

[Secretary]

Conduct of Business in the Rajya Sabha, I am directed to return herewith the Income-tax (Amendment) Bill, 1965, which was passed by the Lok Sabha at its sitting held on the 3rd March, 1965, and transmitted to the Rajya Sabha for its recommendations and to state that this House has no recommendations to make to the Lok Sabha in regard to the said Bill.

(2) In accordance with the provisions of sub-rule (6) of rule 186 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in the Rajya Sabha, I am directed to return herewith the Appropriation Bill, 1965, which was passed by the Lok Sabha at its sitting held on the 4th March, 1965, and transmitted to the Rajya Sabha for its recommendations and to state that this House has no recommendations to make to the Lok Sabha in regard to the said Bill."

12.07 hrs.

RE. POINT OF PROPRIETY

Shri Daji (Indore): Sir, before you take up the next item of business, I want to make a request. The matter came up before the House the year before last. At that time, after a short discussion, it was decided that we would not press the matter, but that the Minister of Parliamentary Affairs would keep it in mind. Today, we learn that the budget discussion has already begun in the Rajya Sabha first. After all, it is ridiculous that the House which votes the grant does not discuss the general budget first, but that it is first discussed in the other House. It is first discussed by the House which cannot vote the grants! The matter was raised the year before last, not as a point of privilege but as a point of propriety. The Minister of Parliamentary Affairs gave us an assurance that this will not be prepared in future. There are so many reports

about Corporations and undertakings which can be discussed there now, so that the budget discussion can be had here first. When the budget discussion starts here on the 19th, actually it becomes stale especially when it is discussed in the other House first. It is not as a matter of right, but as a matter of propriety, it must be discussed first in this House.

Mr. Speaker: Though I entirely agree with him on this matter, so far as this question is concerned, he ought not to have raised it in this manner. (*Interruption*).

Shri Daji: It is a very serious matter that we are raising.

Mr. Speaker: We can take it up tomorrow.

Shri Hari Vishnu Kamath (Hoshangabad): Sir, I think you said you agree. Am I right?

Mr. Speaker: Yes; I agree.

Shri Hari Vishnu Kamath: I welcome it, Sir. (*Interruption*).

Mr. Speaker: Order, order. We cannot take it up at this moment.

12:10 hrs.

DEMANDS FOR GRANTS (RAILWAYS), 1965-66—contd.

Mr. Speaker: The House will now take up further discussion and voting on the Demands for Grants in respect of the Budget (Railways) for 1965-66. Out of 9 hours, 5 hours 10 minutes have been taken and 3 hours and 50 minutes remain. Dr. M. S. Aney may continue his speech.

Shrimati Renu Chakravartty (Barackpore): When will the hon. Minister reply, Sir?

The Minister of Railways (Shri S. K. Patil): The Minister of State would be replying. That would be the final reply.

Mr. Speaker: We have to end this discussion at 4 O'clock: Therefore, I will call him at 3.15.

Dr. M. S. Aney (Nagpur): Mr. Speaker, Sir, before I proceed to make my points, I would like to make, with your permission, a correction to the statement which I made yesterday by mistake. I mentioned that the Darwha-Pusad line was dismantled during the first World War. That is not correct, it was dismantled in the Second World War. That is the correction which I want to make in the statement which I made yesterday.

Having said that, I will proceed to one other point of local importance. There is a station called Majri which is a junction on the line between Wardha and Balharshah. (*Interruption*).

Mr. Speaker: Order, order. There are talks on every side that I cannot follow the proceedings.

Dr. M. S. Aney: From the Majri junction, a branch line goes to the Rajur collieries. On that line, there is an important town called Wani. My point is that from Majri to Rajur, there are only three trains which are mixed trains. The trains that go on that route have no upper class compartments. Only third class bogies are attached to those trains. Besides, the trains which go on the Majri route do not have corresponding trains for the passengers to go either to the North or to the South. They have to wait for some hours every time. So, I want the hon. Railway Minister to look into the time-table and see that at least one train for going and one for coming which would correspond to the train which goes on this section may be given. The through-trains do not stop there. Only the Janata Express stops at that station. That is one suggestion that I have to make as regards the time-table.

Then I come to some points which are of some general importance, in my opinion, about the administration of the Railways itself. I was glad to find in the report that there is some improvement in the punctuality of trains. This year the percentage of punctuality has improved compared to last year. In my opinion, punctuality is the essential quality of railway trains. People talk about other amenities, this, that and the other. If the trains run punctually I am prepared to condone the lack of many other amenities, because if the trains do not run punctually the passengers have to undergo greater difficulties than due to the lack of other amenities that they want to be given to them.

Secondly, in my opinion, if the railways have done any service to the country it is this, that for the first time the people of India have learnt that big things can be done in a regular way. The sense of punctuality can probably be introduced among the masses and the general public more by the running of railway trains in time than by anything else. We have learnt many things from the British. We have taken many things from them. But we have not taken the virtue of punctuality. This big organisation running over the whole country taking thousands of passengers with thousands of trains running in time is a phenomenon which has no doubt impressed to a great extent about the utility of punctuality. Gradually, it ought to be encouraged more and more. Therefore, I insist that more attention should be paid to this question of punctuality.

But one thing I want to say. Though I agree with the general conclusion mentioned here, my own personal experience is somewhat different. Whenever I travel by the G.T. Express,—in the course of the year I have to travel more than five or six times—at least on the day I travel, I find that, unfortunately, for some

[Dr. M. S. Aney]

reason or the other, the train is generally not running to time and it is late by half-an-hour, one hour and even four hours. This is my personal experience. Therefore, I want to say, along with the general improvement in the punctuality of trains particular attention should be paid to the G.T. Express also because bulk of the traffic from Madras to Delhi is carried by this train.

Then, I want to draw the attention of the House to another good thing which the Railways have done. I am glad that the railway staff, apart from their ordinary duty, at the time when there was the Chinese aggression, have done some good work to help and save the country. Special mention must be made of the work done by the armed battalions added to the special force or the emergency force in November 1962, in guarding important areas and installations of the railways, protecting trains on the North-East Frontier Railway against attack by the Naga hostiles, maintaining order at the eastern border stations at the time of the large ingress of the refugees and during the student disturbances in West Bengal, Bihar and Orissa. I believe, this is a service which the Railways have done and which you have to recognise. I think, the same spirit will actuate people in the other services of the country. Then, I believe, we need not be afraid of any disturbance inside the country or any difficulty in meeting our enemies if they dare to make an attempt to invade the country and enter inside the territories of India. I want this spirit for the defence of India to be a characteristic for the other services of the Government of India.

Then, I turn to the question of pulling of alarm chains. It is a matter of pity that in India the passengers blame the railway servants for not doing their duty properly; but generally I find that there is a tendency

among the passengers also not to look to the convenience of their co-passengers and needlessly pull the alarm chains. This is one of the reasons which adds to the unpunctuality of the railway services. I am told, alarm chains were pulled on about 72,567 occasions in 1962-63 and on 84,333 occasions in 1963-64; that means, with the growing expansion and our progress, this tendency of abusing the use of the alarm chain is also increasing. Something ought to be done in that line. I believe, the Railway Board will find out some way of checking this tendency and punishing those persons for abusing the alarm chains seriously so that this tendency may not grow and is checked.

The total number of losses and irregularities is given in the Annexure to the Audit Report of the Railways at page 39 which is 1,04,219 and the total amount of the loss is valued at Rs. 1,58,65,319. I have read those reports as carefully as I could and I find that in most of those cases the negligence of the Railway officers is to a great extent responsible for it. There are so many cases that I cannot read them out just now. This kind of loss which the Railways have to incur more or less on account of the negligence of their own servants ought to be taken care of. If you take into account the petty losses here and there and total them together, I am sure, the need for improving or adding to railway fares etc. which the hon. Minister was compelled to do will probably be obviated. I am sure, as they care to get more revenue, they should also try to save as much as possible and regain every farthing due to them from the people in the proper way. In that way there is a possibility of this thing being less cumbersome to the people.

It is often mentioned here that among our Ministers there is no co-operation. It is a house divided between itself. This is the point that, I

find, is being made by some persons outside. How far this is true, I cannot say; but the speech of the Railway Minister as well as the Report of the Railways, which are placed before us, show that the Finance Department, the Department of Commerce and Industry and the Department of Railways have to a great extent gone hand in hand with each other and decisions were taken by them after due consultation. I think, this spirit of co-operation and co-ordination which is shown in the working of the Railway Department will be a characteristic of the working of all the other departments and we shall have no ground even to hear the whispering reports that there is no co-operation among the ministers and the things of Government are going on better.

श्रीनारी लक्ष्मीबाई (विकाराबाद): अध्यक्ष महोदय, मैं आपको धन्यवाद देती हूँ कि आप ने मुझे समय दिया । परसों मंत्री महोदय की स्पीच सुनने के बाद हम को उम्मीद हुई कि आईन्दा रेलवे विभाग अच्छा काम करने की कोशिश करेगा ।

पिछले दिनों में बहुत से आनरेबल मेम्बरजं ने सिकन्दराबाद में साउथ सेंट्रल जोन खोलने के बारे में विचार प्रकट किये और कहा कि इन दिनों में इस के लिए दो करोड़ रुपये खर्च करना वाजिबी नहीं है ।

12.22 hrs.

[SHRI KHADILKAR in the Chair]

जो मेम्बरान दो करोड़ रुपये के बारे में बोले हैं, मैं उन को कहना चाहती हूँ कि पहले हैदराबाद हिन्दुस्तान में एक बहुत बड़ी स्टेट थी और उस का रेलवे डिपार्टमेंट बहुत अच्छा और शानदार था । आज हैदराबाद की हालत यह है कि यद्यपि वह हिन्दुस्तान के बीच में स्थित है, लेकिन वहां से दिल्ली, बम्बई, मद्रास, कहीं भी डायरेक्ट जाने की सहूलियत नहीं है । मैं आप को बताना चाहती हूँ कि अस्सी साल पहले से हैदराबाद स्टेट में 1400

मील रेलवे लाइन थी । वहां पर गाड़ियां बहुत शानदार थीं, रेलवे डिपार्टमेंट की सर्विस बहुत अच्छी थी, वहां के मुलाजिम बहुत अच्छे और ट्रेनिंग-प्राप्त थे और उनको सैलेरीज भी अच्छी दी जाती थीं । बदकिस्मती से पालिटिक्स के कारण हैदराबाद स्टेट में पुलिस एक्शन हुआ । उस से बुराई तो निकल गई, लेकिन अच्छी बात को भी धक्का लग गया ।

हमारे रेलवे डिपार्टमेंट के सब रिसोर्सिज, जिन की मिल्कियत 200 करोड़ रुपये थी, सेंट्रल गवर्नमेंट ने ले लिए हैं, । पच्चीस तीस साल पहले स्टेट रेलवे के डेवलपमेंट और एक्सटेंशन का नक्शा बनाया गया था, लेकिन सेंट्रल गवर्नमेंट ने उस की तरफ कोई ध्यान नहीं दिया । हमारी इतनी मिल्कियत, इतने रिसोर्सिज और ताकत ले ली गई, लेकिन रेलवे डिपार्टमेंट, रेलवे बोर्ड या रेलवे मिनिस्टर ने कभी इस तरफ ध्यान नहीं दिया कि हमारी जरूरत क्या है और हम क्या चाहते हैं । हमारे यहां रेलवे के अतिरिक्त और कोई सहूलियत नहीं थी । लेकिन उस को भी ले लिया गया और हमारी जरूरतों की तरफ कभी ध्यान नहीं दिया गया । इसके वाबजूद हम लोग अठारह साल से खामोश बैठे रहे और हम ने कभी लड़ाई-झगड़ा नहीं किया । कल एक माननीय सदस्य ने कहा कि जब तक कोई सत्याग्रह आदि नहीं किया जाता, है, तब तक सरकार काम नहीं करती है । यह बात सुन कर मुझे बहुत बुरा लगा ।

हैदराबाद स्टेट में रेल के डिब्बे बनाने का कारखाना कई मकान दफतरों की इमारतें हैं जो कि पंद्रह सत्रह सालों से बेकार पड़े हुए हैं । किसी दूसरी जगह जोन खोलने से इमारतों आदि पर बहुत खर्च करना पड़ता जब कि यहां ये सब चीजें पहले से मौजूद हैं । मंत्री महोदय ने किसी के दबाव या इनफ्लुएंस की वजह से यहां जोन नहीं

[श्रम तालिका]

खोला है, बल्कि इन सब सहूलियतों के कारण ऐसा किया है।

ग्रान्ध प्रदेश से लगभग सात आठ लाख टन धान दूसरी स्टेट्स को हर साल जाता है। वहां की पापुलेशन साढ़े तीन करोड़ है और लोगों को कहीं जगह आने जाने की जरूरत पड़ती है। सिन्धु नदी के तट पर पुराने जमाने का स्टेशन है और वहां पर बहुत कन्जेशन है। हैदराबाद भी छोटा सा स्टेशन है। इन हालत में मेरी समझ में नहीं आता कि वहां पर जोन बनाने से लोगों को क्या तकलीफ़ होती है। इस में पालिटिक्स का कोई प्रश्न नहीं है। यह मिनिस्टर बहुत सोचने वाले और काम करने वाले। इसलिए उन्होंने वहां पर जोन खोलने का एलान किया है। हम आशा करते हैं कि वह वहां पर रेलवे के डेवलपमेंट के लिए पूरी कोशिश करेंगे और वहां पर जोन कायम रहेगा।

अगर हैदराबाद से कलकत्ता जाना हो तो हैदराबाद से गाड़ी पुरी एक्सप्रेस के नाम से निकलती है काजीपेट में जी० टी० गाड़ी को लगा देते हैं विजयवाड़ा में उस को कलकत्ता मेल का नाम दिया जाता है। मैं कहना चाहती हूँ कि हैदराबाद से कलकत्ता जाने के लिए चार गाड़ियां चार नामों से मगाना कौन सी अच्छी बात है। इस लिए हैदराबाद से कलकत्ता डायरेक्ट गाड़ी होनी चाहिए। इसी तरह हैदराबाद से दिल्ली और बम्बई आदि भी डायरेक्ट गाड़ी होनी चाहिए। हिन्दुस्तान में हमारी पापुलेशन बहुत ज्यादा है और हमारे करोड़ों रुपये के रेलवे के रिसोर्सिज केन्द्रीय सरकार ने ले लिये हैं। इस लिए रेलवे मंत्री को हमारी रूतों और समस्याओं की तरफ भी ध्यान देना चाहिए।

जहां तक बेलफेयर फंड का सवाल है वह बीस करोड़ रुपये तक पहुंच गया है। मुझे इस बात की खुशी है लेकिन अच्छे

मिनिस्टर और अच्छे आफिसर्स होते हुए भी इस फंड का इस्तेमाल अच्छे ढंग से नहीं होता है। जिस को जरूरत होती है, उसको कोई मदद नहीं दी जाती है। हम देखते हैं कि छोटे छोटे मुलाजिमों की बीबी-बच्चे बहुत मुश्किल में होते हैं। जिस स्टेशन पर पंद्रह बीस मुलाजिम हैं वहां पर इंडस्ट्री खोलनी चाहिए प्राइवशन सेंटर खोलना चाहिए। ऐसे स्टेशनों पर औरतों के लिए कोई धन्धा नहीं होता। इस लिए वे स्टेशन के आस-पास कोयला चुनती रहती हैं। उनकी अविवाहित जवान लड़कियां कोई धन्धा न होने के कारण पटरियों पर कोयला चुनती रहती हैं। अधिकतर रुपया बड़ी बड़ी इमारतों और दवाखाने आदि पर खर्च कर दिया जाता है। मिनिस्टर साहब बहुत अच्छे हैं इस लिए उन को अच्छी स्कीम बना कर गरीब मुलाजिमों को सहूलियत पहुंचानी चाहिए। और बेलफेयर फंड के रुपये का अच्छा इस्तेमाल करना चाहिए।

माननीय मंत्री महोदय ने कहा था कि वह महिलाओं को और अधिक सुविधायें देने के पक्ष में हैं और उनको सुविधायें दी जाएगी। उन के लिए गाड़ियों में और अधिक डिब्बे सुरक्षित रखे जायेंगे। लेकिन आजकल जो होता है वह मैं आपको बतलाना चाहती हूँ। महिलाओं के साथ उन के भाई भी सफर करते हैं। भाई लोग जो होते हैं वे जितना भी सामान उन के पास होता है सारे का सारा महिलाओं के डिब्बों में रखवा देते हैं। इसका नतीजा यह होता है कि महिलाओं का डिब्बा सामान से ही भर जाता है और उन के बैठने तक की जगह नहीं रहती है। इस तरह से आप चाहे और अधिक डिब्बे महिलाओं के लिए सुरक्षित कर दें कोई खास फायदा नहीं हो सकता है। हमारे मिनिस्टर साहब बैठे हैं। बहुत तगड़े मिनिस्टर हैं। उनको देखना चाहिये कि महिलाओं का डिब्बा सामान से ही न भर जाए। जितना सामान एक यात्री ले जा सकता

बेस किलो या तीस किलो उस से अधिक सामान किसी महिला के पास उस के डिब्बे में नहीं होना चाहिये। जो फलनू सामान है उसको भाई रखे या वह लगेज में जाय लेकिन महिलाओं के डिब्बे में इस तरह से सामान नहीं भर दिया जाना चाहिये। पूरा का पूरा डिब्बा सामान से ही भर जाता है।

आंध्र प्रदेश में जहां तक मेरी कंस्ट्रुक्शंस का सम्बन्ध है वहां कोई रेल नहीं है। वहां के लोग बहुत गरीब हैं। हमारे आंध्र प्रदेश का भी आपको खयाल करना चाहिये। मैं एक दो लाइनों के बारे में कहना चाहती हूँ और मैं प्रार्थना करती हूँ कि इस पर सहानुभूति से विचार किया जाए। एक सैक्शन तो हमें लिंगमपेली से संगार रेड्डी, जोगीपेट, नारायणखेट होते हुए एनांदेड़ तक मिलना चाहिये और दूसरा हैदराबाद से इब्राहिम पटन, नालागुंडा, नागार्जुन सागर और माचलरा तक मिलना चाहिये। नागार्जुन सागर बन रहा है। यह बहुत बड़ी योजना है। इस क्षेत्र के लिए एक रेल योजना तो होनी चाहिये। इस तरफ रेलवे लाइन आपको देने के बारे में विचार करना चाहिये यह जो दो सैक्शन मैं ने बताये हैं, इन पर आप गम्भीरता से विचार करें, यह मेरा आप से निवेदन है।

सभापति महोदय : अब आप खत्म करें।

श्रीमती लक्ष्मीबाई : हम महिलायें इस सदन में दो परसेंट भी नहीं हैं। दो परसेंट में से भी एक परसेंट को भी बोलने का समय नहीं मिलता है। जब कोई बोलती है तो आप दो दो मिनट के बाद घंटी बजाते रहते हैं। यह उचित नहीं है।

एक और बात जो मैं कहना चाहती हूँ

एक माननीय सदस्य : आखिरी बात है न ?

