

श्री महन्त दि.बिजय नाथ (गोरखपुर) :  
हम तो, उपाध्यक्ष महोदय, आपके आन की  
प्रतीक्षा कर रहे थे, क्योंकि आप ही हम को  
बतल देते हैं, हम आपको बहुत धन्यवाद  
देते हैं।

MR. DEPUTY-SPEAKER: Every-  
one will get an opportunity.

The question is:

"That the Bill be passed".

*The motion was adopted.*

14.58 hrs.

DEMANDS FOR EXCESS GRANTS  
(RAILWAY), 1967-68—(contd.)

MR. DEPUTY-SPEAKER: The  
House will take up further discus-  
sion of demands for excess grants. I  
request those who have already par-  
ticipated not to speak again.

SHRI LOBO PRABHU (Udipi):  
I have the good fortune or bad for-  
tune of having to use the railways  
for three days and three nights to  
come to Parliament. I have suffered  
I think more than any other Member  
of Parliament from the railways; I  
think I have suffered even more than  
the Members of the public. I am not  
going to detail all my sufferings be-  
cause the time available is inade-  
quate. But I should like to take up a  
very general suffering of the people:  
failure of electric current particu-  
larly at night.

14.59 hrs.

[SHRI VASUDEVAN NAIR in the Chair]

There is no train in which I have  
travelled where electric current has  
not failed as soon as the train had  
stopped and was resumed only on  
the running train. I should like the  
hon. Minister to consider carefully  
what it meant. Every one hour, even  
on a train like the Grand Trunk Ex-  
press one has to wake up because  
the current has failed. The answer  
given was that the batteries were

insufficient. But it is not the duty of  
this Ministry to see why for such a  
long time they were accepting batte-  
ries which were inefficient or insuffi-  
cient.

15 hrs.

Is it not necessary for the hon. Minis-  
ter to inquire from the manufacturers  
of these batteries—they may belong  
to my party, but I am not concerned  
about it—why they do not produce  
batteries which are efficient? If they  
cannot produce these batteries, is it  
not the duty of the Ministry to im-  
port these batteries. This is a very  
serious thing. Nobody travelling on  
these trains is able to have anything  
but what is called a cat nap. After  
every one hour of sleep, one is ob-  
liged to wake up.

I now come to the suffering of the  
long-distance travellers. The food  
served on the railways is absolutely  
uneatable. I have never known any-  
thing but the same food all the time.  
We were promised that exceptionally  
new menu was being found out, and  
the catering committee had made  
some recommendations. I wonder  
what has been the effect of all this.  
Is it fair especially in a train which  
does not stop at the station, to con-  
demn the passengers to eat food which  
is absolutely uneatable?

I now come to the punctuality  
ratio, which has been constantly fal-  
ling. I would like to inform the  
House that though I have performed  
fourteen journeys up and down, ex-  
cept once the train has never been  
in time. The railways may put the  
blame on chain-pulling or on weak  
bridges. But there is the railway  
board and the Indian railways are  
claimed to be the biggest railways in  
the world. Is this to be their per-  
formance? Is this the way that they  
are going to satisfy the people that  
the public sector works well? We  
have seen the banks being nationa-  
lised, and other nationalisations  
also may be coming. It is therefore,  
the duty of the railways first and  
foremost to prove that nationalisation

[Shri Lobo Prabhu]

is in the interests of the consumer or the common man.

I then come to the question of double-tracking. In the last Plan, there was a throw-forward of 432 k.m. although that target was 3660 k.m. As the House is aware, double-tracking means great saving in time, because the trains can move faster; it means great saving in staff, because the same staff can attend to more trains without being paid more or without working longer; it means more saving in consumption of fuel. Yet, why is that not being done on a more extensive scale than how? The country is faced with a lot of unemployment, particularly in the countryside. After all, no imported material is required. The rails are available and they are lying idle in the steel factories. So, the programme of double-tracking could be accelerated. I would also suggest that when double-tracking is done, first the main lines should be taken up, because if the main lines are taken up, they will be achieving the greatest effect.

Going through the list supplied, I find that except on Grand Trunk route where they have taken up small pieces for double-tracking, otherwise, they are all branch lines. I think the line from Delhi to Madras, Delhi to Bombay and Delhi to Calcutta should be double-tracked in the shortest time possible.

**SHRI NARENDRA SINGH MAHIDA (Anand):** These Demands for Excess Grants relate to expenditure incurred during the year 1967-68 in excess of the amounts granted by Parliament. This excess totals about Rs. 1.71 crores.

While I support these Demands, I would like to point out that the Indian railways are one of the biggest complexes in the world. Nowhere in the world is there a system of broad gauge, metre gauge and narrow

gauge. So, one should be able to understand the difficulties when we are dealing with the railways. We have inherited the railways from the British days. The track is worn out. The bridges are old and all this replacement demands very heavy expenditure. Yet, I would like to say that ours is one of the few railways in the world which provide sleeping accommodation at the cheapest rate. If you go anywhere in Europe or any other advanced country, you have to pay very heavy charges for sleeping at night. However inadequate the facilities are in the three-tier or two-tier accommodation, we still can sleep at night by paying just about Rs. 4.

Then, I would like to submit that at present, the headquarters of Western Railway is situated in Bombay. The State of Gujarat has demanded many times that much of the Western railway is mainly in Gujarat and therefore, the headquarters should be shifted to Gujarat from Bombay. While the comforts of the officials should be seen, it should be borne in mind that most of the dealings are with the areas of Gujarat, Rajasthan and Madhya Pradesh. Bombay is far away. Therefore, there is demand from my State that the headquarters should be shifted from Bombay. I do not know why the hon. Minister is not thinking on those lines.

May I also suggest to the hon. Minister that the railways should also plan in advance like the shipping industry? I am very happy at the containerisation scheme which has also been an idea borrowed from shipping. I would request the railways to go in for some modern tactics. The Hovercraft has come in. In the new world, the railways probably will be out of place within fifty years. Therefore, it would be good if we could have a Hovercraft service between Bombay and the opposite coast, instead of running a railway line which

is very costly. We could have a Hovercraft carrying about 45 or 50 passengers to start with, but the number can be increased later on. Similarly, I would suggest a service between Broach in the Gulf of Cambay to Bhavanagar in Saurashtra. It will be something very enterprising. It will reduce the time, the railway takes from Bombay to Bhavanagar by train. This service can reduce the cost by half. Therefore, I would request the hon. Minister that the Railways should go in for modern means like Hovercraft and place them in service just like steamers, for the service of the passengers.

The utilisation of diesel oil should also be taken into account. Particularly on the Western Railway, when the Koyali refinery is producing diesel oil, why should coal be brought all the way from Orissa, thereby creating congestion? More passenger trains can be run instead. A beginning has been made in the Frontier Mail, but we could have diesel engines more and more, they would be cheaper, faster and less cumbersome. At present, there are more stoppages owing to the carriage of coal. I would also request the Ministry of Railways and also the Ministry of Foreign Trade to go in for export of coal-locomotives as well as diesel-locomotives and wagnons. India is fast entering into the advanced stage of competition with the world, and Indian wagons are in demand in South Korea and in Russia also. If there is more publicity and propoganda by our Embassies and by our Ministry of Foreign Trade, there is ample scope to improve our chances in the Far-East, Middle East, East Africa etc. where Indian goods could go.

I would also suggest a very paying service, because the railways are mainly considering questions from the point of view of utility. It has not merely become urgent, but it is good from the utility point of view also that there should be a railway line between Bhavanagar and Tara-

pore. I think that this is under consideration. The figures given to show that it is not going to pay are not correct. I am prepared to lay the proper facts through the Gujarat State and through the means at our disposal, that this railway line will be a paying proposition to Government.

As regards railway catering, to which my hon. friend Shri Lobo Prabhu has referred, I would request him to try our railway catering in the Parliament House. It has considerably improved, and one of the cheapest foods that you can have in Delhi can be had at this catering house.

About the railways catering, it is a very difficult subject, because we have vegetarian western style, non-vegetarian western style, vegetarian Indian style and non-vegetarian Indian style. It is one of the most difficult professions. I would, therefore, urge that packet meals should be served in which can be included the various types of food at a reasonable cost.

With these words, I support the Demands for Excess Grants.

श्री शिव चरण लाल (फिरोजाबाद) :  
अध्यक्ष महोदय, मैं आगरा छावनी से वाह तक रेलगाड़ी चलाने के लिए दो साल से इस लोक सभा में मांग कर रहा हूँ। अंग्रेजों ने 7 सितम्बर, 1928 को आगरा छावनी से वाह कस्बे तक गाड़ी चलाई थी लेकिन अलाभप्रद होने के कारण जनवरी, 1939 में उसको बन्द कर दिया गया था। तब से अब तक वहाँ पर काफी अन्तर आ गया है। जनसंख्या बढ़ जाने से वहाँ की जनता को यातायात की बड़ी परेशानी है। दो साल पहले मैंने पुनाचा साहब से मौखिक और हर प्रकार से प्रार्थना की लेकिन मेरे पास कोई उत्तर नहीं आया। अभी तक उस रेलवे लाइन के स्टेशन्स मौजूद हैं, लाइन बिछाने की जगह भी सुरक्षित और

### श्री शिव चरण लाव

मौजूद है और टिकट घर भी मौजूद हैं। फतेहाबाद और वाह में स्टेशन मौजूद हैं। मैं बड़ी विनम्रतापूर्वक इस लोक सभा में वहाँ की लाखों जनता की आवाज को, जो कि कण्ट उठा रही है, उठा रहा हूँ कि आगरा छावनी से वाह तक रेल चलाई जाये ताकि वहाँ की जनता की यातायात की परेशानी दूर हो सके।

