie there without being allowed to be sent to the proper destinations in proper time.

The Railways may have their own difficulties. But I want to say that the Railways must see to it that they invite traffic. If that is not done there are others who are doing it—and they are our brethren too. But we will be losing a good deal of profit which ought to be earned by the Railways because. I attach great importance to the Railways particu-

larly for carrying heavy goods. If that capacity of the Railways is not improving there would be much cause for complaint by the people. I hope that this will be duly noticed by the Railway Department and something will be done to look into the grievances of the timber merchants. The association had been sending representation after representation to the Chief Operating Superintendent, Central Railway and copies of these are being duly supplied to the hon. Railway Minister.

Now, I want to bring to the notice of the Railway authorities the point which I have been thinking for many years. When I was here in the old Legislative Assembly, we tried to make some improvement of railway communications in Vidarbha and the Maharashtra part adjacent to Vidarbha. Among the improvements which we succeeded in making was the construction of a narrow-gauge line from Darwha to Pusad. Now, later on, when the first War came, this line was among those that were to be dismantled when this matter was brought to the notice of the authorities they said that they would not dismantle this line and if at all it had to be dismantled, it would be done after certain further facts were ascertained. But the line was removed without the notice of the railway authorities. These things will be found in the old records if the hon. Minister goes through them. I have got the old correspondence with me. But then a specific promise was given that when dismantled lines were taken up for restoration, this would be one of the first. After that fortunately circumstances changed and the War was over and new lines were taken up for construction. I was not here then but was lying ill at Poona. I sent telegrams to our hon. friend, Shri Lal Bahadur Shastri, who was for some time in charge of the Railways, about this line. Till lately the matter was under consideration and I have been recently told that the matter had been abandoned altogether. I put a specific

[Dr. M. S. Aney]

question but that could not come up and so it was treated as an unstarred question and I found that the answer was that it was an unremunerative line. I want to ask this question. Are they relying upon some old records made by the old railway agent? Have they really made any new enquiries? I am in a position to prove that it is not only unremunerative but it is more remunerative than many other lines sanctioned. They should not take it up as a matter which has been finally decided but should keep it under consideration till they find out the facts.

There is one more point. At that time among the lines that were sanctioned was the Khandwa-Hingoli line also. The survey was made and this line had come up but the line from Narkhed to Amravati was not taken up as the retrenchment policy came in and we find that the matter has been abandoned. Efforts should be made to look into the old records and they should find out whether it is not worthwhile to take up that line. The district through which it has to pass—Amravati—is one of the most fertile districts of Vidarbha. So, it will be a payng proposition.

There is one more suggestion and I shall conclude. Thousands of pilgrims go every year to Badri Narain and Kedar Nath. If there be hill stations, Government does not mind spending money for construction lines to those places and connecting them by railways.

**The Deputy Minister of Railways (Shri S. V. Ramaswamy):** Their sanctity will be lost.

**Dr. M. S. Aney:** There are many people who think that it is worthwhile going there and if they reach there, the sanctity, if lost will be restored. These are religious places, just like tourist places. They should be made attractive and accessible to people. Every Hindu

believes that it is as meritorious to help a pilgrim to a holy shrine as to make the pilgrimage himself. If sins are made in laying the line, the sins will be washed away by a dip in the Ganges there. These are the principal matters. About other matters, I shall correspond with the Railway department.

**Shri Nanjappa (Nilgiris):** Sir, I was pleased to note that the Railway Minister announced on the floor of this House more than once that the railway line on the west coast which is needed will be laid. Sir, the west coast which is needed will be laid. Sir, the west coast is well-connected by sea, air and also by road. The national highways are laying a road on the west coast and the Railway Minister was very right in saying that there should be a railway line on the west coast. In fact, there is a metre gauge railway extending from Punjab in the north to Kerala in the south. Recently, by laying the line between Hingoli and Khandwa, the metre gauge was connected from north to south and a link between north and south established. But there is yet a break of metre gauge in the south. That line has to be laid. Long ago, this line was recommended by both the Mysore and the Madras Governments. But it was not taken into consideration and so that matter was lying idle. For various reasons, this line is important, and so, both the Governments recommended that this line should be taken up. Yet, nothing was done, though the Railway Minister promised that a west coast railway line would be soon laid. This break is between Chamarajanagar in Mysore State and Coimbatore in Madras State. It is a distance of about 80 miles. If this line is laid, I think a direct railway line could be obtained from Trivandrum in the south to Punjab in the north, through a metre gauge along the west coast.

It was mentioned that roads run parallel to railways in Madras State. It is not a special feature of Madras



State. Roads run parallel to railway lines in other States also. For instance, there is a road from Delhi to Agra and it also runs parallel to the railway line, and the railways also are putting up a number of over-bridges so that the traffic on the roads may not be unnecessarily hindered. In fact, the railway lines were laid parallel to the roads everywhere. So, to say that roads are parallel to railway lines only in certain parts of the country is not correct. Such a feature does not hinder the railways in anyway from carrying goods. That was admitted by the Railway Minister himself in his reply to the debate on the railway budget. There will be no competition between the railways and the roads.

Again, mention was made about the losses in the Southern Railway. That is not a special feature of the Southern Railway only. After all, the route mileage covered by the Southern Railway in the Madras State is only one-sixth of its total route mileage under its jurisdiction.

The next point that I would like to mention is about the third class travel. The Railway Minister announced in this House as well as in the other House that there would be no relief from overcrowding in third class coaches. That may be so, but by saying so, he also means that he is not in a position to ask the railways to carry all the passengers who want to travel third class. That is not my point. My specific point is about the real overcrowding in a third class coach. What do the railways do to prevent this overcrowding? How does this overcrowding come about? They issue more tickets than the accommodation warrants. They put up in bold letters, "To seat 45" or whatever be the number. But they issue as many tickets as are demanded and so the overcrowding is there. The railways complain about ticketless travel, but by issuing more tickets than the seats warrant, they voluntarily encourage the ticketless travel. So, by limiting the num-

ber of tickets to be issued, as they do in the case of upper classes, they could prevent overcrowding in third class coaches, and thus avoid the present inhuman conditions of travel in third class compartments especially in the case of passengers travelling long distances.

There is also a question of principle or legality in regard to this matter. That is, a bus cannot take more than the prescribed number of passengers. The driver cannot take even one passenger extra, whereas the railways allow as many passengers as are offering themselves for travel, even though the railways have mentioned that there is accommodation for such and such number of passengers only. They must give consideration to this aspect and see that only the prescribed number of passengers, especially in the case of long distance passengers, should travel, and not more.

The next point I would like to mention is about the seat. While the Railway Minister was pleased to take Her Majesty the Queen to the Integral Coach Factory at Madras, the Queen remarked that the third class seats would be very hard for the passengers to sit. We can imagine the people travelling hundreds of miles in these coaches, sitting on such hard seats. The railways have provided many amenities to third class passengers, and so why not they provide softer seats in third class coaches? Even if such an amenity costs a little more, I think the fare can be increased, and the long distance traveller will be quite willing to pay more.

The Railway Minister was saying that he would be abolishing the second class. I mention this, because by abolishing the second class, more accommodation will be available to the third class passengers even without soft seats.

[SRI JAGANNATHA RAO in the Chair]

Apart from that, if a softer seat is provided and if a limited number of

[Shri Nanjappan]

people alone are allowed in the third class, the second class can be totally abolished in the interests of third class passengers.

One more point which I would like to make is regarding the air-conditioned coaches. Air-conditioned coaches are attached even to the trains which run only short distances. For instance, to trains running from Bangalore to Madras or from Madras to Coimbatore, air-conditioned coaches are attached. After all, the distance is very short and the nights on these routes are fairly cool, and there is no need for air-conditioned coaches in these trains. Why I am mentioning this is because I am told that these air-conditioned coaches are so heavy that in their place two third class coaches can be added. If that is so, why should there be these air-conditioned coaches in short distance trains? By attaching air-conditioned coaches to these trains, not only is the third class traveller affected but even the first class traveller is affected on those days when the air-conditioned coaches are put in. The number of seats are less in these coaches and the passenger suffers. Not only that: reservation at intermediate stations is also not permissible, and to that extent also, the passenger suffers.

The next point I would touch upon is catering. Here again, the Railway Minister was very much pleased to say that the food supplied by the railway department is very good and that departmental catering is going to be resorted to more and more. I am glad about it. But the quality of food, especially the South Indian vegetarian food, is very poor. The rice water is thrown out; so also, the water in which the vegetables are boiled is also thrown out. So, the nutrition is lost. Mere plantain curry or some cheap tubers are supplied. Formerly they used to give dal separately, but that is not to be seen nowadays. What we get to gulp some rice with is some tamarind solu-

tion called *sambar* or *rasam*. Ghee is very little and the butter milk or curd is not good. So, my submission is that the South Indian vegetarian food that is supplied should have some calorie value and it should be a balanced diet. The railways should see that they supply a balanced diet which has some calorie in it and also some nutrition.

14 hrs.

Regarding the sanitation aspect of the way in which the food is supplied, it is not done in a sanitary way at all. There must be some principle in doing these things. As a traveller, I can say that the plates are being carried by one man. Formerly there used to be two plates, but now all the plates are heaped up one above the other without any covering. What actually happens is the bottom of the upper plate touches the food in the plate below and it is all exposed. They bring it in that way. This sort of catering is not at all good and it cannot be said to be sanitary. So many times one can find foreign matters also in the food.

My suggestion is, just as they have trained men for so many purposes, for catering and cooking also, people should be taken and given training. If that is done, better food can be supplied and better sanitation can be maintained. Not only the food supplied is not in a sanitary condition, but the station yards also are in a bad condition. If you see Howrah station, for example, it is in such an unsanitary condition. Sanitation must be improved and I hope the railway authorities will apply their mind to it.

श्री आसुर (रत्नागिरि) : सभापति महोदय, रेलवे की की डिमाण्ड्स पर जो बहस हो रही है, उनमें बोलने का जो चापने मुझे अवसर प्रदान किया है, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। मैंने इन डिमाण्ड्स पर कुछ कटौती प्रस्ताव पेश किये हैं और उनमें से कुछ पर मैं बोलना चाहता हूँ।

सबसे पहले मुझे बम्बई की सुबर्बन लोकल रेलवे के बारे में कहना है। बम्बई की आबादी दिन-प्रति-दिन बढ़ती जा रही है। हाल ही में जो सेंसस हुआ उसके फलस्वरूप आपकी पता चल जाएगा कि वहां की आबादी ५४ लाख तक जा पहुंची है और जो रेल व्यवस्था है, वह इन सभी लोगों की जरूरतों को पूरा करने में सर्वथा असमर्थ सिद्ध हो रही है। इसका परिणाम यह होता है कि जो लोकल ट्रेन्स हैं, वे हमेशा ही लेट हो जाया करती हैं.....

**रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनेवाज खां) :**  
आबादी को रोकना चाहिये।

**श्री आस्र :** आबादी जब रुकेगी तब रुकेगी लेकिन जो बढ़ चुकी है उसके लिए तो आपको कुछ न कुछ प्रबंध करना ही होगा।

मैं कह रहा था कि लोकल ट्रेन्स जो हैं वे हमेशा ही लेट हो जाती हैं और दो दो या चार चार मिनट नहीं आध आध घंटे लेट पहुंचती हैं। इस का परिणाम यह होता है कि जो कर्मचारी हैं वे आफिस लैट पहुंचते हैं और उन को अनिच्छापूर्वक आधे दिन की छुट्टी लेनी पड़ जाती है। इस बढ़ती हुई आबादी को देखते हुए और साथ ही साथ जो इंस्ट्री वहां बढ़ रही है उस को देखते हुए वहां की रेल-व्यवस्था में कुछ सुधार करना आवश्यक हो गया है। इस के लिये कुछ विशेष व्यवस्था की जानी चाहिये ताकि स्थिति में सुधार हो। मैं आप को अपने अनुभव से बतलाता हूँ कि १ मार्च को मैं पूना जा रहा था और बम्बई से जो डेक्कन एक्सप्रेस छूटती है उस में मैं बैठा हुआ था। वह गाड़ी मस्जिदबंदर आ कर एक घंटा तक रुकी रही। जब हम ने पूछा कि गाड़ी क्यों रुक गई है तो हमें जवाब दिया गया कि सिगनल नहीं हुआ है। जब हम ने पूछा कि सिगनल क्यों नहीं हुआ है तो जवाब मिला कि ट्रफिक बहुत बढ़ गया है इस वास्ते अक्सर गाड़ियां लैट हो जाती हैं।

हर दूसरे तीसरे दिन यह चीज होती रहती है। वहां पर ट्रेन्स को आध घंटा, घंटा रुकना पड़ता है। इस के बारे में आप को आवश्यक उपाय करने होंगे। वहां के यात्रियों को आवश्यक सुविधायें आप को पहुंचानी होंगी। चूंकि आबादी बढ़ रही है और साथ ही साथ इंस्ट्रीज भी वहां नई नई चालू हो रही हैं, उन की आवश्यकताओं की पूर्ति करना आप का कर्तव्य है। वहां जो स्टेशन हैं वे भी पुराने हो गये हैं और वे मुसाफिरों की जरूरतों को पूरा नहीं कर सकते हैं। जब आप स्टेशनों में सुधार कर रहे हैं तो आप का उधर भी ध्यान जाना चाहिये। वहां पर जो छोटे छोटे स्टेशन हैं वे वैसे के वैसे ही हैं। उन को बदलना आवश्यक है और जहां पर इस समय स्टेशन नहीं है और वहां पर स्टेशन की आवश्यकता है, वहां आप को नया स्टेशन बनाना होगा।

अब मैं घोवर-ब्रिजिज के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। पारले, धंधेरी और मालाड स्टेशनों पर घोवर-ब्रिजिज का होना बहुत आवश्यक है। इन की व्यवस्था न होने के कारण ट्रैफिक आध आध और पीन पीन घंटे तक रुका रहता है। मैं आशा करता हूँ कि इस ओर आप ध्यान देंगे और वहां पर घोवर ब्रिजिज की व्यवस्था कर देंगे। बम्बई के जो सुबर्बन एरियाज हैं, वहां पर जहां जहां भी घोवर ब्रिजिज की आवश्यकता हो, य बनाय जाने चाहिये ताकि ट्रैफिक न रुकने पाय।

पूना और सोनावला के लोगों की एक मांग है जिम की तरफ मैं आप का ध्यान दिखाना चाहता हूँ। पूना एक बहुत बड़ा इंडस्ट्रियल टाउन है और सोनावला तक बड़ी बड़ी इंस्ट्रीज लड़ी हो रही हैं। वहां पर प्राइमरी फेक्ट्री और माल्ट्री डिपो है। वहां की जनता की मांग है कि सोनावला पूना सेक्शन को भी बम्बई सुबर्बन सेक्शन के समान ही सुबर्बन सेक्शन माना जाय। इस का अर्थ यह होगा कि जो किराया बम्बई

## [श्री आशर]

सुबर्बन एरियाज में लिये जाते हैं, वही किराबे पूना से लोनावला तक लिये जायें। यहां भी यह लोकल ट्रेन है। जिस तरह से यहां की आबादी बढ़ रही है, उस को देखते हुए उन की इस मांग को स्वीकार करना आप के लिये मुश्किल नहीं होना चाहिये। मैं चाहता हूँ कि इस और विशेष रूप से ध्यान दिया जाय जब आप बम्बई में कम किराया लेते हैं और वहां के लोगों को विशेष सहूलियतें देते हैं, तो कोई बजह नहीं है कि वही सहूलियतें आप पूना वालों को न दें। वहां पर नई नई इंडस्ट्रीज शुरू हो रही हैं और आबादी भी बढ़नी जा रही है, इस दृष्टि से उन की इस मांग पर सहानुभूति से विचार करना आवश्यक है।

अब मैं पूना-मिराज-कोलहापुर लाइन के बारे में कुछ कहना है। वहां की मीटर गेज लाइन को बदलने का हम प्रयत्न कर रहे हैं लेकिन अभी तक कुछ नहीं किया गया है। मंत्री महोदय भी हर साल जब बजट आता है तो इस को ब्राड गेज में बदलने का संकेत करते हैं। तीन चार वर्ष से एमा ही होता आ रहा है। लेकिन अभी तक कुछ नहीं किया गया है। प्रथम योजना समाप्त हो गई, द्वितीय समाप्त हो गई है, लेकिन इस बारे में कोई ठोस कदम नहीं उठाया गया है। आज भी हम देखते हैं कि सब के लिये कुछ रकम रखी गई है लेकिन उससे सन्तोष होने वाला नहीं है। हर साल यह चीज आती है लेकिन कुछ प्रगति होती हो, ऐसा दिखाई नहीं देता है। मैं चाहता हूँ कि मंत्री महोदय इस के बारे में कुछ ठोस कदम उठाय ताकि लोगों को सन्तोष हो सके। कोलहापुर एक इंडस्ट्रियल एरिया है, जहां पर बड़ी बड़ी इंडस्ट्रीज हैं, शूगर फॅक्ट्रीज हैं, सूती कपड़े की मिलें हैं। सांगली, माधवनगर, कराड, नीरा, सतारा ये सभी क्षेत्र ऐसे हैं जोकि तिजारत के सेंटर हैं, इंडस्ट्रियल एरियाज हैं, और यहां से साल पारबहन की उचित व्यवस्था न होने के कारण बहुत असुविधा होती है। यात्रियों

को लाने से जाने की अच्छी व्यवस्था न होने के कारण भी काफी असन्तोष वहां पाया जाता है। इन दोनों दृष्टियों से यह आवश्यक है कि इस मीटर गेज को ब्राड-गेज में बदल दिया जाय। मैं आशा करता हूँ कि शीघ्र ही इस और ध्यान दिया जायगा।

अब मैं नई लाइनों के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। इस के मामले में महाराष्ट्र के साथ बड़ा अन्याय किया गया है, एसा मैं मानता हूँ। महाराष्ट्र सरकार ने नई लाइनों के बारे में जो सूची रेलवे मंत्रालय को भेजी है, उस में से केवल एक रेलवे लाइन की स्वीकृति हमारी सरकार ने दी है। बजट स्पीच में माननीय मंत्री जी ने दीवा-पानवेल का ही जिक्र किया है और वहां ही एक नई लाइन की बात कही है। चूंकि महाराष्ट्र की आबादी दिनोंदिन बढ़ती जा रही है और वहां पर इंडस्ट्रीज भी बढ़ती जा रही हैं, इस वास्ते जो भी सूची महाराष्ट्र सरकार ने आप के पास भेजी है, उस की और ध्यान दिया जाना बहुत आवश्यक है। अभी तक ऐसा नहीं किया गया है। हमारे मंत्री जी ने कहा है कि पिछड़े हुए इलाकों को आगे बढ़ाया जाना चाहिये। माननीय मंत्री जी समझते हैं कि इस दीवा-पानवेल लाइन से कोंकन का विकास हो सकेगा। लेकिन माननीय मंत्री जी को पता नहीं है कि पनबे। नक्सों में कहा है। पनवेल बम्बई का एक सुबर्बन एरिया माना जाता है। पनवेल में रेल होने से कोंकन का विकास नहीं होगा। कोंकन का विकास होना आवश्यक है और इस दृष्टि से पनवेल से रेल को चिपलून तक बढ़ाना आवश्यक है। यह केवल ६०-७० मील का एक टुकड़ा है। यहां पर रेल का होना अत्यधिक आवश्यक है। जब आप ने पनवेल से लाइन बिछाने का निर्णय किया है तो आप उस से आगे बढ़िये और इस को चिपलून तक बढ़ाये। चिपलून के पास ही कोयना प्रोजेक्ट है वहां से बिजली मिलने वाली है, वहां एक खाद

का कारखाना खुलने वाला है, पेपर फैक्ट्री होने वाली है, और छोटी मोटी इंडस्ट्रीज होने वाली हैं, इस दृष्टि से वहां पर रेलवे का जाना आवश्यक है। मैं चाहता हूँ कि रेलवे मंत्रालय की तरफ से पनवेलचिपलून लाइन के लिये धावशासन दिया जाय।

दूसरी बात मैं रिटायर्ड रेलवे कर्मचारियों के बारे में कहना चाहता हूँ। उन्होंने रेलवे मंत्रालय को अपना रिप्रेजेंटेशन दिया था। लेकिन उन की बात नहीं सुनी गई। मुझको ऐसा लगता है कि उन की बात पर सहानुभूति से विचार किया जाना चाहिये क्योंकि आज रिटायर्ड रेलवे कर्मचारियों की हालत बहुत खराब है। सन् १९४७ की जो पहली पे कमिशन की रिपोर्ट थी उस में उन की पेंशन के बारे में जो कुछ दिया गया था उस पर विचार नहीं किया गया। सन् १९५७ के बाद पेंशन देने पर विचार किया गया, लेकिन उन को पता नहीं था। जब सन् १९४७ में पे कमिशन ने इस बारे में सिफारिश की तो सन् १९४७ से पेंशन की यह योजना क्यों नहीं चालू की गई। चूँकि बाद में की गई इसलिये यह प्रयत्न किया जाना चाहिये कि रिटायर्ड रेलवे कर्मचारियों को भी उस का मुनाफा मिले।

स्पीड के बारे में एक या दो बातें बतलानी आवश्यक हैं। यहां पर भ्रक्सर स्पीड की चर्चा होती है। हमारे यहां डेक्कन क्वीन है यह पहले पूना से बम्बई बाई घंटों में जाया करती थी लेकिन अब उस को साढ़े तीन या पीने चार घंटे लग जाते हैं। फ्रंटियर मेल को जो पहले साढ़े २२ घंटे लगा करते थे अब उस में २५ घंटे लगते हैं। प्रक्सर, हम पीछे की ओर क्यों जा रहे हैं? जबकि नया जमाना आ रहा है तो हमारी रेलों की जो स्पीड पहले थी उस में और कमी हो रही है, यह ठीक नहीं है। इसलिये जो हमारी मेल ट्रेनें या एक्सप्रेस ट्रेनें हैं उन की स्पीड को बढ़ाने का प्रयत्न किया जाय।

एक्सप्रेस के बारे में भी मैं कहना चाहता हूँ। विशेषकर जो एक्सीडेंट पिछले चार छः दिन में हुआ उस की चर्चा मैं करना चाहता हूँ। उस के पहले जो एक्सप्रेस हुआ वह तो चलती गाड़ी में हुआ था, उस की बात तो छोड़िये, बम्बई हावड़ा एक्सप्रेस खड़ी थी, नागपुर स्टेशन पर उस पर दूसरी ट्रेन आ कर टकरा गई। उस में ६२ पैसेन्जर घायल हुए। वैसे ही स्थिति जो एक्सप्रेस परसों हुआ उस में हुई। रेलवे स्टेशन पर गाड़ी खड़ी थी, दूसरी गाड़ी ने आ कर उस में टक्कर दी। उस में १२ धादमी मर गये और कुछ घायल हो गये। आखिर इस तरह के एक्सप्रेस की क्या वजह है? क्या वहां पर कोई पोटेंर नहीं होना जोकि गाड़ी के खड़े होने का साइन बतला सके? खड़ी गाड़ियों के साथ एक्सप्रेस होना बड़ी खतरनाक बात है, इसलिये इस तरफ ध्यान दिया जाय।