श्रीमती लक्ष्मीबाई : जब हम बोलती हैं तो बीच बीच में टोका जाता है और उस में हमारा काफी टाइम चला जाता है। इसमें घबराहट भी होती है और हम बोल नहीं सकती हैं। चार दिन तक कोशिश करने के बाद आज समय बोलने के लिए मिला है लेकिन फिर भी हमें बोलने ठीक तरह से नहीं दिया जा रहा है।

मिनिस्टर साहब कह रहे थे कि जल्दी लैटर्ज का जबाब दिया जाता है। मुझे अपसोस के साथ कहना पड़ता है कि दो दो और तीन तीन महीने पहले खतूत लिखे जाते हैं लेकिन कोई जवाब ही नहीं मिलता है। यह मैं अपनी बात बता रही हूँ। पुराने जमाने में ऐसा हुआ करता था लेकिन आजकल तो ऐसा नहीं होना चाहिये। मिनिस्टर लोग आजादी के बाद अपने आ गये हैं, उनको तो अच्छा काम करना चाहिये।

जहां तक कैंटरिंग का सम्बन्ध है, इसको अच्छी लाइज पर चलाया जा रहा है, जो पड़ती है वह अच्छी है। लेकिन जब कोई एम० पी० वगैरह जाता है, वह सफर करता है तब तो खाना अच्छा दे दिया जाता है लेकिन जब कोई एम० पी० सफर नहीं करता है तो खराब खाना दिया जाता है। वे लोग टिकट वालों से पूछते रहते हैं कि कोई एम० पी० तो नहीं आ रहा है और अगर नहीं आ रहा होता है तो खराब खाना दे देते हैं। लोग हम से कहते हैं कि आप टूर करते रहें ताकि उनको खाना तो अच्छा मिलता रहे। मैं चाहती हूँ कि बिना बताये हुए मंत्री महोदय या रेलवे बोर्ड के मँबर जा कर इस चीज को देख लिया करें। अगर उन्होंने ऐसा किया तो लोगों को खाना अच्छा मिलता रह सकता है। पटना से मैं आ रही थी। उस डिब्बे में न लाइट थी और न पखा। गाड़ियों में देखने वाला कोई नहीं होता है।

[श्रीमती लक्ष्मीबाई]

एक एटेंडेंट होता है जो अपने आप को लाई समझता है। वह एक डिब्बे में दरवाजा बन्द कर के सो जाता है। यह जो चीज है इसको भी आपको देखना चाहिये। वह ड्यूटी पर रहे इसका आपको ध्यान रखना चाहिये।

आपने इस डिपार्टमेंट में लाखों लोगों की फौज भरती कर रखी है। एक व्यापारी होता है वह अगर सौ रुपया इनवैस्ट करता है तो उसको पांच रुपया मुनाफा होता है, अगर हजार करता है तो उसको पचास रुपया होता है और लाख करता है तो और भी ज्यादा होता है। रेलवे में हमने करोड़ों और अरबों रुपया लगा रखा है लेकिन बचा कर ये हमें कुछ भी नहीं देती हैं। जो कमाती हैं वह खा जाती हैं। यह बात ठीक नहीं है। रेलों को पाल पोस कर इतना बड़ा इसलिए नहीं किया है कि ये जो कमायें खा जायें। हमें उन से आशा थी कि ये कमा कर हमें देंगी। लेकिन ऐसा नहीं हो रहा है काफी रुपया कमा कर रेलों को हमें देना चाहिये। इस और भी आपका ध्यान जाना चाहिये।

Shri Harish Chandra Mathur (Jalore): Even in this highly critical House with persons like Shri Kamath....

Shri Hari Vishnu Kamath (Hoshangabad): My hon. friend is also a good critic.

Shri Harish Chandra Mathur: It could safely be stated that the railways have by and large done very well. Their performance has been satisfactory to an extent, and there have been no shortages of wagons anywhere. But this should not throw us into a sense of complacence; these shortages that we have not felt have been absent not because we have overstepped our production on the railway side but because our iron-ore and coal development and industrial growth had not been to the extent that they were ex-

pected to be. That has given a set back to the railways in their revenues also. This has constantly to be borne in mind.

The hon. Minister made a strong point by saying that our railways were very credit-worthy. There is no doubt about it that when they want some foreign loan, there is no difficulty in getting it. The railways are credit-worthy. They are financially sound and they are on a stable basis. But I think that I can go a step further than the hon. Minister and say that even if we do not increase these fares and freights, the railways would certainly have remained credit-worthy, and my hon. friend the Railway Minister is only making a virtue out of a vice by advancing this argument that in order to keep the railways credit-worthy, he is raising further revenues.

The hon. Minister had also advanced the argument about the increase in the customs duties and said that this 10 per cent additional levy would cost the railways additional expenditure. May I know whether the hon. Minister is in a position to give us an assurance that with a decrease in the customs duties he will effect a reduction in the fares and freights because, as I learn from the hon. Minister of Finance, this increase is only an emergency measure of a temporary nature to get over a particular difficulty regarding foreign exchange?

I think the hon. Minister has unfortunately overstressed the commercial aspect of the railways. The railways are certainly one of our most important commercial undertakings. But they lack of the commercial attitudes and salesmanship which are the most important qualities of a commercial concern. Profitability is also important. When we talk about a commercial enterprise or commercial undertaking, we know that it should be profitable, but then we want that the other commercial attitudes also should

be there. For instance, take the question of clientele-satisfaction. That aspect of the railways also should not be ignored in the case of the railways. I wish that the hon. Minister also does not forget that the railways are also a public utility concern.

During all these days we have been talking in this House about the co-ordination between all modes of transport, such as the railways roads and waterways but we seem to have completely forgotten it now. I do not know what has happened. The railways as a big brother have not been very fair to road transport. That has been the complaint of road transport all the time. The co-ordination committee was appointed only with a view to sort out all the difficulties and to see that road transport got its due share. There are certain inhibitory factors operating against road transport at present and if the report of the co-ordination committee which has gone into it is put in cold storage, it is not to the disadvantage of the railways; it is only to the disadvantage of road transport. This has got to be borne in mind.

Then I wish a little more attention is necessary regarding the railways' distribution of zones and divisions. Since 1951-62 upto 1963-64, the tonnage lifted has increased by 96 per cent and the ton kilometres by 132 per cent. We must take note of this increase in load in various sections. I definitely am prepared to say that our zones should not be carved on any other considerations except the economic ones on which railway working is based. As we have, say, in the irrigation department, the grid system or zone system, on similar lines the railways should also have certain norms on which their zone should be based. They should be based on scientific criteria; at present, they are a little lopsided.

I would not say that we want a zone for Rajasthan, but I do not want to say that there is urgent need for a metre gauge zone to be carved out

separately. Metre gauge has been very much neglected all these years.

श्री श्रीकार लाल बरबा (कोटा) :
सभापति महोदय, सदन में कोरम नहीं है ।

Mr. Chairman: The bell is being rung—Now there is quorum.

Shri Harish Chandra Mathur: Why do I say this?

As a matter of fact, if you refer to the Kunzru Committee report if you refer to previous reports and if you refer even to the record which was made out at the very initial stage when zones were carved out, this zone was there. Somehow it does not suit the convenience of certain people. I think this is a matter on which the hon. Minister should throw some light. A metre gauge zone will give better attention to the metre gauge area and there would also be standardisation. Otherwise, we are faced with this type of difficulty.

While on this subject, I would say that you should also look at your divisions. Some of them are very lopsided. Take the Delhi Division. It has a staff of about 30,000 people. Do you think a Division with 30,000 staff would be properly managed? Do you think any personal contact could be kept? I think I need not go further into it, but Divisions have also to be looked into.

Coming to the question of the improvements we expect on our railways, let us not confine our vision only to our own house. Let us see how the entire world is advancing. What has happened elsewhere? The Japanese National Railway has acquired a prestige in the entire world. Their speed is about 200 kilometres an hour. It is on a particular section; I do not say it is the general rule. On the other hand, where are we? During all these 10, 12 years we have made no progress whatsoever in this front. The speed is 50 kilometres an hour on one of our best sections, 55.0 kilometres and 60

[Shri Harish Chandra Mathur]

kilometres. Now, we cannot live in a compartment like that. Therefore, there is urgent need for us to look into this matter.

While on speed, I would also like to refer to punctuality. I am told punctuality has improved. But that is not the personal experience of Members. While from the records we find that punctuality has improved, Dr. Aney told us that every train he travelled in was running late. I will not say that the trains by which I have travelled all were running late. But I have shrewd suspicion that the Jodhpur-Jaipur train was always running late. I warned the railway administration a year earlier. I asked them to mend matters. There was a meeting of Divisional Superintendents. They changed timings. They provided cushion. Yet, what is the state of affairs? This is from information supplied by the railways themselves. During the month of October, the train was on right time only on 12 days; for 13 days it was late by 15 minutes, on 6 days late by more than 15 minutes. Again in November the train could run on right time only 14 times; 9 times it was late by 15 minutes, on 7 days for more than 15 minutes.

13.46 hrs.

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

I therefore think that a better analysis and better attention has got to be made if we are to be sure, if we are to carry conviction with the people that punctuality has improved and speed has improved.

Then I wish to draw the pointed attention of the hon. Minister to another matter. I had been in correspondence with him for some time on this. I took the opportunity of going and also meeting the Minister and discussing this matter with him. This was regarding the inflated rates they charge on certain sections. There are four sections—Kotkal section, Khandwa-Hingoli section, Fathepur-Churu and

Ranivara-Bhildi—where the freights and fares are more than the ordinary ones they are charging. Here they are $1\frac{1}{2}$ times, 2 times and 90 per cent more. I see absolutely no justification for it. They say that their returns are not good. But may I ask whether they charge lesser fares on those routes where their returns are better? Have they fixed a maximum and a minimum. Or is it one pool system for the entire country? Do they consider that the backward sections deserve a little more sympathy or do they want to burden them all the more? Are we following different policies in different modes of transport? As everybody knows, the Caravelle service between Delhi and Madras is running at a very heavy loss. On that account, is the fare from Delhi to Madras different from that from Delhi to Calcutta or Delhi to Bombay? No.

Let us understand and adhere to some principle. As a matter of fact, if the principles enunciated on the floor of the House bear any meaning, it is that the backward areas have got to be given a better lift. I do hope the hon. Minister will give particular attention to this matter.

I have never during the 12 years I have been a Member of Parliament asked for a particular line connection in this area or that area. You can go through the records of all my speeches. But I do wish to say this. Let them not ignore these areas and only attend to those where there is a vociferous demand. We are not here only to ask about these things. But the fact remains that the Sirohi and Jalore districts have been completely neglected. There has been a consistent and persistent demand. I have been receiving letters all the time. It is no use saying that if all such demands are added up, it would need a thousand crores and so nothing can be done. But I ask that at least this should be taken note of. They should go into the matter and find out.

Another point. You must take much better care of your personnel planning. The railways have always been proud about their personnel. Even Shri T. T. Krishnamachari told me the other day that they have for other public undertakings to depend on recruitment from the railways. That is a great compliment to the railways. I know they have got extremely fine officers, and I do wish to pay a compliment for rebuilding the bridge in the South which was blown away by heavy storm, within two or three months. One of the General Managers,--I have never had the good fortune of meeting him--Shri Ganguli, did an exceedingly fine job of it. Though the target was three months, he built the whole thing in two months time with the utmost economy. But I wish to point out that there is a flight of officers from the railway administration on the one hand, because there are so many projects which are taking them away, and on the other hand, you are now not attracting the best officers. Previously, anyone who passed engineering, would straightaway adopt for the railways, but now they do not do so. Only last evening a young man came to me--he has got an offer from UPSC,--asking my advice whether to go to the railways or elsewhere. I do hope that this thing will be particularly taken note of. Your officers do not get even after having put in 20 years of extremely satisfactory service, promotion even as a junior administrative officer. This is a matter which definitely has got to be looked into.

I also wish in the end that they would select at least 25 railway stations and make them models. Please take those railway stations which are very much visited by foreign tourists. At present, all the platforms are strewn with goods of all kinds, and are dirty, and unfortunately there is the beggar menace. These beggars are known. There are five or six houses attached at all the stations. It is not they are not known. You have got rules and regulations,

but they are not implemented. I wish you select 25 or 30 stations and make a good start.

श्री अ० प्र० शर्मा (बक्सर) :

उपाध्यक्ष महोदय मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे बोलने का समय दिया। मैं दोबारा रेलवे डिमांड्स पर नहीं बोलना चाहता था लेकिन दो कारणों से मुझे बोलना पड़ रहा है।

सब से पहले तो मैं यह कहना चाहता हूँ कि डिमांड नम्बर २ में जो आरा से ससाराम लाइन का सर्वे करने की बात कही गई है मेरा विश्वास है कि सर्वे के बाद उस काम को मंत्री महोदय जल्दी पूरा कराएंगे। इस बारे में मैं विशेष रूप से इसलिये कहना चाहता हूँ कि ऐसा देखा गया है कि बहुत से कामों के बारे में ऐसा होता है कि अगर उस इलाके के मंत्री होते हैं तो उन कामों को शुरू तो करा दिया जाता है लेकिन बाद में रेलवे मंत्रालय उन कामों को बन्द करवा देता है। मैं इस बारे में कोई खास उदाहरण नहीं देना चाहता।

कुछ जरूरी बात रेलवे मंत्री जी से कहना चाहता हूँ। मुझे आशा थी कि रेलवे के जनरल बजट की बहस से बाद पाटिल साहब कुछ इस बात की तरफ इशारा करेंगे कि रेलवे की जो प्रगति हो रही है उसके पीछे जो काम करने वाले हैं उन के लिये उनकी क्या योजना है। रेलवे की यहां बड़ी तारीफें हो रही हैं कि रेलवे बहुत सुचारु रूप से चलने वाली संस्था बन गई है देश की बड़ी सेवा कर रही है और इसमें बहुत सी प्रगति की बात की जा रही है। इलेक्ट्रिफिकेशन की बात कही जा रही है, रेलवे के डीजलाइजेशन की बात कही जा रही है, रेलों की स्पीड बढ़ाने की बात कही जा रही है। मैं इस मीके पर यह कहना चाहता हूँ कि यह सारी जो रेलवे की प्रगति हो रहे है उस के पीछे जिन तमाम चीजों की आवश्यकता है उनमें सबसे बड़ी चीज रेलवे में काम करने

[श्री अ० प्र० शर्मा]

वाले जो १२ लाख लोग हैं उनके कोआपरे-
शन की आवश्यकता है। रेलवे मंत्री
की सलाहना बहुत की गई कहा गया कि
उनकी डाइनेमिक परसनलट है।
बहुत उदार दिल के हैं लेकिन बहस का
जो जवाब पाटिल साहब ने दिया उसमें
यह नहीं बताया कि क्या रेलवे कर्मचारियों
की उन्नति के लिए निकट भविष्य में कोई
कदम उठाया जा रहा है जिससे प्रोत्साहित
हो कर व ज्यादा अच्छे ढंग से काम
करें। मैं इस सम्बन्ध में दो बातें आपके
सामने कहना चाहता हूँ।

वेजबोर्ड के सम्बन्ध में उन्होंने अपने
जवाब में कहा कि हम अपने कर्मचारियों को
इतना सन्तुष्ट और सुखी रख रहे हैं कि
वेज बोर्ड के सील अपने काम पर लगवा देने
पर उनको इससे अधिक संतोष नहीं हो
सकता। मैं समझता हूँ कि उन्होंने
पुराने ढंग से सवाल का जवाब दिया है।
रेलवे मंत्रालय इस बात का दावा करता है कि
रेलवे में काम करने वाले सभी लोग सन्तुष्ट
हैं। लेकिन अगर पता लगाया जाए तो
मालूम होगा। जैसा कि मैं ने बहस के
दौरान कहा भी था कि अफसरों से लेकर
नीचे दरजे के सभी कर्मचारी लोग आज
असंतुष्ट हैं। इसका कारण यह है कि वे
देखते हैं कि अन्य उद्योगों में लोग उनसे
ज्यादा प्रगति कर रहे हैं। वेज बोर्ड देने
के माते वेज बोर्ड के सील लगवाने की बात
नहीं है। यह यूनीवरसल डिमांड है और
मुझे आशा है कि राजस्व मंत्री जी जब
उत्तर देगे तो इस बारे में प्रकाश डालेगे।
आज देश में एक ऐसी हवा बह रही है कि
अगर किसी मांग के पीछे आन्दोलन होता
है तो सरकार उस पर विचार करती है।
मैं चाहता हूँ कि इसका सरकार भौका न
माने दे। यह सभी मजदूर संगठनों की
मांग है। इसकी ओर विशेष ध्यान देने
की आवश्यकता है।

इसके बाद मैं यह कहना चाहता हूँ कि
रेलवे में चार लाख लोगों का शोषण हो
रहा है जिनको कँजुअल लेबर कहा जाता है
इन को आज भी एक रुपया चार आना
एक रुपया आठ आना और एक रुपया
१२ आना रोज पर रखा जाता है। नितना
कांस्ट्रक्शन का काम होता है उसमें अधिःतर
ये लोग ह काम करते हैं। मुझे आशा है
कि राजस्व मंत्री इन की तरफ भी ध्यान
देगे और इनके वेतन में वृद्धि करेगे।