मंत्री जी के सामने मैं एक मुझाव और रखना चाहता हूँ। जिस समय बाबू जगजीवन राम जी रेलवे मंत्री थे तो वरहन से एटा तक रेलगाड़ी चलाई गई। उस समय हमारे राष्ट्रपति डा० राजेन्द्र प्रसाद जी थे — उन्होंने वरहन स्टेशन का उदघाटन किया था। हमारे उप मंत्री जी मौजूद हैं जो कि उस क्षेत् से आते हैं। मैं उनसे भी इस सम्बन्ध में प्रार्थना करना चाहता हूँ। वह गाड़ी टूंडला से वरहन होते हुए एटा जाती है — जलेशर, आवागढ़ और तब एटा जाती है। ये स्टेशन एक एक किलोमीटर शहर से बाहर बनाये गये हैं। आवागढ़ स्टेशन एक डेढ़ मील शहर से दूर है। जब यह रेल बिछाई गई थी तब रेलवे इंजीनियर्स और दूसरे कर्मचारियों को यह ज्ञान भी नहीं हुआ कि इतनी दूरी पर जो स्टेशन्स बनाये जा रहे हैं उन पर रात के समय यात्री किस प्रकार सुरक्षा से चढ़ और उतर सकेंगे। शहर से एक एक किलोमीटर दूरी पर स्टेशन बनाये जाने के कारण यात्री सुरक्षा से चढ़ उतर नहीं सकते हैं। आवागढ़ स्टेशन शहर से एक मील की दूरी पर है इसलिए शाम की गाड़ी में यात्री चढ़ने उतरने में असमर्थ रहते हैं क्योंकि वे अपने को सुरक्षित महसूस नहीं करते हैं। उनको मजबूर होकर एटा जाना पड़ता है। इसलिए मेरा निवेदन है कि ये स्टेशन शहर के अन्दर ही बनाये जायें।

एक और मेरी प्रार्थना है। मैं जानता हूँ कि टूंडला से वरहन होते हुए एटा जाने वाली गाड़ी में सरकार को लाभ नहीं होता होगा।

मैं रेल मंत्री से निवेदन करूंगा कि कुवेर पुर से सीधी लाइन वरहन तक डाली जाये। वरहन तक कुल 12 किलोमीटर का फायला है। कुवेरपुर वरहन के बीच में एक स्टेशन बनाया जाये ताकि आगरा से एटा जाने वाले पैसेंजर सीधे जा सकें। फिर उनको टूंडला नहीं जाना पड़ेगा। आगरा से टूंडला, टूंडला से वरहन, या लगभग 30 किलोमीटर का चक्कर बच जायेगा और एटा के लिए सीधा रास्ता सुगम हो जायेगा। मेरी दूसरी मांग यह है कि जमुना ब्रिज या छतेमर रेलवे स्टेशन से वरहन जंक्शन को सीधी लाइन बिछा कर रेल चलाई जाये। इसके फलस्वरूप काफी यात्री सफर कर सकेंगे, उनको सुविधा पहुँचेगी और साथ ही साथ सरकार को भी फायदा होगा। मैं पुनः निवेदन करूंगा कि आगरा छावनी से वाह तक रेल बहुत ही आवश्यक है। मैं लाखों लोगों की ओर से इस मांग को इस लोक सभा में रख रहा हूँ। इस गाड़ी के चलने से लाखों लोगों को सुविधा पहुँचेगी और इस समय जो जनता को कण्ट है वह दूर हो जायेगा। मैं दावे के साथ कह सकता हूँ कि सरकार को भी उसमें फायदा होगा। यह लाइन अलाभकर नहीं होगी।

दुखदरद वही अना, दुखदरद का कुछ चारा न हुआ,

इस देश का बटवारा तो हुआ, दुखदरद का बटवारा न हुआ।

इस देश के खेवनहारों पर टूट पड़ा है धन कैसा,

इतने उजले करड़ों में फिर इतना गन्दा मन कैसा।

भुई एक बात और कहनी है। टूंडला स्टेशन पर जो एन०आर० कालेज है उसके प्रिंसिपल के यहाँ राजनीतिक अखाड़ा बन चुका है। इस सम्बन्ध में उप मंत्री महोदय को भी थोड़ी बहुत जानकारी होगी। प्रिंसिपल

साहब बड़े गरम मिजाज हैं, ऐसा सुनने में आता है। उनके खिलाफ कार्यवाही चल रही थी लेकिन पता नहीं क्या कारण है कि उनके खिलाफ कार्यवाही को दबा दिया जाता है। उस कालेज में एक संतोष नाम का हरिजन मेहनत है जिसको प्रिंसिपल साहब बहुत ही सनते हैं। मई-जून के महीने में उसकी छुट्टी कर देते हैं और जुलाई के महीने में फिर उसको भर्ती कर लेते हैं। सात आठ साल से वह कार्य कर रहा है लेकिन हरिजन होने के कारण उसको स्थायी नहीं बनाया जाता है। मैंने उपमंत्री जी को पत्र लिखा था इसके अतिरिक्त जनरल मैनेजर, श्री वेंरी साहब के पास भी ले गया लेकिन उनका भी कोई पत्र नहीं आया। प्रिंसिपल कहते हैं कि तुमने मिनिस्टर को पत्र क्यों लिखा, तुमको रेल मंत्री ही स्थायी करेंगे। दस साल के बाद भी उसकी आज भी कच्ची नौकरी चल रही है। मंत्री महोदय से मेरी प्रार्थना है कि इसकी जांच कराई जाये और उसको स्थायी बनाया जाये। साथ ही साथ उस प्रिंसिपल के खिलाफ भी कार्यवाही की जाये। ऐसी स्थिति में उसका वहां से ट्रांसफर होना बहुत ही आवश्यक है।

इन शब्दों के साथ मैं आशा करता हूँ कि आगरा छावनी से वाह तक रेल चलाई जाये और कुबेरपुर स्टेशन से बरहम तक लाइन बिछाकर सीधी एटा को गाड़ी चलाई जाये। इन शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

**श्रीमती जिनोभाता अग्रम दास गुप्त** (जंजगीर) : सभापति महोदय, रेलवे मंत्रालय की जो मांगें हैं मैं इन को और बढ़वाना चाहती हूँ। रेलगाड़ी में महिलाओं के लिये आरा भी ध्यान नहीं रखा जाता है। महिलाओं के जो कम्पार्टमेंट लगते हैं उनमें खिड़की में छड़ियाँ नहीं होती हैं जिसका नतीजा यह होता है कि बाहर से छठाकर लोग गठरी, पोटी फेंकते हैं।

एक मर्तवा मैं तीसरे दर्जे के महिलाओं के डिब्बे में जा रही थी तो देखा कि एक संदूक खिड़की में हो कर अन्दर डाल दिया जिससे एक बच्ची के सिर में चोट आ गयी। इसलिये मैं कर्हूमी कि महिलाओं के कम्पार्टमेंट में छड़ियों वाली खिड़की होनी चाहिये। इसके न होने से महिलाओं की क्या दुर्घटना होती है इसका आप अनमान लगा सकते हैं।

मेरे क्षेत्र में एक चापा से कोरबा लाइन है, यह 12 मील का क्षेत्र है जिसमें एक छोटा सा ऊरगा नाम का एक ग्राम है। कई वर्ष हो गये लिखा पढ़ी करते कि वहाँ एक छोटा सा स्टेशन बना दिया जाये लेकिन अभी तक कोई सुनवाई नहीं हुई है। चापा से सरगुंदिया 12 मील का रास्ता है जिसमें तीन स्टेशना हैं और सरगुंदिया से कोरबा 12 मील पड़ता है लेकिन वहाँ एक भी स्टेशन नहीं है। जिससे जनता को बड़ी तकलीफ होती है और 12 मील चल कर चापा या कोरबा में लोग रेल पर चढ़ते हैं। 40 एकड़ जमीन सरकार ने ऊरगा स्टेशन के लिये एक्वायर कर ली है, फिर भी अभी तक स्टेशन नहीं बन पाया है।

अभी अभी मध्य प्रदेश में न्यूसटॉप का जूनियर कालेज बनाया था। वहाँ साउथ ईस्टर्न रेलवे, बिलासपुर में एक हायर सेकेन्ड्री स्कूल और मिडिल स्कूल एक थे। किन्तु जब जूनियर कालेज बनाया गया तो एक ही साथ रखे गये थे। अब जब जूनियर स्कूल को राज्य सरकार ने उठा दिया तो मिडिल स्कूल और हायर सेकेन्ड्री स्कूल को अलग अलग करने जा रहे हैं वहाँ के अधिकारी। इससे रेलवे को काफी घाटा होगा और खर्चा भी बढ़ेगा। एक तो स्थानीय कर्मचारियों को दूसरी जगह भेज देते हैं इससे भी रेलवे मंत्रालय का खर्चा बढ़ता है, लोगों को आगे जाने में तकलीफ होती है और कम बैसन पाने वाले कर्मचारियों

[श्रीमती मिनीमाता अग्रम दास गुरू]

का परिवार दो, तीन जगह बट जाता है जिस से उन को तकलीफ होती है। मैं चाहूंगी कि मंत्री जी इन बुराइयों को रोकने की ओर अवश्य ध्यान देंगे।

बिलासपुर डिवीजन में रायपुर वैगन रिपेयारिंग वर्कशाप है जिस में स्थानीय लोगों को भर्ती नहीं करते। रेलवे मंत्रालय ऐसे नियम बनाये कि चौथी और तीसरी श्रेणी के कर्मचारियों में कम से कम 75 प्रतिशत अनिवार्य रूप से स्थानीय लोग ही लिये जायें। आज कल पढ़े लिखे लोगों में बेरोजगारी बढ़ रही है इसलिये स्थानीय लोगों को चौथी और तीसरी श्रेणी की नौकरियों में लिया जाय।

रायपुर से घमतरी जो नैरो गेज है उस को ब्रॉड गेज कर दिया जाय। छत्तीसगढ़ के लिये दिल्ली आने में 36 घंटे लगते हैं। रेलवे मंत्रालय से मेरा अनुरोध है कि एक ऐसी गाड़ी चलायी जाय जिस से यह सफर 24 घंटे में तय किया जा सके। यहां से अमृतसर गाड़ी में एक बोगी लगती है। तो दिल्ली में बीना एक का सफर तय करने में 12 घंटे लगते हैं। और बीना से बिलासपुर का सफर तय करने में, जो कि कम ही है, उतनी दूरी नहीं है, 24 घंटे जाने में लगते हैं। भिलाई स्टील प्लान्ट के महत्व को देखते हुए भिलाई से वाया बीना एक सीधी गाड़ी चलायी जाय जिससे हम दिल्ली आ सकें।

