Wednesday, April 25,1962
Vaisakha 5, 1884 (Saka)

LOK SABHA DEBATES

Third Series
Volume I, 1962/1884 (Saka)

April 16 to 27, 1962/Chaitra 26 to Vaisakha 7, 1884 (Saka)

Parliament Library
9-5-95
Preservation Unit
28-7-89
Fumigated On 2/11/80
Parliament Library

सत्यमेव जयते

FIRST SESSION, 1962/1884 (Saka)

(Vol. I contains Nos. 1 to 10)

LOK SABHA SECRETARIAT
NEW DELHI

CONTENTS

[THIRD SERIES, Vol. I—April 16 to 27, 1962/Chaitra 26 to Vaisakha 7, 1884 (Saka)]

	COLUMNS
No. 1—*Monday, April* 16, 1962/*Chaitra* 26, 1884 (*Saka*).	
Members sworn	1—18
Resignation of Member	18
Daily Digest	19–20
No. 2.—*Tuesday, April*, 17, 1962/*Chaitra* 27, 1824 (*Saka*)	
Members sworn	21–22
Election of Speaker	22—24
Felicitations to the Speaker	24—40
Daily Digest	41–42
No. 3.—*Wednesday, April* 18, 1962/*Chaitra* 28, 1884 (*Saka*)	
Members sworn	43
Re : Motions for adjournment	43–44
President's Address laid on the Table	44
Papers laid on the Table	44—56
President's assent to Bills	56—58
Daily Digest	59–60
No. 4.—*Thursday, April* 19, 1962/*Chaitra* 29, 1884 (*Saka*)	
Members sworn	61
Business of the House	61–63
Oral Answers to Questions—	
Starred Questions Nos. 1, 2, 21, 22, 3 to 11 and 13.	63—97
Short Notice Question No. 1	98—100
Written Answers to Questions—	
Starred Questions Nos. 12, 14 to 20 and 23 to 42	100—117
Unstarred Questions Nos. 1 to 6 and 8 to 19	117—27
Re : Motions for Adjournment	128—33
Calling Attention to Matter of Urgent Public Importance—	
Police Firing in Andaman Islands	133—43
Re : Procedure	143—45
Papers laid on the Table	146
Panel of Chairmen	146–47
Railway Budget, 1962-63—presented	147—58
Statement *re* : Commonwealth Prime Ministers' Conference	158—60
Daily Digest	161—64

COLUMNS

No. 5.—*Saturday, April 21, 1962/Vaisakha 1, 1884 (Saka).*

Members sworn 165

Oral Answers to Questions—

Starred Questions Nos. 43 to 48, 50, 51, 55, 52 to 54, and 56 to 59 . 165—200

Written Answers to Questions—

Starred Questions Nos. 49 and 60 to 79 . . . . 200—213

Unstarred Questions Nos. 20 to 66 . . . . 213—40

Papers laid on the Table . . . . 240—42

Estimates Committee

Hundred and sixty-ninth Report 242

Hundred and seventieth Report 242

Hundred and seventy-first Report 242

Hundred and seventy-second Report 242-43

Business of the House 243

Railway Budget—General Discussion . . . . 243—307

Resolution *re* : Abolition of Capital Punishment—withdrawn . . . . . 307—65

Resolution *Re* : Janta Express Trains . . . . 365—70

Daily Digest . . . . 371—76

COLUMNS

No. 6—Monday, April 23, 1962/Vaisakha 3, 1884 (Saka)

Members sworn 377

Oral Answers to Questions—
 Starred Questions Nos. 80, 81 and 83 to 94 . . . . 377—414

Written Answers to Questions—
 Starred Quesions Nos. 82, 95 to 122 and 124 to 131 . . . . 414—39

Unstarred Questions Nos. 67 to 126 . . . . 439—75

Re : Motions for adjournment . . . . 475—78

Re : Calling Attention Notices 478

Papers laid on the Table . . . . 479—81

Election of Deputy-Speaker . . . . 481—92

Felicitations to the Deputy-Speaker . . . . 492—500

Railway Budget — General discussion . . . . 500—77

General Budget, 1962—Presented . . . . 577—605

Finance (No. 2) Bill, 1962 —Introduced. . . . . 605—06

Daily Digest . . . . 607—14

No. 7—*Tuesday, April 24, 1962/Vaisakha 4, 1884 (Saka)*

Members sworn 615

Oral Answers to Questions—
 Starred Questions Nos. 132 to 147 . . . . 615—55
 Short Notice Question No. 2 . . . . 656—59

Written Answers to Questions—
 Starred Questions Nos. 148 to 161 . . . . 659—68
 Unstarred Questions Nos. 127 to 140 . . . . 668—76

Statement *re*:
 Proposed resumption of Nuclear Tests by U.S.A. and
 Airmen captured by Naga Hostiles . . . . 676—82

Calling Attention to Matter of Urgent Public Importance—
 Disturbances in border areas of Maldah District . . . . 682—84

Re. Simultaneous translation of proceedings . . . . 684—86

Papers laid on the Table 686

Message from Rajya Sabha 687

Drugs (Amendment) Bill—
 Laid on the Table as passed by Rajya Sabha 687

Re. allotment of seats. 687-88

Statement *re.* Railway Accident near Dhanbad . . . . 688—91

Railway Budget — General Discussion . . . . 691—796

Daily Digest . . . . 797—800

No. 8.—*Wednesday, April 25, 1962/Vaisakha 5, 1884 (Saka)*

Members sworn 801

Oral Answers to Questions—
 Starred Questions Nos. 163 to 171, 173, 176 and 177 . . . . 801—36

	COLUMNS
Written Answers to Questions—	
Starred Questions Nos. 163, 172, 174, 175 and 178 to 195	836—51
Unstarred Questions Nos. 141 to 164, 166 to 168 and 170 to 182.	851—73
Papers laid on the Table	873-74
Elections to Committees—	
1. Indian Council of Agricultural Research	874
2. Indian Central Sugarcane Committee	874-75
3. National Shipping Board	875
4. All-India Institute of Medical Sciences	876
Re : Simultaneous translation of proceedings	876—80
Railway Budget—General Discussion	880—1018
Daily Digest	1019—22
No. 9.—*Thursday, April* 26, 1962/*Vaisakha* 6, 1884 (*Saka*)	
Oral Answers to Questions—	
Starred Questions Nos. 196 to 198, 200 to 206 and 208 to 210	1023—61
Written Answers to Questions—	
Starred Questions Nos. 199, 207 and 211 to 232.	1061—76
Unstarred Questions Nos. 183 to 187 and 189 to 222.	1076—98
Calling Attention to Matter of Urgent Public Importance—	
Acquisition of land for Namrup Fertilizer Project	1098—1101
Papers laid on the Table	1101—04
Election to Committees—	
Council under Institute of Technology Act.	1104—05
Governing Council of Indian School of Mines	1105
Railway Budget—General Discussion	1105—76
Motion on Address by the President	1176—1246
Daily Digest	1247—52
No. 10.—*Friday, April* 27, 1962/*Vaisakha* 7, 1884 (*Saka*)	
Members sworn	1253
Oral Answers to Questions—	
Starred Questions Nos. 233 to 239, 241 and 243 to 253	1253—93
Written Answers to Questions—	
Starred Questions Nos. 240, 242 and 254 to 268	1293—1303
Unstarred Questions Nos. 223 to 249	1303—21
Calling Attention to Matter of Urgent Public Importance—	
Scarcity of cement in Bihar	1322—25
Papers laid on the Table	1325-26
Business of the House	1326-27
Elections to Committees—	
1. Rubber Board	1327-28
2. Central Silk Board	1328
Motion on Address by the President	1328—76, 1385—1432

COLUMNS

Bills introduced . . . . 1377—84

(1) Code of Criminal Procedure (Amendment) Bill, 1962 (*Amendment of Sections* 348 *and* 562) by Shri M. L. Dwivedi 1377

(2) The Featories (Amendment) Bill, 1962 (*Insertion of new section 9A*) by Shri Satis Chandra Samanta 1377

(3) The Legislative Councils (Composition) Bill, 1962 by Shri Shree Narayan Das 1378

(4) The Civil Aviation (Licensing) Bill, 1962 by Shri J.B.S. Bist. . . 1378—81

(5) The Indian Post Office (Amendment) Bill, 1962 (*Amendment of sections* 68 *and* 69) by Shri Satis Chandra Samanta. 1381-82

(6) The Public Employment (Requirement as to Residence) Amendment Bill, 1962 (*Amendment of section* 5) by Shri J.B.S. Bist 1382

(7) The Code of Civil Procedure (Amendment) Bill, 1962 (*Omission of section* 87-B) by Shri M. L. Dwivedi 1382

(8) The Hoarding and Profiteering Prevention Bill, 1962 by Shri M.L. Dwivedi. 1388-84

(9) The Coir Industry (Amendment) Bill, 1962 (*Amendment of sections* 10, 20, 21 and 26) by Shri Satis Chandra Samanta. 1383-84

(10) The Film Industry Workers (Improvement of Working Conditions) Bill, 1962 by Shri J.B.S. Bist 1384

(11) The Hindu Succession (Amendment) Bill, 1962 (*Insertion of new section* 23A) by Shri J.B.S. Bist 1384

Daily Digest . . . . 1433—38

N.B.—The sign + marked above the name of a Member on Questions which were orally answered indicates that the Question was actually asked on the floor of the House by that Member.

GMGIPND—LS II—262 (Ai) LSD—11-5-62—900.

LOK SABHA

Alphabetical List of Members

A

Abdul Ghani, Shri (Jammu and Kashmir).

Abdur Rashid, Bakhshi (Jammu and Kashmir).

Achal Singh, Seth (Agra).

Achuthan, Shri R. (Mavelikara).

Akkamma Devi, Shrimati (Nilgiris).

Alagesan, Shri O. V. (Chingleput).

Alva, Shri A. Shanker (Mangalore).

Alva, Shri Joachim (Kanara).

Aney, Dr. M. S. (Nagpur).

Anjanappa, Shri B. (Nellore).

Ankineedu, Shri Maganti (Gudivada).

Anthony, Shri Frank (Nominated—Anglo-Indians).

Arunachalam, Shri N. (Ramanathapuram).

Ayyangar, Shri M. Ananthasayanam (Chittoor).

Azad, Shri Bhagwat Jha (Bhagalpur).

B

Babunath Singh, Shri (Surguja).

Bade, Shri Ramchandra Vithal (Khargone).

Badrudduja, Shri (Murshidabad).

Bagri, Shri Mani Ram (Hissar).

Bajaj, Shri Kamalnayan (Wardha).

Bakliwal, Shri Mohanlal (Durg).

Bal Krishna Singh, Shri (Chandauli).

Balakrishnan, Shri S. C. (Koilpatti).

Balmiki, Shri K. L. (Khurja).

B—contd.

Banerjee, Shri S. M. (Kanpur).

Banerji, Dr. R. (Bankura).

Baria, Shri Hirabhai Kunverabhai (Dohad).

Barkataki, Shrimati Renuka Devi (Barpeta).

Barrow, Shri A. E. T. (Nominated—Anglo-Indians).

Barua, Shri Hem (Gauhati).

Barua, Shri Rajendranath (Jorhat).

Barupal, Shri Panna Lal (Ganganagar).

Basant Kuwari, Shrimati (Kaisarganj).

Basappa, Shri C. R. (Tiptur).

Basu, Shri G. (Burdwan).

Basumatari, Shri D. (Goalpara).

Baswant, Shri Sonubhau Dagadu (Thana).

Bateshwar Singh, Shri (Giridih).

Berwar, Shri Unkarlal (Kotah).

Besra, Shri Satyacharan (Dumka).

Bhagabati, Shri Bijoy Chandra (Darrang).

Bhagat, Shri Baliram (Shahabad).

Bhakt Darshan, Shri (Garhwal).

Bhanja Deo, Shri Laxminarayan (Keonjhar)

Bhanu Prakash Singh, Shri (Rajgarh).

Bhargava, Shri M. B. L. (Ajmer).

Bhatkar, Shri Laxmanrao Shrawanji (Khamgaon).

Bhattacharyya, Shri C. K. (Raiganj).

B—contd.

Bhattacharya, Shri Dinen (Serampore).

Bhawani, Shri Lakhmu (Bastar).

Biren Dutta, Shri (Tripura West).

Birendra Bahadur Singh, Shri (Rajnandgaon).

Bist, Shri Jang Bahadur Singh (Almora).

Borooah, Shri Prafulla Chandra (Sibsagar).

Brahm Prakash, Choudhuri (Outer Delhi).

Brahmjeet, Shri (Jaunpur).

Brajeshwar Prasad, Shri (Gaya).

Braj Basi Lal, Shri (Faizabad).

Brij Raj Singh, Maharajkumar (Jhalawar).

Brij Raj Singh, Shri (Bareilly).

Buta Singh, Shri (Moga).

C

Chakravartty, Shrimati Renu (Barrackpore).

Chakravarti, Shri P. R. (Dhanbad).

Chanda, Shrimati Jyotsna (Cachar).

Chandak, Shri B. L. (Chhindwara).

Chandrasekhar, Shrimati M. (Mayuram).

Chandriki, Shri Jagannathrao Venkatarao (Raichur).

Chatterjee, Shri H. P. (Nabadwip).

Chaturvedi, Shri S. N. (Firozabad).

Chaudhary, Shri Yudhvir Singh (Mahendragarh).

Chaudhry, Shri Chandramani Lal (Mahua).

Chaudhuri, Shri Digambar Singh (Mathura).

Chaudhuri, Shri Sachindra Nath (Ghatal).

Chaudhuri, Shri Tridib Kumar (Berhampur).

Chaudhuri, Shrimati Kamala (Hapur).

Chavda, Shrimati Zohraben (Banaskantha).

Chavan, Shri D. R. (Karad).

Chettiar, Shri R. Ramanathan (Karur).

Chuni Lal, Shri (Ambala).

D

Dafle, Shri Vijayasinhrao Pamrao (Miraj).

Daji, Shri Homi F. (Indore).

Daljit Singh, Shri (Una).

Das, Dr. Mono Mohon (Ausgram).

Das, Shri Basanta Kumar (Contai).

Das, Shri Nayantara (Jamui).

Das, Shri Sudhansu Bhushan (Diamond Harbour).

Dasappa, Shri H. C. (Bangalore).

Dasaratha Deb, Shri (Tripura East).

Dass, Shri C. (Tirupathi).

Datar, Shri B. N. (Belgaun).

Deo, Shri P. K. (Kalahandi).

Deo, Shri Vijaya Bhushan Singh (Raigarh).

Deo Bhanj, Shri P. C. (Bhubaneswar).

Desai, Shri Morarji (Surat).

Deshmukh, Dr. Punjabrao S. (Amravati).

Deshmukh, Shri B. D. (Aurangabad).

Deshmukh, Shri Shivaji Rao Shankar Rao (Parbhani).

Deshpande, Shri Govind Hari (Nasik).

Dey, Shri S. K. (Nagaur).

Dhaon, Shri B. K. (Lucknow).

Dharmalingam, Shri R. (Tiruvannamalai).

Dhebar, Shri U.N. (Rajkot).

Dhuleshwar Meena, Shri (Udaipur).

Dighe, Shri Bhaskar Narayan (Kolaba).

Dinesh Singh, Shri (Salon).

Dixit, Shri G. N. (Etawah).

Dube, Shri Mulchand (Farrukhabad).

Dubey, Shri Rajaram Giridharilal (Bijapur North).

Dwivedi, Shri Mannoo Lal (Hamirpur).

Dwivedi, Shri Surendranath (Kendrapara).

E

Elayaperumal, Shri L. (Tirukoilur).

Elias, Shri Mohammad (Howrah).

Ering, Shri D. (Nominated—North East Frontier Tract).

F

Firodia, Shri Motilal Kundanmal (Ahmednagar).

G

Gaekwad, Shri Fatehsinhrao Pratapsinhrao (Baroda).

Gahmari, Shri Vishwanath Singh (Ghazipur).

Gajraj Singh, Shri (Gurgaon).

Ganapati Ram, Shri (Machhlishahr).

Gandhi, Shri V. B. (Bombay City Central South).

Ganga Devi, Shrimati (Mohanlalganj).

Gauri Shanker, Shri (Fatehpur).

Gayatri Devi, Shrimati (Jaipur).

Ghosh, Shri Atulya (Asansol).

Ghosh, Shri N. R. (Jalpaiguri).

Ghosh, Shri P. K. (Ranchi East).

Ghyasuddin Ahamad, Shri (Dubri).

Gokaran Prasad, Shri (Misrikh).

Gopal Dutt, Shri (Jammu and Kashmir).

Gopalan, Shri A. K. (Kasergod).

Gounder, Shri R. Muthu (Tiruppattur).

Govind Das, Dr. (Jabalpur).

Guha, Shri Arun Chandra (Barasat).

Gulshan, Shri Dhanna Singh (Bhatinda).

Gupta, Shri Badshah (Mainpuri).

Gupta, Shri Indrajit (Calcutta South West).

Gupta, Shri Kashi Ram (Alwar).

Gupta, Shri Priya (Katihar).

Gupta, Shri Ram Ratan (Gonda).

Gupta, Shri Shiv Charan (Delhi Sadar).

H

Hajarnavis, Shri R. M. (Bhandara).

Hansda, Shri Subodh (Jhargram).

Hanumanthiah, Shri K. (Bangalore City).

Haq, Shri M. M. (Akola).

Harvani, Shri Ansar (Bisauli)

Hazarika, Shri J. N. (Dibrugarh).

Heda, Shri Harish Chandra (Nizamabad).

Himatsingka, Shri Prabhu Dayal (Godda).

Himmatsinghji, Shri (Kutch).

Hukam Singh, Shri (Patiala).

I

Imbichibava, Shri E. K. (Ponnani).

Iqbal Singh, Shri (Ferozepur).

Ismail, Shri M. Muhammad (Manjeri).

J

Jadhab, Shri Madhavrao Laxmanrao (Malegaon).

Jadhav, Shri Tulshidas (Nanded).

Jagdev Singh, Shri (Jhajjar).

Jagjivan Ram, Shri (Sasaram).

Jaipal Singh, Shri (Ranchi West).

Jamir, Shri Chubatoshi (Nominated—Naga Hills Tuensang Area).

Jamunadevi, Shrimati (Jhabua).

Jayaraman, Shri A. (Wandiwash).

Jedhe, Shri Gulabrao Keshavrao (Baramati).

Jena, Shri Kanhu Charan (Bhadrak).

Jha, Shri Yogendra (Madhubani).

Joshi, Shri Anand Chandra (Sidhi).

Joshi, Shrimati Subhadra (Balrampur).

Joti Saroop, Shri (Hathras).

Jyotishi, Pandit Jwala Prasad (Sagar).

K

Kabir, Shri Humayun (Basirhat).

Kachhavaiya, Shri Hukam Chand (Dewas).

Kadadi, Shri Madeppa Bandappa (Sholapur).

K—contd.

Kajrolkar, Shri Sadoba Narayan (Bombay City Central North).

Kamath, Shri Hari Vishnu (Hoshangabad).

Kamble, Shri T. D. (Latur).

Kanakasabai, Shri R. (Chidambaram).

Kanungo, Shri Nityanand (Cuttack).

Kappen, Shri Cherian J. (Muvattupuzha).

Kapur Singh, Shri (Ludhiana)

Kar, Shri Prabhat (Hooghly).

Karjee, Shri Debendra Nath (Cooch Behar).

Karni Singhji, Shri (Bikaner).

Karuthiruman, Shri P. G. (Gobichettipalayam).

Kayal, Shri Paresh Nath (Joynagar).

Kedaria, Shri Chhaganlal (Mandvi).

Keishing, Shri Rishang (Outer Manipur).

Kesar Kumari Devi, Shrimati (Raipur).

Kesar Lal, Shri (Sawai Madhopur).

Khadilkar, Shri R. K. (Khed).

Khan, Dr. Purnendu Narayan (Uluberia).

Khan, Shri Osman Ali (Anantapur).

Khan, Shri Shahnawaz (Meerut).

Khanna, Shri Mehr Chand (New Delhi).

Khanna, Shri Prem Kishan (Kaimganj).

Kindar Lal, Shri (Hardoi).

Kisan Veer, Shri (Satara).

Kohar, Shri Rajendra (Phulbani).

Kotoki, Shri Liladhar (Nowgong).

Koya, Shri C. H. Mohammed (Kozhikode).

Kripa Shanker, Shri (Domariaganj).

Krishna, Shri M. R. (Paddapalli).

Krishnamachari, Shri T. T. (Tiruchendur).

Krishanpal Singh, Shri (Jalesar).

Kumaran, Shri M. K. (Chirayinkil).

Kunhan, Shri P. (Palghat).

Kureel, Shri Baij Nath (Rae Bareili).

L

Lahri Singh, Shri (Rohtak).

Lakhan Dass, Shri (Shahjahanpur).

Lakshmikanthamma, Shrimati T. (Khammam).

Laskar, Shri Nihar Ranjan (Karimganj).

Laxmi Bai, Shrimati Sangam (Vicarabad).

Laxmi Dass, Shri (Miryalguda).

Lonikar, Shri R. N. Yadav (Jalna).

M

Mahadeo Prasad, Shri (Bansgaon).

Mahadeva Prasad, Dr. (Maharajganj).

Mahanand, Shri Hruchikesh (Bolangir).

Mahato, Shri Bhajahari (Purulia).

Mahida, Shri Narendrasinh Ranjitsinh (Anand).

Mahtab, Shri Hare Krushna (Angul)

Maimoona Sultan, Shrimati (Bhopal)

Majithia, Sardar Surjit Singh (Taran Taran)

Malaichami, Shri M. (Periyakulam).

Malaviya, Shri Keshav Dev (Basti).

Malhotra, Shri Inder J. (Jammu and Kashmir)

Malik, Shri R. C. (Jajpur).

Malliah, Shri U. Srinivasa (Udipi)

Manaen, Shri T. (Darjeeling).

Mandal, Dr. Pashupati (Vishnupur).

Mandal, Shri Bhupendra Narayan (Saharsa).

Mandal, Shri Jiyalal (Khagaria).

Mandal, Shri Y. P. (Jainagar).

Maniyangadan, Shri Mathew (Kotttayam).

M—contd.

Manoharan, Shri K. (Madras South).

Mantri, Shri Dwarkadas (Bhir).

Marandi, Shri Iswar (Rajmahal).

Maruthiah, Shri P. (Melur).

Masuriya Din, Shri (Chail).

Matcharaju, Shri M. (Narasipatnam).

Mate, Shri Kure (Tikamgarh).

Mathur, Shri Harish Chandra (Jalore).

Maurya, Shri B. P. (Aligarh).

Mehdi, Shri S. Ahmad (Rampur).

Mehrotra, Shri Braj Behari (Bilhaur).

Mehta, Shri Jaswantraj (Pali).

Mehta, Shri Jashvantrai N. (Bhavnagar).

Melkote, Dr. G. S. (Hyderabad).

Menon, Shri Panampilli Govinda (Mukundapuram).

Menon, Shri V. K. Krishna (Bombay City North).

Minimata, Shrimati Agamadas Guru (Baloda Bazar).

Mirza, Shri Bakar Ali (Warrangal)

Mishra, Shri Bibudhendra (Puri).

Mishra, Shri Bibhuti (Motihari).

Mishra, Shri Mathura Prasad (Begusarai).

Misra, Dr. Udaikar (Jamshedpur).

Misra, Shri Mahesh Dutta (Khandwa).

Misra, Shri Shyam Dhar (Mirzapur).

Moman Swaroop, Shri (Pilibhit).

Mohanty, Shri Gokulanand (Balasore).

Mohiuddin, Shri Ahmed (Secunderabad).

Mohsin, Shri F. H. (Dharwar South).

Morarka, Shri Radhyshyam Ramkumar (Jhunjhunu).

More, Dr. Krishnaji Laxman (Hatkanangle).

More, Shri Shankarrao Shantaram (Poona).

Mukane, Shri Yeshwantrao Martandrao (Bhiwandi).

Mukerjee, Shri H. N. (Calcutta Central).

M—contd.

Mukerjee, Shrimati Sharda (Ratnagiri).

Munzni, Shri David (Lohardaga).

Murli Manohar, Shri (Balia).

Murmu, Shri Sarkar (Balurghat).

Murthy, Shri B. S. (Amalapuram).

Murti, Shri M. S. (Anakapalle).

Musafir, Shri Gurmukh Singh (Amritsar).

Muthiah, Shri P. (Tirunelveli).

Muzaffar Husain, N. Shri (Moradabad).

Naidu, Shri V. Govindasamy (Tiruvallur).

Naik, Shri D. J. (Panchmahals).

Naik, Shri Maheswar (Mayurbhanj).

Nair, Shri N. Sreekantan (Quilon).

Nair, Shri P. K. Vasudevan (Ambalapuzha).

Nallakoya, Shri Koyilat (Nominated—Laccadive, Minicoy and Amindivi Islands).

Nambiar, Shri Ananda (Tiruchirapalli).

Nanda, Shri Gulzarilal (Sabarkantha).

Narayanaswamy, Shri Madala (Ongole).

Naskar, Shri P. S. (Mathurapur).

Natarajan, Shri P. S. (Trivandrum).

Nath Pai, Shri (Rajapur).

Nayak, Shri Mohan (Bhanjanagar).

Nayar, Dr. Sushila (Jhansi).

Nehru, Shri Jawaharlal (Phulpur).

Nesamony, Shri A. (Nagercoil).

Nigam, Shrimati Savitri (Banda).

Niranjan Lal, Shri (Nominated—Andaman and Nicobar Islands).

O

Omkar Singh, Shri (Budaun).

Oza, Shri Ghanshyamlal (Surendranagar).

P

Paliwal, Shri Tika Ram (Hindaun).

Pande, Shri Kashi Nath (Hata).

Pandey, Shri R. S. (Guna).

P—contd.

Pandey, Shri Sarjoo (Rasra).

Pandey, Shri Vishwa Nath (Salempur).

Panna Lal, Shri (Akbarpur).

Pant, Shri K. C. (Naini Tal).

Paradhi, Shri Bholaram (Balaghat).

Parashar, Shri V. C. (Shivpuri).

Paramasivan, Shri S. K. (Erode).

Patel, Shri Chudaman Ananda (Dhulia).

Patel, Shri Chhotubhai M. (Broach).

Patel, Shri Man Singh P. (Mehsana).

Patel, Shri Nanubhai N. (Bulsar).

Patel, Shri Purushottamdas R. (Patan).

Patel, Shri Rajeshwar (Hajipur).

Patil, Shri Deorao Shioram (Yeotmal).

Patil, Shri J. S. (Jalgaon).

Patil, Shri Madhaorao Bhagwantrao (Ramtek).

Patil, Shri S. B. (Bijapur South).

Patil, Shri S. K. (Bombay City South).

Patil, Shri T. A. (Osmanabad). bad).

Patil, Shri Vasantrao Lakhagounda (Chikodi).

Patil, Shri V. T. (Kolhapur).

Patnaik, Shri Baishnab Charan (Dhenkanal).

Patnaik, Shri Kisan (Sambalpur).

Pattabhi Raman, Shri C. R. (Kumbakonam).

Pottekatt, Shri S. K. (Tellicherry).

Prabhakar, Shri Naval (Delhi Karol Bagh).

Prithvi, Raj, Shri (Dausa).

Puri, Shri D. D. (Kaithal).

R

Raghavan, Shri A. V. (Badagara).

Raghunath Singh, Shri (Varanasi).

Raghuramaiah, Shri K. (Guntur).

Rahman, Shri Hifzur (Amroha).

R—contd.

Rai, Shrimati Sahodra Bai (Damoh).

Raj Bahadur, Shri (Bharatpur).

Raja Shri Chittaranjan (Junagadh).

Rajaram, Shri K. (Krishnagiri).

Raju, Shri D. Balarama (Narasapur).

Raju, Shri D. S. (Rajahmundry).

Rajyalaxmi, Shrimati Lalit (Aurangabad).

Ram Dulari Devi, Shrimati (Patna).

Ram Sewak, Shri (Jalaun).

Ram Singh, Shri (Bahraich).

Ram Subhag Singh, Dr. (Bikramganj).

Ram Swarup, Shri (Robertsganj).

Ramabadran, Shri T. D. (Cuddalore).

Ramakrishan, Shri P. R. (Coimbatore).

Ramaswamy, Shri S. V. (Salem).

Ramaswamy, Shri V. K. (Namakkal).

Ramdhani Das, Shri (Nawada).

Rameshwaranand, Swami (Karnal).

Rampure, Shri Mahadevappa (Gulbarga).

Rananjai Singh, Shri (Musafirkhana).

Rane, Shri Shivram Rango (Buldana).

Ranga Rao, Shri R. V. G. K. (Cheepurupalli).

Ranjit Singh, Shri (Sangrur).

Rao, Shri P. Hanmanth (Medak).

Rao, Shri J. Ramapathi (Karimnagar).

Rao, Shri Jaganatha (Nowrangpur).

Rao, Shri S. V. Krishnamoorthy (Shimoga).

Rao, Shri K. L. (Vijayawada).

Rao, Shri E. Madhusudan (Mahbubabad).

Rao, Shri J. B. Muthyal (Mahbubanagar).

Rao, Shri B. Rajagopala (Srikakulam).

Rao, Shri J. Rameshwar (Gadwal).

Rao, Shri M. Thirumala Rao (Kakinada).

R—contd.

Rattan Lal, Shri (Banswara).

Raut, Shri Bhola (Bettiah).

Rawandale, Shri Chudaman Ananda (Dhulia).

Ray, Shrimati Renuka (Malda).

Reddi, Dr. B. Gopala (Kavali).

Reddi, Shri Ravi Narayan (Nalgonda).

Reddiar, Shri R. V. (Tindivanam).

Reddy, Shri C. L. Narasimha (Rajampet).

Reddy, Shri G. Narayan (Adilabad).

Reddy, Shri G. Yallamanda (Markapur).

Reddy, Shri K. C. (Chikballapur).

Reddy, Shri K. V. Ramakrishna (Hindupur).

Reddy, Shri Y. Eswara (Cuddapah).

Reddy, Shrimati Yashoda (Kurnool).

Roy, Dr. Sardish (Katwa).

Roy, Shri Biswanath (Deoria).

S

Sadhu Ram, Shri (Phillaur).

Saha, Dr. Sisir Kumar (Birbhum).

Sahu, Shri Rameshwar (Rosera).

Saigal, Shri Amar Singh (Janjgir).

Samanta, Shri S. C. (Tamluk).

Samnani, Shri Nazir Hussain (Jammu and Kashmir).

Sanji Rupji, Shri (Nominated—Dadra and Nagar Haveli).

Saraf, Shri Shyam Lal (Jammu and Kashmir).

Sarma, Shri A. T. (Chatrapur).

Sarojini Bindurao, Shrimati Mahishi (Dharwar North).

Satya Prakash, Shri (Bilaspur).

Satyabhama Devi, Shrimati (Jahanabad).

Satyanarayana, Shri Biddika (Parvathipuram).

Scindia, Shrimati Vijaya Raje (Gwalior).

Sen, Dr. Ranendra Nath (Calcutta East).

S—contd.

Sen, Shri Ashoke K. (Calcutta North West).

Sen, Shri Phani Gopal (Purnea).

Seth, Shri Bishanchandar (Etah).

Sezhiyan, Shri Era (Perambalur).

Shah, Shri Manabendra (Tehri Garhwal).

Shah, Shri Manubhai (Jamnagar).

Shah, Shrimati Jayaben (Amreli).

Shakuntala Devi, Shrimati (Banka)

Sham Nath, Shri (Delhi—Chandni Chowk).

Shankaraiya, Shri M. (Mysore).

Sharma, Shri Anand Prasad (Buxar).

Sharma, Shri Diwan Chand (Gurdaspur).

Sharma, Shri K. C. (Sardhana).

Shashank Manjari, Shrimati (Palamau).

Shastri, Shri Lal Bahadur (Allahabad).

Shastri, Shri Prakash Vir (Bijnor).

Shashi Ranjan, Shri (Pupri).

Shastri, Shri Rama Nand (Ramasanehighat).

Sheo Narain, Shri (Bansi).

Shinde, Shri Annasaheb (Kopargaon).

Shivananjappa, Shri M. K. (Mandya).

Shree Narayan Das, Shri (Darbhanga).

Shrimali, Dr. K. L. (Bhilwara).

Shukla, Shri Vidya Charan (Mahasamund).

Shyamshah, Shri Lal (Chanda).

Siddananjappa, Shri H. (Hassan).

Siddiah, Shri S. M. (Chamarajanagar).

Sidheshwar Prasad, Shri (Nalanda).

Singh, Dr. Basant Narain (Hazaribagh).

Singh, Shri Ajit Pratap (Pratapgarh).

Singh, Shri Digvijaya Narain (Muzaffarpur).

Singh, Shri Jai Bahadur (Ghosi).

Singh, Shri Krishna Kanta (Maharajganj).

S—contd.

Singh, Shri Ramsekhar Prasad (Chapra).

Singh, Shri Surendra Pal (Bulandshhr).

Singh, Shri Yuvraj Dutta (Shahabad).

Singha, Shri Gobinda Kumar (Midnapore).

Singha, Shri Yagnya Narayan (Sundergarh).

Singhvi, Dr. L. M. (Jodhpur).

Sinha, Shri Banarsi Prasad (Monghyr).

Sinha, Shri Satya Narayan (Samastipur).

Sinha, Shrimati Tarkeshwari (Barh).

Sinhasan Singh, Shri (Gorakhpur).

Sivasankaran, Shri P. (Sriperumbudur).

Solanki Shri Pravinsinh Natavarsinh (Kaira).

Sonavane, Shri T. H. (Pandharpur).

Soundaram Ramachandran, Shrimati T. S. (Dindigul).

Soy, Shri Hari Charan (Singhbhum).

Srinivasan, Dr. P. (Madras North).

Subharaman, Shri N. M. R. (Madurai).

Subramaniam, Shri C. (Pollachi).

Subramanyam, Shri Tekur (Bellary).

Sumat Prasad, Shri (Muzaffarnagar).

Sunder Lal, Shri (Saharanpur).

Surya Prasad, Shri (Bhind).

Swamy, Shri M. P. (Tenkasi).

Swamy Shri Shivamurthy Siddappa (Koppal).

Swaran Singh, Shri (Jullundur).

Swell, Shri G. G. (Assam—Autonomous Districts).

T

Tahir, Shri Mohammad (Kishanganj).

Tan Singh, Shri (Barmer).

Tantia, Shri Rameshwarlal (Sikar).

Thengondar, Shri Gopalsamy (Nagapattinam).

T—contd.

Thevar, Shri U. Muthuramalinga (Aruppukottai).

Thevar, Shri V. Vairava (Thanjavur).

Thimmaiah, Shri Dodda (Kolar).

Thomas, Shri A. M. (Ernakulam).

Tiwary, Shri Dwarka Nath (Gopalganj).

Tiwari, Shri Kamal Nath (Bagaha).

Tiwary, Shri Ram Sahai (Khajuraho).

Tombi, Shri Salam (Inner Manipur).

Tripathi, Shri Krishna Deo (Unnao).

Trivedi, Shri Uma Shankar (Mandsaur).

Tula Ram, Shri (Chatampur).

Tulmohan Ram, Shri (Sonbarsa).

Tyagi, Shri Mahavir (Dehra Dun).

U

Uikey, Shri M. G. (Mandla).

Ulaka, Shri Ramachandra (Koraput).

Umanath, Shri R. (Pudukkottai).

Upadhyaya, Shri Shiva Dutt (Rewa).

Utiya, Shri Buddhu Singh (Shahdol).

V

Vaishya, Shri Muldas Bhudardas (Sabarmati).

Valvi, Shri Laxman Vedu (Nandurbar).

Varma, Shri Manikyalal (Chittorgarh).

Varma, Shri Ravindra (Thiruvalla).

Veerabasappa, Shri S. (Chitradurga).

Veerappa, Shri Ramchander (Bidar).

Venkaiah, Shri Kolla (Tenali).

Venkatasubbaiah, Shri Pendekanti (Adoni).

Venkataswamy, Shri Mandala (Masulipatnam).

Verma, Shri Balgovind (Kheri).

Verma, Shri Krishna Kunwar (Sultanpur).

Verma, Shri Suraj Lal (Sitapur).

Vidyalankar, Shri Amar Nath (Hoshiarpur).

V—contd.

Vijaya Ananda, Maharajkumar (Visakhapatnam).

Vijaya Raje, Shrimati (Chatra).

Vimla Devi, Shrimati V. (Eluru).

Vishram Prasad, Shri (Lalganj).

Vyas, Shri Radhelal (Ujjain).

W

Wadiva, Shri N. M. (Seoni).

Wahid, Shri T. Abdul (Vellore).

Warior, Shri K. K. (Trichur).

Wasnik, Shri Balkrishna (Gondia).

Y

Yadab, Shri Nagendra Prasad (Sitamarhi).

Yadav, Shri Râm Harkh (Azamgarh).

Yadav, Shri Ram Sewak (Bara-Banki).

Yadava, Shri Bhishma Prasad (Kesaria).

Yajnik, Shri Indulal Kanaiyalal (Ahmedabad).

Yashpal Singh, Shri (Kairana).

Yusuf, Shri Mohammad (Siwan).

LOK SABHA

The Speaker

Sardar Hukam Singh

The Deputy Speaker

Shri S. V. Krishnamoorthy Rao

Panel of Chairmen

Shri Mulchand Dube
Shri Jaganatha Rao
Shrimati Renu Chakravartty
Shri Surendranath Dwivedi
Shri Shyam Nath

Secretary

Shri M. N. Kaul, Barrister-at Law

GOVERNMENT OF INDIA

Members of the Cabinet

Prime Minister and Minister of External Affairs and Minister of Atomic Energy.—Shri Jawaharlal Nehru.

Minister of Finance.—Shri Morarji R. Desai.

Minister of Transport and Communications.—Shri Jagjivan Ram.

Minister of Planning and Labour & Employment.—Shri Gulzarilal Nanda.

Minister of Home Affairs.—Shri Lal Bahadur Shastri.

Minister of Railways.—Sardar Swaran Singh.

Minister of Commerce & Industry.—Shri K. C. Reddy.

Minister of Defence.—Shri V. K. Krishna Menon.

Minister of Food & Agriculture—Shri S. K. Patil.

Minister of Irrigation & Power.—Hafiz Mohammad Ibrahim.

Minister of Law.—Shri Asoke Kumar Sen.

Minister of Mines & Fuel.—Shri Keshava Deva Malaviya.

Minister of Information & Broadcasting.—Shri B. Gopala Reddi.

Minister of Steel & Heavy Industries.—Shri C. Subramaniam.

Minister of Education.—Dr. K. L. Shrimali.

Minister of Scientific Research & Cultural Affairs.—Shri Humayun Kabir.

Minister of Parliamentary Affairs.—Shri Satya Narayan Sinha.

MINISTERS OF STATE

Minister of Works, Housing & Supply.—Shri Mehr Chand Khanna.

Minister of Industry in the Ministry of Commerce & Industry.—Shri Nityanand Kanungo.

Minister of Shipping in the Ministry of Transport & Communications.—Shri Raj Bahadur.

Minister of Community Development, Panchayati Raj & Cooperation.—Shri S. K. Dey.

Minister of Health.—Dr. Sushila Nayar.

Minister of International Trade in the Ministry of Commerce & Industry.—Shri Manubhai Shah.

Minister of State in the Ministry of Home Affairs.—Shri B. N. Datar.

Minister of Labour in the Ministry of Labour and Employment.—Shri Jai Sukh Lal Hathi.

Minister of State in the Ministry of External Affairs.—Shrimati Lakshmi N. Menon.

Minister of State in the Ministry of Defence.—Shri K. Raghu Ramaiah.

DEPUTY MINISTERS

Deputy Minister in the Ministry of Finance.—Shri Bali Ram Bhagat.

Deputy Minister in the Ministry of Scientific Research & Cultural Affairs.—Dr. Mono Mohan Das.

Deputy Minister in the Ministry of Railways.—Shri Shah Nawaz Khan.

Deputy Minister in the Ministry of Food.—Shri A. M. Thomas.

Deputy Minister in the Ministry of Law.—Shri R. M. Hajarnais.

Deputy Minister in the Ministry of Railways.—Shri S. V. Ramaswamy.

Deputy Minister in the Ministry of Transport and Communications.—Shri Ahmed Mohiuddin.

Deputy Minister in the Ministry of Finance—Shrimati Tarkeshwari Sinha.

Deputy Minister in the Ministry of Works, Housing and Supply.—Shri P. S. Naskar.

Deputy Minister in the Ministry of Community Development, Panchayati Raj & Cooperation.—Shri B. S. Murthy.

Deputy Minister in the Ministry of Education.—Shrimati Soundaram Ramachandran.

LOK SABHA

Wednesday, April 25, 1962/Vaisakha 5, 1884 (Saka)

The Lok Sabha met at Eleven of the Clock.

[MR. SPEAKER *in the Chair*]

Members Sworn

Shri Boddipalli Rajagopala Row (Srikakulam).

Shri Moslikanti Thirumalarao (Kakinada).

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

Exploratory Tube-Well Organisation

*163. **Shri Harish Chandra Mathur:** Will the Minister of **Food and Agriculture** be pleased to state:

(a) the programme of work for 1962-63 for Exploratory Tube-well Organisation;

(b) what are the latest findings in respect of underground water in places like Jaisalmer District and plant of work for its full utilisation;

(c) what areas other than Jaisalmer District are being tackled in Rajasthan and with what results; and

(d) what relationship this organisation has with one in Rasjasthan State and what assistance is given to the State Organisation?

The Minister of Food and Agriculture (Shri S. K. Patil): (a) The programme envisages the drilling of a total of 73 exploratory bore holes; 6 in Uttar Pradesh, 21 in Rajasthan, 1 in Gujarat, 8 in Punjab, 5 in West Bengal, 6 in Orissa, 15 in Madhya Pradesh, 5 in Himachal Pradesh, 5 in Tripura and 1 in Assam.

(b) Underground water basins have been located at some sites and action is now in progress to delineate the total area involved. Once this has been done it will be upto the State Government to draw up the programme of exploitation. Meanwhile the successful test bores have been converted into production wells and handed over to the State Government.

(c) A statement showing the areas tackled and the results achieved is placed on the Table of the House. [*See* Appendix I, annexure No. 23]

(d) The Rajasthan Underground Water Board is responsible for deepening and constructing open wells and drilling tubewells. Its Chief Engineer liaises with the Exploratory Tubewell Organisation on behalf of the State Government and is provided with such technical data as is found in the course of exploration.

Shri Harish Chandra Mathur: In view of the fact that the prosperity of a vast tract in this area depends upon the exploration of underground water, which is supposed to be in plenty there, may I know how Government propose to proceed with the programme in Rajasthan? What was the Plan provision in the Second Plan and what is the provision for 1962-63?

Shri S. K. Patil: Rajasthan heads the list in both these programmes. As the statement will show, in the tentative programme of underground water exploration during the Third Plan out of the 300 holes that we are planning, as many as 88 are allotted to Rajasthan. It is a very rich area

in underground water, and we shall exploit it.

Shri Harish Chandra Mathur: As a result of your exploration for underground water, which areas in Rajasthan have been marked for intensive work and when can we expect to have the results?

Shri S. K. Patil: Several areas have been given here. Apart from Jaisalmer which is perhaps the most prolific so far as underground water is concerned, there are other areas like Suratgarh, Barmer District, Pilani, Singhana, Jodhpur, Sikar, Churu, Jodhpur and Bikaner.

Shri P. R. Patel: As I understand it, a tube-well is considered successful if it yields more than 15,000 gallons of water. If the well is found unsuccessful what is done with the well?

Shri S. K. Patil: If the well is successful which means if it is economic, naturally it is left to the States. They exploit it. They build it and so on. If it is unsuccessful, it goes. In the wells that we dig perhaps half the number is unsuccessful and it has to.

Shrimati Savitri Nigam: What would be the share of the States and the Centre in the construction of these wells and has this programme been accepted by all the States or is the allocation of tubewells going to be decided by the Centre?

Shri S. K. Patil: So far as the bores are concerned, that is done by the Exploratory Tubewell Organisation which means by the Centre. When they are successful and we know that a well can result out of them, it is entirely the responsibility of the State. Of course, we give the loan; the whole of it is a loan, but it has got to be returned because when it becomes economic the States must pay for it.

Shri Basappa: May I know whether there is one well known as the Chandan well which yields about 50,000 gallons of water per hour and whether this well is made proper use of by the State Government?

Mr. Speaker: Would it be possible for the hon. Minister to go into individual cases.

Shri S. K. Patil: It is a valuable information both to me and to the House.

Shri Basappa: I want to know whether it is fully made use of.

Shri S. K. Patil: I do not know, but if the hon. Member gives me notice I would get the information.

Shri D. C. Sharma: What scientific methods are employed in order to find out underground water? Were those methods employed in the Punjab and which area was found to be rich in such underground water?

Shri S. K. Patil: There is a variety of methods and not one method, for example, rain, vicinity to the hills and so on. It s a very scientific thing by which it is precessed. I think the whole of India is under survey. It is not only one part. But in some parts it is very rich, just as in Rajasthan; in the other parts it is not equally so. For instance, in some areas where we dug any number of wells possibly 95 per cent. of them were useless because water was not found.

Shri Jaipal Singh: I find that the State of Bihar finds no place in the answer that has been given. May I know whether Government have completely abandoned the idea of diamond drilling by which they could drill through the substerranean rocks as obtain in South Bihar, for example, in the hill region? The rest of Bihar gets it but South Bihar does not, the

excuse being that it is rocky bed. But there is diamond drilling, a scientific thing. Why is it not being resorted to?

Shri S. K. Patil: I find from this statement that Bihar has got ten wells in the tentative programme, but I do no know in which part and where exactly they would be.

श्री बड़े : अभी मिनिस्टर साहब ने बतलाया कि मध्य प्रदेश में केवल १५ ही ट्यूबवैल्स की बोरिंग हुई है। मध्य प्रदेश में नर्मदा रीजन में ट्यूबवैल्स की आर्गेनाइजेशन और उनको जो पद्धति है वह सफल नहीं हो रहा है, क्या मध्य प्रदेश सरकार से उनके पास ऐसा रिपोर्ट आई है ?

श्री स० का० पाटिल : वह तो कुछ एक प्रदेश के एरिया और पापुलेशन को देख कर ऐसी चीज नहीं बनता है वहां पानी चाहिये और ऐसा चाहिये जिसका कि एकोनामिक यूज हम कर सकें तो शायद मध्य प्रदेश में बहुत ज्यादा पानी नही लगा होगा इसलिये १५ ट्यूबवैल्स ही लगाये गये ।

श्री बड़े : मेरा कथन यह था कि मध्य प्रदेश सरकार से ऐसी रिपोर्ट आई है कि नहीं ?

श्री स० का० पाटिल : मुझे खबर नहीं है, आयी होगी ।

Shri Yallamanda Reddy: May I ask whether there is any plan for Rayalaseema in Andhra Pradesh and whether any assistance is given to Rayalaseema in this regard as was promised by the hon. Minister when the area was under famine?

Shri S. K. Patil: In the tentative programme under which 300 wells are planned Andhra Pradesh has got 24 wells. Since other parts of Andhra Pradesh are full of water, I think, Rayalaseema must have the majority of these wells.

Conference of Locust Control Experts

+

*164. Shri S. C. Samanta:
Shri Subodh Hansda:
Shri M. L. Dwivedi:

Will the Minister of **Food and Agriculture** be pleased to state:

(a) whether it is a fact that a Conference of Locust Control Experts from India, Pakistan, Afghanistan and Iran, met at New Delhi in March, 1962;

(b) if so, the main issues discussed at the conference;

(c) what sort of methods for close callaboration in regard to locust intelligence and control were recommended; and

(d) when the next conference of Experts was proposed to be held?

The Minister of Food and Agriculture (Shri S. K. Patil): (a) A Locust Conference was held from 12th to 15th March, 1962, between India and Pakistan. Experts from Afganistan and Iran could not attend.

(*b*) and (*c*). A statement is laid on the Table of the Sabha. [*See* Appendix I, annexure No. 24]

(d) No date has been fixed so far.

Shri Hari Vishnu Kamath: On a point of clarification, was it a Locust Conference or Locust Control Conference?

Mr. Speaker: No one except the hon. Member has any doubts about it.

Shri Hari Vishnu Kamath: Some of them share it with me.

Shri S. K. Patil: These conferences do not breed locust; they control loucts.

Shri S. C. Samanta: The statement says that one of the recommendations of the Conference was:

"FAO may be moved to arrange for an immediate survey of the locust situation in the spring

breeding areas of Afghanistan through one of their experts."

We know it for a fact that the source of these locusts is in the Arabic peninsula and Afganistan. If so, why should India individually or with Pakistan, Afghanistan and Iran approach the FAO for a survey like this?

Shri S. K. Patil: These locusts, Sir, are an international menace; they are not merely national. They are found in various countries in different seasons. The misfortunate of India is that they come to us last, because they get multiplied in all these countres, one after the other—Iran, Afganistan, Pakistan, etc. We are the last country they visit. But we are vitally concerned that they should be checked at the source, and that is why the FAO were pressed into service.

Shri S. C. Samanta: Is it not a fact that in 1961-62, 74 locust swarms entered India? Did the FAO give us advice to combat these swarms?

Shri S. K. Patil: FAO is under no obligation to give us advice. If we ask for their advice they give it. So far as these particular surveys are concerned, we approached the FAO so that they may do it, so far as the breeding areas in Afghanistan is concerned. When the locusts come we get due notice. We have got checkposts everywhere and wireless sets stationed. Immediately the news is circulated so that people may be ready to combat the menace when it actually comes.

Shri Subodh Hansda: May I know whether any discussion was held in the conference about the climatic condition for the breeding of locusts and if so whether such climatic conditions exist in India?

Shri S. K. Patil: India is very rich I think in breeding everything, particularly locusts.

Shri Thirumala Rao: Is it a fact that a recent forecast was published in the papers that another invasion is imminent and if so have all the States that are likely to be affected been warned about it?

Shri S. K. Patil: It is an almost annual occurrence and therefore forecasts are not really necessary. One should be always ready about it. We are gingering up our machinery so that it may be kept in full trim.

दूसरा टेलीफोन का कारखान

*१६५. { श्री भक्त दर्शन :
श्री मधुसूदन राव :

परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारत में टेलीफोनों का एक और कारखाना स्थापित करने की योजना पर कुछ समय से विचार किया जा रहा है ; और

(ख) यदि हां, तो उसके बारे में अब तक क्या प्रगति हुई है ?

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) और (ख). जी हां महोदय । किन्तु अभी तक अन्तिम निर्णय नहीं किया गया है । सरकार भविष्य में उपयुक्त किये जाने वाले उपस्करों के बारे में तकनीकी समिति की रिपोर्ट की प्रतीक्षा कर रही है और इस रिपोर्ट के सरकार को प्रस्तुत किये जाने के बाद इस विषय पर आगे विचार किया जायेगा ?

I shall read in English as well.

(a) and (b). Yes, Sir. But no final decision has so far been taken. Government are awaiting the Report of a Technical Committee regarding the type of equipment to be used in future and further consideration to the matter will be given after this

report has been submitted to Government.

श्री भक्त दर्शन : पिछली बार इसी प्रश्न के उत्तर में माननीय मंत्री महोदय ने कहा था कि तकनीकी कमेटी अप्रैल तक अपनी रिपोर्ट दे देगी। मैं जानना चाहता हूं कि इस में देरी क्यों हुई है और देर से देर कब तक वह अपनी रिपोर्ट दे सकेगी।

श्री राज बहादुर : इस में कई गम्भीर प्रश्न हैं। हम को यह पसन्द करना होगा कि जिस प्रकार का सामान—जिस प्रकार का यन्त्र—आजकल हमारी टेलीफोन फैक्ट्री उत्पादन कर रही है, क्या उसी प्रकार के इक्विपमेंट की फैक्ट्री बनाई जाये या उसमें कुछ चेंज, बदलाव, किया जाये। इन सब बातों के बारे में कमेटी विचार कर रही है। उस के कुछ लोग विदेशों में गये थे। वे अध्ययन कर के आये हैं और वे शीघ्र ही अपनी रिपोर्ट देंगे।

श्री भक्त दर्शन : इस फैक्ट्री की स्थापना के बारे में किन किन स्थानों पर विचार किया जा रहा है और क्या कोई स्थान विचाराधीन हैं भी या नहीं ?

श्री राज बहादुर : यह प्रश्न बाद का है। बहुत से प्रदेशों से यह प्रस्ताव जरूर आये हैं कि वे अपने अपने यहां इस फैक्ट्री को चाहते हैं।

Shri Bhagwat Jha Azad: Has it been estimated how far the existing pressure will be relieved if this factory is established?