यहां पर रेलवे केंटरिंग के बारे में कुछ कहा गया। हमारे एक भाई ने कहा कि फूड बहुत खराब मिलता है, फिर भी रेलवे केंटरिंग सब जगह चलाई जाय। जो लोग कुछ मुखी हैं उन को भी मुखी करना चाहते हैं। मेरा स्पष्ट रूप से कहना है कि जब प्राइवेट केंटरिंग चलती थी तो लोगों को अच्छी तरह से खाना मिलता था और सब कुछ ठीक था। अब हम ने कुछ जगहों पर रेलवे के हाथों में उमे दे दिया है। डिपार्टमेंटल केंटरिंग होने के बाद भनाज जो मिलता है वह बहुत खराब मिलता है और दाम ज्यादा देना पड़ता है। इस स्थिति को देखते हुए हमारा केंटरिंग डिपार्टमेंट जो बैठा हुआ है उस सिस्टम को बदलना चाहिये। उस में करप्शन बहुत है, बिना करप्शन के इस तरह की बातें नहीं हो सकती हैं। पहले प्राइवेट को उस से मुनाफा मिलता था और अच्छा भनाज भी लोगों को मिलता था। लेकिन आज इस में घाटा हो रहा है। मैं रेलवे मंत्रालय से प्रार्थना करूंगा कि इस के बारे में पूरी खोज वीन

## [श्री भास्कर]

की जाय और अगर हम इस काम को ठीक से नहीं कर सकते तो इस को छोड़ दिया जाय और जो प्राइवेट कर्टिंग करने वाले हैं उन के हाथ में इसे दे दिया जाय ।

आखिर में मैं रेलवे डिपार्टमेंट की चोरियों के बारे में कहना चाहता हूँ । इन चोरियों में कोई कमी नहीं हुई है । हम ने स्पेशल रेलवे रिजर्व पुलिस रख दिया, और इस के पर चखचं भी किया, लेकिन आज तक इस के बारे में कोई कमी नहीं हुई । मैं ने पिछले साल प्रश्न पूछे थे । दीवा एक स्टेशन है जोकि चोरियों का भूड्डा है । वहां रात और दिन का कोई सवाल नहीं है, बराबर रात दिन रेलवे का माल चोरी जाता है । पता नहीं लगता कि रेलवे डिपार्टमेंट और रिजर्व पुलिस सो गया है या क्या हुआ है । लेकिन यह जरूर है कि इस को कोई रोक नहीं सका है । मैं तो समझता हूँ कि इस में हमारे अफसर शामिल हैं, और यही कारण है कि पूना और कल्याण स्टेशन यादं चोरियों के भूड्डे बन गये हैं । इस चीज को रोकने का प्रयत्न किया जाना चाहिये ।

श्री ११० स० तिबारी (खजुराहो) : सभापति महोदय, अभी दो तिन दिन से रेलवे की बहस चल रही है । इस में अधिकतर यह कहा गया है कि रेलवे के काम में बढ़ी शिथिलता है । इस के बारे में मैं यह बतला देना चाहता हूँ कि रेलवे ने दूसरी योजना में जिस तरह से काम किया है वह सराहनीय है । इस योजना में रेलवे ने सब से बड़ा काम यह किया है कि जो भीड़ भाड़ चलती थी उस को कंट्रोल करने के लिये २३ परसेन्ट गाड़ियाँ और चलाई । इसलिये आज भी भीड़ तो होती है, लेकिन उतनी नहीं है जितनी पहले होती थी । दूसरा काम जो रेलवे ने किया है वह यह है कि पहले क्लास, दूसरे क्लास और तीसरे क्लास के कर्मचारियों के अजित अवकाश के समय को, १ अप्रैल,

सन् १९५७ को जो आर्डर जारी हुआ था उस के अनुसार एक लेवल पर ला दिया है । दोनों ही के लिये अब एक सा समय कर दिया गया है । तीसरी बात जो रेलवे विभाग ने किया है वह यह है कि १६ नवम्बर, १९५७ को यह तय किया कि रेलवे के सभी कर्मचारियों को अब पेंशन मिला करेगी । यह एक बहुत बड़ा काम किया गया है । चौथा सब से बड़ा काम उन का यह है कि अगस्त, १९५९ में वेतन कमिशन ने जो रिपोर्ट दी थी उस में जो कुछ कहा गया था उस को करीब करीब रेलवे विभाग ने मान लिया है, जिस में १३ करोड़ ६० सालाना से ज्यादा का खर्च आयेगा । यह काम थोड़े नहीं हैं । क्रिटिसिज्म करना आसान है परन्तु वास्तविकता को देखना चाहिये । हां यह जरूर है कि जितना काम होना चाहिये था उतना नहीं हो सका है हालांकि वह काम होना आवश्यक था ।

सब से पहली बात तो यह मैं निवेदन करूंगा कि आज जो हमारी रेलवे में आमदनी बढ़ती नहीं दिखाई देती । उस का एक कारण यह है कि आजाद हिन्दुस्तान धीरे धीरे उठ रहा है जिस की वजह से सेवार्यें बढ़ती जा रही हैं, लेकिन उस बढ़े हुए खर्च का मुकाबला करने के लिये रेलवे की आमदनी बढ़ाई जानी चाहिये जोकि नहीं बढ़ रही है । हमारी बसेज का जो काम चल रहा है यह भविष्य में रेलवे के लिये एक खतरा साबित होगा । इसलिये उस की सीमा नियत की जानी चाहिये । सब से बड़ी जो शिकायत हम को प्राप्त है वह यह कि बहुत सी रियासतों को मिला कर प्राप्त ने बड़े बड़े प्रदेश बनाये हैं, जैसे कि मध्य प्रदेश है । एक मध्य प्रदेश में ही ५०, ५० या ६० रियासतें मिलाई गई हैं, जोकि छोटी छोटी रियासतें थीं । उन रियासतों में रेल तब भी नहीं थी और अब भी जब हमारे मंत्री महोदय रेलों की प्लेनिंग करते हैं तो उन का ध्यान इस की तरफ नहीं जाता कि पिछड़े हुए इलाके हैं, जैसेकि

बुंदेलखंड, उन को लिया जाय। प्राय बुंदेलखंड में कहीं पर रेल नहीं पायेंगे ६०, ७० मील इधर उधर। अब से बड़ी बात जो मैं प्राय के सामने रखना चाहता हूँ वह है यह कि सीधी जिला में सिगरौली एक तहसील है, जहां पर ६०० वर्ग मील में कोयले के लिये सर्वेक्षण किया गया। वहां पर बहुत ज्यादा कोयला है, लेकिन रेलों का कोई प्रबन्ध नहीं है, जबकि गुजरात के बारे में यह खबर है कि वहां फल कारखाने बन्द होने वाले हैं क्योंकि कोयला नहीं पहुंचता है। इस लिये मेरा निवेदन है कि सिगरौली से रीवां तक सीधी रेल लाइन बनाई जाय जोकि रीवां, सतना, पन्ना, छतरपुर, टीकमगढ़, ललितपुर होती हुई सीधे गुजरात तक पहुंच सकती है। इस से प्राय को कोई ३०० मील लम्बी रेल लाइन निकालनी पड़ेगी जबकि आज ५०० मील चल कर गुजरात में पहुंचना पड़ता है। इस तरह से बीना और गुना को भी एक रेल लाइन मिल जायेगी। इसलिये मैं चाहता हूँ कि यह रेल लाइन बनाई जाय क्योंकि इस से बुंदेलखंड की शिकायत भी दूर हो जाती है और सिगरौली से एक सीधी लाइन भी मिल जायेगी जहां पर इतना कोयला है कि अगर प्राय १५ या २० साल भी लें तो भी खत्म नहीं होगी।

मेरा दूसरा निवेदन यह है कि बहुत से जिले रेलवे से कनेक्टेड नहीं हैं। उन के बारे में मेरा निवेदन है कि वहां पर कम से कम घाउट एजेंसी ही बना दी जाय जिस से कि माल के आने जाने में सहूलियत हो जाय।

बहुत से माल पर रेलवे को नुकसान पूरा करना पड़ता है। लेकिन जो नुकसान करने के लिये जिम्मेवार होता है उस को नहीं पकड़ा जाता। अगर ऐसा किया जाय तो मैं समझता हूँ कि नुकसान बहुत कम होने लगे लेकिन ऐसा नहीं होता।

जहां तक माल की दुलाई का सम्बन्ध है बहुत सी चीजें तो सीधी ट्रकों से चली जाती हैं, प्राय के लिये बचता ही क्या है, रेलवे से

सड़ने गलने वाली चीजें, जैसे फल, साग भाजी और तम्बाकू आदि भेजी जाती हैं जिन का किराया कम है और जो जगह ज्यादा लेती हैं। यही चीजें प्राय को मिलती हैं। उस में भी दिल्ली के फल वालों को शिकायत है कि नागपुर से जो संतरे आते हैं उन को आने में सात दिन लग जाते हैं। यह सड़ने वाली चीज है और इतने समय में खराब हो जाती है। इस के लिये अधिक सुविधा मिलनी चाहिये।

मेरे यहां हिदुस्थान में पान सबसे ज्यादा होता है। हरपालपुर और महोबा से पान लदता है, लेकिन जिस दिन वह आता है उस दिन नहीं लादा जाता, दूसरे दिन लादा जाता है। कभी कभी तो वह दोपहर में धूप में पड़ा रहता है। और यहां आने पर सड़ जाता है और फेकना पड़ता है। लोगों ने अब रेलवे के बजाय सीधे ट्रक से पान लाना शुरू कर दिया है और वह उसी दिन यहां पहुंच जाता है। यदि इन छोटी छोटी चीजों की ओर ध्यान न दिया गया तो रेलवे का माल का ट्रेफिक खत्म हो जायगा।

प्राय ने जो कंटेनर में भोजन की व्यवस्था की है वह संतोषजनक नहीं है। मेरे साथी अभी उस की शिकायत कर रहे थे कि वह संतोषजनक नहीं और उस को प्राइवेट कर दिया जाय। जब यह व्यवस्था प्राइवेट हाथों में थी तो शिकायत की जाती थी और कहा जाता था कि सरकार इस को अपने हाथ में ले ले। लेकिन इतना तो जरूरी है कि कुछ तोल निश्चित कर दी जाय। अभी जो चार चापतियां देते हैं व तोल में एक छटाक भी नहीं होती है। तो कुछ तोल रखें पाब भर में या प्राधा पाब में चार चापतियां बनायी जाय। कुछ लिमिट रखनी चाहिये।

श्री साहूनाबाब सा : लिमिट है।

श्री रा० ल० शर्मा : लेकिन उस पर ध्यान नहीं होता। इस पर भी ध्यान

[श्री रा० स० तिवारी]

देना चाहिये । मैं चाहता हूँ कि मेम्बर पार्लियामेंट भी इस चीज को देखे और इस की शिकायत मंत्री महोदय से करें ।

झांसी से मानकपुर जो लाइन जाती है उस में कोई तेज चलने वाली गाड़ी नहीं है । सब धीमी चलन वाली गाड़ियाँ हैं । और फिर उन में लदान भी होता है । इस के हर स्टेशन पर ब्रेक लेट हो जाती हैं । एक बार मैं न प्रार्थना की थी और आर्डर हुआ था कि इस लाइन पर एक एक्सप्रेस गाड़ी चलायी जायगी, लेकिन फिर कहा गया कि उस लाइन के पुल कमजोर हैं, इसलिये भारी इंजन उन पर नहीं चल सकते हैं मेरा निवेदन है कि अगर पुल कमजोर है तो उन को जल्दी से जल्दी ठीक कराया जाय ताकि यहाँ यातायात की सुविधा हो सके ।

मैं एक और निवेदन करना चाहता हूँ । जो पिछड़े हुए प्रदेश हैं और जो रियासतों से बनाये गये हैं उन के लिये आप कम से कम यह करें कि जो पुरानी पटरी है उस को डालें और जो पुराने डिब्बे और इंजन हैं उन को जोड़ कर एक रेल बना दें ताकि कुछ कमी पूरी हो । हम लोग अभी उसी में संतोष कर लेंगे । आप को सिर्फ ट्रैक बनाने का खर्च करना पड़ेगा, बाकी तो वही सामान होगा जो कि आप रद्दी में नीलाम कर देते हैं ।

एक माननीय सदस्य : एक्सीडेंट के लिये जिम्मेदार कौन होगा ।

श्री रा० स० तिवारी : पहले तो माल डोया जायेगा, फिर जब पैसेंजर चले तो एक्सीडेंट का सवाल पैदा होगा ।

मेरा निवेदन है कि उन स्थानों पर सावधान ध्यान दिया जाय जहाँ कि अभी रेल नहीं है । वहाँ अगर रेल बनायी जाय तो अच्छा होगा ।

Shri Kodiyam (Quilon—Reserved—Sch. Castes): Mr. Chairman, Sir,

though I have moved a number of cut motions on various subjects, I wish to confine myself to the demands of the people of Kerala with regard to rail travel.