अमृतसर में गाड़ी में एक बोगी लगती है वाया बीना बिलासपुर जाने के लिये। मेरी सरकार से मांग है कि उस में एक स्लीपर और लगा दें तो बड़ी मेहरवानी होगी। धन्यवाद।

श्री हकूम चन्ध कछवाय : (उज्जैन):  
सभापति महोदय, सरकार ने जो बजट

बनाया था उस से एक करोड़ 71 लाख 80 अघिक खर्चा अतिरिक्त हुआ, जिस की अनुमति लेने के लिये सरकार हमारे सामने आयी है। मरम्मत के ऊपर 26,27,331 80 अघिक खर्चा हुआ। यह मरम्मत कितनी होनी चाहिये, साल भर में कितना खर्चा होगा, इस का हिसाब आप के पास पहले से है फिर भी अघिक खर्चा किया। मैं इस का एक उदाहरण देना चाहता हूं। सरकार ने काफी पैसा खर्चा करने के बाद एक नई लाइन—गुना से बरूशी लाइन डाली—और बताया गया था कि 1968 में यह लाइन चालू हो जायगी जिस से रेलवे को काफी इन्कम होगी। उस लाइन पर करोड़ों 80 खर्च करने के बाद भी आज सारा काम ठप्प पड़ा हुआ है। पटरियों मिट्टी और पानी में पड़ी हुई सड़ रही हैं, काफी सामान मिट्टी के अन्दर दबा हुआ है और उस का किसी प्रकार का उपयोग नहीं हो रहा है। मैं सरकार से प्रार्थना करूंगा कि सरकार इस बात को देखे और घोषणा करे कि कब तक उस लाइन को चाल करने वाली है। जनता वहां की प्रतीक्षा कर रही है सरकार की घोषणा की। लेकिन सरकार कहती है कि पैसा नहीं है इसलिये काम आगे नहीं चला सकने। एक तरफ तो पैसा अघिक खर्चा करते हैं, बजट से बाहर खर्चा करते हैं और फिर हमारे सामने स्वीकृति के लिये आते हैं। लेकिन जो काम अघूरे पड़े हुये हैं उन को पूरा करने के लिये सरकार कहती है कि हमारे पास पैसा नहीं है।

इसी तरह से एक छोटी लाइन उज्जैन से सागर चलती है। इस बात की मांग हो रही है कि इस को बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाय जिस से रेलवे को इन्कम हो। लेकिन सरकार का ध्यान उस ओर नहीं गया। इन्दौर से उज्जैन जो छोटी लाइन

चलती है उस की चाल तेज की जाय जिस से अधिक यात्री सफ़र कर सकें। अभी क्या हांत है कि मोटर एक घंटा 15 मिनट में उजैन में इन्दौर पहुंचाती है जब कि रेल जाने तीन घंटे का समय लेती है। नतीजा यह हांता है कि लोग रेल से नहीं चलते। मैं सरकार से कहूंगा कि इस की रफ़्तार बढ़ाये।

इसी के साथ रतलाम में भोपाल जो लाइन चलती है उस में पैसेंजर गाड़ी में पानी की कोई व्यवस्था नहीं है। सब टंकियां फूटी हुई हैं, न गाड़ी में रोशनका प्रबंध रहता है। वह गाड़ी कभी समय पर नहीं चलती। मैं स्वयं अनेक बार उस गाड़ी की बजह से संसद पहुंचने में लेट हुआ हूं। अतः मंत्री जी से प्रार्थना है कि इस गाड़ी को ठीक किया जाय।

इस सम्बन्ध में आप ने एक बात पर और खर्चा किया है, और वह यह कि डीजल पर अधिक खर्चा हुआ है। लगभग 98 लाख रु० कोयला और डीजल के ऊपर खर्च हुआ है। मैं आप के द्वारा सरकार से कहना चाहता हूँ कि क्या सरकार ने कभी इस बात पर विचार किया है कि कितनी बड़ी तादाद में कोयला स्टेशनों पर और बैगनों से चोरी किया जाता है, जो शहरों के होटलों में और काफी लोगों के घरों में जा कर जलता है। यह घाटा रेलवे को जाता है। इतना ही नहीं, गोदामों में काफी चीजें चोरी जाती हैं और इस प्रकार की व्यवस्था के कारण ही रेलवे को हर वर्ष उन का बहुत बड़ा मूल्य चुकाना पड़ता है। अगर सरकार इसके प्रति सतर्क होगी तो जो भी सामान चोरी जाता है उस के सम्बन्ध में काफी बचत हो सकती है।

आप ने चुंगी के सम्बन्ध में कहा है कि बढ़ी है। उसके सम्बन्ध में आप को

37 लाख, 33 हजार 622 रु० का भुगतान करना पड़ा। आज हम समय पर व्यापारियों का सामान पहुंचा नहीं पा रहे हैं। अगर हम समय पर माल पहुंचा देते हैं तो हमें टोने के लिये अधिक सामान मिलेगा और अधिक व्यापार; अपना माल छुड़ाने के लिए आयेंगे जिस से हमें अधिक इनकम होगी। लेकिन आज कोई भी व्यापारी हो वह रेलवे से अपना माल भेजने में संकोच करता है क्योंकि वह सोचता है कि उस का माल समय पर पहुंचेगा भी या नहीं या सुरक्षित भी पहुंचेगा या नहीं। इस लिये आज वह अधिक मात्रा में अपना माल ट्रकों से भिजवाने की कोशिश करता है। आप इस बात का ऐश्योरेस दीजिये कि आप का माल सुरक्षित पहुंचेगा और समय पर पहुंचेगा ताकि अधिक लोग आप की तरफ आ सकें। आज तो स्थिति यह है कि उन का माल भेजा नहीं जाता है और पहुंच नहीं जाता है। आप को ठीक से भेजने का विश्वास दिलाना चाहिये।

सरकार ने कहा है कि कर्मचारियों की पेंशन पर उस ने कोई 9 लाख, 83 हजार 249 रु० अधिक खर्च किया है। आज की मंहगाई को देखते हुए जो पेंशन आप देते हैं वह बहुत कम है। इस को आप को महसूस करना चाहिये कि जो पेंशन आप देते हैं इस बढ़ती हुई मंहगाई के अन्दर क्या यह पर्याप्त है। मैं ऐसा मान कर चलता हूँ कि वह पर्याप्त नहीं है। आप को उन की पेंशन बढ़ानी चाहिये ताकि वह अपना गुजारा कर सकें।

आप ने कहा है कि आप रेलवे की बचत करते हैं। लेकिन इस के लिये आप ने तरीका क्या अपनाया? आप टी० टी० ई० की मिसाल ले लीजिये। आप टी० टी० ई० के स्थान पर अटेंडेंट्स से काम ले रहे हैं। उस की इतनी भी पावर नहीं है कि वह टिकट बना सके या स्लीपिंग कोच के

[श्री हुकमचन्द्र कड़वाय]

लिये 4 रु० का टिकट दे सके फिर भी आप उस से टी टी ई का काम ले रहे हैं। मैं इसका विरोध करता हूँ। आज जो आप के टी टी ई हैं वह गुमा हुआ पैसा निकालने में सक्षम है, लेकिन उन की ओर आप ध्यान नहीं देते हैं। जो टी टी ई लोग हैं उन की सहूलियतों के बारे में मंत्री महोदय ने 22 तारीख को बयान दिया था कि हम उन की सारी मांगे पूरी करेंगे। मैं पुनः मांग करूँगा कि आप उन के ऊपर विचार करें और उन की कठिनाइयों पर विशेष ध्यान दें तथा उन की समस्याओं को हल करें।

MR. CHAIRMAN: Now, I do not know what to do because I am getting so many names . . .

SOME HON. MEMBERS rose—

श्री जार्ज फर्नेन्डोज (बम्बई दक्षिण) :  
आप एक घंटा समय बढ़ा दीजिये।

SHRI N. K. P. SALVE (Betul):  
it is a legacy you have received from your predecessor.

SHRI JYOTIRMOY BASU (Diamond Harbour): I had given my name last Thursday. (Interruptions).

MR. CHAIRMAN: Please allow me to make my submission. It is true the Deputy-Speaker said that every Member who wants to speak will be given a chance. But I do not know whether you can take it literally . . . (Interruptions) Order, order. I have not finished. I am just explaining the difficulty. The time allotted is only one hour.

श्री जार्ज फर्नेन्डोज : मैंने अपना नाम नहीं भेजा है लेकिन मैं एक घंटे से खड़ा हो रहा हूँ।

MR. CHAIRMAN: Even if you extend the time, say, by one hour more, I cannot accommodate even half of the number of Members who have sent their names.

AN HON. MEMBER: Just two minutes each.

MR. CHAIRMAN: No Member will finish within two minutes. Every Member knows that. It is impossible for the Member to get up and sit down and conclude in two minutes. So, I would request you not to send any more names. I have already got so many names here. That is the first thing. Then, I have also noticed Members standing up although they have not sent their names. There is a procedure. I think, this is a discussion on excess Demands, but the members are speaking on everything under the Railway Ministry. I do not know how the Minister is going to refer to all the railway stations, all the railway lines and all the things that are referred to in this discussion. I would, therefore, like the discussion to be restricted to the points on excess Demands.

Mr. Salve.

SHRI N. K. P. SALVE: I support the excess Demands because the Ministry is headed by Dr. Ram Subhag Singh, assisted by two very competent assistants. I depend on the magnanimity and the generosity of the Railway Minister which is very large and which matches only with the largeness of the empire over which he presides. My State of Madhya Pradesh has been neglected by all other Ministries. I request the Railway Minister to give special consideration to my State and to the few suggestions which I am putting forward.