Shri Raj Bahadur: So far as the present factory is concerned it is expected that by the end of the Third Five Year Plan period it would have reached its optimum capacity. But the demand would outstrip that. And it is expected that by the end of the Fourth Plan period the demand may be nearly as high as 300,000 telephone lines and 500,000 telephones. Therefore we may have to augment our production somehow.

Shri Bhagwat Jha Azad: I was asking how far the pressure of demand will be relieved if this factory is established.

Shri Raj Bahadur: The factory will be estblished in order to relieve that pressure of demand.

Shri Bhagwat Jha Azad: How far?

Mr. Speaker: That has yet to be worked out, what is to be the capacity and so on.

Shri Bhagwat Jha Azad: Before establishing it they should have assessed how far the demand will be relieved.

Shri Raj Bahadur: As a matter of fact, it is obvious and the second factory will be established in order to relieve that pressure of demand.

Shri Bhagwat Jha Azad: I want to know how far.

Mr. Speaker: Order, order. The hon. Member wants to know whether any assessment has been made about this, what would be its capacity and to what extent it would relieve the pressure that is there.

Shri Raj Bahadur: This will depend upon two questions: firstly, as I have said, what type of equipment are we going to manufacture in the second factory; and, secondly, whether the present factory itself can be expanded or its capacity augmented and, if so, to what extent.

Mr. Speaker: Therefore, no answer can be given at this stage. That is what follows.

Shrimati Vimla Devi: In view of the backwardness of Andhra Pradesh, will Government consider the question of establishing a telephone factory in Andhra Pradesh?

Shri Raj Bahadur: It will be too early for me to say anything about it.

Shri Ramanathan Chettiar: In view of the Government of Madras having placed more than 35 acres at the disposal of the Government of India for the teleprinter factory and also for

the telephone factory, what has happened to the proposal to locate the second telephone factory in Madras?

Mr. Speaker: These are individual demands being made in favour of different States. That is not the question here. If any questions of this nature are put I will not allow these pressures that something should be located here or there. This is not the opportunity for that.

Shri Warior: Instead of establishing a new factory, why cannot the existing factory at Bangalore be extended and developed?

Shri Raj Bahadur: That is also one of the points to be considered, whether the same factory can be augmented.

Shri Ramanathan Chettiar: Sir, I put this question in view of the understanding between the Communications Ministry and the Government of Madras in regard to the location of the second telephone factory. The Government of Madras placed at their disposal free of cost 35 acres. That is why I asked what has happened to that proposal.

Mr. Speaker: Order, order. The hon. Member has asked that question, the hon. Minister has understood it, and I have also given my reaction. Therefore, for the present that closes the matter.

Shri Raj Bahadur: And I may also state, Sir, that I have no information about such understanding.

Suri Diesel Engine

+

*166. { **Shri Subodh Hansda:**
Shri S. C. Samanta:

Will the Minister of **Railways** be pleased to state:

(a) whether there is any proposal to develop and manufacture "Suri Diesel Engine" in the country;

(b) whether any plan project has been prepared for this;

(c) if so, the estimated cost of the project;

(d) whether the site for the project has been selected, if so, where; and

(e) when the construction will start?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Shahnawaz Khan): (a) The manufacture of Diesel locomotives with "Suri Transmission" will be undertaken in due course in the Diesel Locomotive Works being set up at Varanasi.

(b) A separate project is not necessary for these locomotives.

(c) to (e). Do not arise.

Shri Subodh Hansda: The hon. Minister just now stated that this "Suri Diesel Engine" will be manufactured in the proposed Diesel Engine Factory at Varanasi. May I know whether Government have assessed the cost of production of a "Suri Diesel Engine" and how does it compare with that of the present diesel engine?

Shri Shahnawaz Khan: It is too early to say that.

Shri S. C. Samanta: May I know whether there will be any foreign collaboration with this factory?

Shri Shahnawaz Khan: Yes, we have entered into collaboration with an American firm known as ALCOS.

Dr. L. M. Singhvi: What is the hon. Minister's definition of "due course"?

Shri Shahnawaz Khan: Due course means just due course.

Mr. Speaker: Perhaps in due course we will learn after some time.

Shri S. M. Banerjee: I would like to know what will be actual difference between an ordinary diesel engine and a diesel engine according to the Suri formula.

Shri Shahnawaz Khan: It is a hydro-mechanical transmission which gives a much higher "efficiency".

Shri S. C. Samanta: The hon. Minister said that there will be collaboration with an American firm. May I know whether any arrangement for training of Indian personnel has been entered into with them?

Shri Shahnawaz Khan: That would be part of the agreement.

Mr. Speaker: Order, order; there is some private conversation going on there at that end.

Shri P. C. Borooah: May I know whether the Indian Engineer who was respon ble for the invention of this device has been given any remuneration a. a token of incentive?

Mr. Speaker: That he has answered.

Shri Shahnawaz Khan: Yes. Shri Suri, a young Indian Engineer, was responsible for this invention. His invention has been duly recognised and he has been given the award of Padma Shri. Regarding remuneration, that would come later on when this invention is exploited on a commercial scale.

Shri S. M. Banerjee: From the reply of the hon. Deputy Minister, it appears that the Suri technical development will be much more effective than the ordinary one. I would like to know whether the American firm with whose collaboration we establish this factory will have any specific objection if this particular thing is adopted and not their own?

Shri Shahnawaz Khan: As I said, experiments are being conducted with the Suri transmission. The results of these experiments have yet to be studied. It is much too early to say anything definitely at this stage.

Mr. Speaker: Next question.

Shri S. M. Banerjee: If you will kindly permit me, my question is important and it has not been answered. The invention of this particular young Engineer, the Suri transmission, it has been established is something better and much more effective. I would like to know whether, before entering into the final agreement, they are going to accept this. My own fear is that they may not accept.

Mr. Speaker: That depends on the experiments that are to be carried on. It has to be seen whether this is the last word or something better could be evolved out of it. It is too early to say. This is the answer that the Minister has given.

Shri S. M. Banerjee: Can he give this assurance?

Mr. Speaker: No assurance is to be sought here. Next question.

Flag Discrimination

*167. **Shri Raghunath Singh:** Will the Minister of **Transport and Communications** be pleased to state how many countries of the world are pursuing partially or totally policy of Flag Discrimination at present?

The Minister of Shipping in the Ministry of Transport and Communications (Shri Raj Bahadur): There is no internationally accepted definition of the term "Flag Discrimination" and hence it would not be correct to specify any country as pursuing a policy of flag Discrimination.

श्री रघुनाथ सिंह: मैं यह जानना चाहता हूं कि दुनियां के ऐसे कौन से मुल्क हैं जो फेट के सम्बन्ध में दूसरे देशों के जहाजो के मुकाबले अपने देश के जहाजों के साथ ज्यादा पक्षपातपूर्ण व्यवहार करते हैं ।

श्री राज बहादुर : जहा तक मेरी जानकारी है जो देश अपने जहाजों को दूसरे देशों की निस्बत ज्यादा फेट देता हे वह है यू०एस० ए०, जहां पर उनके कानून के मुताबिक

50 per cent. is being carried in their own vessels and they are given a higher freight.

श्री रघुनाथ सिंह : क्या मैं जान सकता हूं कि जब ग्रमरीका ग्रपने जहाजों को ५० प्रतिशत प्रिरेन्स देता है तो हिन्दुस्तान भी क्यों नहीं उसी नीति का ग्रनुसरण कर सकता है ?

श्री राज बहादुर : यह एक ऐसा प्रश्न है जिस में बहुत से सवालात ग्रा जाते हैं। उन में एक सवाल यह भी ग्राता है कि क्या हमारा ट्रेड उस को बेग्रर कर सकता है या नहीं। इस सवाल का जवाब इतनी ग्रासानी से नहीं दिया जा सकता।

Mr. Speaker: Next question. I think there has been some misunderstanding. Two questions of Shri Raghunath Singh should not have appeared one after another. I can pass on to the next question.

Shri Raghunath Singh: This is quite a different question.

Mr. Speaker: Both should not be entered one after another as we have a rule that unless the whole list is gone through and every other Member has got an opportunity, the same Member cannot put another question.

Shri S. M. Banerjee: Why should the Member suffer for that? It is not his mistake.

Mr. Speaker: I will suffer.

Shri S. M. Banerjee: Let us all suffer.

Mr. Speaker: The hon. Member will put his question.

Shri Raghunath Singh: It is not my fault.

Mr. Speaker: I am asking the hon. Member to put his question .

Shri Raghunath Singh: Question No. 168.

Transportation of Coal by Coastal Shipping

***168. Shri Raghunath Singh**: Will the Minister of **Transport and Communications** be pleased to state:

(a) the quantity of coal transported by coastal shipping during the period 1960-61 and 1961-62; and

(b) the steps taken by Government to encourage coastal shipping to carry coal at economical rate?

The Minister of Shipping in the Ministry of Transport and Communications (Shri Raj Bahadur): (a) and (b). A statement is laid on the Table of the Lok Sabha.

STATEMENT

(a) 1,157,310 tons during the 12 months from May 1960 to April 1961 and 1,408,106 tons during the 11 months from May 1961 to March 1962.

(b) The Indian shipping companies asked for an upward revision of freight rates on the coast on the ground that the prevailing rates are uneconomical. The Government Director on the Board of Directors of Indian Shipping Companies was asked to enquire into this and his report, which was submitted in March, 1962, is now under consideration of Government.

Government have also taken several steps to improve the facilities at the loading and unloading ports in order to quicken the turn-round of collieries These include the setting up of coal co-ordination committees at ports of Calcutta, Madras and Bombay and the appointment of a Liaison officer at Madras for securing effective co-ordination between the Railways, Port Authorities, the Ship-owners and other interests concerned in the handling of colliers in South Indian ports. Government have also accorded special priority to the work of improving the draft in the Hooghly in order to enable coastal vessels to carry fuller loads from Calcutta.

श्री रघुनाथ सिंह : ग्रापने जो डाइरक्टर नियुक्त किया था उसने एक रिपोर्ट दी है। मैं जानना चाहता हूं कि उसने सौराष्ट्र ग्रौर महाराष्ट्र में सस्ते कोयलों को पहुंचाने के लिये क्या क्या सुझाव दिये हैं ताकि उन राज्यों को सस्ता कोयला प्राप्त हो सके ?

श्री राज बहादुर : शायद यह मेरे लिये यह उचित न होगा कि जो रिपोर्ट अभी हमने सदन के सामने नहीं रखी है और जिस पर अभी विचार हो रहा है उसके सम्बन्ध में कुछ भी कहूं।

Shri A. C. Guha: I think that there was a proposal that Government would have their own coastal shipping for carrying coal, instead of paying subsidy to private companies. If there has been any such proposal, may I know what has happened to that proposal?

Shri Raj Bahadur: The matter has come up rather urgently before us, recently in view of the demand for coal movement and the shortage of tonnage for the same. But the fact of the matter is that it was our idea that so far as coastal shipping is concerned, we should leave it to the private sector. In case our trade suffers, the movement of coal also suffers, we shall have to think seriously on these lines, but I cannot make any forecast on this.

Shri Bhagwat Jha Azad: It is a fact that it has been suggested to Government that in order to encourage the transportation of coal by ships, the present freights should be revised?

Shri Raj Bahadur: No, they said that the present rates as they obtain are not economical, and, therefore, we appointed an officer to go into the question, study the whole thing and then submit his report. He has submitted his report recently, that is, in March, and that report is under examination.

Shri Shaym Lal Saraf: May I know how much of coastal trade we carry now in our own vessels?

Shri Raj Bahadur: The coastal trade is cent per cent in our own vessels, but, of course, we have to charter foreign vessels for our coastal trade, occasionally.

श्री का० रा० गुप्त : समुद्र से किन किन स्थानों को कोयला पहुंचाने को योजना है और वह कितने वेगन लोड के बराबर होगा ?

श्री राज बहादुर : कलकत्ते से पूर्व में और पश्चिम में जितने बन्दरगाह हैं, जिनके नाम लिये गये, वहां कोयला पहुंचाया जाता है, सौराष्ट्र तक पहुंचाया जाता है ।

श्री का० रा० गुप्त: वह कोयला कितने वैगन लोड के बराबर होगा ?

श्री राज बहादुर: वेगन लोड से हिसाब नहीं रखा जाता । टन्स का हिसाब है । दो मिलियन टन का टारजेट है ।

श्री का० रा० गुप्त : मेरा सवाल यह था . . .

Mr. Speaker: Order, order. The hon. Member should not argue that point now. When he has asked a question, and the answer has been given already, if he wants to ask any other question, he must seek further permission from the Chair to do so.

Shri Yallamanda Reddy: May I know the important aspects of the report by the Government Director, and when the Government propose to take their decisions on the same?

Shri Raj Bahadur: The report has been submitted, and it is at present under examination in consultation with the various Ministries concerned. But I think it will take some time before the full impacts of the recommendations are understood and studied and a decision taken thereon.

Shri Yallamanda Reddy: The hon. Minister has not answered my question. I wanted to know the important aspects of the report. It has already been submitted to Government.

Mr. Speaker: If it is being examined by the Ministries, it cannot be revealed just now. The hon. Member should know that unless it has been examined, the contents cannot be given out.

Shri Morarka: Is it a fact that at some ports, the unloading facilities not being there, the unloading is delayed, and consequently, some of the ships have been converted into floating godowns for cargo?

Shri Raj Bahadur: That was the complaint initially and that was really the problem. But we have made improvements in the situation, as will be evident from the figures which I shall give. These are comparative figures as on 5th May, 1960 and 15th January, 1962. The figures which I am giving are in tons per day; these are the averages over a fortnight. In the case of Madras, originally it was 426 tons, but now it is 1253 tons. In the case of Tuticorin, it was 719 tons previously and now it is 918 tons. In the case of Cochin, it was 488 tons before, and now it is 726 tons. In the case of Bombay, it was 989 tons before, and now it is 1382 tons. I have figures for the other ports also, but I have given figures only for the important ones.

River Boards

*169. **Shri D. N. Tiwary:** Will the Minister of **Irrigation and Power** be pleased to state:

(a) whether it is a fact that Boards are proposed to be set up for various rivers (inter-State) for regulation of supplies of water;

(b) whether the State Governments concerned have been sounded; and

(c) if so, their reactions?

The Minister of Irrigation and Power (Hafiz Mohammad Ibrahim): (a) Yes, Sir.

(b) Yes, Sir.

(c) The State Governments concerned with the Mahi, the Mahanadi, the Narmada and the Tapti River Basins have communicated their concurrence while it is awaited from the States concerned with the remaining river basins.

श्री द्वा० न० तिवारी : क्या मैं जान सकता हूं कि शुरू शुरू में कितने ऐसे रिवर बोर्डस स्थापित होंगे ?

हाफिज मुहम्मद इब्राहीम : शुरू तो किया गया है। इन दरियाओं के जिन के कि नाम लिये गये हैं जैसे महानदी, ताप्ती वगैरह दरियाओं के लिये बोर्डस पहले बनाये जायेंगे और उस के बाद और स्टेट्स के लिये बनाये जायेंगे।

श्री द्वा० न० तिवारी : क्या मैं जान सकता हूं कि स्टेट्स गवर्नमेंट्स का रिप्रेजेंटेशन किस हिसाब से होगा ?

हाफिज मुहम्मद इब्राहीम : इस में स्टेट्स के रिप्रेजेंटेशन का हिसाब नहीं है . . .

(*Interruptions*)

अध्यक्ष महोदय : मिनिस्टर साहब अगर मुझे जवाब दें तो दूसरे सदस्य भी उन को सुन सकेंगे।

हाफिज मुहम्मद इब्राहीम: मैं यह अर्ज कर रहा था कि जो रिवर बोर्डस ऐक्ट है उस में उस का एक खास कास्टीट्यूशन दिया गया है। उस के मुताबिक बनते हैं। उस में सेंट्रल गवर्नमेंट और दूसरों का सवाल पैदा नहीं होता . . . .

(*Interruptions*)

डा० गोविन्द दास : अभी मंत्री जी ने कहा कि महानदी, नर्मदा और ताप्ती के सम्बन्ध में विचार किया जा रहा है तो क्या मंत्री जी को यह बात मालूम है कि जहां तक नर्मदा का सम्बन्ध है उस के विषय में बहुत वर्षों से . . . .

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य और मिनिस्टर साहब इस तरह से सवाल कर रहे और जवाब दे रहे हैं मानो एक दूसरे से बात कर रहे हों। अगर माननीय सदस्य मुझ से सवाल करें और मंत्री महोदय मुझे जवाब दें तो तमाम हाउस उन को सुन सकेगा।

डा० गोविन्द दास : मैं यह कह रहा था कि मंत्री जी का जो उत्तर हुआ उस में यह कहा गया कि महानदी, ताप्ती और नर्मदा के सम्बन्ध में विचार किया जा रहा है। मैं यह जानना चाहता था कि जहां तक नर्मदा का सम्बन्ध है यह मामला बहुत दिनों से चल रहा है तो क्या इस विषय में आगे कुछ और प्रगति हुई है ? उस सम्बन्ध में अभी क्या स्थिति है और उस के बारे कब तक निर्णय हो जाने की सम्भावना है ?

हाफिज मुहम्मद इब्राहीम : पोजीशन यह है कि इन दरियाओं का जिनका कि मैं ने नाम लिया है, यह और इन के अलावा और दरियाओं के बाबत उन स्टेट्स को जिनमें कि वह बहते हैं हमारी तरफ से यानी सेंट्रल गवर्नमेंट की तरफ से लिखा गया कि रिवर बोर्डस कायम किये जायें। उनके जवाबात हमारे पास आये भी हैं जिनमें बाज में इत्तिफाक है तो बाज में नाइत्तिफाकी भी है। लेकिन जहां तक इन दरियाओं का ताल्लुक है जिनका कि सवाल में जिक्र है उनके मुताल्लिक मैं ने अर्ज किया कि उनके लिये यह काम किया जायेगा।

अध्यक्ष महोदय : उनका सवाल नर्मदा के निस्बत यह था कि उसके मुताल्लिक पहले से कोई तरक्की और हुई है ?

हाफिज मुहम्मद इब्राहीम : अभी तरक्की का सवाल उस में उठता नहीं है। यह पहला कदम है जो रिवर बोर्ड बनाने के लिये उठाया गया है यानी स्टेट्स से कम्युनिकेशन करने का है।

Shri U. M. Trivedi: On a point of order.

इस सदन की भाषा या तो अंग्रेजी है या हिन्दी है लेकिन जवाबात जो दिये जा रहे हैं वह उर्दू में दिये जा रहे हैं। "इत्तिफाक" वगैरह उर्दू शब्दों का इस्तेमाल किया जा रहा है। मंत्री महोदय की भाषा हमारी समझ में नहीं आ रही है . . .

डा० राम सुभग सिंह : वह हिन्दी है।

Shri S. M. Banerjee: There is no point of order (*Interruptions*).

Mr. Speaker: There ought not to be any controversy raised so far as this is concerned, so long as we can quite well understand what is spoken. This matter was raised once before. When Shri Purshotamdas Tandon was here and when the late Maulana Azad was answering a question put by an hon. Member, he raised this question and I remember the Maulana's historic reply. The question asked by Shri Tandon was, 'What is the language in which the answer is being given? In reply, it was said that it was Hindi. It is all Hindi that we can understand and, therefore, there ought not to be any controversy on this score.

Shri Hari Vishnu Kamath: Will the function of these proposed Boards be advisory only or will they be armed with adequate powers to ensure that riverine disputes between States of the Indian Union do not assume menacing proportions detrimental to national unity and harmony and become almost as intractable as disputes between sovereign States like India and Pakistan?

Hafiz Mohammad Ibrahim: These Boards will perform all the functions which are assigned to them under section 30 of the River Boards Act. They are given there.

Shri Hari Vishnu Kamath: This is hardly an answer.

अध्यक्ष महोदय : अगर माननीय सदस्य मुझे इजाजत दें, तो मैं इस का जवाब दे सकता हूं कि उन को तसल्ली रखनी चाहिये कि इस झगड़े को ऐसी प्रोपोर्शन में कभी नहीं होने दिया जायेगा।

श्री हरि विष्णु कामत : तसल्ली तो हो गई।

Western Kosi Canal

+
*170. { **Shri Shree Narayan Das:**
Shri Yogendra Jha:
Shri Priya Gupta:

Will the Minister of **Irrigation and Power** be pleased to state:

(a) whether the work on the Western Kosi Canal has been started;

(b) if so, the progress made in this regard;

(c) the total estimated expenditure involved; and

(d) the amount so far sanctioned?

The Minister of Irrigation and Power (Hafiz Mohammad Ibrahim): (a) and (b). Detailed investigations on the main and the branch canals have almost been completed and other works such as construction of permanent and temporary buildings, collection of material etc. have been taken in hand.

(c) The scheme is estimated to cost Rs. 12 crores.

(d) No specific requests has been received from the Government of Bihar for funds for financing this scheme. The scheme is being financed by the State Government. A sum of Rs. 24.54 lakhs was spent during 1961-62 and during the current year 1962-63 about Rs. 50 lakhs are expected to be spent on the project.

Shri Shree Narayan Das: May I know whether any programme for the construction of this canal has been prepared, and if so, what are the important features of the programme?

Hafiz Mohammad Ibrahim: The canals, when they are constructed, are constructed under one and the same programme everywhere. No particular programme is required, and in accordance with the usual practice, the work in this connection also is going on.

Shri Shree Narayan Das: May I know whether the hon. Minister can give us an idea of the time by which the canal is going to be completed?

Shri Surendranath Dwivedy: I do not think the work has started.

Hafiz Mohammad Ibrahim: That date at present is not with me.

Mr. Speaker: Next question.

Shri Surendranath Dwivedy: Sir, Shri Yogendra Jha wants to put a question. His name has been clubbed in this question.

Mr. Speaker: I am extremely sorry I did not see him. I tried to look round, but it was my misfortune that I could not notice him. Yesterday also exception was taken in another case. Now I will be excused since I have passed on to the next question.

श्री योगेन्द्र झा : अध्यक्ष महोदय, इस प्रश्न को देने वालों में मेरा नाम भी है । इस लिये मुझे भी सप्लीमेंटरी पूछने का अवसर दिया जाये ।

अध्यक्ष महोदय : मैं ने कहा है कि इस तरह से नहीं होगा ।

दिल्ली में तपेदिक के मामले

*१७१. **श्री बाल्मीकी** : क्या **स्वास्थ्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली में तपेदिक का रोग बढ़ रहा है ;

(ख) क्या सरकार को ज्ञात है कि टी० बी० अस्पतालों में दाखिला कठिनाई से मिलता है ; और

(ग) यदि हां, तो तपेदिक के रोगियों के इलाज के लिये अस्पताल तथा पलंगों की संख्या बढ़ाने के लिये क्या प्रयत्न किये जा रहे हैं ?

स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर) : **(क) इस सम्बन्ध में कोई विश्वस्त आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं, जिन से यह पता लग सके कि दिल्ली में तपेदिक का रोग बढ़ रहा है अथवा नहीं ।**

(ख) जी हां ।

(ग) वर्तमान तपेदिक अस्पतालों में पलंगों की संख्या बढ़ाई जा रही है । इस के अतिरिक्त वर्तमान एवं नये खोले जाने वाले तपेदिक क्लिनिकों की गृह-सेवाओं का भी विस्तार किया जा रहा है । प्रत्येक रोगी को अस्पताल में भरती करना संभव भी नहीं है और आवश्यक भी नहीं है ।

I shall read it in English also.

(a) There is no reliable survey statistics to show whether the incidence of T.B. in Delhi is on the increase or not.

(b) Yes, sir.

(c) Beds are being added in the existing T.B. Hospitals and additional domiciliary services are being expanded from the existing T.B. clinics and from others which are being established. It is neither possible nor necessary to hospitalise every case.

श्री बाल्मीकी : इस वक्त अस्पतालों में जो मरीज दाखिल हैं, उनकी कितनी संख्या है और कितने नाम दाखिले के लिये अब तक रजिस्टर किये गये हैं ?

डा० सुशीला नायर : इस समय सिलवर जुबिली टी० बी० अस्पताल में ८६३ बैड हैं जो भरे हुए हैं । महरौली में ३२५ हैं । नई दिल्ली टी० बी० सैंटर में १५ हैं । राम कृष्ण मिशन अस्पताल में २८ हैं । जो उनकी वेटिंग लिस्ट है वह काफी लम्बी है जो महीनों तक के लिये काफी है ।

श्री बाल्मीकी : अत्यन्त निर्धन और साधनहीन मरीजों के लिये कितनी खाटें पहले से तय हैं ?

डा० सुशीला नायर : जो भी टी० बी० से ग्रस्त होता है वह समाज का एक विकार सैक्शन है और यही समझ कर उसको भरती किया जाता है ।

श्री बाणकी : मैं जानना चाहता हूं कि कितने बैड्ज और बढ़ाये जा रहे हैं ?

डा० सुशीला नायर : इस वक्त ६० बैड्ज का एक वार्ड टी० बी० अस्पताल महरौली में बढ़ाया जा रहा है । इसके अलावा सिलवर जुबिली ट्यूबरकलोसिस अस्पताल में २५० बैड बढ़ाने की योजना है । १२५ आइसोलेशन बोर्ड जो ट्यूबरकलोसिस क्लिनिक्स चल रहे हैं, उनके साथ जोड़ कर खोलने की योजना है ।

श्री स० मो० बनर्जी: अभी बताया गया है कि कोई रिलायबल सोर्स नहीं है यह जानने का कि आखिर तपेदिक के मरीजों की तादाद बढ़ी है या नहीं । मैं जानना चाहता हूं कि १९६० और १९६१ के जो आंकड़े हमें मिले हैं क्या वे सही नहीं हैं और क्या यह सही नहीं है कि १९६१ में बहुत ज्यादा तपेदिक के मरीज हुए हैं १९६० के मुकाबले में ?

डा० सुशीला नायर : यह सही नहीं है क्योंकि कोई टोटल सर्वे किसी वक्त किया हो कि पहले कितने थे और आज कितने हैं, ऐसा नहीं हुआ है । लेकिन ज्यों ज्यों सुविधायें मिलती हैं ट्रीटमेंट की, ज्यादा लोग ट्रीटमेंट के लिये आते हैं ।

Shri Daji: What is the number on the waiting list on this date?

Dr. Sushila Nayar: I do not have the exact number on the waiting list. But, if the hon. Member so desires, I will collect the information and give it.

Shri Hari Vishnu Kamath: As compared to the good old days when the Minister held the same portfolio in the Government of Delhi State, is she not in a position to say whether the overall position with regard to incidence has deteriorated or improved?

Dr. Sushila Nayar: All that I can say is that the number of beds has considerably increased in the period between when I took over and today. And, so far as I know, there is, obviously, no increase in the incidence.

On the contrary, the efforts at checking tuberculosis with B.C.G. vaccination and through the services of T.B. clinics etc. have, probably, had some effect in reducing it. But, I would not be able to make a definite statement that it has been reduced.

Shri Shiv Charan Gupta: May I know the area which has already been covered under Domiciliary Treatment Scheme and what more area is proposed to be covered?

Dr. Sushila Nayar: At present, domicilary treatment is being extended from the existing tuberculosis clinics, the T.B. Clinic at Mukherji Marg, T. B. Clinic at Shahdara, the Kingsway Silver Jubilee Hospital, the New Delhi Tuberculosis Centre, the Ramakrishna Mission Clinic, the Mehrauli Tuberculosis Clinic are functioning. Out of these, 4 are giving the domicilay treatment; and the others in this group are also likely to give it. Apart from that, some more clinics are proposed to be opened by the Corporation of Delhi. The idea is that we would like to cover the whole of Delhi with domicilary treatment or treatment of one form or the other.

Fulfilment of Third Plan Targets

+
*173. { **Shri Warior:**
Shri Vasudevan Nair:

Will the Minister of **Irrigation and Power** be pleased to state:

(a) whether a three member team of high Government officials had collected all the detailed information and submitted a report suggesting ways and means to break the bottlenecks that are or might be encountered in the fulfilment of the Third Plan Targets in respect of Irrigation and Power; and

(b) if so, whether the report will be laid on the Table?

The Minister of Irrigation and Power (Hafiz Mohammad Ibrahim): (a) A team of officers has so far examined only power projects. Work in respect of examination of irrigation projects is expected to be taken up shortly.

(b) The team of officials have recorded notes for Departmental use and no formal report has been submitted by them. It would not, obviously, be desirable to place copies of their tour notes on the Table of the House.

Shri Warior: What are the main bottlenecks found out by this team of officials and what action do the Government propose to remove them?

Hafiz Mohammad Ibrahim: This is a long list. If you want I may read it.

Mr. Speaker: Some answer has to be given.

Hafiz Mohammad Ibrahim: I shall read it out. The important observations are as follows. The project authorities should draw up a realistic schedule of work to be undertaken each year Co-ordinated action should be taken by project authorities for completion of various components of projects. Advance action should be taken to get necessary foreign exchange released after exploring the possibility of securing equipment from indigenous sources.

Mr. Speaker: The whole need not be read; it may be laid on the Table of the House.

Shri Tyagi: What is the novelty about the suggestions. These are matters which are generally looked after by the administration always. If it says that quick action must be taken, it is not a novel recommendation. What is the novelty about the suggestion?

Shri D. C. Sharma: Sir, it is a very important statement that the hon. Minister is reading out; it should be read out fully and completely so that we can follow it.

Mr. Speaker: Order, order. I have differed from the hon. Member. I have asked him to lay it on the Table of the House.

Shri Warior: If it is laid on the Table of the House, then we may see it and then only we can put further questions.

Mr. Speaker: He can have another opportunity, then. Next question.

Sharing of Rihand Power by U.P. and M.P.

+

*176. { **Shri Daji:**
Shri Birendra Bahadur Singh:
Shri Vidya Charan Shukla:

Will the Minister of **Irrigation and Power** be pleased to state:

(a) whether the Chief Ministers of Madhya Pradesh and Uttar Pradesh have been able to decide upon the question of Madhya Pradesh getting share of power from the Rihand Power House as recommended by the Central Zonal Council;

(b) if so, what are the details of the Agreement, if any; and

(c) by what time the power is likely to be released to Madhya Pradesh?

The Minister of Irrigation and Power (Hafiz Mohammad Ibrahim): (a) No; Sir.

(b) Does not arise.

(c) It is not possible to indicate any definite date at this stage.

Shri Daji: Is the Government aware that the Madhya Pradesh Assembly passed a unanimous resolution asking the Central Government to intervene in this dispute and get the claims of Madhya Pradesh settled and if so what action has the Central Government taken on the resolution?

Hafiz Mohammad Ibrahim: The Central Government themselves are not taking any action. But this is a matter which is going on between the two States themselves and at different meetings this question was discussed. At the last meeting which was held with the two Chief Ministers, it was said that both the States may consult and come to a decision. So far they have not done anything.

Shri Daji: Will the Central Government through the Zonal Council or otherwise use its good offices to expedite a decision on the matter so that the Madhya Pradesh State gets its claims settled prior to the dam being started?

Mr. Speaker: That is a suggestion which should be considered.

Shri Tyagi: What is the nature of the dispute between the two State Governments? What are their respective claims? Could we know as to what are the points of contention?

Hafiz Mohammad Ibrahim: The point of contention is only this: whatever generation there will be out of the Rihand dam, whether part of that electricity should be given to Madhya Pradesh.

Shri Tyagi: How much are they claiming?

Hafiz Mohammad Ibrahim: How much is to be given is the question which is in dispute.

डा० गोविन्द दास : क्या मंत्री जी को यह बात मालूम है कि इस बांध के बनने के पहले ही मध्य प्रदेश और उत्तर प्रदेश सरकारों के बीच में कितना पानी किधर जायेगा इस सम्बन्ध में कुछ तस्फिया हुआ था और वह तस्फिया अब तक भी कार्यरूप में परिणत नहीं हो रहा है और इनका झगड़ा निपट नहीं रहा है ? इस हालत में क्या केन्द्रीय सरकार बीच में पड़ कर इस मामले को निपटाने की कुछ कोशिश करेगी ?

हाफिज मुहम्मद इब्राहीम : हुजूर मैं ने अर्ज किया कि जहां तक सेंट्रल गवर्नमेंट का ताल्लुक है उसकी तरफ से जो कुछ हो सकता है वह तो मैं करूंगा ही । लेकिन मामला इस वक्त दोनों चीफ मिनिस्टरों के दरम्यान है ।

Shri Daji: I will repeat the question put by my hon. friend since we want a clear reply on this point. What the Madhya Pradesh State is claiming is only the enforcement of the

agreement written and signed by the erstwhile State of Vindhya Pradesh on the one hand—which is now a component of Madhya Pradesh—and the State of Uttar Pradesh on the other. before the dam was begun and before lands in Madhya Pradesh were submerged by water. We want the implementation of that agreement. Will the Government, therefore, help us to get the old agreement implemented?

Hafiz Mohammad Ibrahim: At present there is no such evidence before me on the basis of which I can confirm what has been said by by hon. friend.

डा० गोविन्द दास : अध्यक्ष जी, बात यह है कि मध्य प्रदेश सरकार और उत्तर प्रदेश सरकार का यह मामला इस बांध के बनने से पहले ही तै हो चुका था, और इस हालत में जबकि दोनों सरकारे उसको कार्य रूप नहीं दे रही हैं, क्या केन्द्रीय सरकार बीच में पड़ कर इन मामले को निपटा सकेगी ?

श्री रघुनाथ सिंह : प्वांइट आफ आर्डर-- मध्य प्रदेश सरकार उस वक्त थी ही नहीं ।

अध्यक्ष महोदय : अगर मेम्बर साहिबान इस मामले पर और ज्यादा बहस करना चाहते हैं तो वह अपना तरीका ढूंढ ले । जो जवाब है वह आपके सामने आ गया । उन्होंने कहा कि दोनों चीफ मिनिस्टरों के दरम्यान यह मामला चल रहा है ।

डा० गोविन्द दास : मामला यह है कि चीफ मिनिस्टर इसको आपस में नहीं निपटा पा रहे हैं ।

Mr. Speaker: Order, order. He is arguing.

Shri Tyagi: I want to raise another point of order. Would you allow a State Government being accused of *fulfilling or not fulfilling* an agreement, without the House knowing the facts? My hon. friend there is levelling charges against Uttar Pradesh Government and so is my neighbour from Uttar Pradesh. It is difficult.

Mr. Speaker: I tried to persuade the hon. Member on this side. He might try with his neighbour! Next question.

Gulhati Commission

\+
*177. Shri Bhagwat Jha Azad:
Shri A. K. Gopalan:
Shrimati Maimoona Sultan:
Shri Vidya Charan Shukla:
Shri Umanath:
Shri Basappa:
Shri Venkatasubbaiah:
Shri M. R. Krishna:
Shri E. Madhusudan Rao:
Shri M. N. Swamy:

Will the Minister of **Irrigation and Power** be pleased to state:

(a) whether Gulhati Commission appointed to go into the question of sharing of waters of the rivers Krishna and Godavari has since submitted the report;

(b) if not, the reasons for the delay; and

(c) when the report is likely to be received?

The Minister of Irrigation and Power (Hafiz Mohammad Ibrahim): (a) No, Sir.

(b) and (c). The Krishna-Godavari Commission had been asked to submit its report by November, 1961. It could not complete its task as quite voluminous data had to be collected and a large number of studies carried out. The Commission is expected to submit its report in July, 1962.

Shri Bhagwat Jha Azad: Is it a fact that in the meantime the two State Governments between themselves are trying to settle the issue and that therefore the report is being delayed?

Hafiz Mohammad Ibrahim: No; not at all.

Shri Iqbal Singh: May I know whether it will not be advisable to submit all these data to the River

Board so that there may again be no dispute about sharing the waters of the dam?

Hafiz Mohammad Ibrahim: At present no River Board exists at all. It will come into being sometime afterwards.

Shri Umanath: May I know whether the Madras Government has been called upon by the Commission to submit a memorandum to the Commission and, if so, whether the terms of reference will permit recommendations on that memorandum?

Mr. Speaker: The question is whether the Madras Government has been asked by the Commission to submit a memorandum. Have any memoranda been asked for by the Commission from different States?

Hafiz Mohammad Ibrahim: The Commission or the Government?

Mr. Speaker: The Commission.

Hafiz Mohammad Ibrahim: It is possible that the Commission might have asked for certain data, but as far as the Government are concerned the Government have asked for nothing.

Shri Thirumala Rao: The Commission is asked to go into the question of sharing of waters from the rivers, but the Chairman of the Commission, Mr. Gulhati, has definitely stated that they are asked to collect data about the total quantity of water available in these rivers. May I know whether they are also charged with the duty of apportioning water to the different States or they are only a technical commission to assess the total quantity of water available?

Hafiz Mohammad Ibrahim: The Commission has nothing to do with the distribution. They are only to collect the data and to point out the water and possibility of utilisation by the various States. That will be done by the States themselves thruogh the Centre or among themselves.

Shri Basappa: Since the Gulhati Commission has no powers to make allotment of shares of water, may I know whether the State Government of Mysore has asked the Centre to appoint a Tribunal under the Act to decide these matters?

Hafiz Mohammad Ibrahim: No State Government has so far made any such request.

Shri Shivananjappa: May I know whether it is a fact that the Andhra Pradesh Government are going ahead with the Srisailam Project without consulting the Central Government when the whole question is pending before the Gulhati Commission?

Mr. Speaker: That would be a different thing altogether.

Hafiz Mohammad Ibrahim: As far as the projects are concerned, all the projects which were included in the Plan or are going to be included in the Plan will get water out of these rivers, and in future there will be refusal.

Shri Yallamanda Reddy: May I know whether this Government has asked the State Government of Andhra Pradesh to stop work on the two projects of Srisailam and Pochampad pending finalisation of this report?

Hafiz Mohammad Ibrahim: As far as my knowledge goes, there arises no necessity of asking any State Government to do anything. They are doing just the same thing as they should, and they are awaiting the report of the Commission.

Shri Thirumala Rao: May I know whether the Central Government is aware that the Chairman of this Commission which is entrusted with the task of assessing the waters that pass through the States concerned is inviting correspondence and applications for waters from States through which these rivers—Krishna and Godavari—do not pass at all?

Hafiz Mohammad Ibrahim: It is not at least my knowledge that any such thing has been done, that anything has been invited from States which are not concerned with it.

Shri Nath Pai: Sir, may I make a humble suggestion? In view of the replies that we got to all the questions addressed to the hon. Minister, either you should persuade the Government immediately to appoint a Deputy Minister or all the questions addressed to the Minister may be held over. This I say in all humility and humbleness to him.

The Minister of Finance (Shri Morarji Desai): Sir, it is an operation which is not warranted. The replies to questions that have been given have been very explicit and clear.

Shri Hari Vishnu Kamath: Far from explicit.

Shri Nath Pai: Not a single question has been answered (*Interruption*).

Mr. Speaker: Order, order. We have got to exercise some restraint when we are making such observations. If the hon. Members do not feel satisfied certainly they can write to me, but I have no authority to ask the Government to appoint any Minister or do this thing or that thing. These observations do not look nice when they are made here.

Shri Raghunath Singh: They should be expunged.

Mr. Speaker: We ought to be careful in this respect. The House has taken note of how the questions are being answered. The hon. Minister has been trying his best to give those answers as precisely as he possibly can. If the information given is not enough, there are other methods by which this can be pursued and pressed further. If any hon. Member feels that the information given is not sufficient and a notice is given to that effect, if I also agree that the information is not enough, certainly I would consider whether some other opportunity might be afforded. In any case, this should not be the approach in these matters. It is not fair.

Shri Nath Pai: On a point of explanation. I will be immensely sorry if any offence was conveyed by my remarks. I have nothing but the highest regard and respect for the hon. Minister. May I say that the suggestion that I made was in fairness to him? When we feel that the burden may be too much for any particular Member or Minister, are we not entitled to make a suggestion that a deputy may be appointed to relieve a part of his burden? By that remark or suggestion no aspersion was intended to be cast on the hon. Minister. I have the highest regard for him.

The Minister of Health (Dr. Sushila Nayar): I suggest Sir that the whole of this discussion may please be expunged from the proceedings.

Mr. Speaker: The question hour is over. We will take up the next item.

WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS

दिल्ली के अस्पतालों में रोगी

*१६२. **श्री प्रकाशवीर शास्त्री :** क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली के अस्पतालों में रोगियों की संख्या बराबर बढ़ रही है ;

(ख) यदि हां, तो क्या यह भी सच है कि रोगियों की संख्या का अनुपात इतना अधिक हो गया है कि डाक्टर रोगियों पर पूरा ध्यान नहीं दे पाते हैं ;

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार अस्पतालों की संख्या अथवा डाक्टरों की संख्या बढ़ाने पर कुछ विचार कर रही है ; और

(घ) यदि हां, तो यदि कोई योजना बनाई गई है तो उसकी रूपरेखा क्या है ?

स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर) : (क) से (घ). एक विवरण सभा-पटल पर रख दिया गया है ।

विवरण

(क) जी हां ।

(ख) तीन सरकारी अस्पतालों में मेडिकल अफसरों की वर्तमान संख्या पर्याप्त है तथापि कर्मचारियों की संख्या का अन्वेषण होता रहता है और आवश्यकता समझने पर इस में वृद्धि होती रहती है ।

(ग) और (घ). सफदरजंग अस्पताल की वर्तमान ७५२ शय्याओं में निकट भविष्य में ३५८ और शय्याओं की वृद्धि करने का विचार है । विलिंगडन अस्पताल में भी वर्तमान २६० शय्याओं में २४० और शय्याओं की वृद्धि की जा रही है ।

इस अस्पताल के विस्तार के निर्माण कार्यक्रम के पूर्ण होने पर ही यहां २५० और शय्याओं की व्यवस्था करना सम्भव हो सकेगा ।

जहां तक इर्विन अस्पताल का प्रश्न है, इस अस्पताल की सीमा में ३५०/५०० शय्याओं के एक अस्पताल के निर्माण की योजना तृतीय पंचवर्षीय योजना में सम्मिलित कर दी गई है । निर्माण-कार्य प्रारम्भ हो गया है और आशा है कि यह दो वर्ष में पूर्ण हो जायेगा ।

दिल्ली प्रशासन के अधीन नये अस्पतालों को खोलने/विस्तार करने की निम्नलिखित योजनाओं को अस्थाई रूप से तृतीय पंचवर्षीय योजना में सम्मिलित किया गया है :

दिल्ली प्रशासन के अधीन

(१) कर्मचारी राज्य बीमा योजना के अधीन ३०० शय्याओं के एक जनरल एवं प्रसूती अस्पताल का निर्माण ।

(२) कर्मचारी राज्य बीमा योजना के अधीन १५० शय्याओं के क्षय अस्पताल का निर्माण ।

(३) इर्विन अस्पताल नई दिल्ली में ३५० शय्याओं के एक खंड का निर्माण ।

(४) शाहदरा में १०० शय्याओं के एक मानसिक रोग चिकित्सालय का निर्माण ।

दिल्ली में पंचायतें

*१७२. **श्री नवल प्रभाकर** : क्या सामुदायिक विकास, पंचायती राज्य तथा सहकार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली की खंड विकास समितियों तथा ग्राम विकास मंडलों द्वारा दिल्ली की पंचायतों को अधिक अधिकार देने की मांग की गई है ; और

(ख) यदि हां, तो दिल्ली प्रशासन की ओर से क्या कदम उठाये गये ?

सामुदायिक विकास, पंचायती राज्य और सहकार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री ब० सू० मूर्ति) : (क) और (ख). दिल्ली में कोई ग्राम विकास बोर्ड नहीं है । खण्ड विकास समितियां दुबारा बनाई गई हैं और अब उनका नाम पंचायत समितियां रखा गया है ।

अलीपुर की खंड पंचायत समिति ने एक प्रस्ताव पास किया था जिसमें आग्रह किया गया था कि दिल्ली प्रशासन गांव पंचायतों को कुछ वित्तीय और प्रशासनिक अधिकार दे । इस प्रस्ताव में यह भी आग्रह किया गया था कि दिल्ली नगर निगम को भी अपने कुछ अधिकार पंचायत समितियों व पंचायतों को देने चाहियें ।

यह मामला क्रमश: दिल्ली प्रशासन और दिल्ली नगर निगम के विचाराधीन है ।

Exchange of Data on Eastern River Projects

*174. **Shrimati Maimoona Sultan:** Will the Minister of **Irrigation and Power** be pleased to state:

(a) the progress that has so far been made in the exchange of data on Eastern River Projects between India and Pakistan; and

(b) what decisions, if any, have been taken with regard to distribution of river waters between the two countries, in the light of the latest developments?

The Minister of Irrigation and Power (Hafiz Mohammad Ibrahim): (a) and (b). A statement is placed on the Table of the House.

STATEMENT

(a) At the Fourth Meeting of the Water Resources Experts of India and Pakistan held at Dacca in December, 1961—January 1962 last, it was hoped that all essential data for projects of mutual interest in India and Pakistan would be exchanged. The Indian Experts were, however, presented with a new project with entirely different concepts and water requirements for the Ganges Kobadak Scheme, with a proposed barrage on the Ganges, in place of the original project which in the bulk depended on pumped supplies. Mutually accepted river data for the Ganges in India and Pakistan could also not be exchanged, as expected, for want of agreement of the Pakistan Engineers to the usual method of estimating data for days on which discharges were not measured. Thus, though sustained efforts were made on both sides and significant progress was made resulting in a mass of data exchanged at the Meeting, a full review after the Meeting has shown that much additional data still remain to be exchanged. The additional data and clarifications are proposed to be furnished by correspondence and, if necessary, at another Meeting.

(b) Does not arise.

Distribution of Krishna and Godawari Waters

*175. { **Shri E. Madhusudan Rao:** / **Shri Vidya Charan Shukla:** }

Will the Minister of **Irrigation and Power** be pleased to refer to the reply given to Starred Question No. 422 on the 29th November, 1961 and state:

(a) whether any further steps have been taken by the Andhra Pradesh, Mysore and Maharashtra Governments in regard to the distribution of Krishna and Godavari waters;

(b) if so, the details thereof; and

(c) if the reply to (a) above be in the negative the time by which an amicable agreement will be arrived at?

The Minister of Irrigation and Power (Hafiz Mohammad Ibrahim): (a) No, Sir.

(b) Does not arise.

(c) After receipt of the report of the Krishna Godavari Commission, which is expected in July, 1962, further steps will be taken to arrive at a settlement.

राष्ट्रीय सहकारिता विकास और भांडागार बोर्ड

*१७८. श्री बासप्पा : क्या सामुदायिक विकास, पंचायती राज तथा सहकार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राष्ट्रीय सहकारिता विकास और भांडागार बोर्ड के कार्यों में वृद्धि हो गई है ; और

(ख) क्या धन के दुरुपयोग के उदाहरण सामने आये हैं ?

सामुदायिक विकास पंचायती राज तथा सहकार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री ब० सु० मूर्ति) : (क) जी हां ।

(ख) जी नहीं । जो 'फंड्स' खर्च करने से रह जाते हैं उन्हें या तो राज्य सरकारें लौटा देती हैं या बाद में दी जाने वाली किस्त। के हिसाब में ले लेती हैं । कुछ ऐसे मामले भी हैं जबकि एक 'स्कीम' के फंड्स' दूसरी 'स्कीम' पर खर्च किये गये हैं परन्तु उसके लिये बोर्ड की अनुमति बाद में ले ली जाती है ।

Manufacture of Composite Coaches at Perambur

*179. **Shri P. C. Borooah:** Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) whether there is a scheme to manufacture composite first and third

class coaches at the Integral Coach Factory, Perambur during the Third Five Year Plan period;

(b) if so, how many are to be produced;

(c) at what estimated cost; and

(d) what is the progress in the implementation of the scheme so far?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri S. V. Ramaswamy): (a) Yes, Sir.

(b) 592 Broad Gauge coaches.

(c) Rs. 1,64,000 per coach.

(d) The first prototype shell has just bean completed and taken up for furnishing.

Breeding of Sheep

*180. **Shri Anjanappa:**
Shri Raghunath Singh:

Will the Minister of **Food and Agriculture** be pleased to state:

(a) the steps so far taken by Government to improve the breed of Indian sheep; and

(b) whether Government have brought some sheep from the Soviet Union in this connection?

The Minister of Food and Agriculture (Shri S. K. Patil): (a) and (b). A statement giving the information required is laid on the Table of the Sabha.

STATEMENT

(a) The following steps have been taken so far for the improvement of sheep breeds in India:

(1) Research schemes have been initiated through the Indian Council of Agricultural Research for evolving better breeds suitable to various regions in India.

(2) The Government of India are establishing a Central Sheep Research Institute in Rajasthan in the Third Plan with two sub-stations—one in the Nilgiri range and another in the Kulu Valley.

(3) 305 Sheep Extension Centres have been established in the Second Plan. These centres will be strengthened further in the Third Plan and about 300 additional centres will be established.

(4) 46 Sheep Breeding Farms have been established since the First Five Year Plan.

(5) A Training Centre for supervisory personnel is being established at the Poona Sheep Breeding Farm. Another Centre will be located at the Central Sheep Research Institute.

(b) The Government of Jammu and Kashmir have purchased 22 rams and 125 ewes of the Russian Merino breed for sheep development programme in that State.

Rihand Power

*181. **Shri Muhammed Elias:**
Shri Birendra Bahadur Singh:
Shri Indrajit Gupta:
Shri Maheshwar Naik:

Will the Minister of **Irrigation and Power** be pleased to state:

(a) whether it is a fact that there is no buyer for U.P's. surplus power;

(b) whether it is also a fact that 4 out of 5 units of Rihand Plant are idle; and

(c) if so, what steps are being taken for the full utilisation of the surplus power of U.P.?

The Minister of Irrigation and Power (Hafiz Mohammad Ibrahim): (a) No, Sir.

(b) 3 out of 5 units of 50 MW each have been put into commercial operation.

(c) The power to be generated by the Rihand Project has been earmarked for utilisation by Hindustan Aluminium Corporation, Railway Electrification, and a few other industries in the region.

Piece-rate System for Dock Workers

***182. Shri Nath Pai:** Will the Minister of **Transport and Communications** be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the Dock Workers' Union in Bombay has threatened direct action if Government does not extend the piece-rate system to other workers of the ports and docks; and

(b) if so, what steps have been taken by Government to extend the piece-rate facilities to those other employees who have not been covered by this piece-rate system?

The Minister of Shipping in the Ministry of Transport and Communications (Shri Raj Bahadur): (a) and (b). A statement is laid on the Table of the Sabha.

STATEMENT

(a) and (b). The cargo-handling workers at Bombay and Madras Ports are already on a piece rate system of payment. By the Ministry of Transport and Communications Resolution No. 23-PLA(103)/59, dated the 12th May, 1960, Government appointed a bi-partite committee under the Chairmanship of Shri F. Jeejeebhoy to enquire into the feasibility of evolving a system of payment by results to certain other categories of employees at the Ports of Bombay and Madras. The Committee held its first meeting on the 31st May, 1960. At this meeting, it was unanimously agreed that the labour, commercial and shipping interests should be invited to submit their views and schemes, if any, on the subject within six weeks for consideration by the Committee. Even by the end of December, 1961, however, the labour had submitted to the Chairman of the Committee their proposals for only some of the categories covered by the Resolution. The Chairman of the Committee held that piecemeal consideration of proposals by the Committee was not desirable and that the labour should submit their proposals for all the categories covered by the Resolution to enable the Committee to go ahead with its work. The Bombay Transport and Dock Workers' Union, however, held that the main task of the Committee was to examine all aspects of the issue whether written memoranda were submitted or not and threatened that if an early meeting of the Committee was not held, the Union would resort to agitation. In view of the stand now taken by the labour, the Chairman convened a meeting of the Committee on the 6th of this month. The meeting continued till the 10th. The Committee will be meeting again at Madras from 10th May onwards. It is expected the Committee will make every effort to complete the enquiry as quickly as possible.

Export of Jute

***183. Shri Surendranath Dwivedy:** Will the Minister of **Food and Agriculture** be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the Central Jute Committee has supported the Jute Industry's plea for export subsidy;

(b) if so, whether Government have taken note of this plea of the Jute Industry; and

(c) what action has been taken on this demand?

The Minister of Food and Agriculture (Shri S. K. Patil): (a) No.

(b) and (c). Government have appointed a Committee consisting of representatives of the Planning Commission, the Ministries of Food and Agriculture, Finance, and Commerce and Industry to consider the steps necessary to enable the Jute Industry to achieve the 3rd Plan target of exports. This Committee will no

doubt consider the Jute Industry's plea for the introduction of an export bonus scheme.

Cancer

***184. Shri Hari Vishnu Kamath:** Will the Minister of **Health** be pleased to state:

(a) whether any research under the aegis of Government or privately is being conducted on the etiology of cancer, as distinct from its treatment and cure;

(b) if so, the progress made so far in that direction; and

(c) if not, the reasons therefor?

The Minister of Health (Dr. Sushila Nayar): (a) Yes, Sir.