आखिर में मैं रेलवे श्रम सम्बन्धी
मैशिनरी के बारे में कहना चाहता हूँ कि
इसमें क्रान्तिकारी परिवर्तन की आवश्यकता
है। इसके न होने से लोगों में बड़ा असंतोष
बढ़ रहा है और अगर यह नहीं किया जायेगा
तो यह असंतोष और बढ़ेगा और उससे
किसी को फायदा नहीं होगा। इस बारे
में जिस ढंग से रेलवे आज जवाब दे
रही है वह संतोषजनक नहीं है। मजदूर
मांग कर रहे हैं कि जो भी झगड़ा हो उसको
आपस में पंचायत से तै किया जाये। इसका
जवाब दिया जाता है कि जो भी आज
मैशिनरी है वह लोगों की शिकायतों को
दूर करने में सफल है और अच्छा काम
कर रही है और इसलिये इसमें परिवर्तन
करने की आवश्यकता नहीं है। मैं
कहना चाहता हूँ कि इस बारे में सारे
मजदूर संगठनों की एक राय है चाहे वे
किसी दल से सम्बन्ध रखने हों कि आज
जो परमानेंट नैगोशिएटिंग मैशिनरी रेलवे
में है वह बेकार है और उस से मजदूरों
को कोई फायदा नहीं हो सकता। मजदूरों
को उस समय तक फायदा नहीं हो सकता
जब तक कि रेलवे बोर्ड के स्तर पर प्रार-
विट्रेशन का प्रावीजन नहीं होता। मैं
२५ साल से मजदूरों में काम कर रहा हूँ।
मैं जो यह बात कह रहा हूँ वह इसलिये
कह रहा हूँ कि इसके बिना लोगों में
बड़ा असंतोष बढ़ रहा है। मैं आशा करता
हूँ कि अपने जवाब में राजस्व मंत्री मैंने

दो तीन बातें आपके सामने रखी हैं उनका उत्तर दूँगे।

अन्त में मैं कहना चाहता हूँ कि बिहार में एक रेलवे पब्लिक सर्विस कमीशन की स्थापना होनी चाहिये और इसमें रीजनल लैंग्वेज या हिन्दी के माध्यम से नलास ३ कर्मचारियों की भरती के समय परीक्षा होनी चाहिये इसके सम्बन्ध में कंसल्टेटिव कमेटी में श्री पाटिल ने आश्वासन दिया था कि रीजन के आधार पर नहीं बल्कि औचित्य के आधार पर इसकी आवश्यकता है और इसी आधार पर इसकी स्थापना की जायेगी। मेरा सुझाव है कि जहाँ चार पब्लिक सर्विस कमीशन वहाँ पांच किये जाएँ और बिहार में किसी एरिया में इस न सर्विस कमीशन का हेडक्वार्टर रखा जाए। यही मेरा निवेदन है।

श्री श्रींकार लाल बॅरबा : मेने राजस्थान के बारे में कुछ बातें परसों कही थीं लेकिन लेबर के मामले में मुझे कुछ और कहना है।

मेरा निवेदन है कि जो कॅजुअल लेबर है इसके लिये कोई समय निश्चित कर दिया जाए कि दो साल बाद, एक साल बाद या 6 महीने बाद उसको परमानेंट कर दिया जाएगा क्योंकि अभी उसके लिये कोई ऐसा समय मुकरर नहीं है कि उसको कब परमानेंट किया जायेगा। परमानेंट न होने से उनको अस्पताल की कोई सुविधा नहीं मिलती। यदि कोई उनको दवा दे भी देता है तो अच्छी दवा उनको नहीं दी जाती अच्छी दवायें उनको बाजार से लानी पड़ती हैं। मेने पिछले महीने कोटा में अस्पताल का रजिस्टर देखा तो पता चला कि अस्पताल द्वारा बाजार से जो अच्छी दवायें खरीदी गयी हैं वे बड़े बड़े आदमियों के लिये ही खरीदी गयी हैं, छोटी लेबर का नाम तो उस रजिस्टर में नहीं था।

12.06 hrs.;

सारी अच्छी अच्छी दवायें बड़े बड़े आदमियों को मिल जाती हैं जबकि छोटे छोटे कर्मचारियों से कहा जाता है कि वे अपने लिये दवाइयाँ बाजार से खरीद कर लायें। अब जो सवा या डेढ़ रुपया रोज उसे मिलता है उसमें वह अपना पेट पाले कि दवाई लाये ? इसमें आज वह अपना पेट तक नहीं पाल पा रहा है। अब उस बेचारे लेबर को या क्लर्क को 110 रुपया महीना मिलता है। इस 110 रुपये का आप उसका और उस के परिवार के खाने, पीने और कपड़े आदि आवश्यकताओं का बजट बना दें और देखें कि वह आखिर इस 110 रुपये में किस तरीके से अपनी गुजर बसर करे ? आज 110 रुपये में उसकी गुजर होती नहीं है तब 45 रुपये और 60 रुपये में किस तरीके से गुजर करे ? जरूरत आज इस बात की है कि कॅजुअल लेबर को फिक्स अप कर दिया जाय, उनको बारहमासी कर दिया जाए और रैगुलर हो जाने से उनको यह विश्वास हो जायेगा कि वह एक अवधि के बाद सर्विस में परमानेंट हो जायेंगे। उनके लिये कोई टाइम फिक्स कर दिया जाये कि कब उनको परमानेंट कर दिया जायेगा :

रेलवेज में करीब 44 हजार कमर्शल कर्मचारी काम करते हैं लेकिन उन बेचारों को कोई भी सहूलियत रेलवे द्वारा प्रदान नहीं की जाती है। रेलवेज ने उनको टैम्पोरेरी समझ रक्खा है। न उनके लिये ग्रेड का सवाल है न कोई वर्दी का सवाल है और उनको एक बिलकुल अछूत के मुआफिक बना कर रख छोड़ा है। चोरी आर० पी० एफ० वाले करें और पैसा कर्मशियल क्लर्क की तनख्वाह से काटा जाय, मालगुदाम का खलासी किसी पेटी आदि के ताले को खोल दे, गड़बड़ कर दे तो उसका पैसा कर्मशियल क्लर्क से काटा जाय। अगर कोई मालगाड़ी खराब होने के कारण रुक जाय तो डैमरेज कर्मशियल क्लर्क से लिया जाय, बारिश में सामान भीग जाय तो उसका पैसा कर्मशियल क्लर्क से काट लिया जाय। जब चाहे नीचे दाब लिया, कर्मशियल क्लर्क एक दुधारू गाय के समान है कि जब

[श्री श्रीकार लाल बेरवा]

चाहे दह कर दूध बाढ़ लिया। आखिर यह कैसा कर्मशियल क्लर्क है जो कि रेलवेज को इतनी आमदनी कर के देता है लेकिन फिर भी रेलवेज की उस पर कृपादृष्टि नहीं होती है। इसलिये मेरा मंत्री जी निवेदन है कि इन कर्मशियल क्लर्कस की तरफ अवश्य ध्यान दिया जाय और उन्हें जरूरी सहूलियतें ग्रेड आदि की प्रदान की जायें।

एक मेरा निवेदन यह है कि कोटा जंक्शन स्टेशन पर एक भी थाना नहीं है। 20,000 कर्मचारी वहां पर काम करते हैं। अभी पिछले साल दिसम्बर के महीने के अन्दर एक सरदार हेड क्लर्क की जवान एम० ए० पास लड़की को दिन में अन्दर क्वाटर के अन्दर कत्ल करके डाल दिया गया। एक भी थाना नहीं है न ही सिपाही हैं। केवल 4 सिपाही लेकर एक क्वाटर में खोस रक्खे हैं। उन चार सिपाहियों के हाथ में छोटे छोटे डंडे दे रक्खे हैं। अब आप ही बतलाइये यह बेचारे 4 सिपाही 20,000 कर्मचारियों को क्या सुरक्षा प्रदान कर सकते हैं? इसलिये वहां पर पुलिस की समुचित व्यवस्था किया जाना अति आवश्यक है।

90 डाउन देहरादून की गाड़ी के अन्दर काफी रश होता है क्योंकि सारी सवारियां जयपुर जाने वाली होती हैं। उस में केवल दो ही थंड क्लास के डिब्बे होते हैं जो कि बिल्कुल नाकाफो होते हैं और सारे मुसाफिर उस में बैठ नहीं पाते हैं। इसलिये मेरा सुझाव है कि नागदा से मथुरा तक एक रेल गाड़ी चलाई जाय या मथुरा से नागदा तक चलाई जाय लेकिन यह गाड़ी चलाई जानी बहुत जरूरी है। जयपुर 11 बजे यह गाड़ी जाकर उतार देती है उस में जयपुर से सर्वाई माधोपुर तक जाने के लिये कोई स्लीपर कोच का डिब्बा नहीं है।

कोटा स्टेशन पर जो ओवरब्रिज उस में एक पार्टीशन जाली लगा दिया जाय

जैसा कि विजयवाड़ा वगैरह में लगा हुआ है ताकि यात्रियों को सहूलियत हो सके। इस ओवरब्रिज में पार्टीशन बनाने के लिए मैं ने कई दफा कहा है कि उसमें चार फुट का जाली का पार्टीशन खड़ा कर दें जैसा कि कई स्टेशनों पर है तो उन की शिकायत रफा हो सकती है क्योंकि उस में 12-15 गांव के आदमी निकलते हैं। मुसाफिर भी इधर से उधर आते जाते हैं, गाड़ी का टाइम कारखाने का टाइम मिल जाता है, और इस के न होने से काफी अव्यवस्था फैल जाती है। इसलिए अगर यह जाली के पार्टीशन की व्यवस्था कर के अलग हो जाय तो उत्तम रहेगा। कोटा में रेलवे कर्मचारियों को राशन मिलने की कोई भी सुविधा नहीं है। 9 मील जाना पड़ता है। इसलिये कालोनी में ही व्यवस्था की जाय।

एक बात मैं और कहना चाहता हूं। लोको वर्कशाप के अन्दर जो कैंटीन वगैरह है उन में शैड्यूल्ड कास्टम वालों की सुविधा का कोई खयाल नहीं किया जाता है। जब से श्री जगजीवन राम रेलवेज से गये हैं तब से इस ओर ध्यान नहीं रहा है। कैंटीन आदि की व्यवस्था संतोषजनक नहीं है और कैंटीन आदि के बारे में किसी भी शैड्यूल्ड कास्टम वाले की कोई भी शिकायत मुना नहीं जाती है। वहां कैंटीन में हम देखते हैं कि हरिजन कर्मचारियों के लिए अलग तश्तरियां पटक रखी हैं। मंत्री महोदय इसे स्वयं जा कर चैक कर सकते हैं। ट्रालियों के अन्दर यही हाल है। उन को नहीं चलाने देते और कैंटीन के अन्दर यही हालत है। मैं नहीं समझता कि इस के रहते हरिजनों के साथ कैसे इंसाफ हो सकेगा? इसलिये मेरा आग्रह है कि आज हरिजनों, शैड्यूल्ड कास्टम और शैड्यूल्ड ट्राइब्स के साथ जो वहां पर छुतछात बर्ती जा रही है वह दूर की जाय।

आज कितने ही हरिजन कर्मचारी रेलवेज के नहर के किनारे झोपड़े डाल कर पड़े

हुए हैं। उन को एक भी क्वार्टर नहीं दिया गया है। क्या वे रेलवर्क के कर्मचारी नहीं हैं जो कि उन को क्वार्टर नहीं दिया जा रहा है? मेरा निवेदन है कि उन को क्वार्टर मंत्रालय को देना चाहिए। भ्रगर उन को रखना है तो मंत्रालय उन्हें क्वार्टर दे वरना उन को छुट्टी दे देनी चाहिए।

इस के अलावा मैं यह कहना चाहता हूँ कि वहाँ पर 20,000 रेलवेज के कर्मचारी हैं। उन के लड़कों के लिए एक एक कोठरी दे रखी है पढ़ने के लिए। 110 लड़के पढ़ाने के लिए एक मास्टर और एक क्वार्टर देना बिल्कुल नाकाफी है क्योंकि एक क्वार्टर में तो 110 भेड़ बकरी भी नहीं ठीक से बांधी जा सकती हैं। कहने का मतलब यह है कि इस तरह से उन 110 बच्चों को भेड़ बकरियों की तरह से पढ़ने के लिए भरा जाता है। वहाँ पर बच्चे पढ़ने के लिए 1250 हैं जबकि मास्टर कुल दस ही हैं और उन को पढ़ने के वास्ते कमरे केवल चार ही हैं। अब एसी हालत में वह किस तरह से उस जगह पढ़ सकते हैं? जरूरत इस बात की है कि भ्रगर वहाँ दस हजार क्वार्टर आप बनायें तो एक बच्चों के लिए स्कूल भी बनाना आवश्यक है लेकिन वह स्कूल नहीं बनाया गया।

अब मैं थोड़ा सा भ्रष्टाचार का मामला बतला दूँ कि वहाँ पर किस किस तरीके से गड़बड़ घुटाला होता है? भ्रष्टाचार मिटाने के ऊपर हमारे भूतपूर्व प्रधान मंत्री ने कहा था कि भ्रगर रेलवे के अन्दर से भ्रष्टाचार खत्म कर दिया जाय तो सोने की पट्टी बन सकती है लेकिन भ्रष्टाचार समाप्त होने की जगह और बढ़ता ही जा रहा है। इस का मैं एक उदाहरण देना चाहता हूँ कि 200 केस इस साल में कांग्रेस के नेताओं, उच्च अधिकारियों तथा साधारण कांग्रेसी सदस्यों के प्राप्त हुए हैं। यह शिकायत भी मिली है कि सरकारी अधिकारी अपने फ्री पास अपने मित्रों को तथा कुछ दूर के रिश्तेदारों को

देते हैं। सब से खतरनाक बात कांग्रेस के नेताओं के बारे में यह बतलाई जाती है कि उन में से अधिकांश के पास रेलव पास नहीं होता, दूसरों को व दिये रहते हैं और इस बारे में जब उन की चैकिंग होती है तो वे टी० टी० को सर्विस छुड़ा देने की धमकी देते हैं। यह एम० पीज०, एम० एल० एज०, कांग्रेस के बड़े नेता यह रेलव के फ्री पास अपने पास नहीं रखते हैं बल्कि दूसरों को इनका इस्तेमाल करने के लिए दे देते हैं। उन लोगों को फ्री पास न जाने कहाँ कहाँ चलता रहता है। अब जब यह हालत हो और इस तरह का भ्रष्टाचार सरकारी अधिकारियों और कांग्रेस के नेताओं द्वारा किया जाय तो देश से भ्रष्टाचार दूर करने की बात केवल एक मजाक ही बन कर रह जाती है।

उत्तरो जोन के अन्दर जनवरी के महीने में 40 केस बगैर पास के सामने आयें हैं जिनमें कि लाखों रुपये का घुटाला हुआ है। फ्री पास का भ्रगर इस तरह से जिम्मेदार अधिकारियों तथा कांग्रेस के नेताओं द्वारा दुरुपयोग किया जाता रहा तो यह भ्रष्टाचार रेलवेज से और देश से कैसे दूर हो सकेगा!

एक बात मैं और कहना चाहता हूँ। यह जो स्लीपर कोच का डिब्बा है उस डिब्बे के अन्दर जो कंडक्टर रहता है वह बेचारा सैट्रीन के पास बैठता है। कंडक्टर के पास अपने बैठने के लिए कोई सीट ही नहीं है। वह दूसरों को सीट देता है लेकिन स्वयं के लिए कोई सीट नहीं है। अब इस तरह से बगैर सीट के रात भर जागता हुआ चले यह कहाँ तक उचित होगा? इसलिए उसे सीट देने की व्यवस्था की जाय।

कोटा जंक्शन स्टेशन पर कोटे की कमी है। हमारे यहाँ के लिए फ्रंटियर मेस में कोई कोटा ही नहीं है। जहाँ सबाई माधोपुर और मधुरा में चार, चार दे रखे हैं, वह

[श्री श्रींकार लाल बेरवा]

कोटा में कोटों का कमी है। उसके लिए कोई कोटा नहीं है। वहां से फर्स्ट क्लास का डिब्बा लगता है। उसमें भरत राम और चरत राम के कहने पर ऐयर कंडीशंड डिब्बा लगाया गया जिस पर कि लाखों रुपये का नुकसान हो रहा है लेकिन फिर भी वह मंगलवार और शनिवार को चल रहा है। उस से फर्स्ट क्लास में चार सीटें रह जाती हैं। जहां 12 सीटें थी वहां अब केवल 4 ही रह जाती हैं इसलिए उस ऐयर कंडीशंड बोगी को बन्द किया जाय और उसकी जगह थर्ड क्लास का डिब्बा लगा दिया जाय।

एक अन्य बात में यह कहूंगा कि कोटा से चलते हुए बीना आने वाली गाड़ी में सिर्फ चार डिब्बे लगते हैं। यह इतने कम हैं कि यात्री बाहर लटकते हुए जाते हैं इसलिए डिब्बों की तादाद और बढ़ायी जानी चाहिए। इतना बड़ा रन है और शाम को जब वह गाड़ी आकर पहुंचती है तो वहां यात्रियों की इतनी अधिक भीड़ रहती है कि वह इन चार डिब्बों में समा ही नहीं पाते हैं इसलिये एक, दो डिब्बे इसमें और जोड़े जाने चाहिये ताकि ग्रामवासी सहूलियत के साथ उनमें सफर कर सकें। इसके अलावा मेरा यह भी सुझाव है कि कोटा से 50 मील के फासले पर एक बारा स्टेशन पड़ता है। बारा से किशनगंज 10 मील है और शाहाबाद उससे थोड़ा 20-25 मील पड़ता है इसलिए बारा से किशनगंज-शाहाबाद तक यह गाड़ी बढ़ा देने में डकैतों पर जो लाखों रुपया साल का खर्च होता है, वह बच जायगा। रेल निकाल देने से वहां काफी चहल पहल हो सकती है। वहां पर लोहे की खदानें भी काफी हैं जिनका कि रेल चला कर पूरा फायदा उठाया जा सकता है। रेल की सीटी और गाड़ी के पहियों की आवाज से चोर डाकू भाग खड़े होंगे जिस तरह से कि मेरी आवाज सुनकर कांग्रेसी सदस्य भागते हैं। अब मैं अपनी आवाज के लिए कर क्या सकता हूँ? सरकार डाकूओं की समस्या का सामना करने में जो लाखों रुपया

खर्च करती है वह इस रेल लाइन से निकाल देने से बच जायेगा। इस इलाके में रेल की लाइनें बिछाई जायें।

फलोदी से 9 मील के फासले पर मलादिन में 200 नमक के कुंवे हैं। अगर यह सात, आठ मील का टुकड़ा बना दिया जाय और रेल से इसे सम्बद्ध कर दिया जाय तो काफी मात्रा में नमक वहां से मिल सकता है। यह टुकड़ा बन जाय तो बहुत इनकम हो सकती है। उससे आगे चलकर रामदेवरा स्टेशन है। वहां पर हर साल हजारों रुपया टैम्पोरेरी शैंड बनाने में लगता है। त्रिपाल डाल दिया जाता है, उतार लिया जाता है और इस तरह उतारने और लगाने में वह त्रिपाल नष्ट भी हो जाते हैं। जहां से आपको लाखों रुपये की आमदनी होती है वहां पर मंत्रालय को एक शैंड बनाने में क्या आपत्ति है! चार चार ट्रेनें वहां पर जात हैं, ट्रेल वहां पर जात; जरूर है इसलिए अगर वहां पर कुआ खुदवाया जाय तो उचित होगा क्योंकि वैसे ही वह रेगिस्तानी इलाका है। मुझे आशा है कि मैंने यह जो चन्द एक सुझाव सदन के सामने प्रस्तुत किये हैं उन पर मंत्री महोदय ध्यान देंगे और उन्हें अमल में लाने का प्रयास करेंगे।

Shri D. C. Sharma (Gurdaspur):
Mr. Deputy Speaker, there is a proverb in the English language that those people who knew only England did not know anything about England. Now, when I think of the Indian railways I am reminded of that proverb. The people who know the Indian railways only do not see them in their proper perspective and are unable to realise the magnitude of this undertaking, the immensity of its work and the mammoth organisational work that is being done in connection with them. I feel that every one has a grouse against the railways and perhaps I have more grouses than anybody else, but it should be said with an eye on truthfulness that the railways are a model national undertaking and that our other public

undertakings should take a lesson from the railways.