The first is that there should be a train from Nagpur to Bhopal. A large number of passengers travelling from eastern Madhya Pradesh and western Maharashtra going to Bhopal are put to incalculable inconvenience for want of a train from Nagpur to Bhopal.

My second point is about the eternal difficulty in finding proper wagons for jungle produce in between Itarsi and Amia. I do not know how the mechanism works. There appears to be a terrible malfunctioning in the distribution and wagon movement. Unless we move here in Delhi, wagons never move properly on that side. I would, therefore, request the hon. Minister to take some steps to ensure that there is proper wagon movement, because that affects the economy of the entire travel area.

My third point is about rather the unkind treatment given to Madhya Pradesh so far as stoppages of the G. T. Express are concerned. Out of the 39 or 40 hours of running of the G.T. Express from Madras to Delhi, 14 hours are taken in passing through our State—Madhya Pradesh is the only State in which it passes from north to south. As against these 14 hours of running in my State, the stoppages are only four. We have been requesting the Railway Ministry to give us one more stoppage of the G.T. Express at Betul. That will be a very great convenience to the people in that part of my State.

The next point is about running a fast train between Allahabad and Lucknow. It should take only 4½ hours from Allahabad to Lucknow. It could leave Allahabad in the morning and could leave Lucknow in the evening. For this, a statement has already been made by the Deputy Minister in Varanasi.

My last submission is about the most unenviable position of the Members of Parliament in respect of reservations in railways. I am entirely against having VIPS or VP quota. This is an anachronism. Every one must get as he comes. If this distinction does exist, I do not know where we stand. I was made to get down from a train at Nagpur because I was told that a State Deputy Minister and his wife were to travel in that coupe where I was first on the waiting list. I would request the

Railway Minister to indicate clearly and categorically as to where we stand in regard to railway reservations.

MR. CHAIRMAN: Mr. Kandappan.

SHRI R. K. BIRLA (Jhunjhunu): On a point of order

MR. CHAIRMAN: Should we waste our time on point of order?

SHRI R. K. BIRLA: This is very important. There are five Cut Motions, one by Mr. Labo Prabhu and four by Mr. B. P. Mandal. I think, the members who have moved Cut Motions should be given a chance to speak.

MR. CHAIRMAN: Of course, they will be given a chance.

SHRI R. K. BIRLA: After some time you may not be in the Chair . . .

MR. CHAIRMAN: Whosoever is in the Chair, they will be given a chance.

Mr. Kandappan.

SHRI S. KANDAPPAN (Mettur): It is very unfortunate that, in spite of the manifold increase in fares and freights in the last two decades, the railways have been sustaining losses. There might be so many reasons for that, but I would like to pinpoint only one thing, namely, the discontent among the employees. In a major undertaking like this, it is paramount to see that the employees are satisfied and contented. But, unfortunately, in the way the bureaucracy is carrying on the Railway administration, there is a lot of discontent among the various cadres of employees with bad consequences on the healthy working of the railway itself. I would like to point out only two things.

Recently in the Southern Railway in Pamban in Madurai Division on 16th May, 2 Asst. Station Masters were telegraphically transferred to other places and no reason was

[Shri S. Kandappan.]

given and afterwards they were given to understand that they were politically motivated and they were involved in some election work in that vicinity. Sir, the General Elections took place in 1967. Unfortunately, what happened was that the local Congress had some grudge against those people because they did not succumb to be pressure of the Congress and they did not work for the Congress candidate. Then they passed a resolution in the local Congress Committee as well as in the Youth Congress and it appeared in the papers also.

SHRI SRINIBAS MISRA  
(Cuttack): How do you know?

SHRI S. KANDAPPAN: I verified it and I am sure that it is politically motivated. Sir, the Government acted in a very unfair way. I took up the matter with the Minister. The Minister gave a reply to me in which he said that they have been there in that particular station for a number of years and so in the normal course they have been transferred. If it has been done in the normal course, I wonder why should they get the orders telegraphically. It should have been done in the routine manner. Sir, may be these are all small things. But they are demoralising and the feeling created among the employees is certainly not very conducive for a healthy working of the Railways.

Secondly, I would like to point out another very important thing. You know, Sir last year Firemen's strike took place in my part of the country and many a time when it was raised on the floor of the House the hon Minister promised that there would not be any kind of victimisation but I am sorry that in spite of his promise, in spite of this his assurance, victimisation is going on. I have got a photostat copy of the order and notice served on many employees. There was a break in

service and even passes were not issued. These are all serious things for a small offence and I know for a fact that many of these employees against whom action was taken have not even participated in the 19th September strike. Action was taken on account of their loyalty. I think this is not fair. If the Railway Administration does not correct these anomalies and set right this mal-administration in the Department, the discontent is bound to exist and grow and that is the main reason why I think even the amenities that are provided there are not adequate. It does not need much additional expenditure. The expenses are already incurred, but the services are to be maintained properly. The maintenance is not there, the supervision is not there. Hon. Member, Shri Lobo Prabhu, pointed out about the lack of amenities and there being no light in the compartments. I never had the privilege of reading during night. When I went to Madras, two days sitting in the train even without having the recourse to reading is horrible.

SHRI MURASOLI MARAN (Madras South): The Minister do not feel it.

SHRI S. KANDAPPAN: They may not have the time or the inclination to read but people like me would like to while away the time by reading.

Now many Members have demanded new lines. Before I make that demand, I would like to point out another very important thing. Last year we were very much gratified when the hon. Minister announced that they had dropped the idea of dismantling link lines which were sustaining losses. But, unfortunately, there is still a fear in my part of the country and I would like to request the Minister to dispel that fear that small link lines are going to be dismantled in my part of the country. Instead of that if it can be linked

with the other areas, it can be made remunerative and viable.

In this connection I would like to point out one proposal for a coastal line which has been in demand for a number of years, namely, the line from Arantangi to Tuticorin via Thondi and Mandapam in the Southern Railway.

There are many things I would like to mention.

MR. CHAIRMAN: No, No. Please conclude now.

SHRI S. KANDAPPAN: Now referring to new lines, last time, when we discussed this issue, a colleague of mine, Shri Deiveekan, threatened the Minister that he would go on fast. The hon. Minister pleaded with him not to go on a fast but that he will take up that line. This line is from Chengleput to Chinnasalem via Vandavasi and Arni.

SHRI G. VISWANTHAN (Wandiwash): Sir, that is my constituency.

SHRI S. KANDAPPAN: Sir, I hope that this will be done.

Apart from that, it is most important for Dr. Ram Subhag Singh to see that he fulfils the promises made by his friend Shri Kamaraj during the Nagarkoil election. Who knows, Sir, that there may not be another election in the near future? At least before he faces the electorate again. I hope, this Kanniya Kumari line would be taken up.

It is unfortunate that they have neglected the genuine demands of my State with regard to new lines in all the three plans. In the Fourth Plan also there is not much of a hope of any new line being constructed in our State.

While replying to the Supplementary Demands Debate, the hon. Minister, Shri Parimal Ghosh pointed out that the Government is serious about the conversion of metre gauge into

broad gauge. In view of the growing industrial importance of Tuticorin and since it is becoming a major port, it is paramount that Tuticorin line should be converted into a broad gauge line without further delay. I hope the hon. Minister would accept all these suggestions.

SHRI CHINTAMANJ PANIGRAHI (Bhubaneswar): The demand for a direct train service from Delhi to Bhubaneswar, the State capital of Orissa was a long standing one and our thanks to Dr. Ram Subhag Singh, the hon. Railway Minister as the Utkal Express is running from the 1st of October from Delhi to Bhubaneswar. But we are not aware of the route or the time schedule that they have decided. We want to know about it.

There is one more thing which we brought to the attention of the hon. Minister. There is need for a shuttle train service from Cuttack to Berhampur because the existing train services are not adequate in this section. There is a shuttle service now from Cuttack to Puri. Similarly this can be introduced from Cuttack to Berhampur. I hope the hon. Minister will kindly consider this suggestion.

For two years I am pursuing the matter for opening of some new passenger halts with the hon. Minister. There is necessity for opening the passenger halts at Sahidnagar at Bhubaneswar, and another at Golabai, Jadupur and another between Khurda Road and Retang. These matters are still pending before the Ministry. They say that because Rs. 50,000 will have to be spent for opening a passenger halt, therefore, it is not remunerative. But, it should be considered in the context of providing passenger amenities. I hope the hon. Minister will reconsider these things again.

The demand for a second railway division at Jharsuguda is a long standing one because new railway lines have developed in that area in

[Shri Chintamani Panigrahi]

recent times. I hope the hon. Minister will take into consideration that suggestion also.

A new rail link from Khurda road to Daspalla is an important one and I hope the hon. Minister will take into consideration this suggestion also.

