[Shri Alvares]

labour can find satisfaction economically in serving the railways and the public in India.

12.51 hrs.

STATEMENT *RE*: RECOGNITION OF ZANZIBAR

The Deputy Minister in the Ministry of External Affairs (Shri Dinesh Singh): Hon. Members were interested in the situation in Zanzibar and I thought they would be interested to know what we have done. In response to a request from President Karume of Zanzibar, the Government of India have decided to accord recognition to the Republican Government of Zanzibar. Our High Commissioner in Nairobi has been instructed to proceed to Zanzibar to deliver a message from the President and to establish contacts with the new regime.

Shri Nath Pai (Rajapur): Sir, we welcome the announcement and the recognition of the new Republic. May we know how far the reports regarding destruction of life and property of Indian citizens are true and what relief is being accorded to the Indian nationals in Zanzibar?

Shrimati Renu Chakravartty (Barrackpore): May I know whether the Government is going to take up with the new Government there the entire question of the Indians there and decide as to how the matter is going to be settled there?

Mr. Speaker: Our High Commissioner is going there and he will look into it.

Shri Dinesh Singh: Sometime back I had informed the House of the situation so far as the Indian citizens are concerned. We have not heard of any killing of Indian citizens as such. There have been reports of death of people of Indian origin. Two of our officers from the High Commission in Nairobi were making an attempt to go to Zanzibar. They have not been able to go there. Now our High Commissioner will go there and we hope he will be able to give us a report.

Shri Hari Vishnu Kamath (Hoshangabad): With closer contacts established now, it should be possible.

Shri Ranga: It should be his task to see to it.

Mr. Speaker: That is what I said.

Shri Hari Vishnu Kamath: That is what you said; he did not say that himself.

Shri Dinesh Singh: When the High Commissioner goes there he will naturally look after the interests of Indian nationals.

Mr. Speaker: The Government should see, because there is anxiety here, that now that we have a High Commissioner there he should take it up.

Shri Ranga: From the announcement of Shrimati Lakshmi Menon we are not encouraged to hold any hopes at all (*Interruptions*).

12.54 hrs.

RAILWAY BUDGET—GENERAL DISCUSSION—*Contd.*

Shri B. K. Das (Contai): Mr. Speaker, Sir, in spite of the charge of complacency levelled against the Railway Administration by my hon. friend who preceded me, I must congratulate the Railways for the achievements and performance that have been presented to us in the speech of the hon. Minister of Railways. We find that although it is expected that there will be a total traffic of 241 million tons in 1965-1966, they are carrying on a programme of developing a capacity for carrying a total traffic of 260 million tons during the

Fourth Plan period. So, I think, although there has been a shortfall in the traffic at present, they are keeping themselves quite ready for any eventuality or any development of traffic that may be expected in the near future.

Also, we find that there has been a stepping up of carriage of general goods. At present, the quota regulations have been abolished and also the congestion in many sections has been eased, there is some difficulty about the traffic from Siliguri and steps have also been taken to ease the situation there. During the emergency period the Railways have been able to show their mettle, and we hope if there be any situation like that the Railways will be able again to prove their efficiency in the same manner.

We have some figures before us which give an idea of the operating-*cum*-efficiency of the Railways. During the last several years, taking 1938-39 as the base year, we find that the operating-*cum*-efficiency index was 115.1 in 1960-1961, 114.3 in 1961-62 and 116.1 in 1962-63. In many other ways also we find all round improvement in the achievements and efficiency of the Railways. Of course, there are certain matters respecting which care should be taken. There is always scope for economy and further developmental needs of which the Railways should take care. I shall presently deal with some of those matters.

The three funds which can be called the index of the strength of railway finance should be further augmented. The present development is not adequate. Shri Nambiar, speaking yesterday, took exception to the allocation of funds as at present being done. He was referring to the Depreciation Reserve Fund. But if he takes care to see that the Railways have a capital-at-charge of about Rs. 2000 crores, he will find that this reserve does not seem to be quite good. The balance as it stood on 31st March, 1956 was Rs. 103.47 crores. This amount got depleted during the Second Plan period and it came down to Rs. 19.79 crores on 31st March, 1961. The budget estimate for 1964-65 is Rs. 49.65 crores. I should think that some steps should still be taken so that this fund should further be augmented.

For renewals and replacements the Railways depend on this fund. Unless proper renewals and replacements are done and maintained the Railways cannot have sufficient strength. About the Development Fund also we find that there has been a continual pressure and the pressure is growing in regard to some development programmes, passenger amenities, staff quarters and many other things. The Development Fund is not enough to cope with this growing demand on the resources of this fund.

I would say that all care should be taken to see that these funds are further augmented so that the railways can stand on their own legs.

13 hrs.

With the increase of 2 per cent, the existing 10 per cent surcharge will come to 12 per cent. Some objection has been taken to this increase. So, some care should be taken in finding out a rating policy, so that there can be a rational approach to this problem. For some time now there has been decrease in the high-rated commodities and there has been increase in the low-rated commodities. So, greater attention should be paid to evolving a rating policy where there may not be any difficulty about having proper co-ordination between high-rated and low-rated traffic.

Much has been said about rail-road co-ordination. We find there is a proposal to establish an Indian Transport Commission so that there can be co-ordination between the different kinds of transport that we have got in this country. The Neogy Committee was appointed for this specific purpose. It is a matter of regret that Shri Neogy, the Chairman of the

[Shri B. K. Das]

Committee, has recently resigned on account of, according to him, the unhelpful attitude of the Planning Commission. As there is pressing need for a committee like this, ways should be found to make this committee carry on its work. In my own district there is an instance where we find there is need for co-ordination between the roads and the railways very urgently. In Highway No. 6, in Rupnarayan river a railway bridge is under construction, whose cost I do not know. At the same time, there is a road bridge under construction, costing Rs. 1.12 crores. Both the bridges are within a few yards of each other. Could there not have been one bridge for both railways and road so that there is economy and there is co-ordination?

The Public Accounts Committee has taken note of the fact that there is infructuous expenditure and some loss of revenue in this department. Every care should be taken to see that such instances of infructuous expenditure and loss of revenue do not occur. As it is a big undertaking, unless every care is taken by all the people concerned neither is economy possible nor can loss of revenue be prevented. I hope the hon. Minister will pay some attention to this.

The Railway Minister has remarked in his budget speech that there has been only a small reduction in over-crowding in non-suburban trains. From personal experience we find that in the suburban trains over-crowding has increased. We find that in 1961-62 and 1962-63 in the electric suburban areas while the traffic increase has been 21.4 per cent, the increase in passenger carrying stock has been only 6.3 per cent. That explains the reason for over-crowding. The arrangements for coping with the traffic is not keeping pace with the rate of over-crowding in the suburban areas. I am speaking particularly of the Calcutta area where the congestion is the most. If we take the three big cities of this country, *i.e.*, Bombay, Madras and Calcutta, the worst position obtains in Calcutta in this respect. EMU services carry hundred per cent of the suburban passenger traffic in Bombay. The electric trains in Madras carry 77 per cent of the traffic while in Calcutta they carry only 29 per cent. So, the hon. Minister should devise ways to remove this over-crowding and congestion. With the electrification of the Sealdah section and the taking of some other steps, there may be a little relief to the congestion but, all the same, Sealdah station, which is the busiest station in the country, is handling about 2½ lakhs passengers daily, while Howrah station handles another 2 lakhs passengers. So, greater attention should be paid to this part of the country, particularly the city of Calcutta. The Calcutta Metropolitan Organisation has suggested the circular railways for Calcutta. I hope the hon. Minister will consider how far this can be given effect to.

Greater attention should be paid to the electrification programme because out of the 2,400 route kilometers in the Plan, only 860 kilometers have been carried out in the first two years. There is Plan provision for construction of 2,400 kilometres of new lines of which during the first two years of the Plan only 683 kilometers have been completed. In the coal line only 135 kilometers have been completed. In the iron ore area, out of 632 kilometers only 107 kilometers have been completed. So, attention should be paid to this aspect also.

Then, more attention should be paid to the railway lines in North Bengal and Assam where the traffic condition is not good and the congestion is most. We know what happened during the strike by the employees of the Joint Steamer Companies. So, Assam should have direct link with Bengal as soon as possible. Of course, when the Farakka barrage is constructed and the Khejuriaghat line comes into existence, there will be direct connection. It is a matter

of satisfaction that the construction of the broad-gauge line from Siliguri to Jogigopa has been taken up, though it has taken a zigzag course. The construction work in this line may be speeded up so that the congestion may be relieved if not eliminated.

I must congratulate the Railway Minister for the Haldia-Panskura line. When the Haldia port is developed, it will have an industrial belt all along the line. So, from now on there should be a plan for construction of railway lines in this industrial belt. Also, Digha which is a sea-side health resort should have connection from Haldia.

There is a jute growing area in Bihar in the Sapaul-Baptiahi line which requires attention. Because of the congestion in this line, jute could not be moved from that area.

About amenities, often the question of catering has been raised and those who travel on different railways have always suffered in this respect. I should like that proper attention should be given to catering—the cooking, the service and everything else. Some time back I drew the attention of the hon. Minister to the way of serving food in compartments. I think, some trolley arrangement or something like that may be done so that serving can be done with cleanliness and in the proper way.

Some improvement has been done about the second class sleeper coaches. The former Railway Minister, Shri Lal Bahadur Shastri, probably wanted that there should be only two classes and that this class should be abolished. Therefore no attention was paid to the second class. But now that the second class has come to stay, I should think that a greater number of sleeper coaches should be attached to second class so that second class passengers have more amenities.

About accidents, the Railway Accidents Committee's Report has been given to us lately. I only wish to draw the attention of the House and of the hon. Minister to the remark which has appeared in the preliminary report that care should be taken that no driver should have to perform running duties of more than 14 hours at a stretch except in very emergent cases. I do not know whether this has been acted upon.