It has been said that the Railway Board is a steelframe of the railways. I think that is so. But I feel that it is a steel-frame which has been oiled well, which has been lubricated well and which has been functioning quite efficiently. Can you have or think of any organisation of this size which is a brain-trust of this small size? I think I should be failing in my duty if I do not say that on the whole the Railway Board has given a good account of itself and the railways have been showing an upward tendency in revenue, in efficiency and in the nature of amenities to the passengers and other things. I congratulate all the workers of the railways, from the railway porters—these are the people with whom I deal more often than with anybody else—to the Railway Minister who is one of the most regal of commoners. I feel that each one of them, whether they belong to the loco class or the commercial class or any other class, deserves our congratulations for the good work that they are doing. I hope that they will continue to do good work.

श्री श्रीकार लाल बोरवा : उपाध्यक्ष
महोदय हाउस में को-म नहीं है ।

Mr. Deputy-Speaker: The bell is being rung. Now, there is quorum. The hon. Member may continue.

Shri D. C. Sharma: I value the railways for one reason more than anything else, and it is this: that they are perhaps the only integrating force in this country. What has happened to our languages? What has happened to our administrative services? We wanted to have the administrative services as the cementing bonds between one State and another—the judges and other services. But I find at the railways are at present the one organisation in this country which brings about intergration between Gurdaspur and Trivandrum, between Calcutta and Gurdaspur, between one part of the country and another part of the country. I wish that this thing should

persist, should continue, and the railways should do this function of national integration much more efficiently than they have been doing before.

When I go to Trivandrum, I travel with my South Indian friends and I do not find any difference between them and myself so far as our outlook is concerned; we take the same food and we talk the same language and the same thing happens to citizens all over India, and I believe that the railways have played their role in cementing the national bonds of this country much more effectively than any other agency, be it the administrative services, the high court judges, the educational system or anything else. But unfortunately whenever there is trouble in this country, the railways suffer more than anything else. The people burn the railway stations; they set fire to the railway carriages. They do all kinds of things. The railways, I think, have to pay the price for being the source of national solidarity in this country.

But I want to put one question to the Railway Minister who is unfortunately not here, but his robust Minister of State is here and his lean Deputy Minister is also here. I feel that both of them taken together may come up to him though nobody singly can come up to him. I want to ask one question: why can't you have some trains which can be show-pieces all over the world. The Olympic Games were held in Japan recently; they put a new railway track; they designed new trains; they made new compartments. They had new kinds of locomotives and they accelerated the speed of the trains to an abnormal extent. I ask this question as to why this kind of thing is not done in this country. Why can't we compare ourselves with some other country, say, Japan, so far as some of these show-pieces in the matter of railway transport are concerned? Of course, on the whole, we compare very favourably with them, but we should produce a locomotive which runs very fast and which can make me say when I go

[Shri D. C. Sharma]

to France or Japan or any part of the world: "We have also a train which travels at the rate of 200 km. per hour" and so on. That is what I wanted to say, and I hope the Railway Minister will do something in this regard.

I do not look upon the Railway Minister only as an employing agency. I want the Railway Ministry to be an ideal employing agency. Of course, I would like to have a wage board for every type of worker. I would like to have a wage board for teachers also. But if a wage board is not possible, I would say that the different categories of railway employees should have the pay-structure rationalised in terms of the locality where they serve, in terms of the danger which their job involves and in terms of difficulties of the profession which they profess. Unfortunately, it is not done.

Take, for example, the ticket collectors. They have a very difficult job to do. I do not know what the railways are doing about it. Take the case of those persons who are working in NEFA, in the Northeast Frontier Railway. What are you doing for them? Have you given them anything by way of compensation, because they are living in a very dangerous place and they are manning the railways at a place where there is perpetual unending and unceasing crisis? You do not do anything of that kind. You want to have only one yard-stock by which you will measure everybody. I think this policy of uniformity should be reconsidered.

The Minister of State in the Ministry of Railways (Dr. Ram Subhag Singh): They are given extra.

Shri D. C. Sharma: I would like that you give them more, because, my hon. friend Dr. Ram Subhag Singh, whose good health I envy and who is sitting here will realise that they work in a place where there is always the

fear of death every moment. I think you must pay them sufficient compensation for the hazards of their professions which are involved in the exigencies of the situation.

I have read Dr. Beecham's Report about English Railways. He has done away with all the uneconomic lines there. That is how they are making the finances of the Railways sound. But we are not doing that here. That is a good thing.

I want to ask the Railway Ministry one thing. We want to construct a railway line from Pathankot to Kathua, from Kathua to Jammu, and from Jammu to Riyasi. But, why are they taking such unconscionably long time in constructing that? It is a strategic line. It is a line which is fraught with military advantages. It is a line which would be our life line in times of emergency. It is a line which would be needed at any moment and yet they are so slow about it. I want a categorical answer to my question, why so much time is being taken. I would be told that there are so many rivers. How can we produce a land where there will be no rivers? I would be told that there are so many mountains. I cannot produce a land where there will be no mountains. It is the work of the engineers to overcome the disabilities created by rivers and by mountains and if they are not able to do so, they are not worth the salt. Therefore I think this strategic necessity of our country will be realised and this railway line constructed quickly—from Pathankot to Kautha, from Kautha to Jammu, from Jammu to Riyasi and, Sir, if you don't mind my saying this, from Riyasi to Rajouri, which happens to be the birth-place of my mother and I would like that place to be connected by railway line.

Then, I would like to say something on another thing. I want the Railway Ministry to be also the Ministry of Education. It should teach people

cleanliness. It should teach people how to use and protect the national property. It should teach people how to be tolerant towards others—tolerance which is the supreme virtue of democracy. I think the Railway authorities have got to do this important work.

Now, we have the announcers in the stations. These announcers talk in English, which, I think, somebody in Iceland can only understand. Some of them talk also in Hindi, which somebody living in the other world only can understand. They should not only announce the arrival and departure of trains and the amount of time by which the trains are going to be late, but they should also inculcate in the minds of people as to what they should do so far as clearliness is concerned, so far as the carrying of luggage is concerned and so far as tolerance towards others is concerned and such other things.

One word more and I will finish. I visited some time back the Railway workshop in Jamalpur. Whenever I write to the Railway Ministry about anybody, their first reaction is a negative reaction; they never accept the proposition in the first instance. I found in the Jamalpur workshop some of our best technicians working— young men, middle-aged men and persons who were going to be retired very soon. I saw what wonderful work they were doing in the technical development of the Railways. I also saw they were not doing only routine work, but they were doing inventive work also. One of them has invented a crane. I think one Mr. Suri had also done something very good.

Shri Bado (Khargone): But the Government has not adopted it.

Shri D. C. Sharma: But the Railway Ministry is absolutely impervious to their potentialities, technically and otherwise. I wrote to the Railway Minister sometime back, but I have not received any reply so far. But I know what their answer would be—the matter has been examined and nothing

can be done. As everyone knows, we are in need of so much of technical know-how that we must do something to these technical people working there. They should be given proper lift; they should be given proper allowance. I think they belong to Class III service. They deserve a much better status and much better service scale than they have now.

The Railways have a surplus budget now. When you have a surplus budget, why don't you dole out money to every class of workers who are associated with you? Why don't you give money to the Officers who are in the scale of 600—1,200? What wrong they have done, what harm they have done and what displeasure they have incurred—I do not know. While I am on this, I want that subsidised grain-shops should be there at every railway station where there are 20 or more persons employed. The Railways are like the universe. They have the highest and the lowest; they have tall trees and small trees. They have technicians and engineers and they have all types of workers. I want that the Railways should be in a position to say that are doing their very best and that they are giving the right kind of deal from the railway porter to the member of the Railway Board and that nobody in between the two is left out, so far as upgrading of salary and allowances is concerned.

श्रीमती सहोदराबाई राय (दमोह) :
 उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे बजट पर आपने जो मुझे बोलने का अवसर दिया उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देती हूँ। मैंने देखा है कि जिन को दस दस बार बोलने का मौका मिल चुका है उनको फिर मिल जाता है और जो बेचारे कभी नहीं बोलते हैं, उनको मौका ही नहीं मिलता है। उनको भी मौका मिलना चाहिये। उनको अवसर न देना उनके साथ अन्याय करना है। महिलाओं का खास आपको ध्यान रखना चाहिये।

[श्रीमती सद्दोदरा बाई राय]

में रेल मंत्रीजी से प्रार्थना करती हूँ कि मध्य प्रदेश की ओर भी बह देखें। उसकी जरूरतों को भी देखें। जैसे तो रक्षा के लिए जहां रेलों की जरूरत है उसको प्राथमिकता देनी होगी लेकिन उसके बाद पिछड़े हुए इलाकों की तरफ आपको ध्यान देना चाहिये। मैं मानती हूँ कि काश्मीर में तथा दूसरी जो इस तरह की जगहें हैं उनमें रेलों की उन्नति होनी चाहिये। लेकिन उसके बाद जो पिछड़े हुए इलाके हैं उनकी तरफ आपका ध्यान जाना चाहिये। हमारे मध्य प्रदेश में जैसे सागर है, दमोह है, जबलपुर या मध्यभारत का इलाका है इनमें रेलों की व्यवस्था कोई अच्छी नहीं है। वहां भी इसमें सुधार होना चाहिये।

तीसरी क्लास के जो डिब्बे हैं उनमें हिन्दुस्तान की आम जनता सफर करती है। उन डिब्बों में न तो पानी का इंतजाम होता है और न ही रोसनी का अच्छा प्रबन्ध होता है। कोई भी व्यवस्था अच्छी नहीं होती है। सब चीजें टूटी फूटी पड़ी रहती हैं कोई पूछता ही नहीं है। उसका सुधार होना चाहिये।

मध्य प्रदेश में लकड़ी, कोयला, भूसा आदि का अधिक व्यापार होता है। वक्त पर इस माल का लोडिंग हो सके इसके लिए यह जरूरी है कि उनको रेल के डिब्बे, वैगेंज समय पर मिलने रहें। लाखों रुपये का माल पड़ा रहता है लेकिन वैगेंज ही नहीं मिलते हैं। उनकी जरूरतों को ध्यान में रखना जरूरी है और उनके लिये समय पर वैगेंज का प्रबन्ध करना जरूरी है ताकि ये जो चीजें हैं कोयला, लकड़ी, भूसा आदि है इनको भेजा जा सके।

मैंने कई बार सुझाव दिया है कि सागर, दमोह आदि में न तो कोई ब्रिज बना है, न कोई अच्छा रेलवे स्टेशन बना है और न ही फाटक बने हैं। फाटकों के अभाव में कई एक्सीडेंट हो जाते हैं। कई बार मैंने रेल मंत्री जी का ध्यान इस ओर खींचा है लेकिन

उन्होंने कोई ध्यान नहीं दिया है। शायद इसलिये वे हमारी बात नहीं सुनते हैं कि मैं हिन्दी में बोलती हूँ और मेरी बात का कोई बज्रन नहीं है। अंग्रेजी में मैं बोलती तो शायद ध्यान दिया जाता। सब के साथ आपको एक सा व्यवहार करना चाहिये। जिस जिले में कुछ नहीं हुआ है, उसका भी आपको ध्यान रखना चाहिये। आप तो बड़े बड़े शहरों को ही बनाये जा रहे हैं, उनकी तरफ ही ध्यान देते जा रहे हैं। आप बड़े बड़े शहरों में ही अच्छी अच्छी रेलवे लाइनों की व्यवस्था करते हैं। जो बैकवर्ड एरियाज होती हैं उन में कुछ नहीं किया गया। कई दफे वहां के मेम्बर यहां पर इन बातों को यहां कहते हैं लेकिन कोई सुनता नहीं है। मैं कहना चाहती हूँ कि सागर में मकरोनिया पर रेल का फाटक बनाना चाहिए। वहां पर यूनिवर्सिटी है और काफी लोग आते जाते हैं जिससे रोज एक्सिडेंट्स होते हैं। इसी तरह से दमोह में पथरिया फाटक बनना चाहिये। यहां पर ब्रिज बनाये जायें। रात दिन यहां की जनसंख्या बढ़ती जाती है इसलिये बिना ब्रिज बनाये हुये उन लोगों को बड़ी परेशानी होती है। स्टेशनों पर यात्रियों के लिये शेड बनाये जाने चाहियें, वहां पर पानी की व्यवस्था होनी चाहिये। उजाले का पूरा प्रबन्ध होना चाहिये। स्टेशनों पर बाग बगीचे लगाये जाने चाहियें। इसके लिये बार बार कहा जाता है लेकिन कोई सुनवाई नहीं होती। जो रेलें चलती हैं वे समय पर नहीं चलती हैं। दो, दो चार, चार घंटे लेट पहुंचती हैं जिससे लोगों को वहां बहुत देर तक इन्तजार करना पड़ता है। फिर रेलें सिगनल के पास आ कर खड़ी करदी जाती हैं। जैसे ही स्टेशन का सिगनल पास आता है लोग बेन खींच लेते हैं और घंटों वहां रेलें खड़ी रहती हैं। वहां पर जितने यात्री बिना टिकट होते हैं वे उतर जाते हैं। इसमें न कुछ पुलिस कर सकती है और न टिकट कलेक्टर कर सकता है। यह हालत कटनी में भी है, बीना में भी है, सागर में भी है और दमोह में भी है। लोग बेन खींच

कर उतर जाते हैं लेकिन उनसे पूछने वाला कोई नहीं है। वह लोग न जाने कितने यात्रियों के बैग ले कर भाग जाते हैं, कितनों का दूसरा सामान ले कर भाग जाते हैं। कितनी ही जगहों पर जेबें कट जाती हैं। वहां पर न पुलिस होती है न कोई और। इसके लिये रेलवे की तरफ से व्यवस्था होनी चाहिये। इस तरह से काम करने वाले रेलवे वालों से मिले रहते हैं इस लिये किसी बात का ठीक पता नहीं लग पाता। इसलिये रेलवे मंत्री से मेरी प्रार्थना है कि उनको इसके लिये कड़े कदम उठाने चाहियें। जो बैकवर्ड एरिया हैं वहां पर उनको नई रेलवे लाइनें बनानी चाहियें और सड़कों का निर्माण भी करना चाहिये। मध्य प्रदेश में बुंदेलखंड का एरिया बहुत बैकवर्ड माना जाता है। इसलिये उनको सागर से हीरापुर तक और सागर से छतरपुर, बरमान और नरसिंहपुर तक नई रेलवे लाइनें निकालनी चाहियें जिसमें कि वहां पर डकैती आदि बन्द हो जायें। चूंकि वहां पर कोई अच्छा प्रबन्ध नहीं है किसी बात का इसलिये वहां पर डकैती आदि बहुत करते हैं। वहां की व्यवस्था को ठीक करने के लिये वहां पर रेलवे लाइन निकालने की बहुत जरूरत है। वहां पर आज काफी भूखमरी है। रेलवे लाइन निकालने से वहां के लोगों को खाने के लिये भी मिलेगा और रेलवे का काम भी अच्छा चलेगा।

कहीं कहीं पर स्टेशनों पर दवा दारू की कोई व्यवस्था नहीं है। पता नहीं कितने मरीज मर जाते हैं। इसके लिये भी पूरी व्यवस्था होना चाहिये। खाना भी अच्छा नहीं मिलता है। अगर कोई खाना चाहता है तो उसको बास और सड़ा हुआ खाना मिलता है। अगर उनसे कहा जाये तो कानून बघारते हैं और किसी की कुछ मुनते नहीं हैं। वहां पर मदरासी लोगों के अलावा कोई होता भी नहीं है। वहां पर हिन्दुस्तानी आदमी भी होना चाहिए। क्योंकि अगर मदरासियों से कोई बात की जाये तो वह समझते नहीं हैं

और यही कारण है कि अच्छा खाना नहीं मिलता।

जहां तक रेलवे में नौकरियों का सवाल है, वहां पर आज भी नौकरशाही चल रही है। जब तक वहां पर अधिकारियों को 100 या 200 रु० न दिये जायें किसी को नौकरी में भरतों नहीं किया जाता। वह कहते हैं कि तुम हिन्दी वाले हो, धोती कुर्ता वाले हो। तुम सूट-बूट पहनने वाले नहीं हो। इस तरह का बातें कह कर उनको नौकरियां नहीं दी जाती। इसलिये रेलवे मंत्रालय को यह देखना जरूरी है कि किस को नौकरी पाने के लिये 100 या 200 रु० न देने पड़ें। हमारे मंत्री लोग बड़े चतुर हैं। वे इसके लिये कड़े कदम उठायें जिसमें कि हमारी रेलवे व्यवस्था अच्छी हो।