Mr. Chairman: Only ten minutes are allowed.

Shri Kodiyam: Only ten minutes?

First of all I shall refer to the need for opening some new lines in Kerala. I do agree with and support the view taken by the Railway Ministry that in opening new lines preference should be given to those lines which will serve the industrial centres and mining areas. But importance should also be given to areas which are economically and industrially backward because opening of new lines there will, to a very large extent, facilitate the growth of new industries, trade and commerce in these areas. Viewed in this background Kerala needs special consideration.

I find that a sum of Rs. 120 crores have been provided for opening new lines during the Third Five-Year Plan period, but not a single pie has been allotted for opening of new lines in the south. Several hon. Members from the south, who have spoken, have already referred to this aspect.

Coming to Kerala, the Kerala Government have suggested some seven or eight new lines to be taken up in Kerala. We have demanded these lines not merely for the convenience of passengers but also for the reason that for the movement of goods also these new lines should be undertaken in Kerala. I do not want to mention all the lines proposed by the Kerala Government, but I should mention a few lines. The Tellicherry-Coorg-Mysore railway line was approved by the Ministry. This line was even surveyed in 1955. But so far no action has been taken. I do not know why no action has been taken and whether this has been dropped. I want an explanation about that from the hon. Minister.



Then there is another line which was surveyed even before the Tellicherry-Coorg-Mysore line was surveyed, that is, the Trichur-Kollengode line. That also seems to have been abandoned now. The Tellicherry-Coorg-Mysore line, if constructed, will be the only line that will connect Kerala with Mysore.

Then there is another line proposed by the Kerala Government, namely, the Kayamkulam-Ernakulam line via Alleppy. Alleppy is an important industrial centre on the west coast and goods from the Alleppy area will have to be moved by country boats. It will take much time and it is too expensive also. If a line is constructed via Alleppy connecting Kayamkulam with Ernakulam, it will facilitate the development of this coastal area.

Then the Trivandrum-Cape Comorin line is a very important line. The hon. Deputy Minister, Shri Ramaswamy, also, I think, has once expressed himself in favour of opening that line. But nothing has been done so far.

There is a proposal to have a chord line in my constituency connecting Punalur on the Quilon-Shencotta line with either Mavelikkara or Chengannoor or Thiruvalla. This will also help the hill produce to be brought to Cochin Harbour.

Then I come to another point, namely, that of the capacity of the existing lines. The line connecting Cochin Harbour with Shoranur was constructed many years ago. Since then, Cochin Harbour has developed and traffic has also increased considerably. Due to the limited capacity of this line there is a lot of trouble in Cochin Harbour. The main reason for demurrage on goods in Cochin Harbour is this limited capacity of this line. Goods are being held up there because they cannot be cleared due to the insufficient capacity of this line. As far back as 1952 the Cochin Port authorities had requested the Railway Board to double this track between Cochin Harbour and Shoranur but nothing has been done so far. I do

not know whether there is any proposal for doubling this track during the Third Five-Year Plan period.

So many hon. Members have referred to the problem of overcrowding, specially in the third-class coaches. The hon. Railway Minister has this time also, as in previous years, stated that the problem of overcrowding will remain there for the next few years also. I do agree that with the limited number of coaches and rolling stock it may not be possible to eliminate overcrowding completely in the near future. But something has to be done where overcrowding has become the greatest problem. For instance, with regard to the main trains that run between Kerala and Madras, whether it be the Mangalore Mail or the Cochin Express or the Trivandrum Express, the problem of overcrowding is very acute. It will be very difficult to get accommodation from Madras in these trains to Kerala. Last year I had the experience of travelling in a third class compartment of the Cochin Express—I did not get accommodation either in first or second class. In that compartment I could sit up to Coimbatore, but from Coimbatore onwards I could not even sit, because from all the important stations from Coimbatore onwards people began to come and crowd the compartment. So it was difficult even to sit. This was my own personal experience.

Then, the train that runs between Mangalore and Cochin Harbour is always crowded, whether it is coming from Cochin Harbour or going to Cochin Harbour. Recently I read in a local newspaper a statement by an ex-Minister who had occasion to pull the alarm chain to stop this train. In order to get a seat he had entreated from Cochin Harbour. After four or five stations the compartment got so overcrowded by people from the wayside stations that he felt—he says in his statement—that the passengers inside the compartment would be suffocated to death, and so he had to pull the alarm chain. The guard came and told him that he was helpless,

[Shri Kodyan]

because from every station—as Shri Nanjappan informed the House just now—tickets were issued indiscriminately to all the passengers who came for tickets. Such is the state of affairs there. I would, therefore, request the hon. Minister to run an additional train between Mangalore and Cochin.

Then, Sir, I am glad to find that the hon. the Railway Minister is paying more attention to the third-class passengers, and sleeping coaches have recently been introduced on various routes. Sleeping accommodation has been provided in one train in Kerala also, that is in the Mangalore Mail. But practically this is of no use, because this accommodation is provided only for passengers travelling over 700 kilometres. That means only those passengers who would travel to the farthest end of that route from Madras to Mangalore, will get this accommodation.

**Shri Shahnawaz Khan:** It is available for everybody.

**Shri Kodyan:** No, it is not available.

**Shri Shahnawaz Khan:** It is available if you pay for it.

**Shri Kodyan:** That is true. Every passenger to Kerala, whatever be his destination, has to spend a night in the train before the train reaches the borders of Kerala. I would, therefore, request the hon. Minister to introduce these sleeping coaches in other trains also, that is in the Cochin Express and Trivandrum Express. All the passengers who travel more than 500 kilometres should be given this sleeping accommodation without any additional payment.

You will be surprised to find that most of the main railway stations in Kerala have no retiring rooms. And you will be further surprised to find that even at the railway station at a divisional headquarters, like Olavakot, there is no retiring room facility.

Cannanore, Ernakulam, Quilon, Calicut, all these are very important stations; they are always crowded and there is heavy traffic, but there are no retiring rooms at these places.

Then there is the question of overbridges. We have put in this very House several questions about these overbridges. But I find that in a place like Shoranur, where a lot of shunting is also being done, there is no overbridge. Normally, if a train is coming, one will have to wait for half an hour where there is no overbridge. But at Shoranur you will have to wait for more than one hour if there is shunting also. That is the state there. Similarly, there are some other places also where overbridges have to be constructed. These things require the attention of the Railway Ministry. I request the hon. Minister to look into these grievances and take necessary action.

**पंडित डा० ना० तिबारी (केसरिया) :**  
सभापति महोदय, मुझे रेलवेज की डिमांड्स पर कई बातें निवेदन करनी हैं लेकिन मैं चूंकि घापकी घंटी से डरता हूँ इसलिये कम ही बात करूंगा। इसलिये कृपया घंटी जरा देर से बजाइयेगा क्योंकि मैं तो उसको पूरी तौर से मानने वाला हूँ।

**सभापति महोदय :** दस मिनट का समय है।

**पंडित डा० ना० तिबारी :** ठीक है जैसी घापकी घाजा।

इस रेलवे बजट को देखने से पता चलता है कि रेलवेज की चारों ओर प्रगति हुई है। सब ओर कुछ न कुछ प्रगति हुई दृष्टिगोचर होती है इसलिये रेलवे मंत्री महोदय को बहुत बधाइयां भी मिली हैं।

मैं शुरु में रेलवे मिनिस्टर साहब को कह देना चाहता हूँ कि उनको यह धारणास न देना चाहता हूँ कि मैं किसी चीज की मांग करने के लिये खड़ा नहीं हुआ हूँ क्योंकि मैं

जानता हूँ कि उसको देना उनके हाथ में नहीं है। अब अगर मैं नई लाइन्स की मांग करूँ तो वह पहले प्लानिंग कमिशन में जाएगी और न मालूम और कहां-कहां घूम कर जाएगी और तब जाकर कहीं वह चीज होगी। नई लाइन को देना यह उनके हाथ में नहीं है। लेकिन मैं उन चीजों के बारे में जो कि उनके हाथ में है और जिसकी कि वजह से रेलवेज की बदनामी होती है और उसकी प्रगति में बाधा पड़ती है, जिन्हें करने चला हूँ और मैं चाहता हूँ कि मंत्री महोदय उन खराबियों को दूर कर दें।

सबसे पहली आवश्यकता किसी भी व्यापार या कमर्शियल सर्विस के सफलतापूर्वक चलने की यह है कि उसका स्टाफ सैटिसफाइड हो। मैं समझता हूँ कि मंत्री महोदय इसमें मुझसे सहमत होंगे कि रेलवेज के स्टाफ में अगर कुछ लोग भी डिटरमिंड डिस्टैसिफाइड हों तो वह आपके काम में बाधा पहुंचाते हैं। अब रेलवे कर्मचारियों में असन्तोष होने के मामूली-मामूली कारण रहते हैं। कर्मचारियों से कोई उनके अफसर रंज हो गये नाराज हो गये और वे अफसर महाशय अपने उन कर्मचारियों का रिकार्ड खराब करने लगे और उनको नुकसान करने की तलाश में रहते हैं और किसी दूसरे कसूर में उनको हटा दिया जाता है। वे बेचारे अपनी फरियाद लेकर हमारे पास आते हैं। हम लोग इंडिविजुअल केसेज आपके सामने लाने में डरते हैं और बहुत कम केसेज आपके सामने लाते हैं। आज हालत यह है कि उन को प्रीवियांसेज के दुखस्त होने में काफी समय लग जाता है और जिसका कि नतीजा यह होता है कि उन बेचारों की जितनी भी रूजी जमा होती है वह सब इधर से उधर दौड़ने में खर्च हो जाती है। इसलिए मैं चाहता हूँ कि रेलवे बोर्ड इस और ध्यान दे और उनके प्रीवियांसेज जल्दी से जल्दी दूर करने की व्यवस्था करे। उनमें आज जितना समय नहीं लगना चाहिये। मुझे ऐसे केसेज का इल्म है जो कि पिछले पांच वर्षों से पेंडिंग है और वे बेचारे दिल्ली, मोरार-

पुर और पटना दौड़ते फिरते हैं। अगर मंत्री महोदय इसके लिए उदाहरण चाहें तो मैं उनके सामने कई उदाहरण रख सकता हूँ।

अब यह जो हड़ताल हुई थी वह केवल महीना बढ़ाने के कारण ही नहीं हुई थी बल्कि उसमें और भी बहुत से छोटे-छोटे प्री वियन्सेज भी शामिल थे। जिनसे कि स्ट्राइक की नौबत आई और मेरा कहना है कि उन छोटे-छोटे प्रीवियांसेज को दूर करने से आपका काम आसानी से चल सकता है।

