

16:47 hrs.

RAILWAY BUDGET—DEMANDS
FOR GRANTS*

Mr. Speaker: The House will now take up consideration of the Demands for Grants relating to the Railways. In this connection, I have to announce that a large number of cut motions have been received. Hon. Members who desire to move cut motions may send slips to the Table within fifteen minutes, indicating the number of their cut motions. I shall treat them as having been moved, if the hon. Members in whose names the cut motions stand are present in the House and the cut motions are otherwise in order.

One other question has to be decided by the House, namely, the splitting up of the 10 hours allotted for the discussion of the Demands for Grants between the various Demands. From the list before me, I find that the largest number of cut motions is to Demand No. 1 regarding 'Railway Board'. I would suggest, if the House is agreeable, that out of the 10 hours, we may devote 6 hours to Demand No. 1 and 4 hours for the other 20 Demands.

Some hon. Members: Yes.

Mr. Speaker: So, we take up Demand No. 1 first. Hon. Members may send in slips indicating cut motions relating to this Demand only. Now those hon. Members who have not spoken on the general debate will be given preference.

Shri Barrow (Nominated—Anglo-Indians): This is only Demand No. 1.

Mr. Speaker: But that is also general—Railway Board. I am now calling Shri Awasthi. Those hon. Members who appear rarely in the House nowadays would not be called. Hon. Members who keep the House going will be given preference.

Shri D. C. Sharma (Gurdaspur): Sir, I keep the House going.

Mr. Speaker: Motion moved:

'That a sum not exceeding Rs. 98,19,000 be granted to the

President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st day of March, 1962 in respect of Railway Board."

श्री जगदीश अग्रवाली (बिल्हौर) :
अध्यक्ष महोदय, अब हम रेलवे मन्त्रालय सम्बन्धी विभिन्न अनुदानों पर वाद-विवाद करने जा रहे हैं और यदि हम इन अनुमानों को देखें और अनुदान संख्या १ को देखें जो कि रेलवे बोर्ड से सम्बन्धित है, तो कुछ तथ्य बहुत ही स्पष्ट रूप से प्रकाश में आ जाते हैं। प्रथम बात यह है कि रेलवे बोर्ड के अनुदान में जो व्यय दिखाया गया है १९६१-६२ के लिए वह ९८ लाख १९ हजार है। इसके पूर्व के वर्ष में रेलवे बोर्ड का व्यय ९३ लाख ६० हजार था और इससे पूर्व के वर्ष यानी १९५९-६० में वह ८३ लाख ८९ हजार था। इस प्रकार हम देखते हैं कि विगत दो वर्षों में रेलवे बोर्ड का व्यय ८३ लाख ८९ हजार से बढ़ करके ९८ लाख १९ हजार हो गया है जिसका अर्थ यह होता है कि उस पर व्यय में १४ लाख के करीब वृद्धि हो गई है।

इसके साथ ही साथ यदि हम रेलवे बोर्ड में अधिकारियों की संख्या को देखें तो पता चलता है कि १९५९ ६० के मुकामबने में १९६०-६१ में उनकी संख्या में वृद्धि हुई है। १९५८-५९ की संख्या नहीं दी गई है। सबसे बड़े आश्चर्य की बात यह है कि हमारे रेलवे बोर्ड के सदस्यों की संख्या पांच है, लेकिन इन पांच पांडवों के साथ पांच एडीशनल मेम्बरों को, जो कि टेम्पोरेरी हैं, बढ़ा दिया गया है। इसके साथ ही साथ जो रेलवे बोर्ड के डायरेक्टर हैं उनके अतिरिक्त ज्वायंट डायरेक्टर, डिप्टी डायरेक्टर, असिस्टेंट डायरेक्टर आदि जो हैं, इन ज्वायंट, डिप्टी और असिस्टेंटों की सेना भी लगा दी गई है। इनके साथ ही साथ सेक्शन ऑफिसर्स भी बढ़ाये गये हैं। इसके अतिरिक्त प्राइवेट सेक्ट्रीय की संख्या भी बढ़ाई गई। मैं

*Moved with the recommendation of the President.

माननीय मन्त्री महोदय से कहना चाहता हूँ कि रेलवे प्रशासन में सबसे बड़ा हाथ रेलवे बोर्ड का होता है। रेलवे बोर्ड का मुख्य कार्य नीति निर्धारण होता है और सेक्शन ऑफिसरों के द्वारा जो आपके मण्डलों के कार्यालय हैं उनके द्वारा उस नीति को कार्यरूप में परिणत करने का मुख्य कार्य हुआ करता है। मैं समझता हूँ कि अग्रजों के जमाने में हमारे रेलवे बोर्ड के चार या पांच ही मेम्बर हुआ करते थे जो कि समस्त संचालन का कार्य किया करते थे। लेकिन अब उनकी संख्या उत्तरोत्तर बढ़ती जाती है और साथ में धन का व्यय भी बढ़ता जाता है। एक तरफ तो रेलवे प्रशासन और सरकार कहती है कि हम अपने व्यय को कम करना चाहते हैं, अधिकारियों की संख्या कम करना चाहते हैं, लेकिन यदि हम अपने रेलवे बोर्ड की मद की ओर ध्यान दें तो पायेंगे कि अधिकारियों की संख्या घना आवश्यक रूप से बढ़ती जा रही है। साथ ही हमारा रेलवे बोर्ड इस प्रकार की नीति का पालन कर रहा है कि पब्लिक मेक्टर में जो हमारी रेलवे चलती हैं उनमें नौकरशाही का बोलबाला होता जा रहा है।

रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : काम भी बहुत बढ़ता जा रहा है।

श्री जयवीर अहलूवालिया : परन्तु दूसरी तरफ तृतीय श्रेणी और चर्च श्रेणी के रेलवे बोर्ड के जो कर्मचारी हैं उनकी संख्या में कमी की गई है। उनकी संख्या तो कम की जाती है और अधिकारियों की संख्या बढ़ाई जाती है। मैं समझता हूँ कि रेलवे बोर्ड के तृतीय श्रेणी चतुर्थ श्रेणी के जो कर्मचारी हैं उनमें काम करने की शक्ति है, वे भी मनुष्य हैं और वे ठीक काम करते हैं। लेकिन आप उनकी संख्या कम करते हैं, उनको बेकार करते हैं। अगर इस प्रकार से रेलवे बोर्ड का कार्य चलना तो निस्सन्देह भारतवर्ष के लिये यह कोई उत्तम मसल नहीं है। इसलिये मैं मन्त्री महोदय से निवेदन करूँगा कि वे इस बात पर

ध्यान दें और रेलवे बोर्ड के अधिकारियों में जितनी कमी की जा सके उतनी करें। साथ ही रेलवे बोर्ड का पुनर्गठन होना चाहिये। दूसरी बात जिस की तरफ मैं आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ वह यह है कि अभी तक प्रशासन चलाने के लिये रेलवे मन्त्रालय, रेलवे बोर्ड, जनरल मैनेजर के कार्यालय और आपके डिवीजनल खण्ड बने हुए हैं, मण्डल बने हुए हैं। आपने जो इतनी संख्या बचा रखी है कार्यालयों की उससे मैं समझता हूँ कि रेलवे प्रशासन को चलाने में और काम के करने में कठिनाई भी होती होगी और साथ में जो कोषाधिकरण अथवा सामंजस्य होना चाहिये वह नहीं होता है। इसलिये इस बात की आवश्यकता है कि रेलवे बोर्ड पर जो खर्च बढ़ रहा है उस खर्च को कम करने के लिये आप इस बात पर विचार करें कि रेलवे बोर्ड, रेलवे मन्त्रालय और जनरल मैनेजर कार्यालय के जो अफसर हैं उनकी संख्या कम की जाय। इसकी जांच पड़ताल करने के लिये आप एक कमेटी नियुक्त करें तो बड़ा अच्छा होगा। इससे आप बहुत सी बातें अनुभव करेंगे और साथ में अनावश्यक रूप से जो खर्च हो रहा है अधिकारियों पर और कार्यालयों पर उसमें कमी होगी और आप एक नया आदर्श कायम कर सकेंगे।

दूसरी बात जिस की तरफ मैं रेलवे बोर्ड का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ वह है रेलवे के ठेकों के सम्बन्ध में। इस सदन में मैंने दो वर्षों के अन्दर बराबर रेलवे बोर्ड का ध्यान आकर्षित किया कि कुछ वर्ष पूर्व ३ करोड़ के ठेके हिन्दुस्तान की ११ बड़ी बड़ी कम्पनियों को, पूंजीपतियों को, इसलिये दिये गये थे कि वे रेलवे के बंगल, छोटे छोटे पार्ट्स, पहिये और कल्ले पूर्ण आदि बनायें। ये ठेके कुछ सालों के लिये दिये गये थे। वे निवेदन करना चाहता हूँ कि उन ११ ठेकों में छे दो व्यक्ति जिन को ठेके दिये गये थे, २८, २८ लाख ६० के, उन्होंने अपना काम पूरा नहीं किया। लेकिन उन के ठेकों की जिम्मेदारी

[श्री जगदीश प्रवस्थी]

बढ़ाई गई। न उनके पास भूमि है और न उनके पास साधन हैं जिनसे वे अपना काम पूरा कर सकें। मैं जानना चाहता हूँ कि जिन ११ बड़े बड़े व्यक्तियों को ३ करोड़ ६० के ठेके दिये गये थे उनका अब क्या भविष्य है। कानपुर नगर की दो बड़ी बड़ी फर्मों, सिंह इंजीनियरिंग वर्क्स और जे० के० आइरन, को २८, २८ लाख ६० के ठेके दिये गये। मैं कहना चाहूँगा कि चार वर्ष हो गये, अभी तक मैं ऐसा अनुभव करता हूँ कि कानपुर नगर की दो बड़ी बड़ी फर्मों जिनको ५६ लाख ६० के ठेके दिये गये थे, उन शर्तों को पूरा नहीं कर सकी हैं। फिर भी उनका जीवन बनाया जाता है। अभी हाल में सिंह इंजीनियरिंग वर्क्स ने, जितने उनके पास कारखाने हैं उनके संचालन के लिये, राज्य सरकार से ५० लाख ६० कर्ज लिया। उसके बाद उन्होंने १० लाख ६० की जमीन वहाँ के बोर्ड से २ लाख ६० में ले ली। लेकिन काम शुरू नहीं हुआ। अभी हम उड़ीसा की बहम कर रहे थे। जे० के० ग्रुप को २५ लाख ६० का लोन उड़ीसा में कागज की मिल खोलने के लिये दिया गया है। उसको २८ लाख ६० का ठेका रेलवे बोर्ड की तरफ से दिया जाता है। फिर भी कोई काम पूरा नहीं होता है। मैं चाहता हूँ कि रेलवे मंत्री महोदय इस बात का जवाब दें कि जब हम बड़े बड़े पूँजीपतियों को रेलवे की तरफ से लाखों रुपयों के ठेके देते हैं, तब हम उनसे समय पर काम क्यों नहीं लेते हैं। आखिरकार रेलवे का पैसा जनता का पैसा है। यह पब्लिक अन्डरटेकिंग है। इसमें बैठकों के नाम पर बड़े बड़े पूँजीपतियों को धन दे कर उन से समय पर काम न लेना और उन के समय को और बढ़ा देना बड़ा गम्भीर बिषय है। मैं ने गत वर्ष भी इस और ध्यान आकर्षित किया था, लेकिन वे ठेके अब भी बिद्यमान हैं पर काम नहीं हुआ है। जनता के नाम पर उन ठेकों को खत्म किया जाय और जो बिस्तर-रज लोको है, जहाँ पर काम होता है,

सब चीजों को बनाने का, रेलवे वहीं पर यह चीजें बनवाये और इन पूँजीपतियों से अपना पीछा छुड़ाये।

रेलवे मंत्रालय ने घोषणा कर रखी है कि छोटे मोटे ठेके हम सहकार समितियों को दे देंगी। मैं किसी घटना विशेष का वर्णन करना नहीं चाहता। रेलवे मंत्रालय ने और रेलवे बोर्ड ने सहकारी समितियों और कोषाप-रेशन की वृद्धि के लिये सहकारी समिति बनाये जाने का नियम कर रखा है, लेकिन जब भी सहकार समितियाँ छोटे मोटे ठेकों के लिये कोशिश करती हैं और आवेदन पत्र देती हैं तो व्यक्तिगत ठेकेदारों को प्रोत्साहन मिलता है और सहकार समितियों को यह कह कर भ्रमण कर दिया जाता है कि आप ने जो डेढ़ या दो हजार ६० की जमानत का नियम बना रखा है उस को उन्होंने जमा नहीं किया और इसलिये ठेका नहीं मिलेगा। मैं कहना चाहूँगा कि एक और तो आप सहकार समितियों को प्रोत्साहन देने की बात करते हैं दूसरी ओर उन को व्यक्तिगत लोगों के समकक्ष रख कर इतनी लम्बी रकम की जमानत रखते हैं, यह अनुचित बात है। यदि सहकार समितियों को प्रोत्साहन देने की आप की नीति है तो फिर उन की जमानत वाली जो शर्त है उस में छूट दीजाये। आप इस की जांच कीजिये कि कहां कहां पर सहकार समितियों को ठेके नहीं दिये गये और व्यक्तिगत ठेकेदारों को प्रोत्साहन दिया गया। आप चाहें तो इस के उदाहरण मिल सकेंगे। मैं केवल कानपुर नगर की एक घटना का वर्णन करना चाहता हूँ जहाँ पर दो वर्षों से कुछ संगठनों ने कोषापरेटिव सोसाइटी बना कर ठेका मांगा। लेकिन ठेका उन को नहीं दिया जाता है, दूसरों को दे दिया जाता है। मैं चाहूँगा कि आप इस बात को देखें।