इसके बाद मैं यह प्रार्थना करना चाहती हूं कि कलकत्ते से दिल्ली तक रेलवे लाइन बिल्कुल जमीन के अन्दर आये। और यहां से काश्मीर तक भी एक रेल अन्डरग्राउन्ड चले जिसमें किसी को मालूम न पड़े कि कौन कहां आता जाता है। आपकी काफी धामदनी है, आप के फालतू पैसा पड़ा हुआ है। उससे आप ऐसी लाइन निकालिये जिसमें कि जमीन के अन्दर रेल चल सके।

मेरी आप से यह भी प्रार्थना है कि महिलाओं के लिये एक अलग गाड़ी मद्रास से दिल्ली तक के लिये चलाई जाये।

एक माननीय सदस्य: क्या उस पर काम करने वाली भी सब महिलायें होंगी।

श्रीमती सद्दोदराबाई राय: क्या हुआ। महिलायें बड़े बड़े काम कर सकती हैं। वे आजकल बड़े बड़े पदों पर काम कर रही हैं, हवाई जहाज चलाती हैं। उनको बराबर का हक है। इसलिये वह यह काम भी कर सकती हैं।

इसके अलावा हर ट्रेन में महिलाओं के लिये बड़ी कम जगह होती है। हर एक रेल के अन्दर महिलाओं के लिये बड़े क्लास के दो डिब्बे और ज्यादा जोड़ने चाहियें।

[श्री मती। सहोदराबाई राय]

रेलवे में जो मवेशी आदि चलते हैं उनके लिये भी खाने पीने की, पानी आदि की व्यवस्था ठीक होनी चाहिये। उन में बेचारे मवेशी प्यासे मर जाते हैं।

बड़े बड़े जंक्शनों पर रेलवे कर्मचारियों के भन्दर शराबखोरी और जुआ बहुत चलता है। इसके लिये आप को कड़े कदम उठाने चाहियें। रेलवे डिपार्टमेंट में जुआ और शराबखोरी से जनता को बड़ी परेशानी होती है। कर्मचारियों के घर वाले भी रोते हैं कि कर्मचारी को जो 100 रु० मिलते हैं वह उसको जुआ और शराब में उड़ा देता है तो घर का काम कैसे चले। साथ ही एक कर्मचारी को एक जगह पर पांच पांच, छः छः साल नहीं रहने देना चाहिये क्योंकि वह लोग वहां के लोगों से घुल मिल जाते हैं और फिर उनको कोई डर नहीं रहता है कि वह पकड़ लिये जायेंगे। मेरा सुझाव है कि एक कर्मचारी को जगह पर तीन साल से अधिक नहीं रहने देना चाहिये। उन का उसके बाद किसी दूसरी जगह को ट्रांसफर कर देना चाहिये। अधिक समय एक जगह पर रहने से वे स्थानीय आदमी से बन जाते हैं और काम ठीक से नहीं करते, उल्टे छोटे कर्मचारियों को डांटते हैं। इसके साथ ही मैं कहना चाहती हूँ कि हरिजन और आदिवासी लोग रेलवे में ज्यादा भरती होने चाहियें। वे लोग ज्यादा अच्छा काम कर सकते हैं, लेकिन इसका ध्यान रखा जाना चाहिये कि उनको नौकरी पाने के लिये 100 या 200 रु० अधिकारियों को न देने पड़ें।

मैं ब्रिज बनाने के बारे में पहले भी कह चुकी हूँ। सागर दमोह की तरफ आप देखें तो वहां किसी तरह की व्यवस्था ठीक नहीं है। न ब्रिज हैं, न शोड हैं और न कोई दूसरा प्रबन्ध है। इसलिये सागर, दमोह, कूटनी, अबलपुर आदि स्थानों पर ब्रिज बनना चाहिये,

उन लाइनों पर स्टेशन बनाये जायें। हर पांच पांच मील पर एक स्टेशन होना चाहिये। हर एक जगह पर दवादारू की व्यवस्था हो। साथ ही मध्य प्रदेश में सागर से छतरपुर, हीरापुर के लिये लाइन निकालना बहुत जरूरी है। वह हीरा की खान की जगह है। अगर आप वहां लाइन निकालेंगे तो लाखों रुपयों का हीरा वहां से निकल सकता है। साथ ही रेलवे व्यवस्था अच्छी होगी, कोयले की प्राप्ति होगी, व्यापार ज्यादा अच्छा चलेगा। अन्न जो वहां पर इतना अच्छा होता है, गेहूं आदि, वह हर एक राज्य में जा सकता है। वहां के लोगों को पलटनों में भरती किया जा सकता है। इससे जो बैकवर्ड एरिया है उसकी भी उन्नति होगी।

Shri C. K. Bhattacharyya (Raiganj)
Mr. Deputy-Speaker, Sir I appreciated very much the compliments paid by the Railway Minister to the Railway Board and the Railway Administration. I shall only remind him of the assurances given by the Ministers themselves which still remain to be respected by the Administration. I have referred to them a number of times in this House. But they bear a reference once again.

I represent an area which plays a leading role in the political life, in the cultural life and the history of the province of Bengal. Unfortunately, this area was a victim of partition and all the means of communication that the area had were lost to Pakistan. The journey from there to Calcutta is, I should say, a beastly journey and inhuman journey, a journey which should not be forced on people. When the people found themselves in this distressing condition they appealed to the Government repeatedly. As a result of their repeated appeals Railway Minister after Railway Minister visited that area. Shri Lal Bahadur Shastri, who is now the Prime Minister, visited that area as Railway Minister and assured the

people that the district will be connected to the main railway line. This was said at Balurghat, headquarters of the district. Shri Jagjivan Ram, when he was the Railway Minister, went there, met the people at Balurghat which is the headquarters of the district and assured them that a railway connection would be given to them.

Shri D. C. Sharma: Whoever has gone there has been asked to go.

Shri C. K. Bhattacharyya: One has been raised to the Prime Ministership. Mr. Sharma is so forgetful because of his age.

So, the people are appealing to Government to come to their rescue. In fact, I say, for me, to come to Delhi from Calcutta is much easier than to go to my constituency from Calcutta. It takes 24 hours to come to Delhi and it takes 26 to 28 hours to go to Balurghat or Raiganj from Calcutta. It is not that the Railway Minister or the Railway Administration does not know about that. But, after repeated appeals made by the people and demands made in this House by my humble self that there was a proposal that a broadgauge line would be planned from Khejuriaghat going upto Siliguri. When that line was planned, the people expected that their distress would now be removed.

Here, in this House while introducing the Railway budget the then Railway Minister, Shri Jagjivan Ram also made a statement in his budget speech that the line was being constructed to open up the District of West Dinajpur. It was unusual for the Railway Minister to specifically mention the name of particular district. But, Shri Jagjivan Ram did mention that when the line was to be constructed it would open up the district of West Dinajpur. What happened afterwards? The assurance made to the ears was belied to the heart. Though the line was constructed strangely enough it by-passed the district of West Dinajpur. I pay my compliments to the

Railway Board that they have been successful in violating the statement made in this House by the Railway Minister in his budget speech. The line was constructed but it by-passed the district. The distress of the people remained and still remains today. They are appealing to the Government of West Bengal; they are also appealing to the Railway Administration and here in this House I have repeated their appeal many a time.

This District has two main centres— one is known as 'Balurghat' the present headquarters and the other is known as 'Raiganj' which is prospective headquarters of the district. The district was partitioned and as a result lakhs and lakhs of refugees came over here from the other side of the district and settled there. It lost all its communications. The problem has two aspects. That for the town of Balurghat is that it has to be connected by a new line to the broadgauge line that has been constructed from Khejuriaghat to Siliguri, the problem is for the town of Raiganj is that it has to be connected to the same broad-gauge line by converting the metre-gauge line that runs from Barsol to Radhikapur through Raiganj—a distance of 33 miles into broadgauge.

For the construction of a line from Balurghat to the broad-gauge line, surveys were made. It was not like other North East Frontier Railway lines to the Railway Minister referred when he said that these lines were not a paying proposition. Through repeated surveys it was proved that this line at least would be paying. They had that assurance. I would request the hon. Minister for Railways to go through the files and to probe into this matter. Let him find out as to what the problems of the people are and how the distress of the people can be removed. Though this line would be paying, it was not opened. The distance involved would be 60 miles. It could have been taken up. I have been repeatedly urging this from 1957. This could have been taken up in three

[Shri C. K. Bhattacharyya]

stages or even in six stages and in that way it could have been done by now and thereby the sufferings of the people could have been removed. But it was not.

At last, the Railway Board replied to me that though I have been repeatedly appealing to them but the Government of West Bengal had not include that in their Third Five Year Plan. I approached the Government of West Bengal. They reported to the Railway Board stating that they had included it in the Second Five Year Plan. I do not know how the Railway Board by-passed this. I also do not know what the reaction would be now after they have got a reply from West Bengal Government.

Dr. M. S. Aney: May I ask one question? After that proposal was by-passed, Shri Jagjivan Ram continued in that ministry.

An hon. Member: It was completed long years after.

Mr. Deputy-Speaker: Anyway, the hon. Minister will reply.

Shri C. K. Bhattacharyya: Anyway, although the Minister had given that assurance to the people there and made a statement in this House thereafter giving his assurance in his budget speech, how is it that that has not been put into action?

An hon. Member: Because the Ministers are not stable.

Shri C. K. Bhattacharyya: At least the Railway Administration is stable. Of course Ministers have been changing but the Railway Administration has not changed lock stock and barrel.

So, Sir, that was not done. Now what is the position regarding Raiganj? I was urging that the small metre-gauge line be converted into a broad-gauge line so that it might be connected with the broad-gauge line.

Here again the assurance given by the Minister has been frustrated by the Railway Administration, when the broad-gauge line was opened at Khejuriaghat I was there. The present Chairman, Railway Board (Shri B. C. Bajjal) (he was then the General Manager) was there and Shri B. C. Ganguly, who as General Manager of the Southern Railway has earned so much reputation by quick reconstruction of the Pamban Bridge was there then as Chief Engineer Shri Jagjivan Ram in the presence of them all said that this small line would have to be converted into a broad-gauge line.

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

Shri C. K. Bhattacharyya: That assurance given by the Minister openly to the people in the presence of the Railway dignitaries remains unfulfilled even now.

When I tell the Railway Board that this should be done, they say that Raiganj has got a metre-gauge line. The Railway Administration forgets that this line is connected with Calcutta and for quick and direct transit to Calcutta Raiganj needs to be connected to the broad-gauge line. I have tried to impress upon the Railway Board that the interest of the district lies in its having a direct connection with Calcutta through broad-gauge line and not with Patna or Lucknow through the metre gauge line. This Khejuriaghat line was constructed in a way that it runs over the metre-gauge line completely duplicating the railway-line in one area which is already connected by a metre-gauge line. There over the metre-gauge line this broad-gauge line goes.

Both the people there get metre-gauge line and the broad-gauge line while people in the other areas are deprived of railways and are suffering. Nobody comes to their rescue.

When this broad-gauge line was proposed it was declared to be for opening the West Dinajpur District. Now it is of advantage to all parts of North Bengal, Cooch-Bihar, Jalpaiguri, Darjeeling and even the farthest areas of Assam but not for the District for which it was mentioned. All the other people will take advantage of it while it was being denied to other people.

Mr. Deputy-Speaker: Shri Abdul Ghani Goni.

Shri Abdul Ghani Goni (Jammu and Kashmir): I thank you for having given me this opportunity to speak. I fully agree with what Shri D. C. Sharma said just now. We have got a stable Minister in the Railway Ministry, Dr. Ram Subhag Singh. But, I find that Kashmir is not in the Railway Map of India. I am somewhat shocked to see that. This demand has been made repeatedly for the last fifteen years by the Members from Kashmir. It has been repeated this time also.

I thank them all for supporting the demand for the extension of the railway line to Jammu and Kashmir also. Formerly, we had in fact a railway line up to Jammu from Sialkot. Unfortunately, that line was discontinued. Then there was another route very close to Srinagar from Rawalpindi. That was also discontinued. Now there is only one link which connects Kashmir with the rest of the country through Pathankot. That road from Pathankot to Jammu is always subject to disturbance from the Pakistan side. Daily we hear about incidents of violation of the cease-fire line by Pakistan because they are out to disturb our lifeline.

My demand for the extension of the railway line to Jammu and Kashmir is not merely for our comfort. I am demanding it on three grounds. The first ground, of course, is defence. Jammu and Kashmir is a strategic State. We have got Pakistan on one

side and China on the other and our troops have to defend that part of the country from our two enemies. I am very sorry to say that not only the Railway Ministry but even the Central Government as a whole were not very clear about their policy towards Kashmir. They moved very slowly. Two years back I asked a question about the railway connection at least up to Jammu and I was told at that time that the railway line from Pathankot to Jammu will be completed by April 1964. We were very happy to hear that reply. Now it is nearing April 1965 and our demand is yet to be fulfilled. So, I would request Dr. Ram Subhag Singh, not because he is the Minister of State for Railways but because he always takes personal interest in Kashmir, to pay a visit to Kashmir and inspect the railway line which is under construction from Pathankot to Katua. Though the construction has been going on for the last four years and though we see labourers working there every day, only four or five nullas and one river have been bridged. The progress of the work is very slow and I feel there is something wrong somewhere. I would request the hon. Minister to make an announcement whether he is prepared to extend the line up to Kashmir or not, from the point of view of defence.

Then I want this railway line for another reason. As Shri D. C. Sharma was saying, the railways play an important role in national integration. When I find that Jammu and Kashmir is not in the railway map of India, I feel isolated. The building of the line up to Kashmir is one of the ways of giving practical shape to the integration of Kashmir, economically and otherwise, with the rest of India.

Thirdly, the absence of the railway line to Kashmir deprives Kashmir of many economic benefits and puts it to much hardship. As I said in the very beginning, it is not only for our comforts that I am asking for this railway line. We have got rich deposits of coal and other minerals which remain

[Shri Abdul Ghani Goni]

unutilized for want of transport facilities. Then we have got large quantities of timber which we are supplying to the railways themselves as sleepers. If there is a railway line, they will be able to get their sleepers at a cheaper price. Then, if there is a line up to at least Riasi from Jammu it will cover the coal-bearing areas and coal can be had at an economic price, instead of bringing it from far-off Bengal, Bihar coalfields. According to reports, we have got fine quality coal for a 65 mile belt and it can be exploited. Now, mainly due to transport difficulties, we are not able to exploit it, because its transport by road will be costly and uneconomic.

Then, the biggest trade of Kashmir is tourism and it is affected adversely because of the absence of a railway line. Though tourists are attracted to Kashmir, for most of the time there is road blockade, or other modes of transport like cars and buses are not available. If there is a railway line, the tourist industry in Kashmir will flourish. It was doing very well before 1947, under the regime of the Maharaja. It can be developed even now by having that rail link. When tourists come from abroad, they naturally want to visit Kashmir. But when they find that it is not connected by rail they drop it out of their programme.

I understand the Railway Ministry have conducted a survey for a railway line from Pathankot to Udhampur from the point of view of defence. The immediate programme is to have a line from Pathankot to Katua, where there is a small station. I would request that the Katua station should be treated as an important terminal station and at least the three important trains, namely, the Kashmir Mail, the Srinagar Express and the Sealdah Express should start from Katua instead of from Pathankot. Also, at Katua arrangements should be made for the tourist traffic like good hotels and restaurants. In that case, Kashmir will get a little benefit out of the

tourist traffic. Though we are now thinking of having it only up to Katua a distance of 18 or 20 miles, finally it has to connect Riasi for coal and Udhampur for defence purposes.

Then I would suggest a ring railway in Srinagar from Anantnag to Uri. Though there was a proposal for it in the beginning, we did not hear much about it later. So, I would request the Ministry to look into the question of having a ring railway in Srinagar so that it will be beneficial, economically and in other respect, to the people who are residing in the valley and to those people who visit the valley.

With these words, I support the Demands for Grants. I thank you for giving me this opportunity to take part in this debate.

Shri Basumatari (Goalpara): Day before yesterday when I was listening to the eloquent speech of hon. Minister of Railways, I felt it was giving us encouragement and impetus. Just now when I heard hon. Member telling the House of his frustration, I also felt frustrated. If an hon. Member like him, who comes from a powerful State feels so much frustrated, you can imagine how much a person like me, who comes from poor and backward State like Assam, will feel frustrated. After 1947 Assam also suffered in the same way, as Bengal has suffered. There is only one railway line with Pakistan on one side and Bhutan on the other through a corridor of 40 miles. We all know how difficult and troublesome it was during the emergency to evacuate people from Assam because there is only one unstable railway line. By unstable I mean that the railway line from Jalpaiguri in Bengal has to pass through areas which are not safe. At the same time, the railway line has to cross many big and powerful rivers, not the kind of rivers which we see in other States.

14 hrs.

Of course, after the emergency the track has been strengthened by extending the bridges over the rivers. That is a very good sign and I am glad about it. Also, I am very much grateful that they have sanctioned a broad-gauge line from New Jalpaiguri to Jogighopa. That has been done only due to the emergency. The people of this area become very much frustrated with the thought that it is for the benefit of the people from the other parts of the country. So, my hon. friends from Assam vehemently and strongly suggested that this broad-gauge railway line should be extended up to Gauhati from Bongaigaon. This suggestion should be attended to; at the same time, we expect that this should be included in the Fourth Plan.

When we see so much enthusiasm on the part of the Central Government about Assam, we feel very glad, but since the days of emergency are passing away many leaders are asking why Assam should get priority and why Assam should get so much facilities because Assam has got only one crore of population. Of course, in a democratic country, population is a great factor to be counted, but Assam's case must be taken as a national cause. Why do I say that the problem of Assam should be taken as a national cause? It is because it has already shown to the country a glaring instance at the time of the Chinese attack. The problem of Assam should not be taken as a State problem, but it should be taken as a national problem.