श्री चन्द्र शेखर सिंह (जहानाबाद) :

उपाध्यक्ष महोदय, अतिरिक्त अनुदानों के लिए जो मांगें रखी गई हैं इनका तो मैं समर्थन करता हूँ लेकिन दुख के साथ मुझे कहना पड़ता है कि रेल मंत्रालय में रेल मंत्री तथा रेलवे बोर्ड के अधिकारियों द्वारा तानाशाही से काम लिया जाता है। बहुत ही बुरी विचारधारा से वहां काम होता है। करोड़ों रुपया गलत प्लानिंग करके बरबाद कर दिया जाता है। किसी लाइन के लिए आप प्लान करते हैं या बिल्डिंग बनाने के लिए आप प्लान करते हैं, या किसी दूसरी स्कीम को हाथ में लेने के लिए आप प्लान करते हैं और उस पर काफी रुपया खर्च करने के बाद आप उसको खत्म कर देते हैं। बाद में यह कह कर कि वह गलत प्लानिंग हुआ है, उसको समाप्त कर दिया जाता है। इस कारण से देश को करोड़ों रुपये का नुकसान उठाना पड़ा है।

मंत्रियों से ले कर नीचे के सब अधिकारियों की दुर्नीति के कारण जिसके बारे में इस सदन में भी चर्चा होती है कोई समस्या हल नहीं हो सकी है। मांग नम्बर 7 में कोयले के खर्च के सम्बन्ध में अतिरिक्त धन की मांग की गई है। प्राइवेट कोलियरीज से कोयला खरीदने में अफसरों द्वारा जो धांधली की गई है उसके बारे में इस सदन को काफी जानकारी है। जब डा० राम सुभग सिंह रेलवे के राज्य मंत्री थे, उस समय प्राइवेट कोलियरीज से बिना टेंडर के करोड़ों रुपये का कोयला खरीदा गया था, जिस के कारण सरकार को लाखों रुपये का नुकसान उठाना पड़ा। मुझे इस बात की जानकारी है कि के० के० बोरा कम्पनी से

बिना टेंडर के कोयला 23 रुपये प्रति टन के हिसाब से खरीदा गया था, जब कि टेंडर मंगाने पर वही कोयला दामोदर वैली कार्पोरेशन से 13 रुपये प्रति टन के हिसाब से खरीदा गया। कोयला खरीदने में जो धांधली चल रही थी, उस में डा० राम सुभग सिंह, उस समय के कोल माइनिंग बोर्ड के अधिकारियों और सम्बन्धित मंत्री ने गलत ढंग से बहुत रुपया कमाया था।

रेलों को चालू रखने के लिए किसी अधिकारी या मंत्री की जरूरत नहीं है। रेलवे लाइन की मरम्मत के लिए गैंगमैन, डिब्बों की मरम्मत के लिए कैरेज स्टाफ, रेल इंजनों की मरम्मत के लिए लोकोशेड और वर्कशाप का स्टाफ और रेलों को चलाने के लिए ड्राइवर, फोरमैन, गार्ड, चेकर वगैरह होते हैं। इस से प्रगत है कि रेलों को चालू रखने के लिए किसी आफिसर की जरूरत नहीं है लेकिन दुख की बात है कि थोड़ा बहुत मुनाफा होने के कारण कई महीने पहिले उन्हीं अधिकारियों के बेटन, पद और सुविधायें बढ़ाई गई थीं। इसकी तुलना में तीसरी और चौथी श्रेणी के कर्मचारियों की छंटनी की जाती है और उन पर तरह-तरह के जुल्म किये जाते हैं, हालांकि वही लोग वास्तव में रेलों को चालू रखते हैं।

आपको मालूम है कि 19 सितम्बर, 1968 को सिर्फ जिनदा रहने लायक वेतन की मांग के प्रश्न पर देश के तमाम केन्द्रीय कर्मचारियों तथा रेल कर्मचारियों ने चौबीस, घंटे की हड़ताल की थी। यद्यपि सरकार ने कहा था कि उन लोगों के साथ सख्ती नहीं की जायेगी और उनको माफ कर दिया जायेगा लेकिन अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि आज भी एस० ई० रेलवे में 34 आदमी, एन०एफ० रेलवे में 3 आदमी, एन०ई० रेलवे में 101 आदमी, ई० आर० में 5 आदमी, एन० आर० में 257 आदमी और एस० आर० में 65 आदमी निलम्बित हैं। इस कारण रेलवे

कर्मचारियों के दिलों में बहुत दुख और असंतोष है और जब मजदूरों के दिलों में दुख और असंतोष होगा, तो वे अपने काम की तरफ कसे ध्यान दे सकते हैं ? जब तक रेल कर्मचारियों का ध्यान अपने काम की तरफ न हो तब तक रेलों की उन्नति असम्भव है। इस स्थिति में यह सदन चाहे जितना घन मंजूर करे, उस से रेलों की उन्नति होने की आशा नहीं है, जब तक कि रेलों में व्याप्त भ्रष्टाचार को बन्द न किया जाये, ठीक प्लानिंग न किया जाये, सब कर्मचारियों को मंजूर रखने के लिए उनकी जायज मांगों को पूरा न किया जाये और हड़ताल करने के कारण उन पर जो जुल्म किया जा रहा है, उस को बन्द न कर दिया जाये और ससपेंड किये गये कर्मचारियों को काम पर न बुला लिया जाये।

**श्री देवराव पाटिल (यवतमाल) :** सभापति महोदय, मैं रेलवे सम्बन्धी अतिरिक्त अनुदानों की मांगों का समर्थन करता हूँ। मैं इस सम्बन्ध में कुछ सुझाव देना चाहता हूँ।

मेरा सुझाव है कि महाराष्ट्र के यवतमाल जिले में चनाखा से वर्णा तक रेलवे लाइन का निर्माण किया जाये। इस का कारण यह है कि वहाँ एक बड़ी सीमेंट फ़ैक्टरी लगाई जा रही है और उस के लिए इस नई रेलवे लाइन की सख्त जरूरत है। मंत्री महोदय ने इस रेलवे लाइन के सर्वेक्षण का कार्य जल्दी शुरू करने का आश्वासन दिया था। मैं उन से निवेदन करूँगा कि इस लाइन के सर्वेक्षण के काम को जल्दी से जल्दी पूरा किया जाये, ताकि इस लाइन का निर्माण-कार्य जल्दी शुरू हो जाये।

मेरा सुझाव है कि बम्बई से नागपुर होते हुए हावड़ा तक एक जनता एक्सप्रेस चलाई जाये। देश की सब बड़ी-बड़ी लाइनों पर जनता एक्सप्रेस गाड़ियाँ चलाई गई हैं, लेकिन बम्बई से हावड़ा तक कोई जनता एक्सप्रेस नहीं जाती है। अगर बम्बई से हावड़ा तक जनता एक्सप्रेस चलाई जायेगी, तो इस से

गरीब और कम आमदनी वाले लोगों को बहुत सुविधा होगी।

मैं यह भी सुझाव देना चाहता हूँ कि यवतमाल से अचलपुर और पुलगांव से आर्बी की छोटी लाइनों का बड़ी लाइनों में रूपान्तर किया जाये। सरकार को अपनी स्वीकृत नीति के अनुसार इन लाइनों को बड़ा करना चाहिए।

अन्त में मेरा सुझाव है कि दावा-पुसद शाखा की जो छोटी लाइन युद्ध-काल में उखाड़ ली गई थी, उस को फिर से विधायी जाये।

**श्री वि० प्र० मंडल (मधेपुरा) :** सभापति महोदय, मैं सदन का बहुत कम समय लेना चाहता हूँ। चूकि सप्लीमेंटरी डिमांड्स में डीबेट का बहुत लिमिटेड स्कोप है, इस लिए मैं उसी के मुताबिक अपने को सीमित रखना चाहता हूँ। मैंने चार कट-मोशन दिये हैं और शायद उन पर मैं एक-एक मिनट बोलना चाहता हूँ।

मेरा कट-मोशन संख्या 6 रेलवे एम्पलाईज की सर्विस कन्डीशन्स के बारे में है। मैं समझता हूँ कि रेलवे में छोटे दर्जे के कर्मचारियों के साथ बहुत जुल्म होता है। ऊपर के अधिकारी उन पर दबाव डालते हैं और इस को देखने वाला कोई नहीं है। मैं अपने इस आरोप को इस रिटन डाकुमेंट से साबित करना चाहता हूँ। अगर आपकी इजाजत हो, तो मैं इस को रेलवे मिनिस्टर को भेज देना चाहता हूँ।

एस० पी० वर्मा नाम का एक गरीब एम्पलाई ईस्टर्न रेलवे में कचड़ापाड़ा में रहता था। उस ने अपने ऊपर के अफसर पर यह चार्ज लगाया कि उस ने स्वीपर के काम पर दो कास्ट हिन्दू रखे थे और करीब पचास हजार रुपया वेतन के रूप में उस का मिल

[श्री बी० प्र० मंडल]

चुका था। यह स्वतः सिद्ध है कि कोई भी कास्ट हिन्दू स्वीपर का काम नहीं करेगा। उस ने जेनेरल मनेजर को लिख कर दिया, रेलवे बोर्ड के चेयरमैन को लिख कर दिया और आखिर में रेलवे मिनिस्टर को भी लिखा, लेकिन कोई एक्शन नहीं लिया गया। दुख के साथ कहना पड़ता है कि हम ने पार्लियामेंट में इस बारे में जो क्वेश्चन दिया, वह भी इन्डिविजुअल केस के आधार पर स्वीकृत नहीं हुआ। उल्टे सारे डिपार्टमेंट के अफसरों ने मिल कर उस गरीब कर्मचारी को डिसमिस कर दिया। इस लिए मैं चाहता हूँ कि रेलवे मिनिस्टर खुद इस केस को देखें। मैं इस कागज को रेलवे मिनिस्टर का भेज देना चाहता हूँ।

दूसरी बात मुझे यह कहनी थी कि आज रेलवे में टिकटलेस ट्रैवेलिंग बहुत बढ़ गया है और खास कर एन० ई० रेलवे में जो ब्रांच लाइनें हैं उन में लोगों का चलना बहुत मुश्किल हो गया है। इसलिए मैं और ज्यादा मैजिस्ट्रेट चेकिंग के लिए रेकमेंड करता हूँ।

तीसरा मेरा कहना है कि यहां से जब हम लोग जाते हैं पटना या कलकत्ते की तरफ तो यहां से तो स्टीम इंजिन चलता है, आगे कानपुर से एलेक्ट्रिक इंजिन लगा दिया जाता है और उस के बाद फिर स्टीम इंजिन लगता है। तो हम समझते हैं कि कम से कम दिल्ली से हावड़ा तक जाने वाली जितनी गाड़ियां हैं जो पटना हांकर जाती हैं उन में एलेक्ट्रिक इंजिन की व्यवस्था होनी चाहिए।

मैं अधिक समय आप का नहीं लेना चाहता हूँ क्योंकि सप्लीमेंट्री डिमांड का स्कोप बहुत लिमिटेड होता है। मैं उम्मीद करता हूँ कि रेलवे मंत्री महोदय मेरी बातों की ओर ध्यान देंगे।