(b) A statement is laid on the Table of the Sabha. [*See* Appendix I, annexure No. 25].

(c) Does not arise.

Ghaggar Floods

***185. Shri Karni Singh:** Will the Minister of **Irrigation and Power** be pleased to refer to the reply given to Calling Attention notice on the 10th March, 1961 regarding Ghaggar Floods and state:

(a) whether Government are aware that the Ghaggar flood waters have ever since been flowing incessantly in the bed of the Nali in the Rajasthan State;

(b) whether Government have since been apprised of the short and long term measures decided upon by the Rajasthan Government to be taken in this behalf; and

(c) if so, whether a statement showing the nature of measures taken together with the target date by which the same are to be completed will be laid on the Table?

The Minister of Irrigation and Power (Hafiz Mohammad Ibrahim): (a) No such information is available.

(b) and (c). A statement containing the requisite information is laid on the Table of the House. [*See* Appendix I, annexure No. 26].

Steel for Power Projects

***186. Shri Morarka:** Will the Minister of **Irrigation and Power** be pleased to state:

(a) whether it is a fact that some of the power projects are held up or delayed for want of proper supply of steel;

(b) if so, the names of such projects and the extent of the delays; and

(c) steps taken to remedy the situation?

The Minister of Irrigation and Power (Hafiz Mohammed Ibrahim): (a) to (c). A statement is laid on the Table of the House.

STATEMENT

The position regarding supply of steel, particularly of the restricted categories, to power projects has been fairly difficult for some time, but short supply of steel is only one amongst the factors which have given rise to delays in the execution of certain projects. As regards the controlled items of steel, namely, black sheets, galvanised sheets, plates and wires, the requirements of the projects are sponsored by the Central Water and Power Commission. In respect of these, there have been cases of short supply and delayed deliveries against the authorised quantities in case of some projects.

2. Of the specific cases taken up with the appropriate authorities by the Central Water & Power Commission for resolving these difficulties, the more important projects are:

(1) the Chandrapura Thermal Power Station, (Damodar Valley Corporation);

(2) the Sharavaty Hydro-electric Scheme, (Mysore State);

(3) the Transmission and Distribution Schemes of Andhra Pradesh, Madhya Pradesh, Rajasthan and Punjab.

At the instance of this Ministry, the Iron and Steel Controller has agreed to accord over-riding priorities on Indian producers in some of these cases and to arrange for the import of various sections of steel in others. In particular, in respect of the steel plates which are required in large quantities for pen-stock pipes of hydro-electric projects, the indigenous production is well below the demand. It is proposed to import high-tensile steel plates in the current financial year. The position is being kept constantly under watch for prompt action at appropriate levels to help solve the difficulties.

D.V.C. Navigational Canal

*187. { **Shri Subodh Hansda:**
Shri S. C. Samanta:

Will the Minister of **Irrigation and Power** be pleased to state:

(a) whether the construction of D.V.C. navigational canal from Durgapur to river Hooghly has been completed;

(b) if so, whether navigation has started; and

(c) whether the navigation is operated by the private parties or by Government?

The Minister of Irrigation and Power (Hafiz Mohammad Ibrahim): (a) No, Sir.

(b) and (c). Do not arise.

दिल्ली म मानसिक रोग

*१८८. **श्री बाल्मीकी : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :**

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली में दिमागी खराबी के मामले बढ़ रहे हैं ;

(ख) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं ;

(ग) क्या यह भी सच है कि अस्पतालों में दिमागी इलाज की व्यवस्था नहीं है ;

(घ) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार विलिंगडन अस्पताल में नया वार्ड खोलने का है ; और

(ङ) यदि हां, तो कब तक ?

स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर) :

(क) मानसिक रोगों से पीड़ित रोगियों की संख्या का निर्धारण नहीं किया गया है अतः यह बतलाना कि दिमागी खराबी के मामले बढ़ रहे हैं, सम्भव नहीं है ।

(ख) यह प्रश्न नहीं उठता ।

(ग) यह सच नहीं है ।

(घ) और (ङ). ये प्रश्न नहीं उठते ।

Fishing Operative Training Institute at Cochin

*139. { **Shri Warior:**
Shri Vasudevan Nair:

Will the Minister of **Food and Agriculture** be pleased to state:

(a) the steps that have been taken by Government to start the Fishery Operative Training Institute at Cochin; and

(b) at what stage it is at present?

The Minister of Food and Agriculture (Shri S. K. Patil): (a) and (b). The services of a Norwegian Expert have been obtained for drawing up a detailed project report. He has completed his study and is expected to submit his report shortly.

A building for housing this Institute has been located at Ernakulam and

the Kerala Government has been requested to place this building at the disposal of the Central Government.

According to present indications the Institute should start functioning in 1963.

Laying of Track Between Rajhara Mines and Jagdalpur

***190. Shri Birendra Bahadur Singh:** Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the Railways are laying a track between Rajhara Mines in Drug District of Madhya Pradesh and Jagdalpur in Bastar district;

(b) if so, what progress has so far been made towards that work; and

(c) by what date the line is expected to be opened for traffic?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Shahnawaz Khan): (a). No Sir.

(b) and (c). Do not arise.

Summer Diseases in Delhi

***191. Shri Shree Narayan Das:** Will the Minister of Health be pleased to state:

(a) whether any and if so, what measures have been taken so far to prevent the spread of summer diseases in Delhi and New Delhi areas;

(b) whether any programme has been chalked out for the purpose; and

(c) if so, what is that programme?

The Minister of Health (Dr. Sushila Nayar): (a) to (c). A statement giving the requisite information is placed on the Table of the Sabha. [*See* Appendix I; annexure No. 27].

Special Tourist Cars

***192. Shri P. C. Borooah:** Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) whether there is a scheme for the production of special tourist cars, under the Third Five Year Plan;

(b) if so, how many such cars are to be produced;

(c) what is the estimated cost of the scheme; and

(d) what is the progress in the implementation of the scheme so far?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri S. V Ramaswamy): (a) and (b). 61 Broad Gauge and 36 Metre Gauge tourist cars have so far been programmed for construction during the Third Five Year Plan.

(c) The total estimated cost of the above coaches is Rs. 154 lakhs.

(d) 10 Broad Gauge tourist cars have so far been completed.

मृतक की आंख से पुतली निकालना

१९३. श्री प्रकाशवीर शास्त्री :
श्री नवल प्रभाकर :
श्री विभूति मिश्र :
श्री म० सि० सहगल :
श्री विशन चन्द्र सेठ :

क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इर्विन अस्पताल में मृतक की आंख निकाल कर उसको दूसरे व्यक्ति के लगाने की व्यवस्था पूर्ण हो गई है ;

(ख) यदि हां, तो क्या अब तक वहां कोई ऐसा आपरेशन हुआ है और उस में कहां तक सफलता मिली है ; और

(ग) भारत में और किन-किन स्थानों पर ऐसी व्यवस्था है और अब तक कितने अन्धे व्यक्ति उससे लाभ उठा चुके हैं ?

स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर) : (क) जी नहीं ।

(ख) यह प्रश्न नहीं उठता ।

(ग) सूचना एकत्र की जा रही है और यथा-समय सभा-पटल पर रख दी जायेगी ।

Electrification of the Mountain Area of Assam

*194. **Shri E. Muhammed Elias:** Will the Minister of Irrigation and Power be pleased to state:

(a) whether it is a fact that Government are trying to electrify the mountain area of Assam with the help of some American firms; and

(b) if so, the details thereof?

The Minister of Irrigation and Power (Hafiz Mohammad Ibrahim): (a). No; Sir.

(b) Does not arise.

Chittaranjan Locomotive Works

*195. { **Shri P. C. Borooah:** **Shri Morarka:**

Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the Chittaranjan locomotive works has been seriously affected by an acute shortage of steel plates as a result of the recent lock-out in the Rourkela Steel Plant;

(b) if so, to what extent; and

(c) what steps have been taken to improve the situation?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Shahnawaz Khan): (a) No, Sir.

(b) and (c). Do not arise.

Earnings of Railways on Central Railway

141. **Shri Sonavane:** Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) the annual earnings of the narrow gauge railway line on the Central Railway between Latur and Miraj both for goods and passengers from the date of nationalisation to March 1962, year-wise;

(b) the total number of passengers carried by the said railway line during the aforesaid period year-wise; and

(c) the expenditure incurred on the said railway during the above period year-wise?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri S. V. Ramaswamy): (a) to (c). Statements A, B and C giving the required information are laid on the Table. [*See* Appendix I; annexure No. 28].

Delhi-Nagpur Trunk Telephone Line

142. **Shri Vidya Charan Shukla:** Will the Minister of Transport and Communications be pleased to state:

(a) how many times trunk telephone lines between New Delhi and Nagpur were reported out of order during 1961;

(b) the reasons for these breakdowns; and

(c) what measures are being taken to correct these defects?

The Minister of Transport and Communications (Shri Jagjivan Ram): (a) Number of interruptions on each of the two circuits was 75 during 1961.

(b) Interruptions are mostly due to lines being affected by high winds and also heavy rain, storms etc. along the route and to copper wire thefts.

(c) Subject to the availability of resources, it is proposed to provide circuits by alternative routes.

Fertilizers Allotted to Andhra Pradesh

143. **Shri E. Madhusudan Rao:** Will the Minister of Food and Agriculture be pleased to state:

(a) the qota allocated by the Central Government to the Andhra Pra-

desh Government for the fertilizers during 1960-61 and 1961-62; and

(b) the total demand of the Andhra Pradesh Government during the same period?

The Minister of Food and Agriculture (Shri S. K. Patil): (a) and (b). The required information is given below:

(All figures in metric tons)

Period	Kind of fertiliser	Demand	Quantity allocated
1960-61	Sulphate of Ammonia	1,57,800	82,856
	Urea .	26,000	4,300
	Ammonium Sulphate Nitrate .	35,000	13,000
	Calcium Ammonium Nitrate .	13,000	15,230
	Total (in terms of sulphate of ammonia)	2,74,800	1,24,661
1961-62	Sulphate of Ammonia	1,58,500	92,350
	Urea .	33,000	40,639
	Ammonium Sulphate Nitrate .	48,000	14,000
	Calcium Ammonium Nitrate .	30,000	55,000
	Total (in terms of sulphate of ammonia)	3,25,150	2,57,008

Exploitation of Forests

144. Shri E. Madhusudan Rao: Will the Minister of **Food and Agriculture** be pleased to state:

(a) whether a plan for the exploitation of forests in Andhra Pradesh during the Third Five Year Plan period has been prepared;

(b) if so, the salient features thereof; and

(c) the total estimated expenditure involved and the estimated income from the scheme?

The Minister of Food and Agriculture (Shri S. K. Patil): (a) to (c). Information is being collected from the State Government and will be laid on the Table of the Sabha as soon as received.

Farm Output in Rajasthan

145. Shri Karni Singh: Will the Minister of **Food and Agriculture** be pleased to state:

(a) whether any short-term loan has been given to the Government of Rajasthan during 1960-61 for increasing farm output; and

(b) if so, the nature and amount of the loan?

The Minister of Food and Agriculture (Shri S. K. Patil): (a) Yes.

(b) A short-term loan of Rs. 153·60 lakhs was sanctioned by the Central Government to the Government of Rajasthan during 1960-61 for the purchase and distribution of fertilizers and seeds for increasing production of food crops, cotton and oil seeds. This loan is repayable within 18 month from the date of drawal and interest is charged at the rate of 3½ per cent per annum for the entire period of 18 months or for the period for which the loan is retained by the State Government

Pontoon Bridge Across Jumna

146. Shri E. Madhusudan Rao: Will the Minister of **Transport and Communications** be pleased to state:

(a) the latest position of the proposal to construct a pontoon bridge across the river Jumna to minimise the traffic difficulty on Jumna Bridge Delhi; and

(b) the detail about the expenditure?

The Minister of Shipping in the Ministry of Transport and Communications (Shri Raj Bahadur): (a) The

Municipal Corporation of Delhi have made detailed investigations to ascertain the feasibility of the construction of a pontoon bridge across the river Jumna at Delhi and it is found that it would be possible to provide a pontoon bridge for the use of light vehicular traffic, a short distance down stream of the existing rail-cum-road bridge, during dry weather between November and June.

(b) The preliminary estimate for the construction of the pontoon bridge and the approach roads, which is under the consideration of the Corporation amounts to Rs. 3,87,000/—.

National Construction Corporation

147. Shri Raghunath Singh: Will the Minister of **Irrigation and Power** be pleased to state:

(a) whether National Construction Corporation have shown any dividend and whether the return of total capital declined from 3·73 per cent in 1957-58 to 1·23 per cent in 1960-61; and

(b) if so, the reasons for such decline?

The Minister of Irrigation and Power (Hafiz Mohammed Ibrahim): (a) Yes.

(b) The reasons for the decline in profits are as follows:

(i) The rates at which some works were undertaken in the initial stages were low;

(ii) When the rates for the major work in Kosi were submitted, the site conditions, the effective working period in a year and the labour situation were not fully known and consequently some jobs proved unremunerative;

(iii) The rates for certain items were in dispute with the Project authorities. In respect of some of these items, higher rates have since been agreed to; but the extra payments received on this account could not be reflected in the Profit and Loss Account of the year concerned, because agreements regarding higher rates were reached after the closing of accounts;

(iv) The Chambal Sheopur and Shampur units, which were working on a profit initially, could not maintain progress due to various factors, which increased the overheads in these units; and

(v) Three small works undertaken during the year 1960-61 (Tawa, Rana Pratap Sagar Dam and Suratgarh) could contribute much to the profits, because of their uneconomical size.

उत्तर प्रदेश की रामगंगा परियोजना

१४८. श्री भक्त दर्शन : क्या सिचाई **और विद्युत्** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि उत्तर प्रदेश के गढ़वाल और बिजनौर जिलों में रामगंगा नदी पर सिंचाई और बिजली की एक बड़ी परियोजना का निर्माण करने का कुछ वर्षों से प्रयत्न किया जा रहा है ;

(ख) यदि हां, तो उस परियोजना के निर्माण में अब तक क्या प्रगति हुई है ; और

(ग) उसका निर्माण-कार्य शीघ्र से शीघ्र पूरा करने के उद्देश्य से कौन से विशेष कदम उठाये जा रहे हैं ?

सिंचाई और विद्युत मंत्री (हाफिज मुहम्मद इब्राहीम) : (क) जी हां ।

(ख) तथा (ग). जानकारी का विवरण सभा के मेज के ऊपर रखा है । [देखिये परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या २९]

Robberies on Railways

149. Shri E. Madhusudan Rao: Will the Minister of **Railways** be pleased to state:

(a) the total number of robberies committed on each Railway during the year 1961-62 and the loss thus sustained in each case; and

(b) the steps that are being taken to prevent such incidents?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Shahnawaz Khan): (a) and (b). A statement giving the necessary information is laid on the Table of the House. [*See* Appendix I, annexure No. 30].

Upper Sileru Power Project

150. { Shri E. Madhusudan Rao: Shri Yallamanda Reddy:

Will the Minister of **Irrigation and Power** be pleased to refer to the reply given to Unstarred Question No. 415 on the 28th March, 1962 and state:

(a) the further developments since made in regard to the dispute between the Government of Andhra Pradesh and Orissa regarding Upper Silchar Project; and

(b) the details of the decision taken and further steps to be adopted in the matter?

The Minister of Irrigation and Power (Hafiz Mohammad Ibrahim): (a) and (b). There has been no further significant development in resolving the dispute between the Governments of Andhra Pradesh and Orissa regarding Upper Sileru (not Silchar) power project.

Health Survey and Planning Committee Report

151. Shri D. C. Sharma: Will the Minister of **Health** be pleased to state the steps taken or proposed to be taken to implement the main recommendations of the National Health Survey and Planning Committee?

The Minister of Health (Dr. Sushila Nayar): Copies of the Report of the Health Survey and Planning Committee have been forwarded to all the State Governments to enable them to initiate action on the recommendations which primarily concern them. Those concerning the Central Government have been taken up for detailed examination.

Contributory Health Service Scheme

152. { Shri D. C. Sharma: Shri Bhakt Darshan:

Will the Minister of **Health** be pleased to lay on the Table a statement showing the action taken on the recommendations made by the Contributory Health Scheme Assessment Committee?

The Minister of Health (Dr. Sushila Nayar): A statement is laid on the Table of the House. [*See* Appendix I, annexure No. 31].

Smallpox in India

153. { Shri Raghunath Singh: Shri Liladhar Kotoki:

Will the Minister of **Health** be pleased to state what was the number of deaths due to small-pox in India (State-wise) during the year 1961-62?

The Minister of Health (Dr. Sushila Nayar): The number of death from smallpox reported from the various States/Union Territories in India during the year 1961 and 1962 (upto 17th March, 1962) was as follows:

Name of State/ Union Territory	1961	1962 (upto 17-3-1962)
Andhra Pradesh	740	254
Assam	61	10
Bihar	47	..
Gujarat	1569	278
Jammu & Kashmir	Information not available	Information not availalbe.

Name of State/ Union Territory		1961	1962 (upto 17-3-1962)
Kerala	.	172	95
Madhya Pradesh	.	612	228
Madras	.	2,101	605
Maharashtra	.	21,98	210
Mysore	.	835	116
Orissa	.	17	1
Punjab	.	344	120
Rajasthan	.	925	221
Uttar Pradesh	.	1,979	346
West Bangal	.	195	181
Delhi	.	217	6
Himachal Pradesh	.	24	..
Manipur	.	9	.
Tripura	.	5	.
Andaman & Nicobar Islands	.	..	..
Pondicherry	.	263	Information not available.
Laccadive Minicoy & Amindivi Islands		..	..
TOTAL	.	12,313	2,671

Refreshments Served at Nagpur and Palam Airports

154. Shri Raghunath Singh: Will the Minister of **Transport and Communications** be pleased to state:

(a) whether it is a fact that refreshment and food served at Nagpur and Palam airports is deficient in quality and foreigners do not like to take them; and

(b) if so, the action being taken in the matter?

The Deputy Minister in the Ministry of Transport and Communications (Shri Mohiuddin): (a) and (b). While there have been no complaints recently against the caterer at Palam, some complaints were received early in 1961 in regard to the poor quality of food served at Nagpur airport. After due investigation, the *Director General of Civil Aviation* had issued a warning to the contractor. There have been no complaints recently in this regard.

Kumbh Mela Traffic

155. Shri Shree Narayen Das: Will the Minister of **Railways** be pleased state the precise nature of steps taken by the different Railways to handle the Kumbh Mela Traffic?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Shahnawaz Khan): A statement is laid on the Table. [*See* Appendix I, annexure No. 32].

बिहार में गन्ने का मूल्य

१५६. श्री विभूति मिश्र : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि जिला चम्पारन (बिहार) में इस वर्ष कुछ चीनी मिलो ने निश्चित कीमत से कम दामों पर किसानों से गन्ना खरीदा है ; और

(ख) यदि हां, तो सरकार ने जिन मिलों ने अथवा जिन सज्जनों ने निश्चित कीमत से कम कीमत पर किसानों से गन्ना खरीदा है उनके विरुद्ध कौन सी कार्यवाही की है ?

खाद्य मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) और (ख). चम्पारन जिले में एक चीनी कारखाने द्वारा कपट से न्यूनतम निर्धारित मूल्य से कम मूल्य पर गन्ना खरीदने की सूचना मिली है और राज्य सरकार इस मामले में कार्रवाई कर रही है।

दिल्ली में जल कर

१५७. श्री विभूति मिश्र : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि नई दिल्ली में घरेलू इस्तेमाल के पानी की दर ५० प्रतिशत बढ़ा दी गई है ;

(ख) यदि हां, तो इस बढ़ोत्तरी के क्या कारण हैं ; और

(ग) क्या सरकार कम वेतन पाने वालों को कुछ छूट देगी ?

स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नैयर) : (क) जी नहीं । यह विषय विचाराधीन है ।

(ख) और (ग). ये प्रश्न नहीं उठते ।

ट्रक दुर्घटना

१५८. **श्री विभूति मिश्र** : क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि जितनी दुर्घटनायें होती हैं उनमें अधिकतर ट्रकों से होती हैं ;

(ख) यदि हां, तो क्या यह भी सच है कि यातायात के नियमों के उल्लंघन करने वालों में ट्रक चालक काफी संख्या में रहते हैं ; और

(ग) यदि हां, तो सरकार कौन से कदम उठा रही है जिससे ट्रकों की दुर्घटनायें कम हो जायें ?

परिवहन तथा संचार मंत्रालय के नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) से (ग) मांगी गयी सूचना प्रदेश सरकारों आदि से इकट्ठी की जा रही है और इन से सूचना प्राप्त होने ही यथाशीघ्र एक विवरण सभा पटल पर प्रस्तुत कर दिया जायेगा ।

दिल्ली में कैंसर

१५९. **श्री बाल्मीकी** : क्या **स्वास्थ्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष १९५९—६२ के बीच दिल्ली के प्रत्येक अस्पताल में कैन्सर के कितने–कितने और किस–किस प्रकार के केस आये ;

(ख) क्या यह सच है कि दिल्ली में इसके इलाज के पूर्ण साधन उपलब्ध नहीं है ; और

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार का कैन्सर के इलाज के लिये पूर्ण सुसज्जित अस्पताल खोलने का विचार है ?

स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नैयर) : (क) सूचना एकत्र की जा रही है और यथासमय सभा-पटल पर रख दी जायेगी ।

(ख) कैन्सर के इलाज की सुविधायें इर्विन अस्पताल, सफदरजंग अस्पताल और लेडी हार्डिंग मेडिकल कालेज अस्पताल, नई दिल्ली में उपलब्ध हैं । कैन्सर का विशेष उपचार सफदरजंग अस्पताल में किया जाता है जहां एक कोबाल्ट बीम थेरापी यूनिट स्थापित किया गया है ।

(ग) यह प्रश्न नहीं उठता ।

Fishing Harbours in Kerala

160. **Shri Warior:**
Shri Vasudevan Nair:

Will the Minister of **Food and Agriculture** be pleased to state:

(a) how many new fishing harbours are sanctioned to be established in Kerala in the Third Plan period; and

(b) the amount allotted to each of them?

The Minister of Food and Agriculture (Shri S. K. Patil): (a) and (b). A sum of Rs. 100 lakhs has been included in Kerala's Third Five Year Plan for construction of fishing harbours at the following places:—

1. Vizhinjam
2. Mopla Bay
3. Beypore
4. Baliapatam
5. Azhikode
6. Ponnani

Construction of the harbours at Mopla Bay and Vizhinjam is expected to be completed during the Third Five Year Plan period. In respect of other harbours, preliminary works will be attended to during this period.

Cultivation of Banana

161. { **Shri Warior:**
Shri Vasudevan Nair:

Will the Minister of **Food and Agriculture** be pleased to state:

(a) whether Government have recently taken any measures to encourage banana cultivation (Malabar variety); and

(b) if so, the details thereof?

The Minister of Food and Agriculture (Shri S. K. Patil): (a) and (b). The following measures have been taken by the Kerala Government to encourage the cultivation of Malabar variety of banana:

(i) Research is being carried out for increasing the production by cultural, manurial and plant protection measures;

(ii) A scheme for eradicating the Bunchy Top disease of banana and for supplying disease-free suckers to cultivators is under implementation.

(iii) Fertiliser demonstration are being arranged for popularising the application of optimum doses of fertilisers in order to increase the yield of this variety.

(iv) Survey work has also been started for assessing the acreage and yield of this variety of banana.

Overtime by Telegraph Operators

162. { **Shri Birendra Bahadur Singh:**
Shri Bhagwat Jha Azad:

Will the Minister of **Transport and Communications** be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the telegraph operators in Delhi put in two hours of overtime every day;

(b) whether since last month, the rate of transmission of messages by them has been increased from 25 to 37;

(c) what are the circumstances warranting such a situation; and

(d) whether Government have since considered and taken action on the report of the Telegraph Enquiry Committee?

The Minister of Transport and Communications (Shri Jagjivan Ram): (a) Overtime duty is performed by some telegraph operators as and when required.

(b) No.

(c) Does not arise.

(d) Yes.

कृषि योग्य परती भूमि

१६३. **श्री भक्त दर्शन :** क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश भर की कृषि-योग्य परती भूमि का पता लगाने के लिये जो विशेषज्ञ-समिति नियुक्त की गई थी उसने अपने कार्य में अब तक क्या प्रगति की है ; और

(ख) उसकी सिफारिशों पर कहां तक अमल किया गया है ?

खाद्य और कृषि मंत्री (श्री स० का० पाटिल) : (क) समिति ने अभी तक पश्चिम बंगाल, पंजाब, बिहार, आन्ध्र प्रदेश, मध्य प्रदेश, मैसूर, मद्रास, केरल, उत्तर प्रदेश तथा जम्मू और काश्मीर की रिपोर्टें दी हैं और महाराष्ट्र की रिपोर्ट को भी अन्तिम रूप दे दिया है। उड़ीसा की रिपोर्ट जल्दी ही पूरी हो जाने की सम्भावना है। गुजरात की रिपोर्ट का मसौदा भी तैयार है । राजस्थान की रिपोर्ट का मसौदा अभी तक इसलिये तैयार नहीं हो सका है, क्योंकि समिति ने उस राज्य का अभी तक दौरा नहीं किया है । असम से अभी तक पूरा दित्ता प्राप्त नहीं हुआ है ।

(ख) राज्य सरकारों को तीसरी पंचवर्षीय योजना के दौरान में समिति की सिफारिशें कार्यान्वित करने को कहा गया है ।

Overtime Allowance

164. Shri A. K. Gopalan: Will the Minister of **Railways** be pleased to state:

(a) whether a decision has since been taken to treat 'House Rent allowance' as part of the wages for the purpose of computing overtime allowance; and

(b) if not, the reasons therefor?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Shahnawaz Khan): (a) and (b). The recommendation made by the Second Pay Commission that pay and all allowances should be taken into account but house rent allowance should be excluded for computing overtime wages in all cases including those under the Factories Act, 1948, has been accepted by Government.

Gulhati Commission Recommendations

166. Shri Basappa: Will the Minister of **Irrigation and Power** be pleased to state:

(a) whether the Chairman of the Gulhati Commission has urged for an open enqiry in the matter of distribution of Krishna-Godavari River Waters; and

(b) the places visited by members of the Commission in the Mysore Region of the Krishna River basin and what representations were made to them?

The Minister of Irrigation and Power (Hafiz Mohammad Ibrahim): (a) No such suggestion has been received by the Government of India from the Chairman, Krishna-Godavari Commission.

(b) The Commission has visited all the States including some projects and discharge sites. In the course of their visit to the States, the Commission had received numerous representations. As the report of the Commission has not yet been received by the Government of India, it is not possible to give the exact number and nature of these representations.

Rural Drinking Water Supply Scheme

167. Shri Basappa: Will the Minister of **Health** be pleased to state:

(a) whether State Governments have taken advantage of the Grant-in-aid sanctioned by the Centre for the approved Rural Drinking Water Supply Schemes; and

(b) what is the grant asked for by the Mysore Government on this account and how much is sanctioned for 1961-62 and 1962-63?

The Minister of Health (Dr. Sushila Nayar): (a) Yes.

(b) According to the existing procedure for the release of Central assistance to the States, allotment of funds is not made scheme-wise but the amount is sanctioned only at the end of each year for broad groups or categories of schemes. Three fourth of the total Central assistance allocated for a financial year is, however, released in lump sum ways and means advances to the State Governments in nine equal instalments during the course of the year. In view of this position, the question of sanctioning assistance for individual schemes does not arise.

Linking of Hubli and Karwar

168. Shri Mohsin: Will the Minister of **Railways** be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the Karnatak Chamber of Commerce and other representative bodies have been urging for a railway link between Hubli and Karwar; and

(b) if so, what steps Government have taken in this matter.

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri S. V. Ramaswamy): (a) Yes.

(b) It has not been possible to include this line in the Railways' programme of Construction of new lines during the Third Five Year Plan.

Major Irrigation Projects

170. Shri Hanumanthaiya: Will the Minister of **Irrigation and Power** be pleased to refer to page 42 of the Report of the Finance Commission, 1961 and state:

(a) the number and names of major Irrigation Projects whose returns are insufficient to meet even the working expenses;

(b) what is the amount of insufficiency in each case; and

(c) what are the reasons in each case?

The Minister of Irrigation and Power (Hafiz Mohammad Ibrahim): (a) to (c). The requisite information is being collected and will be laid on the Table of the House as early as possible.

Major Irrigation Projects

171. Shri Hanumanthaiya: Will the Minister of **Irrigation and Power** be pleased to refer to page 42 of the Report of the Finance Commission, 1961 and state:

(a) the number and names of major Irrigation Projects whose returns are insufficient to cover the additional incidence of interest liability;

(b) what is the amount in each case, of the insufficiency; and

(c) what are the reasons in each case?

The Minister of Irrigation and Power (Hafiz Mohammad Ibrahim): (a) to (c). The requisite information is being collected and will be laid on the Table of the House as early as possible.

Betterment Levy

172. Shri Hanumanthaiya: Will the Minister of **Irrigation and Power** be pleased to refer to page 42 of the Report of the Finance Commission, 1961 and state:

(a) the number and names of major Irrigation Projects and States which do not impose and collect betterment levies;

(b) the amount that could be so levied in each case; and

(c) the reasons in each case for not doing so?

The Minister of Irrigation and Power (Hafiz Mohammad Ibrahim): (a) to (c). The requisite information is being collected and will be laid on the Table of the House as early as possible.

Water rates

173. Shri Hanumanthaiya: Will the Minister of **Irrigation and Power** be pleased to refer to page 42 of the Report of the Finance Commission, 1961 and state:

(a) the names and number of States which are unwilling to levy suitable water rates for lands profiting from major Irrigation Projects;
(b) the amount in each case, that could be so levied; and

(c) the reasons for not doing so in each case?

The Minister of Irrigation and Power (Hafiz Mohammad Ibrahim): (a) to (c). The requisite information is being collected and will be laid on the Table of the House as early as possible.

Famines in Rayalaseema District of Andhra Pradesh

174. Shri Ramakrishna Reddy: Will the Minister of **Food and Agriculture** be pleased to state:

(a) whether the Central Government have prepared a scheme to develop Rayalaseema District of Andhra Pradesh economically to avert repeated famines;

(b) whether Government have agreed to give seven crores of rupees to assist the developmental activities; and

(c) if so, on what conditions?

The Minister of Food and Agriculture (Shri S. K. Patil): (a) A scheme on the subject is under preparation.

(b) and (c). Do not arise.

Demand for Dearness Allowance

175. { Shri P. C. Borooah: Shri Anjanappa:

Will the Minister of **Railways** be pleased to state:

(a) whether the National Federation of Indian Railwaymen at its two day session held in the beginning of April 1962 had urged the Government to implement the recommendations of the Pay Commission regarding enhancement of dearness allowance for all Government employees drawing upto Rs. 400 p.m. with the rise in the consumers' price index; and

(b) if so, what is the Government's decision in the matter?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Shahnawaz Khan): (a) Yes, Sir.

(b) The Government have taken a decision independently of the Resolution adopted by the Working Committee of the National Federation of Indian Railwaymen. A copy of the orders issued by the Government on the subject is laid on the Table. [*See* Appendix I, annexure No. 33].

Pension for retired Postmasters

176. Shri Surendranath Dwivedy: Will the Minister of **Transport and Communications** be pleased to state:

(a) whether it is a fact that a number of retired post and sub-post masters have no been paid the amount of their pensions;

(b) if so, what is the number of such retired post and sub-post masters who have not been paid the pension amount; and

(c) what steps Government propose to take to affect immediate payment of the pension amount to these retired employees of the Posts and Telegraphs Department?

The Minister of Transport and Communications (Shri Jagjivan Ram): (a) to (c). The required information is being collected and will be placed on the table of the Lok Sabha as soon as possible.

Recruitment of Workers in Railway Workshops

177. Shri Nambiar: Will the Minister of **Railways** be pleased to state:

(a) whether it is a fact that there is a ban on recruitment of workers in the Railway workshops such as Golden Rock, Perambur, Mysore, Hubli etc;

(b) if so, the reasons therefor;

(c) whether it is a fact that the strength of skilled artisans has been reduced in the above workshops in the name of the introduction of the incentive scheme; and

(d) whether the turn-out of the shops has been increased after the introduction of the above scheme?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Shahnawaz Khan): (a) Yes Sir.

(b) As a result of the rise in productivity due to the introduction of Incentive Scheme, substantial additional capacity is expected to be created, and the work load offering for some time to come will be met with the existing staff. A temporary ban has, therefore, been placed on recruitment.

(c) No.

(d) Yes; the out-turn has increased in the sections where the scheme has been introduced so far.

Beating of Shunter by Sainiks of R.P.F.

178. Shri Nath Pai: Will the Minister of **Railways** be pleased to state:

(a) whether it is a fact that a rail shunter was beaten up on the 30th March, 1962 by three Sainiks of the

Railway Protection Force at Aryanagar on Ghaziabad line;

(b) if so, what are the injuries sustained by the Shunter;

(c) whether Government have enquired into the incident;

(d) if so, what are the details of the enquiry; and

(e) the action taken thereon?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Shahnawaz Khan): (a) and (b). No Sir. On 30-3-1962, at about 15-30 hrs., a Shunter of the Loco Shed Ghaziabad, while on sick list, is alleged to have entered into the Ghaziabad Railway Yard in plain clothes and posing as a G.R.P. Thanedar, wanted to extract some money from the Cinder picker women employed by the Cinder Contractor. The R.P.F. staff on duty checked him from doing so, whereupon there was some scuffle between the Shunter and the R.P.F. staff, but no details of injuries are available.

(c) Not so far.

(d) and (e). Do not arise.

ठेकेदारों की जमानत जब्त करना

१७९. श्री प० ला० बारुपाल : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रेलवे बोर्ड के दिनांक २७ मई, १९६० के पत्र संख्या ५९।डब्ल्यू०/२/सीटी १४२ में यह बताया गया है कि रेलवे विभाग ने कुछ ठेकेदारों के कार्यों की जांच की गई है और जिनका कार्य अच्छा नहीं पाया गया उनकी जमानतें जब्त कर ली गई हैं और ठेकेदारों की सूची में से उनका नाम निकाल दिया गया है ; और

(ख) ऐसे ठेकेदारों की संख्या क्या है ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) रेलवे बोर्ड के जिस पत्र का हवाला दिया गया है वह केवल एक विशेष मामले से सम्बन्धित है ।

(ख) पिछले ३ वर्षों में १६५ ठेकेदारों का काम सन्तोषजनक नहीं पाया गया । दण्ड स्वरूप उन की जमानत की रकम जब्त कर ली गयी या उन के नाम ठेकेदारों की अनुमोदित सूची से निकाल कर काली-सूची में रख दिये गये हैं ।

Ganga Canal

180. Shri Karni Singh: Will the Minister of **Irrigation and Power** be pleased to state:

(a) whether Government are aware that in spite of the assurance given by him in January, 1961 there still have been abnormally long closures in Ganga Canal during the year, which causes great hardship to the cultivators of the area served by the canal and consequently affects adversely the efforts towards achieving self-sufficiency; and

(b) if so, the steps taken or proposed to be taken in the matter?

The Minister of Irrigation and Power (Hafiz Mohammad Ibrahim): (a) The Government of India are not aware of any abnormally long closure of the Ganga Canal during the year. It may be added that the distribution of supplies in the Sutlej, the Ravi and the Beas rivers, available for use in India, is arranged by the State Governments concerned and not by the Government of India.

(b) Does not arise.

Jhelum Project in Jammu and Kashmir

181. Shri Morarka: Will the Minister of **Irrigation and Power** be pleased to state:

(a) the progress made by Jhelum Project in Jammu & Kashmir;

(b) whether the progress is according to schedule; and

(c) if not, the reasons for the delay?

The Minister of Irrigation and Power (Hafiz Mohammad Ibrahim): (a) to (c). The Project report of the Jhelum Hydro-Electric Project with an installed capacity of 100 MW has been prepared by the State Government. It is being examined by the Central Water and Power Commission

Chandrapura Power Station

182. Shri Morarka: Will the Minister of **Irrigation and Power** be pleased to state:

(a) when the Chandrapura Power Station was sanctioned;

(b) when did the work begin;

(c) what was the target capacity of this station;

(d) whether the same has been completed and commissioned; and

(e) if not, the reasons for the delay?

The Minister of Irrigation and Power (Hafiz Mohammad Ibahim): (a) Of the two units of 125|140 MW each, the first was sanctioned in 1958 and the second in 1959.

(b) In 1959.

(c) Two units of 125|140 MW each.

(d) No. The target date for completion and commission of the two units is 1964|1965.

(e) Does not arise.

12 hrs.

PAPER LAID ON THE TABLE

Indian Telegraph (Third Amendment) Rules

The Minister of Shipping in the Ministry of Transport and Communications (Shri Raj Bahadur): On behalf of Shri Jagjivan Ram, I beg to lay on the Table a copy of the Indian Telegraph (Third Amendment) Rules, 1962, published in Notification No. GSR 323 dated the 17th March, 1962, under sub-section (5) of section 7 of the Indian Telegraph Act, 1885. [Placed in Library, *See* No. LT-27/62]

12.01 hrs.

ELECTIONS TO COMMITTEES

Indian Council of Agricultural Research

The Minister of Food and Agriculture (Shri S. K. Patil): I beg to move:

"That in pursuance of Rule 2(6) of the Rules of the Indian Council of Agricultural Research, read with Rule 6(2) thereof, the members of Lok Sabha do proceed to elect, in such manner as the Speaker may direct, four members from among themselves to serve as members of the Indian Council of Agricultural Research,"

Mr. Speaker: The question is:

"That in pursuance of Rule 2(6) of the Rules of the Indian Council of Agricultural Research, read with Rule 6(2) thereof, the members of Lok Sabha do proceed to elect, in such manner as the Speaker may direct, four members from among themselves to serve as members of the Indian Council of Agricultural Research."

The motion was adopted.

Indian Central Sugarcane Committee

Shri S. K. Patil: I beg to move:

"That in pursuance of Rule 1 of the Rules and Regulations of the Indian Central Sugarcane Committee, the members of Lok Sabha

[Shri S. K. Patil]

do proceed to elect, in such manner as the Speaker may direct, two members from among themselves to serve as members of the Indian Central Sugarcane Committee."

Mr. Speaker: The question is:

"That in pursuance of Rule 1 of the Rules and Regulations of the Indian Central Sugarcane Committee, the members of Lok Sabha do proceed to elect, in such manner as the Speaker may direct, two members from among themselves to serve as members of the Indian Central Sugarcane Committee."

The motion was adopted.

National Shipping Board

The Minister of Shipping in the Ministry of Transport and Communications (Shri Raj Bahadur): I beg to move:

"That in pursuance of sub-section (2)(a) of Section 4 of the Merchant Shipping Act, 1958, and the National Shipping Board Rules, 1960, framed under the said Act, the members of Lok Sabha do proceed to elect, in such manner as the Speaker may direct, four members from among themselves to serve as members of the National Shipping Board."

Mr. Speaker: The question is:

"That in pursuance of sub-section (2)(a) of Section 4 of the Merchant Shipping Act, 1958, and the National Shipping Board Rules, 1960, framed under the said Act, the members of Lok Sabha do proceed to elect, in such manner as the Speaker may direct, four members from among themselves to serve as members of the National Shipping Board."

The motion was adopted.

ALL INDIA INSTITUTE OF MEDICAL SCIENCES

The Minister of Health (Dr. Sushila Nayar): Sir, I beg to move:

"That in pursuance of Section 4(g) of the All India Institute of Medical Sciences Act, 1956, the members of Lok Sabha do proceed to elect, in such manner as the Speaker may direct, two members from among themselves to serve as members of the All India Institute of Medical Sciences for a term of five years, subject to the other provisions of the said Act."

Mr. Speaker: The qusetion is:

"That in pursuance of Section 4(g) of the All India Institute of Medical Sciences Act, 1956, the members of Lok Sabha do proceed to elect, in such manner as the Speaker may direct, two members from among themselves to serve as members of the All India Institute of Medical Sciences for a term of five years, subject to the other provisions of the said Act."

The motion was adopted.

12.06 hrs.

RE. SIMULTANEOUS TRANSLATION OF PROCEEDINGS

Mr. Speaker: The House shall now take up further General Discussion of the Railway Budget.

An Hon. Member: Sir, how much time has been allotted for this?

श्री रामेश्वरानन्द (करनाल) : अध्यक्ष महोदय, आप ने अभी जो घोषणा की है कि कमेटियों में कौन कौन चुने गये हैं, उस को हिन्दी में भी बता दीजिए, आप से यह प्रार्थना है ।

अध्यक्ष महोदय : अभी तो माननीय मंत्रियों ने ये प्रस्ताव रखे हैं कि उन कमेटियों के लिए मेम्बर चुने जायें ।

श्री रामेश्वरानन्द : उसी को हिन्दी में भी बता दिया जाये ।

अध्यक्ष महोदय : मैं बता देता हूं ।

श्री पाटिल ने यह प्रस्ताव रखा है कि लोक सभा के मेम्बर इंडियन कौंसिल आफ़ एग्रीकल्चरल रिसर्च—मुझे हिन्दी में इस का तर्जुमा करना नहीं आता है—के लिए चार मेम्बर चुने ।

श्री काशी (इन्दौर) : भारतीय कृषि अनुसंधान केन्द्र ।

अध्यक्ष महोदय : मेम्बर साहब के बताने के बावजूद मैं नहीं कह सकता । उस के बाद श्री पाटिल ने इंडियन सेंट्रल शुगरकेन कमेटी के लिए दो मेम्बर चुने जाने का प्रस्ताव रखा है ।

श्री राज बहादुर ने नैशनल शिपिंग बोर्ड के लिए चार मेम्बर चुने जाने का प्रस्ताव रखा है ।

डा० सुशीला नायर ने आल इंडिया इंस्टीट्यूट आफ़ मेडिकल साइंसिज के लिए दो मेम्बर चुने जाने का प्रस्ताव रखा है ।

Shri Nambiar (Tiruchirapalli): On a point of order, Sir. May I know whether this sort of translation will be possible?

Shri H. N. Mukerjee (Calcutta Central): Sir, I did not wish to interrupt you while you were translating the position for the benefit of the hon. Member, but if you are going to make a practice of it, I am afraid, you will have to consider so many other aspects of the situation. You have been insisting, *very rightly*, that we should economise as far as the time of the House is concerned. If it is to be the convention or practice by whoever is in the Chair that anything said in English has to be translated in Hindi then surely those hon. Members who do not understand Hindi speeches can insist that any Hindi speech or statement made should at once be translated and the time of the House be consumed in the process. I have no animus against Hindi, but if in this kind of way conventions get going, I do not know where we shall end up.

Mr. Speaker: Our Rules are that any hon. Member can express himself in Hindi or in English. He can use either of the two languages unless there are special circumstances; for example, if an hon. Member does not know either of them we have special provision and the Speaker can allow him to speak in his mother tongue provided a copy of his speech has already been supplied to the Speaker. That rule will continue. I am not going to spend double the time. When an hon. Member speaks in one language I will request other hon. Members to try to understand that themselves or to get the help of their neighbours who are there to know what has been said. I agree with the hon. Member, Shri H. N. Mukerjee, that if everyone were to insist like that, it can only be conceived how much time would be spent in such unnecessary things. That is my submission and I hope I will get the cooperation of all the hon. Members. If it is insisted upon, I shall not be able to do that in future.

श्री विभूति मिश्र (मोतिहारी) : अध्यक्ष महोदय, जब कोई प्रश्न हिन्दी में पूछा जाता है, तो उस का जवाब हिन्दी के साथ साथ अंग्रेजी में भी दिया जाता है । इस स्थिति में यदि कोई सदस्य अंग्रेजी में कही जाने वाली किसी बात का हिन्दी में अनुवाद चाहे, तो उस का क्या क़ुसूर है ?

अध्यक्ष महोदय : हमें दो कम्पार्टमेंट्स बना कर इस तरह से आपस में झगड़ा शुरू

[अध्यक्ष महोदय]

करने की कोशिश नहीं करनी चाहिए कि उन्होंने इतना लिया है, हम भी उतना ही लेंगे । इस से तक्लीफ होगी । हम सब चाहते हैं कि ज्यादा से ज्यादा आदमी हिन्दी बोलें और सीखें और उन को इस बात का शौक़ पैदा हो । हिन्दी वाले साहब दूसरों को समझा कर, तरग़ीब दे कर अपने साथ लायें । अगर इस बारे में झगड़ा होगा, तो हमारे लिए काम करना मुश्किल हो जायगा । हमारा मुद्दा यह है कि सब लोग हिन्दी समझने और बोलने लग जायें । तो इस बारे में झगड़े की ज़रूरत नहीं है ।

श्री बागड़ी (हिसार) : मैम्बर साहिबान चाहे जिस भाषा में बोलें लेकिन स्पीकर साहब जब भी कोई रूलिंग दें या दूसरी बात कहें, तो उन्हें दोनों भाषाओं में कहना चाहिये । मैं चाहता हूं कि आप दोनों भाषाओं में बोला करें ।

अध्यक्ष महोदय : जब मैम्बर साहिबान को आज्ञा है, इजाज़त है, फ्रीडम है कि वे दोनों में सी किसी भाषा में बोलें तो स्पीकर को भी यह फ्रीडम होनी चाहिये कि वह किसी भी भाषा में बोलें ।

श्री रामेश्वरानन्द : जो आदेश आप इंग्लिश में सुना देते हैं, उस को अगर आप हिन्दी में भी सुना दिया करें तो बहुत अच्छा होगा । मैं यह नहीं कहता कि आप इंग्लिश में अपने आदेश न सुनायें लेकिन उस के साथ ही साथ मैं प्रार्थना करता हूं कि आप हिन्दी में भी सुना दिया करें । यह कोई अनुचित मांग नहीं है जो मैं कर रहा हूं क्योंकि संविधान में हिन्दी और अंग्रेजी ोनों का उल्लेख है । जब आप दोनों में बोलते हैं तो मैं कुछ नहीं कहता हूं । मैं तभी बोलता हूं जब आप अंग्रेजी में ही ते हैं ।

Shri Nambiar: I have to make a submission.

Mr. Speaker: These submissions will go on endlessly.

Shri Nambiar: If they insist on speaking in Hindi and we insist on speaking in Tamil or other languages there will be only confusion here. There has been the practice all through that a Member may speak either in English or in Hindi. Those who do not know either of these two languages, may be allowed to speak in other languages. That healthy practice should be continued and no departure should be allowed to be made.

Mr. Speaker: Did I say something else?

Shri Nambiar: But he is insisting on that point.

Mr. Speaker: Perhaps I could not explain it in so beautiful language.

श्री रामेश्वरानन्द : जब इंग्लिश में कोई सज्जन बोलते हैं, तो हम कुछ नहीं कहते हैं लेकिन जब . . . .

अध्यक्ष महोदय : अब काम को आगे चलने दीजिये ।

श्री रामेश्वरानन्द : बहुत अच्छा ।

12.12 hrs.

RAILWAY BUDGET—GENERAL DISCUSSION—*contd.*

Mr. Speaker: The House will now resume discussion on the Railway Budget. Mr. Pattnayak who was on his legs yesterday will resume his speech.

An Hon. Member: On a point of order.

Mr. Speaker: There is nothing now before the House.

Shri Buta Singh: On a point of order.

Mr. Speaker: Order, order. The hon. Member will resume his seat. There cannot be a point of order in a vacuum. When there is nothing before the House for discussion, there cannot be any point of order. It cannot be on a subject that has concluded; it cannot be on a subject that is yet to come. Or, if he wants to raise a point of order because I have called Mr. Pattnayak, then I can allow him, if he thinks that he cannot speak.

श्री कि० पटनायक (सम्बलपुर) : अध्यक्ष महोदय, मैं समझता हूं कि नए रेल मंत्री जी का आविर्भाव बहुत नापाक ढंग से हुआ है । उन के एक हाथ में किराये की वृद्धि है और दूसरी तरफ दुर्घटनाओं में वृद्धि हुई है । जहां तक मेरा खयाल है श्री लालबहादुर शास्त्री जी जब रेल मंत्री थे तो एक बड़ी रेल दुर्घटना हो जाने के कारण उन्होंने अपने पद से इस्तीफा दे दिया था । अभी हाल में ही जो धनबाद के समीप एक रेल दुर्घटना हुई है, उस को देखते हुए हम वर्तमान रेल मंत्री जी से मांग करते हैं कि वह भी इस्तीफा दे दें और उन को इस्तीफा दे भी देना चाहिये । अगर उन्होंने ऐसा किया तो एक स्वस्थ परम्परा बन सकेगी और अगर यह परम्परा स्थापित हो जाय कि किसी भी बड़ी रेल दुर्घटना के बाद जो रेल मंत्री महोदय हैं वे अपने पद से . . .

श्री कमल नयन बजाज (वर्धा) : पहले की भांति के मंत्री अब नहीं हैं । अब नये आये हैं ।

श्री कि० पटनायक अगर वह चीज दिखावे के लिए नहीं थी और एक स्वस्थ परम्परा डालने के लिए की गई थी तो हमारा विश्वास है कि अभी जो मंत्री हैं उन को भी उस परम्परा का अनुसरण करना चाहिए । अगर ऐसी परम्परा डाली जाएगी तो हमारा विश्वास है कि देश में एक्सीडेंट्स की जो संख्या है वह कम होने लग जायेगी ।

अध्यक्ष महोदय : तब एक्सीडेंट बाहर नहीं हाउस के अन्दर होते रहेंगे और साल में पचासों होंगे ।

श्री कि० पटनायक : दूसरी बात में यह कहना चाहता हूं कि चुनाव के बाद का जो साल होता है वह प्रजातांत्रीक जालिम के लिये एक सुनहरी अवसर प्रदान करता है कि वे जो भी जुल्म और अत्याचार कर सकते हैं कर लें । इस का प्रमाण केवल रेलवे बजट से नहीं मिलता है बल्कि जो जनरल बजट भी पेश किया बया है, उस से भी मिलता है । रेलवे बजट में जहां किराये भाड़े में वृद्धि की गई है वहां जनरल गजट में भी करों में वृद्धि कर दी गई है । इसी तरह से राज्यों मे भी जो गजट पेश किये जा रहे हैं, उन में भी करों मे गहुत वृद्धियां की गई हैं । इस प्रकार की वृद्धियां चारों तरफ देखने के लिये मिल रही हैं । इसलिए मैं कहता हूं कि यह साल आम जनता के लिए गहुत खराब साल है । चुनावों के बाद भारतीय जनता को चारों तरफ से जूते मिल रहे हैं ।

जहां तक तीसरे दर्जे के मुसाफिरों का सम्बन्ध है, उन को सहूलियतें पहुंचाने के लिए रेलवे बजट में कोई भी प्रस्ताव नहीं रखा गया है । हिन्दुस्तान में तीसरे दर्जे का मुसाफिर बहुत ही दयनीय स्थिति में है। वह दो ही अवस्थाओं में सफर करता है इस तीसरे दर्जे में । वह गरीबी से मजबूर हो कर तीसरे दर्जे में सफर करता है या फिर तपस्या करने के लिए करता है जैसे कि गांधी जी किया करते थे । उस की इस अवस्था में जब तब कोई परिवर्तन नहीं

[श्री कि० पटनायक]

होता है तब तक किराये में वृद्धि करना बिल्कुल अनजस्टिफाइड है । रेलवे उपमंत्री जी ने कल जो जवाब दिया, उस को मैंने सुना था और किराये में वृद्धि करने के लिये जो तर्क उन्हों ने दिया, वह बहुत गलत था । अगर वह उसी तर्क को मानें तब भी उन को इस वृद्धि को वापिस लेना चाहिए । कल उन्होंने कहा कि भारत में जो रेल का किराया है, वह ब्रिटेन, जापान या अमरीका की तुलना में बहुत कम है । उन्होंने कहा कि इन सब देशों के किरायों की तुलना में यहां का किराया कम है । वह बिल्कुल ग़लत चीज थी क्योंकि अगर इस चीज की तुलना होगी तो उस के साथ हम को यह भी देखना होगा कि ब्रिटेन, जापान या यू० एस० में राष्ट्रीय आय कितनी है और उस के साथ ही साथ प्रति व्यक्ति आय कितनी है और उन की तुलना में रेल का किराया कितना है । अगर इस बात को ही तर्क मान कर किराये में वृद्धि की गई है तो भी इस वृद्धि को आप को वापिस ले लेना चाहिये क्योंकि वह हिसाब तो बिल्कुल गलत है । ऐसा करते समय प्रति व्यक्ति आय और राष्ट्रीय आय का कोई ध्यान नहीं रखा गया है ।

Mr. Speaker: Order, order. I find that Members turn their backs to the Chair and converse with others for a prolonged period. This should not be done.