मुझे मालूम होता है कि रेलवे मंत्रालय ने यह भी नियम सा बनाया है कि जो छोटे-मोटे ठेके दिये जाते हैं वे स्थानीय व्यक्तियों को न

दे कर लोगों को खुश करने की दृष्टि से, पक्षपात करने के लिये बाहर के लोगों को दिये जायें। आप इस बात को देखिये कि रेलवे मंत्रालय की नीति स्पष्ट न होने के कारण जो छोटे मोटे ठेके दिये जाते हैं वे बाहर वालों को मिलते हैं। हम चाहते हैं कि स्थानीय व्यक्तियों को ठेके दिये जायें। आज तो व्यक्तियों को एक प्रदेश से ला कर दूसरे प्रदेश में ठेके दिये जाते हैं, इस से पक्षपात स्पष्ट प्रतीत होता है : मैं चाहूंगा कि ठेके के सम्बन्ध में जो आज इस प्रकार का पक्षपातपूर्ण नीति और खुशामद की नीति बरती जा रही है उस की और रेलवे मंत्री ध्यान दें और इस प्रकार का रवैया अपनायें जिस से भविष्य में इस प्रकार की बातें न हों।

इस के साथ ही साथ रेलवे मंत्रालय ने कुछ समय पूर्व अपनी यह नीति घोषित की थी कि वे कुछ नान सैलैक्शन पोस्ट रक्खेंगे जिस में केवल सीनियरिटी के आधार पर रेलवे कर्मचारियों को तरक्की मिलेगी। यह बड़ा अच्छा नियम था। सैलैक्शन में चूकि भ्राम तौर से भ्रष्टाचार, पक्षपात, घुसखोरी आदि की बहुत सी बातें हुआ करती थीं, इस लिये आप ने इस नियम को रक्खा था, लेकिन एक तरफ तो आप ने नानसैलैक्शन पोस्ट के लिये सीनियरिटी रक्खा और साथ ही साथ उस सीनियरिटी के साथ सूटेबिलिटी शब्द भी जोड़ दिया। और सूटेबिलिटी के नाम पर भिन्न भिन्न रेलों में वही पक्षपात, घुसखोरी और वही भ्रष्टाचार होता है। मैं चाहता हूँ कि

17 hrs.

रेलवे उप मंत्री (श्री शाहनवाज खां) : सूटेबिलिटीतो हमेशा रही है, सूटेबिलिटी और सीनियरिटी दोनों हमेशा रही हैं।

श्री जगदीश प्रसाद : आप ने इन पोस्टों का नाम सिलैक्शन पोस्ट रक्खा है। लेकिन सूटेबिलिटी का तो कोई टैस्ट नहीं है। या तो आप इन को सैलैक्शन पोस्ट न कहिये या सूटेबिलिटी की बात न रक्खिये। ऐसा करने

से वही पुराने तरीके आ जाते हैं जिन से भ्रष्टाचार पनपता है। और सिलैक्शन पोस्ट का महत्व नष्ट हो जाता है। इसलिये मैं चाहता हूँ कि आप इस बात पर विचार करें।

इस के साथ साथ मैं ट्रेन एग्जामिनर्स के बारे में भी कहना चाहता हूँ कि जब हड़ताल हुई थी उस समय आप ने घोषणा की थी और सैकिड पे कमीशन ने भी कहा था कि उन का वेतन १८० रुपये से २४० रुपये तक का रहेगा। आप ने इस के लिये प्रावधान दिया था। लेकिन जब हड़ताल समाप्त हो गयी तो वह प्रावधान भी चला गया और उन का प्रारम्भिक वेतन १५० रुपया कर दिया गया। मैं समझता हूँ कि सरकार जो वचन दे उस पर उसे कायम रहना चाहिये। इस पर आप विचार कीजिये। सारे देश में इस प्रकार के चार हजार कर्मचारी हैं जो वेगन्स और कोचेज को एग्जामिन करने हैं, जो ट्रेन के मूवमेंट को चैक करते हैं। अगर आप इन को ठीक वेतन नहीं देंगे तो काम ठीक नहीं होगा। इसलिये आप को इन को सन्तुष्ट रखना चाहिये।

इसी के साथ साथ जो इन के काम का तरीका आप ने रक्खा है वह ठीक नहीं है। आप इन को एक कोच या वैगन को एग्जामिन करने के लिये एक मिनट का समय देने हैं। मैं समझता हूँ कि इनने कम समय में कोई भी ठीक प्रकार से वैगन को या कोच को एग्जामिन नहीं कर सकेगा। हमलिये मेरा निवेदन है कि या तो आप इन लोगों का समय बढ़ा दीजिये या अगर ऐसा क न कर सकें तो इन की संख्या बढ़ा दीजिये। केवल नाम मात्र के लिये वैगन या कोच को एग्जामिन करने से काम नहीं चल सकता।

इस के साथ ही साथ मैं कुछ अपने क्षेत्र के बारे में निवेदन करना चाहूंगा। इन मार्गों का मैं ने बटमोशन में जिक्र किया है। कानपुर जिके में नारदन, मार्थ ईस्टर्न और सेंट्रल रेलवे का संचालन होता है। मेरा निवेदन है कि

[श्री जगदीश भवस्थी]

सेन्ट्रल रेलवे पर पामा भीमसेन के बीच में बिनौर स्टेशन बना दिया जाये। इस के लिये जनता बहुत दिनों से मांग करती आ रही है लेकिन उस पर कोई ध्यान नहीं दिया गया है। मैं चाहूंगा कि आप उस पर विचार करें और वहां पर एक स्टेशन खोला जाये।

इसी प्रकार पूर्वोत्तर रेलवे पर बिलहौर तथा उत्तरीका के बीच में धीर सलार के फर्लंग स्टेशन के लिये भी जनता की बहुत दिनों से मांग है। इस स्टेशन के न होने से जनता को बड़ा कष्ट होता है। इस के लिये जब मांग की जाती है तो जवाब दिया जाता है कि जनता वहां चैन खींचती है। आप को यह देखना चाहिये कि आखिर जनता ऐसा क्यों करती है। आप उस की जांच कीजिये। मेरा ख्याल है कि अगर वहां पर एक स्टेशन बन जाये तो जनता चैन खींचना बन्द कर दे। लेकिन कुच्छ रेलवे के अधिकारी झूठी प्रतिष्ठा का प्रश्न बना कर जनता के जीवन के साथ खिलवाड़ करते हैं और जनता की मांग को पूरा नहीं करते। मैं समझता हूँ कि जनतन्त्र में जनता की मांग सर्वोपरि महत्व रखती है। इस की ओर आप को ध्यान देना चाहिये।

आप ने पांच सौ मील या उस से ज्यादा दूरी की यात्रा करने वाले यात्रियों को सोने की सुविधा प्रदान की है। लेकिन लम्बी गाड़ियों में जो आपने सोने के लिये डिब्बे लगाये हैं वे तीन टायर सीट वाले हैं जिन में यात्रियों को बड़ा कष्ट होता है। इन यात्रियों के साथ ही आप दूसरे कम दूरी वाले यात्रियों को ३ रुपये ७० नये पैसे ले कर सोने की सुविधा देते हैं। इन तीन टायर वाली सीटों के कारण यात्रियों को बड़ा कष्ट होता है। मेरा मुझाब है कि कम से कम उन यात्रियों के लिये जिनसे आप ३ रुपये ७० नये पैसे लेते हैं, तीन टायर वाले डिब्बों में स्थान न दें। मेरा मुझाब है कि इन तीन टायर की सीट वाले डिब्बों को खत्म करना चाहिये और उन के स्थान पर दो टायर

की सीट वाले डिब्बों को लाना चाहिये। इस ओर भी ध्यान देने की आवश्यकता है।

इसके अतिरिक्त मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि पूर्वोत्तर रेलवे पर झडौल मकनपर में, जो एक अच्छा स्टेशन है, हमारे प्रदेश का सब से बड़ा जानवरों का मेला लगता है। पहले इस मेले के समय लोगों को कैबिल वैन पर्याप्त संख्या में मिल जाते थे लेकिन अब कम वैन मिलते हैं। मैं चाहूंगा कि इनमें वृद्धि होनी चाहिए और सरकार की यह नीति भी है कि इस प्रकार के मेले बढ़ें। इससे आम पाम के किसानों को बहुत लाभ होता है और दूसरे लोगों को भी लाभ होता है। इस मेले में बहुत दूर दूर से व्यापारी आते हैं। उनको सुविधा मिलनी चाहिये। वहां पर लाखों यात्रियों का जमाव होता है। स्टेशन छोटा है। यह भरी है कि आप मेले के समय टेम्पोरेरी बेटिंग शेड बना देने हैं लेकिन मेरा निवेदन है कि वहां पर स्थायी रूप से लम्बा चौड़ा बेटिंग हाल बनाया जाए।

कानपुर नगर उत्तर प्रदेश का बहुत बड़ा नगर है। लेकिन यहां से या लखनऊ से दक्षिण भारत को जाने के लिए कोई गाड़ी नहीं है। आसी से एक बोगी चलती है जो कि जी० टी० में जुड़ती है। उसमें जगह की कमी रहती है। इसके अतिरिक्त चूंकि उत्तर प्रदेश के और दक्षिण भारत के लोग एक दूसरे की भाषा नहीं समझते हैं इसलिए उनमें आपस में झगड़ा होता है। और इससे थर्ड क्लास के यात्रियों को तकलीफ होती है। मेरा निवेदन है कि यदि आप एक ट्रेन न चला सकें तो लखनऊ से या कानपुर से दक्षिण भारत के लिए एक बोगी लगा दें जो कि जी० टी० में लगायी जाए।

इसी तरह से बम्बई हिन्दुस्तान का बहुत बड़ा व्यापारिक नगर है और कानपुर

भी बहुत बड़ा व्यापारिक नगर है। लेकिन कानपुर से एक भी बोगी बम्बई के लिए नहीं जाती। इससे यात्रियों को कष्ट होता है। लखनऊ से एक बोगी चलती है। इसलिए यात्री कानपुर से उसमें जाकर बैठते हैं और उनको बड़ा कष्ट होता है। इसलिए मेरा निवेदन है कि बम्बई के लिए कानपुर से भी एक बोगी लगाई जाए।

मैं आशा करता हूँ कि जो ये दो तीन मांगें मैंने आपके सामने रखी हैं उन पर आप विचार करेंगे।

श्री राधे लाल श्याम (उज्जैन) : अध्यक्ष महोदय, रेलवे प्रशासन ने पिछले वर्षों में जो प्रगति की है उसके लिए वह प्रशंसा का पात्र है। कुछ अच्छी बातें हुई हैं और भी बहुत कुछ करना है। मैं कुछ थोड़ी बातों की तरफ रेलवे बोर्ड का ध्यान आकर्षित करने चाहता हूँ।

सबसे पहले रेलवे के कर्मचारियों को जो वरदी दी जाती है उसके बारे में मूझको खाम तोर से कुछ कहना है। करीब १२ लाख रेलवे कर्मचारी हैं जिनको यूनीफार्म दी जाती है और उनमें से अधिकतर को उसमें असन्तोष है। जहाँ कहीं भी मैं जाता हूँ और इस विषय में लोगों से पूछता हूँ तो उनको असन्तुष्ट पाता हूँ। इस असन्तोष को दूर करना चाहिए। उनको असन्तोष इस कारण है कि जो यूनीफार्म उनके लिए बनवायी जाती है वह उनके ठीक नाप की नहीं होती। मैंने एक गाँव का कोट देखा कि उसको दोनों साइड्स ही नहीं मिलती थीं। उनमें चार छः इंच का अन्तर रहता था। इसी तरह मैंने देखा कि कुछ लोगों की पैंट चार चार छः छः इंच ऊंची थीं। नारदन, सैटन, वेस्टन जिस रेलवे में भी मैं जाता हूँ यही चीज देखता हूँ। इसका कारण यह है कि एक धादमी को बम्बई में नमाम कर्मचारियों के लिए यूनीफार्म बनाने का ठेका दे दिया