— श्री जाजं फरेनेन्डीज (बम्बई दक्षिण) :  
श्री मंत्री महोदय, मैं सब से पहले मंत्री महोदय

का ध्यान जो रेल कर्मचारी पिछले साल की हड़ताल के कारण हटा दिये गए हैं उन की ओर और उस के साथ-साथ जो मजदूरों की यूनियनों की मान्यता को हटा दिया गया है उसकी ओर आकर्षित करना चाहता हूँ और यह प्रार्थना करना चाहता हूँ कि जब एक साल इस हड़ताल को आज हो रहे हैं तो कम से कम अब तो रेल मंत्री और सरकार इन मसलों को हल करने के लिए कुछ कदम उठाए और सिर्फ अपने मकान के सामने ही समाजवाद का नारा नहीं लगाएं बल्कि अपने व्यवहार में भी समाजवाद लाएं, इस दिशा की ओर प्रधान मंत्री सरकारी कर्मचारियों के मसलों को ले कर कुछ पहल करें, यह वह उन को समझाएं।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि बहुत ही पुराना एक वादा जो राम सुभग सिंह और उन के पहले के रेल मंत्री श्री पुनाचा और उन से भी पहले के रेल मंत्री विशेषकर श्री एस० के० पाटिल ने पिछले दस वर्षों से दिया हुआ है कोंकण के लोगों को, कोंकण की रेलवे लाइन के बारे में उस की ओर मैं उनका ध्यान दिलाना चाहूंगा। कोंकण की रेलवे लाइन के बारे में एक अरसे से इस सदन में और इस सदन के बाहर आन्दोलन चलें, यहां तक यह मामला पड़ा हुआ है कि दस पन्द्रह दिन पहले कोंकण में एक अधिवेशन हुआ कोंकणवासियों का और वहां अब यह मांग की जा रही है कि अगर 'हम लोग' के इस क्षेत्र के बारे में इतना दुर्लक्ष होता हो कि एक मामूली रेल की लाइन भी बम्बई से गोवा तक नहीं बनाते तो हमें अलग हो कर एक प्रदेश बनाना चाहिए। यह मामला यहां तक पहुंच रहा है। तो मैं मंत्री महोदय से अर्ज करना चाहता हूँ कि और मंत्रालयों में जब फैसला हो तब ही, लेकिन रेल मंत्री ने पिछले दस बारह वर्षों से जो आश्वासन दिया है कोंकण की जनता को उम आश्वासन को

वह पूरा करें क्योंकि यह उस इलाके के विकास की ही समस्या नहीं है बल्कि वहां की जनता की जो परेशानी होती है रेलवे न होने के कारण खास कर बरसात में जब जहाज भी बन्द हो जाते हैं चार पांच महीने तो बम्बई से गांवा और रत्नागिरी वगैरह जाने के लिए उन की जो परेशानी है वह परेशानी जब तक रेलवे लाइन के लिए कोई ठोस कदम नहीं उठाएंगे तब तक कतई दूर नहीं हो सकती है। इसलिए आप तत्काल, अविलम्ब इस प्रश्न पर अपना कोई भी निर्णय एलान करें। अगर आज इस सदन में नहीं एलान कर सकते तो अगले चन्द दिनों के भीतर एलान करें वरना कोकण में बहुत बड़ा आन्दोलन खड़ा होने वाला है और उस की जिम्मेदारी आप के मंत्रालय पर आने वाली है।

तीसरी बात मैं बम्बई शहर की रेलवे के बारे में कहना चाहता हूँ। मेरा तो रेल मंत्री से और प्रधान मंत्री से दोनों से अनुरोध है कि एक दिन शाम को हम बम्बई चले और बम्बई की सबबन गाड़ी में बैठे वी० टी० से लेकर कुला तक और डघर विराट तक किसी एक गाड़ी में चले ताकि कुछ पता चले कि उस शहर में जो 20, 25 लाख लोगों को रोज रेलवे का प्रवास करना पड़ता है वह किस ढंग में उस में सफर करते हैं। मेरा ख्याल है कि एकबार जब डा० राम सुभग सिंह वहां पहुंचे थे तो उन्हें रेलवे से ले जाने का किसी ने प्रयास भी किया था, वह सफल हुआ या नहीं, यह मैं नहीं कह सकता। लेकिन मेरा आप में आग्रह है कि कोई भी ठोस कदम तत्काल इसके लिए उठाए जिस से सबबन गाड़ी में चलने वाले लोगों की परेशानी दूर हो। यह चीज एक अरम से चल रही है। बम्बई शहर ने इतना बड़ा रेल मंत्री आप को दिया एस०के० पाटिल को तब भी आप ने कुछ नहीं किया तो उनका हटाने का भी काम उस ने किया। इसलिये आप उन लोगों की परेशानी को दूर करें।

चौथा प्रश्न राजधानी एक्सप्रेस को ले कर है। मेरी यह मांग नहीं है कि आप राजधानी एक्सप्रेस और जगहों पर चलाएँ जैसे कि इस सदन में यह मांग अक्सर हुआ करती है कि बम्बई तक या मद्रास तक राजधानी एक्सप्रेस चलाई जाय। मुझे नहीं चाहिए यह राजधानी एक्सप्रेस। मेरी तो मांग यह है कि राजधानी एक्सप्रेस को बन्द करिए। इसलिए नहीं कि एस० एम० बनर्जी के कथनानुसार वह कानपुर में नहीं रुकती बल्कि इसलिए कि आप का जो सारा नियोजन है वह नियोजन होना चाहिए इस मुल्क के सारे 50 करोड़ लोगों के लिए लेकिन आप का नियोजन हो रहा है केवल 50 लाख लोगों के लिए राजधानी एक्सप्रेस में कोन जाता है? दिल्ली से कलकत्ता तक 17 घंटे में इस एयर कंडीशन गाड़ी में जाने वाले कौन लोग हैं? क्या वह गरीब लोग हैं? कौन लोग है वह? आपकी प्रधान मंत्री एक तरफ तो अपने दरवाजे पर खड़ी हो कर कहती हैं कि वह शेरनी है, वह समाजवाद की ओर जोश प्रदर्शन कर रही हैं और कहती हैं कि हम गरीबों के लिए अमुक करने वाले हैं, तमुक करने वाले हैं... (अवबब न)... यह उन्हीं के बर्ड्स हैं, आई एम ए ता०नेस, हम नहीं मानते हैं उनके वाक्यो... (अवबबबल)... में खत्म कह रहा हूँ। तो एक तहफ वह समाजवाद की बात जाती है कि हम गरीबों के लिए अमुक करने वाले हैं, तमुक करने वाले हैं, इस तरह की नारे-बाजो करना और दूसरी तरफ 50 लाख लोगों के लिए यह योजना बनाना, मुक के पचास करोड़ लोगों के बारे में कभी नहीं सोचना यह कौन सा समाजवाद है? तो यह राजधानी एक्सप्रेस बन्द हो और देश की गरीब जाना के लिए कोई ठोस कार्यवाही की जाय।

अन्तिम मांग मैं यह रखना चाहता हूँ इस सदन में 21 मार्च को रेलवे के लाइसेंस पोर्टर्स का प्र न उठाया तो उस समय मैंने मांग की थी कि उन की अन्य समस्याओं को

## [श्री जार्ज फरनेन्डीज]

तो जब आप तय करेंगे तब करेंगे लेकिन उन को कम से कम दवा दारू का इंतजाम और रिटायरमेंट बेनिफिट का इंतजाम, यह कम से कम सुविधाएं तो उन को दीजिए। तो डा० राम सुभग सिंह को याद होगा कि 21 मार्च 1969 को इस सदन में इसी जगह पर खड़े हो कर आप ने आशवासन दिया था कि आप की मांग को हम पूरा करेंगे। पांच महीने हो गए, छठा महीना शुरू हो कर तीन दिन और ऊपर हो गए लेकिन अब तक मंत्री महोदय ने कोई विचार नहीं किया और रेलवे पोर्टर्स के प्रश्न को हल नहीं किया। इसलिए मेरी प्रार्थना है रेलवे मंत्री से कि रेलवे के लाइसेंसड पोर्टर्स के प्रश्न को हल करने के लिए जो बात आप ने कही उस को कार्यान्वित करने के लिए कोई कदम उठाएं।

**श्री रणधीर सिंह (रोहतक) :** सभापति महोदय, पहली बात तो मेरी यह है कि यह लोग जो कलकत्ते, बम्बई और दिल्ली की बात करते हैं कि रिंग रोड हो, और यह चाहिए, वह चाहिए, एक तो मेरी डाक्टर साहब से दरखवास्त यह है कि इस की ओर वह ध्यान न दें। हर बड़ी बात कलकत्ते में, हर बड़ी चीज दिल्ली में, बम्बई में, यह जो मांगने की इनकी आदत है इस को आप खत्म करिए और एक आप यह कर दीजिए कि देहात में आप ले जाइए या बोर्डर पर ले जाइए। जो इलाके चीन के साथ लगते हैं, पाकिस्तान के साथ लगते हैं वहां पर आप इस को ले जाइए। दूसरी बात यह है कि जहां सड़कें किसी तरह की भी नहीं हैं, इन्के टांगे जाने की भी सुविधा नहीं है वहां आप रेलवे को ले जाइए। छोड़िए इन लोगों की बातों को। कलकत्ते तक और लखनऊ तक, बम्बई तक डबल लाइन ले जाने की बात, जो यह करते हैं वह बात कतई अपने दिमाग से निकाल दीजिए।