When we talk about the lines, this and that, we think on the basis of States. If you think about a strategic State like Assam on the basis of States, I do not know how you can protect India. We are just like Kashmir. Just now hon. friend from Kashmir said how Kashmir is in difficulty and is surrounded on all sides by foreign countries. So is the case of Assam. I want to say that Kashmir and Assam are in the same position. Therefore this problem of Assam should be taken

very, very seriously as a national cause.

Sir, you know the history of the track from Jalpaiguri to Assam. It was not for public utilisation; it was for the tea gardens only which were owned by the British. It was not at all developed. Even if you compare it with other States in matter of standards you will find it quite below the standard in all respects. If you go to the station, you will find that compared to other stations it is very dilapidated. All the chairs in the waiting rooms are broken and the walls are full of dust and dirt. Hon. Minister, Dr. Ram Subhag Singh, knows about Assam very well that a sizable population of Bihar goes to Assam every year and stay there for six months. So, I have been requesting him to have a special train for Assam to carry the mazdoors from Bihar. All the works there are done by the mazdoors from Bihar and they go in lakhs from Bihar to Assam in the month of October and come back only in March and April. Therefore, I have been requesting hon. Railway Minister that there must be some special trains for the mazdoors. In view of the large number of mazdoors our people, that is, the people of Assam, cannot avail of the trains.

If you go through the time table, you will find the amazing thing that almost all the trains run at night and that cannot be availed of by the people of Assam. Therefore, naturally only people from outside can avail of it. We do not mind that; but there should be some facility for the people of the State also.

Another most important thing is employment. The employment problem is a very grave problem. It is because of this that the language question is there. The language question is so acute only because of employment. Employment is an economic question. If you compare the employment given by the Railway Department not only to the Scheduled Castes and Scheduled Tribes but other communities also

[Shri Basumatari]

from Assam you will find that Assam has got very meagre opportunities. You will be surprised to know that not a single officer from Assam has up till now been appointed by the Railway Ministry.

The hon. Railway Minister paid compliments and said that our railway officers are very efficient. I have no dispute about that; but just now Shri Bhattacharyya pointed out that promises after promises made by Ministers are not implemented. I do not know in what way the Minister can then pay a compliment to them. This is the largest public sector undertaking and it should set an example in all respects, in efficiency of administration and everything, to other public sector undertakings. If you compare the corruption in other departments with corruption in Railways, you do not see any less corruption in the Railways. I have cited examples of that so many times at the time of discussion of the Railway Budget and Railway Demands. How can you pay a compliment then?

My hon. friend from Assam cited an example that the trains in Assam move at the speed of 20 miles an hour. He was calculating the speed of only one line; but there is one line from Rangiya to Tezpur where the train goes only at the speed of 12 miles an hour. The distance from Rangiya to Tezpur is only 90 miles and it takes 12 hours to reach there. The trains move so slowly as if they were bullock carts. Therefore their speed should also be increased.

Another point that I want to make is about the appointment of Scheduled Castes and Scheduled Tribes and if I do not mention that, I shall be failing in my duty. I hope, nobody will mind my citing the instance of the days when Shri Jagjivan Ram was the Railway Minister. In those days there had been plenty of employment of Scheduled Castes and Scheduled Tribes. Now, the day before yester-

day hon. Railway Minister pointed out that he will look into this question very sympathetically. But then he was also referring to the statement made by Shri Jaipal Singh. That was wrong and I said so. Shri Jaipal Singh did not say that there should not be any reservation for the Scheduled Castes and Scheduled Tribes in the matter of appointment. What he said was that there should not be any reservation for promotion which was challenged by the High Courts and the Supreme Court. He was referring to that only. I say this after seeing the proceedings. He did not say that there should not be any reservation for the appointment of Scheduled Castes and Scheduled Tribes. Therefore, I request the hon. Minister, specially the Minister of State, Dr. Ram Subhag Singh, who is very sincere and who wants to do what he says, to see to it. I hope, he will do it. The other day he said to me, "You need not speak here; you write to me or tell me and I will do everything for Assam". I hope, he will repeat the promise in the House which he has given to me when I talked to him privately.

श्री बलजीत सिंह (उना) : उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे मंत्रालय ने बजट में जो स्कीमें दी हैं और मंत्री महोदय ने जो एंशोरेसिज दी हैं, उनके लिए मैं उन को मुबारकबाद देता हूँ ।

रेलवेज का विस्तार बहुत बड़ा है, कई बाने एसी हैं, जिन का गिक्र बजट या मिनिस्टर महोदय की स्पीच में नहीं किया गया है । राज्य सरकारों की तरफ से दो तीन लाख रुपये लगा कर बस स्टैंड बनाए जाते हैं । चूकि रेलवे अधिकारी और राज्य सरकारें एक दूसरे को कन्टेक्ट नहीं करती हैं, इसलिए वे बस स्टैंड स्टेशनों से बहुत दूर दूर बन जाते हैं, जिस के कारण रेल और बस का आपस में ताल मेल नहीं रहता है । इसका नतीजा यह होता है कि मुसाफिरो को तकलीफ होती

है। इसके भ्रलावा जा ब्रांच लाइनों हैं, उनको भी नुकसान उठाना पड़ता है। मैं एक मिसाल देना चाहता हूँ। पंजाब में होशियारपुर में एक बस स्टैंड बना हुआ है। वह स्टेशन से बहुत दूर है। जो लोग रेल में आकर चढ़ते हैं उन्होंने कई बार मांग की है कि एक स्पेशल बोगी होशियारपुर से दिल्ली के लिए लगा दी जाए लेकिन इसके जबाब में कहा जाता है कि पैसैजर्स इतने नहीं जाते हैं कि स्पेशल बोगी लगाई जाए और फिगर्स निकाल कर दिखा दिये जाते हैं। बस स्टैंड वहां से कोई मील के फासले पर है। इसका नतीजा यह होता है कि मुसाफिर लोग जालंधर तक बस में सफर करते हैं और जालंधर आकर दिल्ली की गाड़ी लेने की कोशिश करते हैं। अगर वहां से बोगी लगा दी जाए तो ऐसा होगा कि लोग उस में सफर करके सीधे दिल्ली आ सकेंगे।

इस साल के रेल बजट में आपने किरायों में वृद्धि की है। उसे ब्रांच लाइनों पर बहुत ज्यादा असर पड़ेगा। वहां पर बसों से रेल का मुकाबला है। बसों से लोग ज्यादा सफर करना शुरू कर देंगे। इसके साथ साथ जो सुविधायें ब्रांच लाइनों पर आपको पैसैजर्स को देनी हैं वे आप नहीं दे पायेंगे क्योंकि आप कहेंगे कि फिगर्स लाओ कि कितने लोग सफर करते हैं, सफर करने वालों में कितनी बढ़ोत्तरी हुई है। मुसाफिरों को अगर बस में जाने से फायदा होगा तो वे उसमें चले जायेंगे और आपको घाटा होगा। मैं इस लिए आप से विनय करूंगा कि ग्रन्वल तो जो बढ़ोत्तरी किरायों में आपने की है वह आप न करें। और अगर करना है तो कम से कम एक सौ किलोमीटर को आप छोड़ दें, सौ किलोमीटर तक कोई बढ़ोत्तरी न करें। अगर आपने ऐसा किया तो आपकी जो ब्रांच लाइनों हैं वे नुकसान से बच जाएंगी, बर्ना वे सफर करेंगी।

कई माननीय सदस्यों ने इस बात का जिक्र किया है कि जब रेलवे बजट बनाया जाता है तो जो बैंकवर्ड एरिया हैं उनका कोई खयाल नहीं रखा जाता है। मिसाल के तौर पर मैं पंजाब का जिक्र करता हूँ। रेलवे रिपोर्ट 63-64 में यह बताया गया है कि पिछले साल में आपने पैसैजर एमेनेटीज के लिए कितना खर्च किया है। आपने कहा है :

"An amount of Rs. 61.64 lakhs was spent during the year 1963-64 on the provision of goods shed facilities like improvements of the circulating area and approach roads, extension of goods platforms and sheds, construction of waiting rooms for customers, provision of drinking water near the goods sheds, etc."

इस में आपने लिखा है कि ज्यादा से ज्यादा एमेनेटीज दी जा रही हैं। लेकिन मैं विनय करता हूँ कि पंजाब में जो पिछड़े हुए इलाके हैं, भम्बाला से कालका तक और रोपड़ से नंगल तक की बात मैं कहता हूँ वहां कोई सुविधायें नहीं दी गई हैं। जालंधर से होशियारपुर और मुकेरिया साइड में और जोगेन्द्रनगर से पठानकोट तक कोई सुविधा नहीं दी गई है। उन लाइनों पर न तो शैंड प्रोवाइड किये गये हैं, न डिफिकिंग वाटर फौसिलिटीज दी गई हैं और न ही कोई और सुविधायें दी गई हैं। अगर पिछड़े हुए इलाकों को डिवेलप करना है, मुल्क के दूसरे इलाकों के बराबर उनको मिलाना है तो यह लाजिमी है कि आप सुविधायें देते समय इन पिछड़े हुए इलाकों का ज्यादा ध्यान रखें।

आपने अपनी स्पीच में कहा है कि कई नई लाइनें बनेंगी, कई जगहों पर सर्वे का काम हो रहा है। लेकिन मैं समझता हूँ कि जहां तक पिछड़े हुए इलाकों का सम्बन्ध है कोई सर्वे वहां नहीं कराया जा रहा है। और न ही कोई नई लाइनों की व्यवस्था

[श्री: दलजीत सिंह]

रखी जा रही है । मैं आपको बतलाना चाहता हूँ कि पिछली बार यहाँ इस सदन में एक रेजोल्यूशन आया था और सरकार ने हमें विश्वास दिलाया था कि आप पिछड़े हुए इलाकों की भलाई के लिए, उनका डेवेलपमेंट करने के लिए सभी प्रकार की सुविधायें देने पर विचार करेंगे । नई लाइनें बनाने की बात भी इस बजट में कही गई है । मैं मंत्रालय से कहूँगा कि कम से कम इस का चौथा हिस्सा पिछड़े हुए इलाकों में नई लाइनों की व्यवस्था करने पर खर्च किया जाए ताकि वे इलाके भी आगे आ सकें । और दूसरे इलाकों के मुकाबले में तरक्की कर सकें ।

मैं ने कहा है कि एक रेलवे लाइन बनी हुई है रोपड़ से नंगल तक और उधर मुकेरियां से तेलवाड़ा तक बन रही है । मैं विनय करता हूँ कि अगर इस लाइन को मिला दिया जाए तो एक तो सरकार को यह सुविधा होगी कि बड़ा बड़ी मशीनरी इत्यादि आसानी से लाई लेजाई जा सकेगी और दूसरे डिफेंस प्वाइंट आफ व्यू से भी इसका होना बहुत जरूर है । हमें एक सीधी लाइन दिल्ली से पठानकोट तक मिल जाएगी बायां नंगल, पोंग डैम की तरफ से होते हुए और इस से पिछड़े इलाके डिवेलप करेंगे और डिफेंस प्वाइंट आफ व्यू से भी यह फायदेमंद रहेगी ।

मैं ने पिछली बार मंत्रालय से कहा था कि जहाँ डैम खत्म हो जाए, डैमज पर सरकारी काम खत्म हो जाए जैसे भाखड़ा डैम है या नंगल डैम है, वहाँ पर अगर रेलवे वर्कशाप खोल दी जाए तो स्टिकल्ड और अनस्टिकल्ड दोनों प्रकार की लेबर आप को आसानी से मिल सकती है, ज्यादा मिकदार में और अच्छी लेबर मिल सकती है और जो चीज उस वर्कशाप में बनने वाली होती है, उन को बनाने में आसानी हो सकती है । यह चीजें बहुत सस्ती

साबित हो सकती हैं । चौथे प्लान में इस का भी ध्यान रखा जाना चाहिये ।

जहाँ तक पैसेंजर एमेनेटीज का सम्बन्ध है मैं पहले भी विनय कर चुका हूँ और अब फिर करता हूँ कि ब्रांच लाइनों पर जो सुविधायें पैसेंजर को मिलनी चाहियें नहीं मिलती हैं । दिल्ली से कालका मेल के साथ डिब्बे नंगल के लिये लगते हैं वह केवल दो लगते हैं । उन में इतनी भीड़ होती है कि लोग खड़े हो कर सफर करते हैं । भ्रम्बाला जा कर जब उन को सर्दियों में गाड़ी तबदील करनी पड़ती है तो बड़ी मुश्किल होती है । मैं ने मंत्रालय से कई बार विनय की है कि यहाँ से अगर एक सीधी गाड़ी नंगल के लिए चला दी जाए तो लोगों को बहुत सहूलियत हो सकती है, उन को रात में सुविधा हो सकती है । नंगल एक ग्रहम डैम है । वह तमाम हिमाचल प्रदेश को मिलाता है । सी मील तक इर्द गिर्द के लोग वहाँ आ कर गाड़ी पकड़ते हैं । अगर उन को सुविधा दी जाए, एक सीधी गाड़ी चला दी जाए तो पिछड़े हुए इलाकों के जितने लोग सफर करते हैं, उन को लाभ पहुंच सकता है ।

फस्ट और सीकंड क्लास के डिब्बों के बारे में मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि पंजाब में नंगल डैम और भाखड़ा डैम, यह डैम बहुत बड़े टूरिस्ट सेंटर हैं । और इन को देखने के लिए वी० आई० पी० बहुत अधिक तादाद में जाते हैं । लेकिन गाड़ी में जो इन क्लासिस के डिब्बे लगाये जाते हैं वे बिल्कुल रद्दी होते हैं । उन के बारे में कोई नहीं देखता है कि किस तरह से ये डिब्बे लग जाते हैं । दिल्ली स्टेशन पर जो कंटेन्ड डिब्बे होते हैं वे लगा दिये जाते हैं । उन में न पानी की सुविधा होती है और न ही कोई दूसरा अच्छा प्रबन्ध होता है । इस तरफ भी आप का ध्यान जाना चाहिए । वी० आई० पी० तक यह कहते हैं कि ये रद्दी डिब्बे किस तरह से लग जाते हैं ।

श्रम में रोपड़ नंगल की लाइन के बारे में विनय करता हूँ। बारह चौदह साल पहले पंजाब सरकार और रेल विभाग के बीच एक मुझाहिदा हुआ था जिस के बारे में कई बार दरखास्त की गई है कि उस को खत्म कर दिया जाए। इस मुझाहिदे का क्या नतीजा हो रहा है इस को आप देखें। इस की वजह से रोपड़ से नंगल डैम तक न तो पैसेंजर एग्नेटीज प्रोवाइड होती है, न एम्प्लायीज को कोई सुविधा होती है और न उन के लिये क्वार्टर बनाये जाते हैं। जब भाखड़ा डैम बन रहा था उस वक़्त यह मुझाहिदा हुआ था। उस में यह था कि हाफ एंड हाफ खर्चा दोनों करेंगे श्रम भाखड़ा डैम भी तैयार हो गया है। पंजाब गवर्नमेंट कुछ खर्च करना नहीं चाहती है। ऐसी सूरत में रेल वालों को तो कम से कम इस पर गौर करना चाहिये और इस लाइन को टेक ओवर कर लेना चाहिये।

रेल मंत्रालय कहता था कि यह लाइन नुकसान में है। लेकिन वह नुकसान में नहीं रह गई है। मैं ने कुछ एवरेज निकाले हैं और उन के अनुसार आप को दस लाख रुपये की आमदनी केवल नंगल डैम से होती है। ऐसी सूरत में पैसेंजर एग्नेटीज प्रोवाइड न की जायें, एम्प्लायीज को सहूलियतें न दी जायें तो यह अच्छी बात नहीं है। मैं चाहता हूँ कि रेल मंत्रालय पंजाब के नुमाइंदों को बुला कर और उन से बात कर के इस को टेक ओवर कर ले ताकि जो सुविधायें आप अपने एम्प्लायीज को दे सकते हैं दें। मैं कहना चाहता हूँ कि पंजाब सरकार ने कई बार मांग की है कि चंडीगढ़ पंजाब में एक बहुत अहम मुकाम है। इस लिये इसे जगाधरी और सुधियाना से मिला दिया जाये। लेकिन आज तक इस पर विचार नहीं किया गया। खास तौर पर चंडीगढ़ स्टेशन जो है वह बहुत छोटा सा स्टेशन है। वहां पर पार्सल यूनिवर्सिटी पेपर्स जाते हैं। लेकिन बरसात के दिनों वे भीग जाते हैं और जितना दूसरा सामान होता है वह भी खराब हो जाता है। इसलिये मैं विनय रूंगा कि एक तो इस तरफ ध्यान दिया जाये,

दूसरे जो पैसेंजर एग्नेटीज दी जा सकती हैं वे दे दी जायें।

Shrimati Savitri Nigam (Banda):
Sir, I stand here to support the railway grant wholeheartedly. I am grateful that at this fag end I have been given an opportunity to express my views on this problem of how to extend the facilities of railway to the entire country as well as various other problems concerning this Ministry. I know I come from a backward area. I am also neglected like my area. I do not mind saying so. For the last several days, many members have made very, very useful suggestions and have raised many vital problems. There is no doubt that the Railway Minister who is a man with great imagination, initiative and experience has dealt with those problems and suggestions in a very successful and effective manner. So, I do not want to repeat many of them.

Luckily our Railway Minister has got a good team of Deputy and State Ministers as well as very good top officials who have got a great insight into the problems and that has created a new hope in our hearts. I can say that that is why we have been rather encouraged to give some more suggestions.

Railway is a big commercial as well as social welfare organisation. It is not only a mere service, but also a social welfare organisation. The progress of the country depends on the proper functioning of this organisation—social economic and other types of progress. I would also emphasize that the success of the railways not only depends on these few top officials but also on the lakhs and lakhs of small and big workers and employees who are working for it. I would suggest that the hon. Railway Minister and his team should find out some incentive to be provided to all those workers so that they may be encouraged to do good work. Human nature being what it is, there are different types of people. Some are not so efficient; some are

[Shrimati Savitri Nigam]

lazy and do not want to put in hard work. Even in the laziest person, if he is given some incentive, a new initiative is created, because even the laziest person would like to improve himself or herself, if he or she is given an opportunity to work and a new atmosphere is created and new incentives are given. I would, therefore, suggest that efficiency and good work must be recognised. Some competitions should be held and prizes given not only to high officials, but different sections and various categories of employees in the various departments working in the railways.