गया है। बहुत से लोग उससे कपड़ा ले लेते हैं। लेकिन वह पांच गज देता है जब कि उनको ६ गज मिलता है। कर्मचारी अपने पास से पैसा खर्च करके उस कमी को पूरा करते हैं और अपने लिए यूनीफार्म बनवाते हैं। या बहुत से कर्मचारी पांच पांच दस दस रुपया अपने पास से खर्च करके छोटी को बड़ी और बड़ी को छोटी करवाते हैं। अंग्रेजों के समय में यह बात नहीं होती थी। खेद है कि स्वतंत्र होने के बाद यह बात हो रही है। कर्मचारी अपने पास से सिलाई देने को तैयार हैं अगर उनको कपड़ा दे दिया जाए। तो जहाँ लाखों धादमियों को ड्रेस देने का सवाल है तो आपको देखना चाहिए कि उनको ठीक ड्रेस मिले क्योंकि ड्रेस का मनुष्य के मन पर बड़ा असर पड़ता है। अगर ड्रेस ठीक न हो तो उसको दुःख होता है क्योंकि वह देखने में खराब लगता है। आप एक एक धादमी को तीन तीन चार चार ड्रेस देते हैं और इस तरह से लाखों रुपया दूसरे लोग कमाते हैं, लेकिन कर्मचारियों की ओर ध्यान नहीं दिया जाता। यह बहुत महत्वपूर्ण प्रश्न है। इस अग्रन्तोष को दूर करने की ओर शीघ्र ध्यान दिया जाना चाहिए।

दूसरी बात मुझे यह निवेदन करनी है कि आपने ५०० मीन से अधिक के यात्रियों को बगैर सरचार्ज दिये हुये रिजर्वेशन की सुविधा दी हुई है वह एक स्वागत योग्य चीज है। मैंने उस में सफर किया है और मैंने देखा है कि कई दफे लोग बच्चों के नाम पर जिनका कि उनको घाघा टिकट पडना है पूरी बर्थ ले लेते हैं लेकिन उस बर्थ का वह सोने में उपयोग नहीं करते हैं और उस पर समान रखते हैं जो कि मेरी समझ में उसका उचित उपयोग नहीं है। अब अगर कोई उस सुविधा का सही उपयोग न करे तो वह बर्थ दूसरों को एलोट कर दी जानी चाहिये लेकिन धाज होता यह है कि वे उस बर्थ का सोने में प्रयोग नहीं करते हैं और उन पर समान रखते हैं और

[श्री राधे लाल व्यास]

दूसरे यात्रियों को जो कि बर्थ रिजर्व करना चाहते हैं और उसका सोने में उपयोग करना चाहते हैं उनको वह नहीं मिलती है जिसके कि कारण उनको बड़ी तकलीफ और असुविधा का सामना करना पड़ता है। अब चूंकि बगैर कोई सरचार्ज दिये रिजरवेशन हो जाता है इस लिये बर्थ बच्चे के नाम पर रिजर्व करा लेते हैं लेकिन उस बर्थ का इस्तेमाल सोने में न करके सामान उस पर रखते हैं। मेरा इस बारे में सुझाव है कि ऐसी बर्थ जिनका कि उपयोग सोने में किया जाय उनको दूसरे जरूरतमंद लोगों को देने का आदेश हो जाना चाहिये।

रेलवे प्रशासन द्वारा स्टेट होम डिलीवरी और क्लैकशन आफ गुड्स फ्रॉम दि हाउसेज की जो व्यवस्था जारी की गई है यह बड़ी अच्छी और स्वागत योग्य व्यवस्था है और मैं चाहता हूँ कि मध्यप्रदेश में भी इसे प्रारम्भ किया जाय। अब इन्दौर, जबलपुर, भूपाल और ग्वालियर आदि यह बड़े बड़े शहर हैं और इस तरह की व्यवस्था वहाँ पर भी प्रारम्भ करनी चाहिये। हमारा इतना बड़ा राज्य है उसमें भी कहीं कहीं पर इसकी शुरुआत करें।

मेरे क्षेत्र में उज्जैन से नागदा को जहाँ ८ घंटे में तीन गाड़ियां चलती हैं वहाँ १६ घंटे में एक भी गाड़ी नहीं है। मैंने यह सुझाव कई दफे पहले भी रक्खा है और आज फिर मैं उसको रखना चाहता हूँ कि एक रैक जो रात को १२ बजे नागदा से आता है वह दूसरे दिन १२ बजे तक खाली पड़ा रहता है और उसका कोई उपयोग नहीं होता है इसलिये उससे सुबह को एक गाड़ी चालू कर सकते हैं। मैंने देखा है कि रात के पीने घाठ बजे के बाद दूसरे दिन के १२ बजे तक एक भी ट्रेन नहीं है जब कि महत्वपूर्ण गाड़ियां जैसे जनता एक्सप्रेस जो कि सुबह वहाँ पहुंचती है उससे जाने वालों को कोई गाड़ी नहीं है

उसका कोई कनेक्शन नहीं है। इसी तरह से फ्रांटियर मेल से जिनको जाना होता है उनको जाने के लिये कोई गाड़ी नहीं है। इसी तरीके से सुबह को मथुरा बड़ीदा लोकल से जाने वालों को भी कोई गाड़ी का कनेक्शन नहीं है। भूपाल से रात को तीन बजे जो उज्जैन गाड़ी आती है उससे आने वाले यात्री जो आगे रतलाम या मंसौर वगैरह जाना चाहते हैं उनको भी कोई कनेक्शन नहीं है। इसलिये मैं एक बार फिर यहाँ सुझाव दूंगा कि एक रैक जो रात को १२ बजे नागदा से आता है और दूसरे दिन १२ बजे तक खाली पड़ा रहता है उसको चालू करें।

अध्यक्ष महोदय : रीजनल कौंसिल बनी हुई है वहा यह सुझाव भेज सकते हैं।

श्री राधे लाल व्यास : जी रीजनल कौंसिल में भी मैंने इस चीज को रखा है लेकिन मेरा अपना अनुभव यह रहा है कि वहाँ पर अपनी बातों को रखे २, २ माल हो जाते हैं लेकिन वह पूरी नहीं हो पाती हैं और मैं इस लिये यह उपयुक्त समझता हूँ कि उन बातों को यहाँ पर अपने रेलवे मिनिस्टर साहब के सामने पुनः रख दूँ जो कि जनता के दुःख दर्द को ज्यादा अच्छी तरह समझ सकते हैं

Shri Shahnawaz Khan: We have regular meeting with M. Ps. at which the General Manager is also present. We have such meetings every session. If this point is raised there, we will certainly attend to it.

श्री राधे लाल व्यास : उस में भी मैंने उठाया था।

दूसरी चीज में यह बतलाना चाहता हूँ कि सदन को यह जान कर आश्चर्य होगा कि इन्दौर-बिलासपुर एक्सप्रेस गाड़ी ३१ दिन में से २६ दिन लेट आती है। इस चीज को कई दफे रीजनल कौंसिल में भी रखा, वहाँ बम्बई जाकर रखा लेकिन अभी तक बही

बेढंगी रफ्तार जारी है और उसमें कोई सुधार नहीं होता है। यह बड़े दुःख और शर्म का विषय है कि रेलवे ऐडमिनिस्ट्रेशन इसको भी नहीं सुधार सकता। महीने में २७, २८ दिन गाड़ी लेट चले आखिर यह क्या बात है? अब जो डिफिकल्टस् के लिये कहा जाय तो क्या दूसरी गाड़ियों में वह डिफिकल्टस् नहीं है? क्या दूसरी गाड़ियां हमें इसी तरीके से लेट होती हैं? मैंने इस की बाबत कई दफा पहले ध्यान दिलाया है और आज पुनः बड़े जोर के साथ इस सदन के मार्फत यह चीज रखना चाहता हूँ कि यह अव्यवस्था दूर होनी चाहिये।

डिपार्टमेंटल कंटरिंग के बारे में मुझे यह निवेदन करना है कि यद्यपि कई भाइयों ने उसकी तारीफ की है ताहम मैं तो आपसे यही कहूंगा कि पहले हालत जो कुछ अच्छी थी वह अब धीरे धीरे बिगड़ती जा रही है। अब मेरे जो भाई नाफता वगैरह करते हैं और दिन दो, दो और चार-चार मर्तबा खाते हैं उनका तो आज जो भोजन रेलवे से मिलता है उससे पेट भले ही भर जाय लेकिन उन भ्रादरियों को जो दो बार केवल रोटी खाते हैं उनका पेट तो बिल्कुल नहीं भर सकता। अब फुलके कहने को तो चार दिये जाते हैं लेकिन वह छोटे छोटे और हलके हलके दिये जाते हैं और उनसे भ्रादमी का पेट नहीं भर पाता है। अब होता यह है कि कोई स्टैंडर्ड तो फिक्स है नहीं और वह थोड़ा सा घाटा लेकर उसी में चार फुलके बना देते हैं और इसलिये मेरा यह सुझाव है कि उसके बान्ते कोई एक स्टैंडर्ड होना चाहिये कि इस वजन के फुलके होंगे। यही हालत चावल की है। उसका भी आज कोई स्टैंडर्ड नहीं है बस थोड़ा सा परोसा दिया जाता है। इस लिये चावल का भी एक स्टैंडर्ड होना चाहिये कि चावल जो दिया जायेगा वह इतना होगा। मैं चाहता हूँ कि इनके बारे में कोई एक स्टैंडर्ड फिक्स किया जाये और जो सराबी है उसको सुधारा जाय।

गुना-उज्जैन लाइन का सर्वे हो चुका है। उसका बजट में प्रविजन है। बहुत थोड़ा सा सर्वे बाकी रह गया है। मेरा निवेदन है कि उन्होंने जो नया सर्वे किया है उसमें इस को शाजापुर से तराना होकर प्रागे तराना रोड में मिला दिया जाय। वह तहसील हंडवार्टर भी है और उसको अगर वह शामिल कर लें तो उससे सड़क से भी लाइन दूर हो जायगी और लोग रन में जाकर एससे रेलवे को भी फाइदा होगा जनता को तो होगा ही। इसलिए मेरा सुझाव है कि इस उज्जैन-गुना लाइन को शाजापुर से तराना होकर तरानारोडतक बढ़ा दें।

हमारे इतने बड़े प्रदेश में एक मेल ट्रेन की बहुत जरूरत है। मैंने पहले भी कहा है अहमदाबाद से कलकत्ता तक बाया नागदा उज्जैन, भूपाल, बीना, और कटनी एक मेल ट्रेन रन की जाय लेकिन वह अभी तक शुरू नहीं की गई है। एक मेल ट्रेन की मांग इन प्रदेश में धर्म से रही है। मैं तो कहूंगा कि अभी आप फिलहाल एक मालवा मेल अहमदाबाद और भूपाल के बीच में शुरू करें और मैं समझता हूँ कि उस से लोगों को बहुत फायदा होगा। ऐसी मेल ट्रेन की बहुत जरूरत है और आज जो यात्रा में घंटों लगते हैं वे न लग कर लोगों को आराम पहुंचाएँ और उनका कम समय लगेगा।

हमारे प्रदेश में नैरोगेज लाईम काफी है और एक समय तो घाना चाहिये था जब कभी न कभी नैरोगेज के बजाय कोई दूसरी रेलगाड़ी की वहां पर व्यवस्था हो। मैं चाहता हूँ कि ग्वालियर से मिड लाइन को अगर उसको मिड के प्रागे बढ़ा कर इटावा तक जोड़ दिया जाये तो उचित होगा और उस से दूसरी रेलगाड़ियों पर जो ज्यादा लोड है वह किसी कदर कम हो सकता है और यह बहुत लम्बा रास्ता जो है वह बहुत छोटा हो सकता है। इसलिये इस प्रागे ध्यान देना चाहिये। ग्वालियर से शिवपुरी जो नैरोगेज है उसकी बजाय डीगगेज बना दिया

[श्री राबे लाल व्यास]

जाय और उसको शिवपुर के आगे सवाई माधोपुर या कोटा तक मिला देना चाहिये और ऐसा करने से दूसरी गाड़ियों पर जो ज्यादा लोड होता है वह कम हो सकता है।

मेरा एक निवेदन यह भी है कि हमारे यहां उज्जैन में एक विक्रम युनिवर्सिटी है और जैसा कि आप को पता ही होगा कि वहां पर काफी एजुकेशनलिस्ट्स आते रहते हैं लेकिन यह देखने में आया है कि वहां आने में थोड़ा पशोपेश करते हैं क्यों कि उनकी आर क्लास में फर्स्ट क्लास में जगह नहीं मिलती है। इस लिये मेरा सुझाव है कि इस इन्दौर विलासपुर ट्रेन में एक कोच लगा दी जाये जिनमें कि फर्स्ट क्लास, सेकेंड क्लास और थर्ड क्लास भी हो। ऐसी व्यवस्था करने से लोगों को सहूलियत होगी। अब होता यह है इन्दौर से जो गाड़ी आती है उसमें फर्स्ट क्लास भरा हुआ होता है और लोगों को उतारने का कारण बड़ी तकलीफ होती है और इस लिये लोग आने में हिचकते हैं। मुझे आशा है कि मंत्री महोदय इस आश्रय ध्यान देंगे।