यह गरीबों का देश है। आप देहात में ज्यादा से ज्यादा फैसिलिटीज दीजिए। जब तक देहात में पूरी फसिलिटी नहीं हो जाती बिल्कुल बम्बई, कलकत्ता और मद्रास की बात अपने ख्याल से निकाल दीजिए।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहूंगा और वह अपने स्टेट की बात है। जब सभी लोग अपने अपने स्टेट की बात कर रहे हैं तो मैंने ही कौन सा जुर्म किया है जो अपने स्टेट की बात न करूं? आप ने बड़ी मेहरबानी की है मेरी स्टेट पर और मेरे जिले पर कि लाल बहादुर शास्त्री जी ने जिस लाइन की शुभ्रात की थी रोहतक से लेकर गोहाने तक उस के लिए आप ने विश्वास दिलाया था, सारा हल्का, सारा हरयाना उम के लिए आप का बेहद मशकूर है। लेकिन आप यह कर दीजिए कि उस को अपने रहते रहते चला जरूर दीजिए क्यों कि हमें विश्वास नहीं है कि कोई और रेल मंत्री उस रेल को रोहतक से पानीपत तक चला पाएगा। रोहतक से पानीपत मिला सकेंगे तो आप ही मिला सकेंगे।

तीसरी बात यह कहनी थी कि थोड़े से केसेज रेलवे एम्प्लाइज के रह गए हैं जो लटक रहे हैं। आप एक गरीब किसान के बेटे हैं। जितने भी हैं सौ दो सौ, पांच सौ, हजार उन को माफ कर दीजिए। आप के रहते हुए आप के हाथ से उन का यह काम हो जाना चाहिए। वह छोटे छोटे मुलाजिम हैं, कोई सैंकेंड क्लास के हैं, कोई थर्ड क्लास के कोई फोर्थ क्लास के एम्प्लाइज हैं।

दूसरी चीज मैं यह कहूंगा कि रेलवे में सविस के लिए जो थर्ड क्लास हरिजनों के आदिवासियों के गरीब किसानों के लड़के हैं इन को कोई नहीं पूछता, तो आप इन को अपने इस महकमे में भर दीजिए। थर्ड क्लास मट्रिक जो पास होते हैं, उनको और तो कोई नहीं पूछता सारे दरवाजे उनके लिए बन्द हैं; और आप

जानते हैं कि वह गरीब किसान के लड़के हैं जो उनको अच्छी तरह पढ़ा लिखा नहीं सकते जिससे वह थर्ड क्लास आते हैं, तो आप अपने मुहकमे में उनको 85 फीसदी भर दीजिए। उनको रेल विभाग में सिगनलिंग के काम में, सफाई करने के काम में, घक्का देने के काम में जो भी इस तरह के काम हैं जिनमें वह लगाए जा सकते हैं, उनमें लगा दीजिए। मैं खत्म करता हूँ।

आखिरी बात जो मैं कहना चाहता हूँ और जिसके लिये आपने हाँ भी कहा था—आप राजधानी एक्सप्रेस चलाइये, वह ठीक है, लेकिन एक किसान एक्सप्रेस भी चलाइये। जितने नये नये बीज आये हैं, नये नये मैन्योस आये हैं, क्रॉप्स की जितनी नई नई वैराइटीज आई हैं, यह गाड़ी हर तरफ किसानों को जा कर इन चीजों को दिखलाये, इनके बारे में बतलाये। ऐसा न हो कि अमृतसर का किसान दिल्ली आये या लखनऊ का किसान दिल्ली आये, यह गाड़ी उसके घर पर जाकर उसे इन चीजों को दिखलाये। नये नये इन्प्लीमेंट्स आये हैं, उनका एक्जी-बीशन हो। किसान का बेटा मंत्री है तो किसान के घर जाकर रेलगाड़ी उसे इन सब चीजों को दिखलाये—इससे देश का भला होगा।

एक मेहरवानी और चाहता हूँ—रेल के किराये बहुत बढ़ गये हैं, लेकिन अमेनिटीज नहीं बढ़ी हैं। आज भी आदमी गाड़ी में खड़ा-खड़ा जाता है, पीने का पानी नहीं मिलता, अगर टट्टी जाना चाहे तो वह जगह भी बन्द मिलती है। इसलिये थर्ड क्लास में जितनी अमेनिटीज मिल सकें, जरूर दी जानी चाहियें।

मैं चेयरमैन साहब, बड़ा मशकूर हूँ कि आपने मुझे टाइम दिया, जिन्दाबाद, बहुत बढ़िया चेयरमैन हैं आप।

श्री महन्त दिग्विजय नाथ (गोरखपुर) : सभापति महोदय, मैं आपका बहुत धन्यवाद

करता हूँ कि आपने मुझे बोलने के लिये समय दिया। मैं उस आंचल से आता हूँ जो हमारी सीमाओं से लग रहा है, नेपाल और चीन के उस भाग से लगता है, जो तिब्बत कहलाता है। मैंने बहुत पहले भी कहा था और आज फिर उसी बात को दोहराता हूँ कि रेलों की अमेनिटीज की बात न कहकर सबसे पहले देश की सुरक्षा की बात पर सोचने की जरूरत है। हमारे जो बार्डर्ज इन जगहों से लगते हैं, जहाँ से आक्रमण होने की सम्भावना है, सबसे पहले आप उन जगहों को मजबूत करें।

आपने बड़ी कृपा की कि बनारस से गोरखपुर और गोरखपुर से बाराबंकी का सर्वे करा रहे हैं। यह सर्वे कराना बहुत आवश्यक था, किसी वक्त नेपाल की सीमा के किनारे यदि हमको अपनी फौजों को ले जाना पड़े—उस दृष्टि से यह बहुत आवश्यक था। इस बात को आप न भूलें कि देश की परिस्थिति को देखते हुए दुश्मन अपनी नजर लगाये हुए हैं कि किस वक्त हम कमजोर हों और वह हम पर आक्रमण कर दे। इसलिये हमारी विनती है कि जो यह बड़ी लाइन आप ला रहे हैं, इसको जल्द से जल्द पूरा करें ताकि हमको अपनी फौजों को सीमा पर ले जाने में सुविधा हो।

दूसरी चीज मैं यह कहना चाहता हूँ कि वह लाइन जो लखनऊ से सिलीगुड़ी जाती है, जिसके द्वारा आप अपनी फौजों को असम साइड की तरफ भेजते हैं, यह लाइन इतनी इन एफिशियेन्ट है कि इस पर चलने वाली गाड़ियां 11-12 घण्टे लेट चलती हैं। यह कहा जा सकता है कि फ्लड की वजह से आजकल लाइनें कट गई हैं लेकिन . . .

श्री भारद्वाज राय (घोसी) : उस पर तो पहले से ही लेट चलती हैं।

श्री महन्त दिग्विजय नाथ : यह ठीक है। फ्लड से पहले से ही गाड़ियां लेटच लती

[श्री महन्त दिवत्रय नाथ]

हैं। इस सम्बन्ध में मेरा मुझाव है कि जिस तरह से आपने दिल्ली और लखनऊ को डीजल इंजिन से कनेक्ट किया है और उस से डेढ़ या दो घंटे समय की बचत हुई है, उसी प्रकार से आप लखनऊ से लेकर सिलोगुड़ी तक डीजल इंजिन से कनेक्ट कीजिये। इस समय एन० ई० रेलवे में एक भी डीजल इंजिन नहीं है। इस स्कीम के लागू करने से समय की बचत होगी और हम अपनी फौजों को भी समय से पहुंचा सकेंगे।

अन्त में ज्यादा कुछ न कहकर यही पूछना चाहता हू कि आप इस बड़ी लाइन को कब तक विद्युत सकेंगे, इसमें शीघ्रता होनी चाहिये ताकि हम अपनी सीमाओं की रक्षा ठीक से कर सकें। गोरखपुर में जो ओवर-ब्रिज आपको बनाना है, इस के साथ-साथ उस के एस्टीमेट का भी शामिल कर लीजिये, नहीं तो 6-7 फुट पानी बरसात में वहां जम जाता है और यदि फौजों को भेजना होता तो दूर के रास्ते से भेजना पड़ेगा। इसलिये ओवर ब्रिज बनाना निह्यात जरूरी है।

SHRI JOYTIRMOY BASU (Diamond Harbour): Mr. Chairman, Sir, one of the former Railway Ministers in obedience conspired against the people of India and went in for imported dieselisation of the rail traction. We have got plenty of coal fuel. In spite of that, he wanted to make our country subservient to a foreign country. What is the result? The Company in America with whom they have entered into a collaboration agreement for supply of spares and components has gone phut, I mean, into liquidation. They are in a terrific jam. Their engines are likely to come to a standstill. Supposing, you have a defence requirement, they will not be able to move the engines. Now, they have sent a team of officers to America to find some other

master who will supply them spares and components. This is a deplorable state of affairs. I would request the hon. Railway Minister to make a clear statement on this affair.

About the accident in Jaipur, in South-Eastern Railway, I am told, the Divisional Superintendent there had taken to certain new devices of signalling as a result of which the accident took place. We want a clear and truthful answer from the Railway Minister as to how far that is true and what they have done about it.

The Railways are in perpetual habit of defrauding the people. When a man buys a ticket, you do not guarantee him the seat. If he does not buy a ticket, you have now acquired the right by passing recently an Act with a brute majority in the House to put him behind the bars. The Railways have assumed the role of defrauding the people in this country.

There has been a rise in income in many stations. But the expenditure on passengers' amenities is miserably low. The conditions in South Sealdah Division in Diamond Harbour, Barvipur, Sonarpur, Bajbaj and many other stations are in utter neglect. It is a deplorable state of affairs. They enjoy the monopoly and that way they cut the throat of the passengers.

Then, the teachers in this country have been wanting a railway concession. You give railway concession to hundred and one things, to foreign tourists and all that. I would request the Railway Minister to grant a railway concession for single teacher travelling because he is the most low paid person and is doing a great job for the society and the country.

In regard to 19th September strike, the Railways authorities have taken an attitude of victimisation and vindictiveness against the employees. I would request the Railway Minister to give a fair deal to them.

In Kachrapara Hospital, there are technicians who are likely to suffer from radiation hazards and they want some compensatory allowance. The Railway Minister is most reluctant to give that. I would request him to reconsider that.

About catering, they are switching over from departmental catering to private catering. In Katihar, they are trying to convert departmental catering into private catering. Thereby, I do not know who are going to reap the harvest and who are going to make dividend out of it in the railway administration . . .