There has been no competition among the catering departments. The result is that even good workers in the catering department are not getting any encouragement with the result that our catering department is a losing concern. I would not go into the merits or the various complaints against the catering department. Being a housewife I know that our people are very fussy about food. They do not go into the calorific or nutritional value of food, but they go into the taste of food. So, there are bound to be complaints. But cooked food is such a thing that even a person dealing in 100 per cent pure and good food can very easily get from 100 to 200 per cent profit. In spite of that, our catering department is a losing concern. I would suggest that more and more women should be associated at every level, especially in the advisory capacity and if possible in the supervisory capacity. I think it is beyond the capacity of men to do much here in the catering department.

Dr. M. S. Aney: I agree with you wholeheartedly.

Shrimati Savitri Nigam: Food can be very well managed by women—much better than men.

Now I will come to another suggestion. For the sake of getting something from the Railway Ministry, for this purpose everybody has become backward, because most of the mem-

bers have said that their areas are backward. It has put me in a fix. The country is one. We should have some integrated approach. There is no doubt that some of the areas have been very much backward. We should not have any narrow approach. It will neither help the country, nor the railways. I very much appreciate that our needs are innumerable whereas our resources are very limited. What I would suggest is this: We should decide upon some priorities. Some indicators should be fixed by the railway department itself and according to those indicators, whichever area comes first in backwardness should be given top priority. Unless it is done we would not know which area is really backward and if some member is vocal he would exercise too much influence on the Railway Ministry whereas the really backward area will remain backward and the forward area will get more and more facilities.

Regarding this, I would like to say another thing. There is an efficiency department in the railways. It is doing wonderful work. Why not the efficiency department make an exhaustive survey to find out which are the most backward areas and which need more facilities. On then we would be able to develop the entire country, not a particular area because it is very well known that the strength of the chain lies in its weakest link.

Now I would like to say a few words about Bundelkhand which is my area—not because it my area....

Shri S. N. Chaturvedi (Firozabad): After all this?

Shrimati Savitri Nigam: I am sure the hon. member will have some patience. I am not going to ask for any new thing. I am saying that this area has been neglected. The condition of this area is very pathetic because of two reasons. First of all, I should say that during the freedom movement in 1857, a majority of the people who

were executed or who were given life imprisonment came from this area. That is why the Britishers wanted to keep this area backward. There was no facility not only with regard to railway line, but even with regard to schools. You will be surprised to know that for an area of 1,500 sq. miles there is only one college and that was opened this year. In 1929 this area was given a railway line. The materials were brought to the site. But somebody wrote a letter to a Member of the House of Commons. Immediately everything was withdrawn. After spending lakhs of rupees, everything was withdrawn. Since that time that area has never been given a railway line. All those who worked for the nation have been given some facility, recognition or help by the Congress Government, but this unfortunate area which has done so much for the freedom of the country has not been given even a single railway line. I would appeal to Dr. Ram Subhag Singh who is a man of the masses and who is a Congress leader also, and also the Deputy Railway Minister Shri Sham Nath who is also a Congress leader, that they should find ways and means at least to restore that railway line to this area which is a political sufferer, which had already been there.

I shall now come to certain other points which are equally important and which need to be given thought and priority. The policy regarding the allotment of wagons needs a thorough overhaul. I would like to say that there are several categories in the matter of allotment of wagons, A, B and C categories. Food transportation on behalf of the Central Government is given 'A' priority. But from where do they bring the food? From the States. You will be surprised to know that at the State level they are given only 'B' priority. The result is that while the 'A' category wagons are waiting on the spot, the 'B' category wagons do not get a chance, and both become idle. That is why you find that on the one hand people are craving and dying to get proper allotment

of wagons, on the other hand there is a lot of idle capacity of wagons lying unutilised. I hope this position will be rectified.

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

Shrimati Savitri Nigam: Sir, I know you are very generous and I hope you will not mind giving me two minutes.

So much has been said about overcrowding and suggestions have been made that more janata expresses should be started. It is a good suggestion, and I hope that all those suggestions will be considered. But I wish to make an entirely new and different suggestion in this matter. Half the overcrowding can be controlled if certain new methods are adopted by the Railway Ministry and the railway officers to bring about some improvement in the habit of people travelling with heavy luggage, if some arrangement could be made by the railway authorities to put such luggage in different compartments or make such arrangement by which the luggage is booked and sent by a compartment other than the compartment where the people sit, the overcrowding could be reduced to a very great extent.

I would also like to suggest that new methods should be adopted to protect the Railway property. All the old methods have not proved successful, and lakhs and lakhs of rupees worth of property of the Railways are either stolen away or they deteriorate. New techniques should be adopted in this respect, and there should be new stores. And the disposal of the waste property should be made very prompt and quick.

Sir, I thank you for giving me the time.

श्रीमती सुभद्रा जोशी (बलरामपुर) :
उपाध्यक्ष महोदय, आज तो बड़ा सौभाग्य है कि आज हमारे बैंकवर्क एरियाज की श्रीर बैंक ब्रेचज की बारी मालूम होती है।

[श्रीमती सुभद्रा जोशी:]

मैं भी ऐसे एरिया से सम्बन्ध रखती हूँ जहाँ सिर्फ रेलवे लाइन ही नहीं है, वहाँ तो कुछ भी नहीं है, न रेलवे लाइन है, न सड़कें हैं और न और कुछ है। वहाँ जा कर तो ऐसा मालूम होता है कि वहाँ पर कोई सरकार ही नहीं है। वह एरिया है गोंडा और बलरामपुर का।

मैं मंत्री जी की बहुत आभारी हूँ कि उन्होंने बहुत कोशिश की, लेकिन फिर भी मैं यह कहे बिना नहीं रह सकती कि इस खतो-किताबत के बाद कुछ किया गया। लखनऊ से पास होते हुए भी रास्ता इतना लम्बा हो जाता था कि उसमें बहुत समय लगता था क्योंकि कई गाड़ियाँ बदलनी पड़ती थीं। तो बहुत प्रार्थना करने पर मंत्री जी ने लखनऊ से बलरामपुर तक एक सीधी गाड़ी चलायी ताकि गाड़ी बदलनी न पड़े। जब यह गाड़ी चलने वाली थी, तो विरोधी पार्टी ने, जो कि हर बात की बहुत खबर रखती है कि क्या होने वाला है, यह प्रचार करना शुरू कर दिया कि हमने यह काम करवाया है। उस समय कांग्रेस पार्टी ने एक पोस्टर बंटवाया कि उनके अनथक परिश्रम करके यह गाड़ी चलवायी है। खैर तो वह गाड़ी चली और जब गाड़ी चली तो कांग्रेस वाले कहने लगे कि हमने चलवायी है और दूसरी पार्टी के लोग कहने लगे कि हमने चलवायी है। लेकिन कुछ समय बाद उस गाड़ी की यह हरकत शुरू हुई कि चाहे जब रुकने लगी और चाहे जब चलने लगी और इस कारण घंटों लेट होने लगी, चार-चार पाँच-पाँच घंटे लेट होने लगी। इस पर जनता को बड़ा आया तो कांग्रेस वाले कहने लगे कि जनमध ने यह गाड़ी चलवाई और जनमध वाले यह कहने लगे कि कांग्रेस ने चलवाई।

मैं मंत्री जी को मुबारकबाद देती हूँ कि हमारे कहने पर उन्होंने उम गाड़ी को

जरा तेज करवाया है लेकिन मेरी प्रार्थना है कि उसको और तेज करवाने की कोशिश की जाये।

मुझे यह भी कहना है कि इस गाड़ी में जो फर्स्ट क्लास के कम्पार्टमेंट हैं वे भी बड़े रद्दी हैं। मालूम होता है कि जो सब जगह से खराब हो जाते हैं वे वहाँ लगा दिये जाते हैं। उनमें अगर पानी का टैप खोला जाता है तो पानी के बनिस्पत कोयला ज्यादा निकलता है, न उनमें बिजली है, न खिड़की दरवाजे ठीक से खुलते और बन्द होते हैं। वे अपनी मरजा से खुलते और बन्द होते हैं मुसाफिर की मरजी से नहीं। इसलिये मेरी प्रार्थना है कि उच्च तरफ नवज्जह दी जाए।

वैसे तो फर्स्ट क्लास के कम्पार्टमेंट हर इलाके के कुछ ऐसे बने हैं कि उनमें कुछ न कुछ गड़बड़ी है। जो वाश बेसिन हैं उनके ऊपर स्टैंड इस तरह लगे हैं कि उनके बीच में सिर डाल कर हाथ मुँह धोना बहुत कठिन होता है। मैंने यह भी देखा कि कई जगह उनको उखाड़ कर दूसरी जगह लगाया गया है। पता नहीं, जनता ने यह काम किया है या रेलवे ने अपनी गलती महसूस करके उनको दूसरी जगह लगाया है।

इसी सिलसिले में मुझे यह भी याद आता है कि तीसरे दरजे में जो सोने के लिए एक के ऊपर एक तीन-तीन बर्थ बनायी गई हैं वे ऐसी हैं कि जो घादमी सब से ऊपर की बर्थ पर मोता है उसको उतरना मुश्किल होता है, उसको कुली ही उतारता है क्योंकि वह बैठ नहीं सकता और उसके लिए यह समस्या होती है कि पहले सिर को नीचे करे या पैरों को। इसलिये उसको लेटे लेटे हुए को कुली उतारता है।

इसी तरह की कुछ बात मैंने फर्स्ट क्लास में देखीं। उनमें ऊपर की बर्थ अगर खुला हो और अगर नीचे ऊंचे कद का यादमी बैठा हो तो उसको बहुत दिक्कत होती है। वह सीधा नहीं बैठ सकता। एक बार मैंने देखा कि एक सरदार जी नीचे की सीट पर लेटे हुए थे। वे किसी को बैठने नहीं देते थे। जब ऊपर की बर्थ पर सोने वाला उठ गया और वह बर्थ ऊंची की गई तो वे उठ कर बैठे। मैंने पूछा कि क्या आपकी तबीयत कुछ खराब है, तो उन्होंने कहा कि नहीं, पर मैं इसलिये लेटा था कि जब तक ऊपर की बर्थ खुली रहती है तब तक मैं बैठ नहीं सकता। उनकी गरदन ऊपर की बर्थ तक धाती थी। जब फर्स्ट क्लास के लोगों को इतनी तकलीफ होती है तो तीसरे दरजे के लोगों को तीन बर्थ होने की वजह से कितनी दिक्कत होगी इसका अच्छी तरह भन्दाजा लगाया जा सकता है। मैं मंत्री जी से प्रार्थना करूंगी कि इसका इन्तिजाम करें। उन्होंने बहुत सी फैंसिलिटिज दी हैं, लेकिन इस फैंसिलिटि के बिना तो लोगों को बहुत तकलीफ हो गई है।

मैं यह भी कहना चाहूंगी कि जो गोंडा जिंसे का बलरामपुर का एरिया है वह नेपाल के बारडर से बहुत मिलता जुलता है। हमारे यहां का आखिरी स्टेशन जो जर्वा शहर था है वहां लाखों रुपये का पत्थर रेलवे और दूसरे लोग तुड़वाते हैं। लेकिन उस पत्थर को लाने के लिए वैनस की बड़ी बदइन्तिजामी है। वहां हजारों मजदूर काम करते हैं। उनके खाने का कोई बन्दोबस्त नहीं है, रहने का कोई बन्दोबस्त नहीं है और जो पत्थर वे तोड़ते हैं उसको लाने का कोई ठीक इन्तिजाम नहीं है। उस तरफ वैनस देने का अच्छा प्रबन्ध होना चाहिये।

इसके अलावा उसी एरिया में जो बारडर का एरिया है, गोंडा जिंसे में,

कई साल पहले रेलवे ने एक सरबे करवाया था सादुल्ला नगर और अतरीला के बीच में। उस सरबे को हुए दस पन्द्रह साल हो गये। वहां से सीधी लाइन जरूरी तक जाने वाली थी और इस तरह बारडर तक जा सकती थी। लेकिन लाइन नहीं बनी। सरबे होने से लोगों को उम्मीद हो जाती है। मालूम होता है कि कुछ सरबे तो रेलवे सिर्फ लोगों को तसल्ली देने के लिए ही करवा देती है। मैं चाहती हूं कि उस तरफ ध्यान दिया जाए और कुछ न हो तो कम से कम कुछ धादमियों को उस तरफ भेजा जाए ताकि लोगों को उम्मीद हो कि लाइन बनेगी। इस तरह उम्मीद करते करते काम हो भी जाया करता है। इसलिये मेरी प्रार्थना है कि जो सरबे किया गया था उस पर ध्यान दिया जाए और यह लाइन डाली जाए।

मुझे एक और ताज्जुब होता है कि जो ट्रेन एग्जामिनर रात को झूटी बेटे हैं उनको एलाउंस नहीं दिया जाता। यह एलाउंस प्रसिसटेंट स्टेशन मास्टर या स्टेशन मास्टर को दिया जाता है और लोगों को दिया जाता है जो रात में काम करते हैं। लेकिन न मालूम क्यों ट्रेन एग्जामिनर्स को नहीं दिया जाता। जितने गाड़ियां स्टेशन मास्टर देखता है उतनी ही ट्रेन एग्जामिनर देखता है। जितने गाड़ियां प्रसिसटेंट स्टेशन मास्टर देखता है उतनी ही ट्रेन एग्जामिनर को देखनी पड़ती है। पर उन को उस कैटगरी में नहीं डाला गया है। कुछ रेलवे जोनों में यह नाइट अलाउंस ट्रेन एग्जामिनर्स को मिलता था। इस के बारे में लखनऊ के ट्रेन एग्जामिनर्स ने पत्र लिखा कि जब उन जोस के लोगों को यह नाइट अलाउंस मिलता है तो हमें वह क्यों नहीं दिया जाता है। अब इसका परिणाम उलटा हुआ। वजाय इसके कि उन्हें भी यह नाइट अलाउंस दिया जाता जिन लोगों को अभी तक वह भत्ता मिलता था उनका भत्ता काटे जाने की नीबत पैदा

[श्रमर्तः मुम्ब्रा जोशी]

हो गई है। मेरी समझ में ट्रेन एग्जामिनर्स की नाइट अलाउंस की प्रार्थना को रेलवे मंत्रालय को स्वीकार कर लेना चाहिये। अब अगर रात को काम करने से स्टेशन मास्टर की सेहत खराब होती है तो ट्रेन एग्जामिनर्स की सेहत रात को काम करने से अच्छी तो हो नहीं सकती है उसकी भी सेहत खराब ही होगी।

एक बात और परेशानी की है और वह रेलों में कैटरिंग की व्यवस्था का सवाल है। हमारा ऐसा अनुभव है कि पहले जब हम लोग रेलों में सफर किया करते थे तो भ्रसानी से और समय पर अच्छा खाना व चाय वगैरह हम लोगों को मिल जाया करती थी। आज से दस, पन्द्रह साल पहले का हमारा यह अनुभव है कि हमें वक्त पर मांगने पर खाना व चाय अच्छी मिल जाया करती थी लेकिन अब वह बात हमें दिखाई नहीं देती है। अब अगर हम लंच मांगते हैं तो कह दिया जाता है कि लंच नहीं मिल सकता है उस का समय निकल गया है, चाय मांगो तो उस के लिए भी कह दिया जाता है कि चाय का टाइम निकल गया है। अगर स्टेशन पर किसी तरह बेटर न आये उस से कंटैक्ट न कर सकें तो फिर आप कितना ही चाय या खाना मांगते रहें कोई सुनवाई नहीं करता है और न खाना आपको मिलता है और न ही चाय। इस के कारण अक्सर हमें काफ़ी परेशानी का सामना करना पड़ता है। न तो उतर कर बीड़ कर डाइनिंग कार तक पहुंच सकते हैं और न ही आर्डर दे सकते हैं। कई दफ़े तो दिन भर बगैर कुछ चाय या खाना मिले ही निकल जाता है अगर बेटर साहब ने मेहरबानी नहीं की आर्डर लेने के लिए। लखनऊ से दिल्ली को दो तरफ से बाया मुरादाबाद और बाया कानपुर दो गाड़ियां चलती हैं। जो गाड़ी लखनऊ से कानपुर

हो कर दिल्ली जाती है तो उसमें तो मुबह कहीं चाय तक भी नहीं मिल पाती है। अगर उनसे कहो कि दूसरी ट्रेन पर तो चाय वगैरह मिल जाती है तो जवाब यह मिलता है कि चूंकि उसमें प्राइवेट ठेकेदार का इंतजाम है इसलिये मिल जाती है यहां चूंकि रेलवे डिपार्टमेंटल कैटरिंग है इसलिए नहीं मिल पाती है। रेलवे की विभागीय कैटरिंग की यह व्यवस्था बहुत ही अफ़सोसनाक है। रात भर का सफर किये हुए यात्रियों को बगैर चाय के स्टेशन पर आकर उतरना पड़ता है। दिल्ली तक उन्हें कुछ भी नहीं मिल पाता है। इसलिये मेरी प्रार्थना है कि मंत्रालय इधर ध्यान दे और चाय वगैरह यात्रियों को देने के बान्से मुनासिब इंतजाम क्रिया जाये।

गाज़ियाबाद स्टेशन पर ट्रेन एक मिनट के लिए रुकती है। चाय आदि के लिए जब स्टेशन मास्टर से कहते हैं और गाड़ से कहते हैं तो वह कहते हैं कि हम क्या करें अगर वह चाय आदि नहीं लाया है? चूंकि गाड़ी बहुत कम समय के लिए वहां पर ठहरी है इसलिये अक्सर बाक़ी चेंज भी यात्रियों को बैरा लोग नहीं देते हैं। अब या तो वास्तव में उन के पास पैसे वापिस करने का समय नहीं होता है या वापिस करने की इच्छा नहीं होती है और बेचारे यात्रियों को बाक़ी चेंज से भी हाथ धोना पड़ता है। मैं चाहती हूं कि मंत्री महोदय इन सब बातों की तरफ़ तबज़्जह दें। जो पिछड़े हुए इलाके हैं उनमें रेल की सुविधा का विस्तार करें। वे खुद वहां तशरीफ़ ले जायं और देखें कि वहां की क्या हालत है?