श्री कि० पटनायक : एक और कारण जो किराये में वृद्धि का दिया गया है वह भी बहुत विचित्र है । कहा गया है कि जो छोटे कर्मचारी हैं, जो छोटे लोग हैं उन के वेतनों में वृद्धि हो रही है, इसलिए मुसाफिरों के किराये मे भी वृद्धि होनी चाहिए । यह बहुत अजीब तर्क है । अगर इसी को समाजवादी ढांचा कहा जाता है तो मैं समझता हूं यह समाजवादी ढांचे का एक विचित्र नमूना है कि गरीबों से लूटो और गरीब को दे दो । छोटे कर्मचारियों को ज्यादा वेतन देना है इसलिए छोटे लोगों से ले लो, यह समाजवादी नमूने का बहुत विचित्र ढांचा है । अगर छोटे कर्मचारियों के वेतन में वृद्धि करनी है तो समाजवादी ढंग में इस के बहुत से तरीके हैं । जब कभी छोटे कर्मचारियों के वेतन में वृद्धि करनी हो तो उस का प्रथम जो तरीका होना चाहिये वह यह है कि जो बड़े कर्मचारी हैं, जिन का वेतन और भत्ता मिला कर एक महीने में १००० रु० से ज्यादा होता है, खास कर उन के वेतन में कमी कर के छोटे कर्मचारियों के वेतनों में वृद्धि करनी चाहिये । जब ऐसे तरीके भी हों तो उन को न अपना कर सिर्फ गरीब को लूटने का तरीका अपनाया जाय, यह बिल्कुल गलत ढंग है ।

अभी जो तीसरे दर्जे की अवस्था है उस में परिवर्तन की बहुत जरूरत है और हम समझते हैं कि जब रेलवे मंत्री आखीर में जवाब देंगे तो इस के बारे में भी कुछ बतलायेंगे कि वे अगले दो या तीन सालों में तीसरे दर्जे के लिए क्या ऐडवान्टेजेज दे सकेंगे । तीसरे दर्जे में जो लोग सफर करते हैं, उन की मांग बहुत बड़ी नहीं है । उन की तो बस एक ही मांग है कि उन को बैठने के लिए जगह मिले । उस के बाद उस को ठंडा पानी मिलता है या गर्म पानी मिलता है, यह बिल्कुल अलग चीज है । इसलिए मंत्री महोदय को अन्त में जवाब देना चाहिये कि अगले दो या तीन सालों में वह तीसरे दर्जे में जो मुसाफिर सफर करते हैं उन के लिये बैठने की जगह देंगे इस की गारंटी दे सकेंगे या नहीं । अगर इस का जवाब मंत्री महोदय ठीक दे सकेंगे तो किराये में जो वृद्धि हुई है हम उस पर ऐतराज करना छोड़ देंगे, कम से कम इस बात । इसलिये वे इस का जवाब जरूर दें । इस अवसर पर तीसरे दर्जे की सहूलियतों के

सम्बन्ध में को मैं कोई और डिटेल्ड मांग नहीं करना चाहता हूं सिवा इस के कि जब तक तीसरे दर्जे के मुसाफिरों के लिये बैठने की जगह नहीं मिलती है तब तक के अन्तरिम पीरियड के लिये वे जिस तरह से आज तीसरा दर्जा है उसी तरह से एक भीड़ का दर्जा भी कर दें। एक भीड़ का कम्पार्टमेंट लगा दें ताकि अगर कोई आदमी टिकट खरीद ले और उस को बैठने के लिये तीसरे दर्जे में जगह न मिले तो वह भीड़ के दर्जे में चला जाय और उस को टिकट का कुछ पैसा, १० या १५ प्रतिशत वापस कर दिया जाय। अगर रेलवे अन्तरिम पीरियड के लिये ऐसी व्यवस्था कर दे तो तीसरे दर्जे में सफर करने वाले जो लोग हैं उन को बहुत तसल्ली होगी, ऐसा मेरा विश्वास है।

रेलवे में आज कल अरक्षा में बहुत वृद्धि हुई है, सिक्योरिटी बहुत कम है रेलवे के सफर में, और इस के बहुत से उदाहरण हैं। एक खास उदाहरण की तरफ मैं खास तौर से रेलवे मंत्री जी की नजर खींचना चाहता हूं। वह उदाहरण उड़ीसा का है। उस घटना को करीब करीब ११ महीने हो गये जबकि वहां पर मध्यवर्ती चुनाव चल रहा था। उस समय वहां के एक बड़े कांग्रेसी लीडर की हत्या रेल के डब्बे में हो गई थी। उस दुर्घटना के बाद उस की जांच की जिम्मेदारी रेलवे के ऊपर आ कर पड़ी। लेकिन रेलवे पुलिस या रेलवे डिपार्टमेंट ने वह जांच खुद न कर के उसे उड़ीसा सरकार के हाथों में सौंप दिया, जिस का नतीजा यह हुआ कि वह जांच हुई ही नहीं और पुलिस ने अभी आखिरी रिपोर्ट दे दी है कि उस की कुछ जांच नहीं हो सकी। यह एक बहुत सीरियस चीज है कि कांग्रेस के एक लीडर होते हुए भी, इतनी बड़ी हत्या होने के बाद भी, उस की जांच ठीक तरह से नहीं की गई। इस का एक खास कारण यह था कि पंडित मिश्र कांग्रेस के उस गुट के एक नेता थे जोकि सत्ताधारी कांग्रेस गुट से अलग है। यह एक आम अंदाजा है कि शायद इस हत्या के पीछे वह कांग्रेस का गुट है जोकि अभी सत्ताधारी है। इस से यह विचार होता है कि अगर रेलवे डिपार्टमेंट ने इस जांच को किया होता, अगर इस जांच की जिम्मेदारी रेलवे पुलिस ने ली होती, तो शायद इस हत्या की जांच कुछ हो सकती थी। लेकिन खुद उस को करने के बजाय उसे उड़ीसा की पुलिस को सौंप दिया गया। इस का यह नतीजा निकला कि इस की बिल्कुल जांच नहीं हुई। यह बहुत सीरियस चीज है और हमारा निवेदन है रेलवे मंत्री जी से कि चूंकि उड़ीसा गवर्नमेंट और उड़ीसा पुलिस के द्वारा जांच नहीं हो सकी इसलिये इस को वे फिर वापस ले लें और रेलवे पुलिस से उस की जांच करायें। मैं चाहता हूं कि मंत्री जी इस का भी कुछ जवाब दें।

हम को यह सुनने को मिला है कि रेलवे मंत्रालय में जितने हरिजन या शेड्यूल्ड ट्राइब्स के एम्प्लायीज हैं उन का प्रमोशन जिस ढंग से किया जाना चाहिये उस ढंग से नहीं किया जा रहा है। इस के बारे में सुप्रीम कोर्ट ने भी कुछ राय दी है कि जिस तरह से एम्प्लायमेंट या अप्वाइंटमेंट्स में हरिजनों और शेड्यूल्ड ट्राइब्ज के लिए रिजर्वेशन होता है वैसे ही उन के लिए प्रमोशन में भी ठीक ढंग से रिजर्वेशन होना चाहिये। जहां तक हम को सुनने को मिला है, राय को कार्यान्वित नहीं किया जा रहा है रेलवे मंत्रालय के द्वारा। हम को आशा है कि इस के बारे में भी कुछ स्पष्टीकरण रेलवे मंत्री जी से मिलेगा।

एक चीज और है मगर उस को कहने में मुझे कुछ हिचकिचाहट होती है। पर हो सकता है कि इस अफवाह में भी कुछ सत्यता हो, नहीं तो मेरे जैसे एक नये मेम्बर तक वह इतनी जल्दी नहीं पहुंच सकती थी।

[श्री कि० पटनायक]

यह अफवाह यह है कि वर्तमान मंत्री जी के पहले जो मंत्री थे वे हरिजन थे । उन के जाने के बाद जिस कुर्सी पर वे बैठा करते थे उस को बदल दिया गया है । अगर यह बात सत्य है तो यह बहुत खतरनाक है ।

अध्यक्ष महोदय : शायद उन्होंने खुद कहा हो कि उन्हें वह कुर्सी चाहिये ।

Now, Shri Shiv Charan Gupta.

Mr. Shiv Charan Gupta (Delhi Sadar): I did not give my name.

Mr. Speaker: Then, Shrimati Satyabhama Devi.

I have not been able to apreciate why Shri Shiv Charan Gupta is not prepared to speak. He had sent me his name, and I have got it here in my list. I wanted to give representation to Delhi Union Territory also, and, therefore, I called him. But he refuses to speak.

When a Member sends in his name, and when called, he is not prepared to speak, he will lose his right in future.

Shri Shiv Charan Gupta: I am sorry. I never gave my name.

Mr. Speaker: Then, probably some Member from his party must have given it. I have got it before me here. Perhaps, there might be a mistake.

Shri Shiv Charan Gupta: I never gave my name.

Mr. Speaker: There might be a mistake. I shall find it out.

श्रीमती सत्य भामा देवी (जहानाबाद) : अध्यक्ष महोदय, रेलवे का जो नये साल का बजट माननीय मंत्री जी ने पेश किया है उसके बारे में बहुत से माननीय सदस्य अपने अपने विचार प्रकट कर चुके हैं । सन् १९६२–६३ साल के इस रेलवे बजट पर मैं कुछ अधिक तो नहीं कहना चाहती हूं, पर तीन चार बातों की ओर रेलवे मंत्री जी का ध्यान जरूर खींचना चाहती हूं ।

नया बजट यद्यपि कई दृष्टियों से अच्छा और प्रगतिशील भी है क्योंकि इस में रेलवे के अनेक विकास कार्यक्रम शामिल किये गये हैं लेकिन साथ ही एक मामले में यह हमारे सामने एक गम्भीर पहलू पेश करता है ।

हमारा देश गरीबों का देश है और रेल गाड़ी ही गरीबों की सब से आम सवारी है । इसलिये मैं यह समझती हूं कि बजट में तीसरे दर्जे के रेल भाड़े में दस प्रतिशत वृद्धि का जो प्रस्ताव किया गया है वह उचित नहीं है । तीसरे दर्जे में गरीब लोग ही सफर करते हैं और उन की आर्थिक हालत इतनी अच्छी नहीं कि वे अधिक रेल भाड़ा दे सकें । सरकार को भाड़े में वृद्धि करते समय इस बात का ध्यान रखना चाहिये था । माल के भाड़े में वृद्धि की गयी है वह मेरे विचार से अनुचित नहीं है क्योंकि इस से गरीब लोगों के आम जीवन पर उतना अधिक असर नहीं पड़ेगा ।

दूसरी बात जो मैं कहना चाहती हूं वह यह है कि सरकार को रेलवे की विकास योजनायें बनाते समय भी गरीब और गांव के लोगों की सहूलियत का ध्यान अवश्य रखना चाहिये । हमारी तरफ पूर्वी रेलवे की दो शाखा लाइनें हैं । उन में एक गया को क्यूल जंक्शन से मिलाती है और एक पटना से जोड़ती है । इन दोनों लाइनों में बहुत से हाल्ट स्टेशन हैं जहां कि गाड़ियां ठहरती हैं । इन हाल्ट स्टेशनों पर अधिकांश गांवों के लोग ही रेलगाड़ी पर सवार होने के लिये आते हैं लेकिन कितने दुःख की बात है कि इन हाल्ट स्टेशनों में पीने का पानी भी इन यात्रियों को वहीं नसीब नहीं होता । गांवों के लोग मीलों चल कर गाड़ी पकड़ने आते हैं और खास तौर से गरमियों में उन की क्या हालत रहती होगी.

इस का आसानी से अन्दाजा लगाया जा सकता है। मेरा रेल मंत्री जी से यह आग्रह होगा कि वे इन हाल्ट स्टेशनों में कम से कम एक एक ट्यूब वैल लगा कर भी इस असुविधा को दूर करें। इस से गांवों से आने वाले रेल यात्रियों को बड़ी राहत मिल सकती है।

एक बात और मैं इस सिलसिले में माननीय रेल मंत्री जी के सामने रखना चाहूंगी। अगर इन हाल्ट स्टेशनों में एक एक शौचालय का भी प्रबन्ध किया जाये तो ग्रामीण यात्री बहुत उपकार मानेंगे। अध्यक्ष महोदय, यह प्रबन्ध मेरे ख्याल से बहुत से स्टेशनों में नहीं है। यह तो बहुत ही लज्जाजनक बात है कि यात्रियों के लिये हमारी रेलवे हर स्टेशन पर और हाल्ट स्टेशनों पर एक शौचालय तक नहीं बनवा सकती है। खास तौर से इस की वजह से महिलाओं को जो कठिनाई होती है वह हर कोई समझ सकता है। मैं चाहूंगी कि मंत्री महोदय इस पर भी ध्यान दें और बजट में इस के लिये कुछ व्यवस्था करें।

मुझे इस बात की खुशी है कि हमारे देश में विकास के लिये जो आन्दोलन चलाया जा रहा है उस में रेलवे भी पीछे नहीं है। देश भर में रेलो का ज्यादा से ज्यादा विस्तार करने, यातायात के रास्तों को सुधारने, रेल के वैगन और डिब्बे देश में ही तैयार करने आदि के लिये जो प्रयत्न बजट में शामिल किये गये हैं उन की मैं सराहना करती हूं। देश को तरक्की पर ले जाने में रेलों की जिम्मेदारी बहुत बड़ी है और मुझे आशा है कि इस जिम्मेदारी को रेल मंत्री जी अच्छी तरह निभायेंगे।

Shri M. Ismail (Manjeri): I am one of those who hold that there is no justification for the increase in railway fares or freights. The fares and freights even as they are, I am firmly of the view, are high when we take into consideration the economic condition of the country.

The hon. Minister of Railways the other day drew the attention of the House to certain figures obtaining in other countries with reference to railway fares, but I would request him to consider the fact that there can absolutely be no comparison between those rates obtaining in those countries and the rates that are prevalent in our country, simply because the conditions in those countries are absolutely different from those in ours. At best, those rates obtaining in other countries can serve only as an indication of the very low level of the economic condition prevailing in our country. They can never be taken as showing the cheapness of the railway rates prevalent in our country. I think, therefore, that on those figures no justification can be based for increasing the railway fares and freights in our country. As I have already said, in view of the economic situation in our country and also in view of the meagre facilities provided by the railways to the passengers, such an increase is certainly not justifiable.

Ticketless travel is one of the things which is robbing the resources of the railway. There is no doubt about it. But I think that the steps taken by the railway administration for tackling this question are not sufficient and adequate. If you see the figures provided by the railway administration for 1960-61, the detection of ticketless travel has come to about 7·5 million cases, and if we compare it with the total number of passengers who made use of the railways in that year, we find that the detection comes only to a little less than one half of one per cent. That, surely, does not reflect creditably on the work of detection. More effective and efficient steps must be devised, and one of the means by which detection can be ensured and made more efficient is by instituting a system of awards for the detection of such offences. I understand reliably that such a system of awards instituted in

[Shri M. Ismail]

the case of the running staff has reduced considerably the cases of delayed running of trains in the recent past.

Another point which I want to place before the House is the problem that is posed by the level crossings in the country. It is really a huge problem which is affecting, I may say, even the economic life of the whole nation. All over the country, we know there are these level-crossing gates. They cannot be avoided, of course; but then, something really efficient could be done about them.

There are level crossing gates in the busiest cities of the country; and even now, after 15 years of independence, not much has been done. If we see the Report of the Railway Board, we find that there are about 28 or 30 over-bridges or under-bridges that are being constructed or are being proposed to be constructed. And, this number, when we take into consideration the total mileage, that is 35,000 miles, of railways in the country, is very very meagre and very inadequate to meet the problem. It cannot even touch the mere fringe of the problem created by these level crossings. The passing of the trains causes the closing of the gates in very busy cities. That itself is a source of grave hardships and difficulties to the passengers on either side of the line.

Apart from that, there are towns like Tirur in Kerala in which they have got stations which make use of the level crossings for other purposes, too. They close the level crossings for the purpose of shunting goods trains and passenger trains. That robs a great amount of the time and energy of the people, that is, of the pedestrians as also of the people who are travelling in vehicles on business and on so many other necessary errands.

Then, again, there is another class of level crossings. They are mostly in rural parts. When no train is expected for one or two hours, what you find is that the gates are closed there. You try to find the watchman or one who is in charge of those gates. He is not to be found. If you are fortunate, after 15 minutes or half an hour, he may be found. Or, if you cannot find him, you have to wait until he comes. I have got experience of such a happening. And, at times you have to wait even 45 minutes before the watchman comes and opens the level crossing gates. This is so not in one part of the country; but in different parts of the country such things do happen. I say such things can be minimised though you cannot build over-bridges or under-bridges with regard to every level crossing in the country. The level crossing gates should be closed only at the time of the coming of the trains; and the wachman should be there on the spot. These things can be attended to by the Administration and thereby much of the time of the people of the country can be saved.

I want to say one or two words about certain new lines. I come from a constituency which is in a part of the country which is very poorly and meagrely served by the Railways. I mean Manjeri in the Kerala State. There was a proposal for a new railway line about which an agitation has been going on for a few decades. I mean the line connecting the Shoranur-Nilambur line to the west coast line. I think about ten years ago it was assured that the Second Plan would find a line constructed between at least Melattur and Feroke on the west coast. There was such an assurance. I do not know what happened to that. With regard to this line the original idea was that a line should be constructed from Nilambur to Feroke. It is a matter of about 80 miles from Nilambur to Feroke. But seeing that their demand bore no fruit the people gave them an alternative line only thirty miles long i.e. from Melattur to Feroke. It is in

that connection an assurance was given that it would be included in the Second Plan. But now we do not know what has happened to it or whether it is included in the Third Plan. As matters stand there is really great need for more railway lines in that part of the country from where I have been elected. The Malabar people have been feeling the need of a railway from the west coast to Bangalore *via* Coorg. It is a very necessary line. This line as well as the other lines when constructed will open up the country, will increase the trade and commerce of the country and will bestow many benefits on the people. One need not expatiate upon the benefits which the railway brings; it is well-known and acknowledged. Because of the absence of such railways, certain places in the country are economically and otherwise lagging behind very much.

Then again there has been a demand for a railway line connecting Feroke with Ponnani, another connecting Alleppey to Kayamkulam. That is about Kerala. With reference to Madras State, the line from Manamadurai to Virudhunagar has been before the Government for decades and decades, even from before Independence. Now that work has been taken up but that is being proceeded at a snail's speed. Out of Rs. 60 lakhs proposed to be spent there, they are spending Rs. 3 lakhs or Rs. 4 lakhs every year. At this rate, what will happen to this line? When will it be put into commission? Nobody knows. Already it is decades since first promises were made about this line. Then again proposals for two lines from Trivandrum and Tinnevelly connecting to Cape Comorin, the southern most point of the country *via* Nagercoil are there. Cape Comorin is the place to which people from all over the country want to go and yet it is very strange that there is no railway connection to that point from the rest of the country. That also has to receive proper and prompt attention of the Government. Sometimes back it was said that travel does not produce anything; that no production results from travel. Therefore they said that travel need not be encouraged, and that the slogan must be "travel less." That was the idea. But I say that travel is undertaken by the vast majority of people not for pleasure or for tamasha. Travel is a social necessity. It is an economic necessity. If facilities are not given to the people to undertake travel, production and the economic situation of the country will be affected. Therefore, providing more lines and better facilities for travel is a national necessity. I do hope that the idea, namely, that travel is a useless activity of the nation and as such it must be discouraged, will not be lurking in the minds of the Railway Ministry. If they have got it, I would request them to consider whether it is not time for them to disabuse their minds of any such bias.

I would then like to mention one or two more new lines which would be useful to the localities concerned and to the counry at large. One such line would be this: there is already a line from Wallaja Road junction to Ranipet, on the Southern Railway. I want this line to be extended from Ranipet to Melvisharam. It is only a distance of four miles. Melvisharam is an important trading centre and it will be brought into touch with the main line by the construction of these four miles of railway link.

Again, Mailpatti to Kolar *via* Pernambut is another important route which will have an important bearing on the development of not only that portion of the country but the whole economic system. This is a very important route having very important places and marketing centres on the way. It will stand us in good stead if this railway line is constructed, and it will have a very beneficial bearing upon the economic well-being of the country.

श्री रामेश्वरानन्द (करनाल) : श्रीमान्, अध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री जी एवं माननीय सदस्यगण . . . .

अध्यक्ष महोदय : मैं स्वामी जी को आरम्भ में ही कह दूं कि उन्होंने सिर्फ मुझ से ही बात करनी है ।

श्री रामेश्वरानन्द : मैं किसी से विवाद नहीं करना चाहता ।

अध्यक्ष महोदय : जो कुछ माननीय सदस्य कहेंगे, वह मेरी तरफ मुखातिब हो कर कहेंगे ।

श्री रामेश्वरानन्द : मैं यत्न करूंगा कि किसी का नाम न लूं ।

मैं रेलवे बजट के सम्बन्ध में कुछ बातें कहना चाहता हूं। रेलवे मंत्री महोदय के भाषण से यह प्रतीत होता है कि महंगाई-भत्ता देने और कुछ विकास-योजनाओं को सफल बनाने के लिये किराया बढ़ाये जाने का विचार है। मैं इस का विरोध करता हूं। विकास का मैं विरोधी नहीं हूं । विकास होना चाहिये, परन्तु विकास ऐसा होना चाहिये कि जो शक्ति इस समय है, उस को शनैः शनैः बढ़ाया जाये । हमारे देश की जनता पहले ही निर्धन है । यदि उसे और पीसने का यत्न किया गया, तो हमारा विकास विकास न हो कर ह्रास हो जायेगा ।

विकास की वृद्धि और प्रगति के लिये मैं यह उचित समझता हूं कि एक हजार रुपये से अधिक वेतन पाने वाले राज्य-कर्मचारियों को जो महंगाई भत्ता और वार्षिक उन्नति दी जाती है, वह न दी जाये । इस के अतिरिक्त चाहे मंत्रिगण हों और चाहे राज्य-कर्मचारी, एक हजार रुपये से अधिक वेतन किसी का न हो । इस प्रकार जो धन बचेगा, उस से विकास का कार्य आगे बढ़ सकेगा ।

आज रेलवे विभाग में कई अपव्यय हो रहे हैं । विकास के नाम पर पुराने समय के सिग्नलों को उखाड़ा जा रहा है, यद्यपि वे ठीक-ठाक हैं । पहले तारों को उखाड़ कर नवीन तार लगाये जा रहे हैं । पहले सिग्नल नीचे को होता था, परन्तु अब ऊपर उठाया जाता है । पहले सिग्नल को नीचे गिराने के लिये एक सामान्य सा यन्त्र होता था, जिस को संस्कृत में शृंगल निपातन कहते थे, किन्तु अब इस के लिये दो दो मंजिल के मकान बनाये जा रहे हैं । कहा जाता है कि इस से विकास होगा । मैं इस को विकास नहीं मानता । जिस प्रकार पहले सिग्नल होता था, उसी प्रकार अब भी हो सकता है । इस व्यवस्था में परिवर्तन करना अनावश्यक है और यह अपव्यय है ।

अध्यक्ष महोदय : अब तो संसार में यत्न ऊपर जाने की ओर है ।

श्री रामेश्वरानन्द : मैं आपकी इस बात का स्वागत करता हूं कि ऊपर जाना चाहिए, लेकिन स्वाभाविक रूप से सृष्टि का यह नियम है कि जो वस्तु ऊपर ले जाई जाती है, वह नीचे आती है--वह पतन की ओर जाती है, उत्थान की ओर नहीं जाती है ।

इस लिये मैं निवेदन करना चाहता हूं कि पहले की जो व्यवस्था है, पहले का जो प्रकार है, उस में अकारण ही परिवर्तन किया जा रहा है और उस को विकास का नाम दिया जा रहा है ।

पहले रेलवे विभाग के जो गाड़े होते थे, उन में उत्पन्न होने वाली घास किसानों को नीलाम कर दी जाती थी और उस से रेलवे विभाग को हजारों रुपये की आमदनी हो जाती थी । इसी प्रकार सूखी लकड़ी के नीलाम करने से भी उस को काफी आमदनी होती थी । अब उन को जंगलात को दे दिया गया है, जिस के कारण रेलवे विभाग को घास और सूखी लकड़ी से कोई आमदनी नहीं होती है । रेलवे के कर्मचारी और दूसरे लोग

उस को चोरी से ले जाते हैं। अगर इस ओर ध्यान दिया जाये, तो इस से रेलवे विभाग की आय कुछ बढ़ सकती है।

रेलों का किराया उसी स्थिति में बढ़ाया जाना चाहिये, जब कि जनता की आय भी बढ़ाई जाये। जनता की आय बढ़ती नहीं है, किन्तु राज्य की ओर से उस पर बोझ बढ़ाया जा रहा है, जिस से जनता और पिस जायेगी। यदि देश की जनता निर्धन और पिसी होगी, तो फिर देश की उन्नति होना सम्भव नहीं है।

आज जनता के साथ क्या बर्ताव हो रहा है? मंत्री महोदय गर्मी के मौसम में थर्ड क्लास के डिब्बे में जा कर देखें कि वहां पर क्या होता है। एक तरफ जनता भी अपनी सवारी को बिठा कर ले जाता है, लेकिन गाड़ियों में स्थिति यह है कि लोग लटकते हुए जाते है। इस प्रकार कइयों की मृत्यु हो जाती है। रेलवे टिकट के पैसे तो ले लिये जाते हैं, लेकिन लोगों को खड़े होने और बैठने की जगह नहीं मिलती है।

गर्मी के दिनों में पानी की समस्या भी बड़ी विकट होती है। मैंने स्वयं देखा है कि गर्मी के दिनों में जब गाड़ी स्टेशन पर आ कर खड़ी होती है, तो सैकड़ों स्त्री पुरुष पानी लेने के लिये नीचे उतरते हैं: प्रथम तो पानी वाला होता नहीं है और अगर होता भी है, तो केवल एक व्यक्ति होता है, जिस से सब लोगों को पानी नहीं मिल सकता है।

घरौंडा स्टेशन पर पानी वाला नहीं है और मैंने इस सम्बन्ध में रेलवे विभाग के उच्चाधिकारियों को लिखा है, लेकिन वे इतने सज्जन हैं, कि वे किसी के पत्र का उत्तर देना उचित नहीं समझते। इसलिये मुझे इस बारे में कोई सूचना नहीं मिल रही है कि वहां पर पानी वाले की व्यवस्था होगी या नहीं।

13 hrs.

कई स्टेशनों पर टिकट बांटने वाले ऐसे सज्जन बने होते है, जो गाड़ी के आने के समय पर ही टिकट बांटना शुरू करते हैं। इस कारण वहां पर भीड़ अधिक होती है और उस भीड़ में कई लोगों के पैसे छूट जाते हैं। कोई बेचारा रोता हुआ रह जाता है, किसी को ठीक पैसे नहीं मिलते हैं, और अगर टिकट एक रुपया और कुछ पैसों का होता है और वह दस का नोट देता है तो उस को ठीक पैसे भी वापिस नहीं दिये जाते हैं। इस तरह जो भ्रष्टाचार है वह बढ़ता ही जा रहा है। हमारे रेलवे मंत्रालय ने भ्रष्टाचार निरोधक समिति बनाई है। लेकिन मैं घोषणापूर्वक इस सदन में कह सकता हूं कि भ्रष्टाचार निरोधक समिति भी भ्रष्टाचार में फस जाती है। मैं जो बातें कह रहा हूं वह कटाक्ष करने की दृष्टि से नहीं कह रहा हूं बल्कि सत्य बातें कह रहा हूं। आप नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर ही चले जायें, वहां आप को भ्रष्टाचार होता हुआ मिलेगा। बड़े बड़े लोग भ्रष्टाचार में फसे हुए आप पायेंगे। पिछले दिनों एक आदमी जो कि भ्रष्टाचार में सम्मिलित था और वह किसी कारण से भ्रष्टाचार से हट गया था, उस बेचारे को अब अकारण ही हटाया जा रहा है। उस को किसी प्रकार से भी नहीं बताया गया है कि उस का अपराध क्या है। नाम उस का मुनीश्वर बाबू...

अध्यक्ष महोदय: किसी का नाम लेकर उस का केस यहां पेश नहीं किया जाना चाहिये। अगर कोई शिकायत है तो मिनिस्टर साहब के पास आप लिख कर भेज दें।

श्री रामेश्वरानन्द: मैं सामान्य बात करता हूं। मैं ने आप के सामने यह बात रख दी है और मैं आशा करता हूं कि इस को आप देखेंगे।

मैं यह भी कहना चाहता हूं कि आजकल गाड़ियों में प्रायः शौचालयों में पानी नहीं आता है। जब हम शौचालयों में शौच के लिये जाते हैं, तो पानी वहां पर न पा कर बहुत तकलीफ का सामना करना पड़ता है।

[श्री रामेश्वरानन्द]

कई गाड़ियों में पंखे लगे हैं लेकिन एक आध पंखा ही ऐसा होता है जो चलता है, शेष वैसे ही लगे रहते हैं । पंखे लगे जरूर हैं परन्तु हवा नहीं देते हैं । हां गाड़ियों पर बोझ अवश्य वे डालते हैं । इस ओर भी आप को तुरन्त ध्यान देना चाहिये ।

रेलों पर लोग बिना टिकट के यात्रा भी करते हैं । जो चालाक लोग होते हैं वे बहुधा तो पकड़े नहीं जाते हैं और जब कुछ लोग पकड़ लिये जाते हैं तो उन से थोड़ा बहुत किराया ले कर पकड़ने वाले उन को छोड़ देते हैं । इस से रेलवे को आय नहीं होती है और घाटा उठाना पड़ता है और दूसरों की जेबों में यह रुपया चला जाता है ।

बहुत सी जगहों पर भीड़ भड़क्का चलता है । गाड़ियों में पुलिस वालों का डिब्बा भी होता है । वे कई बार यात्रियों को बिना टिकट बिठा लेते हैं और उन से एक आध रुपया कम ले कर अपना काम चला लेते हैं और उन को स्टेशन से जहां उन्हें जाना होता है, बाहर निकाल देते हैं । ये प्रति दिन की घटनायें हैं जो होती रहती हैं और इस ओर आप का ध्यान जाना चाहिये ।

जहां पर टिकट लिया जाता है वहां पर लोग लम्बी लम्बी लाइनें लगा देते हैं । सीधे सादे लोग जो बाहर से आये होते हैं अपनी गांठ कटवा कर चले जाते हैं । कोई ऐसा प्रबन्ध भी आप की तरफ से किया जाना चाहिये ताकि मुसाफिरों की दूसरे लोग गांठ न काट सकें । जब उन की गांठ कट जाती है तो वे बेचारे रोते हुए चले जाते हैं । ये प्रति दिन की घटनायें हैं और इन को रोका जाना चाहिये ।

मैं इस का विरोधी नहीं हूं कि रेल की आय न बढ़े या उस को आय न हो । उस को आय होनी चाहिये । परन्तु जहां रेलों की आय पर आप विचार करें वहां रेलों पर यात्रा करने वाली जनता की सुविधाओं पर भी आप विचार करें । उन को भी कुछ सुविधायें मिलनी चाहियें । सुविधायें उन को मिलती नहीं है और आप किराये बढ़ाते चले जा रहे हैं । इस के परिणामस्वरूप जनता में असन्तोष और एक प्रकार से अविश्वास की भावना फैलती है । यह कहा जाता है कि दूसरे लोग आम जनता को भड़काते हैं । लेकिन मैं कहना चाहता हूं कि दूसरे लोग भड़काते नहीं है । स्थितियां ही ऐसी बनाई जा रही हैं कि आम जनता भड़क उठे । मैं चाहता हूं कि रेल मंत्रालय और स्वयं रेल मंत्री जी इन सारी बातों की ओर ध्यान दें और जहां जहां पर जिन जिन चीजों की आवश्यकता है उन की पूर्ति करें । इन की पूर्ति किये बगैर किराया बढ़ाना जनता को सर्वथा अपने विपरीत करना है ।

Mr. Speaker: I would request hon. Members from the Congress benches to condense their remarks within ten minutes so that more Members could be accommodated. The financial and economic implications of the budget have already been discussed. Now there are only individual or local grievances to be ventilated, and they can very well be described or mentioned within ten minutes. If hon. Members take only ten minutes each, then I shall have this opportunity of accommodating more Members. I hope hon. Members will bear this in mind while speaking.

श्री कुं० कृ० वर्मा (सुल्तानपुर) : अध्यक्ष महोदय, मुझे दस मिनट का समय दिया गया है, उस में जो स्थानीय त्रुटियां हैं, उन की ओर मैं जरूर आप का ध्यान आकर्षित करूंगा ।

रेलों को जिस मुख्य समस्या का समाधान खोजना है, उस की तरफ मैं सब से पहले माननीय मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूं । यह कहने की आवश्यकता नहीं है कि हमारे देश में प्रजातन्त्रीय राज्य कायम है और रेलों का राष्ट्रीयकरण हुए कई वर्ष हो गये हैं । इतने वर्ष गुजर जाने के बाद भी जब हम तीसरे दर्जे के यात्रियों की दशा को देखते हैं तो उसे देख कर यह नहीं कहा जा सकता है

कि वह किसी भी सभ्य राष्ट्र के लिये शोभा की बात है ।

13.06 hrs.

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

ग्राम जनता के कितने ही कष्ट हैं । उस को भेड़ बकरियों की तरह डिब्बों में भर दिया जाता है जहां सांस लेने में भी तकलीफ होती है, चोटें लग जाती हैं और कभी कभी तो यात्रियों की मृत्यु तक हो जाती है । कितने ही वर्षों से हम इस दृश्य को देखते आ रहे हैं । रेलें हमारे देश में चलती फिरती काली कोठरियां हैं । सारे देश में वे चलती हैं और उन को हम रनिंग ब्लैक होल्ज की शक्ल में देखने आ रहे हैं । इस को हम कब तक बर्दाश्त करते रह सकते हैं । प्रजातन्त्र के और समाजवादी समाज के जो कि आप देश में लाना चाहते हैं यह अनुरूप नही है । समाजवादी समाज के जो मौलिक सिद्धान्त हैं, उन को हम भूल बैठें तो यह कोई अच्छी बात नहीं होगी । इस को हम लोग गवारा नहीं कर सकते हैं । समाजवादी समाज का सब से बडा और मौलिक सिद्धान्त मेरे विचार में यह है कि हर नागरिक को उठने, बैठने तथा साधारण जीवन व्यतीत करने के लिये स्थान मिलना चाहिये । अगर उस को स्थान नहीं दिया जाता है जो कि मेरी समझ में परमावश्यक है, तो हम कैसे कह सकते हैं कि समाजवादी समाज के जो बहुत ही छोटे छोटे उसूल हैं, उन पर हम अमल कर रहे हैं । क्यों नहीं हम इनको अमल में लाते हैं, यह मैं जानना चाहता हूं । इस ओर सर्वप्रथम ध्यान देने की आवश्यकता है । अगर हमने निम्न श्रेणी के लोगों को कुछ सुविधायें दे दीं तो हमें उन पर ही संतोष नहीं मान लेना चाहिये और यह नहीं समझ लेना चाहिये कि हमने उनके साथ रियायत कर दी है, उन पर इनायत कर दी है और यह बड़ी भारी रियायत और इनायत है । यह कोई रियायत या इनायत की चीज नहीं है । हर नागरिक का यह जन्मसिद्ध अधिकार है और वह इसकी मांग कर सकता है और उसकी यह मांग पूरी होनी चाहिये । हम दुनिया भर के खर्चे करते हैं, आलीशान इमारतें बनवाते हैं, शौचालयों और स्नानगृहों में मोजैक लगवाते हैं और बहुत अच्छी अच्छी चीजों को फना करते हैं । इन सब चीजों को छोड़ कर अगर हम इस पर आ जायें कि जब तक हर यात्री को स्थान बैठने को नहीं मिल जाता तब तक हम और कुछ नहीं करेंगे तो यह कहीं ज्यादा अच्छा होगा । इसी परमावश्यक चीज पर हमें चाहिये कि हम अपनी सारी शक्ति लगा दें । बसिस को जब हम देखते हैं तो पाते हैं कि उतने ही टिकट काटे जाते हैं जितनों के लिए बैठने के लिए स्थान होता है । लेकिन क्या बात है कि रेलों का जब राष्ट्रीयकरण किया जा चुका है और जिस के प्रबन्ध के लिए विशाल तंत्र लगा हुआ है, जिसके पास इतना बड़ा इंतजाम है, उसमें जितने स्थान हैं, उससे ज्यादा बिठाये जाते हैं । क्योंकि ज्यादा टिकट काटे जाते हैं ? इतने वर्षों में हम यह इंतजाम नहीं कर सके हैं कि उतने ही टिकट काटे जायें जितना स्थान हो । अगर हमारे पास स्थान नहीं है तो बुकिंग रिफ्यूज हो सकती है । अगर हम टिकट काटते चले जायें तो जैसा मैं निवेदन कर चुका हूं इतने आदमी डिब्बों में भर जाते हैं कि सांस तक लेना मुश्किल हो जाता है । यह मेरी समझ में उचित बात नहीं है । यह हो सकता है कि जिन गाड़ियों में बहुत ज्यादा भीड़ होती है उन के सम्बन्ध में हम प्रतिबन्ध लगा दें कि उन में २०० किलो मीटर, ३०० कीलोमीटर के मुसाफिर ही जा सकेंगे, इस से अधिक के नहीं जा सकेंगे । जैसा मैंने अर्ज किया, यह नहीं होना चाहिये कि हम इतने टिकट काटते चले जायें कि यह नौबत हमारे सामने आ जाये । मैं समझता हूं कि हमारे देश के अन्दर मौलिक सिद्धान्तों में यह भी है कि अधिक से अधिक मदद हमें अधिक से अधिक लोगों को पहुंचानी है । हालांकि तृतीय श्रेणी के यात्री सब से अधिक हैं तब भी जिस में उन

[श्री कु० कु० वर्मा]

का हित हो, जिस में उन को आराम हो हम उस की ओर ध्यान न दें और दूसरी बातें करते रहें, यह बात मेरी समझ में ठीक नहीं है। मैं आप के द्वारा रेलवे मंत्री जी से यह निवेदन करूंगा कि वे इस चीज को देखें। यह ठीक है कि उन को यह नया नया पोर्टफोलियो मिला है, लेकिन मैं समझता हूं कि अपने कार्य काल में वे इस बात को देखेंगे कि यह जो मौलिक सिद्धान्त है उसके अनुसार उन की रेलवे का प्रशासन चले।

दूसरी चीज जिस की ओर मैं ध्यान दिलाना चाहता हूं वह किराये में की गई वृद्धि है। ठीक है, जब तक हमारी आमदनी ज्यादा नहीं होती तब तक जो हमारी मांगें हैं उन को हम किस तरह से पूरा करेंगे। अगर हम यह चाहते हैं कि जो हमारे कर्मचारी हैं उन की तनख्वाह और मंहगाई बढ़ाई जाय, और इस बात का फैसला किया गया है कि उन को यह चीज दी जायेगी, तो उस की पूर्ति करने के लिये हम को आमदनी भी चाहिये। लेकिन इतना सब होते हुए भी हम को यह देख कर आश्चर्य हुआ कि जो प्रथम श्रेणी का किराया बढ़ाया गया है वह १५ प्रतिशत है लेकिन तृतीय श्रेणी का जो किराया बढ़ाया गया है वह १० प्रतिशत है। मैं समझता हूं कि प्रथम श्रेणी में जो लोग यात्रा करते हैं उन की आमदनी लगभग १०,००० रु० माहवार या इस से अधिक होगी। तभी वे इस बात को गवारा कर सकते हैं कि वे प्रथम श्रेणी में सफर करें। लेकिन क्या लगभग यही आय जो हमारी आम जनता है, जो तृतीय श्रेणी में सफर करने वाले यात्री हैं उन की भी है ? मैं नहीं समझता कि उन की औसत आय ५० या ६० रु० माहवार से ज्यादा हो सकती है। जिन की आय इतनी ज्यादा है उन का किराया १५ प्रतिशत बढ़ाया गया और जिन की आय महज ५० या ६० रु० माहवार उन का किराया आप ने १० प्रतिशत बढ़ा दिया। यानी एक और डेढ़ की निस्बत की गई है। मेरी समझ में यह किसी भी तरह से उचित नहीं है। अगर इन लोगों का किराया बढ़ाना ही था तो १, २, ३ या हद ५ प्रतिशत बढ़ाया गया होता तब तो यह बात समझ में आ सकती थी। जो निस्बत रक्खी गई है वह उचित नहीं है और उस को घटाना ही चाहिये। अगर एक दम से उन का किराया कुछ भी न बढ़ाया जाय तो यह सब से उत्तम बात होगी।

तीसरी चीज रेल भाड़े के बारे में है। गल्ले का भाड़ा भी बढ़ाया गया है। मैं समझता हूं कि गल्ले के भाड़े को जहां तक मुमकिन हो सकता था नहीं बढ़ाना चाहिये था। गल्ले के भाड़े के बढ़ाने की वजह से मैं समझता हूं कि एक संकेत मिलता है इन्फ्लेशन की तरफ और इन्फ्लेशन बहुत खराब चीज मैं समझता हूं अपने देश के लिये। इस के भाड़े को या तो एक दम से खत्म कर दिया जाय या बहुत कम कर दिया जाय।

इसी तरह से मैं कोयले की बाबत भी कहूंगा क्योंकि कोयले से ही हमारी कल की जिन्दगी है। उस कल की जिन्दगी के ऊपर हम एक ऐसी चीज ले आयें जिस से कि वह उभर न सके, जिस से लोग अपनी जिन्दगी को ठोस न बना सकें, तो यह चीज अच्छी नहीं होगी। इस लिये कोयला और जो दूसरी चीजें इस तरह की है अगर हम उन पर भाड़ा कम कर दें या बिल्कुल खत्म कर दें तो ज्यादा अच्छा है।

आखिर में मैं यह कहना चाहता हूं कि मैं उत्तर प्रदेश के सुलतानपुर क्षेत्र से आता हूं। लखनऊ से बनारस या मुगलसराय जाने के लिये सबसे छोटा रास्ता है वह सुलतानपुर की ही तरफ से है। जो दूसरे रास्ते प्रतापगढ़ या फैजाबाद की तरफ से हैं वह लम्बे रास्ते हैं। इस लिये अक्लमन्दी की चीज यही होगी कि जो सब से छोटा रास्ता है उसपर मेल और एक्सप्रैस ट्रेन रन किया करें ताकि समय भी बचे और खर्च भी कम हो : लेकिन इतने वर्ष हो गये अभी तक कोई मेल या एक्सप्रैस ट्रेन उस तरफ से चली नहीं है। मैं माननीय मंत्री

महोदय का ध्यान इस ग्रोर ग्राकर्षित करना चाहूंगा ।

ग्रन्तिम चोज जो मैं ग्राप के द्वारा निवेदन करना चाहता हू वह यह है हमारा जिला बाराबंको, रायबरेली ग्रोर ग्राजमगढ़ से मिला हुग्रा है । मैं यह कहना चाहूंगा कि इस जिले को ग्रमेठी से ले कर शाहगंज तक एक लाइन से मिला दिया जाय तो राय बरेली ग्रौर ग्राजमगढ़ हम लोग कम वक्त में पहुंच सकते हैं । यह जरूर है कि ग्रभो इस के लिये ग्राप के पास रुपया नहो है । लेकिन फिर भो मै चाहूंगा कि यह चोज़ें ध्यान में रहे । जिस वक्त भो मौका मिले उस वक्त इस चोज का ग्राप कर दें तो इस से मेरे जिले का जरूर लाभ पहुंचेगा ।

Mr. Deputy-Speaker: I have got 50 names before me. Therefore hon. Members will please take only ten minutes each. As soon as the bell is rung they should stop their speech. Shri P. G. Menon.

Shri P. G. Menon (Mukundapuram): Sir, I wish to refer to one aspect of railway finance not only in the interest of one State but in the interest of all the States. The hon. Railway Minister in his speech referred lightly to the aboltion of tax on railway fares. I do not think that the decision to do so was either correct or even constitutional. I do not forget that it was done after considering the recommendations of the Railway Convention Committee.

The finance resources of the States under the Constitution are very limited and the taxes on railway fares and freights are one of the sources referred to in the Constitution as available to the States. In 1957 or so that tax was levied on fares and it had become a part of the revenue resources of our States. Apparently, the Railway Board found it a bit irksome and suggested that the tax may be merged with the fares. The aboltion of the tax, therefore, has not benefited the travelling public because the tax has been merged with the fares, that is to say, the fares have gone up by the value of the tax, but the States have been deprived of the benefit. It is true that for the quinquennium 1961—66 an amount of Rs. 12.5 crores is being given by way of compensation to the States but in doing so the States have been deprived of the growth in the tax.

Moreover, the tax itself has been abolished and therefore after 1966 the States will not get the benefit of the tax. The only point given in favour of the abolition of the tax was that it would make it simpler to keep accounts, but that is no reason why the States should have been deprived of this tax. I hope that in due time the matter will be reconsidered.

I wish to speak also, Sir, about the railway plan. I doubt very much whether there has been any real planning with respect to the railways. We hear of opening a few miles of new railway line here, doubling of track there and electrification in a third place. But it is all done in a haphazard manner. Regional claims for new railway lines, regional claims for electrification of railways, for doubling of track, etc., are being ignored with the result that regional disparities are growing from year to year on account of the railway plan. I do understand the difficulties. It has been stated that new lines would be opened where there are new heavy industries. But new industries themselves are coming in selected regions and there is complaint in the country about that matter and the location of new lines in those regions is causing occasion for a double injury. No industries, no new lines. A true railway plan, according to me, would be one in which the Planning Commission and the Railway Ministry would look at the map of India and consider what lines should be opened if they were to begin from scratch. An attempt should be made to approximate to the picture they would

[Shri G. B. Menon]

have if they had the opportunity to plan like that. I think that should be done.

Now, take, for example, the case of Western India and Southern India. For historical reasons—on account of accidents of history—Malabar having been a part of the Madras State, it is connected by railway directly with Madras. For a passenger from Calicut or Mangalore to go to Bombay on the west coast he has to go to Madras on the east coast and then go to Bombay. This is negation of planning. Similarly, there are vast regions, particularly places like Kerala with heavy density of population, unemployment, backwardness and all that, where in the Second and Third Plans absolutely nothing has been done by way of investment on railways.

I find, Sir, from the papers supplied to us that railway expenditure is classified under four different heads: capital, revenue, depreciation reserve fund and development fund, out of which all expenditure on capital come from the revenues of the railways and for capital itself interest or dividend will have to be paid from the revenues. I would like to ask the Minister whether it would be equitable, whether it would be just when railway revenues are collected from the various parts of India expenditure under these four heads are made only in certain places. That gives rise to a feeling of grievance.

Now, there have been made on the floor of this House several suggestions regarding new railway lines. I think it would be foolhardy on my part to expect the Railway Minister to agree to the execution of any of these programmes because he may not find it easy to do so. In fact, the Deputy Minister stated yesterday that it cannot be done. But still, Sir, the matter should be brought to the notice of the Government from time to time. I think, Sir, it is extremely essential that Mangalore on the West coast should be directly connected with Bombay by a new trunk line and if there are engineering difficulties for having the line run west of the Western Ghats, then it should be taken through the eastern side of the Western Ghats. This becomes all the more necessary after the liberation of Goa. I hope the Railway Administration would bear this in mind.

Then there are various railway lines suggested by the Kerala people and the Kerala Government. After having gone through the programme of railway works for the Third Plan period, I find that all the works in the Southern Railway fall mostly in the Madras State—nothing in the Kerala State. I hope something would be done in the next year or so. Particularly the railway line connecting Quilon and Ernakulam *via* Alleppey is a most important line which I hope the Railway Minister will bear in mind.

Another thing too, Sir. The city of Coimbatore is a fast-developing city, industrially and otherwise and the port for that city is the Port of Cochin. That is the nearest port. It has often been suggested to me by persons who are in a position to speak about the matter that the track between Cochin Harbour and Coimbatore requires to be doubled. Then the railway can cater to the needs of the expanding industrial city of Coimbatore. But these are things which will take some time and in the meanwhile it should be possible for the Railway Minister to do something to redress the grievances of the people there.

Sir, an enhancement of railway fares and freight is perhaps inevitable in the present situation. Much has been said for and against it and I do not want to speak more about it. I do not think any responsible Member would be justified in opposing it. But at the same time I feel like asking the Railway Minister that it would perhaps be worthwhile suspending the

enhancement in those regions where he does not propose to do anything. That may perhaps give some relief to the people.

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

Shri P. G. Menon: I wish to speak about one point more and I shall have done. It is well known that in the great and national city of Bombay a large number of South Indians, both from Tamilnad and Kerala, have settled down for work. They have to go to their homes and the greatest difficulty is being experienced by those people who travel to Kerala and to certain portions of Madras City. They, therefore, submitted a memorandum to the Railway Minister—the previous incumbent—making certain demands. The demands that they have made are four in number. And I would place them before the Government for their consideration.

They wanted that a weekly Janata train should be run between Bombay-Cochin and Cochin-Bombay with special bogeys for Mangalore. That is something which the Railway Administration can grant to redress the grievances of the South Indian population in Bombay. The other demands made by them were, secondly, to arrange sleeping berths for 3rd class in Janata, Holiday Specials, Express and Mail; thirdly, to arrange facilities for reservation of tickets from all stations where Express Trains halt between Victoria Terminus and Poona, Cochin Harbour Terminus and Olavakod, and Mangalore and Calicut; and, lastly, to remove all hardships experienced by passengers by the vacation specials, specially in the matter of food, fan and lighting arrangements and avoidance of delays.

The demands for new lines etc. it may not be immediately possible to meet. I know the difficulties of the Railway Minister. But these are things which can be done, and I hope the Minister will keep in mind these requests and do something to remove these grievances.

Shri Shivaji Rao S. Deshmukh (Parbhani): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I wish to commence my spech by paying my humble tribute to the Indian Railways. Our Railways are positively the biggest single integrating factor that has contributed to the national unity, and therefore the cases of those regions of our nation which are not covered by the railways have to be most sympathetically considered.

Our Railways are literally the wheels of progress, and as the largest undertaking in the world they occupy a place of pride in our society.

I wish also to pay my humble tribute to the 11·6 million railway workers. It is due to the tireless efforts of these patriotic workers that our Railways are functioning. Particularly, our Goa liberation would have been an impossibility if our railway workers would not have co-operated in making it possible for 250 trains to be run a day. Next only to our soldiers, our railway workers are responsible for the liberation of Goa, and I wholeheartedly associate myself with the feelings expressed by my hon. friend Shri Joachim Alva so far as the role of the railway workers is concerned in the liberation of Goa.

Our Railways and their functioning have shown remarkable progress in terms of increased traffic, specially when the process of rehabilitation and reorientation is just nearing completion. The arrears of renewals in the case of overdue locomotives, wagons and carriages all show a welcome sign of decline, except perhaps the carriage position on the broad gauge. In fact, there should be no arrears of renewals as such. It is worthwhile to note that orders booked for a number of locomotives, coaches and wagons were not fulfilled by the concerned workshops. This lacuna in demand and supply needs to be corrected.

[Shri Shivaji Rao S. Deshmukh]

Our Railways have shown sound working as a utility *cum* commercial concern. The efficiency of working has to be judged by the average speed of a goods train which for the current year has reached the figure of 10.1 miles per hour which, I suppose, even in the Indian conditions, should be the average speed of a bullock cart. This shows that the efficiency and sound working needs much improvement, and the nation naturally expects our Railways that their speed of progress should be a little bit faster. In the present terms this speed of progress is comparable to the snail's progress.

Our Railways have also shown good economic results, and a Rs. 32 crore net surplus is commendable. The operational ratio, as they say, that is the ratio of the working expenses to the total revenue is best since 1952-53. The total amount of compensation also shows a welcome decline from Rs. 3.75 crores to Rs. 3.61 crores. And the average time taken for the settlement of claims, thanks to the Railway machinery, has been reduced from 52 days to 49 days. It is further commendable that 40 per cent of the total finances required by the Railways are provided by the Railways themselves. But, looked from the purely commercial point of view, it appears to me that no commercial magnate will go on with any concern for sixty per cent of whose finances he has to look outside. If our Railways have to achieve a measurable success, they must improve on this position so as to be able to finance from their own resources.

So far as the working of the Railways is concerned I have one more thing to say. Our Railway Board which is a creature of law and convention has served a very useful purpose, but it now needs drastic improvement. Increasing public co-operation in the Railway Administration is essential today, and I wish to say that increasing parliamentary control of the Railway Board does also merit sympathetic consideration. I therefore venture to suggest that the Railway Board should have, as a full-fledged Member, a representative of the Parliament, answerable to the Parliament, as the Railway Minister is. Further, the time has come when policy-making decisions and the management of Railways have to be separated, and I suggest that the management should be entrusted to a statutory Corporation. The hon. the Railway Minister will also look into this question that India today does not have a firm transport policy. Therefore the policy-making decisions, both in respect of Railways and in respect of Inland Transport, should be the concern of one senior Minister. That will considerably relieve the Railway Minister from policy-making troubles and further enhance the efficient working of our Railways.