MR. CHAIRMAN: Please conclude now.

SHRI JYOTIRMOY BASU: Lastly we have suggested to start a railway line between Bajbaj and Diamond Harbour via Noorpur which has become a very thickly-populated area. I would request the Railway Minister to consider that.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI PARIMAL GHOSH): Mr. Chairman, Sir, I am grateful to the hon. Members who have participated in this debate and also expressed concern and made some other points in the course of it.

Before going into details of the points raised by many hon. Members, I would like to say that the Excess Demands on which we are having discussion today relate to the financial year 1967-68. I would further like to say that the Excess that has occurred amounts to about Rs. 171.33 lakhs and the Public Accounts Committee has gone into that, considered it in their Eighty-Third Report and has asked us to regularise it in the usual manner. In the course of that Excess Demand, certain points

have been raised. I would like to mention that Mr. Banerjee, while taking part in the discussion, mentioned about the strike of 19th September . . .

AN HON. MEMBER: We all did.

SHRI PARIMAL GHOSH: Along with Mr. Banerjee, many other members have also mentioned about that point. As you all know, the total number of persons who participated in the strike was about 90,000 all over the Indian Railways . . .

SHRI J. M. BISWAS (Bankaura): More than three lakhs.

SHRI PARIMAL GHOSH: 89,000 of them have already been taken back in duty. Today only 444 persons are there either suspended or arrested under the orders of court . . .

SHRI JYOTIRMOY BASU: How unkind of you! How merciless are you! (Interruption).

SHRI PARIMAL GHOSH: These are the actual facts. Only 444 persons are still there.

SHRI J. M. BISWAS: He did not speak correctly when he said that only 97,000 persons took part. That is not a fact. It is over 3 lakhs according to the Home Minister . . . (Interruptions).

SHRI PARIMAL GHOSH: That is the position that I have accepted.

SHRI J. M. BISWAS: They have changed the statement . . .

SHRI PARIMAL GHOSH: As I have already said, there are only 444 remaining. Court cases are pending on some and some of them are under suspension. Immediately the cases are cleared by the court and also the cases which are being considered under departmental action, only those cases will still remain to be finalised where the persons concerned are charged with certain violence or intimidation or some such charges. Still I can assure the House that we

[Shri Parimal Ghosh]

will further consider even those cases and wherever possible, relief would be given.

SHRI J. M. BISWAS: Mr. Shukla made an announcement on the floor of the Rajya Sabha that, after the Government has taken a lenient view, after the implementation of the Government's decision, only a dozen persons would be left out. In the Railways—I am not talking of the other Central Government employees. There are about 500 cases of victimisation. How can these two be reconciled?

SHRI UMANATH (Pudukkottai): Why not declare a general amnesty?

SHRI PARIMAL GHOSH: I cannot declare a general amnesty because cases are pending in court.

SHRI UMANATH: Withdraw those cases.

SHRI PARIMAL GHOSH: As soon as the court's verdicts are received, the matter will be considered further.....

SHRI J. M. BISWAS: There is no court case, there is no conviction and still people are kept under suspension.

MR. CHAIRMAN: The Minister has already noted what all you have said.

SHRI J. M. BISWAS: The Minister must explain the position . . . (Interruptions)

SHRI PARIMAL GHOSH: Many hon. members mentioned about new lines and conversion of metre gauge lines into broad gauge lines. In my reply the other day . . .

SHRI J. M. BISWAS: We want a reply regarding victimised employees. Let him reply whether he is going to consider those cases or not.

SHRI PARIMAL GHOSH: I have already said that I am prepared to consider those cases.

SHRI J. M. BISWAS: How long will you take? One year or two years. How long?

SHRI PARIMAL GHOSH: Regarding conversion of some MG lines to BG lines, last time also I have made it clear that we have already taken a decision in a perspective plan way that about 3,000 kilometres would be converted in the course of ten years from MG to DG. Even for the Fourth Plan period, we have proposed to convert about 1500 kilometres of MG into BG, for which about Rs. 60 crores have already been allocated.

Regarding some of the new lines mentioned by the hon. members, I would like to state that the funds available for the construction of new lines are very meagre. Out of the total sum of about Rs. 83 crores, we have to spend about Rs. 56 crores for the lines that have been already commenced and that are still to be completed. After that, only a very meagre sum will be remaining for the construction of new lines. Therefore—I hope, the hon. members will appreciate this—we will have to be very selective in finalising a particular line which could be taken up for new construction based on the traffic density and its economic viability and other considerations. The new lines under the Fourth Five Year Plan have not been considered as yet. I hope as soon as the final decision is taken, the number of new lines to be taken for construction will be known.

SHRI LOBO PRABHU: What about survey?

SHRI PARIMAL GHOSH: As the hon. Member has already mentioned about the survey, it is a fact that before we take up any line for construction, it is an obvious fact that we have to take up the survey first. Unless and until a survey is made, the economic viability cannot be ascertained and unless and until the economic viability and the traffic

density is ascertained, a line for new construction can never be taken up.

About ticketless travel and other things some members have expressed their concern. I fully agree with their view and as it is quite known to the hon. Members, we have taken some stringent measures for curbing this social evil and the efforts that we have taken have already yielded some good results and the number of persons travelling without ticket has considerably come down and this has been reflected in the sale of tickets in the windows. That is rather the barometer by which we could ascertain that the number of ticketless travellers has come down to a great extent.

Regarding the other amenities and other things, the members have given their suggestions. Certainly I will take those things into consideration and as far as possible within the limitation of funds, all these things will be considered.

Thank you, sir.

**SHRI LOBO PRABHU:** What about batteries and charging them so that electric current is constant?

**SHRI PARIMAL GHOSH:** We have battery chargers in most of the important stations and wherever there is inadequacy, that matter will be looked into.

श्री रामावतार शास्त्री (पटना) : स्टेशन मास्टर्स का जो मास ट्रांसफर कर रहे हैं उसके बारे में आपने जवाब नहीं दिया—मैंने मुरदाबाद डिब्बाजन के बारे में पूछा था ?

**MR. CHAIRMAN:** I shall now put cut motions 1 to 28 to the vote of the House.

All the cut motions were put and negatived

**MR. CHAIRMAN:** The question is:

"That the respective excess sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the

President to make good the amounts spent during the year ended 31st day of March, 1968, in respect of the following demands entered in the second column thereof—

Demands Nos. 5, 7, 8, 16 and 20."

The motion was adopted.

[The motions for Demands for Grants which were adopted by the Lok Sabha, are reproduced below—Ed.]

**DEMAND NO. 5—REVENUE—WORKING EXPENSES—REPAIRS AND MAINTENANCE**

"That a sum of Rs. 26,27,331 be granted to the President to make good an excess on the grant in respect of 'Revenue—Working Expenses—Repairs and Maintenance', for the year ended the 31st day of March, 1968."

**DEMAND NO. 7—REVENUE—WORKING EXPENSES—OPERATION (FUEL).**

"That a sum of Rs. 97,89,494 be granted to the President to make good an excess on the grant in respect of 'Revenue—Working Expenses—Operation (Fuel)', for the year ended the 31st day of March, 1968."

**DEMAND NO. 8—REVENUE—WORKING EXPENSES—OPERATION OTHER THAN STAFF AND FUEL**

"That a sum of Rs. 37,32,622 be granted to the President to make good an excess on the grant in respect of 'Revenue—Working Expenses—Operation other than Staff and Fuel', for the year ended the 31st Day of March, 1968."

**DEMAND NO. 16—PENSIONARY CHARGES—PENSION FUND**

"That a sum of Rs. 9,83,349 be granted to the President to make good an excess, on the grant in respect of 'Pensionary Charges—

[Mr. Chairman]

Pension', for the year ended the  
 31st day of March, 1968.'

16.25 hrs.

DEMAND NO. 20—WITHDRAWAL FROM  
 REVENUE RESERVE FUND

"That a sum of Rs. 273 be granted to the President to make good an excess on the grant in respect of 'Withdrawal from Revenue Reserve Fund' for the year ended the 31st day of March, 1968."

DEMANDS† FOR SUPPLEMENTARY  
 GRANTS (GENERAL), 1969-70

MR. CHAIRMAN: The House will now take up discussion and voting on the supplementary demands for grants in relation to the Budget (General) for 1969-70, for which one hour has been allotted. There is a large number of cut motions. Those hon. Members present in the House and desirous of moving the cut motions may indicate the serial number of the cut motions they want to move and they will be treated as moved.

16.24 hrs.

APPROPRIATION (RAILWAYS)  
 NO. 4 BILL\*, 1969

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH): I beg to move for leave to introduce a Bill to provide for the authorisation of appropriation of moneys out of the Consolidated Fund of India to meet the amounts spent on certain services for the purposes of Railways during the financial year ended on the 31st day of March, 1968, in excess of the amounts granted for those services and for that year.

DEMAND No. 7—EDUCATION

MR. CHAIRMAN: Motion moved:

"That a Supplementary sum not exceeding Rs. 1,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970, in respect of 'Education'."

MR. CHAIRMAN: The question is:

"That leave be granted to introduce a Bill to provide for the authorisation of appropriation of moneys out of the Consolidated Fund of India to meet the amounts spent on certain services for the purposes of Railways during the financial year ended on the 31st day of March, 1968, in excess of the amounts granted for those services and for that year."

DEMAND No. 44—CABINET

MR. CHAIRMAN: Motion moved:

"That a Supplementary sum not exceeding Rs. 3,31,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970, in respect of 'Cabinet'."

*The motion was adopted.*

DR. RAM SUBHAG SINGH: I introduce† the Bill.

DEMAND No. 60—SALT

MR. CHAIRMAN: Motion moved:

"That a Supplementary sum not exceeding Rs. 12,53,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year end-

\*Published in Gazette of India Extraordinary, Part II, Section 2, dated 25-8-69. dated 25-8-69.

†Introduced moved with the recommendation of the Chief Justice of India discharging the functions of the President.