एक अतिम बात मैंने रेलवेज में टिकटनेम ट्रेविल के बारे में कहनी है। मिनिस्टर साहब ने भी अपने भाषण में उसका जिक्र किया है और यह स्वीकार किया है कि यह समस्या अभी भी हल नहीं हुई है। अब रेलवे बोर्ड ने जो टिकटम ट्रेविल के प्रांकड़े लिये हैं वे तो उन्हीं तक सीमित हैं जिनको कि रेलवेज ने बगैर टिकट राफर करते हुये डिरेक्ट किया है लेकिन उनमें अलावा हजारों लोगों जैसे भी लोग हैं जो कि बगैर टिकट राफर करते हुये पकड़े नहीं जाते और उनका शुमार इन प्रांकड़ों में नहीं है और वास्तव में देखा जाये तो ऐसे लोगों की संख्या बहुत अधिक है। अब इसका एक ही इलाज है और वह है कोरीडोर ट्रेंस चलाया जाना। कोरीडोर ट्रेंस ज्यादा से ज्यादा बढ़ायी जानी चाहिये ताकि टिकट बेक्स चलती रेलगाड़ी में एक डिब्बे से दूसरे

में जाकर यात्रियों को चैक कर सकें। अब आज हालत यह है कि जो लोग बगैर टिकट सफर करते हैं वे भी तो होशियार होते हैं और जहां गाड़ी स्टेशन पर रुकी वे गाड़ी से उतर आते हैं और देखते रहते हैं कि टिकट चैकर महाशय किस डिब्बे में जा रहे हैं और वे उसमें न जाकर और कहीं बैठे रहते हैं और इस तरह चकमा देने में सफल हो जाते हैं और पकड़ में नहीं आते हैं। इसलिए मेरा सुझाव है कि कोरीडोर ट्रेंस की अधिक व्यवस्था की जाय और उनके बनाने में जो रेलवेज का खर्च आयेगा उसके मुकाबले में उन्हें इस व्यवस्था से जो आमदनी प्राप्त हो सकेगी वह बहु ज्यादा होगी। बस इन थोड़े से सुझावों को रखते हुए मैं अपना स्थान ग्रहण करता हूँ।

श्री जगडे (बिलासपुर): अध्यक्ष महोदय, युद्ध के पहले सवारी गाड़ियों और जनता एक्सप्रेस गाड़ियों की जो गति थी उसको हमने बाद में बढ़ाया और एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन के बीच में पहले उस गाड़ी को पहुंचने में कितना समय लगता था और अब कितना लगता है उसकी यदि आप तुलना करें तो आपको ज्ञात होगा कि पहले और अब में काफी अन्तर है। युद्ध के पहले जिस गाड़ी को नागपुर से दिल्ली या कलकत्ते से बम्बई, कलकत्ते से नागपुर या नागपुर से मद्रास तक किसी भी एक कोने से दूसरे कोने तक एक टर्मिनस से दूसरे टर्मिनस तक जो उसका रनिंग टाइम था और आज जो उसका अभी रनिंग टाइम है उन दोनों टाइमिंग की तुलना करेंगे तो आपको उनमें अन्तर मिलेगा। मैं ने इसको अपनी दो, तीन कमेटीयों में कहा, एम० पीज कंसल्टेटिव कमेटी में कहा था कि वास्तव में गाड़ियों की स्पीड नहीं बढ़ती है बल्कि उनका रनिंग टाइम बढ़ा दिया जाता है। अब जब लोग शोरगुल करते हैं और आलोचना करते हैं तब यह रेलवे अधिकारी रेल के रनिंग टाइम को बढ़ा देते हैं ताकि लोगों को इस बोझ में डाला जा सके कि गाड़ी

ठीक समय पर चलती है। अभी हमारे व्यास जी ने बतलाया था कि इंदौर-बिलासपुर एक्सप्रेस ट्रेन का रनिंग टाइम बढ़ा दिया गया है अर्थात् १६ घंटे से २१ घंटे कर दिया है फिर भी देर से चलने की शिकायत अभी ही रहती है। आज हमारे देश को स्वतंत्र हुए १२ साल हो गये। हमने इस बीच में अपनी लाइंस की कैपसिटी बढ़ायी, क्रासिंग स्टेशंस बढ़ाये और लाइनें जो कि पहले ६० पौंड की थीं उनको हमने ६० पौंड और उससे भी अधिक बढ़ायी। लेकिन यह मजबूती बढ़ाने के बाद भी हम देखते हैं कि गाड़ियां लेट चलती हैं और रनिंग टाइम को बढ़ा दिया गया है। आज के जमाने में हर क्षेत्र में कार्य तेजी और शीघ्रता में हो रहा है, लेकिन यह खेद की बात है कि हमारी गाड़ियां धीमी गति से चल रही हैं। मेरा मुझाव यह है कि इस बात की जांच करने के लिये कि हमारे देश में गाड़ियां क्यों लेट चलती हैं, ग्रान-इंडिया लैबल पर एक स्त्रीनिंग कमेटी होनी चाहिए। वह कमेटी गाड़ियों के लेट चलने के कारणों पर विचार करे और उन को शीघ्रगामी करने के उपायों के मुझाव दे। आज स्थिति यह है कि यदि साउथ-ईस्टर्न रेलवे से इस विषय में शिकायत की जाये, तो वे कहते हैं कि हम को इस के लिये सेंट्रल रेलवे का को-ऑपरेशन चाहिए, यदि वह सहयोग देगे, तभी यह काम हो सकेगा। इसी प्रकार सेंट्रल रेलवे के अधिकारी सदन रेलवे पर आरोप लगाते हैं और कहते हैं कि हम को उस से कनेक्शन जोड़ना पड़ता है, इस लिये जब तक उन से सहयोग नहीं मिलेगा, हम कुछ नहीं कर सकते हैं। मेरे कहने का तात्पर्य यह है कि सब रेलवेज एक दूसरे पर आरोप लगाती हैं और तरह तरह के बहाने बनाती हैं, जिस का परिणाम यह है कि गाड़ियां अभी भी लेट चलती हैं और इस दिशा में कोई मुझार नहीं हो रहा है। जैसा कि मैं ने अभी मुझाव दिया है, सारे हिन्दुस्तान की रेलवेज की गति को बढ़ाने पर विचार करने के लिये एक हाई पावर कमेटी बनाई जानी चाहिए, ताकि देश भर में सब गाड़ियां

को शीघ्रगामी बनाया जा सके।

इस सम्बन्ध में हम यह भी देखते हैं कि जिस व्यक्ति को चार सौ, पांच सौ या छः सौ मील की यात्रा करनी हो, उस को पैसेंजर गाड़ी से ही जाना पड़ता है और उस को कोई फास्ट गाड़ी नहीं मिलती है। मैं इस प्रकार के कई उदाहरण बता सकता हूँ। सारे हिन्दुस्तान के लिये हमारी पालिमी यह होनी चाहिए कि हर एक यात्री को देश के किसी भी कोने तक जाने के लिये शीघ्रगामी गाड़ी उपलब्ध हो सके। मैं आप को उदाहरण के रूप में यह बताना चाहता हूँ कि बिलासपुर से कोटा जाने में छः सौ मील की दूरी तय करनी पड़ती है, लेकिन वहां कोई शीघ्रगामी गाड़ी नहीं मिलती है। नार्थ-ईस्टर्न रेलवे में लोगों को दो सौ मील से ज्यादा सवारी-गाड़ी पर जाना पड़ता है और समय बरबाद करना पड़ता है।

अब मैं केंटरिंग के विषय में कुछ शब्द कहना चाहता हूँ। आज-काल हम देखते हैं कि हम वहां काम करने वाले कर्मचारियों की तन्स्वाह बांध देते हैं, लेकिन वे क्या करते हैं कि दो चार घाली परामने के बाद कह देते हैं कि अब गाड़ी छूटने वाली है, अब खाना नहीं दिया जा सकता है। इस लिये केंटरिंग में मुझार तभी हो सकता है यदि कमीशन एजेन्सी की पुरानी पद्धति को फिर से लागू किया जाये। हम के बिना दक्षता नहीं प्रायगी और यात्रियों को कोई मुत्रिषा नहीं मिलेगी। अभी हमारे मित्र, श्री व्यास, ने भी कहा है कि भोजन के सम्बन्ध में मुझार नहीं हुआ है। जहां तक ग्रान-लाइनें का सम्बन्ध है, भोजन में क्वान्टिटी और क्वान्टिटी—गुण और परिणाम—दोनों दृष्टियों से मुझार नहीं हुआ है। इन दोनों में मुझार की अत्यन्त आवश्यकता है और प्रशासन को इस पर ध्यान देना चाहिए।

हम हर साल देखते हैं कि रेलवे के एस्टाब्लिशमेंट काजिड—स्थापना का खर्च—बढ़ते जा रहे हैं। आज स्थिति यह है कि अमूक काम के लिये कितने का कटौत किया जाता

[श्री राधे लाल व्यास]

हैं और उस में कितना खर्च होता है, इस विषय में बारीकी से जांच नहीं की जाती है। न तो मंत्री महोदय और न ही रेलवे बोर्ड के आफिसर इस और ध्यान देते हैं। यदि कोई छः मील सम्बन्धी लाइन के लिये छः लाख का एस्टीमेट बना देता है, तो कोई इस बात की जांच पड़ताल नहीं करता है कि उस में वाकई चार लाख रुपया खर्च होता है बल्कि छः लाख रुपये की स्वीकृति दे दी जाती है। आवश्यकता इस बात की है कि इन बातों की बारीकी से जांच की जाये। इस से रेलवे विभाग के करोड़ों रुपये बच सकते हैं।

हम देश में समाजवादी समाज स्थापित करने की बात करते हैं, लेकिन जहां तक रेलवे के कंट्रैक्ट्स का सम्बन्ध है, पचास पचास लाख और दो दो करोड़ रुपये का ठेका एक एक ठेकेदार का दे देते हैं। अच्छा हो यदि इस को बेक-अप कर के दो, चार, पांच लाख के ठेके लेबरजं की को-प्रॉपर्टिव सोसायटीज को दे दिये जायें। बड़े बड़े ठेकेदार रुपया, डेढ़ रुपया एक मजदूर को दे कर काम लेते हैं, लेकिन एक एक मजदूर के पीछे चार पांच रुपये काम लेते हैं। इस नीति का परिणाम यह है कि पूंजीपति तो लक्षपति होते जा रहे हैं और गरीब और गरीब हो रहे हैं। इस लिये लेबरजं की को-प्रॉपर्टिव सोसायटीज को इम्पेन्टिव देना चाहिए और उनको एनकरेज करना चाहिए और बड़े बड़े ठेकेदारों को काम देने की पद्धति को तोड़ कर बेक-अप कर के ठेके देने चाहिए, ताकि देहात के आदमी भी ठेका ले सके। रेलवेज इतनी बड़ी अंडरटेकिंग है, इतना बड़ा उद्योग है कि देश के छोटे से छोटे आदमी को भी उसमें हिस्सा मिलना चाहिए।

अब मैं रेलवे राजस्व के अपगमन—पिलफेज आफ रेलवे रेन्यूज—के सम्बन्ध में कुछ कहना चाहता हूँ। हम अक्सर कहते हैं कि जनता बिना टिकट के रेलों में यात्रा करती है, लेकिन तथ्य यह है कि रेलवे के

द्वितीय, तृतीय और चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारी ही रेलवे राजस्व के अपगमन के लिये जिम्मेदार हैं। यदि किसी स्टेशन मास्टर या टिकट कलेक्टर के चार पांच दोस्त आए, तो वे उनको कह देते हैं कि चुपके चुपके चले जाओ। अगर इसकी पूरी तरह जांच की जाये, तो इस प्रकार बिना टिकट यात्रा करने वाले लाखों व्यक्ति आपको मिलेंगे। टिकट कलेक्टर गेट कीपर की तरह एक स्टेशन पर बैठा रहता है। उसके पास कोई फिजिकल वर्क नहीं होता है। उन लोगों की तनख्वाह बढ़ाने की बात तो की जाती है, लेकिन उनके कर्तव्यों की ओर कभी ध्यान नहीं दिलाया जाता है। इसके अतिरिक्त जब तक उनकी प्रापर सुपरविजन और प्रापर चेकिंग न हो, तब तक इस दिशा में सुधार होना कठिन है। ट्रेड यूनियन आरगनाइजेशन्स कर्मचारियों की तनख्वाह के विषय में आन्दोलन चलाती हैं, लेकिन उनके कैरेक्टर और कर्तव्य-पालन की भावना की ओर कोई ध्यान नहीं देता है। यह बात मैं आपके सामने चुनौती देकर कहना चाहता हूँ। इस महत्वपूर्ण विषय की तरफ यथोचित ध्यान न दिये जाने के कारण रेलवे की करोड़ों रुपये की जायदाद की पिलफेज होती है। जब तक इसका उपाय नहीं किया जायगा, तब तक राजस्व के अपगमन को रोकना नहीं जा सकता है।