So far as the budget management is concerned, it is ridiculous to find that while our Central Budget is managed by sixteen Ministers and several Deputy Ministers, our Railway Budget with Rs. 550 crores is managed by one senior Minister and two of his Deputies. I do not wish to put this as a case for increasing the size of the Cabinet, but I say this in passing that the Railways and their finances are out of popular control and therefore public co-operation in the management of Railway finances also has to be looked into from this point of view.

Dr. M. S. Aney (Nagpur): How is it to be done?

Shri Shivaji Rao S. Deshmukh: By associating Parliament with the Railway Board through a full-fledged Member on the Board and, if possible, by the creation of a statutory Corporation for the management of Railways.

So far as economic working of our Railways as a public utility concern is concerned, the Railway services and their standard are a national concern. There has not been any appreciable increase in the services that

the Railways offer, and so far as the aspect about commercial undertaking is concerned it is the responsibility of the Railways to efficiently manage its affairs so as to make itself self-sufficient. Therefore the Railway Minister should bear the utilitarian and commercial viewpoints in mind as far as possible and see to it that in future at least, increase in railway fares is kept to the minimum.

As regards the economic working of the Railways, though it appears to be sound, strictly speaking, they are commercial lines and particularly taking this factor into consideration that our Railways are a monopoly concern and, as has been expressed by my learned friend, they enjoy a certain privilege which is not enjoyed by any State Road transport corporation so far as the load factor is concerned, our Railways should show better economic returns. This shows that there is enough scope for improvement in the economic working of the Railways.

I wish that the ratio of capital at charge to the route miles that have been added deserves sympathetic consideration. In the 95 years of working of the Railways before nationalisation, Rs. 742 crores were the capital-at-charge. This sum of Rs. 742 crores had given us 33,985 route miles. I have worked this out and the capital-at-charge per route mile comes to Rs. 2,18,336.1. Since nationalisation till 1959-60, the capital-at-large is Rs. 1438 crores which has hardly added 1228 route miles. This comes to Rs. 5,586,319.2. So far as this year is concerned, in 1960-61, the capital-at-charge is Rs. 1527.83 crores. For the increase of Rs. 89.08 crores in the capital-at-charge we have got only 212·92 route miles in addition. This works out to Rs. 4,183,736.6. So, to sum up these figures, I feel that the return on the capital-at-charge is to the minimum. Further, I have to add....

Mr. Deputy-Speaker: He has to conclude now.

Shri Shivaji Rao S. Deshmukh: Hardly five minutes will be sufficient.

Mr. Deputy-Speaker: He as already taken 10 or 12 minutes.

Shri Shivaji Rao S. Deshmukh: Till nationalisation, the Railways were paying 5,16 per cent by way of dividend to the general revenues. For 95 years, they have continued to pay on an average 5.16 per cent. During the 12 years of nationalisation, they have hardly paid 4 per cent. Since one year alone, our Railways are paying 4.25 per cent to the general revenues. Therefore, a case for increase in the dividend deserves to be sympathetically considered. There has been a progressive decline in our Railways' contribution to the general revenues, taking into consideration the normal interest commitment of the Government of India at 4 per cent. They have declined from 156.67 crores in 1951 to 79.77 crores.

So far as increase in fares is concerned, I wish to make a submission. The hon. Railway Minister has proposed increase in freights which will not only cover the deficit for the current year, but has also got a hidden surplus of nearly Rs. 13 crores. Therefore, I wish the hon. Railway Minister makes a voluntary moratorium that there will not be any future increase in freight and I hope that the Railways will try to manage with the finances that would be available on account of this increase and see that coal situation, which commonly has hit all the industries concerned, definitely improves. Our present incumbent will be the only person to solve this tangle, because this shortage is supposed to be a child of the Coal and Fuel Ministry and the Railway Ministry. Therefore, it ought to be his special charge to see to it that the coal situation improves, particularly in the context of the U.P. Chief Minister's statement that the quota allotted to his State has been reduced for the current year.

With these submissions, I resume my seat.

श्री प० ला० बारूपाल (गंगानगर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं सबसे पहले नये माननीय रेलवे मंत्री और साथ ही आप का भी अभिनन्दन करता हूं ।

मैं माननीय मंत्री के द्वारा इस सदन में प्रस्तुत रेलवे के बजट के सम्बन्ध में कुछ सुझाव देना चाहता हूं । मै उन का ध्यान रेलवे के उन विषयों की ओर विशेषकर आकर्षित करना चाहता हूं, जिन से ग्राम साधारण जनता का सम्बन्ध रहता है ।

माननीय मंत्री ने तृतीय श्रेणी का किराया बढ़ाने का जो सुझाव दिया है, मै उस का विरोध करता हूं । मुझे नार्दरन रेलवे का काफ़ी अनुभव है और मैं यह कह सकता हूं कि आज तीसरे दर्जे के डिब्बों की हालत अच्छी नहीं है और उस का किराया बढ़ाने का कोई औचित्य नहीं है । तृतीय श्रेणी में सफ़र करने वाले यात्रियों की क्या स्थिति रहती है, उस के बारे में मेरे पूर्व-वक्ताओं ने बहुत कुछ कह दिया है । इसलिए मैं उस के बारे में कुछ कहना पसन्द नहीं करता हूं ।

मेरे पूर्व-वक्ता, माननीय सदस्य, ने रेलवे बोर्ड के सम्बन्ध में जो सुझाव रखा है, मैं उस का हार्दिक समर्थन करता हूं । मैं समझता हूं कि अगर रेलवे मंत्रालय उस पर ध्यान दें, तो रेलवे के कार्य में काफी सुधार हो सकता है । मेरी राय में वह एक अच्छा सुझाव है ।

सन् १९५२ से लेकर आज तक जब जब मुझे रेलवे के सम्बन्ध में बोलने का मौका मिला है, मैं ने अपने क्षेत्र की कठिनाइयों की तरफ़ ध्यान आकर्षित करने का प्रयत्न किया है । मै माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि हिन्दूमलकोट से श्रीगंगानगर के बीच जो बड़ी लाइन बिछाने की योजना है, जिस का उन्होंने अपने भाषण में भी संकेत दिया है, उस को अगर शीघ्र पूरा किया जाये, तो हमारे इलाके में काफ़ी सुधार हो सकता है । इससे वहां का विकास-कार्य आगे बढ़ सकता है, यात्रियों की काफ़ी समस्यायें हल हो सकती हैं और किसानों, व्यापारियों तथा रेलवे मंत्रालय को भी फायदा होगा ।

मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान इस तरफ़ भी दिलाना चाहता हूं कि बीकानेर और दिल्ली के बीच में ब्राड-गेज लाइन बिछाने की बहुत आवश्यकता है ।

इस के अतिरिक्त श्री कोलायतजी से फ़लौदी और पोकरन से जैसलमेर के बीच में नई रेलवे लाइन डालनी चाहिए । श्रीगंगा-नगर और बीकानेर के बीच में जो बड़ी राजस्थान नहर निकलने वाली है, जिस से आगे चल कर बहुत उत्पादन होगा, उस के लिए जैसलमेर तक सामान पहुंचाना पड़ेगा । मैंने देखा है कि अगर इस प्रकार के कार्य से पहले ही रेलवे नहीं निकाली जाती है, तो सब सामान ट्रैक्टरों और ट्रकों इत्यादि से भेजा जाता है, जिस से बहुत असुविधा और खर्च होता है । अगर रेलवे लाइन पहले ही तैयार कर दी जाये, तो गवर्नमेंट को बहुत फायदा हो सकता है ।

जहां तक प्रथम श्रेणी के यात्रियों पर किराया बढ़ाने का सुझाव है, उस के बारे में दो रायें नहीं हो सकती हैं । मुझे प्रथम श्रेणी में घूमने का काफ़ी मौका मिला है । इस बारे में मेरा सुझाव है कि प्रथम श्रेणी और एयर-कन्डीशन्ड डिब्बों का गार्ड और डाईनिंग कार के साथ टेलीफोन के द्वारा कनेक्शन स्थापित कर दिया जाये । रात को यात्रियों को खाने और दूसरी वस्तुओं की जरूरत होती है और उन को उतर कर खाना खाने के लिए जाना पड़ता है, या गार्ड से कहना पड़ता है । इस में ज्यादा खर्च की बात नहीं है । कई बार पंखे खराब हो जाते हैं । टेलीफोन से संपर्क स्थापित होने पर इस प्रकार के काम आसानी से हो सकते हैं । पब्लिक की यह भी मांग है कि जो अच्छी गाड़ियां चलती हैं, उनमें एक-एक रेडियो भी लगाया जाये । (*Interruption*) । यह तो पब्लिक की मांग है, जो कि मैं यहां पर

कह रहा हूं। जो किराया देगा, वह बुरा महसूस नहीं करेगा ।

हमारा रेगिस्तान का इलाका है और वहां पर पहले ही पानी की कमी है। इस लिए गाड़ियों में ठंडे पानी की व्यवस्था की जाये । पानी के बिना यात्रियों को बहुत तकलीफ होती है । पानी पिलाने के लिए ढूंढने पर भी आदमी नहीं मिलते है। कभी कभी हम उनसे पूछते हैं कि ड्यूटी पर कम आदमी क्यों होते हैं, तो हम को बताया जाता है कि जो लोग इसे काम के लिए नियुक्त हैं, वे बड़े बड़े अफ़सरों के घरों में काम करते है । यह शिकायत की बात नहीं है लेकिन बिल्कुल सही बात है ।

गत वर्षों में जो नए स्टेशन और नए मुसाफिरखाने बने हैं वे बहुत अच्छे बने हैं । गत वर्षों मे रेलों ने जो तरक्की के काम किए है वे सराहनीय है । लेकिन अभी भी बहुत से ऐसे काम है जो कि करने को बाकी पड़े हुए हैं । मुसाफिरों के लिए छाया का कोई प्रबन्ध नहीं है । इसको ओर भी आपका ध्यान जाना चाहिए । भाखड़ा नहर हमारे यहां आई है, राजस्थान नहर भी हमारे यहां निकल रही है, गंगा कैनाल पहले से है और इस सब से वहा पैदावार बहुत बढ़ रही है । लेकिन स्टेशनों पर साइडिंग नही है। माल चढ़ाने-उतारने के लिए गांव वालों को दूर-दूर जाना पडता है । जब मै गांवों मे जाता हूं तो लोग शिकायत करते हैं कि उनको स्टेशन की सुविधाये नहीं है, साईडिंग की सुविधायें नही और नाना प्रकार की कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है । जो गल्ला पैदा करता है, उसको पंद्रह-पंद्रह और बीस-बीस मील दूर स्टेशन पर जा कर अपने माल को चढ़ाना पड़ता है । मै चाहता हूं कि जिन-जिन स्टेशनों पर रेलवे साइडिंग्ज नहीं हैं, वहां पर साइडिंग्ज का प्रबन्ध करने की ओर तत्काल और शीघ्रातिशीघ्र ध्यान दिया जाना चाहिए ताकि किसानों तथा व्यापारियों को माल चढ़ाने-उतारने में असुविधा का सामना न करना पड़े ।

हमारे इलाके में नार्दर्न रेलवे में स्टेशन सात-सात आठ-आठ और नौ-नौ मील के फासले पर हैं । वहां पर थोड़े-थोड़े फासले पर स्टेशन बना दिये जाने चाहियें । अगर ऐसा नहीं होता है तो लोगों को दूर-दूर चल कर जाना पड़ता है जिससे उनको बड़ी असुविधा होती है । जब आपने नियम बना दिया है कि इतने-इतने फ़ासले पर स्टेशन होंगे तो उस नियम का आपको चाहिये, कि आप पालन करें ।

अब मैं बीकानेर के सम्बन्ध में कुछ कहना चाहता हूं । बीकानेर में जो वर्तमान स्टेशन है, उसके बारे में नगर के नागरिकों, वहां की कांग्रेस कमेटी और अन्य प्रमुख व्यक्तियों ने यह मांग की है कि वर्तमान स्टेशन को शहर से हटा कर दूर कर दिया जाए । और उन्होंने कहा है कि बीकानेर के बीच में जो वर्तमान लाइन है उसको हटाया जाए और हटा कर शहर के बाहर लाइन निकाली जाए । इस पर अभी कोई ध्यान नहीं दिया गया है और न ही कोई निर्णय लिया गया है — मुझे मालूम हुआ है कि लाइन को न हटा कर जनता की सुविधा के लिए वहां एक पुल बनाया जाने वाला है । मैं निवेदन करना चाहता हूं कि इस बात पर आपको बहुत गम्भीरतापूर्वक विचार करना चाहिये । वहा पर राजस्थान नहर जा रही है और चूंकि वह इलाका हरा भरा हो जाएगा इस वास्ते आपको वहां पर दूसरी लाइनें भी बिछानी पडेंगी और स्टेशन का भी विकास करना पड़ेगा और साथ ही साथ नया यार्ड भी बनाना पड़ेगा । इन चीजों की वहां कोई गुजाइश नहीं हैं । अगर वर्तमान जो रेलवे स्टेशन है, उसका जो प्लाट है, जो जगह है, उसको नीलाम कर दिया जाए, उसको बेच दिया जाए तो जो उससे आपको इनकम होगी, उससे आप दूसरा स्टेशन आसानी से बना सकते हैं । आज चूंकि वह शहर के बीच मे लाइन जाती है, चौबीस घंटे के अन्दर कई बार रेलवे फाठक बन्द करना पड़ता है और काफी देर उसके बन्द रहने के कारण जनता को बड़ी परेशानी का सामना करना पड़ता

[श्री प० ला० बारूपाल]

है । मैं आपको सही बतलाता हूं कि वहां लोग खड़े-खड़े गालियां देते हैं और कहते हैं कि इसको कोई अक्ल नहीं है जो आज के जमाने में शहर के बीच में रेलवे लाइन रखे हुए हैं । मैं कहना चाहता हूं कि आप जो रुपया पुल को बनाने पर लगायेंगे वह बिल्कुल बेकार जाएगा और आपको चाहिये कि आप वहा से स्टेशन को हटा दें ।

कहने को तो मुझे कई बातें कहनी थीं लेकिन चूंकि समय आपने मुझे केवल दस मिनट का ही दिया है, इस वास्ते और कुछ न कह कर मै अपना भाषण समाप्त करता हू । मै और कुछ कहने की धृष्टता नहीं कर सकता और अन्त में इतना ही निवेदन करना चाहता हूं कि जो सुझाव मैंने दिये है, उन पर माननीय मंत्री जी ध्यान दें ।

श्री बड़े (खरगोन) : उपाध्यक्ष महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने जो बजट पेश किया है उसमे फेयर्ज़ और फ्रेट्स बढ़ाने का सुझाव दिया गया है जिसको वह मंज़ूरी चाहते हैं । जब अतिरिक्त कर भार डाला जाता है तो उसका देश की आम जनता पर तथा देश की आर्थिक अवस्था पर क्या असर पड़ सकता है, इसको देखने की जरूरत होती है । यदि फेयर्ज और फ्रेट्स बढ़ते है तो उससे प्राइसिस बढ़ती हैं और जब प्राइसिस बढ़ती है तो वेजिज़ बढ़ाने की मांग सामने आती है और जब इसको पूरा किया जाता है तो फिर से फेयर्ज़ और फ्रेट्स बढ़ाने की बात सामने आती है और इस तरह से प्राइसिस और वेजिज़ में एक प्रकार की रेस शुरू हो जाती है । माननीय मंत्री जी ने अपने भाषण में कहा है कि डी०ए० चूंकि बढ़ाया जा रहा है इस वास्ते फेयर्ज़ और फ्रेट्स बढ़ाये बगैर काम नहीं चल सकता है । इससे कीमतें और बढ़ जायेंगी और जब कीमतें बढ़ जायेंगी तो जो डी०ए० दिया जा रहा है वह पर्याप्त नहीं होगा और कर्मचारी और अधिक डी०ए० की मांग करेंगे और आपको उसे बढ़ाना पड़ेगा । यह एक विशेष सर्किल है जिसे में से आपको निकलना चाहिये ।

माननीय मंत्री जी ने इस ओर ध्यान नहीं दिया है कि डी०ए० रिज़र्व फंड से दिया जा सकता था । आपका जो रिजर्व फंड है वह हर साल बढ़ता जा रहा है । व्हाइट पेपर में जो आंकड़े दिये गये हैं, उनके अनुसार १९६१-६२ आपका रिज़र्व फंड ५५ करोड़ रुपये है और १९६२-६३ में ५७ करोड़ रुपये है । जब इतनी बड़ी धनराशि आपकी रिजर्व फंड में है और यह फंड बढ़ता जा रहा था तो आप इस में से डी०ए० क्यों नहीं दे देते है । इस ओर आपको ध्यान देना चाहिये था । मर्ज की जो दवा उन्होंने निकाली है वह ठीक नहीं है । फ्रेट्स और फेयर्ज़ बढ़ाने की जो दवा ढूंढी गई है उससे मर्ज बढ़ता जाएगा, कम नहीं होगा । इसलिए मेरा सुझाव है कि रिज़र्व फंड जो है उसमें से ही माननीय मंत्री जी को डी०ए० दे देना चाहिये था और फेयर्ज़ और फ्रेट्स बढ़ाने की आवश्यकता नही थी ।

माननीय मंत्री जी ने कहा है कि १९५१ से हमने कभी भी फेयर बढ़ाया नहीं है । मैं निवेदन करना चाहता हूं कि व्हाइट पेपर के पेज ४ पर माननीय मंत्री जी ने कहा है :—

"The only change in the passenger fares made in the period subsequent to 1st April, 1951 when adjustments were made in passenger fares was effected on 1st April, 1955, when the fares of the air-conditioned class were slightly increased, the old first class was abolished and the old second and inter classes renamed as first and second classes respectively, in addition to making

adjustments to afford some relief to long-distance passengers."

इ में पे ४ पर लिखा हुआ है :–

"These adjustments resulted in no appreciable increase in passenger earnings per passenger mile;".

माननीय मंत्री जी को यह एप्रीशियेबल मालूम नहीं पड़ती है। लेकिन मै कहता हूं कि एप्रीशियेबल इंनक्रीज़ हुई है और रेलवे मंत्रालय को फ़ायदा उसमें हुआ है। इस वास्ते यह कहना कि १९५? से फेयर्ज बढ़ाये नहीं गए है ठीक नहीं है।

इसमें मैंने यह भी देखा है कि रेट्स का जो टैलोस्कोपिक स्ट्रक्चर दिया हुआ है उसको माननीय रेल मंत्री जी ने त्याग दिया है और इनजीनियमली और क्लेवरली एक्सप्लेनेटरी मैमोरेंडम के लास्ट पेज पर प्रोपोज्ड पैसेंजर फेयर्ज के नीचे लिख दिया है :—

Distance Kilometres	Bases nP. per Km.
1—250	7.7
251—500	7.0
501—800	6.3
Over 800	5.9

इन फेयर्ज में एक किलोमीटर से २५० किलोमीटर तक ५·७ था, तो २५१ से ४८० तक दूसेरा चार्ज था और इस प्रकार से ओनली देयर वर थ्री स्टेजिज़। नाऊ फोर स्टेजिज। अब चौथी स्टेज ऐंड की है। अब ५०१ से ८०० और ८०० एंड ओवर, इस प्रकार का डिसटिंकशन किया है। वास्तव में अगर यह डिसटिंकशन न किया जाता और ५०१ ऐंड ओवर कर देते तो मै समझता हूं पैसंजर्ज को बहुत फ़ायदा होता। इसे आपने नहीं किया है। चौथी स्टेज आपने को है और इसका कारण यह प्रतीत होता है कि आप फेयर्ज से और ज्यादा फायदा उठाना चाहते हैं।

इसी प्रकार से फ्रेट्ज के बारे में मैने देखा है कि आपने फ्लैट चार्जिज़ लगा दिये हैं। वास्तव में जो रेलवे फ्रेट स्ट्रक्चर कमेटी थी उसका जो सुझाव था, उसकी ओर मैं आपका ध्यान खीचना चाहता हूं। उस सुझाव के विरुद्ध माननीय मंत्री जी ने अपना प्रस्ताव रखा है। उस कमेटी ने पेज ३७, पैरा १२६ में कहा है :—

"We are of opinion that a uniform supplementary charge on freight rates is not the most satisfactory method of raising additional revenues and should be resorted to only in extreme emergencies when quick results have to be obtained and when it is not possible to wait and work out increases in freight rates on the basis of the capacity of different commodities to bear the burdens."

हरीडली फ्रेट जोड़ने की जरूरत नहीं है। इसलिये हरीडली जो फ्लैट रेट कर दिया गया है यह रेलवे फ्रेट स्ट्रक्चर कमेटी की रिकमेन्डेशन्स के विरुद्ध वर्तमान मंत्री जी ने किया है और इसका कोई सबल कारण उन्होंने नहीं बतलाया। इसके बाद मंत्री जी ने कहा है कि हमने जो फ्रेट बढ़ाया है वह फूड पर केवल लांग डिस्टेंस पर ही बढ़ाया है। लेकिन फूड तो लाग डिस्टेंस पर ही जाता है। वह शार्ट डिस्टेंस पर नहीं जाता है। इसलिये फ्लैट इन्क्रीज नही करना चाहिये, फ्लैट रेट नही करना चाहिये। कमेटी की जो रिपोर्ट थी उसके अनुसार इसमें कुछ डिस्टिंक्शन करना चाहिये था। जैसे भूसा है, लोहा है, भूसे और लोहे के लिये अलग-अलग डिस्टिंक्शन होना चाहिये, लेकिन बात ऐसी है कि भूसा, लोहा और कपास सब का एक ही रेट पड़ेगा। यह बात फ्रेट स्ट्रक्चर कमेटी की सिफारिश के बिल्कुल विरुद्ध मंत्री जी ने किया है।

14 hrs.

इस के बाद इसको देख लीजिये कि टेम्पोरेरी हैंड्स कितने हैं। रेलवे में १,६२,४७६ का टेम्पोरेरी स्टाफ है। उनमें से ८७,०४० लोग जो हैं वे तीन या चार सालों से सर्विस में हैं, लेकिन उनको परमानेन्ट नहीं किया गया है। इससे जो टेम्पोरेरी स्टाफ चल रहा है उसके अन्दर अत्यन्त असन्तोष है। केवल इसीलिये असन्तोष नहीं है कि उनको एक साल, दो साल, तीन साल या दस साल से टेम्पोरेरी रक्खा जा रहा है, बल्कि इस वास्ते है कि जो पहले का टेम्पोरेरी स्टाफ है उसको परमानेंट नहीं किया जाता है और जो बाद में आदमी आते हैं उनको कोई न कोई कारण बतला कर परमानेंट कर दिया जाता है।

इसी तरह से थर्ड क्लास पैसेंजर्स के बारे में मैं बतलाऊं। जब थर्ड क्लास पैसेंजर्स खंडवा से भोपाल तक और इन्दौर से रतलाम तक आते हैं तो उनको बड़ा कष्ट होता है। मैं भी पहले थर्ड क्लास में चलता था। अब इत्तफाक से स्टार्स कुछ कुछ ऊंचे हो गये है और मै एम० पी० बन गया इसलिये फर्स्ट क्लास में चलने का सौभाग्य प्राप्त हुआ है। लेकिन जब भी मै थर्ड क्लास में चलता हूं तो खिड़की से अन्दर जाना पड़ता है। कुल दो या तीन डिब्बे थर्ड क्लास के होते है, उनके लिये सामान लेकर भागना और खिड़की के अन्दर जाना बड़ा कठिन होता हैं। मंत्री जी को यह अनुभव होगा कि जो मोटे आदमी हैं उनके लिये तो खिड़की में से जाना और भी मुश्किल होता है। अन्दर वाला आदमी बाहर को ढकेलता है और तब उसको रुपया, आठ आना देकर अन्दर जाना होता है। फिर अन्दर जाने के बाद बाहर निकलना और भी मुश्किल होता है।

श्री कमलनयन बजाज : रेलों की खिड़कियों पर तो बार्स लगी रहती हैं, इसलिये वहां से कोई अन्दर नहीं जा सकता।

श्री बड़े : माननीय मंत्री जी फर्स्ट क्लास को देखते हैं, सेकेन्ड क्लास को देखते हैं। मेरे साथ चलें तो मैं उनको दिखलाऊं। आप भी थर्ड क्लास में नहीं चलते हैं इसलिये आपकी इन्फार्मेशन गलत है। बार्स फर्स्ट क्लास और सेकेन्ड क्लास में ही रहती हैं, थर्ड में नहीं। आप कभी किसी थर्ड क्लास में चलिये तो आपको पता चलेगा कि थर्ड क्लास में क्या हाल होता है। थर्ड क्लास में घुसने के लिये पहले पांव डालना पड़ता है, फिर सिर डालना पड़ता है। इसी तरह से बाहर निकलने के लिये भी पहले पांव निकालना पड़ता है। अगर सिर निकालिये तो गिर पड़ेंगे। मैं रेलवे मंत्री जी से कहता हूं कि जब कभी इतना रश होता है तो उसके लिये आपको अलग बोगी रखनी चाहिये जो कि जरूरत के समय जोड़ दी जाये। मैने ब्रिटिश गवर्नमेंट के जमाने में इन्दौर में देखा है। होल्कर स्टेट में ऐसा होता था कि बोगीज अलग रखी जाती थीं और स्टेशन मास्टर की रिपोर्ट होने पर कि रश बहुत है उनको जोड दिया जाता था। लेकिन आजकल इसका कोई इन्तजाम नहीं है।

इसी प्रकार एक बात की ओर और मैं ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं और वह है हमारे मध्य प्रदेश के आदिवासी क्षेत्र के सम्बन्ध में। हमारे यहां पर ३ लाख आदिवासी हैं और ४ लाख साधारण जनता है। लेकिन उनके लिये एक भी रेलवे नहीं है। कम से कम खंडवा से दोहाद तक एक रेलवे जरूर होनी चाहिये। पहले हमारे जगजीवन राम जी थे, उन को मैं आपका ग्रौंड प्रिडेसेसर कहता हूं, उनके पहले श्री लाल बहादुर शास्त्री थे जिन को मैं आपका ग्रेट गांड प्रिडेसेसर कहता हूं। जब श्री लाल बहादुर शास्त्री वहां आये तो हमने उनको हार पहनाया। मैने उनकी तारीफ में कहा कि आप तो रेल बहादुर शास्त्री हैं। उन्होंने कहा कि यहां पर रेल जरूर होगी। वहां पर काटन का बहुत बड़ा मार्केट है पश्चिमी निमाड़ में खरगोन के पास। इसलिये खंडवा

से दोहाद तक खरगोन होते हुए एक रेलवे होनी चाहिये । उन्होंने ऐसी सिफारिश की । हमने जब उनको मालायें पहनाईं, मानपत्र दिये और लाल बहादुर शास्त्री जी यह कह कर चले गये कि वहां रेल होगी । इसके बाद श्री जगजीवन राम जी आये । उनको भी मानपत्र दिये गये । उन्होंने भी कहा कि वे इसको देखेंगे । अब तीसरे मंत्री श्री स्वर्ण सिंह जी आये हैं । हम देखते हैं कि उन्होंने इस बारे में कोई सिफारिश नहीं की है । मैं ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा उनका कि वह बहुत बड़ा फारेस्ट है और वहां से बहुत सी लकड़ी रेलवे के लिये आती है । वह बहुत बड़ा काटन का मार्केट है इसलिये खंडवा से दोहाद तक और भुसावल से इन्दौर तक रेलवे होनी चाहिये ।

इसके बाद मै ठेको के बारे में कहना चाहता हूं । हमारे यहां से जो ठेके दिये जाते हैं वह बड़े क्षेत्र अर्थात् जोन्स के हिसाब से दिये जाते हैं । जोन्स तैयार किये गये है । बड़े-बड़े ठेकेदार छोटे ठेकेदारों को ठेके देते हैं और वह २० परसेंट बिलो दिये जाते हैं । मैं कहना चाहता हूं कि यह ठेके छोटे लोगों को दिये जायें । बड़े-बड़े लोग ठेके ले लेते हैं वह एक तरह से मोनोपली ले लेते हैं और फिर उसमें भ्रष्टाचार चलता है । जो कुछ वहां चलता है उसको मैं यहां हाउस में तो नहीं कहना चाहता लेकिन यह जरूर कहना चाहता हूं कि कम से कम जोन का सिस्टम बन्द कर दिया जाये ।

इसी तरह से कपड़ों का सवाल है । बम्बई से कपड़े तैयार हो कर आते हैं । लेकिन वे लोगों को फिट नहीं आते हैं । कभी कभी एक-एक बालिश्त आस्तीन हाथ से बाहर रहती है और कभी कभी एक एक बालिश्त हाथ निकला रहता है । इस तरह से कपड़ों का वितरण होता है । मैं कहना चाहता हूं कि जहां पर लोग रहते हैं वहीं पर कपड़े तैयार होने चाहियें और लोगों को यूनिफार्म मिलनी चाहिये ।

मै मध्य प्रदेश के लिये फिर से विनती करता हूं कि चूंकि वह आदिवासी क्षेत्र है उसकी ओर विशेष ध्यान दिया जाये । जहां पर मै रहता हूं वहां से इन्दौर रेल पकड़ने के लिये १०० मील जाना होता है और खंडवा वहां से १५० मील होता है । इस तरह से कहीं से भी रेल पर बैठना हो, उस के लिये काफी दूर जाना पड़ता है । मैं रेलवे मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं आज केवल नगरों का विकास हो रहा है । उसमें कहीं पर लाइनों की डबलिंग हो रही है, कहीं कुछ और हो रहा है । हमारे यहां के आदिवासी लोग कहते हैं पहले जो ब्रिटिश गवर्नमेंट थी वह तो चली गई लेकिन हमारे शहर जो हैं वह व्हाइट एलिफेंट हो रहे हैं । उनके लिये सब कुछ किया जाता है लेकिन उनके गांवों के लिये कुछ नहीं किया जाता । हमारे आदिवासी जो हैं वह अपनी उपज शहरों के लिये देते हैं, लेकिन उनके लिये कुछ नहीं किया जाता । मेरा यह कहना है कि जिस प्रकार हमारे आदिवासी क्षेत्रों के लिये श्री लाल बहादुर शास्त्री ने आश्वासन दिया था उसी प्रकार से हमारे स्वर्ण सिंह जी वहां रेलवे का प्रबन्ध कर दें । रेलवे बजट में और कागज पत्रों में जो कुछ दिया हुआ है उससे पता चलता है कि सरकारी कर्मचारी हैं वही वीपिंग चाइल्ड की तरह से है । वह वीपिंग चिल्ड्रेन कहते हैं : "डिअरनेस अलाउंस, डिअरनेस अलाउंस, गिव मी मोर डिअरनेस अलाउंस, गिव मी मोर डिअरनेस अलाउंस ।" दैट चाइल्ड इज वीपिंग । इस बजट में जो कुछ हो सकता है वह उनके लिये किया जा रहा है । लेकिन वह इसी प्रकार से है जैसे कि वह मुर्गी जो सोने का अंडा देती थी । लेकिन सोने के अंडे के लिये मुर्गी को नही मारना चाहिये । थर्ड क्लास के जो यात्री हैं उनके लिये जो मुर्गी सोने का अंडा देती है उसको खत्म न किया जाय । उनको सुविधा पहुंचाई जाय मगर फिर भी आदिवासी क्षेत्रों में खंडवा से दोहाद तक रेलवे जरूर होनी चाहिये ।

श्री गहमरी (गाजीपुर) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, सदन में फेयर्स ऐंड फ्रेट्स अर्थात् किराये और भाड़े की वृद्धि की बाबत घोर असन्तोष पैदा हो गया है। कुछ लोगों ने अकाट्य प्रमाण दिये हैं इस बात के कि किराये में और फ्रेट में वृद्धि नहीं होनी चाहिये। साथ ही साथ सदन का एक भी मेम्बर ऐसा नहीं रहा जो अपने क्षेत्र में रेलवे लाइनों का जाल बिछाना नहीं चाहता हो। एक भी ऐसा आदमी नहीं है जो डिअरनेस अलाउंस देने के पक्ष में ना हो। एक भी ऐसा आदमी नहीं है जो यह नहीं चाहता कि जो केजुअल लेबरर्स हैं उन्हें परमनेन्ट पोस्ट न दी जाय और उनकी तनख्वाह में तरक्की न की जाय। हम सब को मालूम है कि हम इस बात से चकित हैं कि अभी हाल ही में जब श्री जगजीवन राम ने टेम्पोरेरी बजट पेश किया था कुछ महीनों के लिये तो उसमें करीब १३ करोड रुपये से ज्यादा की सर्प्लस बचत दिखाई गई थी। असन्तोष हमको इसी कारण हुआ कि हम लोग इस बात के लिये तैयार नहीं थे कि जब सन् १९६१–६२ का बजट सर्प्लस दिखलाया गया है तब हम और ज्यादा टैक्सेशन करें। लेकिन जब हमारे सदन के माननीय सदस्य गौर से देखेंगे तो इस बात को मानेंगे कि हम लोगों ने जो डिअरनेस अलाउंस दिया है वह रिट्रास्पेक्टिव एफेक्ट से दिया है और जब हम सब की यही इच्छा है कि रेलवे लाइनों का विस्तार बढ़ना चाहिये तो ऐसी हालत में हमको गम्भीरता से सोचना पड़ेगा कि हमको कहीं न कहीं से खर्चा लाना ही होगा। कर्जा के रूप में लिया जाय या टैक्स में वृद्धि की जाए इसके अलावा और कोई दूसरी गुंजाइश नहीं है।

श्री प्रिय गुप्त : अफसर की तनख्वाह कम की जाए।

श्री गहमरी : तो सवाल यह है कि खर्चा हम लोग कम कर नहीं सकते, जो छोटे तबके के कर्मचारी हैं वह अभी खुद परेशान हैं। उनको और भी ज्यादा तनख्वाह देने की जरूरत है और उनका महंगाई भत्ता और भी बढ़ाने की जरूरत है। उनकी मांगें जायज हैं। चाहे आप रेलवे फेयर बढ़ावें या न बढ़ावें, चाहे आप माल भाड़ा बढ़ावें या न बढ़ावें, मगर महंगाई भत्ता आपको बढ़ाना पड़ेगा।

सदन के मेम्बरान इस बात को जानते हैं कि महंगाई दिन प्रति दिन बढ़ती चली जा रही है। इसी नगरी में जिन चीजों को कोई पूछने वाला नहीं था आज उनका मूल्य बहुत बढ़ गया है। उदाहरण के लिए टमाटर दो आने सेर बिकता था। आज एक रुपये सेर टमाटर नहीं मिलता। डेढ़ रुपये सेर भी अच्छा टमाटर नहीं मिलता। इधर दो साल से कोई टैक्स नहीं बढ़ा है लेकिन महंगाई कम नहीं हुई। तो जैसा कि हमारे कुछ लायक दोस्तों ने बतलाया कि हम एक विशश्स सरकिल में चल रहे हैं। और जैसे ही रेल के किरायों और भाड़ों में वृद्धि होगी महंगाई भत्ते के लिए फिर मांग होगी। मैं आप को विश्वास दिलाता हूं कि चाहे आप रेल के किरायों और भाड़ों में वृद्धि करें या न करें महंगाई की मांग दूसरे साल होगी क्योंकि महंगाई को हम रोक नहीं पा रहे हैं।

तो सभी मेम्बरों से मैं यह बात कहूंगा कि हम को इसके लिए कोई गुंजाइश करनी चाहिए। हम को इस पर भी सोचना है कि क्या हमें रेलवे को चलाना है। और मुल्कों में भी रेलों को कम चलाने पर विचार हो रहा है। यह कोई हमारे मुल्क की ही बात नहीं है। अमरीका और इंगलैंड में भी गम्भीरता से सोचा जा रहा है कि रेलवे को बढ़ाया जाये या कम किया जाये, और लाइनों को बिछाया जाये या लाइनों को कम किया जाये। आज इस बात को दुनिया के बड़े-बड़े लोग भी सोचने के लिए मजबूर हो रहे हैं। रेलवे के खर्चे का क्राइसिस कोई हमारे मुल्क के लिए

ही नवीन नहीं है । यह क्राइसिस आज सारे संसार में है । ऐसी परिस्थिति में आपको और हमको सोचना है, ईमानदारी और गम्भीरता से सोचना है । हम को अपने को रेलवे मिनिस्टर की पोजीशन में रखना है और हम ईमानदारी से इस बात को सोचें कि क्या हम इस बजट से कोई बेहतर बजट बना सकते हैं । क्या हम ऐसा बजट बना सकते हैं कि सदन के हर मेम्बर की कांस्टीट्यूएंसी में रेल की पटरी का जाल बिछ जाये, कर्मचारियों का महंगाई भत्ता बढ़ जाये और किरायों और भाड़ों में भी कोई वृद्धि न हो । अगर कोई ऐसा बात हो तो इस बजट को फौरन वापस ले लेना चाहिए और उस बात को मान लेनी चाहिए । तो मैं उन माननीय सदस्यों से अपील करूंगा, जो इस बजट को वेहेमेंटली क्रिटिसाइज़ करते हैं, कि वे कोई ऐसा सुझाव दें ।

यह रेल मंत्री नये आये हैं । इनको यह पोर्टफोलियो नया दिया गया है । इसलिए पिछले कामों के लिए उन पर नुक्ताचीनी नही की जा सकती । मगर आयन्दा के लिए तो हम लोग आशा कर सकते हैं और हो सकता है कि अगले वर्ष कुछ गुंजाइश हो सके । यह किराया जब हर साल बढ़ सकता है तो उसे कम भी किया जा सकता है ।

हम लोग चाहेंगे कि रेलवे में कुछ बुराइयां हैं उन को दूर कर दिया जाये । नेता लोग जनता में प्रचार करें और उनका मारल ऊंचा उठाएं ताकि कोई बगैर टिकट गाड़ी में न चलें । जो रेलवे के एसोसियेशन हैं वह यह भी कोशिश करें कि रेलवे के कर्मचारी घूस न लें । अगर ऐसा हो तो रेलवे में घूस लेना और करप्शन बन्द हो जाये ।

जो माल लोग भेजते हैं वह सही सलामत नहीं पहुंचता । जूते जो भेजे जाते हैं उन में से जूते निकाल दिये जाते हैं और उनकी जगह बोरियों में ईंट पत्थर भर दिये जाते हैं । चाहे इस काम को देश की पबलिक करती हो या रेलवे के कर्मचारी करते हों, इसमें

करोड़ों रुपये का लास रेलवे विभाग को देना पड़ता है । अगर ये बातें बन्द हो जायें तो अगले साल हम रेलवे मंत्री महोदय से प्रार्थना कर सकते हैं कि जो रेल के किराये और भाड़े में वृद्धि हुई है उसे घटाया जाये क्योंकि जो किराया बढ़ा सकता है वह घटा भी सकता है । लेकिन मौजूदा हालत में हमारे लिए कोई और रास्ता नही है । या तो हम कर्जा लें या हम किराये और भाड़े में वृद्धि करें यह आवश्यक हो जाता है । कोई भी आदमी रेलवे मिनिस्टर होना पसन्द नही करेगा अगर उसको बार-बार रेलों के किरायों और भाड़ों में वृद्धि करनी पड़े । हम समझते हैं कि उनके लिए यह कोई आनन्द की बात नहीं होगी । जब लोग मजबूर होते हैं तो इन चीजों में वृद्धि करते हैं और इस बात को भी हम लोग समझते हैं कि जब मजबूरी होती तो इस बात को हमें मानना पड़ता ।

यह भी हम कह देना चाहते हैं कि इस वृद्धि की आवश्यकता नहीं थी । वृद्धि की आवश्यकता कतई न हो अगर करप्शन बन्द हो जाए ।

इन बातों को करके मैं इस तरफ और आगे नहीं बढ़ाना चाहता । इस सदन का रिवाज हो गया है कि हर आदमी अपने क्षेत्र की बात कहता है, इसलिए मैं भी अब अपने क्षेत्र की कुछ बातें आपके सामने रखना चाहता हूं ।

मेरे क्षेत्र में एक शटिल गाड़ी बक्सर से बनारस जाती है । ३६५ दिन में एक भी ऐसा दिन नही होता कि यह गाड़ी निर्धारित समय से सात-सात और आठ-आठ घंटे लेट न जाती हो । यह गाड़ी जो चलती है तो कभी-कभी पांच मील पर जाकर इसका इंजिन खराब हो जाता है और जब तक मुगलसराय या दानापुर से इंजिन नहीं आता है तब तक गाड़ी वहीं खड़ी रहती है । यह गाड़ी खास कर कचहरी के लोगों के लिए

[श्री गहमरी]

चलायी जाती है । लेकिन इसके लेट हो जाने के कारण दो-दो सौ आदमी पड़े रहते हैं, उनके केसेज डिसमिस हो जाते हैं डिफाल्ट में और इन लिटिगेंट्स को दस, पन्द्रह, बीस रुपया का नुकसान हो जाता है ।

दूसरी बात मुझे यह कहनी है कि गाजीपुर जिला पूरब का जिला है और बहुत गरीब जिला है । यहां के लिए जो गाड़ी जाती है उसके बारे में सदन में बार-बार लोगों ने कहा है कि उसके लिए गंगा जी पर रेल पुल बना दिया जाए और उसको मऊ से कनेक्ट कर दिया जाए तो पबलिक को बड़ी आसानी होगी । यह पुल न होने का यह परिणाम होता है कि जो लोग कलकत्ता या हावड़ा से आते हैं उनको मऊ या आज़मगढ़ जाने के लिए बनारस से घूम कर जाना पड़ता है ।

दूसरा प्वाइंट यह है कि मिलिटरी प्वाइंट आफ व्यू से भी इस पुल का बनना जरूरी है इसलिए कि मुगलसाराय बहुत बड़ा यार्ड बन रहा है । उसको लड़ाई के जमाने में किसी क्षण बम्बार्ड किया जा सकता है । उस दशा मे और कोई रास्ता नहीं रहेगा जब तक कि मऊ से होकर तारीघाट से गाजीपुर का मेल नहीं हो जाता । पहले शास्त्री जी ने इसके बारे में आश्वासन दिया था, और बाद में बाबू जगजीवन राम जी भी वहां गए थे । और इस बारे मे कई हजार रुपया भी खर्च हो चुका है मगर आजतक वह स्कीम मैटीरियलाइज नहीं हुई । उस की तरफ आपका ध्यान नहीं गया । मैं मंत्री महोदय से प्रार्थना करूंगा कि वह इस पर ध्यान दें और अगर कोई गुंजाइश हो सके तो वह गाजीपुर को तारीघाट से कनेक्ट करने के लिए गंगा पर रेल पुल बनाने की व्यवस्था करें ।

श्री कमल नयन बजाज : उपाध्यक्ष महोदय, रेलवेज ने पिछले १० वर्षों के अन्दर काफी प्रगति की है । रेलवे के इंजिन डिब्बे और दूसरा बहुत सा जरूरी सामान जो हमको चाहिए वह सारा का सारा करीब करीब अब हमारे देश में बनने लग गया है । माल ढोने के लिए सहूलियतें दी गई हैं । यात्रियों के लिए सुविधाएं भी की गई हैं । नये गोदाम बनाये गये हैं और स्टेशनों को भी बड़ा किया गया हैं । बरसात और धूप से लोगों को बचाने के लिए शेड्स आदि का भी काफी इंतजाम किया गया है । आरामगृह, रिटायरिंग रूम्स् आदि का भी प्रबन्ध बहुत जगह धीरे-धीरे बढाया जा रहा है । पंखों आदि की व्यवस्थारे लगाड़ियों में हो रही है। यह सब बड़ी खुशी की बात है और इस के लिए हम को गर्व भी है । लेकिन सोचने की बात यह है कि यह सारी सुविधाएं जो हम आज रेलवेज के लिए प्राप्त कर रहे हैं और जनता को दे रहे हैं उस के लिए हमें क्या कीमत चुकानी पड़ रही है । यदि वह कीमत जरूरत से ज्यादा हो तो उस पर हमको गौर से सोचना चेगा । जिन बातों की वजह से खर्चे में विशेष हम को हानि होती है उन को दूर करने का प्रयत्न हम को करना होगा ।

हमारी दूसरी पंचवर्षीय योजना के अन्दर रेलवेज के ऊपर जितनी जिम्मेदारी थी या जो एक लक्ष्य बनाया गया था कि कितना माल उसको ढोना चाहिए उस से करीब ७०—८० लाख टन माल हमारी रेलवेज कम ढो पायी हैं । कम से कम दूसरी पंचवर्षीय योजना के आखिरी वर्ष में उस ने इतना माल कम ढो पाया जिसको कि हम तीसरी पंचवर्षीय योजना के पहले वर्ष के अन्दर करीब-करीब पूरा कर पाये हैं । इस के माने यह होते हैं कि ५ वर्ष की योजना के अन्दर हम एक वर्ष पिछड़े हुए हैं अर्थात् २० फीसदी लक्ष्य से कम हमारी रेलवेज माल ढो पायी है । यदि इसो प्रकार से हमारी तीसरी पंचवर्षीय योजना के अन्दर कमी पड़ती रहे तो एक इशित चक्र, विशयस

सर्किल हमारे ग्रार्थिक ग्रौर ग्रौद्योगिक जीवनम जो इस प्रकार का शुरू हो या है उस का ग्रौर भी भयंकर रूप हम को भविष्य में दिखाई देगा। जिसके कि परिणामस्वरूप हमारी सारी ग्रार्थिक ग्रौर ग्रौद्योगिक व्यवस्था बिखर जायगी। उस में हम को बहुत कुछ मुसीबतें उठानी पड़ेंगी। "रेलवेज ग्रार दी लाइफ लाइन ग्रोफ ए नेशन"। यदि हम ग्रपनी पंचवर्षीय योजनाग्रों को ग्रच्छी तरह से परिपूर्ण करना चाहते हैं तो रेलवेज के लिए जो कुछ भी लक्ष्य निर्धारित किया गया हो ग्रौर दूसरे क्षेत्रों के लिए भी मैं यही चीज कहूंगा कि जो लक्ष्य हमने उनके लिए निर्धारित किये हों उन से कम से कम २० या २५ परसैंट ग्रधिक रक्खें। जितना ढने का लक्ष्य हो यदि उससे २०–२५ प्रतिशत ग्रधिक ग्रपना लक्ष्य रखेंगे, बढ़ा कर ग्रपना लक्ष्य रक्खेंगे, तो किसी हालत में भी, १०–१५ फीसदी ग्रगर हम लक्ष्य से गिर भी गये तो भी उस हालत में कुछ विशेष नुकसान नही होगा। मान लीजिये कि देश ने तीसरी पंचवर्षीय योजना में एक लक्ष्य बनाया ग्रौर देश यदि उस योजना के निर्धारित लक्ष्य से ५–७ फी सदी ग्रागे बढ़ जाता है तो ऐसी हालत में यदि हम २०–२५ फी सदी ज्यादा रक्खेंगे तो उसको भी समावेश करने की हमारे में शक्ति होगी ग्रन्यथा उसका भी हम समावेश नहीं कर सकेंगे।

रेलवेज के निम्न श्रेणी के कर्मचारियों के वास्ते मंहगाई भत्ता जो बढ़ा दिया गया है, वह ग्रत्यन्त ग्रावश्यक था। जीवन मान जिस तरीके से बढ़ता चला जा रहा है, खर्च जिस तरह से बढ़ रहा है उसको देखते हुए रेलवेज ने उनको मंहगाई भत्ते में वृद्धी दे कर राहत पहुंचाने का यत्न किया है वह बड़ी खुशी की बात है ग्रौर हमें इसका ग्रानन्द भी है। यह चीज शायद ग्रौर भी जल्दी होनी चाहिये थी। उसको करने में हम से देरी हुई। खैर देर से ही सही हमने उसे कर दिया यह बड़ा ग्रच्छा हुग्रा। लेकिन इसके लिये किराये में जो वृद्धि कर रहे हैं मुझे उसके बारे में ग्रवश्य कुछ निवेदन करना है। ग्रब यह तो निर्विवाद है कि इस कमी को हमें किसी न किसी तरीके से पूरा करना होगा। लेकिन किराये में वृद्धि करने से पहले हमें जो दूसरे इलाज सुलभ हों उनके द्वारा इस कमी को दूर करने की कोशिश करनी चाहिये।

ग्राज रेलवेज के ग्रन्दर जो माल खरीदा जाता है उसकी खरीद पर क्या खर्च होता है ग्रौर वाकई उस पर कितना होना खर्च चाहिये जितनी निगरानी इस पर होनी चाहिये वह ग्राज रेलवे के जिम्मेदार ग्रफसरान द्वारा नही रक्खी जा रही है। ग्राज रेलवेज के लिये माल खरीदने पर जो खर्च होता है ग्रौर उसके ग्रन्दर जितनी बर्बादी होती है उस बर्बादी को यदि बचाया जा सके तो कुछ वेस्टेज हम होने से रोक सकते हैं ग्रौर उस से लाखों, करोड़ों रुपये की बचत हम रेलवेज के लिये कर सकते है।

हमारी रेलगाड़ियां जिस तेजी से जाती हैं उसमें यदि हम १० फी सदी तेजी ग्रौर बढ़ा दें ग्रौर जो कि एक्सपर्ट्स ग्रौर इंजीनियर्स की सलाह से ही किया जाना चाहिये तो हम काफी खर्चे में बचत ला सकेंगे। इस बारे में मैंने भी कई इंजीनियर्स से बातचीत की है ग्रौर उनका खयाल है कि ट्रेनों की स्पीड ग्रौर ग्रधिक बढ़ाने की गुंडजाइश है। ट्रेनों की स्पीड यदि हम बढ़ा सकें तो इतना ही नहीं होगा कि इससे यात्रियों के लिये सुविधा हो जायेगी ग्रौर वह ग्रपने-ग्रपने स्थानों पर जल्दी पहुंच सकेंगे बल्कि रेलों को चलाने में ग्राने वाले खर्च में कमी होगी, कोयला कम जलेगा ग्रौर हमारा जो रेलवे स्टाफ है उसको उतने घंटों की पगार कम देनी पड़ेगी। इसके साथ ही साथ हम ग्रपने रेलवे ट्रैक पर दस फी सदी ग्रधिक रेलगाड़ियां ले जा सकेंगे। उसकी माइलेज भी ग्रपेक्षाकृत ग्रधिक बढ़ जायेगी। इस तरह के ग्रौर ग्रन्य सभी संभव

[श्री कमलनयन बजाज]

उपाय करने के बाद जिनसे कि रेलवेज को अधिक एफिशेंट बना सकें उस सब के बाद भी यदि किरायों में वृद्धि आवश्यक महसूस हो फिर लाचार हो कर और बहुत दुःख के साथ हमें वह वृद्धि करनी चाहिये यदि उसको किये बगैर छुटकारा नहीं है । ऐसा हमें महसूस करना चाहिये । लेकिन जिस तरह का वातावरण अभी दिखाई दे रहा है उसके अन्दर यह आत्म-विश्वास उसको नहीं हो पाता है । अब या तो हमारे जो बड़े-बड़े अफसरान या मंत्री लोग हैं वह इस बात को समझ नहीं पा रहे हैं या इसको कार्य रूप में परिणित नहीं कर पा रहे हैं जिसकी वजह से इन खर्चों के अन्दर कुछ बचत की जा सके ।

आज बगैर टिकट रेल में सफर करने वालों की तादाद काफी बढ़ रही है । मैंने कुछ जगहों पर ऐसा देखा है और मेरे ध्यान में यह बात आई है और मैं समझता हूं कि आप लोग भी इसको जानते होंगे कि जहां पर जिले का हेड क्वार्टर या कोई व्यापारिक बड़ा स्थान है वहां पर आने-जाने के लिये आस-पास के स्टेशनों से जो लोग अक्सर जाने के आदी होते हैं उनको टिकट न लें इस प्रकार का आदेश या संकेत रेल कर्मचारियों की तरफ से दे दिया जाता है । जहां उनको टिकट न लेने का आदेश दिया जाता है वहां उनको यह भी बतला दिया जाता है कि कहां से उनको अन्दर आना है और कहां से बाहर जाना है । इस तरह की सारी व्यवस्था उनके लिये रेल कर्मचारियों द्वारा कर दी जाती है । उनको समय-समय पर दंड भी दिया जाता है । कभी-कभी उनसे दंड भी वसूल किया जाता है लेकिन रिश्वत और दंड दोनों मिलाकर भी उसको इतना फायदा हो जाता है जिससे कि वह इस चीज के वास्ते ऐतराज नहीं करता । आज रेलवेज में जितनी भी कुरीतियां आ गई है . . . .

डा० मा० श्री० अणे : करप्शन की एक ही लाइन की बात है या सब लाइंस के लिए आप कह रहे हैं ?