The Report has also remarked that there is a continuous shortage of station masters, assistant station masters, cabinmen, etc. In the final report there are some remarks and so many suggestions about the causes of accidents and how those accidents can be avoided. I think, the Railway Ministry has taken proper care about that.

One more remark I shall make about accidents due to human failure. Much has been discussed about it, but there is one matter. About the causes of derailment it has been pointed out that engine defects contribute 51 per cent of the derailments and that this is because of bad maintenance. I should think that the utmost care and attention should be given to this.

I shall conclude by saying that our Railways have done well and I wish the Railway should do better.

Shri Dighe (Kolaba): Sir, I am very much thankful to you for giving me the opportunity to express my views on the Budget proposals of the Railways.

At the outset I congratulate Shri Dasappa, the new Railway Minister, for his satisfactory budget proposals. This is because of the absence of any increase either in passenger fares or in parcel charges. The progress of the Railways during the Plan period, no doubt, is satisfactory; it is laudable. Even the World Bank team has compared favourably the achievements of our Railways with the performance of railways of some of the developed countries. But with the good performance even the receipts of the Railways have increased. If we have a look at the figures, we can see that

[Shri Dighe.]

in 1950-51 the receipts were Rs. 263 crores. They rose to Rs. 566 crores in 1962-63; in 1963-64 as per the revised estimates they are Rs. 622 crores and in the 1964-65 Budget we estimate them at Rs. 668 crores. That is an increase of about Rs. 400 crores in a period of 13 years.

There is a similar increase in the working expenses also. In 1950-51 the working expenses were Rs. 210 crores and in the Budget proposals submitted to the House they are estimated at Rs. 441 crores; so, it is an increase of about Rs. 200 crores.

The overall picture of the figures presented shows that the Railways are a continued prosperous concern. Naturally, the public expected some relief this time. I would have been happy if there had been some relief to the third class passengers at this juncture. Even the 2 per cent increase in the surcharge on supplementary charges does not seem to be necessary. I will request the hon. Minister to reconsider and see if this surcharge can be avoided.

As regards the operational efficiency of the Railways, much has been said in the hon. Railway Minister's speech. As a matter of fact, the picture is rosy; but it is to be remembered that there is a feeling in this country that there is much scope for the improvement of operational efficiency of the Railways. With higher production and greater operational efficiency even economy to a certain extent can be brought about. There is a suggestion from important quarters that fuel economy is a matter which requires the utmost concern of the Railway Ministry. I am making these remarks only with a view to inviting the hon. Railway Minister's attention to these matters.

One of the learned Members of this House, Shri Hanumanthaiya, had laid great stress on the electrification of the Indian Railways. I join ranks with him. I also feel that unless the Indian Railways are totally electrified, our national progress cannot be speedier. I, therefore, request the Railway Ministry to find out ways and means by which the electrification of the Railways can be speeded up and the much-needed coal can be saved for other industries.

As regards new lines, there have been continuous demands on the Ministry and I am happy to note that the Ministry is making good progress as per the Plan. It is gratifying to note that new lines in Assam and North Bengal have been given preference in this year's Budget. I am also happy to see that the Diva-Apta Railway line in my region is being completed during the year. I would, however, like to invite the attention of the hon. Railway Minister to the much neglected part of the country to the south of Bombay Island which is known as the Konkan. If we have a look at the Railway Map of India, we shall find that this part of the country, to the south of Bombay right up to Mangalore, is conspicuous by the absence of any railway line. The people of Konkan have been pressing for a Konkan Railway for the past number of years, but nothing has been done up to this time. There has been a beginning only this year by means of the Panvel-Apta Railway. Indeed the economic development of Konkan depends upon the availability of rail communication in this part of the country. There is high industrial potential in this area. Recently rich iron ore has been detected in these parts. There are rich deposits of bauxite also. There are other minerals also in these parts of the country. Electricity is now available in this part of the country. New industries are being located. As such the industrial pace of this part of the country depends upon the availability of rail communication. I, therefore, request Shri Dasappa, the new Railway Minister, to look into the case of the Diwa-Dasgaon Railway which has been receiving the attention of the Railway Ministry for a

number of years and see that after the completion of the Diwa-Apta Railway this new railway line is immediately followed up.

In this connection I would like to make one suggestion. The economic development of backward tracts depends upon the availability of rail communication and the immediate economic justification need not be insisted upon in these cases because with the economic development of these tracts the railways will become justifiable and they become economic in due course.

One more thing that I would like to bring to the notice of the ministry is regarding level-crossings. A remark has been made in the hon. Railway Minister's speech that the provision for level-crossings has become necessary on account of the growth in rail and road traffic and the responsibility must be shared. I feel that bidges have become necessary only because of rail traffic and, as a matter of fact, the Railways should bear the major portion of the expenditure. The present policy is that the bridge is constructed by the Railways and the approaches are constructed by the road authorities. Now, what are the road authorities? They are normally the States or the local bodies, that is, the Zila Parishads or municipalities. The resources of the road authorities are not so much as to construct these approaches. On an enquiry with certain road authorities I have learnt that the cost of construction of these bridges and approaches works out to about fifty-fifty. I will suggest that if possible the Railways who have got better resources should see whether they can share 75 per cent of the expenses of the railway bridges with approaches and 25 per cent should be levied from the road authorities.

Another important aspect is over-crowding. As one of my predecessors, Shri Peter Alvares, has said, over-crowding has not been eliminated. The progress is very meagre and God knows when we shall be able to do it. This is so on non-suburban and suburban lines. I am experiencing it daily on the Bombay suburban lines. Travelling on the Bombay suburban lines in a third class compartment is a horribie thing. One is reminded of the Black Hole of Calcutta while travelling in a third class compartment. The conditions in the 1st Class also during the peak hours are not better. It is just like that. So, I suggest that speedier remedies should be found out for eliminating this over-crowding at least in the suburban trains in Bombay. The Railway Ministry is making efforts, but the efforts are falling short. The elimination of over-crowding in Bombay suburban trains should be treated—it is a colossal problem—as an urgent problem which needs to be solved very early.

13.20 hrs.

[MR. DEPUTY SPEAKER *in the Chair*]

Another ugly feature of Bombay suburban line is the over-crowding at the railway stations during the peak hours. You will find the railway stations, like, Dadar, Byeulla; Thana, Kurla, Kalyan, etc. are over-crowded during the peak hours. The approaches to the over-bridges are insufficient. There is too much over-crowding at Kalyan. There is pickpocketing and there is much scope for mischief and passengers, especially ladies, are harassed to a great extent. Ways and means have to be found to provide greater facilities at these stations and more exit-doors and, if possible, more approaches to the over-bridges in some of the stations. Kalyan station needs to be renovated. I hope the Railway Ministry would pay proper attention to this and the Bombay Suburban line will improve.

Another difficulty about the Bombay suburban line is the non-availability of a sufficient number of trains. I have had correspondence with the Central Railways and I am told that on the line beyond Kalyan no more trains can be made available though the traffic justifies it. I

[Shri B. N. Dighe]

would like to invite the attention of the Railway Minister to the fact that about more than 2 lakh pass-holders travel by this line and their needs have to be immediately attended to. The railway traffic in Bombay is nearly 12½ per cent of the entire traffic in India and, as such, greater attention to the availability of more trains on the Bombay suburban line will have to be made.

There is one thing more about the Poona-Lonawala line. We are aware that the industrial pace of this Poona region is very rapid and with the development of industries, even the population is increasing. There is great traffic on the Poona-Lonawala line and in order to cope up with this traffic and to make available speedier traffic, it is necessary that a special track for running local trains may be constructed on the Poona-Lonawala line.

Then there is the usual complaint about catering. Catering is not at all satisfactory. Though it is departmental catering, there is a general consensus of opinion that the catering is not satisfactory. It is unclean and unwholesome. People want wholesome and clean food, whatever be the agency. We have again and again, year by year, been drawing the attention of the Government to this matter. I hope this year the Ministry will pay a better attention to this and see that catering is improved early.

Lastly, I thank the Railway Minister for the progress the Railways have made during the past few years and I hope that the few suggestions which I have made will receive proper atention at the hands of the Ministry.

Mr. Deputy Speaker: Shri Barupal ....not here; Shri Hem Raj....not here; Shri Rananjai Singh.

श्री रणंजय सिंह (मुसाफिरखाना) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आप का आभारी हूं जो आप ने मुझे अपने विचार रेलवे बजट पर व्यक्त करने का अवसर प्रदान किया है । आप के द्वारा मैं रेलव मंत्रालय को धन्यवाद देना चाहता हूं कि उसने बहुत ही परिश्रम के साथ तथा योग्यता के साथ रेलवे बजट का निर्माण किया है ।

एक बहुत ही आवश्यक बात मैं बड़े ही दुःख के साथ निवेदन करना चाहता हूं । लखनऊ डिविज़न में जो एक लाइन लखनऊ से बनारस जाती है, जोकि मेन लाइन है उस पर राय बरेली और प्रतापगढ़ में गाड़ियों का बहुत ही कम प्रबन्ध है, इन दो स्टेशनों के बीच बहुत ही कम गाड़ियां हैं । जो जनता एक्सप्रेस सप्ताह में दो बार चलती भी है वह भी बहुत ही अपर्याप्त है । इन स्थानों के महत्व को देखते हुए तथा यात्रियों की भीड़ भाड़ को देखते हुए अन्य लाइनों की अपेक्षा इस लाइन पर बहुत ही कम ट्रेनें चलती हैं । मैं प्रार्थना करता हूं कि कम से कम एक ट्रेन प्रतापगढ़ और राय बरेली के बीच भी ऐसी चला दी जानी चाहिये जिस का सम्बन्ध उन गाड़ियों से हो जाय जो वहां चलती हैं, तो लोगों को बहुत सुविधा हो सकती है । प्रतापगढ़ और राय बरेली के बीच में जो सीधी सड़क है, उस में एक तो बीच में पुल नहीं है और उसके अतिरिक्त एक बहुत बड़ा भाग उस सड़क का कच्चा है जिस की वजह से लोगों का इस सड़क से आना जाना नहीं हो सकता है और उन को ट्रेन पर ही भरोसा करना पड़ता है । मैं आशा करता हूं कि इस ओर माननीय मंत्री जी अवश्य ध्यान देंगे ।