ब्रिजज के सम्बन्ध में मुझे यह कहना है कि अक्सर यह होता है कि घोवर-ब्रिजज के सम्बन्ध में कभी कभी राज्य सरकारों की सहायता और सहयोग नहीं मिलता है और कभी कभी स्वयं रेलवे विभाग की ओर से देर होती है। मैं इसके उदाहरण दे सकता हूँ कि कहीं पर राज्य सरकार ने सहयोग नहीं दिया और कहीं रेलवे विभाग ने असावधानी दिखाई। सागर में घोवर-ब्रिज बनाने के लिए रेलवे प्रशासन दो साल से कमिटिक

है, लेकिन वह अभी तक नहीं बन पाया है ।

रेलवे अपनी कनवीनियेंस और ट्रांसपोर्ट फैसिलिटी के लिये पार स्टेशन बनाती है । मैं आपको बताना चाहता हूँ कि बीना-कोटा लाइन पर सुमरखेड़ी नाम का एक गांव है । वहां तीस साल से गाड़ी रुकती है, लेकिन अभी तक वहां पर स्टेशन नहीं बन पाया है और उसको हम स्टेशन के नाम से सम्बोधित नहीं कर सकते हैं ।

रायपुर-वाल्तेयर लाइन पर कोमाखान नाम का स्टेशन है । वह एक बड़ा स्टेशन है । वहां बीस बीस साल से गाड़ियां रुकती हैं । वहां केवल एक ही मेन लाइन है, लेकिन अभी तक वहां लूप लाइन नहीं बनी पाई है । मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि इन छोटी छोटी बातों पर रेलवे प्रशासन का ध्यान जाना चाहिए । बात यह है कि हमको समय नहीं मिलता है और प्वाइंट्स भूल जाते हैं, इसलिए इस विषय में याद दिलाना मैं अपना कर्तव्य समझता हूँ ।

खड़गपुर में एक छत्तीसगढ़ प्राइमरी एजुकेशन सोसाइटी बनी है । वहां पर स्कूल को रेकगनीशन मिल गया है और बिल्डिंग भी बन गई है, लेकिन दो तीन साल तक प्राथना पत्र देने के बावजूद उस को न वेस्ट बंगाल गवर्नमेंट से और रेलवे विभाग से रुपया मिला है । इस सम्बंध में मैं जी० एम० से भी मिला, लेकिन अभी तक कोई परिणाम नहीं निकला है । मैं माननीय मंत्री महोदय का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूँ कि वहां पर बेचारे मजदूरों ने एक एक पैसा जमा करके बिल्डिंग बनाई है, इसलिए उनको पैसा देने की तुरन्त व्यवस्था की जाये ।

मालगाड़ियों की गति के सम्बन्ध में मैं कहना चाहता हूँ कि इसमें थोड़ा सा सुधार हो गया है, अर्थात् एक घंटे में आठ मील के बजाये

नौ या साढ़े नौ मील की गति हो गई है । लेकिन वह गति घाज के उमाने में पर्याप्त और उचित नहीं है । जब तक गुड़ज ट्रेन की गति नहीं बढ़ायी जायगी, तब तक ट्रांसपोर्ट फैसिलिटीज नहीं बढ़ सकेंगी ।

एक महत्वपूर्ण बात यह है कि मैंने बार बार कहा है कि रेल-रोड काम्प्लीटेशन बहुत ज्यादा बढ़ रहा है । मैंने देखा है कि जहां पर स्टेट गवर्नमेंट ब्रैंडर करती है, वहां रेलवे विभाग भी ब्रैंडर करता है । अन्तर्राज्यीय राज मार्ग—नैशनल हाईवे—के समानान्तर ही रेलवे विभाग की ओर से रेलवे लाइन बिछाई जा रही हैं । इससे रेल-रोड काम्प्लीटेशन बढ़ता है । हम देखते हैं कि सौ मील तक माल पहुंचाने में रेलवे को दिन भर लगते हैं, जब कि ट्रक छः घंटों में पहुंचा देता है । इस कारण रेलवे को उस रेवेन्यू से वंचित होना पड़ता है । इस सम्बंध में एक उच्चस्तरीय कमेटी बनी है, लेकिन फिर भी यह डिफेक्ट दूर नहीं हो पाया है । जब तक पैरालल लाइन बनाई जाती रहेगी और लोगों को उचित सुविधायें नहीं दी जायगी, तब तक रेलवे का राजस्व नहीं बढ़ेगा । इसलिए मैं रेलवे मंत्रालय का ध्यान पुनः इस ओर आकर्षित करना चाहता हूँ ।

रेलवे स्टोर्ज के सम्बन्ध में मुझे कहना है कि स्क्रैप मैटीरियल की निगरानी की ओर—चाहे वह कोयले का चूरा हो, चाहे मशीनरी हो—पूरा ध्यान नहीं दिया जाता है । मैं आप को कई कैमिस बता सकता हूँ, खड़गपुर और नागपुर ऐसे स्टेशन हैं जहां पर कि गुंडों का आतंक है और यम गुंडे बाहर वाले लोग नहीं हैं बल्कि रेलवे के कर्मचारी ही हैं और यह वही लोग हैं जिन की कि ट्रड्यूनियन वाले इतनी हिमायत करते हैं । जब माल चोरी चला जाता है तो उसकी तहकीकात करने तक का प्रयास नहीं किया जाता है । बड़े बड़े

[श्री जांगड़े]

अफसर लोग, क्लास १ लोग डरते हैं कि कहीं उनको अग़र बे कुछ करें तो कल्ल न कर दिया जाए। लोग शिकायत तक इनकी करने से डरते हैं आपकी स्पेशल पुलिस एस्टेबलिशमेंट और इंटीजींस ब्रांच है, वह इस तरह की चीजों का पता क्यों नहीं लगाती है और इन चोरियों को पकड़ती क्यों नहीं है। खड़गपुर और नागपुर में इन चोरियों का तांता मालवा रहता है। रेलवे स्टॉर्ज चोरी चले जाते हैं। मैं चाहता हूँ कि रेलवे मंत्रालय इस आँर खास तौर से ध्यान दे और इस की जांच किये जाने के आदेश जारी करे।

मध्य प्रदेश में मुरेना डिस्ट्रिक्ट हेड क्वार्टर है। हमारी पालिसी यह है कि हम जो हमारी डाकगाड़ियाँ हैं उनको डिस्ट्रिक्ट हेडक्वार्टर पर रोकने हैं। मुरेना डिस्ट्रिक्ट हेडक्वार्टर है और डाकू अस्त क्षेत्र है। मैं चाहता हूँ कि पाँच और छः थप एंड डाउन पंजाब मेल को यहाँ रोकना जाए। यह बहुत जरूरी है।

मैं अधिक कहना नहीं चाहता हूँ और एक ही बात कह कर समाप्त कर दूंगा हर एक स्टेट में हमने एकमप्रेस ट्रेन चलाई थी प्रगामी गाड़ियाँ चलाई है। मध्य प्रदेश हिन्दुस्तान का सब से बड़ा राज्य है। वहाँ पर भी भोपाल से बिलासपुर तक प्रगामी गाड़ी है पर पैसेजर ट्रेन में भी उसकी स्पीड कम है। मैं समझता हूँ कि भूपाल से जो फार फ्लंग ईस्टन एरियाज हैं, खत्तीनगड़ का एरिया है, उनके एक भी सुविधायक गाड़ी नहीं चलाई गई है। यहाँ की जन संख्या ८० लाख के करीब है। भोपाल से बिलासपुर एक गाड़ी जाती है। यह ४५० मील का क्षेत्र है और इसको तय करने में वह २० घंटे के करीब लेती है जबकि दूसरी जगहों पर इतने फासले को केवल १२-१३ घंटों में तय कर लिया जाता है। यह ऐसी चीज है जिस पर तुरन्त

ध्यान दिया जाता चाहिये। इतनी कम स्पीड पर इस को ले जा कर जो सुविधा हम एक करोड़ लोगों को देना चाहते उससे हैं, उनको बंचित करते हैं। मैं चाहता हूँ कि इस दिशा में तुरन्त सुधार हो। इसके बारे में मैं चार साल से कोशिश करता आ रहा हूँ लेकिन अभी तक कुछ नहीं किया गया है। आज भी आप कहेंगे कि इस मवाल को रिजजनल कमेटी में या जोनल कमेटी में रखा जाए। एम० पीज० की जो जोनल रेलवे कमेटी उसमें इस मवाल को रखते रखते मैं थक गया हूँ और उनको समझाते समझाते थक गया हूँ लेकिन कुछ नहीं हुआ है। उस गाड़ी को एक माधारण आदमी, एक ले मैन भी चला सकता है लेकिन आपके जो एकमप्रेस लोग हैं, वे ऐसे ऐसे दाव पेंच रखते हैं, ऐसी दलीलें देते हैं कि हमारी बात नहीं चल पाती है। रेलवे बांड के डायरेक्टर के समाने और जोनल कमेटी के सामने कई बार हम इस मामले को रख चुके हैं और कुछ नहीं हो पाया है। जब उनको बहा जाता है तो टैक्नीकल डिफ्रकलटीज हमारे सामने रखदी जाती है और बात वहीं खत्म हो जाती है। मैं चाहता हूँ कि बिलासपुर से भोपाल तक या बिलासपुर से बीना तक कोई प्रीग्रामी गाड़ी चलाई जाए। यदि ऐसा किया गया तो ५० लाख आंध्र के लोगों को, ५० लाख उड़ीसा के लोगों को और एक करोड़ मध्य प्रदेश के लोगों को इससे लाभ होगा। इस तरह से दो करोड़ लोगों को यह गाड़ी सुविधा दे सकेगी। इसका एक नतीजा यह भी होगा कि जी० टी० का जो ओवर-कॉर्डिंग होता है वह कम हो जाएगा। अगर बिलासपुर से बीना तक आप एकमप्रेस गाड़ी चलाते हैं और यह इस डिस्टेंस को बारह तैरह घंटे में कवर कर लेती है तो जी० टी० का ओवर-कॉर्डिंग कम हो सकता है

है और घाघ्र, उड़ीसा और मध्य प्रदेश के दो करोड़ लोगों को फायदा पहुंच सकता है। मैं आशा करता हूँ कि इस और अवश्य ध्यान दिया जाएगा।

जो बातें मैंने कही हैं, वे छोटी बातें नहीं हैं, उनमें से कुछ तो तमाम देश के बारे में हैं, कुछ मेरी कॉस्टोट्यूएसी के बारे में हैं और कुछ मध्य प्रदेश के बारे में हैं और मैं आशा करता हूँ कि उनकी और आप ध्यान देंगे।

Shrimati Ila Palchoudhuri (Nabadwip): Mr. Speaker, Sir, I thank you very much for giving me this opportunity to bring a few points to the notice of the Railway Ministry. The wheels have turned and lines have materialised, and many things have happened in the railways: and we all feel very proud of our railways. But there are certain things which I hope the Ministry will look into.

There is one thing particularly which I would like the Railway Ministry to consider, and that is the question of wagons that were promised for the movement of coal. The production of coal in West Bengal and Bihar collieries accounts for 80 per cent of the entire output. The Coal Controller has estimated the requirements of these collieries at an average of 6,159 wagons per day in 1961. What has happened? As against this, the Railway Board fixed the target of coal loading at 5,030 wagons. Even this figure was not attained, and in January, 1961, for instance, the daily average coal loading in West Bengal and Bihar coal fields was 4,730 wagons. Yet the shortage is being felt. I hope, however, that the question of co-ordination will really be taken into account in this respect, and that coastal shipping also will be given its quota so that much of these shortages can be got over.

I have not got much time and I will not expand that point. Coastal shipping is the second line of defence and I hope when shortages are felt, coal will be diverted to this mode of transport.

I come to the question of the strike by railway employees. It was very surprising to me to hear the hon. Member opposite, Shri Elias, during the general debate referring to "daggers drawn," "victimisation of workers" and all that. I oppose that because the railway workers are one of the most organised groups of employees and they have more amenities than any other class of workers. But at the same time, there are one or two things that need sympathy. First of all, I come to the question of railway accounts clerks. There are two grades—Grade I and Grade II. They have been wanting that these two grades should be amalgamated, so that their pay may be the same. Even the Minister has given some sort of assurance, but nothing seems to have happened, and the grades have not been amalgamated.