दूसरी बात यह है कि रेलवेज जब बनाई गई थी तो उस समय में आबादी भी कम थी और जिन लोगों ने उसको बनाया था उन्हें जनता की सुविधा देखने की गरज भी नहीं थी। उन्होंने एट रैडम जहां चाहा लेबिल फ्रासिंग दे दी कहीं पर तो एक-एक मील पर लेबिल फ्रासिंग है और कहीं चार, चार मील पर भी लेबिल फ्रासिंग नहीं है। अब आज पहले की अपेक्षा आबादी भी बहुत अधिक बढ़ गयी है और गांव भी बढ़ गए हैं यह आवश्यक हो गया है कि लेबिल फ्रासिंग अधिक बनाए जाएं। अब इसके लिए यह कहा जा सकता है कि नये लेबिल फ्रासिंग तो तभी बनाए जा सकते हैं जब गांव वाले पैसा दें या स्टेट गवर्नमेंट पैसा दे लेकिन मेरा कहना यह है कि जिस वकत यह बनते थे उस समय अगर कोई सिम्पेक्टिक सरकार होती तो एट रैडम न बना कर बल्कि एक व्यवस्थित आचार पर लेबिल फ्रासिंग और स्टेशन उताने बनाये होते। मुझे मालूम है कि छारा से पोपासमहोता के बीच में चार मील तक कोई लेबिल फ्रासिंग नहीं है। इस सम्बन्ध में लिखने पर यह कहा जाता है कि रेलवेज का खर्च यह है कि पहले खर्च जमा कीजिये, या स्टेट गवर्नमेंट से जमा कराइए। अफसर यह भी देखा जाता है कि कहीं-कहीं तो एक माइल में दो-दो लेबिल फ्रासिंग है और कहीं-कहीं चार माइल तक एक भी नहीं देते हैं। मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि यह रेलवे प्रशासन की ग्यावटी है और उसको इस और

[बंधित डा० ना० तिबारी]

ध्यान दे कर लोगों को सुविधा देने का प्रयत्न करना चाहिये।

हम देखते हैं कि रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स के होते हुए भी गाड़ियों में चोरियां होती हैं और रेलवे की चीजें जाती हैं। उनको कौन प्रोटेक्ट करेगा? भ्राखिर रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स किस लिये है। मैं समझता हूँ कि रेलवे का कोई भी सामान बिना रेलवे कर्मचारियों की कनाईवेंस या एक्टिव को-ऑपरेशन के चोरी नहीं हो सकता है। इसलिये आवश्यकता इस बात की है कि रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स को इस तरह प्रांगनाइज किया जाये कि हमारी नेशनल प्रापर्टी बरबाद न हो सके।

कुछ लोग तो सामान चोरी करते हैं, लेकिन रेलवे बोर्ड टाइम की चोरी करता है। बे स्टील टाइम। आप जरा पांच छः बरस पहले के टाइम टेबिल और आज के टाइम टेबिल में तुलना कीजिये और देखिये कि टाइम में कितनी चोरी हुई है। एक माननीय सदस्य ने कहा है कि एक्सप्रेस २२ घंटे के बजाय अब २५ घंटे में चलती है। यह टाइम की चोरी है। यह तीन घंटे रेलवे विभाग ने हमारे ले लिये हैं। रनिंग टाइम को बढ़ा दिया गया है और कहा जाता है कि गाड़ियां पंचकुशल हैं। क्यों हैं? मैं ने इसको स्कूटनाइज किया कि रनिंग टाइम बढ़ गया है और कहीं-कहीं इतना स्टोपैज हो गया है कि यदि गाड़ी लेट भी हो जाये, तो भी वह मेकअप कर सकती है। रेलवे प्रशासन को इस प्रकार की ब्यबस्था करनी चाहिये कि लम्बी यात्रा करने वाले व्यक्ति सफर से ऊब न जायें और उनका बहुत समय बरबाद न हो। पहले पटना से दिल्ली बीस घंटे में जाते थे और अब बाइस घंटे में। इसी प्रकार पहले गोरखपुर से छपरा जाने में पांच घंटे लगते थे, जब कि अब सात, आठ घंटे लगते हैं। मैंने इस सम्बन्ध में एक रेलवे वाला आफिसर से पूछा और मुझे बताया गया कि अगर आपको ठीक समय दिया जाता, तो आप को स्टेशन पर बैठना पड़ता। अब आप इतनीमान

से स्टेशन पर आ सकते हैं। अब जवाबा टाइम दे दिया गया है और आप स्टेशन के बजाये घर पर बैठ सकते हैं? इस में क्या हानि है? यह जवाब सुन कर मैं भवाक् रह गया।

जहां पर रेलवे विभाग को एप्रोच रोड्ज बनानी हैं—स्टेट गवर्नमेंट को नहीं, वहां पर भी कोई प्रगति नहीं हुई है। एप्रोच रोड्ज इतनी खराब हैं कि उन पर बैलगाड़ी भी चलना मुश्किल है। हमारे डिप्टी मिनिस्टर साहब बड़े एनथ्यूजिएस्टिक हैं। वह एन०ई० रेलवे में आ कर एप्रोच रोड्स को देखें।

श्री शाहनवाज खां : जो एप्रोच रोड्ज स्टेशन की हुदूद के अन्दर हैं, उनके लिए ही हमारी जिम्मेदारी है।

बंधित डा० ना० तिबारी : मैं उन्हीं की बात कह रहा हूँ। जो लाइन से उतर कर फाटक के भीतर हैं, मैं उनके सम्बन्ध में ही निवेदन कर रहा हूँ। क्वाटर्ज के विषय में हम जानते हैं कि अभी वे बन कर मुकम्मल नहीं हुए हैं कि चने लग गये हैं। एप्रोच रोड्ज के लिए पैसा दिया जाता है, लेकिन वह कैसे खर्च किया जाता है और वे रोड्ज कैसे बनती हैं, यह मैं नहीं कह सकता।

इन छोटी-छोटी बातों पर मैं माननीय मंत्री महोदय का ध्यान इस लिये आकर्षित करना चाहता हूँ कि वह इस तरह तबज्जह दें। वह बिना खर्च किये इस को ठीक कर सकते हैं।

श्री शाहनवाज खां : अगर खर्च के कैसे ?

बंधित डा० ना० तिबारी : प्रशासन के पास रुपया है और वह प्राविजन करता है, लेकिन उसको ठीक तरह से खर्च नहीं किया जाता है, रुपया बेस्ट किया जाता है। एप्रोच रोड्स के लिये पैसा है, वह खर्च होता है

या नहीं और उचित रूप से खर्च होता है या नहीं, इस तरह तबज़ह करने की आवश्यकता है। इसी प्रकार ट्रैबिल का टाइम बढ़ा दिया गया है। मैं नहीं समझ पाता कि उस को ठीक करने में क्या खर्च है। स्टाफ की किसी प्रपीस का संतला करने के लिये भी किसी खर्च की जरूरत नहीं है—सिर्फ तबज़ह की जरूरत है। पांच-पांच बरस से केलिज लटके हुए हैं। या तो हमारी बुद्धि और हमारी भाषा ऐसी नहीं है कि हम उनको समझ सकें, या वह ही समझ नहीं पा रहे हैं।

श्री शाहनबाज खां : मैं तो यह जानना चाहता था कि एप्रोच रोड्स कैसे बगैर खर्च के बन जाती हैं।

श्री राजेन्द्र सिंह (छपरा) : माननीय मंत्री जी ने प्रश्न उत्तर में कहा है कि वहाँ पर एप्रोच रोड नहीं हैं, वहाँ पर रेलवे विभाग नहीं, बल्कि स्टेट गवर्नमेंट प्रोवर-ब्रिज बनायेगी, छपरा में, जहाँ से मैं और श्री तिवारी आते हैं म्युनिसिपैलिटी की ओर से एप्रोच रोड बनी हुई है, लेकिन फिट भी तीन बरस से प्रोवर-ब्रिज नहीं बना है।

श्री शाहनबाज खां : माननीय सदस्य की बारी भी प्रायगी।

पंडित डा० ना० तिवारी : बहुत से माननीय सदस्यों ने कंटरिंग के बारे में कहा है। स्टेशन पर जो चीजें बेची जाती हैं, उनमें पान भी है : पान का दाम दो पैसे रख दिया गया है—चाहे कैंसा भी पान हो। हम पान खाने वाले हैं और हम जानते हैं कि कितना सराब पान मिलता है। पान में कोई नफा भी नहीं है। प्रशासन इतना काम ले लेता है कि वह उसको मैनेज नहीं कर सकता है। जो खाने की चीजें स्वास्थ्यवर्धक हों, उनकी व्यवस्था तो वह बेसक करे, लेकिन पान, बीड़ी, सिगरेट का काम लेने से क्या फायदा है ?

श्री राजेन्द्र सिंह : एक भी रिक्सेमेंट कम अच्छी तरह से नहीं चल रहा है।

पंडित डा० ना० तिवारी : माननीय सदस्य मेरा टाइम न लें।

I am not making any demand. I am simply drawing your attention to those things, that they can do easily without any expenditure.

धब एक और समस्या की ओर मैं माननीय मंत्री का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। हम देखते हैं कि दक्षिण में एक गांव है और उत्तर में गांव वालों की जमीन है जिनके बीच में विलेज रोड है और जब रेलवे विभाग उस रोड को एक्वायर कर लेता है तो उन लोगों के लिये जाने का रास्ता नहीं रहता है। मैं पहाड़ीचक गांव का जो सोनपुर स्टेशन के निकट है उदाहरण देना चाहता हूँ। वहाँ पर दक्षिण में कई गांव हैं और उन के क्षेत्र हैं उत्तर में, और मकान हैं दक्षिण में। बीच में रेलवेज ने जमीन ले ली है। धब वे लोग कैसे घाए जायें। उनका मामला कई बरस से चल रहा है। रेलवे विभाग ने वहाँ चारों तरफ दीवार बना दी है। इससे उन लोगों को बहुत कठिनाई का सामना करना पड़ता है। माननीय मंत्री जी को इस समस्या की ओर भी ध्यान देना चाहिए।

धब मैं यह बताना चाहता हूँ कि एक लेबिल फ्रांसिंग के तीन-तीन बड़े बन्द रहने से लोगों को बहुत कठिनाई होती थी। मैं ने इस सम्बन्ध में रेलवे मिनिस्टर साहब को प्रश्न किया, तो प्रोवर ब्रिज एंसी जगह बना दिया गया कि वहाँ के लोगों को कोई फायदा नहीं हुआ है। यदि उन को पूर्व के बजाये पश्चिम में बना दिया जाता, तो लोगों को प्रबन्ध फायदा होता। मेरे कहने का तात्पर्य यह है कि हम जो मुझाव देते हैं, उनको हम तरीके से एक्सीक्यूट किया जाता है कि उसमें लोगों को कोई फायदा नहीं होता है। यदि उस प्रोवर ब्रिज को उनकी ही दूर स्टेशन से पश्चिम की तरफ बनाया जाता, जितना कि वह पूर्व की तरफ बनाया गया है, तो उसी

[पंडित डा० ना० तिवारी]

खर्च से स्टाफ़ और गांव वालों दोनों का फ़ायदा हो जाता। अब मुना है कि वहाँ जो भ्रोवर ब्रिज है, उसको आइलैंड तक, सड़क तक ले जाने की बात है। मैं कहूंगा कि उसको स्टेशन के पश्चिम में कर दीजिये और सब-वे जो सड़क पर जाने के लिए बना है उसे कनेक्ट कर दीजिये तो ज्यादा भ्रष्टा होगा। उसमें खर्चा आपका ज्यादा नहीं पड़ेगा। इसी खर्च में आपका काम चल जाएगा। अगर आपने ऐसा नहीं किया तो गांव वालों का काम नहीं चलेगा और मुफ्त में झंझट खड़े होंगे। अभी भी एक केस चल रहा है इसके बारे में। कई बार मैंने और हमारे दोस्तों ने रिप्रिजेंट किया है लेकिन कुछ भी नहीं किया गया है। आजकल हो क्या रहा है, इस और आप ध्यान दें। नीचे से जब फाइल चलती है, क्लर्क से जब फाइल चलती है तो वह जो नोट लिख देता है उसको ऊपर तक देखने वाला कोई नहीं है। कोई यह नहीं देखता है कि फाइल में क्या है और क्या नहीं है। उसी नोट पर आर्डर पास करते हुए चले जाते हैं। मैं कहूंगा कि इस को ज़रा ध्यान देकर देखा जाए कि दूसरे लोग क्या चाहते हैं, कैसे उनको लाभ पहुंच सकता है...