इसी लाइन पर एक अमेठी स्टेशन है जिस के बारे में बहुत बार प्रार्थना की गई है कि वहां पर सुविधाओं का अभाव है । जब माननीय लाल बहादुर शास्त्री जी रेलवे मिनिस्टर थे तो उन से प्रार्थना की गई थी और उन से हमें उत्तर मिला था कि इस पर विचार किया जायगा । उसके बाद जब माननीय जगजीवन राम जी रेल मंत्री बने तो उन से भी प्रार्थना की गई और उन से

भी हमें आश्वासन मिला कि वहां पर. उस स्टेशन पर जो शेड की आवश्यकता है उसका सन् १९६०-६१ में या उसके आसपास प्रबंध कर दिया जायगा, वह बना दिया जायगा। उस स्टेशन पर ओवर-ब्रिज बनाने के लिए भी प्रार्थना की गई थी और आश्वासन मिला था कि ओवर-ब्रिज बना दिया जायगा। यह प्रार्थना भी की गई थी कि प्लेटफार्म भी बना दिया जाय ताकि लोगों को चढ़ने में आसानी हो और कहा गया था कि उसका प्रबन्ध भी कर दिया जायगा। सरकार की ओर से शैड बनाने के लिए जो आश्वासन मिला था, उसके सिलसिले में कुछ सामान भी वहां पर पहुंचा था लेकिन बाद में वह सामान पता नहीं किस कारण से अमेठी स्टेशन से हटा कर दूसरे स्टेशन पर पहुंचा दिया गया और उस स्टेशन पर पहुंचा दिया गया जो महत्व के रूप में इस स्टेशन का मुकाबला नहीं कर सकता था। अमेठी स्टेशन का बड़ा ही ऐतिहासिक महत्व है। वहां पर डिग्री कालेज तीन हैं। इंटर कालेज कई हैं। हाई स्कूल हैं। यह तहसील हैडक्वार्टर है। साथ ही साथ वहां पर मंडी है। वहां पर कई मेले लगते हैं जिन के कारण से जनता का आना जाना बहुत रहता है। वहां पर एक परमहंस जी का आश्रम है और वहां पर बम्बई कलकत्ता तक से लोग आते हैं। हिन्दी के सुप्रसिद्ध कवि श्री मुहम्मद जायसी की वहां पर समाधि भी है जिस के दर्शनों के लिए लोग बराबर आते जाते रहते हैं। ९९६ ईसवी में हमारे पूर्वजों ने ग्वालियर से जा कर वहां एक कुआं बनवाया था जो अब भी कायम है और किस तरह से वह इतने वर्षों से ठीक ठाक हालत में है, इसको देखने के लिए भी बहुत बड़ी संख्या में लोग वहां आते हैं। इस तरह की और भी कई चीजें वहां हैं जिन के कारण काफी लोग रेल की यात्रा कर के वहां आते हैं। मेरी प्रार्थना है कि इन सब बातों को देखते हुए अमेठी स्टेशन पर विशेष ध्यान देने की कृपा आप करें।

जौनपुर और लखनऊ के बीच एक लाइन जाती है। जनता की यह पुकार है कि एक अच्छी ट्रेन जो तेज़ चलने वाली हो, उसको उस लाइन पर चलाया जाय। वहां पर जो गाड़ियां चलती हैं वे बहुत धीमी गति से चलती हैं और बहुत देर लगाती हैं। लखनऊ से सुलतानपुर या सुलतानपुर से जौनपुर के बीच में भी एक्सप्रेस या मेल ट्रेन का चलाना बहुत आवश्यक है। इस ओर भी ध्यान दिया जाना चाहिए।

तीसरे दर्जे के लिए माननीय सदस्यों ने काफी कुछ कहा है। भीड़ के कारण यात्रियों को जो असुविधा होती है, उसके बारे में भी काफी कुछ कहा जा चुका है। मैं सुझाव देना चाहता हूं कि थर्ड क्लास की सीटों के लिए रिजर्वेशन का प्रबन्ध किया जाना चाहिये। सब से जरूरी बात यह है कि लोगों के बैठने का प्रबन्ध हो। अगर लेट कर जाने की लोगों को आप सुविधा नहीं दे सकते हैं तो कम से कम बैठने का अच्छा प्रबन्ध तो आप उनके लिए कर ही सकते हैं। भीड़ भाड़ की वजह से बहुत से लोग धक्के खा कर भी चढ़ नहीं पाते हैं और उन को लौट कर वापस आ जाना पड़ता है जिस से बड़ा कष्ट होता है। भीड़ भाड़ को कम करने के लिए या तो आप गाड़ियों की संख्या बढ़ा दीजिए और अगर गाड़ियों की संख्या उस मात्रा में नहीं बढ़ा सकते हैं जिस मात्रा में यात्रियों की संख्या बढ़ रही है तो डिब्बे तो आप गाड़ियों में अधिक कर ही सकते हैं। इस से लोगों को सुविधा हो सकती है और व बैठ कर जा सकते हैं।

डिब्बों में चढ़ने में यात्रियों को जो असुविधा होती है, उस से सभी माननीय सदस्य परिचित हैं। इस बारे में सभी एक मत हैं कि यात्रियों को बहुत अधिक असुविधा होती है। इस को भी दूर किया जाना चाहिये। मैं यह भी कहना चाहता हूं कि टिकट लेने में यात्रियों को जो असुविधा होती है, उस ओर भी आप का ध्यान जाना चाहिये।

[श्री रणंजय सिंह]

छोटे छोटे स्टशनों पर यह असुविधा विशेष रूप से होती है । वहां पर टिकट घर उस वक्त खोला जाता है जब गाड़ी आने को होती है । और लोगों की भीड़भाड़ का वजह से कई यात्रियों को या तो बिना टिकट ही सफर करने के लिए विवश हो जाना पड़ता है या फिर उनको घर वापिस लौट जाना पड़ता है । उन को टिकट मिल भी नहीं पाती है कि गाड़ी चल देती है और उन को निराश वहीं रुक जाना पड़ता है या घर वापिस आ जाना पड़ता है । इसलिए मेरी प्रार्थना है कि कम से कम एक घंटा पहले ट्रेन के छटने के अगर टिकट मिलने का प्रबन्ध हो जाय तो उससे भी बहुत कुछ सुविधा यात्रियों को हो सकती है ।

इसी प्रकार से जनता की सुविधा के लिए जहां मेरी यह प्रार्थना है कि उन को ठीक से टिकट मिलें वहीं पर यह भी चाहता हूं कि छोटे छोटे स्थानों पर यात्रियों के लिये ठहरने का प्रबन्ध होना चाहिए । इस से उन लोगों को काफी सुविधा मिल सकती है । अक्सर लोग आ कर खुले में बैठा करते हैं । अमेठी में तो वेटिंग रूम है लेकिन और छोटे छोटे स्थानों पर नहीं हुआ करता है जिस से बरसात के दिनों में पानी और गर्मी के दिनों में धूप में यात्रियों को बैठना पड़ता है । जन साधारण के लिए इस का प्रबन्ध किया जाना आवश्यक प्रतीत होता है ।

मैं ने एक बार यहां प्रश्न किया था और कहा था कि लखनऊ जौनपुर लाइन पर कई स्टशन हैं जिन के नाम टाइम टेबल में नहीं दिये हुए हैं । साथ ही साथ मैं ने पूछा था कि एक स्टेशन है अढ़नपुर उस का नाम अधीनपुर क्यों लिखा हुआ है टाइम टेबल में । उस समय मुझे उत्तर दिया गया था कि सर्वे आफ इंडिया में लिखा हुआ नाम शुद्ध है इस लिए टाइम टेबल में जो अधीनपुर नाम लिखा हुआ है वह उसी आधार पर है और शुद्ध है । मैं विशेष रूप से इस कार्य के लिए उस स्टेशन पर गया । स्टेशन पर भी अढ़नपुर लिखा है और इसी रूप में वह नाम ठीक मालूम होता है । हिन्दी में भी उस का नाम ठीक लिखा हुआ है और उर्दू में भी ठीक लिखा हुआ है । पता नहीं किस तरह से सर्वे आफ इंडिया में गलत नाम लिखा हुआ है और वही नाम टाइम टेबल में आ गया है । मैं यह निवेदन करूंगा कि जिन जिन स्टेशनों के नामों में कोई भूल हो उस को ठीक कर लिया जाये । इस स्टेशन का सही नाम अढ़नपुर है इसलिए अधीनपुर के नाम से टिकट लेने में जनता को असुविधा होती है । अगर यह नाम शुद्ध कर दिये जायें तो जनता को बड़ा लाभ हो सकता है ।

जहां जनता की सुविधा के लिये नामों का ठीक होना आवश्यक है वहां मैं यह भी निवेदन करूंगा कि कोथरा के पास महा-रानी पश्चिम के नाम से एक स्टेशन था । सुना गया है कि कोथरा की जगह महारानी पश्चिम के नाम से फिर स्टेशन का नाम रक्खा जा रहा है । महारानी पश्चिम नाम की जगह वहां से लगभग डेढ़ दो मील अलग है । इसलिये मैं चाहता हूं कि कोथरा के नाम से ही स्टेशन का नाम रक्खा जाये जिस में लोगों को टिकट लेने में अधिक सुविधा हो ।