For instance, take the different grades in the stores department. Look at the number of grades—stores' van clerk (senior), stores' van clerk, stores delivery clerk, stores line distributor, travelling stores keeper, etc. But now they have all been amalgamated and there is a single grade Rs. 130—Rs. 280 and the authorised scales of pay have been accepted. So, these railway accounts clerks also want their grades to be amalgamated, because both grades of clerks keep the accounts. It is very difficult to know where the difference lies.

Secondly, there is also this question of passes to our railwaymen who have been shifted to other departments. Recently I understand a circular has been issued—I may be corrected if I am wrong—that they must satisfy 20 years' or 25 years' service as the case may be before they can get these passes. If they had not been shifted to another department and had they been in the railways, they would

[Shrimati Ila Palchoudhuri]

satisfy this length of service. Some of them had been put into various other Ministries.

Mr. Speaker: Why do they go to the other departments? Prospects of promotion are there and they want to go. If a postal man wants free postage, if a railway man wants rail travel free, if a man working in the air services wants air travel free, if a steel man wants steel free, what will happen? I am really surprised. This pass business was started during the company days when they were making huge profits paying Rs. 10 or Rs. 20 to the clerks. Now the hon. Member says if a railwayman goes to some other department, he should get passes. I will expect her to say something about women passengers.

Shrimati Ila Palchoudhuri: I have already said about the safety of women passengers and I have even suggested a device for their safety. I ask your indulgence. These people in their old age want to go somewhere on pilgrimage and so they avail of the passes sometimes. Even the Pay Commission in chapter 114, para 8, have recommended thus:

"We further recommend that the travel concessions allowed two different grades of railway employees should be uniform."

In the past, even if they have not been able to complete 20 or 25 years' service, they were allowed passes. I hope the Ministry will look into this. It has been represented to me and I hope, Sir, you will give your blessing to it.

Mr. Speaker: I am only a witness.

Shrimati Ila Palchoudhuri: There is another point which touches my own constituency. There have been engine failures to the tune of 1036 in 1959-60, whereas there were about 910 engine failures only in the previous year. In the line Krishan Nagar—Nabadwip Ghat, we have engines which are 99 years old. I

think we will have a centenary of the railway engines soon and I think we must celebrate it. Because, they very often fail. I hope this will be looked into, as also the leave question of the employees. It has now been decided that they cannot accumulate leave for 180 days. They can now accumulate only upto 120 days. That means, they have lost 60 days almost, which is equivalent to two months. Why could they not take leave? They could not take leave because there are not enough leave reserves and so leave could not be granted to them. So, it is rather hard on them and I hope the Ministry will see that a fair deal is given.

As for the amenities, this time also Rs. 15 crores have been given. Whereas we expect the traffic to go up, we expect everything to go up, the amount for amenities remains the same, Rs. 15 crores. It was Rs. 15 crores before and now also it is Rs. 15 crores. On top of that, you say that instructions have been given to put fans in first-class compartments. I am shocked, because the amenities of the third-class passengers should be looked into first before anything is done to the first-class compartments. Even at the risk of not having one extra fan in first-class compartments you must see that third-class compartments are provided with amenities.

Lastly, I want to ask the Railway Ministry for a rail link from Manipur Road to Imphal via Kohima and Imphal to Silchar and a bridge over the river Barrack. This is a matter which has been represented to the Ministry many a time.

Shri Shahnawaz Khan: There is already a road.

Shrimati Ila Palchoudhuri: I am asking for a rail link not a road. We have made a station of Belanagar in memory of Shrimati Bela who led the Rani of Jhansi brigade. At Imphal and Kohima Subasbabu himself came to fight for freedom from that place. Should we not connect the whole of India so that we can go easily to all

Tirthastans like that? I hope the Railway Ministry will look into this and give a railway line for that purpose.

Mr. Speaker: The hon. Member should conclude now.

Shrimati Ila Palchoudhuri: I will conclude in a minute. When I look at the electrification programme, the Sealdah—Ranighat line is put at the bottom, as F, and is not expected to be taken up until 1963-64. There are daily passengers from Krishan Nagar and the traffic is great. So, I endorse the suggestion of Shri Vyas. The corridor trains will eliminate ticketless travel. It will also give you enough revenue if electrification could be done in that area for the revenues will be doubled. Since we cannot have electrification till 1963-64, give us at least one fast train so that the poor man could go to work in the morning and come back in the evening in reasonable time. Now he sees his children only sleeping and when he is asked "how old are your children" he simply shows by signs "this big" and "this big" because he never sees them standing up. I hope you will take these things into consideration.

Then, on the question of uniforms, the Mahila Samitis should be given the exclusive right of making uniforms so that they will make them according to the right measurements. At the same time, they can also earn some revenue.

Shri Shah Nawaz Khan: We are doing that. Shrimati Ramaswamy is taking a lot of interest in that.

Shrimati Ila Palchoudhuri: I will not take the time of the House except to say that we are proud of our railways and they have put us in the world railway map. We are quite aware of what they have achieved; I warmly support the grants and only wish they could be more.

Mr. Speaker: Shri Prabhat Kar. Thereafter I will call Shri Latif.

Shri D. C. Sharma: When will you call me, Sir?

Mr. Speaker: Afterwards.

Shri Shah Nawaz Khan: He has already spoken.

Shri Harish Chandra Mathur: Reservations are being made in advance.

Mr. Speaker: This is subject to accommodation.

Shri Prabhat Kar (Hooghly): Mr. Speaker, Sir, I wish to deal with a matter which does not affect my constituency or my State, but which affects all the railway passengers, I mean the question of accidents. Only yesterday we were informed about an accident on the NE Railway in which 12 passengers lost their lives and 38 were hurt according to official sources. A passenger train crashed into a stationary goods train at a station. What wonderful machinery we have that a passenger train can come inside a station and crash against a stationary goods train with the result that 12 lives are lost and 38 persons are hurt. We do not know what exactly will be the result of this injury.

An Hon. Member: 39 injured.

Shri Prabhat Kar: 38, according to the official report.

Mr. Speaker: The only solution is this. It so happens that the persons who have to take the work from the workers are the railway officers and the persons who control and advise them are the trade unions. Unless these two come together, how will these accidents disappear?

Shri Prabhat Kar: I quite appreciate that. The question of accidents is not simply of charging the railway authorities and of giving suggestions. It is a matter in which, I think, everyone of us is very much interested. Everyone of us travels.

Mr. Speaker: I will suggest a periodical conference between the trade union leaders and Government to see how to avoid thefts and accidents. Then a kind of responsibility must be thrown upon them. They must also be taken into confidence.

An Hon. Member: That they do not do.

Shri Prabhat Kar: The difficulty with the administration is that there are certain set rules and procedures. Whether those set rules are observed or not and whether those rules can really be observed or not is not a matter over which the big officers bother. The result thereof is that the persons who operate, that is, the persons at the bottom are put to difficulties and often because of the impracticable rules which are prescribed these things have occurred. That is why I want to discuss this matter in detail with a certain amount of information that I have got with me. I want to draw the attention of the hon. Railway Minister to this.

Subsidiary rule 187(c) of the General Rules, Parts I and II, for all open lines on the Indian Government Railways contemplates that the Head Station Master must take a declaration in writing from the different members of staff under him to the effect that they have read and understood these rules. That is being done and is being done in spite of the fact that at a station like Bandel or Burdwan there are no up-to-date station working rules. He gets the signature of the employees without the rules being given to them. At those stations the rules are not up-to-date.

On the 8th November, 1958 at Bandel an accident occurred and on the 26th October, 1959, at Burdwan an accident occurred. All the station staff had already given in writing to the Station Master that they knew all the rules and that they were to be pursued. But, as I have said, up-to-date rules are not there.

In the Budget papers supplied to us was the review of accidents in 1959-60. There it has been said that they have appointed a committee for screening the traffic rules and regulations with a view to achieve simplification thereof and to weed out cumbersome procedure. In that committee if, apart

from the theoretical experts, you include persons, as the hon. Speaker was suggesting, who really work those rules and procedures, I think they will be able to help in simplifying them. In that committee their inclusion will be of much more help than the inclusion of purely theoretical experts.

The Station Working Rules have got the force of law in the station and they must be framed and signed by officers authorised in this behalf. They are so signed, there is no doubt about it; but they are generally framed by persons who have not had the authority and who are generally the Inspectors and other subordinate staff. This also I wish the hon. the Railway Minister to look into.

It is not this time only that a train has come into another train on the same line. This has been the case on and often. There is the Signal Engineering Manual Rule No. 128(d). The No. 13 Upper India Express accident took place at Bhagalpur on 23-12-60. Another accident took place at Kamarkundu on 3-10-58 when two mail trains entered into the same block section due to incorrect installations. Recently, on 22-10-60 the No. 1 Up Gomoh-Dehri-on-Sone passenger met with a collision with the yard pilot at Patratu station on the Eastern Railway, where there is yet wrong installation, quite a disagreement with the Signal Engineering Manual, Rule No. 128(d). Point No. T26 was, according to the plan, initially coupled with Point No. T27 which was subsequently uncoupled without authority. And it is at the same position now.

I know for certain that in case of overhauling of cabins, trains must stop at the first approaching stop signal of the station or cabin concerned under the provision of the subsections of Rule No. 1014 of the Indian Railways Signal Engineering Manual; but in the interests of punctuality no train is brought to a stop. This rule which

is laid down in the Manual is not adhered to. As a result thereof, again, the chances of accident are there and it occurs.

Then, there are provisions of lock and block system on double line stations through instruments. Such instruments are worked with battery currents provided at cabins and stations, as the case might be. And the rules are that if one of the batteries out of the whole set working the instrument becomes defective, the whole set should be changed. But what is done is that only that battery which is defective is removed, which is against the rules provided on the Railways. As a result thereof, conflicting movements of signals take place, specially in the event of failure of the last stop signal at the face of an approaching train, and it creates conditions for two trains to enter in one and the same block, section, which is against the essential of the Absolute Block system of working.

Mr. Speaker: Do they not realise this kind of mistakes?

Shri Prabhat Kar: That is what I am suggesting. The rules are there; the Manuals are there. But the Manuals and the rules are not properly adhered to, and as a result thereof these things take place. This is how it happens.

The Subsidiary Rules framed by the Chief Operating Superintendents of the Railways are not in conformity with the General Rules made under the provisions of articles 366(10) and 372 of the Constitution. The former rules not being in conformity with the latter, must not have any application. But I find on the Eastern Railway, although Subsidiary Rule No. 56, is in disagreement with the instructions contained in the General Rule 56, nevertheless the open lines are worked as per instructions contained in the Subsidiary Rule 56, which is highly detrimental to safety, as I have already stated.

There are accidents which happen because of unreasonable working conditions imposed on staff. Say, for instance, when the traffic movements exceed the line capacity, it needs no mention that to cope with the excess traffic, undue pressure is brought upon the staff. As I said, these rules are theoretical rules. Take for instance a station like Sealdah or Howrah or Mogulsarai. There are theoretical station working rules imposing unworkable working conditions upon the staff which, I am quite sure, the authorities framing the rules, have not realised.

Again, there is over work for the staff which is another cause, on account of strain on the nerves of the staff, of accidents. At one of the stations near Sealdah, there was an accident where a driver had already worked for 22 hours.

Mr. Speaker: Continuously?

Shri Prabhat Kar: Continuously.

Shri T. B. Vittal Rao: This is absolutely against the rules; violation of rules taking place.

Mr. Speaker: If he stops away, who can prevent him?

Shri Shahnawaz Khan: After 12 hours, he can demand rest. He has got to be relieved.

Mr. Speaker: Possibly, some of these people, in various departments, want to work. When you ask them not to do so, they say, the master is unsympathetic because they will get half an hour's extension and so on. They are prepared to over-work. That is the misfortune.

Shri T. B. Vittal Rao (Khammam): That is the trouble. The temptation of over-time is there.

Shri Prabhat Kar: Twenty-two hours is no temptation.

Mr. Speaker: He can easily go away for sleep. Who can prevent him?

Shri Prabhat Kar: It is very easy in this House to say so. But, it is very difficult for any one to disobey the order of his superior. We know that when the superior's orders are disobeyed, action will be taken. After six months, the matter will come before the Railway Minister. By that time, all these things will be over. It is easy for us to say, who can stop. As the hon. Deputy Minister said, he can claim, he has got the right to claim relief. It is not possible for him to disobey the orders of his superior.

Shri Shah Nawaz Khan: Those days are past; employees' fear of officers of those days is gone.

Shri Prabhat Kar: One point more and I shall finish. One of the junior employees of the Railways has made a machine so that these accidents could be averted.

Mr. Speaker: This has been a long old story. He has been coming not only to hon. Members who take an interest in Railway matters, but to other Members also. For over 15 years, I have been hearing this case. They have been coming to us and trying to persuade us.