श्री साहानबाबू सां: फाइल वहाँ रहती है, लेकिन आर्डर बदल जाते हैं।

पंडित डा० ना० तिवारी: नोट्स पर आप आर्डर देते हैं। आप सोनपुर की फाइल को मंगा कर देखिये, उसमें क्या है। वहाँ की गवर्नमेंट ने क्या लिखा है, पुलिस ने क्या लिखा है, लोगों ने क्या लिखा है, गांव वालों ने क्या लिखा है। वहाँ पर जनरल मैनेजर देखने गए थे, हमारा उनके साथ सम्पर्क नहीं हो सका नहीं तो हम उनको बता देते कि किस चीज़ की आवश्यकता है।

यह जो टूबाईस बेटर कंडिशन आप ट्रेबल नामक पुस्तिका हमें दी गई है इसके

पेज ३६, आइटम नम्बर ६ में छः स्टेशनों के नाम दिए गए हैं जहाँ फुट ब्रिज या सब-वे बनने वाला है उसमें एक डिघवाड़ा स्टेशन भी है। इसके बारे में बहुत दिनों से लोगों की एक डिमांड चली आ रही थी। मुझे डर है कि इसको भी कहीं गलत ढंग से न बना दिया जाए और जिसका लाभ लोगों को होना चाहिये, उसके फलस्वरूप वह न हो सके। यहाँ पर भ्रोवर-ब्रिज की उतनी जरूरत नहीं है जितनी कि अंडरब्रिज की है। लाइन के दक्षिण में विलेज है। दक्षिण में उसके गैजिट है। वहाँ उसका एक्सपेंशन नहीं किया जा सकता। दक्षिण में एक्सपेंशन की कोई गुंजाइश नहीं है। एक लिक रास्ता विटवीन स्टेशन एंड मालगोदाम हो जाए तो लोगों को फायदा हो सकता है, उनको अधिक सुविधा हो सकती है। लेकिन मुझे डर यह है कि अंडर-ब्रिज न बना करके कहीं भ्रोवर-ब्रिज बना दिया जाए और पश्चिम न बना करके कहीं पूर्व बना दिया जाए ये सब चीज़ें हैं जिनकी और आपका ध्यान जाना चाहिये। आपको चाहिये कि इन पर आप विचार करें और जिसमें अधिक सुविधा हो वही काम करें।

मैं कोई नई डिमांड पेश नहीं कर रहा हूँ और न कोई ऐसी डिमांड पेश कर रहा हूँ जिसमें अधिक रकमा खर्च हो। जितना आपका प्राविजन है, उसी को इस तरह से खर्च करने की बात मैं कह रहा हूँ जिससे जनता को अधिक लाभ हो सके। जिस तरह से मैंने आपको काम करने के लिए कहा है अगर आपने उस तरह से उसको किया तो लोगों को संतोष होगा और वे आपकी जय जयकार करेंगे।

मैं आशा करता हूँ कि जो मुझसे मैंने दिए हैं, उन पर आप विचार करेंगे और जो कुछ आप कर सकते हैं, करने की कोशिश करेंगे। मेरे मुझाबों में अधिक पैसा खर्च करने की कोई

बात नहीं है, इस वास्ते मैं आशा करता हूँ कि आप उनको स्वीकार कर लेंगे।

**Shri M. B. Thakore:** I thank you very much for giving me some time to speak on the Railway Demands. At the outset, I congratulate the Railway Administration for the excellent work that they have done.

**Shri Rajendra Singh:** Are you thinking of going over to the other side?

**Shri M. B. Thakore:** No, I shall never go.

I understand from the speech of the hon. Railway Minister that on account of political, economic and social reasons, Government have decided to construct new lines in the south. I would request the hon. Minister that on the same basis, he should consider the question of constructing railway lines, or, I would say, links in Gujarat.

In North Gujarat especially, Panchmahal, Dang, Surat, Navsari and Saurashtra areas are very backward; they are mostly backward and undeveloped. I would request the hon. Minister specially to construct a few lines there, because there is no transport facility nor any conveyance available there at the time of monsoon. North Gujarat is on the border with Pakistan, and if it is developed it will be most useful in the future.

In North Gujarat, there is a Kutch desert that is advancing towards the east, towards Banaskantha and Mehsasa districts. If the Railway line from Kandla to Palanpur is doubled, I think the area will slowly develop, and the Kutch desert also will be prevented from advancing. I spoke about this in 1959 in the course of the debate on the Railway Demands, but nothing has been done up till now. At the last meeting of the consultative committee, I was discussing this matter, when the hon. Deputy Minister Shri S. V. Ramaswamy was there, and he wished that I should speak about

this on the railway budget, and he did not allow me to speak about these lines earlier. These links are not more than 7 miles in length, in any case, not more than 20 miles. The expenditure also will not be very much. I suggest that the following lines be constructed during the Third Five Year Plan. The first line is between Kherula or Vijapur to Himmatnagar. Then, there is a line up to Harij. If it is extended to Radhanpur via Sami, it will not be more than 20 miles. I do not think there is any river or any nullah where it would be necessary to build a bridge. Thirdly, I would suggest a line between Kakoshi to Sidhpur or Chhapi, which is only a distance of about six to seven miles. There is a great demand from all over these villages Kakoshi and Chhapi for this line. Then, fourthly, there is a line up to Vadnagar. From there, I would suggest the extension of the line via Sundhya, Ranchodpur, Unjha, Balisana to Patan. This is a link which is not more than 20 miles. I do not think there is any big river in between.

Then, there is need for a small link, which I always advocate, and that is from Tranga Hill to Timba. I have already written many times to the hon. Minister, because near Tranga Hill, there is a Jain temple, and many of the passengers or pilgrims go there. I think there are lines, but the trains do not go up to Timba; they go only up to Tranga Hill.

The second point that I want to make is regarding the imposition and collection of fine at Sidhpur railway station and other stations. I really wonder why there is no overbridge there. I have written on this matter many times. I have seen the General Manager and even the Minister talked about this in the consultative committee, but no steps have been taken about this foot overbridge. They say that they have written to the Gujarat Government, but there is no reply. Since 1957, the reply is the same. And in 1961 also, the reply is the same, and there is no change. I do not know

[Shri M. B. Thakore]

whether the Central Government, especially the railways have sent any reminders to the State of Gujarat or not. The municipality is ready to construct the approach road, but there is no action taken regarding the foot overbridge up till now. In the absence of this overbridge, when the villagers pass from the station and cross the railway lines, they are caught there by the police and taken to the magistrate, probably first class, I do not know, who summarily tries and imposes a fine, and if these persons are not able to pay, they are sent to jail. I asked a question of the hon. Minister of Railways, but he has replied in the negative. I really wonder how he got that information. I have seen with my own eyes a person looking like a Magistrate imposing and collecting very heavy fine, Rs. 5 and Rs. 10, and if you argue, Rs. 20. I know that the First Class Magistrate of Sidhpur was also fined, and even he had to pay it.

15 hrs.

**Shri Shah Nawaz Khan:** Did he travel without ticket?

**Shri M. B. Thakore:** There was no question of travelling. He was crossing. There is the Sidhpur mill and other mills and villages are on the other side of the station.

**Shri Narasimhan (Krishnagiri):** So it was trespass.

**Shri M. B. Thakore:** Yes, may be.

**Shri Narasimhan:** Running the risk of being run over.

**Shri M. B. Thakore:** As I told you, even a First Class Magistrate was fined. Since very long, there was no foot overbridge there.

**Mr. Chairman:** He was fined not because he was a Magistrate.

**Shri M. B. Thakore:** He crossed over.

**Mr. Chairman:** He committed an offence.

**Shri M. B. Thakore:** My hon. friend, Shri Shah Nawaz Khan, denied that there was imposition and collection of any tax.

**Mr. Chairman:** It is not a tax.

**Shri S. V. Ramaswamy:** It is a fine, not a tax.

**Shri M. B. Thakore:** Yes, fine. You may refer to unstarred question No. 1317.

**Shri Narasimhan:** Kindly read the question and answer.

**Shri M. B. Thakore:** The question was:

(a) "whether it is a fact that heavy fine is imposed on the ignorant and innocent villagers and others who cross the railway station at Sidhpur and other stations on the Western Railway on the plea that they have no platform passes or tickets with them; and

(b) "if so, the total fine collected during 1959-60 and the number of persons sent to jail in this connection"?

Shri Shah Nawaz Khan, the Deputy Minister, answered:

(a) "No.

(b) Does not arise".

According to him, there was no imposition of fine.

**Shri Narasimhan:** Let him raise a half-hour discussion on it.

**Shri M. B. Thakore:** The second point I would like to make is regarding some servants of the canteen contractors at Ambliyan and Kalol. In this regard, I met Shri Shah Nawaz Khan and the General Manager so many times, but they did not listen to me. It is the ruling of the Speaker that if there are difficulties in regard to administrative details, we must write to the Minister or see him. That was why I saw him so many times. But unfortunately no steps have been taken. I



spoke about this in the Railway Budget discussion of 1959, and the hon. Minister was pleased to state that if there was any vacancy, they would be absorbed. But uptil now, no steps have been taken. I again request him through you to look into the matter and give them work.

**Mr. Chairman:** The hon. Member has taken more than ten minutes.

**Shri M. B. Thakore:** I did not speak in 1960. So kindly give me some more time.

**Mr. Chairman:** I am not responsible for that.

**Shri S. V. Ramaswamy:** It is time-barred!

**Shri M. B. Thakore:** Regarding my cut motion No. 378 about the need to shift the headquarters of the Western Railway from Bombay to Ahmedabad, I do not understand why after the separation of Gujarat and Maharashtra, still the headquarters of the Western Railway has not been shifted.

**Shri Shah Nawaz Khan:** The railway headquarters has nothing to do with the State headquarters.

**Shri M. B. Thakore:** That is true but the majority of the lines and the trains are passing through Ahmedabad-up and down. I think it will be most advisable for the Railway Administration to shift the headquarters of the Western Railway to Ahmedabad. I think Shri Ram Krishan Gupta also suggested that the headquarters of the Western Railway may be shifted from Bombay to Ahmedabad or Ajmer.

**Shri T. B. Vittal Rao (Khammam):** That is what the Estimates Committee also recommended.

**Shri Shah Nawaz Khan:** What is his proposal—Ahmedabad or Ajmer?

**Shri M. B. Thakore:** Ahmedabad. There they will get buildings and get land on which they can construct quarters.

Then I would talk about reducing overcrowding on the branch line from Mehsana and Ahmedabad. I have written so many times to the Deputy Ministers and the Minister. I have seen the General Manager also. But they have not taken any action on all my suggestions. I say that there should be a double line from Ahmedabad to Abu Road and Marwar, that is, Ahmedabad to Marwar. Then I suggested doubling the line from Kandla to Palanpur. Then I recommended the introduction of some more trains from Mehsana to Abu Road and from Ahmedabad to Mehsana. Also on all branch lines they should at least attach two or three bogies more in the summer season.