इसी प्रकार से ट्रेनों के बारे में भी मेरा निवेदन है । जैसा मैंने पहले कहा, अमेठी स्टेशन बहुत महत्वपूर्ण स्थान है । वहां डिगरी कालेज भी है । मेल ट्रन उस जगह से गुज़रती है । यदि वहां पर मेल ट्रन के खड़े होने का प्रबन्ध कर दिया जाये तो बड़ा अच्छा हो । जिस प्रकार वह भदोही में ठहरती है, दूसरे स्थानों पर ठहरती है उसी प्रकार वहां भी उस के ठहरने का प्रबन्ध कर दिया जाये । वहां पर उस के थोड़ी देर ठहर जाने से वहां के यात्रियों को, दूसरे अच्छे अच्छे लोगों को और डिगरी कालेज के लोगों को भी आने

जाने में दूसरे नगरों मे बड़ी सुविधा हो जाये ।

रेलव मंत्रालय ने जो बजट बनाया है वह बहुत सुन्दर है । ठीक है लेकिन वहां पर साधारण जनता का भी ध्यान रक्खा जाना चाहिये । पता नहीं क्यों इस की ओर ध्यान नहीं दिया जाता । मैं यह तो नहीं कहूंगा कि जान बूझ कर उस को इग्नोर किया जाता है, लेकिन फिर भी उन की ओर ध्यान नहीं जाता है । मेल ट्रेन के ठहरने के सम्बन्ध में, जब सूरी साहब लखनऊ में डी० एस० थे तब उन पर जोर डाला गया, फ़ैज़ाबाद के डिवीजनल कमिश्नर साहब ने और सुल्तानपुर के डिप्टी कमिश्नर साहब ने कहा तो मौखिक रूप से तो स्वीकृति दे दी गई लेकिन वर्षों बीत गये पता नहीं क्यों अब तक मेल ट्रेन के वहां ठहरने का प्रबन्ध क्यों नहीं किया गया ।

इसलिए मैं सदन के सामने जनता की पुकार रखना चाहता हूं और मुझे आशा है कि मंत्री महोदय इस ओर अवश्य ध्यान देंगे और इस प्रकार से प्रबन्ध करेंगे जिस में जनता के कष्ट दूर किये जा सकें और उन को सुविधा पहुंचाई जा सके ।

श्री रा० स० तिवारी (खजुराहो) : उपाध्यक्ष महोदय, मंत्री जी ने जो रेलवे बजट पेश किया है वह सराहनीय है । सराहनीय इसलिये है कि हमारे भारतवर्ष की रेल संसार की अन्य रेलों की तुलना में दूसरा दर्जा रखती है । हमारे यहां की रेलों से लम्बी रेलवे सिर्फ रूस की बतलाई जाती है, अन्य किसी भी राष्ट्र की नहीं । इसलिये संसार में दूसरे नम्बर पर हमारी रेलवे आती है । जब से हमारे देश में रेलों का आवागमन शुरू हुआ, तब से मैं मानता हूं कि पिछले पन्द्रह वर्षों में रेलों की बहुत तरक्की हुई । इतनी तरक्की हुई और यातायात के साधन इतने अच्छे हो गये कि भारत में किसी स्थान से किसी स्थान तक पहुंचने में तीन दिन से ज्यादा सफर नहीं करना पड़ता, बशर्ते कि रेल कहीं पर बदलनी न पड़े ।

इन सब बातों के होते हुए भी हमारे माननीय मंत्री जी ने जो रेलों का निर्माण कार्य किया है या अभी तक जो निर्माण हुआ है, वह उन्हीं स्थानों पर हुआ है जहां पर खनिज पदार्थ या इस तरह की चीज़ बहुतायत से मिलती है या उस के मुताल्लिक कुछ सर्वे हो चुका है । उन्हीं जगहों पर रेलों को बढ़ाया गया है । उन जगहों पर रेलों का बढ़ावा नहीं किया गया जहां पर सैकड़ों हजारों मील लम्बी जगहें पड़ी हुई हैं और बहुत से साधन मिलने की सम्भावना मौजूद है । मैं कहना चाहता हूं कि अगली बार जब आप रेलवे को बढ़ाने के प्रोग्राम पर विचार करें तो पहले तो आप यह सर्वेक्षण करें कि वे कौन से स्थान हैं जो पिछड़े हुए हैं और जहां रेलों का संचार अभी तक नहीं हुआ है ।

मैं इस बात को मानता हूं कि सब से बड़ी खुशी की बात हमारे देश में यह है कि सारी रेलें और उन का काम हमारी गवर्नमेंट के मातहत चलता है । आज केवल ६०३ किलोमीटर रेल छोटी लाइन की ऐसी है जोकि प्राइवेट हाथों में चलती है या जिस को कम्पनियां चला रही हैं या जो हमारी सरकार की देख रेख में नहीं चल रही है । मैं चाहता हूं कि उन रेलों को भी सरकार अपने हाथ में ले ले ताकि उन में सुविधा के साथ काम हो सके ।

हमारे राष्ट्र में २८०० करोड़ रु० की सम्पत्ति रेलों की है और उसमें १२ लाख से अधिक स्त्री पुरुष काम करते हैं । इतने नौकर उस में वेतन भोगी हैं लेकिन तब भी जब कभी मैं कहीं जाता हूं और फर्स्ट क्लास के वेटिंग रूम में ठहरता हूं तो हमें चौकीदार नहीं मिलता । नतीजा यह होता है कि अगर कोई चाहे कि सामान छोड़ कर चला जाय या किसी शहर में उतर जाये और वहां पर थोड़ा सा घूम ले तो सामान देखने के लिए वहां

[श्री रा० स० तिवारी]

चौकीदार नहीं मिलता । जब आप के यहां १२ लाख आदमी मौजूद हैं तो जो बड़े बड़े स्थान हैं और वहां पर चौकीदारों की कमी है वहां पर उस कमी को अवश्य दूर किया जाना चाहिये । आज हमारे देश में १० हजार गाड़ियां नित्यप्रति चलती हैं और ६७०० स्टेशनों से गुजरती हैं । लेकिन कभी कभी ऐसा हो जाता है कि किसी लाइन पर कोई गड़बड़ी हो गई तो दिन रात गाड़ी नहीं चलती । लोग मायूस हो कर पड़े रहते हैं । इसलिए पहले इस का सर्वे होना चाहिये कि अगर गाड़ियां लेट होती हैं तो उस का कारण क्या है और उन के विरुद्ध ऐक्शन जरूर लिया जाना चाहिए ताकि भविष्य में वे गाड़ियां न रुका करें । अभी चार पांच दिन पहले की बात है कि मैं जा रहा था पठानकोट से झांसी । एक्सप्रेस दो घन्टे लेट थी । मोरेना में लेट हो जाने के कारण वह समय से नहीं आ सकी और मुझे मानिकपुर की गाड़ी नहीं मिल सकी । इसलिये यह थोड़ा ध्यान देने की बात है कि गाड़ियां क्यों लेट होती हैं, उसमें किस की गलती है और जिस की गलती हो उस के खिलाफ़ ऐक्शन लिया जाना चाहिये ।

मैंने इस बजट को देखा । उस से मुझे पता चला कि फर्स्ट और सेकेंड क्लास के यात्रियों से २२ करोड़ रु० की आमदनी है और तीसरे दर्जे के यात्रियों से १६२ करोड़ रु० की आमदनी है । जब हम टिकट खरीदने जाते हैं तो फर्स्ट क्लास का टिकट पाने में कोई देर नहीं होती । वहां पर भी एक आदमी टिकट बांटने वाला होता है और तीसरे दर्जे में भी एक ही टिकट बांटने वाला होता है । तीसरे दर्जे में टिकट पाने में इतनी देर लगती है कि बड़ी असुविधा होती है । इस विषय में मेरा निवेदन है कि तीसरे दर्जे मे टिकट देने के लिये कम से कम दो या तीन आदमी होने चाहियें जिस में कि आसानी से सब को टिकट मिल सकें ।

शायद दस वर्ष हुए होंगे जबकि फर्स्ट क्लास का किराया, जोकि पहले २७ पाई फी मील था काट कर १६ पाई फी मील किया गया है । लेकिन तब भी उससे आमदनी बढ़ी नहीं है । थर्ड क्लास की आमदनी बढ़ती जा रही है । उस का इतना कम प्रबन्ध होने पर भी उस की आमदनी बढ़ रही है । इस विषय में मेरा निवेदन यह है कि जहां पर आज गाड़ियों में फर्स्ट क्लास की बागियां अधिक लगाई जाती हैं वहां कम से कम आधे डब्बे थर्ड क्लास के अवश्य लगाये जाने चाहियें क्योंकि आमदनी का जरिया तो थर्ड क्लास ही है । आप थर्ड क्लास से ज्यादा आमदनी पाते हैं फर्स्ट क्लास से नहीं । आपने फर्स्ट क्लास का किराया घटा कर १६ पाई कर दिया फिर भी उसकी आमदनी नहीं बढ़ी । मैं कहता हूं कि चाहे आप फर्स्ट क्लास का किराया ज्यादा कर दें पर थर्ड क्लास का किराया कम कर दें और थर्ड क्लास के ज्यादा डब्बे लगायें तो आपको १६२ करोड़ से दुगनी आमदनी हो सकती है । जनता गाड़ियां बढ़ाई जानी चाहिएं ।

थर्ड क्लास के पैसेंजर चाहते हैं कि हम को सोने का स्थान मिलें, लेकिन यह व्यवस्था सब जगह नहीं हो पाती । मुश्किल से थर्ड क्लास के एक दो डब्बे लगते हैं । अगर आप सोने की व्यवस्था कर दें और साढ़े तीन रुपया लेते रहें तो मैं समझता हूं कि ज्यादा आमदनी हो सकती है, हां आपको डब्बे और जनता गाड़ियां बढ़ानी पड़ेंगी ।