Shri Prabhat Kar: My suggestion is this. If this particular machine is given an expert handling—not by that man only, but by expert persons in the Railways—then, perhaps, there is a possibility of improving it.

The Deputy Minister of Railways (Shri S. V. Ramaswamy): If my hon. friend passes on that information, I shall check whether it has been examined or not.

Shri Prabhat Kar: It has been examined, and it was found to be all right. But it was found to be not fool-proof. The question was, in order to see that this machine may become fool-proof, what is further needed.

Mr. Speaker: He will pass on that information. Ever since the time of **Shri N. Gopalaswami Ayyangar**, this

is coming up. I remember, I myself took up this matter. The Engineers examined. After long discussion with him, I sent him also. They sat with him. He says that the Engineers are partial and, therefore, outside experts must be brought for this purpose.

Shri Prabhat Kar: I am not putting it that way—that outside experts should be brought. It has not been found fool-proof. That is true.

Mr. Speaker: He will pass on that information. He has taken more than 15 minutes.

The last point that I want to make is in regard to the accidents that take place on account of overcrowding and particularly during the peak hours in the suburban trains, in the Howrah-Sealdash section. You are aware, Sir, that at least forty to fifty per cent of the office-going people who are working in Calcutta come from the suburbs. With the defective working of the manuals of the railway and with the overcrowding during the peak hours, so many accidents take place. It is not that the bogies are derailed or crashed. But the persons who travel in the bogies and on the foot-boards who are just holding the handle at the doorway fall down, and, consequently, so many accidents take place. Unless steps are taken to relieve this overcrowding, it is very difficult to prevent such accidents. The people who travel in these suburban trains travel for at least 26 days in a month, and at least twice a day, and they are put to a lot of difficulties. And I think this a common occurrence in every part of the country, particularly nearabout the big cities. Unless steps are taken immediately to relieve this overcrowding, it would cause further hardship. You are aware, Sir, that so many accidents have taken place because of this type of travelling, and this cannot be stopped unless the number of trains is increased, and some more bogies also are attached to the local trains. I would like the hon. Minister to consider this point.

Mr. Speaker: Now, Shri Abdul Latif. Is the hon. Member not present here?

Shri Abdul Latif (Bijnor): I am here, Sir.

Mr. Speaker: He may continue his speech tomorrow.

I want to make a small announcement to the House. There are 236 cut motions to Demand No. 1 in respect of Railway Budget which have been selected by hon. Members to be moved. The hon. Members may move their cut motions relating to the above Demand subject to their being otherwise admissible.

Policy regarding opening of new railway lines

Shri Kadiyan: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced to Re 1." (343)

Failure to provide adequate number of wagons to overcome the coal shortage in U.P. in particular and other States in general

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced to Re. 1." (399)

Failure to reinstate all employees who participated in July 1960 strike

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced to Re. 1" (400)

Failure to restore recognition of All India Railwaymen Federation

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced to Re. 1." (401).

2123 (A) LS-10.

Nationalisation of Light Railways

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced to Re. 1." (401).

Recognition of All-India Railwaymen's Federation

Shri Prabhat Kar: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced to Re. 1." (409).

Difficulties of coal transport to industrial areas

Shri Prabhat Kar: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced to Re. 1." (410).

Steps to minimise overcrowding in trains

Shri Prabhat Kar: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced to Re. 1." (411)

Need to increase the average speed of the goods trains

Shri T. B. Vittal Rao: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (1)

Question of restoration of the recognition of All-India Railwaymen's Federation

Shri T. B. Vittal Rao: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (2)

Increase in the operation ratio

Shri T. B. Vittal Rao: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (3).

Delay in the examination of the report of the Uniforms' Committee

Shri T. B. Vittal Rao: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (4).

Failure of the Railways to transport coal raised by the Collieries

Shri T. B. Vittal Rao: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (5)

Increase in the strength of officers in the Railway Board

Shri T. B. Vittal Rao: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (6)

Poor turn round of wagons

Shri T. B. Vittal Rao: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (7)

Delays in the disposal of representations made to the Railway Board

Shri T. B. Vittal Rao: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (8).

Need to confirm all employees who have put in a service for more than six months.

Shri Kodiyam: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (11).

Need to reconstitute the Railway Users Consultative Committee so as to give representation to all the political parties having representatives in the State Legislatures.

Shri Kodiyam: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (12).

Need to provide sleeping accommodation in the Tuticorin Express, Tiruchveli Express and Nilgiri Express on the Southern Railway.

Shri Kodiyam: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (13).

Steps to be taken for ensuring greater punctuality of passenger trains

Shri Kodiyam: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (14).

Need to run an additional Express train between Tiruchveli and Madras-Egmore in the Southern Railway

Shri Kodiyam: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (15).

Poor quality of catering services for passengers at Stations

Shri Kodiyam: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (16).

Delay in payment of arrears to the staff resulting from the implementation of Second Pay Commission's Recommendations.

Shri Kodiyam: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (17).

Failure to revise the scale of dearness allowance in accordance with rise in prices

Shri Kodiyam: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100" (18).

Need to fix the house rent at more than five per cent of the basic pay for the quarters of railwaymen

Shri Kодиyan: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (19).

Need for providing adequate insulated wagon facilities for the transport of potatoes from Meitupalaiyam in the Southern Railway

Shri Kодиyan: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (20)

Need for extension of H. A. Light Railway from Munshirhat to Bisnupur via Penro Radhanagar and Kamarpaku-

Shri Muhammed Elias: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (23)

Need for reinstatement of the railway employees who provisionally opted for Pakistan in 1947 but did not go there or returned from Pakistan within a few months of their joining duty in Pakistan

Shri Muhammed Elias: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (24)

Need for upgrading the posts of Assistant Surgeons to Gazetted rank

Shri T. B. Vittal Rao: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (25)

Need for introduction of additional passenger train between New Delhi, and Madras

Shri T. B. Vittal Rao: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (26)

Failure to give employment to a large number of khalasis selected at Kharagpur, S.E. Railways

Shri Muhammed Elias: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (27)

Need for absorption in service of railway trade apprentices who completed their training in Carriage and Electrical Department, Kharagpur.

Shri Muhammed Elias: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (28)

Non-payment of arrears to employees at Kharagpur for the period after last general strike when their break in service has been condoned.

Shri Muhammed Elias: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (29)

Failure to grant leave with pay to staff in certain offices of Railways, including the D.C.M.E. Office, Kharagpur on S.E. Railways, when the leave of the person is due

Shri Muhammed Elias: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (30)

Failure of the Southern Railway Administration to grant recognition to the Dhakshin Railway Employees' Union

Shri Kодиyan: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100" (33)

Policy regarding recognition of trade unions on the Railways

Shri Kodiyar: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (34)

Action of the Southern Railway Administration in continuing to recognise the Employees Sangh whose registration has been cancelled

Shri Kodiyar: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (35)

Failure to include Madras-Central Arkonam Section for electrification

Shri Kodiyar: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (36)

Policy regarding treating large number of temporary gangmen as casual labourers to deny them the benefits resulting from Second Central Pay Commission's recommendation

Shri Kodiyar: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (37)

Inadequate allotment of funds for improvements of Perambur Carriage Works

Shri Kodiyar: I beg to move.

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (38)

Inefficiency of the Railway Administration in handling distribution of wagons

Shri Muhammed Elias: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (45)

Discrimination towards scheduled caste employees in relation to their promotion in the Railways

Shri Muhammed Elias: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (46)

Need for nationalisation of all light railways especially Howrah-Amta and Howrah-Sianhal lines

Shri Muhammed Elias: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (47)

Sudden increase in fares in the Martin Light Railways causing great hardship to the passengers

Shri Muhammed Elias: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (48)

Need for construction of railway line to link Haldia with Kharagpur

Shri Muhammed Elias: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (55)

Need for construction of overbridges at Shalimar Gate No. 2 Naur, Santragachi, Andul, Kharagpur in S.E. Railway and Howrah, Punjab lines, Lillooah, Belur, Bally, Uttarpara, Risahr, Sreeranpur in the Eastern Railway

Shri Muhammed Elias: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (56)

Need for decasualisation of casual workers who are engaged in work of permanent nature in Railways

Shri Muhammed Elias: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (57)

Need for checking corruption in enlisting the contractors

Shri Muhammed Elias: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (58)

Maladministration in the Store Department, Lillooh in the Eastern Railway

Shri Muhammed Elias: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (59)

Departmentalisation of markmen in Howrah Station of Eastern Railway

Shri Muhammed Elias: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (60)

Thefts and wagons breaking incidents in the Railways especially in Eastern and S. E. Railways

Shri Muhammed Elias: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (61)

Payment of Commission to the bearers in the departmental catering services of Indian Railways

Shri Muhammed Elias: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (62)

Need for reinstatement of all the employees of Indian Railways who have been dismissed during the last general strike of Central Government employees

Shri Muhammed Elias: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (63)

Non-implementation of Pay Commission's recommendations in regard to Train Examiners

Shri Muhammed Elias: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (64)

Need for stoppage of trains No. 543, 544 and 52 at Vallirod Station in Southern Railway

Shri Muhammed Elias: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (65)

Need for opening of a new station at Teximaco between Belgharia and Agrapara on South Eastern Railway

Shri Muhammed Elias: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (66)

Refusal to permit the employees of A.C.M.E. section of Kharagpur transferred to the control of the C.M.E. of Kharagpur, to sit in the Accounts Examination

Shri Muhammed Elias: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (67)

Sudden transfer of the workers of Shalimer Marine Workshop of South Eastern Railway to Kharagpur

Shri Muhammed Elias: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (68)

Harassment of the Railway employees by the authorities after the general strike.

Shri Muhammed Elias: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (69)

Need for setting up of a Parliamentary Committee to enquire into the post-strike situation of the employees of the Railways

Shri Muhammed Elias: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (70)

Functioning of staff councils in various factories and offices in Railways specially after the general strike

Shri Muhammed Elias: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (71)

Withdrawal of recognition of the Unions of Railway employees

Shri Muhammed Elias: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (72)

Non-implementation of the pay scale of Rs. 180—240 as recommended by the Second Pay Commission for Train Examiners in Indian Railways

Shri Muhammed Elias: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (102)

Incongruity in regard to the official status and working of Indian Railway Conference Association

Shri Muhammed Elias: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (103)

Need for electrification of Howrah-Kharagpur Section of South Eastern Railway.

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (110).

Need for improvement of waiting room at Ulubaria Station of South Eastern Railway.

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (111)

Need for improvement of railway Station approach at Macheda of South Eastern Railway

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (112)

Need for trebling of the railway line between Howrah and Sartiagachi of South Eastern Railway.

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (113)

Need for an improved road from Ulubaria Railway Station to its goods-shed in South Eastern Railway

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (114)

Need for electrification of Fuleshwar Station of South Eastern Railway

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (115)

Need for widening the causeway attached to the Railway bridge on Stuart canal between Ulubaria and Fuleshwar Stations of South Eastern Railway

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (116)

Need for a level crossing at Fuleshwar Station siding line

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (117)

Need for effecting improvements in Janakadelpur, Puri, Sakhigopal and Nirakarpur Stations in the South Eastern Railways in Orissa

Shri Chintamani Panigrahi: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (118)

Delay in providing a railway under-bridge near the railway level crossing at Cuttack Station

Shri Chintamani Panigrahi: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (119)

Need to provide a tube-well at Sakhigopal for supplying drinking water for the pilgrims at the Railway Station.

Shri Chintamani Panigrahi: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (120)

Failure in not resuming the running of the 325 and 326 up and down passenger trains from Howrah to Waltair and back

Shri Chintamani Panigrahi: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (121)

Need to complete the doubling of the Railway track from Nirgundi to Khurda Road

Shri Chintamani Panigrahi: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (122)

Need to set up the Divisional Head-quarter at Khurda Road

Shri Chintamani Panigrahi: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (123)

Need for inclusion of coconuts in the category of perishable goods for facilitating movement of coconuts from Orissa

Shri Chintamani Panigrahi: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (124)

Need to allot more railway wagons to Sakhigopal, Janakadeipur and Malatipatpur stations for facilitating despatch of coconuts

Shri Chintamoni Panigrahi: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (125)

Need for setting up a subsidised railway hostel at Puri

Shri Chintamoni Panigrahi: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (126)

Need for running a through train service from Delhi to Cuttack

Shri Chintamoni Panigrahi: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (127)

Need to supply adequate number of railway wagons to Bansapani area for facilitating movement of iron-ore

Shri Chintamoni Panigrahi: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (128)

Failure to include in the Third Plan the new lines proposed by the Orissa Government on priority basis

Shri Chintamoni Panigrahi: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (129)

Need to abolish disparity in higher grades of Guards in the various Divisions

Shri Kodliyan: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (142)

Failure to promote employees qualified through Tests.