**Mr. Chairman:** Shri B. D. Mishra.

**श्री भ० डी० मिश्र (केसरगंज) :**  
गभापति जी, रेलवे मंत्रालय ने सर्वतोमुखी  
उन्नति की है इसमें कोई सन्देह करने की बात  
नहीं है। लेकिन उसमें माथ ही माथ हमारे  
माननीय सदस्य ने प्राकड़ों के बताने के बाद  
यह निश्चित है कि कर्मचारियों की संख्या में  
जिस कदर वृद्धि की गयी है उसनी ही देखरेख  
में कमी हो गयी है।

जहां तक देखरेख की बात है, मैं समझता  
हूँ कि अधिक से अधिक कर्मचारियों के होने  
हुए भी सफाई में भी उसनी ही कमी तजर  
आती है जितनी कि यामी इनने कर्मचारियों  
के होने हुए नहीं होनी चाहिए।

**श्री सु० चं० जीन (कंचल) :** इस  
महकमे में मंत्री और चाहिए।

**श्री भ० डी० मिश्र :** इस महकमे में मंत्री  
और चाहिए, यह माननीय सदस्य का सुझाव  
है मैं तो केवल इतना ही कहना कि पर्याप्त  
नीय मीजब है, प्रावश्यकता तर्क देखरेख की  
और ध्यान देने की है।

**श्री साहूनाथ झा :** वह चुन लिया गया।

श्री भ० शी० मिश्र : जहां मैंने इस डिपार्टमेंट की सवतोनमुखी उन्नति की बात कही वहां मुझे एक संस्कृत की कहावत याद आती है जो कि इस प्रकार है :

राजन् कनक धाराभिः त्वयि सर्वत्र वर्षति  
अभायं छत्र संछन्ने मयि नायान्ति विन्दवः ॥

अर्थात्, आपकी सब तरह उदार बुद्धि होने हुए भी और सब तरफ सोने की वर्षा होते हुए भी मेरे ऊपर कनक की एक बूंद तक नहीं आयी। यह कहावत मुझे ब्रांच लाइनों के सम्बन्ध में कहनी पड़ी है।

रेलवेज का मेन लाईम की तरफ ध्यान गया है। लेकिन जहां तक ब्रांच लाईम का सम्बन्ध है, बी० एन० डब्लू० रेलवे जब चल रही थी, जब कम्पनी की यह रेलवे थी, वह आज तक उसी अपनी पुरानी अवस्था में पड़ी हुई है। एक, एक स्टेशन ऐसे बने हुए हैं जहां सम्भवतः स्टेशन मास्टर के खड़े होकर टिकट बांटने के अलावा और कोई जगह ही नहीं है। मैंने पिछले साल भी आपका ध्यान दिलाया था कि पूर्वोत्तर रेलवे में बहराइच जिले में नान-पारा से कतरनिया घाट जो लाइन जाती है उसमें एक भी स्टेशन ऐसा नहीं है जहां पर कि किसी भी समय जाड़े में, गर्मी में अथवा बरसात में १० आदमी भी इकट्ठे खड़े हो सकें। पिछले साल मीहपुरवा स्टेशन पर एक बहुत छोटा सा शेड बनाया गया है जहां कि मैं समझता हूँ कि ५० आदमी बड़ी मुश्किल से बैठ सकेंगे, लेकिन वहां अलावा उस छोटे से शेड बनाने के और किसी किस्म का सुधार नहीं किया गया है। वहां पर कोई भी किसी प्रकार का पानी का प्रबन्ध या वर्षा अथवा शीष्म ऋतु के कोप से बचने का प्रबन्ध अथवा स्थान नहीं है।

इसके अलावा आप देखें कि वहां पर गाड़ियों की क्या स्थिति है। मैं जानता हूँ कि कभी-कभी हमारे जनरल मैनैजर जो कि उस रेलवेज के हैं वे वहां पर अपनी सुसज्जित

गाड़ियों के अन्दर जाते हैं लेकिन वह गाड़ियां जिनमें कि जनता चलती है उनकी क्या अवस्था है। अगर मैं अधिक न कहूँ तो यह कह सकता हूँ कि सम्भवतः इन पांच, दस वर्षों में उनकी कोई मरम्मत नहीं हुई है और वह उम्मी अपनी पुरानी हालत में चल रही हैं।

तृतीय श्रेणी की गाड़ियों के सम्बन्ध में तो सम्भवतः रेलवे प्रशासन का ध्यान ही कम जाता है। मैं देखता हूँ कि फस्ट और सेकेंड क्लास की गाड़ियों की भी कम्बोवेश वही अवस्था है। लखनऊ से नैपालगंज रोड तक जो एक डिब्बा लगता है उस डिब्बे को यदि आप देखने की चेष्टा करें तो आप पायेंगे कि उसमें भीड़ अत्यधिक होने के कारण जगह बहुत कम रहती है। गांडे में एक बजे या दो बजे वह गाड़ी पहुंचती है इसलिए हर आदमी चाहता है कि वह उसमें बैठ कर नैपालगंज तक पूरी रात का सफर कर सके। मेरा सुझाव है कि इसके लिए एक पूरी बोगी अलग से उसमें लगनी चाहिए। अब हालत यह है कि थर्ड क्लास में तो किसी तरीके में जगह नहीं मिलती। फर्स्ट क्लास और सेकेंड क्लास में भी करीब-करीब यही हालत है। बांगीज की सम्भवतः द्वांन्तीन वर्षों में सफाई नहीं हुई मान्य होती है। कोचेज की भी बुरी हालत है। मेरा कहना है कि ब्रांच लाइंस की तरफ आपका विशेष ध्यान जाना चाहिए और उनके स्टेशनों और गाड़ियों के सुधार की तरफ विशेष रूप से ध्यान दिया जाना चाहिए।

मैं तो अपने तर्क इसको एक बहुत बड़ी सुविधा समझता हूँ कि स्टेशनों पर साफ मिट्टी रखने की व्यवस्था की गई है। उससे भी कुछ काम चलता है क्योंकि यात्री लोग शौचादि जाने के बाद हाथ धोने के लिए उतरते हैं और उन्हें मिट्टी की जरूरत पड़ती है लेकिन आपने भी देखा होगा और मेरा अनुभव है और इसके लिए मैंने समय-समय पर स्टेशन मास्टर से कहा है कि कहीं साहब यह वहां पर मिट्टी

रखने की जगह तो आपने बना दी है लेकिन यह नहीं देखा जाता है कि वहां पर मिट्टी बरी भी है कि नहीं और ८, ८ रोज तक मिट्टी नहीं रखी जाती है। आपको इसकी देखरेख रखनी चाहिए कि यह जो मिट्टी की सुविधा प्रदान की गई है वह वास्तव में अपनी जगह पर मौजूद भी है कि नहीं। अगर रेलवे प्रशासन, जो सुविधाएं उसने जनता को दी है, उनके बारे में देखरेख बनाये रखे तो जनता को अधिक से अधिक लाभ हो सकता है लेकिन उनकी देखरेख की कमी है। मैं आपका ध्यान सभापति महोदय के जरिए दिलाना चाहता हूँ कि आप काफी रुपया खर्च कर रहे हैं, आपने सुविधाएं दी है, आपने किराये भी काफी बढ़ा दिये हैं और इसमें भी कोई सन्देह नहीं कि किराया आपकी जेब में जाता है लेकिन जितनी सुविधाएं जनता को मिली चाहिए उतनी उसको नहीं मिलती है। इसके लिए मैं आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ।

प्रथम श्रेणी और द्वितीय श्रेणी के लिए कंडक्टरसं मुकरंर हो गये हैं लेकिन तृतीय श्रेणी में ऐसी कोई व्यवस्था विद्यमान नहीं है। तीसरे दर्ज में बड़ी रेलपेल रहती है और हम देखते हैं कि बड़े और एक बुडिया दौड़ते हैं लेकिन गाड़ी नहीं पाते हैं और गाड़ी छूट जाती है। इसलिए जरूरत इस बात की है कि तृतीय श्रेणी के लिए भी कंडक्टर या किसी ऐसे व्यक्ति को नियुक्त किया जाय जो कि उनको गाड़ी में बिठा सके। इसलिए मैं समझता हूँ कि तृतीय श्रेणी में सुविधाओं के दिये जाने की ओर आपका अधिक से अधिक ध्यान जाने की आवश्यकता है।

इसके अलावा मैंने दो सुझाव आपके सामने और रखे थे। जिस समय माननीय श्री लाल बहादुर शास्त्री रेलवे मंत्रालय में काम कर रहे थे मैंने यह सुझाव पेश किया था कि जरूरत रोड से बहराइच भिन्नग होते हुए सोहेनवा जंगम तक एक लाइन निकाली जाये। इस लाइन के निकालने की चर्चा भी चली थी

और सम्भवतः उसका सर्वे भी हो चुका था। मुझे पिछले साल भी यह कहा गया था कि तृतीय पंचवर्षीय योजना के दौरान सम्भवतः इस पर विचार होगा लेकिन मुझे खेद है कि इस साल में भी मैंने उसे नहीं देखा है। मैं इस अवसर पर उसकी ओर पुनः मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ और उसके बनने से जनता को काफी सुविधा होगी, कच्चे माल के लाने की सुविधाएं भी बहुत बढ़ जायेंगी और उसी के साथ-साथ रेलवे विभाग को भी अधिक से अधिक लाभ होगा।

कतरनियाघाट जो कि बहराइच जिले में है वहां से कौड़ियालाघाट तक ६ मील का फासला है जिसके कि बीच में गेरुघ्ना नदी पड़ती है तो मेरा सुझाव है कि इस नदी के ऊपर बीच में एक ब्रिज बना कर रेलवे लाइन निकाल दी जाये तो उससे बड़ी सुविधा हो सकती है। पश्चिमी जिलों जैसे नैनीताल और सहरनपुर से वहां तक जाने की बहुत सुविधा हो सकती है जब कि इधर गोंडा, लखनऊ घूम कर बराबर जाते हैं। जहां थोड़े से खर्च में अधिक सुविधाओं और अधिक लाभ होने की सम्भावना है तो उस खर्च की तरफ ध्यान देना चाहिए। इसलिए यह कौड़ियालाघाट पर जो ब्रिज बनाने की बात है और उस पर से होकर रेलवे लाइन निकालने का सुझाव मैं आपके सामने पहले भी दे चुका हूँ और आज फिर उसको दुहराते हुए आशा करता हूँ कि आप उस तरफ अधिक ध्यान देने की कोशिश करेंगे।

इसके प्रतिरिक्त हमारे कई भाइयों ने डिपार्टमेंटल कमेटीन के बारे में भिन्न-भिन्न विचार प्रकट किये हैं। कुछ लोग कहते हैं कि पहले रेलवेज में जो टिकेदारी सिस्टम चलता था वह ज्यादा अच्छा था क्योंकि रेलवे के टिकेदार को इस बात की चिन्ता रहती थी कि कहीं श्राहक प्रभार्त् यात्री लोग किसी तरह से भोजन से असन्तुष्ट न हो जायें और वह सोचना था कि अगर हमारी चीजें अच्छी बनेंगी, सुविधा से मिलेंगी और कम दाम में मिलेंगी तो मुनाफिर लोग अधिक नेने की चेष्टा करेंगे और

[श्री न० दी० मिश्र ]

ठेकेदार को अधिक लाभ मिलेगा । लेकिन जब से कैंटरिंग का रेलवे की तरफ से खुद इंतजाम हुआ है और जैसा कि अधिकतर लोगों का ख्याल है जिनके जिम्मे यह काम है वह लापरवाही और कुछ उपेक्षा का भाव रखते हैं क्योंकि वह पेड सर्वेंट्स होते हैं, रेलवे से माहवारी तनख्वाह मिलती है और इसलिए वह उतनी मुस्नेदी और इंटरैस्ट में काम नहीं करते । मैं चाहता हूँ कि रेलवे प्रशासन को इस कैंटरिंग के काम के ऊपर अधिक देखरेख करनी चाहिए ।