तीसरे दर्जे के डब्बों की सफाई का उचित प्रबन्ध नहीं है । मैंने देखा है कि फर्स्ट क्लास की सफाई करने वाले स्टेशन पर अपने आप आ जाते हैं चाहे उनके मुसाफिर सफाई न भी चाहते हों, लेकिन तीसरे दरजे के डब्बों में कोई नहीं जाता । उनकी सफाई तो उसी समय होती है जब गाड़ी किसी जगह जा कर खत्म हो जाती है । मेरा निवेदन है कि तीसरे दर्जे में यात्रा करने वाले भी इन्सान हैं और

ये वे इन्सान हैं जिन से आपको ज्यादा आमदनी होती है। इस लिये इस तरफ विशेष ध्यान देना चाहिये।

मेरा एक और सुझाव है। रेलवे लाईन के बगल में लाखों एकड़ जमीन ऐसी पड़ी है जिस पर खेती हो सकती है। आज कल जब कि गल्ले की देश में कमी हो रही है अगर रेलवे विभाग इस जमीन को किराये या लगान पर खेती के लिये दे दे तो कृषि का उत्पादन भी बढ़ सकता है और रेलवे की आय भी बढ़ सकती हैं। रेलवे की जो जमीनें स्टेशनों के पास हैं उन पर फलों के वृक्ष लगाए जायें तो बहुत फायदा हो सकता है।

मुझे यहां १५ साल हो गए हैं। हमेशा मैं यह प्रार्थना करता हूं कि रीवा क्षेत्र में यानी पुराने विन्ध्य प्रदेश में रेलवे लाइन बढ़ाई जाय। वहां कोई लाइन नहीं है सिवाये उस लाइन के जो कि इलाहबाद से बम्बई को जाती है। इस क्षेत्र में खजुराहो का टैम्पिल है जहां कि विश्व के लोग आते हैं, लेकिन उस तक रेलवे लाइन नहीं है। पन्ना में हीरे की खदानें हैं, और वहां इमारत का पत्थर इतना ज्यादा है कि अगर ढोया जाय तो हजारों वर्ष तक खत्म नहीं हो सकता, लेकिन वहां रेलवे न होने के कारण ये सब चीजें मिट्टी की तरह पड़ी हैं।

६ या ७ साल हुए आपने एक योजना बनायी थी कि एक लाइन सिंगरौली से रीवां होते हुए सतना को पन्ना, और सतना से छतर पुर और छतर पुर से टीकमगढ़ होते हुए ललितपुर होती हुई बनायी जाय। १४ मील की लाइन की मंजूरी भी हो गयी थी, लेकिन उसका बनना बन्द कर दिया गया। मेरा निवेदन है कि खजुराहो से महोबा ३४ मील जगह है। और खजुराहो से सागर को या सतना को मिलाया जाय, यह ८० मील जगह ह। इस बीच में एक रेलवे लाइन होनी चाहिये। या उरई से राठ होते हुए हरपाल पुर या महोबा होते हुए खजुराहो को सतना से मिलाया जाय। मेरा निवेदन है कि इस ओर जरूर ध्यान दिया जाय। मैं दासप्पा साहब से और डिप्टी मिनिस्टर साहब से निवेदन करूंगा कि अन्य मिनिस्टरों ने अनेक काम किए। वे इतना ही काम करें कि जितने भी पुराने डब्बे और पुरानी पटरियां हों, जिनको वह मिट्टी के दामों बेंच देते हैं, उनको जोड़ कर उन स्थानों को रेलवे लाइन दे दें जहां उस की बहुत मांग है। लोग संतोष कर लेंगे कि चाहे पुरानी पटरी और पुराने डब्बे ही सही, लेकिन हमको लाइन तो मिल गयी, बजट न होते हुए भी बनाई गयी है। और सरकार को इस पर ज्यादा पैसा भी खर्च नहीं करना पड़ेगा। मेरा निवेदन है कि इस ओर ध्यान दिया जाय।

दूसरे मुझे भोजन की व्यवस्था के बारे में यह कहना है कि यद्यपि भोजन ठीक है लेकिन सफाई की कमी है। इस ओर ध्यान दिया जाना चाहिये।

अन्त में मैं फिर निवेदन करता हूं कि मेरी लाइन की ओर अवश्य ध्यान दें।

Shri Daji (Indore): Speaking on the Railway Budget, the first thought that comes to my mind is that the Railway Minister is a child of the Kamaraj Plan, and one could legitimately expect from him some bold, determined Kamaraj Plan on the railways. That is what we expect of him. We did not expect, and do not even now expect, that this hon. Minister will merely allow the guardsmen and the drivers to pull the trains as they are doing, but would impart to the department all the experience which he has garnered as an able Chairman of so many committees and his work in public life. We are sure he would do it. What remains to be seen, however, is whether he also musters the requisite courage and decisiveness to break through the shackles of the great Moghuls of the Railway Board. Because Ministers come and Ministers

[Shri Daji]

go, but it seems the whole big railway system is worked only on that parennial Board whose members change but whose mentality remains the same. It is from this angle that I approach the Budget. However, I am not very much pessimistic because we would like to give a full year's opportunity to the new Minister. I am addressing him and the House, through you, in the expectancy of seeing some of the points raised reflected at least in the next Budget which will really be his full year's budget.

The first point concerns the report of the Railway Board. It has been circulated. It is a document of complacency and smugness. Decimal point so much of overcrowding is reduced; perhaps all the passenger trains might have been put together—I do not know. But on the important mail sections, all of us who travel know what is the state of affairs. There is hardly any satisfaction if decimal point so much of overcrowding is reduced—which also I doubt very much—for, as it has been well said, statistics are like a bikini swimming suit; they reveal much, but what they conceal is much more.

These statistics of the Railway Board do not satisfy us at all. Today one is compelled to pass this remark. Perhaps, despite the best wishes to the Minister, and also the wishes of the Minister, the fact remains that railways today constitute, and continue to be, the most organised and legalised black market in the country, where you pay the money and do not even get a seat. This state of affairs must end. It is possible we may not be able to provide a sleeper berth to every passenger. Conceded, in a poor country, an under-developed, developing country. But to expect that the passengers would purchase tickets and would not even find a foothold on the footboard, and will have to make their way through the windows—which is the normal sight in all mail trains where only one slumbering coach is attached at the fag end of the train—is something intolerable. Unless this state of affairs is improved, we shall not be doing justice to the hundreds and thousands of our railway users who pay to keep the railways going. This aspect of the matter should receive top priority at the Minister's hands.

Here again, I would like to point out that the whole system of classification in the railways is absolutely outmoded and requires revision. Even during the British regime we had only the first, second and third classes, and for some time the inter class, but now let us see the whole gamut of classes that we have got: air-conditioned first, air-conditioned third, sleeper third, ordinary third, the day-cum-sleeper third, second class and ordinary first class. It is a whole sprawling system still continuing. And look at the space occupied by the air-conditioned coach and the number of passengers it can carry, and the poor third class wobbling behind. Must this system continue? Does this system obtain in any other country?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Shahnawaz Khan): In Russia there are more.

Shri Daji: Only two. I have personally travelled—short coach and light coach.

Shri Shahnawaz Khan: There are six different classes.

Shri Daji: On different trains. That is a different thing, but here in the same train there are so many. And even if Russia in its luxury can afford it, India, a poor country, certainly cannot afford it. Unless you do this, how are you going to meet this problem of overcrowding?

At least immediately some more efforts should be made to increase the Janata trains. The second class should be done away with. It is a meaningless class, it is worse than third class. You make the passenger pay double the fare of the third class,

and even then they cannot sleep, while in the third class at least they get a sleeping berth in the long-distance trains. It is an anachronism, an outmoded thing, it is useless, it should be done away with.

Coming to the question of freight increase, Shri Neogy, I think, touched the correct point, when he pointed out in his statement of resignation the danger of allowing a World Bank cies and priorities. It is one of our transport system, because, as he pointed out, the attitude of that team may be at variance with our national policies and priorities. It is one of our national policies to do away with regional imbalance in industrial development. If that is the basic policy of the Plan, all the departments must co-ordinate the policy and see whether the change sought to be introduced will retard all-round regional development or not. It may be commercially sound, but herein comes the difference between a mere technical expert, a banking expert, considering a problem purely from the point of view of financial and commercial implications, and the Government considering it from a national point of view. If you carry coal for a longer distance, you must charge more, but it will really mean a handicap to all the States which are far away from the coal areas. Therefore, the railways, as the premier public-utility concern and the pride of the public sector, must not be weighed down by mere commercial considerations, but should also make bold to have a decisive policy which is in furtherance of our national objectives of planning. I think this change in freight structure will hamper it.

May I also point out that the existing freight structure is already 13 per cent in excess of what was recommended by the Freight Structure Enquiry Committee? The last increase could be justified only in terms of the emergency, that the whole nation was at war and passing through a crisis. At that time we submitted that there was no justification for any increase in the name of rationalisation. I do submit and I do pray that the hon. Minister gives a real, searching, second thought to it when he replies to the Budget.

Then, the picture presented is a lopsided one. I am not talking in the ordinary terms of over-estimation or under-estimation of income. The reason mentioned for the slight increase is that the running costs have gone high. When the Budget is introduced, the hon. Finance Minister says that there will be no inflation, that the inflationary pressures shall not be allowed to be thrown on the consumers, but if a Government undertaking like the railways is forced to throw the burden on industry and hopes that industry will not pass it on to the consumer, certainly this is a ghost of a hope, this is no hope. The Railway Budget should not further add to the inflationary strain.

The picture is also lopsided for another reason. The performance is good, all credit to the lakhs of railwaymen who have worked hard during the emergency, I do not want to under-rate their achievement, but if the pressure has eased, it is not so much because of a gigantic additional performance of the railways as because of slackening of economic activity in the country. Therefore, we await the doomsday. If the new Budget on 29th February unleashes new inflationary forces, we do not know what would happen, but if the new Budget unleashes new economic activity, is the hon. Minister confident that the railways will be able to discharge their obligations and meet the spurt in economic activity?