श्री कमल नयन बजाज : अब मैं सब जगह के लिये तो नहीं कह सकता लेकिन तीन, चार जगहों का अनुभव मुझे है । अब मैं इस अवसर पर उनका नाम नहीं लेना चाहता लेकिन यदि उसके लिये आप किसी तरह की जांच-पड़ताल करना चाहें तो मैं उस जांच में आपकी मदद कर सकता हूं क्योंकि मुझे पता है कि सैकड़ों लोग रोजाना हमारी ट्रेनों में बिना टिकट सफर करते हैं और उसमें स्टेशन का स्टाफ मिला रहता है ।

इतना ही नहीं, रेलवे के कर्मचारियों और स्थानीय लोगों से यह जानकर बड़ा दुख होता है कि जब तक निर्धारित रकम न दी जाये, कई स्टेशनों पर तबादला नहीं हो सकता है । इसका कारण यह है कि रेलवे कर्मचारियों में इस बात का अन्दाजा है कि अमुक स्टेशन पर इतनी ऊपर की आमदनी होगी और उस स्टेशन पर तबादला करते वक्त आफिसर लोग उस रकम का हिस्सा लेते हैं । इस तरह की बातें कहते हुए दुःख होता है, लेकिन हम देखते हैं कि इस भ्रष्टाचार के कारण रेलवे के कर्मचारियों में नैतिकता का स्तर गिरता जा रहा है और उनमें नैतिकता का जो स्तर होना चाहिये, वह कम होता जा रहा है ।

हमको स्वयं घूमने और रेलवे कर्मचारियों से बातचीत करने का मौका मिलता है । वे लोग बड़े दुख की अवस्था में कहते हैं कि इस तरह का करप्शन विभाग में फैला हुआ है ।

इस के अलावा रेलवे विभाग में नेपाटिज्म और फेवरिटिज्म भी काफी तादाद में बताया जाता है । मेरी खुद की जानकारी इस बारे में नहीं है, लेकिन आम चर्चा यह है कि अगर इस विषय में एक सरसरी तौर पर जांच कराई जाये कि हजार, पन्द्रह सौ रुपये से ऊपर पगारदार अफसरों के कितने रिश्तेदार रेलवे में नौकर हैं, तो मालूम होगा कि रेलवे

विभाग में नेपाटिज्म है या नहीं और अगर है, तो कितनी मात्रा में । अगर नहीं है, तो यह बड़ी खुशी की बात है, लेकिन इस बारे में आम जनता में जो चर्चा हो रही है, यह बड़ी डीमारेलाइज़िंग है । अगर जनता को स्पष्ट रूप में यह बता दिया जाये कि इस प्रकार के प्रसंग बहुत कम हैं और उनकी तादाद इतनी नहीं है कि उनको डरने की दरकार हो, तो मैं समझता हूं कि रेलवे में हमारा मोराल इम्प्रूव हो सकेगा और विश्वास बढ़ जायेगा ।

आज देश में कोयला लाने-लेजाने के लिये रेलवे की जो शक्ति होनी चाहिये, वह नहीं है । वह कम पड़ रही है और इसके परिणाम-स्वरूप हमारे औद्योगिक विकास में काफ़ी तकलीफ़ पहुंच रही है । कई कारखाने ऐसे हैं, जो अपनी पूरी शक्ति, कपेसिटी, के अनुसार काम नहीं कर रहे हैं और कई बन्द भी हो रहे हैं काफी समय के लिये । ऐसी हालत में रेलवे मंत्रालय को मिनिस्ट्री आफ इंडस्ट्रीज के साथ मिल कर ऐसी व्यवस्था करनी चाहिये कि जो प्रदेश कोयले से काफी दूर पड़ते हैं, उनमें उद्योगों को बिजली से चलाने का प्रयत्न किया जाये और इस उद्देश्य से उनको सहूलियत से और कम ब्याज पर कर्ज दिये जायें । इस प्रकार कोयले की आवश्यकता को कम किया जा सकता है ।

जहां तक सवबर्बन रेलवेज़ का सम्बन्ध है, अगर बम्बई और कलकत्ता जैसे शहरों में, जहां ट्रैफिक की मुश्किलात पैदा हो गई है, अंडरग्राउंड रेलवे बनाने के लिये व्यवस्था न की गई, तो भविष्य में यह सवाल और भी मुश्किल हो जायेगा । अगर आगे चल कर अंडरग्राउंड रेलवे बनानी पड़ी, तो उस समय खर्च भी ज्यादा होगा और मुश्किलात भी ज्यादा पेश आयेंगी । अगर अभी से इस काम को हाथ में लें, तो ज्यादा आसानी से और कम खर्च पर इसका प्रबन्ध किया जा सकेगा और ज्यादा लाभ होगा ।

रेलवेज़ में भी बिजली से काम लिया जा सकता है । जिस तरह बम्बई से कुछ स्टेशनों तक बिजली से ट्रेंस चलती हैं, उसी तरह अगर अहमदाबाद से बम्बई और बम्बई से भुसावल तक के ट्रैक पर बिजली कर दी जाये, तो कोयले की बचत के अलावा रेलवेज़ में तेजी भी लाई जा सकती है और दूसरे कई फ़ायदे हो सकते हैं ।

राजस्थान इतना बड़ा प्रदेश है, लेकिन उस सारे प्रदेश में बड़ी लाइन का उपयोग सिर्फ बीचमें से जाने के लिये ही होता है और जयपुर, जोधपुर, बीकानेर, अजमेर और उदयपुर जैसे बड़े शहरों में कहीं बड़ी लाइन नहीं है । इसलिये अगर कम से कम सवाई माधोपुर से जयपुर तक, जो कि करीब अस्सी मील का ही टुकड़ा है, बड़ी लाइन डाल दी जाय, तो इस पिछड़े हुए प्रदेश को आगे ले जाने में काफी मदद मिल सकती है ।

मुझे कई और बातें भी कहनी थीं, लेकिन जितना समय दिया गया है, उस में और कुछ नहीं कहा जा सकता है । इसलिये आपको धन्यवाद देकर मैं अपना स्थान ग्रहण करता हूं ।

Shri Balakrishnan (Koilpatti): Mr. Deputy Speaker, Sir, before I begin to speak on the other subjects, I want to bring to the notice of the hon. Minister a very important thing which is worrying the minds of the public—thefts in the running trains. Every day there is some theft, some robbery or even some dacoity or murders in the trains. Only day before yesterday we saw in the papers that a woman and a child were thrown out from the trains and people may think that their lives and property are not safe during the railway journey. So, steps should be taken to give protection to the passengers in the running trains. Otherwise, the income of the railways will be affected.

Now, about the increase in the railway fares and freights. The railways had to find out their own revenue and so they had decided to

[Shri Balakrishnan]

increase the fares and freight rates. Comparing the train fare in the other countries, our train fare is not too much. I am told that in England the fare comes to about 25 nP per mile but in our country for the first class it is only about 10 nP or so. In England there are only two classes, the ordinary class and the pullman class but here we have got the first, second, third and the air conditioned classes. I think that it is not necessary to have a second class; I find that a third class sleeping coach is better than a second class coach. Either the amenities to the second class passengers should be increased or it should be abolished.

Our Government is spending crores and crores of rupees for the welfare and amenities of the employees and for the construction of the new lines. So the expenditure increases. The income also has to increase and there is no other way but to increase the fares and freight rates.

There is now competition with the railways and the roadways. The lorries and buses transport passengers and goods. The lorry is quicker and more convenient while it takes months to get wagons in the Railway. But if we want to transport some goods through the lorry, immediately we get it. So, lorries and buses have become very popular. If you increase the rates so that it may be equal to the charges for sending passengers or goods through lorries or buses, then people will naturally see what is more convenient. So, that is a point to be considered before new rates are introduced. The third class passengers are paying more than Rs. 216 crores whereas the first-class passengers pay Rs. 16 crores only. So, at least for the third class passengers some exemption should be given.

Then I come to foodgrains. Now-a-days, the prices of foodgrains are very high, and the people have some sort of feeling, as they have for the increase in third class fares, towards the higher prices of foodgrains. If you add something more to the freight rate, it will affect the poor people. It is my request to the Minister to see that at least some exemption should be given in respect of the foodgrains in the matter of increase in freight rate.

Regarding amenities, of course the railways are spending crores of rupees for improvement of stations. But I can speak of some stations in the Madras State. I have found a number of stations there which have no proper facilities. Even the elementary facilities like latrine, bathroom and waiting sheds are lacking. I went though the book "Towards Better Conditions of Travel," published by the Ministry. In it, I saw only two stations having been mentioned for the whole of Madras State—Nungambakkam and Maniyachi, in respect of amenities. But there are so many stations which need such elementary facilities as bathroom, lavatory, etc. Yet, only two stations have been mentioned. Even in regard to those stations, I may mention one thing. Take, for instance, Maniyachi which falls in my constituency. I used to go there during the election time very frequently, and I have found that there is no lavatory at all. Of course, there is one lavatory which even the street-boys can use! There is no proper lavatory, or bathroom or waiting hall. Only "bathing facilities" is mentioned here, but not the other facilities. Maniyachi is a junction, but there is no electric light there so far. As I said, only "bathing facilities" has been mentioned.

Then, I may point out Koilpatti. It is a big town and it is also the Taluk headquarters. But it is only a small station without bathroom or lavatory or waiting rooms. So, there are a number of stations which are still to be improved. I request the Minister to see that wherever amenities are not provided, at least the elementary

amenities should be provided in all the stations.

I may then mention Rajapalayam which is an industrial town. To the east of the Rajapalayam railway station, there should be an overbridge constructed. Unless it is constructed, there is always the danger of an accident, because people are crossing the line here and there. I request the Minister to look into this aspect also.

The question of electrification of the Tambaram—Villupuram line has been kept in abeyance during the last ten years. At any rate, the progress is very slow. I used to see through the window of the railway carriage, whenever I go to Madras and southwards, to know what progress is going on regarding the electrification of this line. But I do not find any actual progress there. I request the Deputy Minister to tell us something of the actual progress, if any, that has been made there.

Shri Nambiar (Tiruchirapalli): Let him take some action on it.

Shri Balakrishnan: Regarding the new lines, I must thank the Government for sanctioning at least the Manamadurai—Virudhunagar line in the third Plan. I wish that some more lines are taken up for construction during the third Plan period.

Shri M. K. Kumaran (Chirayinkil): Mr. Deputy-Speaker, Sir, this debate on the railway budget has been going on for the last three days, and many hon. Members representing different parties and coming from different regions have spoken in the course of the debate. I think nothing very important has been left for anybody further to speak on this subject. I shall confine my remarks to certain points which have not been dealt with by the previous speakers.

Before going into those points, I may tell the Ministry that out of these discussions one thing has emerged, and that is the near unanimity in the opposition to the increase in railway fares of the third class and the increase in freight rates on foodstuffs. Even some hon. Members of the Congress Party who wanted to support all the proposals of the Ministry gave only qualified support in this matter. Most of them, I may say, opposed the Ministry in respect of this proposal, and they have requested the Government to reconsider the proposal to increase the freight charges for foodstuffs and the third class passenger fares. I also would request the Minister to reconsider this proposal and at least find out some other means, or make some other adjustments and modifications in the budget, so that this proposal to increase the rates can be dropped.

In this connection, I may refer to some remarks made by the Public Accounts Committee of the second Lok Sabha in their 40th report, and to the remarks made in the Audit Report, regarding budgeting and control over expenditure. The Audit report and the report of the Public Accounts Committee have revealed nine cases in which funds obtained through Supplementary Grants and Appropriations proved either unnecessary or largely in excess of the requirements. The Public Accounts Committee, in their report, have deprecated the practice of approaching Parliament for funds with inadequate or incomplete data. Their report also reveals so many other things which should be seriously considered by the Ministry: the Ministry should go into the recommendations and conclusions made by the Public Accounts Committee and see that these recommendations are carried out.

The Public Accounts Committee complains that the Railway Ministry did not carry out many of the recommendations and suggestions made by it in its previous reports. I hope this time at least the Minisry will not follow such a practice and that they will take up seriously the recommendations and suggestions brought forward by the Public Accounts Committee.

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri S. V. Ramaswamy): If I may interrupt, I may point out that the recommendations are examined, and if they cannot be implemented, the Ministry submits a report to the PAC for further examination.

Shri M. K. Kumaran: I say this because the Public Accounts Committee have observed in their 40th report that they are very sorry that the Railway Ministry did not take seriously the recommendations and conclusions made by the Committee in their 33rd report. That is why I am bringing it here. The report of the Public Accounts Committee reveals that there are irregularities, dereliction of duty and abuse of power and corruption in high circles in the Railway administration. The Railway Ministry, in their papers which have been circulated among us, have waxed eloquently over the excellent work done by the Railway Protection Force. I may ask the Ministry what protection is there against the officers who are highly placed, when they go wrong or commit crimes. There are many instances in which the high officers who were responsible for corruption and irregular practice have gone scot-free. The Public Accounts Committee gives one instance of a Deputy Controller of Stores who was found to be responsible for overpayment of Rs. 2.20 lakhs having gone unpunished because action was delayed for two years. The officer retired, and before his retirement no action was taken; the action was delayed. He went away, and only a small portion of his provident fund was forfeited.

Shri Nambiar: There are several such instances, not one or two.

Shri M. K. Kumaran: In another case, one Chief Engineer who was responsible for a loss of Rs. 2·59 lakhs went scot-free because action was taken only after six years. Investigation was unnecessarily prolonged and action was taken after six years by which time the gentleman concerned retired. Actually the officer concerned retired after five years and action was taken only one year after that. In another case, one officer who was responsible for a very big loss to the railways went unpunished because he took leave and went abroad. He may be still in foreign countries. He will certainly come back, but by the time he comes back he will be retiring and he will also be going scot-free. That is going to happen.

Sir, this is the way in which high officers are dealt with. Even the Railway Protection Police Force are not free from corruption. There is one instance pointed out by the Public Accounts Committee in their Thirty-third Report and repeated in their Fortieth Report. They have pointed out that the Railway Protection Police Force drew travelling allowance on false T.A. journals and caused a loss to the railways. In some other cases where large-scale earth-work are carried out the railways have incurred losses amounting to several lakhs of rupees because of corruption on the part of certain officers. In their recommendations the Public Accounts Committee says:

> "In the opinion of the Committee the cases mentioned in para 46 of the Report establish beyond doubt a grave abuse of power. The irregularities seem to be of a widespread nature and unless prompt and deterrent action is taken in time, it may become difficult to combat the evil in the context of large scale construction of new and doubling up of lines as part of the Plan."

These questions should be taken up very seriously and urgently by the new Minister. Till yesterday the present Minister of Railways was handling steel. Today he is going to handle these high officers who are even harder than steel. I hope the Minister will be a man of steel in dealing with the delinquent officers.

Shri Nambiar: Must be.

Shri Priya Gupta: By changing the percentage of carbon granules as per the modulation required.

Shri M. K. Kumaran: Sir, coming to the question of construction of new lines, several hon. Members, especially those coming from the south, spoke about the imbalance in the development of railway in the country. When we ask for any industry, the reply given by the authorities in charge of industry is that there is no railway in Kerala. But when we ask for a new line the Railway Ministry says that there is no industry and therefore there is no scope or necessity for it. This has gone on for a long time and we are at the tether end of our patience. I appeal to the Ministry that they must find out ways and means to give us at least two or three new lines.

In this connection, Sir, I may point out that the Kerala Government was not very wise in submitting so many plans in a wholesale manner. They could have selected some two or three lines which are very important; for example, Tirunelveli-Cape-Trivandrum line, Ernakulam-Alleppey-Quilon line and Tellicherry-Mysore line. These three lines are very important, and I hope the new Minister will take them up and redress the grievances of the people of Kerala.

Sir, I congratulate the Ministry for having made some provisions in the Budget for constructing over-bridges to replace gates at the level crossings in certin towns in the State of Kerala. This, as has been pointed out by previous speakers, is a very urgent matter and it is very good that the Ministry has found some provision for these new constructions.

Coming to one local issue which concerns my constituency, I draw the attention of the hon. Minister to the problem of converting the Perunguzhi Halt in the Quilon-Trivandrum sector into a flag station. I am glad the Deputy Minister, Shri Ramaswamy is nodding his head and smiling. I have made several representations to him. The people of that locality, whenever Shri Ramaswamy goes to Trivandrum, go to him and make representations.

Shri Nambiar: Nowadays he does not go.

Shri M. K. Kumaran: He will go there and we will always welcome him. Whenever he goes there he promises that he will consider this matter very sympathetically and favourably.

Shri N. S. Nair (Quilon): In future also he will nod his head.

Shri M. K. Kumaran: Now I understand that the Southern Railway authorities are going to give this halt on commission basis for collection. I may warn the Ministry that this will cause corruption because resale of used tickets is a phenomenon which is very prevalent in the railways nowadays. In the report of the public Accounts Committee they have given some instances—I do not want to go into them again. I respectfully and in all humility appeal to the Minister to see that this halt, which is very imporant as far as the locality is concerned, is raised to a flag station.

श्री शिव नारायण (बांसी) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका बड़ा अनुगृहीत हूं कि आप ने मुझे रेलवे बजट पर बोलने का अवसर प्रदान किया। रेलवे विभाग हमारे देश की एकता का सूत्र है, । भारत सरकार के जितने भी विभाग हैं रेलवे विभाग उन सब में से प्रमुख विभाग है। रेलवे विभाग हम को खाना, कपड़ा और रहने को मकान इन तीनों चीजों की व्यवस्था करने में सहायक है। मैं छोटी छोटी बातों की शिकायत नही करना चाहता हूं। मैं चाहता हूं कि इन नये रेल मंत्री ने जिन्होंने कि चार्ज लिया है उन को हम अवसर दें और उनकी कार्यप्रणाली का

[श्री शिव नारायण]

निरीक्षण करें । पांच साल का समय हम लोगों को मिला है । मैं चाहता हूं कि रेल मंत्री को ऐसे सुझाव दूं जिस से कि हमारे देश का कल्याण हो । मैं अपने जम्मू व कश्मीर के मित्रों से सहमत हूं कि जैसा आज हमारे देश का वायुमंडल है उस में केप कौमरिन से लेकर जम्मू कश्मीर तक को रेल के एक सूत्र में बांध देना चाहिए ।

मैं बॉर्डर जिले का रहने वाला हूं । मैं गोरखपुर और नैपाल के इलाके के आस पास से आने वाला हूं । नैपाल हमारे पड़ोस में है । मैं रेल मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहता हूं कि इस इलाके में रेल की सिंगल लाइन है । अब लखनऊ से सिलीगुड़ी जो हमारी मेल ट्रेन जाती है उस सिंगल लाइन को अगर डबल लाइन कर दिया जाये तो बड़ी सुविधा रहेगी और उस से ऐक्सीडेंट्स कम होने की सम्भावना है । ऐक्सीडेंट्स सिंगल लाइन होने के नाते होते हैं । कई वर्ष की बात है कि मुंडेरवा जो कि हमारा एक स्टेशन है उस पर एक गाड़ी खड़ी थी और एक दूसरी ट्रेन आकर उस से लड़ गई । अब इस तरह के ऐक्सीडेंट्स रेल कर्मचारियों के असावधानी वश हो जाते हैं । रेलवे विभाग को इस बारे में सतर्कता बर्तनी चाहिए कि ऐसा न होने पाये ।

जहां तक रेलवे विभाग में भ्रष्टाचार का सवाल है तो इस से कोई इंकार नहीं कर सकता कि उस में करप्शन नहीं है अब मैं यह नहीं कहता कि हर आदमी उसका बेईमान है । हर एक जगह अच्छे और बुरे आदमी आपको मिलेंगे । लेकिन करप्शन की जो शिकायत है वह बिल्कुल बजा है । बिना टिकट यात्रा करने में रेलवे के कर्मचारियों का हाथ रहता है । उनके सहयोग से लोग बिना टिकट यात्रा करते हैं और वे कर्मचारी नाजायज तौर पर पैसा कमाते हैं । अक्सर ऐसा भी देखा जाता है कि यदि कोई ईमानदार रेल कर्मचारी बिना टिकट सफर करने वालों को चैक करता है तो उसको मारा पीटा भी जाता है । अब यह मानी हुई बात है कि हमारी समाज व सोसाइटी में एक कमी और कमजोरी है जिस कारण से ये चीजें होती है ।

मैं अपने रेल मंत्री से पूछना चाहूंगा कि जो मेल ट्रेन लखनऊ से सिलीगुड़ी को जाती है उस सिंगिल लाइन को डबल लाइन कर दिया जाये । मैं अभी ४ अप्रैल, से १४ अप्रैल के बीच कानपुर में था तो वहां के नागरिकों ने मुझसे अपील की थी कि मै उन के इस संदेश और प्रार्थना को आप तक पहुंचा दूं कि वह मेल ट्रेन कानपुर से स्टार्ट की जाये, जैसा कि पहले वह चला करती थी । ऐसा न होने के कारण व्यापारियों को बड़ा घाटा होता है । जैसा कि एक मित्र ने कहा टमाटर एक डेढ़ रुपया सेर मिल रहे है । कानपुर के लोगों का अनुरोध है कि अगर यह मेल ट्रेन कानपुर से लखनऊ जाये तो उन को सुविधा होगी और सरकार को इनकम होगी ।

15 hrs.

थर्ड क्लास का किराया जो बढ़ाया गया है वह असहनीय है क्योंकि गवर्नमेंट को ज्यादा इनकम थर्ड क्लास के पैसेंजर्ज से होती है । अगर रेलवेज को दस करोड़ रुपये की इनकम हो, तो करीब सात आठ करोड़ रुपये की इनकम थर्ड क्लास के पैसेंजर्ज से होती है । गवर्नमेंट किराया भले ही बढ़ाए लेकिन जरूरत इस बात की है कि जैसे फ़ारेन कन्ट्रीज में होता है हर एक पैसेंजर को सीट मिलनी चाहिए । हिन्दुस्तान मे थर्ड क्लास के पैसेंजर्ज को बोरों की तरह भर

दिया जाता है । उन को ब्लैक-होल, या काल कोठरी की तरह से ही डिब्बों में यात्री भर दिये जाते हैं । परिणाम यह होता है कि उन को बहुत परेशानी होती है उन की जेब काट ली जाती है और रास्ते में उन की बड़ी दुर्गति होती है । गाड़ियों में पानी नहीं होता है । अगर वे लैवेटरी मे जयें, तो वहां दिक्कत होती है । डिब्बों में उन का दम घुटने लगता है ।

मेले के दिनों में तो और भी अधिक परेशानी होती है । उत्तर प्रदेश में बहराइच और अयोध्या में मेला लगता है । उस जमाने मे इतनी कशमकश होती है और लोगों को इतनी मुसीबतों का सामना करना पड़ता है कि जिस का वर्णन नहीं किया जा सकता । मैं रेल मंत्री से दरख्वास्त करता हूं कि वह मेले के दिनों में एक आध स्पेशल ट्रेन चलाने की व्यवस्था कर दें । बच्चों के लिए कनसेशन दिया जाना चाहिए और रिटर्न टिकट को पहले की तरह फिर से इन्ट्रोड्यूस कर दिया जाये ।

ट्रेनों की संख्या बढ़ाने की आवश्यकता है । हम देखते हैं कि आम तौर पर थर्ड क्लास के पैसेंजर्ज के लिए कम स्पेस होती है । आज–कल फर्स्ट क्लास और एयर कन्डीशन्ड डिब्बे लगे होते हैं और उन के अलावा मिलिटरी की रिज़र्वेशन होती है । इसलिए गवर्नमेंट को हर एक ट्रेन में थर्ड क्लास के डिब्बे बढ़ाने चाहिएं । थर्ड क्लास के पैसेंजर्ज से ज्यादा इनकम होती है । इस लिए उन की यह शिकायत बजा है कि उन के साथ एक किस्म का अन्याय होता है । कमाऊ पूत तो सब को प्यारा होता है । थर्ड क्लास का पैसेंजर तो इस रेलवे विभाग का कमाऊ पूत है और उस से ज्यादा इनकम होती है । फ़र्स्ट क्लास और एयर-कन्डीशन्ड डिब्बों में तो कम लोग जाते हैं । उन में गवर्नर या दूसरे बड़े बड़े लोग जाते हैं । कमाऊ पूत तो थर्ड क्लास पैसेंजर ही है । इस लिए यह मुनासिब है कि थर्ड क्लास के पैसेंजर्ज़ की तरफ़ ज्यादा अटेन्शन पे की जाये और उन को रिलीफ़ दिया जाये ।

आज तो हर एक आदमी ट्रेन पर चलने लगा है । विरोधी दल के माननीय सदस्य कहते हैं कि इस देश में किसी को कोई सुभीता नहीं है । हम कहना चाहते हैं कि हम काम कर रहे हैं । हमें आगे बढ़ने दिया जाये और हमारी टांग न खींची जाये, बल्कि हमारी पीठ ठोंकी जाये । नए रेल-मंत्री आए हैं । उन को प्रोत्साहित किया जाना चाहिए । माननीय मंत्री जी यह आश्वासन दें कि जिन स्थानों पर रेल नहीं है वहां, रेल पहुंचायी जायेगी आज नहीं — तो कल, लेकिन रेलों की सुविधा देश के कोने कोने में उपलब्ध की जायगी ।

सन् १९६० मे रेलवे विभाग में स्ट्राइक हुई थी । लखनऊ के वर्कर्ज़ के बारे में मैं ने कई चिट्ठियां लिखीं, जिन के जवाब भी मुझ को मिले । पर वहां पर दो आदमी निकाल दिये गये । दे वर दि लीडर्ज़ । मै यह कहना चाहता हूं कि जब बाकी लोगों को माफ कर दिया गया, तो फिर लीडर्ज ने क्या गुनाह किया है? या तो जो यूनियन्ज़ कायम हैं, उन को खत्म कर दिया जाये और सब कुछ अधिकारियों के हाथ में रहे, नहीं तो यूनियन्ज़ को काम करने का मौका दिया जाये । आज अधिकारियों का राज है वे सब को दबाते हैं यह एक खुला नक्शा है यह कोई भेद की बात नहीं है । इस की खुली एन्क्वायरी होनी चाहिए । जैसा कि काश्मीर के माननीय मित्र ने कहा है, इस विषय में एक कमीशन नियुक्त किया जाये और पूरी ओपन एन्क्वायरी की जानी चाहिए, क्योंकि

[श्री शिव नारायण]

हमारा एक डेमोक्रटिक सेट-अप है । हम कोई डिक्टेटोरियल गवर्नमेंट नहीं चला रहे हैं । नेहरू जी के नेतृत्व में यह गवर्नमेंट सारे संसार को शांति का सन्देश दे रही है । इस देश की जनता भी उस से आशा रखती है हमारी पब्लिक डैम्मी नहीं है, वह सचेत है ।

अपोजीशन के मित्र लोग बड़ी बातें करते हैं । में किसी से एक कदम भी पीछे नहीं हूं । मैं कर्ट्सी में एक इंच भी किसी से पीछे नहीं हूं । मैं कन्धे से कंधा मिला कर साथ चलने के लिए अग्रसर हूं । मैं चाहता हूं कि सब इस काम में सहयोग करें । वही गवर्नमेंट सब से स्ट्रांग है, जिस की अपोजीशन स्ट्रांग होती है । टुडे दि गवर्नमेंट इज वीक हियर । इसकी वजह यह है कि अपोजीशन वीक है । पिछले जो अपोजीशन के लीडर थे, वे सब आज आउट आफ़ दी पिक्चर हैं । बम्बई का इलैक्शन हमारे सामने है ।

मैं रेल मंत्री से यह कहना चाहता हूं कि हम उन के साथ हैं । हम उन के दाहिने खड़े हैं और हम उनकी मदम करेंगे । इस वक्त करप्शन वगैरह की जो शिकायतें हैं, उन को दूर करेंगे और इस मुल्क को आगे ले जाने के लिए एकत्रित होंगे । रेलवे विभाग सारे देश की एकता में सब से बड़ा सहायक है उसी के कारण काश्मीर और उत्तराखंड के लोग दो तीन दिन में मद्रास पहुंच जाते हैं । इस के बावजूद कहा जाता है कि कुछ नहीं हो रहा है । मैं कहना चाहता हूं कि "एकश्चन्द्रः तमोहन्ति न च तारागणोऽपि च" अर्थात् एक चन्द्रमा ही तम को नाश करता है । ऐसा सपूत, ऐसा त्यागी और तपस्वी आज हमारा प्रधान मंत्री है, जिस के ऊपर सारी दुनिया की नजर लगी हुई है, जो दुनिया को शांति का सन्देश दे रहा है । मैं आपोजीशन वालों से पूछना चाहता हूं कि उन में ऐसे लोग कितने हैं ; हमारे मिनिस्टर साहब नए नए आए हैं । अभी कल उन्होंने चार्ज लिया है । शायद कोई फ़ाइल उन्होंने अभी देखी भी न हो कि कौन सी फ़ाइल कहां है । यू शुड गिव दि मैन टाइम । लैट हिम प्रोसीड विद दि वर्क । महीने के बाद देखियेगा कि स्वर्ण सिंह साहब क्या करते हैं ।

मैं यह भी निवेदन करूंगा कि बहुत से छोटे छोटे पुल हैं, जहां बाढ के ज़माने में पानी एकत्रित हो जाता है, जिस से बड़ी तकलीफ़ होती है बाढ़ आ जाती है, रेलें उल्ट जाती हैं और नुक्सान हो जाता है । रेल मंत्री महोदय को उस पर ध्यान देना चाहिये ।

हम तो जेनरल बात ही करेंगे । यह तो गैलरीज में बैठे हुए हमारे आफ़िसर्ज, रेलवे विभाग के बड़े बड़े कर्मचारियों, एक्सपर्टस्, की ड्यूटी है कि वे देखें कि मेम्बरान ने जो प्वायंट आउट किया है, उस की हम छान-बीन करें । मुझे याद है कि डा० भगवानदास ने एक लेख लिखा था कि १९४७ में स्वराज्य मिलने के बाद हम को क्या काम करना चाहिए और कैसे अपने को ऊंचा उठाना चाहिए । अगर हमारा मोराल ऊंचा ही रहेगा, तो हमारे कर्मचारियों का भी रहेगा ।

हम ने पिछले दस वर्षों में देश में एकता पैदा करने की कोशिश की है । रेल विभाग देश के सब भागों को

एक सूत्र में बांधता है । लेकिन मैं माननीय मंत्री का ध्यान इस बात की तरफ़ दिलाना चाहता हूं कि रेलवे विभाग में जो ४५ या ७० रुपये पाने वाले छोटे-छोटे कर्मचारी हैं, उन को दबाया जा रहा है । मैं चाहता हूं कि सब को समभाव से, एक नज़र से देखा जाये। कहा गया है कि क्षमा बड़न को चाहिए, छोटन को उत्पात ।" ग़लती छोटे करते हैं, क्षमा बड़े करते हैं । मिनिस्टर और अधिकारी लोग बड़े हैं । उन को छोटों को माफ़ कर देना चाहिए ।

श्री आाड़ो (हिसार) : उत्पात छोटे नहीं, बड़े करते हैं।

श्री शिव नारायण : जब वे मौके पर जायें, तो वे उन को बतायें कि उनकी क्या कमी है ।

अन्त में मैं उन हरिजन बच्चों के बारे में कुछ कहना चाहता हूं, जो हाई स्कूल या इन्टर पास हैं, जिन्होंने तीन तीन बरस से दरख्वास्तें दी, जो रेलवे पब्लिक सर्विस कमीशन का इम्तहान देने बम्बई भी हो आए हैं, लेकिन वे अभी तक खाली घूम रहे हैं और उनको कोई जगह अभी तक नहीं दी गई है । जिन लड़कों को इन्टरव्यू के लिए उत्तर प्रदेश से बम्बई बुलाया गया, उन को न लिया जाये, तो यह डिपार्टमेंट की कमज़ोरी है । यह सरदार स्वर्ण सिंह की ग़लती नहीं है । यह तो डिपार्टमेंट की मशीनरी की ग़लती है और उसको ठीक करना चाहिए । हम तो मिनिस्टर साहब से कहेंगे कि इन गड़बड़ियों को ठीक करना चाहिए ।

मैं श्रीमान् का बड़ा अनुगृहीत हूं कि आप ने मुझे इस डिस्कशन में बोलने का समय दिया । मैं आप को धन्यवाद देता हूं ।

Shri D. Ering (Nominated—North East Frontier Tract): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I am grateful to you for giving me this opportunity First of all, I want to congratulate our hon. Railway Minister for the tremendous good works done in our part of the country, that is in Assam. When we see the construction of the bridge on the Brahmaputra River, really we are proud of that and feel that we have done something. Another thing that the Railways have done is that they have opened up to North Lakhimpur side. But what I want to impress upon the hon. Railway Minister and urge is that in NEFA now there are no other means of communication than by air. We talk of emotional integration. I *do not want to plead for my own* case here, but how will India know the people of that country unless there are good means of communications so that people can mix up with the people there? From the integration point of view and from the point of view of the importance of this area I would like to urge again, repeatedly, that this railway line from North Lakhimput to Jonai, that is, the other side of the Brahmaputra River, other side of Dibrugarh Town may kindly be extended up to Pasighat. Pasighat will be the only railway link through the whole NEFA area of five divisions. So, I again request the hon. Railway Minister kindly to consider this matter.

Regarding Assam I would like to say that from Dibrugarh Town to Pandu there is only one express service and that is why the people there are facing lots of difficulties. I would request that there should at least be one more Janata Express to redress the miseries of the people there.

When you come from Amingaon to Delhi you can appreciate the difficulties faced by the travellers from the farthermost part of India. When our so-called Toofan Express comes to Agra it becomes a *bailgrai*, a bullock cart. So, I request the hon. Railway Minister to look into this matter so that the travellers from there find some sort of a real relief.

[Shri D. Ering]

There is no platorm at Barauni and people of that area find lots of difficulties. So, I request again that some sort of accommodation should be provided there. I hope some better facilities will be provided.

As regards third-class passengers, we have noticed sometimes that in a compartment there are 60 passengers and there is only one bathroom. After all, they are human beings and they have got the same taste that I have got. So, I request the hon. Railway Minister that he must look into this also. Sixty people are crowded in a compartment.

Another thing is regarding the first-class sleeping coach. There are two bathrooms and only one corridor. That corridor becomes crowded. Sometimes even boxes are placed. Passengers who want to go out rush through and those who want to come in rush in and they quarrel not because of their own fault but because of this misarrangement. So, I request him to look into this matter.

There used to be some trouble in my part of the country. Everybody is aware of this. There used to be some trouble from Gauhati to Dibrugarh from my friends in the Naga area. So, the security measures there may be effectively tightened.

I do not want to take much time of the House and therefore with these words I conclude.

Shri J. R. Mehta (Pali): Mr. Deputy-Speaker, Sir, to being with I should like to say that I share the disappointment to which expression has been given in certain quarters that the development of our railways is not keeping pace with the tempo of our industrial and economic growth with the result that the Railways are not able to cope with the demands on them made by our expanding economy and we have to face bottlenecks which are sometime impeding our progress. We withnessed a glaring instance of this the other day last year when the country was faced with a serious crisis over the movement of coal.

This lack of capacity on the part of our railways is, I maintain, a is appreciated in certain quarters. Wha is appreciated in certain quarters. What is the good of our planning and our grandiose plans of indutrialisation if we cannot on the one hand, feed our industries with the raw materials which they need and, on the other, if we cannot take the produce of these industries——and that in good time—to the consumer. One wonders how our planners should have allowed this serious and glaring lacuna to creep in our planning.

It is some consolation to know that the question of increasing the capital programme of the railways is now engaging the serious attention of our planners. In this connection I would take the liberty to bring one important factor to their notice which they should take into account also. We were told that last December owing to a heavy emergency there was a great dislocation of traffic. Obviously, the reference here is to Goa. I do not call it a heavy emergency at all. But we have to remember—it is an open secret—that we have none too friendly neighbours on our borders and an emergency of real magnitude can crop up at any time. It will be criminal not to take account of it and not to be prepared for that contingency. So, I do hope that the Railways will get all the money that they need and it is up to this House to see hat the Planning Commission makes available all that is necessary to fulfil this vital need.

I had referred to the shortcomings of the Railways in the matter of movement of coal last year. As hon. Members are aware, there was a lot of clamour over it throughout the country. There was some controversy in which our new hon. Minister of Railways, Sardar Swaran Singh, was also involved. Viewing in this bockground I am not a little amused at the manner in which this question of shortcomings

in the movement of coal has been disposed of in his speech. It would appear from what has been stated as if there was not shortage and no complaint at all in the matter of coal transport. Hs said—I am reading out from his speech:

"In the matter of coal transport, Railways have been meeting the full demands of the steel plants and washeries."

May I respectfully ask: Is this the same Sardar Swaran Singh who held the portfolio of Steel and Fuel?

Then, we are told:

"Further, the demand for wagons from the outlying coalfieds were also met in full."

How very commendable if that was so. Again, we are told:

"As regards the movement of coal for consumers other than steel plants.....Railways moved, during 1961-62, an additional 182 wagons per day, which represents an achievement of about one-sixth of the planned increase over the Third Plan period...."

If we fulfil one-sixth of the target when we should have fulfilled one-fifth, I do not see how it is an achievement. I submit that this cavalier way of disposing of an important issue bewilders the layman and does him injustice. A more straightforward course would have been to say what was the total demand, how much shortcoming there was, what is the antcipated demand and how we propose to meet it.

The House will kindly excuse me if I take this opportunity to point out that the official machinery, not only in the Railways but in almost all government departments, is developing a peculiar technique of presentation of facts as would make, so to say, the worse appear to be the better reason. In regard to the Railways, if there is a shortfall in the originatnig traffic we are told that the performance in terms of ton-load was better; if the number of accidents is greater, it would be given out that the fatalities and injuries in terms of percentage of the number of passengers was less. Alternatively, sometimes we are told that the number of accidents on the Indian Railways is the lowest as compared to other big countries of the world. We do not care to take into account the fact that the average speed of our goods rain is 10 miles per hour for broad gauge and approximately 8.5 miles per hour for the metre gauge. I do not find the average speed of passenger trains in the literature supplied, but it must also be equally low. Year after year we are told that the Railways have established a new record for punctuality, but does it conform to the day-to-day experience of the hon. Members of this House? It is not necessary to multiply examples. I can give credit to our report-makers for their intelligence, but not for their fairplay so far as the public is concerned. I plead for a more realistic presentation of facts, especially in a public utility concern like the Railways.

What I have said should not be construed as meaning that I am running down the Railway administration. I join in the tributes which have been paid to them from several quarters, and I have no doubt that looking to the challenges and trials that they have faced they have done worderfully well.

Here, in passing. I should like to take note of the suggestion made in certain quarters that a Commission should be appointed to look into the working of the Railways. I am not enamoured of such Comissions. But one suggestion I have to make is this, that it will be a good thing if some non-railway men could be associated with the Railway Board Why I sayt this is for this reason. We have on the Railway Board capable and dedicated men, I agree. But they are, after all, men who have spent the whole of their lives in the Railways, and as such they have developed an exclusive and rigid outlook. It will be a great advantage if people with a less exclusive and

[Shri J. R. Mehta]

rigid outlook can be associated with them. We are doing that in certain public sector undertakings, and I think the experience has been rather encouraging.

I will make one more observation, and that is with regard to the Inspectorate of the Railways. I am definitely of the view that the present arrangement whereby the Chief Inspector of Railways is responsible to another Minister other than the Railway Minister is highly anomalous, and I think that that is one reason why that institution is more or less ineffective. The other day the Deputy Minister of Railways tried to defend the present arrangement by saying that an independent inspection is necessary. I can only pity the Deputy Minister that he should have accepted this vote of censure on himself. Why is independent looking into the Railways necessary if it not necessary with the other Ministries? I would strongly suggest that the Chief Inspector of Railways and his team should pass on to the Railway Ministry. They might be independent inspection is necessary. I but there is no reason why they should not be under the Railway Minister. At the moment they are under a Minister who is not at all interested in the Railways. On the other hand, in the present arrangement, it is only natural that the Railway Board on the one hand and the Chief Inspector of Railways and his team on the other look upon each other as aliens. I think there will be better understanding and co-operation if the institution of the Inspectorate of Railways can be transferred to the Ministry of Railways.

Mr. Deputy-Speaker: Shri Bagri.

Shri P. R. Patel (Patan): Sir, does my name stand there, or am I to wait and, if so, how long?

Mr. Deputy-Speaker: There are as many as fifty names before me.

Shri P. R. Patel: I want to know whether I may not wait.

Shri Prabhat Kar (Hooghly): If a Member wants to speak he has to wait in the House.

श्री बागड़ी : उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेलवे बजट पर बोलने के लिये खड़ा हुआ हूं, और मैं यह अर्ज करने के लिये खड़ा हुआ हूं कि रेलवे मंत्री को यह बजट वापस ले लेना चाहिये। यह बजट हिन्दुस्तान की अवाम के हित का बजट नहीं है। अगर कल्याण के दृष्टिकोण से देखा जाय तो इस बजट में कोई ऐसी बात नहीं जिस से इस देश का कल्याण हो रेलों का काम सिर्फ किराया कमाना ही नहीं बल्कि रेलों का काम देश की उन्नति दिखाना होता है। लेकिन हमारी रेलों में हमारे देश में उन्नति के बजाय दूसरी तीन चीजें बढ़ी हैं। पहली तो है ऐक्सिडेंट्स की बढ़ोतरी, दूसरी है भ्रष्टाचार की बढ़ोतरी और तीसरी है किराये की बढ़ोतरी। मैं समझ नहीं पाता कि इन तीनों चीजों के बढ़ने के बाद कैसे कहा जा सकता है कि यह देश का कल्याण कारी विभाग है और इस से देश का कल्याण हो रहा है। ऐक्सिडेंट्स कर के जनता को मौत के मुंह में पहुंचाना, भ्रष्टाचार को बढ़ा कर देश की तबाही की तरफ ले जाना और किराया बढ़ा कर मनाफों की तरफ ले जाना अगर देश को तरक्की की तरफ ले जाना है तो रेलवे का मोहकमा सब से ज्यादा तरक्की देने वाला मेहकमा है वर्ना नहीं।

सब से पहले आप सोचिये कि कितना भ्रष्टाचार है। सरकार की तरफ से और सरकार के कर्मचारियों की तरफ से दोनों तरफ से मैं अर्ज करना चाहता हूं कि किसान खेत करता है। जब उस का अनाज पंजाब से बाहर जाता है तो रेलवे स्टेशन का स्टेशन मास्टर व्यापारी लोगों से ५०० रु० फी वैगन रिश्वत ले कर वैगन देता है और मैनेजर और बड़े बड़े अधिकारी हैं उन में से कोई कोई तो हजारों और

कोई कोई लाखों रुपयों की रिश्वत लेते हैं यानी भारत के अन्नदाता का, किसानों का अनाज गेहूं और चना वगैरह मद्रास और अहमदाबाद तक नहीं पहुंच सकता। पता नहीं यह कौन कायदा कानून है और वैगनों को देने का क्या सिस्टम है। इस तरह से हमारे यहां भ्रष्टाचार अधिकारियों की ओर से और सरकारी कर्मचारियों की ओर से चलता है और सरकार के सहयोग से चलता है। यह कोई छिपी हुई बात नहीं है। हर स्टेशन पर होने वाली यह आम बात है।

दूसरी बात आप किरायों के अन्दर देखिये। सरकार के छोटे कर्मचारियों के द्वारा इस में भ्रष्टाचार होता है। आज पुलिस वाले रहते हैं। पुलिस वाले आम तौर पर लोगों को विधाउट टिकट ले जाने वाले हैं। वे लोगों को अपने साथ डिब्बों में बिठलाते हैं। उन को विधावट टिकट ले जाते हैं और आधा किराया ले लेते हैं। हिसार से दिल्ली तक यह चीज होती है। सारे पंजाब में और सारे पंजाब में ही नहीं, सारे हिन्दुस्तान में इस तरह से चलता है। इस के लिये कोई कदम अब तक नहीं उठाया गया है।

दूसरी बात जो भ्रष्टाचार की है वह यह है कि जो आम जनता का माल बुक किया जाता है उस में सरकारी कर्मचारी, रेलवे कर्मचारी बीच में निकल कर आ जाते हैं और कह देते हैं कि माल चोरी हो गया। चोरी जब हो गई तो मामला अदम सबूत में दाखिल हो जाता है। इस तरीके से कितना पवित्र कह महकमा लोगों में बदनाम किया जाता है और सारे देश में लोगों का विश्वास इस से उठता जा रहा है।

इस के बाद मैं ऐक्सिडेंट्स के बारे में अर्ज करना चाहता हूं। अगर कोई आदमी रात को गाड़ी से सफर करे तो सोने की जगह तो दरकिनार, और कुछ कर सके या न कर सके, लेकिन जिस आदमी ने किराया दिया है उस के लिये पैर रखने की जगह तो होनी चाहिये। अगर कोई आदमी इस लिये गिर जाये कि उस को पैर रखने की जगह नहीं, अगर इस लिये गिर जाये कि उस को हाथ पकड़ कर चलना पड़ा क्योंकि गाड़ी में बैठने की जगह नहीं, तो इस का जिम्मेदार कौन हो सकता है ? इस की जिम्मेदार सरकार है। यह ऐक्सिडेंट्स नहीं हैं, इस को कत्ल समझिये। महकमा रेलवे ने कत्ल किया। पहले लोगों को बुलावा दिया फिर कत्ल किया। आज इस तरह से देश के अन्दर आम तौर से हो रहा है। इस लिये थर्ड क्लास का किराया बढ़ाना मैं समझता हूं कि किराया बढ़ाना नहीं, लोगों के ऊपर जब्र है, यह एक किस्म का जजिया है। आखिर किस आधार पर उन का किराया बढ़ाया जाये ? कौन सी फेसिलिटीज उन को दी गई हैं जिन के आधार पर यह किराया बढ़ाया जाये ?

मुझे इस बात से दुःख होता है कि तीसरे दर्जे का किराया बढ़ाया गया है और यह किराया गांधी का नाम लेने वाली सरकार ने बढ़ाया है। गांधी जी हमेशा तीसरे दर्जे से सफर करते थे और कहते थे कि तीसरे दर्जे के मुसाफिर के साथ बड़ा अन्याय होता है। आज उससे भी बड़ा अन्याय उन गांधी के भक्तों पर गांधी की कही जाने वाली सरकार कर रही है। इस से गांधी जी की आत्मा को कष्ट होता होगा, इस नाते मैं कहूंगा कि इस बढ़ोतरी को वापस ले लेना चाहिये।

कायदे कानून की बात जो कुछ हो, पर मैं रेलवे मंत्री से कहूंगा कि जो भी सदस्य बोले हैं चाहे वे ट्रजरी बेंचेज की तरफ वाले हों या अपोजीशन की तरफ के, सब ने इस बजट की आलोचना की है। एक तरीका यह भी अपनाया गया कि पहले तारीफ की गई और उनके बाद उसकी

[श्री बागड़ी]

आलोचना की गई । मैं कहता हूं कि उन लोगों ने जिन्होंने इस बजट की आलोचना की है, उनमें इतने इखलाफ की जरूरत है कि वे इस बजट को नामंजूर कर दें ।

तीसरी बात मैं यह अर्ज करना चाहता हूं कि यह बार बार कहा जाता है कि किस प्रकार रेलों ने तरक्की की है । लेकिन मैं कहता हूं कि आप लोग सोचिए कि रेलों ने किस तरह की तरक्की की है । जो तीन बातें मैंने बताई उनमें जरूर तरक्की की है । चौथी बात और मैं आपके से कहना चाहता हूं : हिसार से वह दिल्ली को साढ़े चार घंटे में पहुंचती है । लेकिन इस साइंस के जमाने में जब कि रेलों ने इतनी तरक्की कर ली है, रेल हिसार से दिल्ली तक साढ़े दस घंटे में पहुंचती है । और कोई जरिया पहुंचने का नहीं है । यह हरियाना का इलाका है जिसमें हो कर भाखरा नहर गयी है । इससे वहां की जमीन सैराब होगी और वहां ज्यादा अन्न पैदा होगा और सिनकतें खुलेंगी । लेकिन वहां के लिए छोटी लाइन है जिस पर बड़ी गाड़ी नहीं चल सकती और वहां के लिये कोई एक्सप्रेस गाड़ी नहीं चलती । यही बातें हैं जिन से जनता के दिमाग में असंतोष पैदा होता है । हरियाना के लिये कोई चौड़ी पटरी नहीं डाली गई है और न वहां के लिये कोई एक्सप्रेस गाड़ी चलायी जाती है । इसका मतलब यह है कि हरियाना की जनता के साथ द्वेष की नीति बरती जाती है ।

श्री इकबाल सिंह (फीरोजपुर) : पंजाब में जो एक नई लाइन बनी है वह हरियाना में झज्झर–गोहाना लाइन बनी है ।

श्री बागड़ी : वह सिर्फ एक लाइन बनी है जो कि न बनने के बराबर है । कोई एक्सप्रेस गाड़ी दिल्ली से हिसार या सिरसा को नहीं जाती ।

अगर मिलिटरी प्वाइंट आफ व्यू से देखा जाए तो आपको पता चलेगा कि सरहदों की तरफ सारी फौजें हिसार, सिरसा भटिंडा हो कर जाती हैं । इसलिये भी यहां बड़ी लाइन का होना जरूरी है ।

इसके बाद मैं यह अर्ज करूंगा कि हमारे रेलवे मंत्री साहब नए हैं और इसलिये पुरानी बातों के लिये जिम्मेदार नहीं है । इनको पुराने भ्रष्टाचार वगैरह के लिये जिम्मेदार नहीं ठहराया जा सकता । मगर मैं चाहता हूं कि अगर यह उसको कम न कर सकें तो कम से कम बढ़ने तो न दें ।

इसके अलावा मैं आपके मारफत यह अर्ज करूंगा कि थर्ड क्लास का जो किराया बढ़ाया गया है उसको बिल्कुल हटाया जाए क्योंकि अगर ऐसा नही किया गया तो यह नेशनल इतिहास में एक काला धब्बा रहेगा कि गांधी जी की जनता पर गांधी के भक्तों ने बगैर सहूलियतें बढ़ाए किराया बढ़ा दिया ।

Shri P. R. Patel: Mr. Deputy-Speaker, I would like to congratulate the Railway Ministry for the achievements, big and small.

An Hon. Member: For the accidents?

Shri P. R. Patel: Naturally, when the working is there, there may be accidents. But, we must admit that there are achievements to the credit of the Railway Administration. Lines are extended. Engines are manufactured here. Wagons, coaches and rails—all these things are manufactured here. Just think of this. At the time when we got Independence, we had to import all these things from outside. So, I congratulate the Railway administration. It so happens that those who are for big achievements, forget small things. I would like to bring to the notice of the Railway administration small things.

Very recently, I had been to Harij station, in the Mehsana district, the last station. There is no platform absolutely. Can you imagine a station without a platform?

Shri U. M. Trivedi (Mandsaur): We have seen many, especially in the area from which you come.

Shri P. R. Patel: And for a person of my age, for old persons, it will be very difficult to come down from the train. There is a goods shed, built years ago. The merchants have to put their things in wagons, keeping their things lying under the sky. They could not be put in the shed. Should they be not given this?

I want to point out another small thing. There is rail road from Vareta to Timba. The rails are there. If the Railways run a rail motor coach, would they not be serving the people? This is a small thing. They think that the Railways are for earning and not for service. I would suggest that a rail motor coach be run between Vareta and Timba. When I had been to Timba, I found a novel thing there. Without rails, there is earth-work only. It is to the height of about 8 or 10 feet; no rails over it, beyond Timba. The people of the Timba village have to go round about that earth-work. They have to walk a distance of about two miles to go to the other side of that. Would the Railways not think of giving a passage through this earth-work or level crossings over it? This small thing may be attended to. This is adding to the dissatisfaction of the people.

I would like to suggets just one thing more: that is about the speed of the trains. I think, in these days, the speed of the trains is contemptuous. Nobody would like to travel in slow-speed trains When I travelled from Patan to Mehsana, the speed was low. Some increase in speed is absolutely necessary. I think the Railway administration will look into it.

Now, I will come to increase of passenger fares. Is it absolutely necessary to increase the third-class passenger fares? Can we not spare at least passengers travelling les than 50 miles? Could we not consider the exemption of third-class passengers, travelling less than 50 miles? If we examine and if we make an economy in the expenditure of the Railway administration to the tune of only 1 per cent., we can exempt passengers travelling less than 50 miles.

Shri S. M. Banerjee (Kanpur): That will cover your constituency.

An Hon. Member: But not yours.