एक माननीय सदस्य ने जो रोटी का स्टैंडर्ड रखने का मुझाव दिया था वह उचित ही था क्योंकि उसके अभाव में थोड़े में आटे के चार फुलके हलके-हलके बना कर रख दिये जाते हैं और जो लोग कि दो, दो और चार, चार मन्त्रवा नाशता नहीं करते उनके लिए वह नाकाफी होता है । फुलके जो दिये जायें वे इतनी लोई के तो हों कि जनसाधारण के लिए पर्याप्त हों । इसलिए मेरा निवेदन है कि रेलवे प्रशासन को अपने इस डिपार्टमेंटल कैंटरिंग के बारे में जरा ज्यादा ध्यान देना चाहिए और यह देखना चाहिए कि जनता को उचित मुनामिब दाम पर पर्याप्त भोजन प्राप्त हो ।

इसके अतिरिक्त एक बात मुझे और कहनी है । रेलवेज के बारे में जनश्रुति यह है कि यहाँ पर नियुक्ति के लिए भ्रष्टाचार का सहारा लिये बिना किसी प्रकार भी सफलता नहीं मिल सकती है । अब हमारे देश में हर जगह भ्रष्टाचार है, हर विभाग में कहीं न कहीं किसी न किसी रूप में भ्रष्टाचार है ऐसी जनश्रुति है लेकिन यह जनश्रुति रेलवे के बारे में अपेक्षाकृत कहीं अधिक है और मुझे रेलवेज के जिम्मेदार आदमियों के द्वारा मालूम हुआ है कि साहब इस विभाग में प्रवेश पाने के लिए भ्रष्टाचार की आवश्यकता पड़ती है । मैं अपने रेलवे मंत्री महोदय का ध्यान इस ओर

विशेष रूप से आकर्षित करना चाहता हूँ । जब आपके यहाँ इतनी जगहें होती हैं और इस कदर पिछले दो, तीन वर्षों में नियुक्तियाँ हुई हैं तो इस बात की बहुत जरूरत है कि इस ओर ध्यान दिया जाये कि वास्तव में वे ही लोग नियुक्त हों जो कि उसके लिए योग्य हों । उपयुक्त नियुक्तियाँ न होने का ही परिणाम हम देखते हैं कि एक गाड़ी लाइन पर खड़ी होती है मानगाड़ी उधर खड़ी होनी चाहिए लेकिन ठीक पटरियों की बढ़नी न होने के कारण और सम्बन्धित कर्मचारियों की लापरवाही के कारण गाड़ियाँ आपस में टकरा जाती हैं और जान-माल का बहुत नुकसान हो जाता है । मेरा तो अपना मन है कि अन्तर नियुक्तियाँ करते समय सावधानी बर्ती गई होनी और उपयुक्त पात्रों को ही नियुक्त किया जाता तो ऐसी गलतियाँ नहीं हो सकती थीं । इसलिए मैं आपका इस ओर ध्यान आकर्षित करता चाहता हूँ कि नियुक्तियों के सम्बन्ध में जो यह अपवाद या जो जनश्रुति चल रही है उसको दूर करने की पूरी चेष्टा की जाये । इन शब्दों के साथ मैं अपनी चर्चा समाप्त करता हूँ ।

**Shri Harish Chandra Mathur (Pali):**  
Mr. Chairman, Sir, I will not add to the long list of railway lines demanded for new construction. Not that Rajasthan has not got such a demand. I also appreciate this demand coming from the various quarters in an underdeveloped country. I will confine my observations to the working of the Railway Board, and to certain important matters of policy pursued by the Railway Board.

I have no hesitation in conceding that since 1945, when the railways were in a completely ramshackle condition, they have made vast improvements, and they have gained in strength from year to year. The progress has been a really very strike in certain directions, particularly the production side, where we almost

expect to gain self-sufficiency, and where our demands for foreign exchange have been very considerably reduced. This all goes to the credit of the railways, and the authorities from the International Bank and others who have come here have also paid handsome tribute to the railways.

I fully concede that we have got to pin-point our attention to certain very important measures. You will remember that on the floor the House, more than a year back, in answer to more than one question, the hon. Minister of Railways said that we were self-sufficient in wagons, that we were in a happy position to export wagons. It is just the same as at the end of the First Five Year Plan we were saying that we were self-sufficient in food and that there was no danger. We are planning in a haphazard manner. Now, you find how we are bottle-necked in everything. We find ourselves handicapped at all steps, whether it is the movement of steel, or the movement of coal or of other things.

I was very much surprised when I was told today that the same unfortunate condition obtains in the matter of food also. As a matter of fact I had asked the question only from that point of view. Why don't you stagger the movement of your food when you are self-sufficient in food, when you have got food all over? The hon. Minister Shri Patil is giving us the impression that we are surplus in food at every place. So, I thought we might stagger the movement of food so that certain wagons could be released to facilitate the movement of other items.

We have had explanations on this matter from the hon. Minister of Railways as also from the hon. Minister of Steel, and Mines. But I have no hesitation in saying that nobody in this House feels at all satisfied. Nobody seems to be at fault. The Railways say that they have done their best, that they have fulfilled their targets. The hon. Minister of Steel, Mines and Fuel says that everything is going according to plan, that we are in the best

of co-ordination. If both of them have been proceeding according to plan and if everything is going on in full co-ordination, what is all this trouble about? We find 13 million tons of coal lying at the pit-heads.

When I went down to the south, in Bangalore and other places, to my very great surprise, I was told that the small-scale industries were completely starved. They could not get their demand of mere 300 tons for the last 6 months.

We are now so keen on our production and the entire future of our country. The entire economy of the country depends upon increased production. If such bottlenecks are created because of the most inefficient planning of the public sector—either it is in the Railways or it is in the Ministry of Mines and Steel—then, it gives a very great set-back. I do not know how the Railway Minister says that within the next 6 months the situation will ease. What will happen in 6 months' time? Could not that happen earlier? If the situation would be eased within the next 6 months why was not something done earlier? We have been bringing this matter all the time to the notice of the hon. Minister, that there is a bottle-neck, that the small-scale industry is suffering, that the large-scale industry is suffering. That is the most important matter. When that is so, we find them speaking, either from Jullundur or from Calcutta as if everything is all right. I could understand departmental heads speaking in that manner. But when hon. Ministers speak, we expect them to speak not for the Railways, not for the Mines or Coal but for the Government. When they speak for Government, I fail to understand how such dislocation has happened. The House must be taken into confidence and we must know why there was this dislocation and where there was no co-ordination.

We have just heard that a committee is going to be appointed under the chairmanship of the Finance Minister

[Shri Harish Chandra Mathur]

to devise ways and means to get over this bottleneck. It is all right. We very much welcome the appointment of that committee. But, I would strongly suggest that there should be a Standing Committee which should meet every month. This Standing Committee must represent at the highest level the Ministry of Commerce and Industry, the Ministry of Food, the Ministry of Steel, Mines and Fuel and also the Ministry of Railways; maybe under the chairmanship of the Minister of Railways. They must meet every month; they must take complete stock of the whole situation and we should know the co-ordinated position. We do not want the Chairman of the Railway Board issuing statements that the Railways have fulfilled their targets and the Controller saying something. I sent a certain letter and that letter has been forwarded to the Controller of Coal Movements. This is the state of affairs. The country will not be satisfied though the departmental heads may derive the satisfaction that they have fulfilled their targets. I therefore demand that this Standing Committee should be appointed.

Another matter to which I would like to refer is the question of dieselisation. The hon. Minister of Finance has been telling us all the time that he wants a shift from diesel to petrol and that his taxation measures are devised with a view to that end, so far as road transport is concerned. I asked a question whether as a result of his taxation measures there has been any shift. He said that they were not at present in a position to give a really sound picture but they have every reason to believe that there has been a shift. The other day the Minister of Transport told us that the shift has been completely on the other side, that there has been a shift from petrol to diesel, can absorb more tax please tax it; but do not let the country get wrong impression that we are switching on to a more inefficient type of fuel. If we are short of diesel is there

any justification for the Railways now to shift or to switch on to diesel?

The other day the Railway Minister said that we will have to lay 3 or 4 tracts. Have we examined the economy? I do not want vague general statements. We want to know definitely what is the examination which they have made of this important matter. When they are getting a diesel track of 3800 miles what is the economy of that? How is the entire future economy of the country going to be affected by this? What is our diesel requirement and what is the total foreign exchange we are going to spend on it? Has the Cabinet examined it. It is not enough that the Railway Board has examined it. Has the Cabinet come to conclusions? What would be the development so far as the entire economy is concerned?

There are two other matters to which I would like to refer about the working of the Railway Board. Certain hon. Members from the other side said that there has been a cut in the number of Class III and Class IV servants and asked why it should be so and why should there not be a cut in the number of officers. I think the criticism was not very sound. This cut in the number of Class III and Class IV servants in the Railway Board is very much welcome because the Railway Board is not functioning in the field. They are doing planning. When they are doing planning you do not need so many class IV servants, so many chaprasis to be appointed. This is very much welcome. But the Railway Minister also told us that he was going to effect a certain economy in the rest. He made mention of it last time. He said one of the Deputy Directors was being retrenched and further economies are being examined. I do not know whether they have examined the further economies and what those economies are.

I would submit that the Railways will not be able to do really much steamlining of their administration

unless and until they examine the entire structure of working. It is a strong feeling with me that there is unnecessary concentration of work in the Railway Board. It is true that there has been considerable delegation of power, from the General Managers downwards. There has been delegation of power for the efficient working of the Railways but there has been very little release of work. It is a general tendency; I do not blame anybody. The Members of the Railway Board may be very efficient but still there is an unhappy tendency for the concentration of work and power.

If you refer to the Draft Outline of the Third Five Year Plan you will find that a very pointed reference has been made there that unhealthy tendency in the Secretariat is all over in every Ministry.

The Railways are, fortunately or unfortunately, no exception to that unhealthy tendency of concentrating power. I wish that there is a little relief of work and they concentrate themselves only on important work.

Mr. Chairman: Is he likely to take more time?

Shri Harish Chandra Mathur: Yes, Sir.

Mr. Chairman: He may continue next time.

15-30 hrs.

COMMITTEE ON PRIVATE MEMBERS' BILLS AND RESOLUTIONS

SEVENTY-EIGHTH REPORT

Shri Jhulan Sinha (Siwan): I beg to move:

"That this House agrees with the Seventy-eighth Report of the Committee on Private Members' Bills and Resolutions presented to the House on the 8th March, 1961."

\*Published in the Gazette of India dated 10-3-61.

Mr. Chairman: The question is:

"That this House agrees with the Seventy-eighth Report of the Committee on Private Members' Bills and Resolutions presented to the House on the 8th March, 1961."

The motion was adopted.

15.30½ hrs.

ESSENTIAL COMMODITIES (FIXATION, REGULATION AND CONTROL OF PRICES) BILL\* by Shri Narayanankutty Menon.

Shri Narayanankutty Menon (Mukandapuram): Sir, I beg to move for leave to introduce a Bill to provide for fixation, regulation and control of the prices of commodities which are essential for the life of the community.

Mr. Chairman: The question is:

"That leave be granted to introduce a Bill to provide for fixation, regulation and control of the prices of commodities which are essential for the life of the community."

The motion was adopted.

Shri Narayanankutty Menon: Sir, I introduce the Bill.

15.36 hrs.

LAND ACQUISITION (AMENDMENT) BILL\*

(Amendment by section 4) by Shri Keshava.

Shri Keshava (Bangalore City): Sir, I beg to move for leave to introduce a Bill further to amend the Land Acquisition Act, 1894.

Mr. Chairman: The question is:

"That leave be granted to introduce a Bill further to amend the Land Acquisition Act, 1894".

The motion was adopted.

Shri Keshava: Sir, I introduce the Bill.