We are having a see-saw picture. Sometimes the Ministry of Mines and Fuel complains that there is plenty of coal available but the railway wagons are not available. Now we see that the railway wagons are idle, but the coal to be booked is not there. This is not a satisfactory picture. The question is: when coal is available

[Shri Daji]

and needed to be moved, will our wagons be able to move with equal speed?

Dr. M. S. Aney (Nagpur): That is the promise given here.

Shri Daji: I will be happy if they can.

The Minister of Railways (Shri Dasappa): I have given every assurance. Why do you doubt it?

Shri Daji: Then, are we to go to the Assurances Committee to come out with a report as to how many are fulfilled and how many are not?

Shri Dasappa: What do you want us to do?

Shri Daji: Nothing. I only want you to keep this in mind.

Is our plan of building of coaches sufficient? Admittedly not. Our railways would be needing more than what we are able to build. What can the railways do to improve that position? That is the first question.

The second question is: why is there a big difference between the two coach-building factories in the matter of cost? That has to be explained. This is strange. It has been shown in the report. I do not know how far the report is correct.

Then, I would request the Minister to consider two or three points. With this buoyant and rosy picture, can you not make some gesture to the common public, so that this your first Budget goes down as the Dasappa Railway Budget? I support my hon. friend Shri R. S. Pandey who said that there could have been at least a gesture of a marginal reduction of fare from the Government. If that cannot be done, I would press them with all the force at my commend to consider at least the restoration of all the concessions that were cancelled in the wake of the emergency like the students concession, the music concession, the sports concession etc.

Shri Dasappa: Quite a lot has already been done.

Shri Daji: I know, but with this picture of surplus and more surplus coming—because, with improved economic activity, your revenues are going to be much more than expected, that you will concede—something more can be done.

Another aspect which is related is the question of fare concessions to suburban traffic. The present formula is very hard cast on a mileage basis. There are towns which are one mile farther than the permissible limit from where actually the population come and go daily. The technicality of the Railway Board formula will not permit them the season tickets. You should study the real conditions, the actual pattern of living, and the actual number of employees who come and go daily.

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri S. V. Ramaswamy): What is it that you have in mind?

Shri Daji: Take, for instance, Indore and Mhow. It is not within the prescribed mileage. But if the actual pattern of living can be seen and if it is found that large population goes from one station to another daily, it should be included in the concession that is given.

14.00 hrs.

Shri S. V. Ramaswamy: A line has got to be drawn somewhere, where will you draw it?

Shri Daji: The line will be the intelligence of the man and the necessities of the situation—nor arbitrary lines, just as the grading of the cities on population basis, which is totally unjust and unscientific. In fact it is so wrong that you are penalising those cities which have carried out the Government programme of

family planning, and thus showed a reduction in population, by not granting to those cities the dearness allowance. You want cities to enter into free competition to increase their population. Is there any logic in that? The cost of living in new townships such as Bhilai or Bhopal HEL is more than in any nearby town because of the non-availability of so many things. So many complex factors have got to be considered.

I wish to say that a fresh approach to the labour relations is called for. I am sure that in the present Minister we will find a person who will apply his mind to the problem. An entirely new approach is required. It is not only we who say so. Mr. Alvares from my neighbouring side, Mr. A. P. Sharma from the Congress side all jointly say that the wooden headedness of the Railway Board is actually retarding good industrial relations....

Shri Dasappa: You are wide off the mark . . . (*Interruptions.*) I do not know how you think that I am different from the Board or the Railway Board is different from me. I want you to appreciate that point.

Shri Daji: The Board cannot be different from you. But the Minister must be different from the Board: the Minister is a public man but the Board is of administrative officers. I will give you an instance. During Emergency, the workers of a workshop said: we will work more hours, from 42½ hours they increased their working hours to 48 hours a week. Now, many hon. Members also gave up their salaries or gave contributions of Rs. 200 or Rs. 100 and so on. But today we are reading in the papers that they are withdrawing their contributions or reducing it. But when the workers say: we want to go back to our formal working hours, it is considered as a sacrilege and the whole thing is knocked down. They are not given any overtime also and are also not allowed to have the former working hours. On that point, there is a dispute. I understand that you want to standardise the working hours but that should not be done unilaterally without consulting the trade unions. You want standardisation and we will be co-operative but if unilateral decisions are enforced it militages against organised labour.

Similarly, about pensioners, I may say that according to my rough calculation, it will not cost more than 50 or 75 lakhs if the arbitrary limit is revoked. Secondly, it is not an increasing expenditure, it is recurring and lessening expenditure and much relief will be given to those who have already served the Railways and the nation so that they can live comfortably.

I do not want to take more time. I sum up by saying that this Budget is a routine Budget and we await a more dynamic budget with the impornt of the experience that the Minister can command and the nation really expects some relief for the ordinary, common third-class travellers.

श्री प० ला० बारूपाल (गंगानगर) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, हमारे पुराने परम् मित्र, नए रेल मंत्री, श्री दासप्पा, ने जो रेलवे बजट सदन के सामने प्रस्तुत किया है, मैं उस का समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूं ।

माननीय मंत्री जी ने एक बात यह कही है कि वह यात्री-भाड़े में वृद्धि नहीं करेंगे । लेकिन उन्होंने कोयले के भाड़े में कुछ वृद्धि का जो संकेत दिया है, उसके सम्बन्ध में मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि यह तो कुदरत की देन है कि कोयला बिहार में निकलता है और राजस्थान बिहार से बहुत दूर पड़ता है । हमारी सरकार की यह नीति है कि वह अंडर-डेवेलप्ड एरियाज का विकास करे । इस समय राजस्थान में काफी इंडस्ट्रीज लग रही हैं । अगर दूरी पर जाने वाले कोयले का भाड़ा कुछ कम किया जाय, तो वहां पर इंडस्ट्रीज पनप सकती हैं ।

[श्री प० ला० बारूपाल]

बीकानेर डिविजन के बारे में मैं कहना चाहता हूं कि बीकानेर का पुराना रेलवे विर्कशाप भूतपूर्व बीकानेर-नरेश ने स्थापित किया था। वह एक अच्छा वर्कशाप है और वहां के कारीगर बहुत कुशल हैं। भारत में बायलरों के निर्माण का कार्य टाटा लोकोमोटिव और अजमेर के वर्कशाप के अतिरिक्त बीकानेर के रेलवे वर्कशाप में होता है। मैं आप से निवेदन करूंगा कि हमारे भूतपूर्व रेलवे मंत्री जी ने यह आश्वासन दिया था कि बीकानेर रेलवे वर्कशाप का विस्तार किया जाएगा और वहां पर बायलर आदि का काम चालू किया जायेगा। पहले पंचिंग क्लाक विदेशों से मंगाई जाती थीं, जिस में काफी विदेशी मुद्रा व्यय होती थी। बीकानेर वर्कशाप के कुशल कारीगरों ने इस घड़ी का निर्माण किया है। मैं निवेदन करना चाहता हूं कि अगर वहां पर पंचिंग क्लाक का काम पूरी तेज़ी से बड़े पैमाने पर किया जाये, तो विदेशी मुद्रा की बचत होगी, लोगों को काम मिलेगा और देश की तरक्की होगी।

बीकानेर के एक लाख साठ हजार आदमियों के लिये वर्तमान बीकानेर रेलवे स्टेशन एक सिर-दर्द बना हुआ है। हमारी नगरपालिका, डिस्ट्रिक्ट कांग्रेस कमेटी, यू० आई०टी० और व्यापार मंडल ने इस सम्बन्ध में रेज़ोल्यूशन और तार रेलवे मंत्रालय के पास भेजे हैं कि बीकानेर और लालगढ़ के बीच में जो रेलवे लाइन है, वह नहीं रहनी चाहिये। उस लाइन पर पांच क्रासिंग्ज़ हैं, जो कि पता नहीं दिन में कितनी बार बन्द होती हैं और खुलती हैं। इस के कारण वहां के लोगों का बहुत टाइम बर्बाद होता है। हमारे प्रधान मंत्री जी के कहने के अनुसार अगर एक आदमी का एक मिनट भी खराब होता है, तो लाखों आदमियों को दृष्टि में रख कर कितने घंटे ख़राब होते हैं, इस बात का हिसाब आप लगा सकते हैं। इस लिये मैं समझता हूं कि बीकानेर स्टेशन अपने वर्तमान स्थान पर नहीं रहना चाहिये। हमने सुझाव दिया था कि वर्तमान में जो लालगढ़ और बीकानेर के बीच रेलवे लाइन है, इसको हटा दिया जाय और नागनीचा टैम्पल के पास स्टेशन बना कर शिवबाड़ी और उदासर के साथ होते हुए लालगढ़ स्टेशन तक नई रेलवे लाइन बिछाई जाए। वर्तमान स्टेशन की जो जगह है वहां बाजार स्थापित किया जाए, नया बाज़ार बनाया जाए। आपकी यह ज़मीन बड़ी कीमत में बिक सकती है। बार बार इस चीज़ की ओर ध्यान आकर्षित करने के बावजूद भी रेलवे मंत्रालय ने इस ओर कोई ध्यान नहीं दिया है और यही सुझाव पेश किया है कि हम आपको दो पुल बना देंगे। पुल बनाने में आपके बीस बाईस लाख रुपये खर्च हो जायेंगे और मैं आपको बतलाना चाहता हूं कि मैं रहूं या न रहूं, यहां आ सकूं या न आ सकूं, आप देख लेना कि आपके ये पुल बिल्कुल बेकार हो जायेंगे। ये पुल किसी काम में नहीं आयेंगे। कारण यह है कि राजस्थान नहर का निर्माण हो रहा है और इसकी वजह से जो उत्पादन आदि बढ़ेगा काम धंधे बढ़ेंगे उसको ध्यान में रखते हुए आपको ब्राडगेज़ रेलवे भी वहां दस बरस बाद मिलानी पड़ेगी। फर्टिलाइज़र फैक्टरी भी वहां पर स्थापित करने की योजना है। आपको वहां यार्ड तक बनाने के लिये जगह नहीं मिल सकेगी। इसलिये मैं बार बार कह रहा हूं और हाथ जोड़ कर कह रहा हूं कि इस स्टेशन को आप वहां से हटाइये और अगर आपने अब ऐसा नहीं किया जबकि हम आपको ज़मीन देने के लिये तैयार हैं तो बाद में आपको पछताना पड़ेगा। तब आप कहेंगे कि हम स्टेशन हटाते हैं लेकिन आप हटा नहीं पायेंगे क्योंकि आपको ज़मीन नहीं मिलेगी। मैं यू० आई० टी० का मैम्बर रहा हूं और आपको बतलाता हूं कि इस वक्त तो ज़मीन हमने आपके वास्ते रिज़र्व रखी है लेकिन बाद में शायद आपको न मिल सकेगी।