Shri P. R. Patel: If we see page 50 of the Report by the Railway Board on Indian Railways, what do we find? We find that in the year 1960-61 2,71,189 claims were settled. And the railways paid Rs. 3,93,33,625 by way of compensation. And what for did they pay this amount? They paid Rs. 1,39,65,231 for claims on account of loss of complete packages or consignments. The consignment is handed over to the railway employees to be delivered at another place, and once it comes into the hands of the railway employees, naturally, it must reach its destination and it must reach the person concerned. But I do not know what happens, whether some magic is done or some evaporation is there by which as many as 62,255 consigments have evaporated, and the railways have had to pay Rs. 1.39 crores and more by way of compensation. If the railways are a little bit more vigilant, if the Administration looks to these things, can they not save a good amount on this account?

Again, on another item, we find that about Rs. 21 lakhs and more have been paid on account of theft of complete packages and consignments. The consignments are in the hands of the railways, and the thefts are committed while the consignments are in the train, or in the railway-yards. Who is responsible for these thefts? Who commits these offences? Once the package or the consignment is in the hands of the railways, and it disappears, who is it that takes it away? I think if we look into this matter, we shall find that this is a way of paying bonus to the railway employees.

Shri Priya Gupta: What about the officers?

Shri P. R. Patel: I would humbly submit that if we can save on these items, we shall not have to look to any increase in third class fares. If we study the Audit Reports for the years 1959, 1960 and 1961, we shall find that there are so many such instances referred to in those reports. If we study the remarks passed by the Public Accounts Committee on those cases, and be a bit careful, and implement the suggestions and recommendations made by them, I think we can effect a good saving, and we can do without increasing the railway fare at least in respect of passengers travelling less than 50 miles. So, my submission is that before we increase the third class fares, we have to consider so many things. Do we give amenities and facilities to the third class passengers. Are we going to charge the third class passengers more for standing in the train, for getting some standing accommodation in the train, or for being crowded into the train or for travelling on the foot-boards? What for are we charging them more? So, my submission is that it would be proper if we exempt the passengers travelling in third class from this incrsase in fares.

श्री दे० शि० पाटिल (यवतमाल) : उपाध्यक्ष महोदय, चूंकि हिन्दी में भाषण देने का मेरा यह पहला मौका है इसलिये मैं आप के द्वारा सदन् से यह प्रार्थना करना चाहूंगा कि अगर कहीं मेरे भाषण में कुछ त्रुटि रह जाये तो वह मुझे माफ करेंगे ।

सन् १९६०–६१ में रेलवे में जो काम हुा और सन् १९६१–६२ में जो प्रगति हुई या हो रही है उस के लिए में इस मंत्रालय को बधाई देता हूं । सन् १९६१–६२ में रेलवेज के निर्माण और विस्तार के बारे मे जो काम हुआ उसको अगर देखा जाये तो पता चलेगा कि उसके पीछे कोई निर्धारित नीति नहीं है । उसके पीछे कोई निर्धारित नीति रही ऐसा मुझे नहीं दिखाई देता है । इस दोरान अर्थात् सन् १९६०–६१ में बहुत सी नई लाइनें खोली गईं । कुल ३३०·६१ किलोमीटर लम्बी लाइनें डाली गई । सन् किलोमीटर लम्बी लाइनें डाली गई । सन् १९४० में जो लाइनें उखाड़ दी गई थीं वे अब फिर से यातायात के लिये चालू कर दी गई हैं । मेरा सुझाव है कि रेल, निर्मान और विस्तार के लिये एक निर्धारित नीति हो और कम से कम जो डिस्ट्रिक्ट हैड-क्वार्टर्स हैं उनको बड़ी लाइन से जोड़ा जाये ।

रिपोर्ट को अगर देखा जाये तो मालूम होगा कि हर एक जगह बहुत सी नई लाइनें खोली गई और जो लाइनें उखाड़ी गई थीं वह अब फिर से शुरू कर दी गई हैं । लेकिन हम बहुत अभागे लोग हैं जो लाइन हमको दी गई थी वह वापिस ले ली गई और वह बंद कर दी गई । तीस साल पहले दारव्हा से पुसद तक एक छोटी लाइन डाली गई थी जो कि सन् १९४० मे उखाड़ दी गई । दूसरी लाइंस जोकि उखाड़ दी गई थी फिर चालू कर दी गई लेकिन यह लाइन चालू नहीं हुई । यह जो भाग है दारव्हा से पुसद तक का वह काफी कपास पैदा करने वाला भाग है । अगर ऐक्रेज उत्पादन को देखा जाये तो वहां का उत्पादन हिन्दुस्तान के अन्य स्थानों के उत्पादन की अपेक्षा अधिक होता है । कपास की पैदावार के लिये वह भाग बहुत मशहूर है ।

माहुर करके एक क्षेत्र है वहां भारत से तीर्थ यात्री आते हैं रहते हैं । मैं नहीं जानता कि यह लाइन फिर से क्यों चालू नहीं की गई है । शायद यह कहा जाता है कि वहां की जो इनक्वायरी कमेटी थी उसने वह लाइन फिर से शुरू न करने के लिये कुछ कहा था । लेकिन उस वक्त की पोजीशन अलग थी और आज की वहां की परिस्थिति बिल्कुल अलग है । मैं आप के जरिए मंत्री महोदय से प्रार्थना

करूंगा कि यह जो लाइन उखाड़ दी गई है और जहां पर कि पुल हैं, सब सामान है और रेलवे स्टेशनस हैं खाली पटरी डालने की ज़रूरत है उसको फिर से चालू कर दिया जाये अर्थात् दारव्हा से पुसद तक लाइन चालू करने की वहां के लोगों की मांग है।

मैं आप के जरिए मंत्री महोदय से यह निवेदन करता हूं कि इसको पुनः चालू किया जाये।

दूसरी बात यह है कि यवतमाल एक बहुत बड़ा शहर है और वहां बहुत से बड़े बड़े उद्योग भी हैं लेकिन यवतमाल से मुर्तिजापुर तक जाने वाली रेलगाड़ी कब अपने डेस्टीनेशन पर पहुंचेगी इसका कुछ पता नहीं रहता है। उसकी रफ्तार बहुत ही धीमी रहती है। उसकी रफ्तार का अंदाज आप इसी से लगा सकते हैं कि कुछ किसानों ने इस यवतमाल से मुर्तिजापुर को जाने वाली रेलगाड़ी के साथ अपनी शर्त लगाई थी कि देखें गाड़ी पहले पहुंचती है कि उनकी बैलगाड़ी। एक तरफ तो रेल चली और उसी के साथ साथ बैलगाड़ी भी चली तो बैलगाड़ी आगे जाती थी। ऐसी हालत इस गाड़ी की है। इस के कारण यवतमाल जिले के विकास में बहुत दिक्कत आती है इसलिये मैं सुझाव रखता हूं कि यवतमाल-मुर्तीजापुर की छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित कर दिया जाये।

तीसरी क्लास के यात्रियों के लिये बहुत अड़चनें आती हैं और उन के लिये इस सदन में भी ज्यादा रेलों और डिब्बों की मांग की गई है। कलकत्ता से वाया नागपुर जो गाड़ी बम्बई को जाती है, उस के तीसरे दर्जे में बहुत भीड़ होती है। इसलिये अगर कलकत्ता से वाया नागपुर बम्बई जाने वाली एक थर्ड क्लास की जनता एक्सप्रेस गाड़ी शुरू की जाये, तो यात्रियों को सुविधा होगी।

अगर देखा जाये, तो आज गाड़ी में चार क्लासिज पाई जाती हैं, जैसे, एयरकन्डीशन्ड, फर्स्ट क्लास, सैकिंड क्लास और थर्ड क्लास। लेकिन इन के अतिरिक्त एक फोर्थ क्लास भी है, जिस में वे लोग आते हैं, जो थर्ड क्लास का टिकट लेते हैं, लेकिन उन को कभी कभी बैठने या खड़े रहने के लिये भी जगह नहीं मिलती। इस लिये मंत्री महोदय से मेरी प्रार्थना है कि हर एक गाड़ी के साथ ज्यादा से ज्यादा थर्ड क्लास के डिब्बे जोड़े जायें और तीसरी क्लास की एक्सप्रेस जनता गाड़ियां शुरू की जायें।

मैं आप के द्वारा मंत्री महोदय का ध्यान इस तरफ भी दिलाना चाहता हूं कि रेल निर्माण न होने के कारण विदर्भ के विकास में गति नहीं आई है। मुझे आशा है कि वह इस ओर ध्यान देंगे।

भ्रष्टाचार और रेलवे अधिकारियों के द्वारा यात्रियों के प्रति असभ्य वर्त्तन वगैरह की बहुत शिकायतें सुनी जाती हैं। यात्रियों की यह इच्छा है, और मेरी रिक्वेस्ट है कि अधिकारियों के द्वारा जो असभ्य वर्त्तन किया जाता है, जिस के बहुत से उदाहरण दिये जा सकते हैं, कम से कम वह बन्द होना चाहिये।

इस वर्ष रेलवे के बजट में किरायों और माल के भाड़े में वृद्धि का जो प्रस्ताव रखा गया है, उस का एक कारण रेलवे विभाग की आय बढ़ाना बताया गया है। यह ठीक है कि विकासोन्मुख राष्ट्रों में करवृद्धि करनी पड़ती है, लेकिन इस सम्बन्ध में स्थिति यह है कि निर्धन जनता और मध्यम श्रेणी के यात्रियों पर उस का भार अधिक पड़ता है और धनिक वर्गों के लिये किराये में वृद्धि का कोई मूल्य नहीं रहता है, क्योंकि वे लोग अधिक द्रुतगामी वाहनों का प्रयोग करते हैं। इस अवस्था में यह आवश्यक है कि किराये में वृद्धि के अनुरूप

[श्री दे० शि० पाटिल]

तीसरे दर्जे के यात्रियों को अधिक से अधिक सुविधायें भी प्रदान की जायें ।

जहां तक टैक्सेशन का सम्बन्ध है, एक सवाल यह भी है कि ज्यादा किराया बढ़ाने की जरूरत है या नहीं । मैं ने इस बारे में काफी अध्ययन किया है और मैं समझता हूं कि इस की जरूरत पड़ेगी, लेकिन साथ ही साथ लोगों को दी जाने वाली सुविधाओं को भी बढ़ाने की कोशिश करनी पड़ेगी । यह भी तय करना पड़ेगा कि तीसरी क्लास के पैसेंजर्ज का किराया आगे कभी भी नहीं बढ़ाया जायेगा । यह भी देखना पड़ेगा कि कहीं रेलवे का किराया बढ़ने से मोटर का किराया भी न बढ़ जाये । इस बात की आशंका है कि रेलवे का तीसरी क्लास का किराया बढ़ाया गया तो इस वजह से मोटर का भी किराया बढ़ जायेगा ।

यह विनती कर के मैं अपना समाप्त करता हूं । वर्तमान रेलवे मंत्री, सरदार स्वर्ण सिंह, ने एक कुशल और योग्य प्रशासक की कीर्ति अर्जित की है । मैं आशा करता हूं कि वह सामान्य जनता के लिये इस परिवहन को महंगा नहीं होने देंगे ।

Shri S. N. Chaturvedi (Ferozabad): Mr. Deputy Speaker, Sir,........

श्री राम सेवक यादव (बाराबांकी) : माननीय सदस्य तो उत्तर प्रदेश से आते हैं । वह हिन्दी में बोलें ।

श्री शं० ना० चतुर्वेदी : मैं उत्तर प्रदेश से आता हूं, इसी लिये मैं अंग्रेजी में बोल रहा हूं । वास्तव में हिन्दी की डिमांड दूसरे प्रान्तों से आनी चाहिये । मैं चाहता हूं कि उन में हिन्दी के प्रति आस्था बढ़े । हमारे लिये वह ज्यादा शोभनीय है, बजाये इस के कि हम उन पर हिन्दी को लादें । इस लिये मैं अंग्रेजी में ही बोलने का साहस कर रहा हूं ।

Mr. Deputy Speaker, the White Paper that has been issued along with the Budget documents makes very impressive reading. It shows how the railways have met the demands of a developing and expanding economy during the Second Plan period, how passenger traffic increased by 25 per cent and goods traffic by 47·3 per cent. We also read of the effort that has been made to gain self-sufficiency in the matter of rolling stock and equipment which is highly commendable.

15.56 hrs.

[MR. SPEAKER *in the Chair*]

The factories that have been established at Chittaranjan for the manufacture of locomotives and the Integral Coach Factory at Madras for construction of coaches are a matter of pride to this country. All this is very creditable in view of the fact that the figures given therein indicate that the increase in the workload has been more than proportionate to the increase in the physical assets. I am also very appreciative of the fact that encouragement is being given to small-scale industry by allowing a price preferential to the extent of 15 per cent on specific items. Productivity cells have been created and incentive bonuses are being given. I should expect that the maximum opportunity and the maximum incentive would be given to workers to come forward with their ideas about increasing production and raising efficiency in the factories and workshops. The operating-*cum*-efficiency index shows that while the capital at charge increased by about 13 per cent, which represented about 3 per cent increase in the quantum of equipment, the increase in the workload of the railways was 17 per cent. The Railway Administration has launched quite a number of schemes and completed them. All this is the bright side of the picture.

But we have also to see what is the impact of all that has been done on the minds of the people. It is how

the public comes in contact with the Railway Administration, what treatment it receives at their hands, what comforts and amenities it gets in travel that determine and reflect public opinion in this respect. Here, I am sorry to say that the Railways have not been able to gain the goodwill of the people.

16 hrs.

Take the case of third class passengers. Over the last ten years, the improvement has been remarkable so far as the coaches are concerned, and there are more fans, better lights and cleaner surroundings, but the people are not able to get even standing accomodation, and they have to tax all their ingenunity in getting in and out of compartments. As a matter of fact, they have to perform some acrobatic feats before they can get in or out. They cannot get sufficient room inside, and there is no sympathetic consideration from any of the staff. If they are in difficulties, there is nobody to help them. I am very reluctant to say but if a poor passenger finds himself in difficulties, the members of the staff gather round him as vultures gather round their prey. That is the unfortunate impression we get.

New things that are being introduced are good for some time, but their maintenance is extremely bad. Look at the coaches which are old ones, and how they are being maintained. You will see that they stink very badly. The bath rooms, the seats, everything is so filthy that one would not like to sit in them. The door latches are out of order. The night safety catches have to be used to keep the doors fastened. Insecurity has increased, crime has increased, although figures say differently, and it is very risky to travel because the criminals are more active, and also because these doors and fastenings are absolutely unworkable. The old stock is being maintained in very bad condition.

So many coolers have been installed at stations, but I dare say that even fifty per cent of them are not in working order. That is the position of the equipment that we are providing. We are very keen to buy new equipment, but the maintenance is extremely poor.

About reservations goods loadings etc., . . . I find that you have rung the bell.

Have I taken ten minutes?

Some Hon. Members: Two minutes more.

Mr. Speaker: I thought he had begun at 3·55. If that was correct . . .

Shri S. N. Chaturvedi: I did not see the clock, but I think I have not taken more than five minutes yet. That is my feeling.

Mr. Speaker: There are different readings of the clock as well by different persons.

Shri S. N. Chaturvedi: No, Sir, There was a change in the presiding officer as I stood up. So, I thought there might be some mistake in the reading of the clock. I have a feeling I have only taken about five minutes.

Mr. Speaker: Our records show otherwise.

Shri S. N. Chaturvedi: I will now briefly refer to one or two things; first about the railway crossings. In some towns we find that certain roads have been completely closed because for most of the day the gate is closed. So far as the roads that lead to the rural areas are concerned, I can say from personal experience that you stay for two to three hours without getting a passage. I had this experience at Tundla, and in spite of the fact that the railway magistrate was present and made all efforts, we could not find entry and go across. The *gadiwalas* who come there probably have to stand the whole night, and they are completely at the mercy of the cabin man. I am not exaggerating when I say that sometimes money has to be paid in order to get entry through these gates.

[Shri S. N. Chaturvedi]

These things have to be remedied. Sometimes it is said that the corporation or the municipal board should pay for all these overbridges. But, after all, the railway earns a profit. Why should they obstruct the traffic and not pay for the construction of overbridges. They are a commercial concerned. They should do it in the interests of the public.

Lastly I have to say some thing about my constituency. I am one of those unfortunate persons like my hon. friend in whose area also there was a railway line which was dismantled. It was the Agra-Bah line. When that railway line was laid there, there was no ballast laid on the track. The worst material was used there, and when we used to travel by it, we had to gasp for breath. There was so much dust coming in. There were no intermediate stations, there were only halts, and it took four hours to go from Bah to Agra, a distance of 44 miles. Tickets were issued on the train, and many people were told to get along and that they could make the payment at the end of the journey. So, most of the earnings went into the pockets of those who were in charge of the railway, with the result that in the end it was said that it was not a profitable concern, and that is why it was dismantled. I am sorry to say that this only added insult to injury. Not only was the line dismantled, but a stigma was attached that this area was not paying enough. As a matter of fact, the goods traffic was not exploited. Because of these defects, this railway line could not pay its way. I would request the railway administration and the Minister not to go by the reports that were given, but to enquire into it and see if that line can be restored, as other dismantled lines are being restored now. I am sorry the time is up and I cannot say more, but I will certainly urge upon the Railway Ministry not to go by those reports but to examine the conditions in which the railway line was worked and why it could not be probable. If this line was necessary at that time why it cannot be restored now and improved further.

श्री ह० च० सोय (सिंहभूम): पिछले सत्र में भी और इस बार भी कई माननीय सदस्यों ने रेलवे मंत्री का ध्यान कैज्युअल लेबर की ओर खींचा है। मैं भी इसी सवाल पर जोर देना चाहता हूं। असल मे कैज्युअल लेबर का सवाल बहुत बड़ा सवाल है और करीब डेढ़ लाख लोग बतौर कैज्युअल लेबरर्ज के काम कर रहे हैं। इस लेबर के बारे में पिछली पे कमिशन ने सुझाया था कि यह लेबर किस तरह का काम कर रही है, क्या परमानेंट नेचर का काम कर रह है या वाकई में कैज्युअल नेचर का काम कर रही है, इस बात का ध्यान रखकर इसकी जांच की जानी चाहिये। इस तरह का सुझाव उस पे कमिशन ने दिया था। मगर मुझे अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि रेल मंत्री जी ने इस सुझाव पर कोई कार्रवाई नहीं की है।

आप जरा सोचें कि रेलवे मे कितने बड़े पैमाने पर विकास कार्य चल रहे हैं और उनमें कैज्युअल लेबर लगी हुई है। परमानेंट कर्मचारी जो रेलवे के हैं, उनके मुकाबले में बहुत ही बुरी हालत में वह काम कर रही है। जब नई रेलवे लाइनें बिछाई जाती है, जंगलात में, पहाड़ों में, उनको गर्मी में झुलसना पड़ता है और सर्दी में ठिठुरना पड़ता है। बरसात के दिनों में भी इनको काम करना पड़ता है। मैं साउथ ईस्टर्न रेलवे की बात जानता हूं। वहां पर कैज्युअल लेबर जो है वह पिछले दस बरस से काम कर रही है और उसको आज भी कैज्युअल लेबर ही कहा जाता है। उसकी हालत यह है कि न उसको रहने की सुविधा है और न कोई दूसरी सुविधायें। औरतों से मर्दाना लेबर का काम लिया जाता है। भयानक अंधेर है।

वे टेन्ट्स में रहते हैं। उसके बाद

उनसे ओवरटाइम काम भी लिया जाता है। उनमें यदि किसी तरह की कोई दुर्घटना हो जाये तो उसके लिये उनको जो कम्पे-न्सैशन मिलता है वह महज नाम के लिये मिलता है। इस चीज पर काफी सदस्यों ने कई दफे सरकार का ध्यान खींचा है लेकिन पता नहीं क्या वजह है कि उनके बारे में उचित ढंग से नहीं सोचा जा रहा है और कार्रवाई नहीं की जा रही है। मैं चाहता हूं कि इस मामले में अविलम्ब रेलवे मिनिस्ट्री की तरफ से छानबीन हो जाये।

एक बड़ी बात साउथ ईस्ट रेलवे में यह हुई है कि वहां चक्रधरपुर रेलवे डिस्ट्रिक्ट है जिसमें कैजुअल लेबरर्स की बहाली होती है। उसमें यह होता है कि हर महीने की पहली या दूसरी तारीख को बहाली होती है फिर उसी महीने की आखिरी तारीख को खत्म कर दी जाती है। फिर अगले महीने उनकी बहाली की जाती है, और वह भी घूस लेकर। इस मामले में हमने बार-बार जनरल मैनेजर, साउथ ईस्ट रेलवे को लिखा गया कि जांच लेनी चाहिये और इस चीज को जल्दी से बन्द किया जाना चाहिये, मगर हमें अफसोस है कि इस की छानबीन तो दूर, हम लोगों ने जो दर्ख्वास्त दी, रेलवे के अधिकारियों ने उसका जवाब भी नहीं दिया।

मैं मानता हूं कि रेलवे डिपार्टमेंट ने कुछ विकास के काम किये हैं और इसके लिये मैं उनकी तारीफ करता हूं और होनी भी चाहिये, मगर सवाल यह है कि विकास की जितनी योजनायें हम रेलवे में पूरी कर रहे हैं उनकी ओर ध्यान देने मे हमारे लेबरर्स का जो एक्स्प्लायटेशन हो रहा है यह हमारी रेलवे के लिये बहुत शर्म की बात है।

एक माननीय सदस्य : उनकी संख्या दो लाख से ऊपर है।

श्री ह० च० सोय : जी हां, दो लाख से ऊपर है। मैं समझता हूं कि यहां पर हमारा उद्देश्य तो है सोशलिस्ट पैटर्न आफ सोसायटी कायम करने का, मगर साथ ही हम यह देखते हैं कि हम एक ऐसी पिरामिड का निर्माण कर रहे हैं जिसके पीछे करोड़ों लोग तबाह हो रहे हैं। तो इस मामले में क्या किसी भी मामले में अभी देर नहीं होनी चाहिये और वाकई जांच होनी चाहिये कि यह लोग कैजुअल नेचर का काम करते हैं या नहीं। यदि कैजुअल नेचर का काम करते हैं, तो ऐसा होना चाहिये कि उनकी मुश्किलों और कठिनाइयों को समझते हुए उनको जो न्यायोचित वेजेज मिलनी चाहियें वह मिलें। मैं आपको बतलाऊं कि हमारे इलाके मे उनकी मासिक वेजेज ३८ रु० हैं। २ रु० की मिनिमम वेज भी नहीं है। आप उनकी कठिन हालत को देखिये। बिगेस्ट एम्प्लायर रेलवे है, जब उसकी यह हालत है तो दूसरे महकमों के बारे में क्या कहा जा सकता है। मैं समझता हूं कि जितनी जल्दी हो सके उनको मिनिमम वेजेज मिलनी चाहियें। परमानेन्ट लेबरर्स जो होते हैं उनको ७५ रु० मासिक मिलता है, इन लोगों की कठिनाइयों को देखते हुए ७५ रु० न सही लेकिन कुछ न कुछ आगे तो बढ़ना ही चाहिये।

हमारे यहां क्लास ४ एम्प्लायीज की बहाली होती है। हमारे यहां चक्रधरपुर रेलवे डिस्ट्रिक्ट में जो इंटरव्यू बोर्ड होता है उसमें एक नान-आफिशल रक्खा जाता है, लेकिन वह स्थानीय आदमी नहीं होता। वह भी स्थानीय रेलवे के अधिकारी वर्ग का, होता है और कुछ रेलवे के लोग बोर्ड में होते हैं। अगर किसी असल स्थानीय आदमी की बहाली कर दें तो यह काम की बात साबित होगी। मैं रेलवे मिनिस्ट्री का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूं कि लोकल इंटरव्यू बोर्ड में जब क्लास ४ के आदमियों का इंटरव्यू लिया जाता है तो उसमें वास्तव में लोकल नान-आफिशल को शामिल किया जाना चाहिये।

[श्री ह० च० सोय]

मैं एक बात और बतलाऊं, और कई लोगों ने इसका जिक्र किया है, कि यहां पर वैगन्स के शार्टेज की बात होती है। हमारे इलाके में जहां इंडस्ट्रियलाइजेशन काफी तेजी से हो रहा है, आइरन ओर्स के मूवमेंट और इस तरह के दूसरे रा-मैटीरियल्स के मूवमेंट में काफी कठिनाई होती है। मैं जानता हूं कि पिछले सत्र में मुझ से अधिक काबिल माननीय सदस्यों ने, विशेषकर श्रीमती रेणु चक्रवर्ती ने इस बात को बतलाया कि बाड़ा जामदा, चिड़िया, नौमुंडी इत्यादि आइरन ओर के इलाकों में बहुत माल पड़ा हुआ है मगर यह भेजा नहीं जा सकता है। ठेकेदार लोगों की हालत यह हो गई है कि चूंकि वे लोग माल नहीं भेज सकते हैं इस लिये उनको मजदूरों को ले आफ करना पड़ेगा और उनको छोड़ना पड़ेगा। कुछ को वे छोड़ भी रहे हैं मैंने पिछले रेलवे बजट के जनरल डिस्कशन को देखा है। उस समय डिप्टी मिनिस्टर श्री एस० वी० रामास्वामी ने जवाब देते हुए हुए कहा था कि वैगन्स का मैनुफैक्चर नहीं हो सकता क्योंकि स्टील की और कोल की कमी है। चक्रधरपुर में एक वैगन्स फैक्ट्री खोलने की स्कीम चल रही थी। चक्रधरपुर एक ऐसी जगह है जो कि जमशेदपुर से काफी नजदीक है और जिसमें स्टील भी मिल सकता था और कोल भी नजदीक से आ सकता था। चुंकि वहां पर एक फैक्ट्री खुल रही है इसलिये उसके आसपास की रैयतों से कहा गया कि वे अपनी जमीन दें। वहां के आस पास के जो दूसरे लोग हैं वे उस जमीन का डेवेलपमेंट नहीं कर रहे हैं क्योंकि वे जानते हैं कि वहां वैगन्स फैक्ट्री होगी। मगर यह पता नहीं है कि अब इस प्रपोजल पर क्या हो रहा है।

एक चीज मैं और बतलाऊं कि इस इंडस्ट्रियल इलाके में दिल्ली से, नार्थ इंडिया से रांची, जमशेदपुर और रूरकेला की ओर जाने के लिये कोई थ्रू ट्रेन नहीं है। हम लोग यह जानते हैं कि नार्थ इंडिया के दूसरे तरफ के लोग जब उधर जायेंगे—और उनको जाना चाहिये—तो उन लोगों को जाने की सुविधा नहीं है। यह बात ठीक है कि रेलवे के बड़े अधिकारी लोग एअरोप्लेन्स और दूसरी, चीजों में वहां चले जायेंगे मगर साधारण जनता के लोग अगर वहां जाना चाहें तो उनके लिये कोई सुविधा नहीं है। इसलिये मेरा अपना सुझाव रेलवे मिनिस्ट्री को यह होगा कि नार्थ इंडिया से डाइरेक्ट वाया मोगलसराय, गया राइट अपटु रांची, जमशेदपुर और रूरकेला के लिये एक थ्रू ट्रेन चलाई जाये।

आखिर में एक चीज और कह कर मैं बैठ जाऊंगा। चक्रधरपुर रेलवे डिस्ट्रिक्ट की रेलों से ओर्स की इतनी चोरी होती है जिसका ठिकाना नहीं है। वहां पर एक गैंग है ऐसे लोगों का जो चोरी के माल को बेचा करते हैं। पता नहीं जो आप की विजिलन्स आर्गेनाइजेशन रेलवे में है वह क्या करती है इस मामले में। मैं चाहूंगा कि इस चीज पर विशेष तरीके से, एक हाई लेवेल इन्क्वायरी, भले ही वह डिपार्टमेंटल हो जिसमें स्थानीय एम० पी० शामिल हों हो जानी चाहिये, और यह चोरी बिल्कुल बन्द होनी चाहिये।

श्री स० मो० बनर्जी : अध्यक्ष महोदय, मेरी बदकिस्मती समझिये कि बजाय इसके कि मैं नये रेलवे मंत्री महोदय का स्वागत करूं, चूंकि उन्होंने रेलों का किराया बढ़ा दिया, इसलिये उनकी मुखालफत करने के लिये खड़ा हुआ हूं। मगर मैं उनको विश्वास दिलाता हूं कि जहां तक इस का सम्बन्ध है कि हमारा रेलवे डिपार्टमेंट सुचारु ढंग से चले, मैं उनको अपना सहयोग प्रदान करता हूं।

मैंने उनकी बजट तकरीर को पढ़ा और उसको काफी समझने की कोशिश की।

जो किराया बढ़ाया गया उसको उन्होंने हमारे हिन्दुस्तान की तीसरी पंचवर्षीय योजना को पृष्ठभूमि में देखने की कोशिश की। मैं नहीं समझता कि आखिर किराया बढ़ाना जायज है या नहीं। लेकिन एक सवाल उठेगा कि आखिर पैसा कहां से आयेगा। मगर जब हम आडिट रिपोर्ट्स और दूसरी रिपोर्ट्स को देखते हैं तो हम सोचते हैं कि और चीजों को तो छोड़ दिया जाये, मगर जो भ्रष्टाचार चल रहा है, अगर उसको हम रोक सकें तो इतना तो नहीं कि करोड़ों रुपये बच जायें, लेकिन कुछ करोड़ रुपये जरूर मेरे ख्याल में मिल सकते हैं। तीसरे दर्जे का किराया बढ़ा दिया गया। मुझे आप माफ करेंगे अगर मैं कहूं कि हमारे सदन के जो सदस्य हैं वे आज इस बात को महसूस नहीं करते क्योंकि उनके पास फर्स्ट क्लास के पास हैं। कल जब उप मंत्री जी भाषण दे रहे थे और जवाब देने को कोशिश कर रहे थे तो मैंने बार बार कहा था कि अगर आप अपना फर्स्ट क्लास का पास सरेंडर कर दें और थर्ड क्लास में चलें तो समझ सकते हैं कि थर्ड क्लास के पैंसिजर्स को क्या दिक्कत है और उनकी क्या भावना है। अगर थर्ड क्लास के पैंसिजरों को यह महसूस होने लगे कि उनको छोटी निगाह से देखा जाता है तो यह सरकार के लिए और देश के लिए हानिकारक होगा। इसलिए मैं निवेदन करना चाहता हूं कि इस बारे में कोई दो रायें नहीं हो सकती, चाहे वह कांग्रेस के मेम्बर हों या अपोजीशन के मेम्बर हों, कि थर्ड क्लास का किराया नहीं बढ़ना चाहिए।

जहां तक फ्रेट का सवाल है उसका खमियाजा भी उपभोक्ता को ही भुगतना पड़ेगा। अगर बड़े-बड़े व्यापारियों या सरमाएदारों को चोट लगाने की गरज से यह भाड़ा बढ़ाया गया है तो वह आशा पूरी नहीं होगी क्योंकि वह इस को उपभोक्ता पर ही डालने की कोशिश करेंगे जिसका नतीजा यह होगा कि चीजों के दाम और बढ़ जायेंगे। हमारे प्लानिंग मिनिस्टर साहब यह कहते हैं कि चीजों के दाम बढ़ने को रोका जाए और अगर उनको कम नहीं किया जा सकता तो कम से कम उनको बांधा जाए। ऐसी हालत में फ्रेट बढ़ाने से चीजों के दाम और बढ़ जाएंगे। इसलिए मैं निवेदन करना चाहता हूं कि आज जो यह किराया और भाड़े बढ़ाने की योजना है इसको पूरा न किया जाए तो अच्छा है। मुझे आशा है कि थर्ड क्लास का किराया तो नहीं बढ़ाया जाएगा।

जो लोग डेली पैंसिजर हैं और दफ्तरों आदि में रोज आते हैं और जो सीजन टिकट लेकर चलते हैं, उन के बारे में कहा गया है कि इन के किराये में तो केवल कुछ पैसे ही ही बढ़ाए गए हैं जो कि ये लोग दे ही सकते हैं। अध्यक्ष महोदय, इसी तरह से हमारे वित्त मंत्री महोदय ने हम से पिछले बजट के समय कहा था कि चाय पर कर बढ़ाने से १२ प्याले चाय पर एक नया पैसा बढ़ेगा। हम ने चाय वालों से जाकर पूछा कि कि वह हिसाब कर के बताए कि एक प्याले का कितना दाम बढ़ेगा तो उसने कहा कि बेहतर हो कि आप मेरे यहां से चाय न पियें क्योंकि मुझको इस हिसाब को करने के लिए एक मुंशी रखना पड़ेगा। तो मैं कहना चाहता हूं कि वह डेली पैंसिजरों की दिक्कत को समझने की कोशिश करें। हम तीन-तीन चार-चार पांच-पांच नए पैसों का टैक्स लगाते जाते हैं। उसका नतीजा यह होता है कि उस के पास महीने

[श्री स० मो० बनर्जी]

के आखिर में न नया पैसा रहता है और न पुराना पैसा रहता है न नया पैसा रहता है। इसलिये मैं समझता हूं कि वह इस किराए को बढ़ाने की कोशिश न करेंगे।

दूसरी बात मुझे यह कहनी है कि जो हमारे भाई रोज गाजियाबाद से दिल्ली आते हैं उन्होंने मुझे यह शिकायत की है कि बम्बई, कलकत्ता और मद्रास, में जो डेली पैसेंसिजर चलते हैं वे आठ से लेकर १५ सिंगिल फेयर देकर महीना भर चल सकते हैं जब कि जो लोग गाजियाबाद से आते हैं उनको २४ सिंगल फेयेर देने पड़ते हैं तब वे महीना भर चल सकते हैं। इसके जवाब में दलील की शकल में यह कहा जाता है कि यह किराया इसलिए ज्यादा है कि यहां शटिल ट्रेनें नहीं हैं और ये लोग पैंसिजर और एक्सप्रेस गाड़ियों से आते हैं। अगर शटल ट्रेन्स नहीं है तो इसमें उन लोगों का क्या कसूर है। अगर उन के लिए शटर ट्रेन्स चलायी जाएं तो उनकी रफ्तार तेज होनी चाहिए ताकि वे लोग वक्त पर अपने काम पर पहुंच सकें।

पंकचुएलिटी के बारे में बहुत कहा जाता है। लेकिन गाड़ी लेट होने की वजह से मैं इस सदन में उपाध्यक्ष महोदय के चुनाव के सिलसिले में अपना वोट न दे सका। मेरी गाड़ी दो घंटे ४५ मिनट लेट थी। न मालूम इस वजह से उपाध्यक्ष महोदय को एक वोट का नुक्सान हुआ या श्री जयपाल सिंह को, लेकिन सम्भवतः मैं उनको ही वोट देता। तो आप देखें जब कि गाड़ियां ढाई और तीन-तीन घंटा लेट होती हैं तो भी कहा जाता है कि गाड़ियां पंकचुअली जा रही हैं। अगर यह पंकचुअलिटी है तो उसकी मंत्री महोदय की अपनी खास परिभाषा होगी।

इसके बाद सवाल यह होता है कि कि पैसा कहां से मिलेगा। इस सिलसिले में मैं कहना चाहता हूं कि इसी सदन में एक पिटीशन रखी गयी थी कि हवड़ा-अमका लाइट रेलवे का राष्ट्रीयकरण किया जाए। यह मामला पिटीशन कमेटी के सामने गया और उस ने यह निर्णय किया है कि उसका राष्ट्रीयकरण होना चाहिए। म तो कहूंगा कि जितनी लाइट रेलवेज़ हैं सब का राष्ट्रीयकरण किया जाए। हवड़ा-अमका लाइट रेलवे के बारे में जब जांच की गयी तो पता चला कि उस ने बहुत किराया बढ़ा दिया है और कोई सुविधा नहीं दी है। इसलिए इस लाइट रेलवे के राष्ट्रीयकरण की बहुत जरूरत है। और आज जब इस सदन के सामने कमेटी की रिपोर्ट पेश हो चुकी है तो मैं समझता हूं कि इस बारे में कोई दो रायें नहीं हो सकतीं।

एक बात और है कि रेलवे यात्रा में सुरक्षा कम होती जा रही है और इस कारण जनता में आतंक बढ़ता जाता है। आपने अखबारों में पढ़ा होगा चलती गाड़ी में से एक छोटी बच्ची को और उसकी मां को गिरा दिया गया। ऐसी हालत हो गयी है कि जब हम लोग फर्स्ट क्लास में भी चलते हैं तो हमको भय रहता है और हम खास तौर से देखते हैं कि चिटखनी आदि ठीक लगी है। फर्स्ट क्लास वालों को बड़ी सुविधाएं हैं इस के बावजूद रेलवे यात्रा खतरे से खाली नहीं है।

जब हम ऐसे मामलों को यहां सदन के सामने रखते हैं तो कहा जाता है कि

यह जुर्म उत्तर प्रदेश की भूमि में हुआ है लिहाजा वहां की पुलिस इसकी जांच करेगी, या मद्रास की भूमि में यह जुर्म हुआ है वहां की पुलिस इसकी जांच करेगी । लेकिन जो पैंसिजर गाड़ी में चढ़ता है वह तो हिन्दुस्तान की गाड़ी में चढ़ता है । उसको हिन्दुस्तानी से प्रान्तीय क्यों बनाया जाता है और उसकी जांच प्रान्तीय पुलिस से करायी जाती है । और न जाने यह जांच कब तक चलती है । तो इस तरफ ध्यान देना चाहिए ।

दूसरी बात मैं एक्सीडेंट्स के बारे में कहना चाहता हूं । अभी धनबाद के पास एक्सीडेंट हो गया जिस में फाटक खुला रहने की वजह से बस और गाड़ी की टक्कर हो गयी । बस में ४२ आदमी बैठे थे जिन में से १८–१६ मर गये और बाकी घायल हो गए । और जो वैगन या उसको रोकने की किसकी हिम्मत थी । न जाने फाटक पर टेलीफोन भी था या नहीं लेकिन गेट बन्द न हो सका । इसकी जूडीशियल जांच होनी चाहिये । इस में इतने आदमी मौत के घाट उतर गए । तो मेरा निवेदन है कि इस एक्सीडेंट के बारे में जांच पड़ताल की जाए ।

पहली अक्तूबर से लेकर ३० अक्तूबर, सन् १६६१ तक छोटे बड़े १७१ एक्सीडेंट हुए हैं । आप सोचिए कि जब भी हम एक्सीडेंट्स की बात कहते हैं तो कहा जाता है कि हमारे देश में और देशों से कम एक्सीडेंट्स होते हैं, यह भी कहा जाता है कि हमारे देश में और देशों से किराया कम है । मैं निवेदन करना चाहता हूं कि यह कम्पेरीजन करना गलत है । हमारे देश की अपनी अलग समस्याएं हैं । हमारे देश के अलग तरह के लोग हैं और उन पर मंत्री महोदय को शासन करना है । हमारी रेलगाड़ियां किस तरह से ज्यादा अच्छा काम करें यह हमें सोचना चाहिए जिस से जनता को सहूलियत हो और खतरा कम हो ।

ओवर क्राउडिंग बढ़ता जाता है और यह हालत है कि टिकिट चैकर गाड़ी में घुस नहीं सकता । पहले किसी तरह टिकिट चैकर खिड़कियों में होकर घुस जाते थे लेकिन अब खिड़कियों में बार लग जाने से वैसा नहीं हो सकता और इसलिए चैकिंग नहीं हो पाती जिसका नतीजा होता है कि लोग बिना टिकट ट्रेविल करते हुए पकड़े नहीं जा सकते । और अगर किराया इसी तरह बढ़ता चला गया तो और भी ज्यादा लोग बिला टिकट चलेंगे क्योंकि किराया वे दे नहीं सकेंगे और जाना जरूरी है । यह बहुत ही बुरी बात होगी और इस से रेलवे का बड़ा नुकसान होगा ।

आपके उप मंत्री जी ने अपने भाषण में कहा था कि जिन लोगों ने हड़ताल में भाग लिया था उन में से ज्यादा तर के केस फैसले हो गए । कोई सौ या ११३ केस बाकी हैं । इतनी बड़ी हड़ताल हुई थी जिस में हजारों लोगों को सजा दी गयी थी उन में सिर्फ ये थोड़े से केस बाकी हैं यह कहा गया था । मेरा निवेदन है कि इन में सारे हिन्दुस्तान भर के लोगों के केस हैं । इनको आप संजीदगी के साथ देखें और उनको तसल्ली बख्स तरीके से तय कर के उन लोगों को वापस नौकरी पर ले लें । रेलवे बोर्ड का जो फरवरी, सन् १६६१ का लैटर है उस में जो खास मिसकंडक्ट की परिभाषा दी गयी है उस के अन्दर ये लोग नहीं आते और इसलिये इनको वापस लिया जाना चाहिए ।

कहा गया है कि लखनऊ में हड़ताल

[श्री स० मो० बनर्जी]

करने वालों ने श्री जगजीवन राम जी की अर्थी जलाई । लेकिन यह सही नहीं है । मैं भी वहां मौजूद था । कहा गया कि हड़तालियों ने नारे लगाए कि —मामा जग्गू हाय हाय हाय —। लेकिन यह तो ग्रास मिसकंडक्ट में नहीं आता और न यह आबजेक्शनेबिल स्लोगन है । इसलिए मेरा निवेदन है कि इन के केसेज को इस दृष्टि से देखा जाए और इनको नौकरी पर वापस ले लिया जाए । मैं यह नहीं कहता कि उनका ऐसा करना ठीक था लेकिन मैं कहता हूं कि इस वजह से अगर उनकी नौकरी जाये तो वह बुरी बात होगी। इन शब्दों के साथ में मंत्री महोदय को अपना पूर्ण सहयोग प्रदान करने का पुन: विश्वास दिलाना चाहता हूं । लेकिन मंत्री महोदय को रेलवे में एक्सीडेंट्स कम करने की ओर गम्भीरता पूर्वक सोचना चाहिए और सक्रिय कदम उठाने चाहिएं । आज रेल के सफर को लेकर जो इनसीक्योरिटी की भावना लोगों के दिलों में घर कर गई है उसको हमें हटाना है । ऐसा न हो कि आप केवल किरायों में बढ़ोत्री करने के बारे में सोचते रहें और एक्सीडेंट्स में कमी न हो और कहीं यह हश्र न हो कि बार-बार इस सदन में यह कहना पड़े कि नहीं साहब इनको भी हटाया जाये ।

Shri D. C. Sharma (Gurdaspur): The slogan that he mentioned—Jaggu Mama, etc.,—must be expunged from the proceedings. It is very vulgar.

Mr. Speaker: There is no need for expunction.

Shri S. M. Banerjee: It is there in the course of the enquiry. I never mentioned anything out of disrespect to the Minister.

Mr. Speaker: Order, order. I am saying that there is no need for expunction. Where is the need for the hon. Member to proceed further

Shri S. M. Banerjee: I am sorry.

श्री मुहम्मद ताहिर (किशनगंज): जनाब स्पीकर साहब, हमारे रेलवे मिनिस्टर साहब ने जो बजट पेश किया है उस को मैं खुशआमदेद कहता हूं और वह इसलिये कि रेलवे एक ऐसी चीज है जिस पर लोग घूमते फिरते हैं और उस पर घूमने फिरने के बाद लोग देखते हैं कि वाकई रेलवेज ने क्या-क्या तरक्कियात की हैं, लिहाजा इस का ख्याल करते हुये मैं इसे खुशआमदेद कहता हूं । लेकिन बाज बातें जो उन्होंने पेश की हैं, मसलन किराये में इजाफा, तो इस के बारे में मुझे जरा ऐतराज है । रेलों के किराये इस वास्ते बढ़ाये गये क्योंकि हमारे जो डेवलपमेण्ट के काम हो रहे हैं उन में मजीद रुपया चाहिये । बढ़ते हुए अखराजात को पूरा करने के लिये किराये में इजाफा करना जरूरी समझा गया । लेकिन मुझे इस बारे में यह जरूर कहना है कि किराया बढ़ाते वक्त इंसाफ को हाथ से नहीं जाने देना चाहिये । किराया जो आप ने बढ़ाया है वह अपर क्लासेज के लिए यानी फर्स्ट क्लास के लिये १५ परसेंट बढ़ाया है और थर्ड क्लास के लिये १० परसेंट बढ़ाया है । मगर यह फर्स्ट क्लास और थर्ड क्लास के किराये का प्रपोर्शन क्या है यह आप को देखना चाहिये था । मेरा खयाल है कि इस का प्रपोर्शन थ्री टाइम्स है । थर्ड क्लास से फर्स्ट क्लास का प्रपोर्शन थ्री टाइम्स है । अगर आप को इजाफा करना ही था तो इस प्रकार से करना था कि अगर आप ने फर्स्ट क्लास के लिये किराये में १५ परसेंट का इजाफा किया था तो थर्ड क्लास का किराया ५ परसेंट बढ़ाना चाहिये था । लेकिन मैं आप से कहता हूं कि अगर आप किराये में इजाफा करने के बजाय दूसरे एवेन्यूज के बारे में सोचते तो मुझे भरोसा

है कि आप उन में बचत कर के अपने बढ़े हुए अखराजात को पूरा कर सकते थे। किरायों में इजाफा करने के वास्ते यह कहा जा रहा है कि चूंकि कुछ लोगों की तनख्वाहों में इजाफा किया जा रहा है इसलिये १३ करोड़ रुपये की जरूरत पड़ रही है। लेकिन मैं कहता हूं कि रेलवे के कामों को आप देखिये तो आपको पता लगेगा कि खुद रेलवेज अपने फाइनेंसेज में कितना नुकसान पहुंचा रही है। इस की एक मिसाल मैं पेश करना चाहता हूं। आजकल बहुत सी जगहों में रेलवेज ऐसी है जहां उसके साथ-साथ रोड ट्रान्सपोर्ट भी है। जहां बसेज वगैरह चलती हैं। लेकिन जनरली आप देखेंगे कि रेलों का टाइम-टेबुल जो बनता है वह इस तरीके से बनता है ताकि कोई इम्पोर्टेंट ट्रेन मे कोई रेल का कनैक्शन न हो। वह कौन करता है? बसेज वालों को यह मौका दिया जाता है कि वह पैसेंजर्स को इम्पोर्टेंट ट्रेन पकड़ने के लिये अपनी बसेज पर ले जांय। मै अपनी बात बतलाऊं। मैं जिस मुकाम से चलता हूं और कटिहार आता हूं। इम्पोर्टेंट ट्रेन्स बदकिस्मती से या इत्तिफाक समझिये इस लाके में दो ही हैं। एक तो वन अप ट्रेन है जो नार्थ ईस्टर्न रेलवे की है और दूसरी आपकी कामरूप एक्सप्रेस है। लेकिन उस ट्रेन को पकड़ने के लिये सिवाय बस का सहारा लेने के और कोई चारा नहीं है। जितनी इम्पोर्टेंट ट्रेंस हैं उनको पकड़ने के लिये बस का सहारा लेने के अलावा दूसरा और कोई चारा नहीं रहता है।

जब मैं पहले इस लाइन पर सफर करता था तो हर एक ट्रेन में और हर एक स्टेशन पर पैसेंजर्स का ढेर लगा रहता था और खचाखच लोग भरे रहते थे लेकिन आज उस लाइन पर सफर करते वक्त वह बात नहीं दिखाई देती है। आखिर वह तमाम पैसेंजर्स कहां चले गये? आज उस लाइन पर सफर करते वक्त आपको पैसेंजर्स की भीड़ नजर नहीं आयेगी। साफ जाहिर है कि आज वे लोग आपकी रेल पर सफर नहीं करते हैं। आपके टाइमिंग का इन्तजाम इतना गलत होता है कि वह मजबूर हो कर बसेज पर जाते हैं। हालांकि रेल का सफर बस की बनिस्पत ज्यादा आरामदेह होता है लेकिन वह उस आराम को छोड़ कर बस से जाना पसन्द करते हैं क्योंकि उन्हें अपना वक्त बचाना है। उनको ठीक वक्त पर पहुंच कर इम्पोर्टेंट ट्रेस को पकड़ना है। रेल के सहारे वह उनको कैच नहीं कर सकते हैं। मेहरबानी फर्मा कर आप अपने कर्मचारियों को कहे कि जब ट्रेंस के मुताल्लिक टाइमिंग के फिक्स करने का मामला आये तो इस बात को देखें कि इम्पोर्टेंट ट्रेंस को कनैक्ट करने के लिये ट्रेन होनी चाहियें। आज कहीं आप जाइये, कहीं २ घंटे पड़े रहिये तो कही ३ घंटे पड़े रहिये और बाज वक्त दस मिनट में गाड़ी छूट गयी, यह इंतजाम आपके टाइमिंग का है। अब आप ही बतलाइये कि यह नुकसान कहां गया? जाहिर है कि इससे रेलवेज को नुक्सान पहुंच रहा है।

अब मैं फ्रेट के सवाल पर आता हूं। लोगो को सामान ले जाने के लिये जरूरत के मुताबिक वैगंस नहीं मिलते हैं। वैगंस देने के बारे में भी काफी करप्शन चलता है और चूंकि लोगों को वैगंस् नहीं मिलते हैं इसलिये लाचार हो कर बसेज और ट्रक से अपना सामान भेजते हैं। ट्रक्स के जरिये लोग तमाम गुड्स को एक जगह से दूसरी जगह ले जाते हैं और ऐसा होने से रेलवेज के फाइनेंसेज को नुकसान पहुंचता है। वैगंस् लोगों को अपना गुडस भेजते के लिये न दे कर बस और ट्रक वालों को मौका दिया जाता है कि हम सामान नहीं ले जायेंगे तुम ले जाओ और तुम पैसा कमाओ और वह घाटा रेलवेज को पहुंचाता है। मैं मिनिस्टर साहब का

[श्री मुहम्मद ताहिर]

ध्यान इधर दिलाते हुए कहना चाहूंगा कि वैगन्स देने के बारे में रेलवे के कर्मचारियों में काफी करप्शन चलता है । अगर मिनिस्टर साहब और रेलवे बोर्ड इस बारे में खास तौर से अपना ध्यान दें और वैगन्स सप्लाई का काम ठीक तौर से करवाये तो मुझे पूरा भरोसा है कि हमारी रेलवेज को काफी आमदनी फ्रेट के तौर पर हो सकती है और थर्ड क्लास में बजाय १० परसेंट किराया बढ़ाने के ५ परसेंट बढ़ाने से भी तमाम अखराजात निकल सकते थे ।

आप बिजली की रेलें चला रहे हैं। लेकिन अगर आप थोड़े दिन और बिजली की ट्रेन न चला कर जैसी ट्रेने चला रहे थे वही चलाते तो क्या हर्ज था ? क्या यह जरूरी था कि बिजली की ट्रेने ही चलाई जायें ? आज आप करोड़ों रुपये बिजली की रेलों के ऊपर खर्च करने जा रहे हैं उसको अगर न करते तो आप के अखराजात इतने न बढ़ते । अगर आप दूसरे एवैन्यूज के बारे में सोचते तो भी आपके अखराजात किसी कदर कम हो सकते थे लेकिन अफसोस इस बात का है कि उस तरफ तवज्जह नहीं दी जाती है । चूंकि अखराजात बढ़ गये हैं इसलिए चलो टैक्स लगाओ और किराये बढ़ा दो । मेरा कहना है कि यह कोई अच्छी बात नहीं है । आज जरूरत इस बात की है कि हम अपने फाइनेंस की प्रौपर प्लानिंग करें और देखें कि उस में तमाम अखराजात को पूरा कर सकते हैं या नहीं । अगर उस के बाद में भी टैक्स लगाने की जरूरत महसूस होती तो बेशक लगायें । उस हालत में यदि आप किराया बढ़ायेंगे तो लोगों को नहीं अखरेगा और उनको तकलीफ महसूस नहीं होगी । लेकिन रिसोर्सेज जिन से कि रेलवेज को आमदनी हो सकती है उन पर ध्यान न दे कर यह जो हमारी तवज्जह फौरन लोगों से किराये में इजाफा कर के पैसा हासिल करने की तरफ चली जाती है यह गलत चीज है ।

इस के अलावा मैं आप से कहता हूं कि यह जो इजाफा आपने कर्मचारियों की तन्ख्वाहों में किया है और जिसको कि मीट करने के लिए आपने किराया बढ़ाया है, क्या इस से आपके कर्मचारी सैटिसफाइड हो जायेंगे और आपकी रेलवेज का काम बहुत अच्छा हो जायगा ? मैं आप को यकीन के साथ कह सकता हूं कि आपके रेलवे क कर्मचारी कभी सैटिसफाइड नहीं हो सकते हैं । उन के डिस्सैटिसफैक्शन की सिर्फ एक यहीं वजह यहीं है कि उनकी तन्खवाहें कम हैं और तभी तक उस में इजाफा न होने की वजह से डिस्सैटिसफाइड थे । आप ने उनकी तन्खाहों में जो इजाफा किया है उस से तो उनका लिपिस्टक और पाउडर का खर्चा भी नहीं चलेगा । उन के डिस्सैटिसफैक्शन की खाली यही वजह नहीं है कि उनकी तन्खवाहों में इजाफा किया जाये । वह इसलिए भी डिस्सैटिसफाइड हैं कि रेलवेज़ के मुख्तलिफ रीजंस् में कहीं का तो अफसर पंजाबी है, कहीं का अफसर बंगाली है तो कहीं का बिहारी है । चूंकि हम लोगों को अक्सर सफर करने का मौका मिलता है और हम उन रीजंस् के नीचे मुलाजिमों से मिलते रहते हैं और हम देखते हैं कि वह अपने सुपीरियर्स के ट्रीटमेंट से किस तरह डिस्सैटिसफाइड हैं । अगर कोई पंजाबी अफसर है तो उसका ट्रीटमेंट अपने नीचे के बंगाली और बिहारी मुलाजिमों के साथ बहुत खराब रहता है । इसी तरह से बंगाली अफसर का पंजाबी और बिहारी जो उस के मातहत नीचे के

मुलाजिम होते हैं उन के साथ खराब ट्रीटमैंट रहता है और अगर बिहारी अफसर हुआ तो अपने नीचे के पंजाबी और बंगाली मुलाजिमों के साथ खराब ट्रीटमैंट करता है । मेहरबानी फरमा कर आप उन में यह अहसास पैदा करें और उनको समझायें कि सभी छोटे और बड़े एक से मुलाजिम हैं, सभी इंडियन सिटीजंस् हैं । आप अफसर हैं, वह मुलाजिम हैं । आप न बिहारी हैं न, बंगाली है और न पंजाबी है बल्कि सब हिन्दुस्तान के बाशिन्दे हैं । जब आप इस तरह की बंगाली, बिहारी और पंजाबी की भावना उन के दिलों से दूर कर देंगे तभी नीचे के मुलाजिमों का डिस्सैंटिसफैक्शन दूर होगा वरना नहीं होगा । आज हालत यह हो रही है कि और कोई बंगाली मुलाजिम है तो वह अलग रोता है, पंजाबी है तो वह अलग रोता है और बिहारी है तो वह अलग रोता है । अब आप इन चीजों को रोकियेगा तभी उन के अंदर से डिस्सैंटिसफैक्शन जायेगा ।

जहां तक एक्सीडेंट्स का सवाल है मैं बतौर एक लेमैन की हैसियत से यह कहना चाहता हूं कि आप इसको इंजीनियर्स से ऐग्जामिन करायें कि आपकी जो रेरवे लाइंस की लोहे की पटरियां हैं उन में लांगविटी भी है या नहीं, उन में जान भी है या नहीं क्योंकि ज्यादातर ऐक्सीडेंट्स जो होते हैं वह डिरेलमेंट की वजह से होते हैं । मेरा अपना ख्याल है कि रेलवे लाइंस हमारी पुरानी हो चुकी हैं और उन में लांगविटी नहीं है कि वह रेलगाड़ियों के वजन को बर्दाश्त कर सकें । और इसी वजह से इतने ज्यादा डिरेलमेंट्स होते हैं । आप अपनी तौर पर इसे ऐग्जामिन करा सकते हैं ।

इस के बाद मैं दो एक सुझाव आप के सामने रखना चाहता हूं । एक तो यह कि आपकी नार्थ ईस्टर्न रेलवे में एक ही इम्पौर्टेंट ट्रेन है जो कि तिरहुत मेल कहलाती है, उस में स्लीपिंग कार नहीं हैं । अब आप ही समझिये कि लखनऊ से अमीनगांव तक वह ट्रेन जाती है और उसमें स्लीपिंग स्पेस यानी सोने के वास्ते बर्थस का इंतजाम न हो तो थर्ड क्लास के मुसाफिरों को कितनी दिक्कत पेश आती होगी । थर्ड क्लास में सफर करने वाले मुसाफिर इतना तो चाहते ही हैं कि कम से कम रात में उन्हें सोने के वास्ते स्लीपिंग कोच मिल जाये ताकि आराम से उनका सफर कट जाये । इतनी इम्पौर्टेंट ट्रेन है लेकिन मालूम ऐसा होता है कि नार्थ ईस्टर्न रेलवे के साथ बिलकुल सौतेली मां की तरह से ट्रीटमेंट होता है । वह इतनी इम्पार्टेन्ट ट्रेन है, लेकिन फिर भी उस में स्लीपर नहीं है । न ही उस में एक-आध ऐसी बोगी होती है, जिस में आदमी आराम से सफर कर सके ।

इस के अलावा पहले कानपुर से एक एक्सप्रैस चला करती थी, जो कि कटिहार तक जाती थी । हम लोगों के सजेस्शन पर उस एक्सप्रैस को जोगबनी तक बढ़ा दिया गया । जोगबनी नेपाल के बार्डर पर वाके है और एक इम्पार्टेन्ट सैन्टर हो गया है । वहां पर बीरपुर भी कोसी डैम की वजह से एक इम्पार्टेन्ट जगह बन गया है, लेकिन वहां कोई डायरेक्ट ट्रेन नहीं जाती है । तमाम अफसर लोग वहां जाते हैं और पब्लिक भी वहां जाती है । जो एक्सप्रैस पहले कानपुर से जोगबनी तक जाती थी, अब उस को बरौनी तक रोक दिया गया है । कानपुर से इतने लम्बे रन पर जाने वालों के लिये क्या जोगबनी तक वह एक्सप्रैस नहीं चलाई जा सकती है ? इस की क्या वजह है ? पहले वह ट्रेन वहां जाती थी । उस को क्यों रोक दिया गया ?