Shri Kodliyan: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (143)

Delay in promoting a large number of clerks in Southern Railway who qualified in the requisite test

Shri Kodliyan: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (144)

Delay in promoting clerks in Madurai who qualified in the requisite test

Shri Kodliyan: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (145)

Need to reduce the security deposit of cashiers in Southern Railway

Shri Kodliyan: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (146)

Need to raise pay scale of Pay clerks to that of Assistant Train Examiners

Shri Kodliyan: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (147)

Dropping of the proposal to convert 18 Flag Stations as train halts in Kerala portion of Southern Railway.

Shri Kodliyan: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (148)

Fixation of priority to construct covered sheds in Platforms in Railway Stations in Kerala portion of Southern Railway

Shri Kodliyan: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (149)

Need to continue Kannapuram, Elumalai Stations as flag stations in the Southern Railway

Shri Kodiyan: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (150)

Need to extend platforms on stations like Kasargod, Payyanur, and Calicut

Shri Kodiyan: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (151)

Mismanagement in the affairs relating to the education of the Railway employees children.

Shri Chintamoni Panigrahi: I beg move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (155)

Need to check the mismanagement of the Khurda Road High School by the educational authorities of S. E. Railway

Shri Chintamoni Panigrahi: I beg move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (156)

Admission of students to the subsidized hostel at Cuttack

Shri Chintamoni Panigrahi: I beg move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (157)

Need to increase the accommodation for Railway employees children in the subsidized hostel at Cuttack to 100 in 1961-62 session

Shri Chintamoni Panigrahi: I beg move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (158)

Selection of warden in the subsidized hostel for Railway employees children at Cuttack

Shri Chintamoni Panigrahi: I beg move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (159)

Need to provide more amenities in the subsidized hostel at Cuttack including a hostel kitchen and store rooms.

Shri Chintamoni Panigrahi: I beg move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (160)

Need to include representatives of the Railway employees in the managing committee constituted to look after the management of the subsidized hostel at Cuttack

Shri Chintamoni Panigrahi: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (161)

Need to make timely payment of grants of funds for meeting the day to day needs of subsidized hostels

Shri Chintamoni Panigrahi: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100". (162)

Delay in releasing the plots of land by Railway authorities near Khurda Road station for constructing a public road from Khurda Road station to Haripur village

Shri Chintamoni Panigrahi: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100". (163)

*Need for recognition of All India
Railwaymen's Federation*

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100". (172)

*Failure to supply sufficient number of
wagons to carry coal from pit heads
of the collieries*

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100". (173)

*Need to stop wastage of coal by loco
staff*

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100". (174)

*Need for more residential quarters
for railway staff*

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100". (175)

*Need for confirmation of the employ-
ees serving in the Railways for
more than six months*

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100". (176)

*Need for punctuality of suburban
trains on South Eastern Railway*

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100". (177)

*Need for better catering service for
passengers at Railway Stations*

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs 100." (178)

*High prices of meals supplied by the
contractors on Railways*

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (179)

*High price of the food supplied by
Restaurant Cars on Railways*

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (180)

*Need for extension of H.A. Light
Railway to Bishanpur via Arenbeg*

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (181)

*Need for extension of pension facili-
ties to Railway employees who
retired before April, 1957*

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (181)

Need for increasing wharfage rates

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs 100." (183)

Need for helping the Wheeler stalls for opening branches at new stations

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (196)

Need for arrangement of light and water in suburban trains of South Eastern Railway

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (197)

Scope of the Suburban Railway Passengers' Amenities Consultative Committee

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (198)

Transfer of the workers of the Marine-shop from Shalimar to Kharagpur in South Eastern Railway

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (199)

Need for introduction of two-tier system in the third class sleeping coaches

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (200)

Need for abolition of air-conditioned coaches

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (201)

Delay in the payment of arrears, leave salary, T.A., educational allowance, increments to staff in Madurai Division

Shri Kodiyan: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (202)

Need to reinstate workers who were dismissed for participation in the strike of July, 1960.

Shri Kodiyan: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (203)

Need for speedy clearance of goods from Railway yards

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (212)

Need for confirmation of temporary gangmen

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (213)

Need for decasualisation of gangmen and class IV staff

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (214)

Need for decasualisation of engineering class IV staff

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (215)

Abolition of contract system in the loading and unloading work at Shalimar godown of South Eastern Railway

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (216)

Need for departmentalisation of colliers of Howrah Station

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (217)

Need for nationalisation of H.A. Railway

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (218)

Need for a probe into the administration of the Light Railways run by Messrs Macleod Co.

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (219)

Increase in fares of the Martin Light Railways

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (220)

Difficulties in booking small crane consignments at Shalimar on South Eastern Railway

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (223)

Delay in issuing Railway receipts at Shalimar on South Eastern Railway

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (234)

Need for a Circular Railway in Calcutta

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (235)

Need for expediting electrification of Sealdah Section of Eastern Railway

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (236)

Failure of the Railway Security Organisation to prevent thefts of railway fittings from the passenger coaches placed in the yard or siding line

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (237)

Need for more coordination between the Railway people and State police

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (238)

Need to increase strength of wheel toppers, C & W and R.S.L. fitters in Madurai Station of Southern Railway

Shri Kadiyan: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (239)

Need for first class accommodation for suburban passengers in night trains on South Eastern Railway

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (253).

Need to provide a shed for the entire platform of Kharagpur Station on South Eastern Railway

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (254).

Inadequate amount granted for the amenities of suburban passengers

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (255).

Need to expedite the extension of Dankuni-Maurigram railway link

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (256).

Need to remodel the Santragachi Station on South Eastern Railway

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (257).

Need to accelerate the speed of Mail trains on South Eastern Railway

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (258).

Need to increase the quota of rolling stock for Eastern Railway via Waltair to South

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (259).

Need for correct assessment of railway's capacity for movement of goods and coal

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (260).

Need to provide a road overbridge at Shalimar on South Eastern Railway

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (261).

Need to extend the booking facilities for big consignments at the Armenian Ghat Booking Office

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (262).

Need to provide lockers at all important railway Stations

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (263).

Delay in allotment of wagons at Shalimar on South Eastern Railway

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (264).

Promotion on the basis of caste

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (301).

Frequent derailment of goods-trains at Tikiapara joint of South Eastern Railway

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (304).

Need for improvement of reservation system in South Eastern Railway

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (305).

Need for removing bottleneck of goods-train traffic at Waltair

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (306).

Need for improvement of Durgapur Station of Eastern Railway

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (307).

Need to avoid delay in the disposal of claims in South Eastern Railway

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (308).

Need to check corruption in the Claims Office of South Eastern Railway

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (309).

Need to exercise proper vigilance to check wagon breaking and thefts in running trains on South Eastern Railway

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (310).

Inadequacy of accommodation for parcel sheds at various stations of South Eastern Railway

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (311).

Need for more retiring room facilities or residential hotel at Kharagpur on South Eastern Railway

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (312).

Need for improvement of goods booking facilities at Garden Reach, Calcutta

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (313).

Need for increase in the number of suburban trains on South Eastern Railway

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (314).

Need for introduction of workmen's train between Midnapur and Kharagpur

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (315).

Need to check corruption in Shalimar godown of South Eastern Railway

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (316).

Need to check thefts and wagon breaking on Eastern Railway and South Eastern Railway

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (317).

Need for construction of a railway line from Pathankot to Srinagar

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (318).

Need to stop the use of condemned and uneconomic wagons

Shri Aurobindo Ghosal: I beg to move.

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (319).

Need for a passenger halt between Dhankanal Station and Hindol Road Station on South Eastern Railway

Shri Mahanty: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (322).

Need for improvement to the Cuttack, Dhankanal and Meramandeli Stations on South Eastern Railway

Shri Mahanty: I beg to move.

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (322)

Need to construct overbridge at the level crossing near Cuttack Station on South Eastern Railway

Shri Mahanty: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (323).

Inadequate retiring room facilities for the travelling M.Ps at Howrah and other Stations

Shri Mahanty: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (324).

Need for more passenger trains on South Eastern Railway between Howrah and Khurda Road

Shri Mahanty: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (325).

Need for further rebate on freight for engineering goods for export purposes

Shri Mahanty: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (326).

Need to establish Divisional Headquarters at Khurda Road on South Eastern Railway

Shri Mahanty: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (327).

Disproportionate expansion of Class I and II Services

Shri Mahanty: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (328).

Need to construct double track from Palanpur to Kandla, Western Railway

Shri M. B. Thakore: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (377).

Need to shift head office of the Western Railway to Ahmedabad

Shri M. B. Thakore: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (378)

Need to make double track from Kalol to Abu Road on Western Railway

Shri M. B. Thakore: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (379)

Need to take positive steps to reduce over-crowding on all branch lines from Mehsana and Ahmedabad Junctions

Shri M. B. Thakore: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (380)

Need to construct over-bridges at Kalol, Sidhpur and other Stations on North Western Railway

Shri M. B. Thakore: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (381)

Need to improve catering service on Railways

Shri M. B. Thakore: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (382)

Need to stop departmental catering on Western Railway

Shri M. B. Thakore: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (383)

Need to reinstate all the railway employees who went on strike in the month of July, 1960

Shri M. B. Thakore: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (384)

Need to recognise the representative Trade Union of Employees of Chittaranjan Locomotive Works

Shri Indrajit Gupta: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (412)

Need to introduce short-term concessional return fare tickets on the occasion of the "ID." festival.

Shri Indrajit Gupta: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (413)

Need to expedite the raising of Railway overbridge on Russa Road (Kalighat), Calcutta, before monsoon season

Shri Indrajit Gupta: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (414)

Need to provide lavatories in Multiple Unit coaches on Howrah-Burdwan electrified section

Shri Indrajit Gupta: I beg to move:

"That the Demand under the Head Railway Board be reduced by Rs. 100." (415)

Need for better catering services

Shri Prabhat Kar: I beg to move:

"That the Demand under the Head Railway Board be reduced by Rs. 100." (416)

Failure to provide staff quarters to the employees

Shri Prabhat Kar: I beg to move:

"That the Demand under the Head Railway Board be reduced by Rs. 100." (417).

Failure to check corruption on the Railways

Shri Prabhat Kar: I beg to move:

"That the Demand under the Head Railway Board be reduced by Rs. 100." (418)

Poor catering facilities on the Railway Stations

Shri Prabhat Kar: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (419)

Need for provision of quarters for gangmen between Dornakal and Bhadrachellam Road, Central Railway

Shri T. B. Vittal Rao: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (435)

Need for the provision of ceiling fans for the platform at Dornakal, Central Railway

Shri T. B. Vittal Rao: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (436)

Need to abolish class II on trains

Shri T. B. Vittal Rao: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (437)

Inadequate supply of wagons for transport of firewood, charcoal and timber at Bhadrachellam Road, Central Railway

Shri T. B. Vittal Rao: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (438)

Low riding qualities of passenger coaches

Shri T. B. Vittal Rao: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (439)

Need to upgrade the scales of pay for leave reserve Inspector of Traffic accounts

Shri T. B. Vittal Rao: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (440)

Failure to supply wagons in time for transport of rice from Stations between Rajahmundry and vijayawadu to Calicut

Shri T. B. Vittal Rao: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (441)

Need to provide connections at Kazipet for passengers travelling to Hyderabad by air-conditioned express train running from New Delhi to Madras

Shri T. B. Vittal Rao: I beg to move:

"That the Demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (442)

Need to introduce an express train between Hyderabad and New Delhi

Shri T. B. Vittal Rao: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (443).

Need for construction of quarters for the staff of Central Railway to Bombay

Shri T. B. Vittal Rao: I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100." (444).

Hazardous running of Locomotives between colliery siding and Bhadrachellam Road with tender in the fore without headlights

Shri T. B. Vittal Rao: I beg to move:

“That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100.” (445).

Late running of the Puri-Hyderabad fast passenger train

Shri T. B. Vittal Rao: I beg to move:

“That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100.” (446).

Need for recognition of Dakshina Railway Employees' Union

Shri T. B. Vittal Rao: I beg to move:

“That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100.” (447).

Delay in the settlement of retirement dues

Shri T. B. Vittal Rao: I beg to move:

“That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100.” (448).

Delay in the implementation of the award of Ad hoc Tribunal

Shri T. B. Vittal Rao: I beg to move:

“That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100.” (449).

Question of enforcement of Hours of Employment Regulations to the staff of dining cars

Shri T. B. Vittal Rao: I beg to move:

“That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100.” (450)

Failure to avoid recurrence of accidents

Shri Prabhat Kar: I beg to move:

“That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100.” (451)

Failure to avoid late running of trains

Shri Prabhat Kar: I beg to move:

“That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100.” (452)

Mr. Speaker: These cut motions are now before the House.

18.03 hrs.

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Friday, March 10, 1961 | Phalguna 19, 1882 (Saka).