हिन्दूमलकोट और श्रीगंगानगर के बीच एक उन्नीस मील ब्राडगेज लाइन बनाने

की योजना थी, उसको मैं चाहता हूं कि जल्दी पूरा किया जाय । यह डिमांड हमारी बहुत लम्बे अर्से से चली आ रही है । वह योजना आपके विचाराधीन भी है लेकिन आपने उस पर काम शुरू नहीं किया है । हमारा इलाका कृषि प्रधान है और वहां पर बड़ी बड़ी मंडियां हैं और वहां से काफी अनाज आज बाहर जाता है । मैं तो कहूंगा कि इस रेलवे लाइन को हिन्दूमलकोट तक नहीं बल्कि बीकानेर तक आपको मिलना चाहिये । आप अपने आंकड़ों को देखें कि जिपसम आदि जो वहां से जाता है उसके लोडिंग और अनलोडिंग में कितना रुपया खर्च हो जाता है । इसका एस्टीमेट अगर आप लगाएं तो आपकी आंखें खुल जायेंगी । एक साल का खर्चा देख कर आप अनुमान लगायें कि पांच साल में कितना खर्चा बैठता है । सीधी रेलवे लाइन न होने की वजह से खर्चा बहुत बैठता है । सीधी रेलवे लाइन हो जाने से जितना भारी बोझल माल होता है वह सीधा बीकानेर सिटी में आयेगा और फिर वहां से थ्रू कलकत्ता बम्बई वगैरह चला जाएगा या जहां भी आप उसको पहुंचाना चाहेंगे वहां असानी से पहुंचा सकेंगे ।

चुरू, रतनगढ़, सादुलपुर, सूरतगढ़, रायसिंह नगर, श्री कराणपुर, आदि जो बड़े बड़े स्टेशन हैं वहां दिन के बारह बजे भी गाड़ियां आती हैं और जाती हैं । जब वर्षा होती है तो वहां पर मुसाफिरों को सिर ढकने के लिये स्थान नहीं मिलता है । मुसाफिरों को वहां पर छाया नहीं मिलती है । मैं चाहता हूं कि इन स्टेशनों पर छप्परों का निर्माण शीघ्र किया जाना चाहिये । मैं मानता हूं कि आपने बहुत काम किया और उसके लिये मैं आपको धन्यवाद देता हूं । आप उस सब के लिये बधाई के पात्र हैं । लेकिन जनता की यह जो डिमांड है, इसकी ओर भी आपको ध्यान देना चाहिये । जब इस तरह की मांग की जाती है तो कहा जाता है कि पैसा कहां से आएगा । मैं भारत सरकार से कहना चाहता हूं कि रेलवे मंत्रालय को पैसा काफी मिलना चाहिये । यह एक ऐसा मंत्रालय है जो कि सरकार को कमा कर देता है, चाहे यह कमाई वर्कशाप से होती है, या तीसरे दर्जे से होती है या माल भाड़े से होती है । मैं भारत सरकार से प्रार्थना करता हूं कि इस के बजट में काफी वृद्धि की जानी चाहिये । यह वह मंत्रालय है जिस की देश को बहुत ज्यादा जरूरत है ।

मैंने कई एक नए रेलवे स्टेशनों के सुझाव भी पहले दिए थे । मैंने पीलीबंगा और रंगमहल के बीच स्टेशन बनाने को कहा था । मोहननगर और परसनेऊ और बांगा और जैतसर के बीच स्टेशनों का सुझाव मैंने दिया था । इन स्टेशनों के बीच दस से चौदह मील तक का फासला है और कोई स्टेशन नहीं है । उस इलाके की काफी तरक्की हुई है राजस्थान नहर के आ जाने से और काफी आबादी भी बढ़ी है । इन स्टेशनों के न होने से लोगों को काफी तकलीफ है । इस ओर आप ध्यान दें और जहां स्टेशन बनाने की बात है, वहां स्टेशन बनायें ।

बीकानेर से रविवार, शुक्रवार, और मंगलवार के दिन लोग कलकत्ता आदि की ओर जाते हैं, दूसरे दिनों में नहीं और इस का कारण यह है कि वे दिशाशूल में विश्वास करते हैं, वे धार्मिक विचारों के हैं । इस कारण से इन दिनों में काफी भीड़ होती है । मैं चाहता हूं कि बीकानेर से प्रातःकाल एक ट्रेन ऐसी चले जो कि शाम को दिल्ली पहुंचा दे । बीकानेर में काफी सवारियां होती हैं । वहां पर रेलवे डिवीजन के कार्यालय के अतिरिक्त वर्कशाप में भी काफी रेलवे कर्मचारी काम करते हैं । आपके कर्मचारी भी चलते हैं और पब्लिक भी काफी चलती है । इस वास्ते मैं चाहता हूं कि इस ओर भी विशेष ध्यान दिया जाये ।

तीसरे दर्जे का किराया बढ़ाने की बात तो बिल्कुल सोची नहीं जानी चाहिये

[श्री प० ला० बारूपाल]

बल्कि मैं तो कहूंगा कि वह कम होना चाहिये फर्स्ट क्लास में कौन लोग चलते हैं, इस को आप देखें। उस में या तो सरकारी अधिकारी चलते हैं फिर एम० पी० चलते हैं या रेलवे अधिकारी चलते हैं। गरीब जनता तो तीसरे दर्जे में ही चलती है और उसी से आप को आमदनी होती है। इस वास्ते गरीबों को राहत पहुंचाना आपका फर्ज है और उनके किरायों में कमी भी की जानी चाहिये। महंगाई जो बढ़ रही है उस को देखते हुए भी यह आवश्यक प्रतीत होता है।

मंहगाई को बढ़ने से आप रोकिए। मंहगाई को देखते हुए आपने अपने कर्मचारियों को मंहगाई भत्ता अधिक देने का निर्णय किया है। आपने दो रुपये मासिक की वृद्धि मंहगाई भत्ते में की है। इधर आप दो रुपये की वृद्धि करते हैं और उधर पांच रुपये मंहगाई और बढ़ जाती है। इस वास्ते इस मंहगाई की समस्या पर आपको गम्भीरता से विचार करना चाहिये। आपको यह भी सोचना चाहिये कि क्या दो रुपय दे देना ही काफी है। हम देखते हैं कि आज लोग भौतिकवाद में अधिक विश्वास करने लग गए हैं। आज हर किसी को आधुनिक सुख सुविधायें चाहियें। हर किसी को रेडियो चाहिये, साइकिल चाहिये, मोटर चाहिये, मकान चाहिये, दुनियां भर की चीजें चाहियें। मनुष्य की तृष्णा बढ़ती जा रही है। मैं मानता हूं कि मनुष्य को संतोष करना चाहिये।

गो, धन, गज धन, वाजि धन,
और रत्न धन खान।
जो नहिं है संतोष धन,
सब धन धूलि समान ॥

लेकिन संतोष कितने पर किया जा सकता है,इस की भी कोई परिभाषा होनी चाहिये उतना तो एक आदमी को वेतन मिलना चाहिये जिस में वह आसानी से अपना गुजारा कर सके, मनुष्य की भांति रह सके। इस वास्ते मैं चाहता हूं कि कर्मचारियों को सुख-सुविधा पहुंचाने के लिए आप को कुछ और करना चाहिये। बीकानेर में जो वर्कशाप है, उस में हजारों कर्मचारी काम करते हैं। मैंने वहां पर देखा है कि रेलवे कर्मचारियों के बच्चों के पढ़ने के लिए कोई स्थान नहीं है। कम से कम एक स्कूल आपको लालगढ़ में तो बना ही देना चाहिये ताकि उस में बैठ कर बच्चे पढ़ सके। आप कह सकते हैं कि राजस्थान को यह काम करना चाहिये। राजस्थान सरकार आपको टीचर तो दे सकती है लेकिन बिल्डिंग तो आपको ही बनानी होगी। मैं चाहता कि इस ओर आप ध्यान दें।

मैं यह भी कहना चाहता हूं कि प्रातःकाल सूरतगढ़ से हनूमानगढ़ गाड़ी जानी चाहिये। हनूमानगढ़ से एक ट्रेन सूरतगढ़ की तरफ आती है मैंने कहा था कि एक ट्रेन जयपुर और गंगानगर के बीच चलनी चाहिये। इसके जवाब में मुझे परसों एक पत्र मिला है जिसके अंदर आंकड़े दिये गये हैं। यह आंकड़े हनूमानगढ़, चुरू, सादूलपुर और लोहारू के दिये गए हैं। लेकिन जो दूसरे बड़े बड़े स्टेशन हैं जैसे सूरतगढ़ रायसीनगर, श्रीकरणपुर और श्रीगंगानगर उनके आंकड़े नहीं दिए गए हैं। यहीं से किसान अधिक संख्या में आते जाते हैं। क्यों इनके आंकड़े नहीं दिए गए हैं, मेरी समझ में नहीं आया है। मैं तो कहूंगा कि गलत आंकड़े दे दिए गए हैं। ये इस लिए दे दिए गए हैं कि जो मैं ने मांग रखी है, उसका औचित्य सिद्ध न हो सके। इस तरह से काम नहीं चल सकता है आप आंकड़ों पर ही विश्वास क्यों करते हैं। कोई भी बुद्धिमान आदमी आंकड़े गढ़ सकता है। आप व्यावहारिक दृष्टिकोण अपनायें। जनता की जो तकलीफ है, उसको दूर करें।