अगर आप बरौनी में जाइये, तो आप देखेंगे कि दूसरी ट्रेन को कैच करने के लिये लोगों को दो-दो, ढाई-ढाई घंटे तक बैठना पड़ता है, जिस से पैसेंजर्ज को तकलीफ होती है । लिहाजा मिनिस्टर सहाब मेहर-

[श्री मुहम्मद ताहिर]

बानी फरमा कर इस ट्रेन को, जो कि कानपुर से बरौनी तक जाती है, एक्सटेंड कर के कटिहार तक, बल्कि जोगबनी तक, ले जाने का इन्तजाम करें । इस तरह वह ट्रेन नेपाल के बार्डर तक जा सकेगी और इस से आफिशल्ज नान-आफिशल्ज, पब्लिक सब को फायदा होगा । मैं उम्मीद करता हूं कि कानपुर से जोगबनी तक एक डायरेक्ट एक्सप्रेस ट्रेन चलाई जायगी ।

हालांकि हमारे मुल्क में कोयले और सीमेंट की कमी नहीं है और खुदा के फजल से उन दोनों का काफी प्रोडक्शन होता है, लेकिन रेलवे की सुस्ती कहिये, या कमी कहिए—समझ में नहीं आता कि क्या वजह है—कि हम लोगों के यहां कोयला तो थोड़ा बहुत आ जाता है, लेकिन साल में सीमेंट का एक-आध कनसाइनमेंट भी नहीं पहुंचता है, जिस की वजह से लोगों को तकलीफ है । इस लिये कम से कम बिहार के उत्तरी हिस्से में कोयला और सीमेंट ले जाने का इन्तजाम किया जाये । दक्खनी हिस्से में तो कोयले की पैदावार की जगह है, लेकिन उत्तरी हिस्से में कोयला पैदा नहीं होता है । दक्खनी हिस्से में कोई जरूरत नहीं है, क्योंकि वहां पर ट्रेन, ट्रक और बसिज वगैरह मौजूद हैं । उन को तो कोई दिक्कत नहीं है । लेकिन कम से कम उत्तरी बिहार के लिये वैगन दिये जायें, ताकि वहां पर कोयला और सीमेंट जल्दी से जल्दी भेजा जा सके । आज-कल उत्तरी हिस्से में लोगों को इस बारे में सख्त तकलीफ है । जब तक ट्रेन का इन्तजाम न किया जाये, तब तक वहां पर गुजर ही नहीं हो सकता है । मैं मिनिस्टर साहब से अपील करूंगा कि वह नार्थ बिहार में सीमेंट और कोयला पहुंचाने के लिये ज्यादा से ज्यादा वैगन्ज का इन्तजाम करें ।

[شری محمد طاہر - جناب اسپیکر صاحب - ہمارے ریلوے منسٹر صاحب نے جو بجٹ پیش کیا ہے اس کو میں خوش آمدید کہتا ہوں اور وہ اس لئے کہ ریلوے ایک ایسی چیز ہے جس پر لوگ گھومتے پھرتے ہیں اور اس پر گھومنے پھرنے کے بعد لوگ دیکھتے ہیں کہ واقعی ریلویز نے کیا کیا ترقیات کی ہیں - لہذا اس کا خیال کرتے ہوئے میں اسے خوش آمدید کہتا ہوں - لیکن بعض باتیں جو انہوں نے پیش کی ہیں - مثلاً کرایہ میں اضافہ - تو اس کے بارے میں مجھے ذرا اعتراض ہے - ریلوں کے کرایہ اس واسطے بڑھائے گئے کیوں کہ ہمارے جو ڈیولپمنٹ کے کام ہو رہے ہیں ان میں مزید روپیہ چاہئے - بڑھتے ہوئے اخراجات کو پورا کرنے کے لئے کرایہ میں اضافہ کرنا ضروری سمجھا گیا - لیکن مجھے اس بارے میں یہ ضرور کہنا ہے کہ کرایہ بڑھاتے وقت انصاف کو ہاتھ سے نہیں جانے دینا چاہئے - کرایہ جو آپ نے بڑھایا ہے وہ اپر کلاسیز کے لئے یعنی فرسٹ کلاس کے لئے ۱۵ پرسینٹ بڑھایا ہے اور تھرڈ کلاس کے لئے ۱۰ پرسینٹ بڑھایا ہے - مگر یہ فرسٹ کلاس اور تھرڈ کلاس کے کرایہ کا پروپورشن کیا ہے یہ آپ کو دیکھنا چاہئے تھا - میرا خیال ہے کہ اس کا پروپورشن تھری ٹائمس ہے - تھرڈ کلاس سے فرسٹ کلاس کا پروپورشن تھری ٹائمس ہے - اگر آپ

اسپارٹیمنٹ ٹرینس پکڑنے کے لئے اپنی بسیز پر لے جائیں - میں اپنی بات بتلاؤں - میں جس مقام سے چلتا ہوں اور کٹیہار آتا ہوں - اسپارٹیمنٹ ٹرینس بدقسمتی سے یا اتفاق سمجھئے اس علاقے میں دو ہی ہیں - ایک تو ون اپ ٹرین ہے جو نارتھ ایسٹرن ریلوے کی ہے اور دوسری آپ کی کامروپ ایکسپریس ہے - لیکن اس ٹرین کو پکڑنے کے لئے سوائے بس کا سہارا لینے کے اور کوئی چارہ نہیں ہے - جتنی اسپارٹیمنٹ ٹرینس ہیں ان کو پکڑنے کے لئے بس کا سہارا لینے کے علاوہ دوسرا اور کوئی چارہ نہیں رہتا ہے -

جب میں پہلے اس لائن پر سفر کرتا تھا تو ہر ایک ٹرین میں اور ہر ایک اسٹیشن پر پیسنجرس کا ڈھیر لگا رہتا تھا اور کھچاکھچ لوگ بھرے رہتے تھے لیکن آج اس لائن پر سفر کرتے وقت وہ بات نہیں دکھائی دیتی ہے - آخر وہ تمام پیسنجرس کہاں چلے گئے - آج اس لائن پر سفر کرتے وقت آپ کو پیسنجرس کی بھیڑ نظر نہیں آئیگی - صاف ظاہر ہے کہ آج وہ لوگ آپ کی ریل پر سفر نہیں کرتے ہیں - آپ کے ٹائمنگ کا انتظار اتنا غلط ہوتا ہے کہ وہ مجبور ہو کر بسیز پر جاتے ہیں - حالانکہ ریل کا سفر بس کی بہ نسبت زیادہ آرامدہ ہوتا ہے لیکن وہ اس آرام کو چھوڑ کر بس سے جانا

کو اضافہ کرنا ہی تھا تو اس طرح پر کرنا تھا کہ اگر آپ نے فرسٹ کلاس کے لئے کرایہ میں ۱۵ پرسینٹ کا اضافہ کیا تھا - تو تھرڈ کلاس کا کرایہ ۵ پرسینٹ بڑھانا چاہئیے تھا - لیکن میں آپ سے کہتا ہوں کہ اگر آپ کرایہ میں اضافہ کرنے کے بجائے دوسرے ایوینیوز کے بارے میں سوچتے تو مجھے بھروسہ ہے کہ آپ ان میں بچت کر کے اپنے بڑھے ہوئے اخراجات کو پورا کر سکتے تھے - کرایوں میں اضافہ کرنے کے واسطے یہ کہا جا رہا ہے کہ چونکہ کچھ لوگوں کی تنخواہوں میں اضافہ کیا جا رہا ہے اس لئے ۱۳ کروڑ روپیہ کی ضرورت پڑ رہی ہے - لیکن میں کہتا ہوں کہ ریلوے کے کاموں کو آپ دیکھئے تو آپ کو پتہ لگے گا کہ خود ریلویز اپنی فائنینسز میں کتنا نقصان پہونچا رہی ہے - اس کی ایک مثال میں پیش کرنا چاہتا ہوں - آج کل بہت سی جگہوں میں ریلویز ایسی ہیں جہاں اس کے ساتھ ساتھ روڈ ٹرانسپورٹ بھی ہے - جہاں بسیز وغیرہ چلتی ہیں - لیکن جنرلی آپ بھی دیکھینگے کہ ریلوں کا ٹائم ٹیبل جو بنتا ہے وہ اس طریقے سے بنتا ہے تاکہ کوئی اسپارٹیمنٹ ٹرین سے کوئی ریل کا کنیکشن نہ ہو - وہ کوشش کرتا ہے - بسیز والوں کو یہ موقعہ دیا جاتا ہے کہ وہ پیسنجرس کو

[شری محمد طاهر]

پسند کرتے هیں کیونکه انهیں اپنا وقت بچانا هے - ان کو ٹهیک وقت پر پہنچ کر امپارٹینٹ ٹرینس کو پکڑنا هے - ریل کے سہارے وہ ان کو کچھ نہیں کر سکتے هیں - مہربانی فرماکر آپ اپنے کرمچاریوں کو کہیں که جب ٹرینس کے متعلق ٹائملگ کے فکس کرنے کا معامله آئے تو اس بات کو دیکھیں که امپارٹینٹ ٹرینس کو کنیکٹ کرنے کے لئے ٹرین ہونا چاہئے - آج کہیں آپ جائیے - کہیں ۲ گھنٹے پڑے رہئیے تو کہیں ۳ گھنٹے پڑے رہئیے اور بعض وقت ۱۰ منٹ میں گاڑی چھوٹ گئی - یہ انتظام آپ کے ٹائملگ کا هے - اب آپ هی بتلائیے که یه نقصان کہاں گیا - ظاهر هے که اس سے ریلویز کو نقصان پہنچ رها هے -

اب میں فریٹ کے سوال پر آتا هوں - لوگوں کو سامان لے جانے کے لئے ضرورت کے مطابق ویگنس نہیں ملتے هیں - ویگنس دینے کے بارے میں بهی کافی کرپشن چلتا هے اور چونکه لوگوں کو ویگنس نہیں ملتے هیں اس لئے لاچار هو کر بسیز اور ٹرکس سے اپنا سامان بھیجتے هیں - ٹرکس کے ذریعه لوگ تمام گوڈس کو ایک جگه سے دوسری جگه لے جاتے هیں ر ایسا هونے سے ریلویز کے فائنانسیز کو نقصان پہنچتا هے - ویگنس لوگوں کو اپنا گوڈس بھیجنے کے لئے نہ بس

اور ٹرک والوں کو موقع دیا جاتا هے که هم سامان نہیں لے جائینگے تم لے جاؤ اور تم پیسه کماؤ - اور وہ گھاٹا ریلویز کو پہنچتا هے - میں منسٹر صاحب کی توجه ادهر دلاتے هوئے کہنا چاهوں گا که ویگنس دینے کے بارے میں ریلوے کے کرمچاریوں میں کافی کرپشن چلتا هے - اگر منسٹر صاحب اور ریلوے بورڈ اس بارے میں خاص طور سے اپنا دھیان دیں اور ویگنس سپلائی کا کام ٹهیک طور سے کروائیں تو مجھے پورا بھروسه هے که هماری ریلویز کو کافی آمدنی فریٹ کے طور پر هو سکتی هے اور تھرڈ کلاس میں بجائے ۱۰ پرسینٹ کرایه بڑھانے کے ٥ پرسینٹ بڑھانے سے بهی تمام اخراجات نکل سکتے تھے -

آپ بجلی کی ریلیں چلا رهے هیں - لیکن اگر آپ تھوڑے دن اور بجلی کی ٹرین نه چلا کر جیسی ٹرینیں چلا رهے تھے وهی چلاتے تو کیا حرج تها - کیا یه ضروری تها که بجلی کی ٹرینیں هی چلائی جائیں - آج آپ کروڑوں روپیه بجلی کی ریلوں کے اوپر خرچ کرنے جا رهے هیں اس کو اگر نه کرتے تو آپ کے اخراجات اتنے نه بڑھتے - اگر آپ دوسری ایمپلائیز کے بارے میں سوچتے تو بهی آپ کے اخراجات کسی قدر کم هو سکتے تھے لیکن افسوس اس بات کا هے که اس طرف توجه

ڈسپلسپکشن کی صرف یہی ایک وجہہ نہیں ہے کہ ان کی تنخواہیں کم ہیں اور ابھی تک اس میں اضافہ نہ ہونے کی وجہہ سے ڈسیٹسفائڈ تھے - آپ نے ان کی تنخواہوں میں جو اضافہ کیا ہے اس سے تو ان کا لوبستک اور پاوڈر کا خرچہ بھی نہ چلیگا - ان کے ڈیسٹسپکشن کی خالی یہی وجہہ نہیں ہے کہ ان کی تنخواہوں میں کمی ہے - وہ اس لئے بھی ڈیسسیٹسفائڈ ہیں کہ ریلویز کے مختلف ریجنس میں کہیں کا تو افسر پنجابی ہے- کہیں کا افسر بنگالی ہے تو کہیں کا بہاری ہے - چونکہ ہم لوگوں کو اکثر سفر کرنے کا موقعہ ملتا ہے اور ہم ان ریجنس کے نیچے کے ملازموں سے ملتے ہیں اور ہم دیکھتے ہیں کہ وہ اپنے سوپیریرس کے ٹریٹمنٹ سے کس قدر ڈیسسیٹسفائڈ ہیں - اگر کوئی پنجابی افسر ہے تو اس کا ٹریٹمنٹ اپنے نیچے کے بنگالی اور بہاری ملازموں کے ساتھ بہت ہی خراب رہتا ہے - اسی طرح سے بنگالی افسر کا پنجابی اور بہاری جو اس کے ماتحت ملازم ہوتے ہیں ان کے ساتھ خراب ٹریٹمنٹ رہتا ہے - اور اگر بہاری افسر ہو تو اپنے نیچے کے پنجابی اور بنگالی ملازموں کے ساتھ خراب ٹریٹمنٹ کرتا ہے - مہربانی فرما کر آپ ان میں یہ احساس پیدا کریں اور ان کو سمجھائیں کہ سبھی چھوٹے اور بڑے ایک سے ملازم

نہیں دی جاتی ہے - چونکہ اخراجات بڑھ گئے ہیں اس لئے چلو ٹیکس لگاؤ اور کرایہ بڑھا دو - میرا کہنا ہے کہ یہ کوئی اچھی بات نہیں ہے - آج ضرورت اس بات کی ہے کہ ہم اپنے فائنانسیز کی برابر پلاننگ کریں اور دیکھیں کہ اس میں تمام اخراجات کو پورا کر سکتے ہیں یا نہیں - اگر اس کے بعد بھی ٹیکس لگانے کی ضرورت محسوس ہو تو بیشک لگائیں - اس حالت میں اگر آپ کرایہ بڑھائینگے تو لوگوں کو نہیں اکھریگا اور ان کو تکلیف محسوس نہیں ہوگی - لیکن ریسورسیز جن سے کہ ریلویز کو آمدنی ہو سکتی ہے ان پر دھیان نہ دے کہ یہ جو ہماری توجہہ فوراً لوگوں سے کرایہ میں اضافہ کر کے پیسہ حاصل کرنے کی طرف چلی جاتی ہے یہ غلط چیز ہے -

اس کے علاوہ میں آپ سے کہتا ہوں کہ یہ جو اضافہ آپ نے کرمچاریوں کی تنخواہوں میں کیا ہے اور جس کو کہ میٹ کرنے کے لئے آپ نے کرایہ بڑھایا ہے - کیا اس سے آپ کے کرمچاری سیٹسفائڈ ہو جائینگے اور آپ کی ریلویز کا کام بہت اچھا ہو جائیگا - میں آپ کو یقین کے ساتھ کہہ سکتا ہوں کہ آپ کے ریلویز کے کرمچاری کبھی سیٹسفائڈ نہیں ہو سکتے ہیں - ان کے

[شری محمد طاہر]

ہیں - سبھی انڈین سٹیزنس ہیں - آپ افسر ہیں وہ ملازم ہیں - آپ نہ بہاری ہیں نہ بنگالی ہیں اور نہ پنجابی ہیں بلکہ سب ہندوستان کے باشندہ ہیں - جب آپ اس طرح کی بنگالی - بہاری اور پنجابی کی بھاونا ان کے دلوں سے دور کردینگے تب ہی نیچے کے ملازموں کا ڈیسسیٹسفیکشن دور ہوگا ورنہ نہیں ہوگا - آج حالت یہ ہو رہی ہے کہ اگر کوئی بنگالی ملازم ہے تو وہ الگ روتا ہے - پنجابی ہے تو وہ الگ روتا ہے اور بہاری ہے تو وہ الگ روتا ہے - جب آپ ان چیزوں کو روکینگے تب ہی ان کے اندر سے ڈیسسیٹسفیکشن جائیگا -

جہاں تک ایکسیڈینٹس کا سوال ہے میں بطور ایک لیمین کی حیثیت سے یہ کہنا چاہتا ہوں کہ آپ اس کو انجینیئرس سے ایگزامن کرائیں کہ آپ کی جو ریلوے لائنس کی لوہے کی پٹریاں ہیں ان میں لنگھوتی بھی ہے یا نہیں - ان میں جان بھی ہے یا نہیں کیونکہ زیادہ تو ایکسیڈینٹس جو ہوتے ہیں وہ ڈیریلمنٹ کی وجہہ سے ہوتے ہیں - میرا اپنا خیال یہ ہے کہ ریلوے لائنس ہماری پرانی ہو چکی ہیں اور ان میں اتنی لنگھوتی نہیں ہے کہ وہ ریلگاڑیوں کے وزن کو برداشت کر سکیں اور اس وجہہ سے اتنے زیادہ ڈریلمنٹس ہوتے ہیں - آپ اپنی طور پر اسے ایگزامن کرا سکتے ہیں -

اس کے بعد میں دو ایک تجویز آپ کے سامنے رکھنا چاہتا ہوں - ایک تو یہ ہے کہ آپ کی نارتھہ ایسٹرن ریلوے میں ایک ہی امپارٹنٹ ٹرین ہے جو ترہت میل کہلاتی ہے اس میں سلیپنگ کار نہیں ہے - اب آپ ہی سمجھئے کہ لکھنو سے امین گاؤں تک وہ ٹرین جاتی ہے اور اس میں سلیپنگ اسپیس یعنی سونے کے واسطے برتھس کا انتظام نہ ہو تو تھرڈ کلاس کے مسافروں کو کتنی دقت پیش آتی ہوگی - تھرڈ کلاس میں سفر کرنے والے مسافر اتنا تو چاہتے ہی ہیں کہ کم از کم رات میں انہیں سونے کے واسطے سلیپنگ کوچ مل جائے تاکہ آرام سے ان کا سفر کٹ جائے - اتنا امپارٹنٹ ٹرینک ہے لیکن معلوم ایسا ہوتا ہے کہ نارتھہ ایسٹرن ریلوے کے ساتھ بالکل سوتیلی ماں کی طرح سے تریٹمنٹ ہوتا ہے - وہ اتنی امپارٹینٹ ٹرین ہے لیکن پھر بھی اس میں سلیپر نہیں ہے - نہ ہی اس میں ایک آدھہ ایسی بوگی ہوتی ہے جس میں آدمی آرام سے سفر کر سکے -

اس کے علاوہ پہلے کانپور سے ایک ایکسپریس چلا کرتی تھی جو کہ کٹیہار

ڈائرکٹ ایکسپریس ٹرین چلائی جائیگی -

حالانکہ ہمارے ملک میں کوئلے اور سیمنٹ کی کمی نہیں ہے اور خدا کے فضل سے ان دونوں کا کافی پراڈکشن ہوتا ہے - لیکن ریلوے کی سستی کہئے - یا کمی کہئے — سمجھ میں نہیں آتا کہ کیا وجہ ہے—کہ ہم لوگوں کے یہاں کوئلہ تو تھوڑا بہت آ جاتا ہے لیکن سال میں سیمنٹ کا ایک آدھ کنسائنمینٹ نہیں پہنچتا ہے - جس کی وجہ سے لوگوں کو تکلیف ہے - اس لئے کم سے کم بہار کے اتری حصے میں کوئلہ اور سیمنٹ لے جانے کا انتظام کیا جائے - دکھنی حصے میں تو کوئلہ کی پیداوار کی جگہ ہے - لیکن اتری حصے میں کوئلہ پیدا نہیں ہوتا ہے - دکھنی حصے میں کوئی ضرورت نہیں ہے - کیونکہ وہاں پر ٹرین - ٹرک اور بسز وغیرہ موجود ہیں - ان کو تو کوئی دقت نہیں ہے - لیکن کم سے کم اتری بہار کے لئے ویگن دئے جائیں - تاکہ وہاں پر کوئلہ اور سیمنٹ جلدی سے جلدی بھیجا جا سکے - آجکل اتری حصے میں لوگوں کو اس بارے میں سخت تکلیف ہے - جب تک ٹرین کا انتظام نہ کیا جائے تب تک وہاں پر گزر نہیں ہو سکتا ہے - میں منسٹر صاحب سے اپیل کرونگا کہ وہ نارتھ بہار میں سیمنٹ اور کوئلہ پہنچائے

تک جاتی تھی - ہم لوگوں کے سمجھنے پر اس ایکسپریس کو جوگبنی تک بڑھا دیا گیا - جوگبنی نیپال کے بارڈر پر واقع ہے اور ایک امپارٹینٹ سینٹر ہو گیا ہے - وہاں پر بیوپار بھی کوسی ڈیم کی وجہ سے ایک امپارٹینٹ جگہ بن گیا ہے - لیکن وہاں کوئی ڈائریکٹ ٹرین نہیں جاتی ہے - تمام افسر لوگ وہاں جاتے ہیں اور پبلک بھی وہاں جاتی ہے - جو ایکسپریس پہلے کانپور سے جوگبنی تک جاتی تھی - اب اس کو براؤنی تک روک دیا گیا ہے - کانپور سے اتنے لمبے رن پر جانے والوں کے لئے کیا جوگبنی تک وہ ایکسپریس نہیں چلائی جا سکتی ہے - اسکی کیا وجہ ہے - پہلے وہ ٹرین وہاں جاتی تھی - اسکو کیوں روک دیا گیا -

اگر آپ براؤنی میں جائیں تو آپ دیکھینگے کہ دوسری ٹرین کو کیچ کرنے کے لئے لوگوں کو دو دو - ڈھائی ڈھائی گھنٹے تک بیٹھنا پڑتا ہے جس سے پیسنجرز کو تکلیف ہوتی ہے - لہذا منسٹر صاحب مہربانی فرما کر اس ٹرین کو جو کہ کانپور سے براؤنی تک جاتی ہے - ایکسٹینڈ کر کے کٹیہار تک - بلکہ جوگبنی تک لے جانے کا انتظام کریں - اس طرح وہ ٹرین نیپال کے بارڈر تک جا سکیگی اور اس سے آفیشلز - نان - آفیشلز اور پبلک سب کو فائدہ ہوگا - میں امید کرتا ہوں کہ کانپور سے جوگبنی تک ایکسپریس

[شری محمد طاہر]

کے لئے زیادہ سے زیادہ ویگنز کا انتظام کریں ۔]

Shri Himatsingka (Godda): Mr. Speaker, Sir, most of the hon. Members who have spoken have criticised the proposed increase in fares and freights which the hon. Minister has attempted to justify on the basis of two reports submitted by two committees. Sir, perhaps, when money is needed for developmental purposes, hon. Members may be prepared to support the increase provided honest attempts are made to increase the operational efficiency of the railways.

What do we find so far as efficiency is concerned? I find from the *Review* that there has been a fall in the speed of goods train. In 1950-51 it was 17·4 kilometres per hour and it has gone down in 1961-62 to 15·3 kilometres. Similarly, so far as the wagon turn round is concerned, there also there appears to be deterioration. In 1956-57 it was 10.4 days so far as wagon turn round is concerned and now it has increased to 11·2 days. This, you will note, Sir, is in spite of more powerful engines, increased automatic signals and strengthened tracks. Therefore, some attempt should be made so that our efficiency may increase and the railways may do greater service.

Then again, the hon. Minister is silent as regards failure to move the traffic that was offered, and it has been pointed out that more than 8 million tons of traffic which was offered could not be moved. The result has been that coal has not been supplied to various areas resulting in either the slowing down of production or complete closure of some of the factories, again resulting in the loss of production whic hagain reacts on the prices.

Now, Sir, there is a proposal to cut the supply of coal to 30 to 50 per cent for some of the industries like chemicals, caustic soda etc., because wagons cannot be supplied for moving the coal. The result will be that not only the production of these chemicals and caustic soda will fall but they will react again on other industries because they are raw materials for a large number of industries.

I do not know whether the Railway Ministry is to blame for this shortage of wagons or the Planning Commission which has not supplied the required amount of funds which was asked for. But whether it is the Planning Commission or it is the Railway Ministry, the country cannot go forward unless the transport system is such as is able to handle all the traffic that may be offered for being carried. On account of the Five Year Plans the production in every direction in increasing very rapidly. Therefore, it is absolutely necessary that we should be able to cope with the traffic and to handle the same. Otherwise, the result will be what we find now.

We have fixed the target for coal production at a certain figure. But because the railways cannot carry the coal from pit-heads there cannot be that much production because that cannot be stored. That again affects other industries. We cannot have power, we cannot have other things because of that. Therefore, transport is one of the most important items which must be attended to, and the demands of the industries and the country should be met.

Apart from coal, other general merchandise has not been moved at all. I know of a number of commodities like timber and other general commodities which have not been moved for months from a number of places resulting in the rise of cost at the consuming centres. Timber is required in Calcutta and other places. Because timber cannot be moved to Calcutta the prices have gone up there. The same thing applies in respect of commodities like cement. Cement is in short supply at the consuming centres. The result is that prices increase, and that again reacts on other things.

also. Therefore, what is needed is that the supply of wagons should be increased and efficiency should also be increased, because with increased efficiency even the present number of wagons will be able to carry more.

Sir, as has been mentioned, I think, before, the Coal Commissioner suggested that they will require at least about 6,100 wagons for moving coal from Bihar and Bengal coalfields, but the number supplied was about 4768. Therefore, there was a shortage of about 1400 wagons which comes to about 20 per cent. You can imagine the position if that is so. So far as the shortfall in the movement of traffic is concerned, unless the Railway Ministry takes very active steps they will always be behind because as the Third Five Year Plan progresses production will be increasing. Unless the railways are in a position to go ahead and catch up the deficit, the same difficulty will continue for all times to come. Therefore, it is absolutely necessary that this matter is looked into and something is done.

It has repercussions all round. The deficit of coal supply is curtailing production; short production means short supply of material and short supply of consumer goods and, therefore, more demand which cannot be met and the consequent rise in prices. Therefore, this is a matter which needs immediate attention and the Railway Ministry should see to it that they do not remain far behind the actual requirements of the Third Plan.

The amount of originating traffic that has been planned to be moved during the Third Plan period is 245 million tons. But looking at the trend of production, I think it is an underestimate and the traffic will be somewhere near 275 millions; we can safely assume that. So, unless proper arrangements are made to handle that amount of traffic, there will be difficulties.

From the Review in the White Paper on Railway Budget I find that the Ministry feels a bit concerned on account of competition from trucks and Road Transport and wants that some steps should be taken to see that the competition is lessened. I do not see any reason why it should feel so concerned because at present trucks are filling up the gap to some extent where the railways are unable to move the traffic. The trucks are carrying goods from important places to where they are needed, and because they are carrying them very safely, taking them from one godown and delivering them in another godown at destination people have begun to prefer that. Therefore, it is not correct to say that they are competing with the railways, because railways are not in a position to handle all the traffic that is offered to it, as the Railways itself has admitted. Therefore, it should not at all feel concerned about competition from Road Transport. I conclude my speech with these remarks.

श्री बिशनचन्द्र सेठ (एटा) : अध्यक्ष महोदय, रेलवे बजट पर जो चर्चा हुई है, उसको मैंने बराबर सुना है । जितने भी माननीय सदस्यों ने इस में भाग लिया है दोनों ओर के, उन्होंने जहां दूसरी बातों की ओर आपका ध्यान खींचा है, वहां उनमें से किसी ने भी यहां तक कि कांग्रेसी मित्रों में से किसी ने भी किराये बढ़ाये जाने का समर्थन किया है । ऐसी स्थिति में माननीय मंत्री जी को इस पर गम्भीरता से विचार करना होगा कि क्या वाकई में उनको किराया बढ़ाना चाहिये । अगर उन्होंने सदस्यों की किराये न बढ़ाने की मांग को इगनोर किया तो मानना होगा कि माननीय मंत्री जी अपना निर्णय बना कर लाये हैं और उसे सदन पर अनिवार्य रूपसे लादना चाहते हैं ।

मैं यहां पर यह कहना चाहता हूं कि जहां तक तीसरे दर्जे के मुसाफिरों का संबंध है, आज देश को जितना भी रेवेन्यू होता है रेल के ट्रेफिक से, उसका ८० प्रति-

[श्री विशनचन्द सेठ]

सत या इससे भी अधिक तीसरे दर्जे के मुसाफिरों से होता है। फर्स्ट क्लास में हम हर रोज देखते हैं कि मुफ्तो वाले ही बैठते हैं। हमें तो टिकट दे रखा है और हम भी उसके सहारे उसमें सफर करते हैं। सारी की सारी आमदनी आपको तीसरे दर्जे से होती है। माननीय सदस्यों ने रेलों में भीड़ भाड़ का जिक्र किया है। लेकिन मैं कहना चाहता हूं कि मैं ने रेलों की छतों पर बैठे हुए हजारों आदमी देखे हैं। मैं अभी हरिद्वार से आ रहा हूं। मैं हैरान रह गया यह तमाशा देख कर। रेलवे के पास क्या इतने डिब्बे नहीं हैं कि लोग उन में सफर कर सकें। लोग छतों पर अपनी जान को खतरे में डाल कर सफर करते हैं लेकिन उनकी तरफ कोई तवज्जह नहीं दी जाती है।

अध्यक्ष महोदय : एक बात मैं कहना चाहता हूं। मैम्बर साहिबान को कभी यह नहीं कहना चाहिये कि हमें जो मुफ्त का पास मिला हुआ है, उसके जरिये हम रेलों में मुफ्त मे चलते हैं। यह हमारी सैलेरीज़ के पार्ट में है। रेलों को पार्लियामेंट का महकमा किराया अदा करता है। जब किराया अदा किया जाता है तो आप यह न समझा करें कि आप मुफ्तखोरे हैं या मुफ्त में चलाते हैं। आप अपने को मुफ्त वालों में शामिल न करें।

श्री विशनचन्द्र सेठ : मेरा गुजारिश करने का मकसद यह था कि फर्स्ट क्लास में जो सफर करते हैं वे पास होल्डर्स ही मालूम पड़ते हैं।

अध्यक्ष महोदय : हमारे पासहोल्डर्ज दूसरों से अलहदा हैं क्योंकि हम उनको पैसा देते है उसके लिये जो आप जर्नीज का सर्टिफिकेट देते हैं।

श्री विशनचन्द्र सेठ : मैंने, अध्यक्ष महोदय, जगजीवन राम जी को आज से कुछ समय पहले एक पत्र लिखा था और उसमें मैंने उनको चोरी हुए माल का एक निश्चित उदाहरण बताया था। उसका मुझे जवाब भी आ गया था। मैंने उन्हें लिखा था कि चितरंजन से नए इंजन जो मुरादाबाद आए उनमें जितना पीतल का सामान था, वह सब चोरी चला ग ा था। आप जानते ही हैं कि मुरादाबाद पीतल की बड़ी भारी मंडी है। मैं उस समय नाम इसलिये नहीं लिख सकता था कि मेरे पास कोई डेफिनिट सबूत नहीं था। मगर मुझे बड़ी अच्छी तरह से बताया गया था कि सबके सब इंजन मुरादाबाद लोको में ला कर ठीक हालत में खड़े किये गये लेकिन दूसरे रोज उन सभी में से पीतल का सारे का सारा सामान मुरादाबाद की मार्किट में चला गया और बिक गया। जो पुर्जे हजारों रुपये के थे वे दो दो और चार चार रुपये में वहां बिके। ऐसी हालत में मैं जानना चाहता हूं कि एक ओर तो चोरी की हालत यह है और दूसरी तरफ अगर आप किराया बढ़ाते चले जायें, तो कहां तक उचित है। अगर आप रेल के इंतिजाम मे सावधानी बरतें तो मैं सच कहता हूं ईमानदारी से कहता हूं कि आज आपको एक पैसे की भी और जरूरत म पड़ती, बल्कि आपका जो बजट है वह सरपलस हो सकता है।

मैं आपके सामने एक और मिसाल रखना चाहता हूं। इस बार मैं एटा से चुन कर आया हूं। एक रेलवे लाइन वहां पर बनाई गई है। मुझे अच्छी परह से पता चला है और अफसरों ने मुझे बताया है कि बरहन से एटा की जो लाइन है यह घाटे में चल रही है। मैं सैंकड़ों की बात नहीं कर रहा हूं, हजारों की बात मैं कहता हूं कि हजारों आदमी मुझे मिलने आए और उन्होंने मुझे कहा कि अगर यह लाइन बजाय एटा के कासगंज तक मिला दी जाय तो यह लाइन मुनाफा दे सकती है एक दम। बीस मील का टुकड़ा पड़ा हुआ है जिसकी तरफ कोई

ध्यान नहीं दिया जाता है। इसके बजाय एक ऐसी लाइन बना दी गई है जो कभी भी मुनाफा नहीं दे सकती है। इस तरह की जो चीजें है इनकी तरफ आपका ध्यान जाना आवश्यक है।

मैं सीजनल टिकिट्स के बारे में कुछ कहना चाहता हूं। जो बड़े बड़े शहर हैं बम्बई, कलकत्ता वगैरह उनमें आप देखें कि तीसरे दर्जे के कितने टिकट बिकते हैं। जितनी भी लेबर क्लास है, जितने भी बाबू लोग हैं, सब के सब तीसरे दर्जे के सीजनल टिकट लेते हैं। वे बहुत उपयोगी और महत्व-पूर्ण कार्य करते हैं।

दफ्तरों में जा कर वहां का काम वे करते हैं। अगर आपने सीजनल टिकिट्स का किराया न बढ़ाया होता तो बहुत संभव है कि जिस तरह की शिकायत आपको आज सुनने को मिल रही है, न मिलती। आप इसको देखें कि जितने भी मेम्बर यहां पर हैं दोनों ओर के वे किसी न किसी कंस्टिट्युएंसी से चुन कर आए हैं और सभी यह जानते हैं कि देश का दारोम दार इन्ही लोगों पर है जो सीजनल टिकट खरीद कर सफर करते हैं। बिला शक मैं कांग्रेसी नहीं हूं। मगर जो कांग्रेसी भी हैं जब वे अपनी कंस्टिट्युएंसी में जाते हैं और उनसे यह प्रश्न पूछा जाता है कि आपके वहां जाने के बाद भी किराया बढ़ गया, जनता की ये शिकायतें बढ़ गई हैं, वे शिकायतें बढ़ गई हैं, और आप किस तरह से उनकी मदद कर रहे हैं तो जो आपके आदमी भी होते हैं उनको भी आपको इसका कोई जवाब दिये नहीं बनता है। लेकिन आपको उनको जवाब देना पड़ेगा ...

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य अगर आज ही खत्म करना चाहते हैं तो पांच मिनट और लेलें और अगर कल जारी रखना चाहते हैं तो कल जारी रखें।

श्री बिसनचंद सेठ : मैं कल यहां नहीं हूंगा, इसलिए जो कुछ भी मुझे कहना है पांच मिनट में ही कह दूंगा।

17 hrs.

रेलें हमारा राजकीय व्यवसाय है और इनमें और लारी वालों में, ट्रक वालों में, बस वालों में कम्पीटीशन हो यह मैं कभी सोच भी नहीं सकता। परन्तु आज ईमानदारी की बात यह है कि इस तरह की बाइन्डिंग्ज और इस तरह की अनेकों चीजें कर दी गई हैं कि एक तरफ तो रेलवे की तरफ से न बाबू को कोई फिक्र है और न टाइम से चीज पहुंचती है, मजबूरन सारे के सारे व्यापारियों को अपना सामान ट्रक्स के जरिये से भेजना पड़ता है, दूसरी ओर हालत यह है कि कोई भी नगर ऐसा नही है जहां पर कि ट्रक वालों के लिये बैरियर्स न लगे हों चाहे जितनी भी इम्पार्टेंस रेलवे की हो, मैं किसी भी तरह से ट्रक्स और बसेज की इम्पार्टेन्स को कम नहीं समझता। ऐसी सूरत में मैं महसूस करता हूं कि रेलवे और उन को एक दूसरे का प्रति-द्वन्दी या विरोधी न मान कर ऐसी स्थिति रक्खी जाये कि हमारी ट्रक्स और बसेज का एक शहर से दूसरे शहर में जाना ईजी हो ताकि बस वाले और ट्रक वाले ईमानदारी से सामान ढो सकें। आज हमारे सामने यह पोजीशन है कि एक एक नगर में जाने के बाद चुंगी पर बस वालों और ट्रक वालों को तीन-तीन और चार-चार घंटे खड़े रहना पड़ता है। अगर वास्तव में देखा जाये तो यह नैशनल टाइम का बड़ा भारी लास है। हमारे यहां लाखों ट्रक्स चलते है अगर एक लाख ट्रकों का भी चार घंटा रोज खराब होता है तो हमारे यहां चार लाख घंटे रोज खराब हो रहे हैं। परन्तु इस तरफ कोई तवज्जह नहीं दिया जा रहा है।

चोरी के सम्बन्ध में मैंने एक बड़ी ग्लेअरिंग मिसाल एंजिन की बतलाई। मैं रोज देखता हूं कि किस तरह से रोज रेलवे का सामान डिस्ट्राय हुआ करता है। मैं सदन का ज्यादा समय नहीं लेना चाहता, ५ बजे के

[श्री बिशनचंद्र सेठ]

बाद यहां पर बैठना मुझे गुनाह मालूम होता है, सिर्फ इतना कहना चाहता हूं कि आज परिस्थिति यह है कि अगर रेलवे मंत्री महोदय इस बात की चेष्टा करें कि किसी भी तरह से अपने बजट को, अपने प्रबन्ध और इन्तजाम के अन्तर्गत आगे बढ़ा ले जायें तो यह उन की योग्यता का बड़ा भारी परिचय होगा । आज एक सीधी-साधी बात कह दी गई कि १० परसेन्ट किराया बढ़ा दिया गया । कह दिया गया कि सिर्फ २७ रु० के ३० रु० बन गये, लेकिन मैं बतलाना चाहता हूं कि मेरे देखते देखते किराया डबल से ज्यादा हो गया है । शाहजहांपुर से लखनऊ का किराया १ रु० ११ आ० था, लेकिन अब वही साढ़े तीन रुपये हो गया है । मैं पूछना चाहता हूं कि इस डबल किराये को क्यों भूल जाते हैं ?

श्री श्रीनारायण दास (दरभंगा) : यह कितने वर्षों के अन्दर हुआ है ?

श्री बिशनचन्द्र सेठ: आप ठीक कह रहे हैं । जैसा कि मंत्री महोदय ने और दूसरे सज्जनों ने कहा, मैं सिर्फ इशारा करना चाहता हूं कि बिला शक आप दूसरी कंट्रीज से मुकाबला करें, लेकिन दूसरी कंट्रीज से मुकाबला करते वक्त आप को यह सोचना पड़ेगा कि हमारे यहां एक व्यक्ति की आमदनी मे और दूसरी कंट्रीज में एक व्यक्ति की आमदनी में कितना अन्तर है । मैं ज्यादा वक्त न ले कर इतना ही निवेदन करूंगा कि हमारे मंत्री महोदय को यह सोचना चाहिये कि केवल विरोधी पक्ष ही नहीं बल्कि आप की तरफ जितने माननीय सदस्य बैठे हैं, जिन की स्ट्रेंग्थ पर आप की सरकार चल रही है, उन में से एक भी सज्जन के मुंह से मैंने किराया बढ़ने के सम्बन्ध में आप के बजट के लिये सहयोगपूर्ण भावना नहीं सुनी । ऐसी स्थिति से अगर आप चाहते हैं कि आप के अपने लोगों का, और हम भी आप के अपने हैं, हमारा पूरा सहयोग आप के साथ हो, तो मैं निवेदन करूंगा कि अगर आप को किराया बढ़ाना ही है तो भले ही आप अपर क्लास के लोगों का किराया बढ़ा दीजिये लेकिन थर्ड क्लास का किराया न बढ़ायें । एक और दर्खास्त मैं करना चाहता हूं कि जो भी कैपेसिटी आप के डब्बों की है उस से ज्यादा आदमी उस के अन्दर न बैठें । हर आदमी के लिये पानी का और दूसरी सुविधाओं का इन्तजाम होना चाहिये । मैं रिपीटीशन नहीं करना चाहता, लेकिन इतना होने पर ही हम को कहने का मौका होगा कि किराया जरूर बढ़ाया गया है लेकिन इतनी फेसिलिटी और दूसरी चीजें लोगों के लिये बढ़ा दी गई हैं - आज यात्रियों के लिये कोई प्रबन्ध न हो आदमी जानवरों के तरीके से डब्बों के अन्दर बैठें, उन को आइडिया ही न हो कि दरवाजे से कैसे जाया जाता है, सीधे खिड़की से घुसते हैं, यह हालत है इन डब्बों के अन्दर । इन बातों के होते हुए किस आधार पर आप यह किराया बढ़ा रहे हैं ?

मैं ज्यादा वक्त न लेकर आप को धन्यवाद दूंगा, अध्यक्ष महोदय, कि आप ने बिल्कुल आखिरी वक्त पर मुझे मौका दिया है और अपना मश्कूर किया है साथ ही जब हमारे मंत्री महोदय यहां मौजूद हैं उस वक्त बोलने का मौका दिया है । हालांकि मुझे बोलना काफी था लेकिन मैं इतने में ही सब्र करता हूं और जो पांच मिनट आप ने मुझे दिये उस में में खत्म करता हूं ।

अध्यक्ष महोदय : मैं ने दस मिनट दिये और दस मिनट आप ने लिये भी ।

Mr. Speaker: I have to say one word about Shri Shiv Charan Gupta. Earlier in the day I had called him as a representative of Delhi and he had never sent in his name. And I had then observed that a Member who does not speak when he is called, *though he has sent in his name, would* lose his opportunity. He has sent me a letter of protest. Of course, he was justified. There was some mistake in

reading the chit, and his name had wrongly been entered. Now, this would not apply to him. I am very sorry for that.

The House now stands adjourned till 11 A.M. tomorrow.

17·05 hrs.

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on **Thursday**, *April* 26, 1962/*Vaisakha* 6, 1884 (*Saka*).

[Wednesday April 25, 1962/Vaisakha 5, 1884 (Saka)]

		Columns
MEMBERS SWORN		801
ORAL ANSWERS TO QUESTIONS		801—36
S.Q. No.	Subject	
163	Exploratory tube-well Organisation	801—05
164	Conference of Locust Control Experts	805—08
165	Second telephone factory	808—11
166	Suri Diesel Engine	811—14
167	Flag Discrimination	814-15
168	Transportation of coal by Coastal Shipping	815—19
169	River Boards	819—22
170	Western Kosi Canal	823-24
171	T.B. cases in Delhi	824—27
173	Fulfilment of Third Plan targets	827—29
176	Sharing of Rihand power by U.P. and M.P.	829—32
177	Gulhati Commission	832—36
WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS		836—73
S.Q. No.		
162	Patients in Delhi hospitals	836-37
172	Panchayats in Delhi	838
174	Exchange of data on Eastern River Projects	838-39
175	Distribution of Krishna and Godavari waters	839-40
178	National Cooperative Development and Warehousing Board	840
179	Manufacture of Composite coaches at Perambur	840-41
180	Breeding of sheep	841-42
181	Rihand-power	842-43
182	Piece-rate system for dock workers	843-44
183	Export of jute	844-45
184	Cancer	845
185	Ghaggar floods	845-46
186	Steel for power projects	846-47
187	D.V.C. Navigational Canal	847
188	Cases of Mental disorders in Delhi	847-48
189	Fishing Operating Training Institute at Cochin	848-49

WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS—contd.

S.Q.	Subject	Columns
190	Laying of track between Rajhara mines and Jagdalpur	849
191	Summer diseases in Delhi	849
192	Special tourist cars	849-50
193	Removal of cornea from dead bodies	850-51
194	Electrification of the mountain area of Assam	851
195	Chittaranjan Locomotive Works	851
U.S.Q. No.		
141	Earnings of Railways on Central Railway	851-52
142	Delhi-Nagpur Trunk telephone line	852
143	Fertilizers allotted to Andhra Pradesh	852-53
144	Exploitation of forests	853-54
145	Farm output in Rajasthan	854
146	Pontoon bridge across Jumna	854-55
147	National Construction Corporation	855-56
148	Ramganga project in U.P.	856
149	Robberies on railways	857
150	Upper Sileru Power Project	857
151	Health Survey and Planning Committee Report	857-58
152	C.H.S. Scheme	858
153	Small pox in India	858-59
154	Refreshments served at Nagpur and Palam airports	859
155	Kumbh Mela traffic	860
156	Price of sugar-cane in Bihar	860
157	Water tax in Delhi	860-61
158	Truck accidents	861
159	Cancer in Delhi	861-62
160	Fishing harbours in Kerala	862
161	Cultivation of Banana	863
162	Overtime by telegraph operators	863-64

WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS—*contd.*

S.Q. No.	*Subject*	COLUMNS
163	Cultivable Waste land .	864
164	Overtime allowance .	865
166	Gulhati Commission Recommendations . .	865-66
167	Rural Drinking Water Supply Scheme . .	866
168	Linking of Hubli and Karwar . . .	866
170	Major Irrigation Projects	867
171	Major Irrigation Projects	867
172	Betterment levy . .	867-68
173	Water rates . . .	868
174	Famines in Rayala seema district of Andhra Pradesh	868-69
175	Demand for dearness allowance . .	869
176	Pension for retired Post Masters . . .	869-70
177	Recruitment of workers in Railway Workshops .	870
178	Beating of sunter by Sainiks of R.P F. . .	870-71
179	Forfeiture of securities of contractors . .	871-72
180	Ganga canal . .	872
181	Jhelum Project in Jammu and Kashmir .	872-73
182	Chandrapura Power Station	873

PAPER LAID ON THE TABLE 873-74

copy of the Indian Telegraph (Third Amendment) Rules, 1962 published in Notification No. G.S.R. 323 dated the 17th March, 1962, under sub-section (5) of section 7 of the Indian Telegraph Act, 1885, was laid on the Table.

ELECTIONS TO COMMITTEES . . . . 874—76

(i) The Minister of Food and Agriculture (Shri S. K. Patil) moved for the election of four members from among the Members of Lok Sabha to be members of the Indian Council of Agricultural Research. The motion was adopted.

(ii) Shri S. K. Patil also moved for the election of two members from among the Members of Lok Sabha to be members of the Indian Central Sugarcane Committee. The motion was adopted.

(iii) The Minister of Shipping in the Ministry of Transport and Communications (Shri Raj Bahadur) moved for the electio of four members from namong the Members of Lok Sabha to be members of the National Shipping Board. The motion was adopted.

(iv) The Minister of Health (Dr. Sushila Nayar) moved for the election of two members from among the Members of Lok Sabha to be members of the All India Institute of Medical Sciences. The motin was adopted.

RAILWAY BUDGET-GENERAL DISCUSSION . 880—1018

General discussion on the Railway Budget, 1962-63 continued. The disscus - sion was not concluded.

AGENDA FOR THURSDAY, APRIL 26, 1962/VAISAKHA 6, 1884 (SAKA)

General discussion on Railway Budget to continue ; and debate on the Motion of Thanks on the President's Address.

GMGIPND—LS II—214 (Ai) LS—10-5-62—950.