कर्मचारियों के क्वार्टरों की भी काफी कमी है जिस को दूर किया जाना चाहिये।

जब किसी कर्मचारी को आप बीकानेर से दिल्ली भेज देते हैं तो दिल्ली में भी उसको क्वार्टर की बड़ी तंगी होती है और कई दिन तक उसको क्वार्टर मिलता भी नहीं है । मैं सुझाव देना चाहता हूं कि जो चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारी हैं, उनको जहां हैं, वहीं रहने देना चाहिये ।

एक और बात की तरफ मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं । रेलवे बीकानेर कारखाना एक ऐसा कारखाना है । जिस में सुपरवाइज़री स्टाफ की जगह बहुत ही कम हैं । उदाहरण के लिए पूरे कैरिज शाप में ४५०–५७५ के ग्रेड का केवल एक ही फोरमन है तथा उसके पास काम करने वाले कर्मचारियों की संख्या ८०० व ९०० के बीच है । इसी प्रकार पूरे लोको शाप में करीब १००० कर्मचारियों पर इस ग्रेड का एक फोरमन है । ऐसे ही हालात मिस्त्रियों, चार्जमैनों व असिस्टेंटों व फोरमैन असिस्टेंटों के हैं । जो सुपरवाइजरों की जगहें इस कारखाने मे हैं उन में से ६० प्रतिशत अस्थायी हैं । ऐसे हालात में उस कारखानों में काम करने वाले कुशल कारीगरों को आगे तरक्की मिलना बहुत ही मुश्किल होता है । रेलवे के दूसरे काखानों की तरह ही बीकानेर वर्कशाप में सुपरवाइजरी पोस्टों की संख्या उसी अनुपात में बढ़ाई जायें। वह जो पोस्टें अस्थायी हैं उन्हें स्थायी करवाया जाए ताकि वहां के कुशल कारीगरों को तरक्की का मौका मिल सके ।

अंत में मैं इतना ही कहना चाहता हूं कि मेहरबानी करके जो दो पुल आप बना रहे हैं, हाथ जोड़ कर मैं प्राथना करता हूं, उनको न बनाइये । चाहे आप पांच साल बाद बनायें या दस साल बाद बनायें, लेकिन कम से कम मेरी यह बात सुन लें कि आज रेलवे मंत्रालय का २० लाख रुपये बेकार जायेगा । आप इस संबंध में हम से डिस्कशन कर सकते हैं । मैं मानता हूं कि हमारे प्रस्ताव को रेलवे मंत्रालय ने स्वीकार कर लिया । लेकिन मैं राजस्थान गवर्नमेंट को क्या कहूं । आखिर वह हमारी गवर्नमेंट है । मुझे अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि हमारी ओर लापरवाही होती है क्योंकि हमारी ओर से इतने मजबूत आदमी वहां नहीं पहुंच सके जो हमारी बात मनवा सकें । आज जिस का जोर होगा वही हम को ठोकर लगायेगा । इस लिये मैं निवेदन करूंगा कि आप हमारे उपर रहम कीजिये । आप सब के लिए एक जसे हैं । राजस्थान गवर्नमेंट कहती है कि हम बनायेंगे लेकिन जो हमारे फायेदे की बात है वह होनी चाहिये ।

Shri Hem Raj (Kangra): Mr. Deputy-Speaker, I am thankful to you for giving me this opportunity to speak on the railway budget. This railway budget has drawn praise from all sides of the House. Though the opposition have complained of complacency, in spite of all their grievances, they cannot withhold the praise which is due to the Railway Minister and the Railway ministry. No doubt this is the biggest undertaking of our country and the railways have made very good progress, both on the operational side as well as on the production side. The common man is happy that there is no increase at least in the passenger fares. That is a happy feature of the budget for which praise is due, because even in these hard times, the Railway Minister has withheld his hand from raising the passenger fares.

At the same time, I cannot be complacent about the adjustments he has made in the goods freight charges. So far as coal is concerned, farther a State is from Bihar or Bengal, the greater will be the burden so far as the small-scale industries of either Punjab or Rajasthan or Gujarat or any other State are concerned. This surcharge will throw a greater burden on areas which are farther from the coalfields. Moreover, the hon. Minister has stated in his budget speech that the present position of the railway transport capacity so far

[Shri Hem Raj]

as coal loading and raw material are concerned has eased very much. At the same time, there are still certain handicaps from which both the consigners as well as the consignees suffer. This is the invoicing of wagons. That takes a longer time. He has now introduced BOX wagons which carry 55 tons. The coal rake consists of several BOX wagons. When that rake is taken to farther areas, it may not be consumed in one and the same place. So, I want that the BOX wagons may not be given in one rake, but they should be sent to the differnt States in smaller quantities.

There is another thing which I want to bring to the notice of the hon. Minister. He has dismissed the narrow gauge section in three or four sentences. Mr. Hanumanthaiya, my learned colleague, yesterday requested the Minister to change the whole gauge into broad gauge. I do not think the Railway Ministry will be in a position to do that. So, for the present, I want that at least due care should be taken of the narrow gauge sections. Out of a total length of 56,000 kilometres of our railways, narrow gauge lines come to something like 5,000 kilometres; i.e. nearly one-eleventh of the whole kilometreage of the country. This narrow gauge section has been wholly neglected by the Railway Ministry.

I find from the Railway Board's report that the percentage of overage rolling stock in the narrow gauge section to the total stock is as follows: Locomotives 38 per cent; coaches 60 per cent and wagons 51 per cent. So, the percentage of overage rolling stock is the heaviest in the narrow gauge section. Unless and until the rolling stock in the narrow gauge section is replaced, it will not function properly. This fact has been clearly emphasised by the Accidents Committee also. On page 12 of their report, they say:

> "We recommend that the Railway Board should formulate, in consultation with State Governments, proposals about the narrow gauge lines to be retained, abolished or converted to a wider gauge and submit them to Government for approval."

So far as the rolling stock is concerned, they have said:

> "We suggest that the Railway Board should plan and implement more expeditiously than at present, the rennovation of track, the replacement of the rolling stock and its proper maintenance on the remaining narrow gauge lines."

So, this fact has also been highlighted by the report of the Accidents Committee.

Therefore, it is in the fitness of things that this narrow gauge section should receive greater attention. Nothing has been added to the locomotives in the narrow gauge section. The railways are becoming self-sufficient so far as metre gauge and broad gauge locomotives are concerned. So, in view of the fact that we cannot do away with the narrow gauge section completely, some workshop for the manufacture of narrow gauge locomtives should also be established and everytime we should not hear from the Railway Ministry that orders have been placed abroad for narrow gauge locomtives and they will be coming. This aspect of the matter should also be looked into. into.

Coming to overcrowding, I have looked into the report and I find everything has been mentioned in terms of the broad gauge and metre gauge only and no account has been taken of overcrowding in narrow gauge sections. If that had been done, the Railway Minister would not have at all said that the per-

centage is coming down; on the other hand, the percentage will be certainly high if narrow gauge is taken into account.

Mr. Deputy-Speaker: The hon. Member may continue his speech on Monday.

COMMITTEE ON PRIVATE MEMBERS' BILLS AND RESOLUTIONS

THIRTY-THIRD REPORT

Shri Hem Raj (Kangra): I beg to move:

> "That this House agrees with the Thirty-third Report of the Committee on Private Members' Bills and Resolutions presented to the House on the 19th February, 1964."

Mr. Deputy-Speaker: The question is:

> "That this House agrees with the Thirty-third Report of the Committee on Private Members' Bills and Resolutions presented to the House on the 19th February, 1964."

The motion was adopted.

14.30 hrs.

RESOLUTION *RE*: RAILWAY LINE FROM PATHANKOT TO RIASI—contd.

Mr. Deputy-Speaker: We shall now take up the further discussion of the following Resolution moved by Shri Gopal Dutt Mengi on the 13th December, 1963:—

> "This House recommends that railway line be extended from Pathankot upto Riasi by the end of Fourth Five Year Plan to enable exploitation of the huge mineral potential and hydro-electric resources of Jammu & Kashmir State in the interest of the country as a whole".

The balance of time available is 47 minutes.

Shri Sham Lal Saraf may continue his speech. He has already taken four minutes.

Shri Sham Lal Saraf (Nominated—Jammu and Kashmir) Sir, last time when this resolution was moved, some of the friends from my State spoke on it, and perhaps one or two other friends also participated in the discussion. Today I will place before the House in a nutshell as to what are the feelings, and the necessities, of the people of my State to have this railway line at least during the time that my hon. friend Shri Dasappa is the Minister of Railways.

Sir, from the recent events in that part of the country, which touches Pakistan on one side and China on the other, it has become abundantly clear that communications there must not only be safe but, equally, speedy, more particularly when the road communications between Jammu and Kashmir up to the present rail-head, Pathankot, are not always dependable. Therefore I would urge upon the Central Government and the Minister of Railways that they should give first priority to the construction of this railway line and bringing it into the interior of the State. I would press with al lthe emphasis at my disposal that this railway line may not be stopped in Jammu or at Riasi but taken right into the valley. That will firstly help us to maintain our communication system all the year round; secondly, make it possible for our defence forces and our armaments to move there in time. And this lines can be made use of at any time whenever necessity of utilising it might arise.

The second point is this. With all the devlopment plans that are on these days, I personally feel that we have not been able to make much