श्री बाकलीवाल (दुर्ग) : उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे जो समय दिया उसके लिए मैं आप का बड़ा आभारी हूं। अभी

घोड़ी देर पहले शर्मा जी ने कुछ रेलवेज एप्लायीज और लेबर के सम्बन्ध में कहा था जिससे कि मेरा बोझा कुछ हलका हो गया है लेकिन फिर भी कुछ बातों में आप के सामने रखना चाहता हूँ।

भिलाई में हमारा मार्शलिंग यार्ड है। एक कौलोनी बनी हुई है। कुछ मकान भी बन गये हैं। पहले कहा गया था कि 3,000 मकान वहाँ के रहने वालों के लिए बनेंगे लेकिन बने केवल 1,500 क्वार्टर हैं। केवल 30 परसेंट रेलवे कर्मचारी उन क्वार्टरों में रहने लगे हैं। सब कर्मचारियों को अभी क्वार्टर नहीं मिले हैं। 10,000 से ऊपर आबादी वहाँ हो चुकी है।

एक प्राइमरी स्कूल वहाँ खुला हुआ अवश्य है हालांकि वह भी बड़ी मुश्किल से खुला। बीच में रेलवे बोर्ड ने यह कहा कि एजुकेशन तो स्टेट सम्प्रेक्ट है और इसे स्टेट वाले करेंगे, हम रेलवे वाले इसे क्यों करें। बहरहाल जब बहुत उसके लिए कहा गया तो जा कर यह प्राइमरी स्कूल वहाँ पर उन्होंने खोला है। प्राइमरी स्कूल में पांच क्लास हैं, पांच से भी ज्यादा क्लास हो गये हैं लेकिन टीचर्स दो ही हैं। मैं यह इसलिये मिनिस्टर साहब को बतलाना चाहता हूँ कि कभी-कभी एफिसिएंसी जिस डिपार्टमेंट में हो उस में भी कैसी-कैसी बातें हो जाती हैं? रेलवे विभाग द्वारा खोले गये इस प्राइमरी स्कूल के दो साल हो गये लेकिन रजिस्टर या स्टेशनरी उनको नहीं मिली थी और नतीजा यह होता है कि टीचर्स बेचारों को अपने पास से लेकर लिखना पड़ता था। अब तो मुझे मालूम हुआ है कि रजिस्टर और स्टेशनरी प्रादि मिल रही है। वहाँ पर मुझे ऐसा मालूम हुआ है कि हायर सेकेंडरी स्कूल खुल गया है। प्राइमरी स्कूल में दो ही टीचर्स हैं जो कि नाकाफी हैं। टीचरों की तादाद

बढ़ाई जाय। अभी जो एक प्राइमरी स्कूल चलता है वह बहुत कम पड़ता है और वहाँ और प्राइमरी स्कूल खोला जाये। इसी तरह से मैं कहना चाहता हूँ कि राजहरा में भी कोई प्राइमरी स्कूल नहीं है।

रेलवे के कर्मचारियों को आज के महंगाई के युग में तनख्वाह नाकाफी साबित होती है और जब वे तनख्वाह में इन्कीज की मांग करते हैं तो वह हक वजानिव है अगर तनख्वाह उनको कम भी मिले तो भी वे संतोष कर सकते हैं लेकिन उनको रहने की अच्छी जगह मिले, सफ़ाई हो, उनके बच्चों को पढ़ने की सुविधा सुलभ हो और उनके और उनके परिवार वालों के इलाज के लिए अस्पताल प्रादि की व्यवस्था समुचित रूप से हो। रेलवेज में मार्शलिंग यार्ड खुल गया, अस्पताल खुल गया, घर बन गये लेकिन सिनेटरी कंडीशंस ठीक नहीं रखी गयी है। जितने स्कूल खुलने चाहिए उतने नहीं खुल पाये हैं। वहाँ अस्पताल तो है मगर एक लेडी डाक्टर नहीं है। राजहरा में तो डाक्टर भी नहीं है। राजहरा और दुर्ग में सिनेटरी कंडीशंस ठीक नहीं है और ड्रैनेज की व्यवस्था नहीं है। राजहरा स्टेशन के पास सैकड़ों एकड़ जमीन है जिसको कि लोगों ने एनक्राच कर रक्खा है। उसमें उन्होंने मकान बना लिये हैं, मकान बना लिये इतना ही नहीं बल्कि उन लोगों ने मकान बना कर उन्हें किराये पर दे रक्खा है। रेलवे डिपार्टमेंट उन्हें खाली नहीं करा पा रहा है।

कैजुएल लेबर की बात श्री ए० पी० शर्मा ने कह दी है। उन की तीन श्रेणी हैं सी० पी० सी०, और मिनिमम बेंचम वाले व प्रोपेन लैंड की अलग अलग कैटो-ग्रेडीज हैं। कैजुअल लेबरर्स की अलग-अलग रेट हैं। सी० पी० सी० के लिए 75 जमा 28 डी० ए० है। रुपया 75 पैसे

[श्री: बाबूलीवाल]

मिनिमम वैजेज के लिए है और 1 क्यये 52 पैसे प्रोपैन लैंड के लिए है । मैं नहीं समझता कि एक ही काम करने वालों को यह कम मजदूरी क्यों मिलती है ? यह काम करने वाले आखिर खाते तो एक सा ही हैं और काम भी उतना ही करते हैं तो फिर इनमें मजदूरी के बारे में क्यों फर्क किया जाता है ? इन सब श्रेणियों की मजदूरी को बराबर कर दिया जाये । अगर यह कर दिया जाये तो यह सब झगड़ा मिट सकता है ।

मैं चाहता हूँ कि दुर्ग भिलाई, भाटा-पारा और अनूपपुर में रेस्ट गिवर्स और लीव रिजर्वंड की संख्या बढ़ायी जाये । वहां पर कर्मचारियों को पिछले चार साल से रेस्ट एंड लीव नहीं मिल पायी है इसलिए लीव रिजर्वंड की संख्या बढ़ायी जाये । एक तो ओवरटाइम उनसे कराने के लिए पैसा ज्यादा देना पड़ता है और दूसरे एफिशिएंसी में भी फर्क पड़ता है ।

एक दूसरा असन्तोष रेल कर्मचारियों में इस स्टी गैप प्रमोशन या आफिशिएटिंग चार्ज को लेकर फैल रहा है । होता यह है कि अगर किसी से उसका अफसर खुश हो गया तो भले ही वह जूनियर क्यों न हो उसको आफिशिएटिंग चांस प्रमोशन का दे दिया जाता है और फिर बाद में जब प्रमोशन देने की बात आती है तो उस आफिशिएटिंग चार्ज वाले की सीनियर करार देकर उसे प्रमोट कर दिया जाता है । नतीजा इसका यह होता है कि बहुत से लोग जो कि सिन्यारिटी की बेसिस पर प्रमोट होने चाहिएं वे प्रमोट नहीं हो पाते हैं । इसलिये मेरा इस बारे में सुझाव यह है कि आप इस प्रमोशन के काम को रेगुलराइज करें ताकि मुलाजिमों के मन में ऐसा भाव पैदा न हो कि उनके साथ कोई बेइसाफ़ा की गई है या अमुक

के साथ बजा तौर पर पक्षपात किया गया है ।

मार्शलिंग यांड के पास चरोदा नाम का स्टेशन बनाया है । भिलाई कारखाने की वजह से यह सब चीजें बनी हैं । आस-पास में भिलाई के लोग काफ़ी रहते हैं और वहां से उन्हें अभी आने जाने की कोई सुविधा नहीं है । उस स्टेशन पर गाड़ी खंड नहीं होती है । वह स्टेशन नहीं है । मैं चाहता हूँ कि वहां पर एक प्लैट बना कर तुरन्त स्टेशन चालू कर दिया जाय और गाड़ी वहां खड़ी हो ताकि आसपास के लोगों को जिन्हें कि अपनी जरूरियात पूरी करने के लिए जाना पड़ता है उन्हें सुविधा हो जाये । ऐसा होने से वहां के लोगों को भिलाई और दुर्ग में काम करने वालों को इधर से उधर आने जाने में बड़ी सुभीता हो जायेगी ।

दुर्ग स्टेशन बहुत इम्पॉर्टेंट स्टेशन है और वह डेवलप हो रहा है । लेकिन जब भिलाई का कारखाना बना है तो भिताईनगर भी उसका ही भाग है । इस लिए मंत्री महोदय उसकी तरफ भी ध्यान देने की कृपा करें ।

श्री हुकम खन्व कछवाय (देवास) :
उपाध्यक्ष महोदय, मेरा व्यवस्था का सवाल है । हाउस में कोरम नहीं है ।

उपाध्यक्ष महोदय : घंटी बजाई जा रही है—अब कोरम हो गया है । माननीय सदस्य अपना भाषण जारी रखें ।

श्री बाबूलीवाल : मैं अपने क्षेत्र की भी बात कहना चाहता हूँ । हमारा छतीसगढ़ का एरिया धान में सरप्लस है । वह हिन्दुस्तान की बहुत सी जगहों को धान सप्लाई करता है । लेकिन आज वहां जो रेलवे का डेवलपमेंट हुआ है,

वह तिर्क घान या अन्य भ्रम में सरप्लस होने की वजह से नहीं, बल्कि उस के लिए धन्यवाद है हमारी प्राकृतिक सम्पत्ति को। अगर हमारे यहां भिलाई का कारखाना न खुलता, तो सम्भवतः हमारे यहां भिलाई से दल्ली-रजहरा और भिलाई से नंदनी की दो नई लाइनें न होतीं। मैं रेलवे मंत्रालय का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि अगर वहां भी कुछ बड़ा बहुत ध्यान दिया जाये, तो आज जो किसानों को रेल-हैड न होने के कारण भाव कम मिलता है, वह स्थिति न हो और उन को पूरे दाम मिलें और वहां के लोगों को लाभ हो।

दुर्ग से जबलपुर लाइन का बहुत दिनों से सरवे हो चुका है। वह लाइन चालू करनी चाहिये। अगर रायपुर-बमतरी-राजीम लाइन को, जो कि छोटी लाइन है, बढ़ा कर दिया जाये, तो ज्यादा सुविधा होगी।

इन शब्दों के साथ मैं आप को धन्यवाद देता हूं।

Shri D. J. Naik (Panchmahals): I thank you for giving me an opportunity to speak on the Demands for Grants relating to the railways. Perhaps, I am the last speaker. . . .

Shri C. K. Bhattacharyya: But not the least.

Shri D. J. Naik: The railway Administration is the biggest administration in the public sector. It has two aspects; one is the commercial aspect and the other is the service aspect. So far as the commercial aspect is concerned, I think the performance is satisfactory and efficient. So far as the service aspect is concerned, there are several shortcomings and deficiencies. Still the nation can be proud of this public sector undertaking. It is a progressive public sector undertaking.

I am glad that during the year 1965-66, on the Western Railway, the preliminary-cum-final location survey for doubling the line from Godhra to Baroda is being undertaken and similarly the preliminary engineering-cum-traffic survey from Ahmedabad to Gandhinagar, the new capital of Gujarat is also being undertaken. I am very happy that these two surveys have been included in the programme for 1965-66. For that, I congratulate Shri S. K. Patil and Dr. Ram Subhag Singh, the two capable Ministers in the Railway Ministry, who are also dynamic. I hope that the service deficiencies and shortcomings will be mitigated very much.

Shri C. K. Bhattacharyya: Congratulate them in anticipation.

Shri D. J. Naik: Yes.

I have some suggestions also to offer. There are several scheduled areas in this country which are very much undeveloped. I might mention Bastar in Madhya Pradesh which is a wholly undeveloped area. A railway line must be there from Raipur to Jagdalpur if we want to develop that area and if we want to do some service to the Scheduled Tribes people. Similarly, the Nimar area of Madhya Pradesh also requires development. Both these areas are full of minerals and full of forest produce. From Indore to Dohad also a railway line must be laid. Some years back, a preliminary survey was made but nothing has been done up till now. These two areas require development and for that purpose railway line is necessary, both from the point of view of the development of the area as also of the people living therein.

The Ankleshwar oil-field is a very rich oil-field. There is one Dahej port on the Bay of Cambay. That port is being developed now. I would suggest that that port should be linked with Baroda by a broad gauge line. Baroda is fast developing industrially,

[Shri D. J. Naik]

and, therefore, this line should be laid, and a preliminary survey should be undertaken for this purpose and this should be done in the Fourth Plan.

I would like to mention some other complaints also. The Scheduled Tribes labourers are being cheated by the contractors. They are taken up to Kotah from my area and they are cheated by the contractors. So, I would suggest that some method should be devised by the Railway Administration so that the contractors would not take advantage of the illiteracy and ignorance of the Scheduled Tribes. I suggest that co-operative societies should be sponsored by the Railway Administration with the co-operation of non-official agencies, and that is the only way to safeguard the interests of the ignorant and illiterate Scheduled Tribes people.

On the Western Railway, there are two trains from Delhi to Bombay, the Janata Express and the Dehra Dun Express. Both these trains are overcrowded; they are overcrowded to such an extent that the people have sometimes to travel on the roofs. I would suggest that one more train should be run either from Ratlam to Ahmedabad or from Bhopal to Ahmedabad. There is one passenger train from Bhopal to Ahmedabad, but that runs very slowly, at hardly a speed of 15 k.m. an hour. So I would suggest that an express train should be run between Bhopal and Ahmedabad, so that the two State capitals or the two important cities in the two States could be linked by a fast means of communication. That would remove the congestion on the Dehra Dun Express as well as the Janata Express. I would request that my suggestion may be looked into.

So far as fuel consumption is concerned, I find that the expenditure is going up. I have looked into the explanation given in the Demands for Grants booklet in regard to fuel consumption. I would suggest that this

matter may be looked into, because to my mind the explanation given is not satisfactory. I would request the Railway Ministry to look into this matter and see that the expenditure on fuel consumption is brought down.

Similarly, the expenditure on compensation for lost or damaged goods is also increasing. There is pilferage in the yard, and there is pilferage at other places also. This should be looked into, and some method should be devised so that the incidence of pilferage could be minimised, and the compensation for damaged or lost goods could be lessened.

Then, I would mention one point relating to my constituency. I would like to point out that there is a platform shed constructed at the Dohad station which is so small and which is, in fact, a mockery of a shed. My hon. friend Dr. Ram Subhag Singh has seen that station. The Railway Minister Shri S. K. Patil also knows about that area. I would suggest that a larger platform shed may be constructed at that place. It is only 50 feet in length and about the same size in breadth. It should be extended.

In regard to the deluxe train, while the Down train coming to Delhi stops at Godhra, the up train does not stop there. I would suggest that that deluxe should stop at Godhra because it is the headquarters of the district and is a growing and developing town. I hope the Minister will look into these two suggestions.

15 hrs.

Another suggestion is about catering. I understand railway catering is far better than private catering. Even then, there is difference in catering in a deluxe train and that in the Janata, the former of a higher type and the latter of inferior standard. Catering should be uniform and equal everywhere irrespective of the class travelled by passengers. Sometimes I tra-

vel by third class; if I give an order, it is not immediately attended to; it takes some time. When I travel by first class, I find that the order is immediately attended to. That difference should not remain between first class and third class passengers. Catering should be uniform and similar in standard in all the trains, in all classes. Otherwise, our talk of a just social order and a socialistic society will remain mere words, not implemented in action.

श्री बीरप्पा (बीबर) : उपाध्यक्ष महोदय मैं एक बहुत ही पिछड़े हुए इलाके से आता हूँ। मेरा जिला मैसूर स्टेट का ग्राखिरी जिला है। उस ग्राखिरी जिले का मैं रहने वाला हूँ। उस क्षेत्र की रेलवे के बारे में जो एक कमी है, उसको मैं आपके सामने रखता हूँ। वह कमी यह है कि सिकन्दराबाद से परली जाने वाली जो गाड़ी है वह बहुत ही धीमी चलती है। मैंने गुजराता साल इसका जिक्र किया था। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या वजह है कि उसकी स्पीड में कोई अन्तर नहीं आया है। आप उन्हीं को भोजन दिया करते हैं जिनके पेट पहले से भरे होते हैं लेकिन जो भूखे होते हैं उनको आप भी भोजन देना नहीं चाहते हैं। जो लोग पिछड़े हुए इलाकों से आते हैं उनकी कोई सुनता नहीं है, वे जो कहते हैं उसकी कोई कीमत नहीं होती है। ऐसा नहीं होना चाहिये। आप को पिछड़े हुए इलाकों की तरफ भी ध्यान देना चाहिये, वहाँ जो कमियाँ हैं, उनको भी दूर करना चाहिये। मेरे एरिया में जो रेल हैं उसमें न पानी की व्यवस्था है न लाइट की व्यवस्था है और न ही उस गाड़ी की रफ्तार तेज है। उस रेल रास्ते में एक बहुत ही महत्वपूर्ण देवस्थान परली बैजनाथ है। वहाँ पर बहुत अधिक संख्या में यात्री जाते हैं और वहाँ यात्रा करते हैं। वहाँ बहुत दिक्कत पैदा होती है। यात्रियों के ठहरने की कोई व्यवस्था नहीं है। इसकी भी आपको व्यवस्था करनी चाहिये।

एक और कमी की तरफ मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ। विकाराबाद से उदगोर

तक कोई दवाखाने की व्यवस्था नहीं है। चाहता हूँ कि बीच में बीबर में एक दवाखाना की आप व्यवस्था कर दें।

मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि जहाराबाद से शोलापुर तक जहाँ तक हो सके एक नई लाइन होनी चाहिये। बाबू जगजीवन राम जी जब रेल मंत्री थे उस वक्त वह मैसूर जब पधारे थे तो पब्लिक की ओर से एक डेपुटेशन उन से जा कर मिला था और मैंने उन से कहा था कि हमारा कोई पुरसाने हाल नहीं है, हमारा भी ख्याल किया जाए, हमारा कोई ख्याल नहीं करता है तो उन्होंने इस पर विचार करने का आश्वासन दिया था। लेकिन अभी तक इसकी कोई व्यवस्था नहीं हो पाई है। गुजराता साल भी मैंने यहाँ पर यह चीज आपके सामने रखी थी। लेकिन अभी तक इस पर कोई ध्यान नहीं दिया गया है। जहाराबाद से शोलापुर 190 मील है। यह लाइन बाया हुमनाबाद से जाए। बीच में बहुत सी मंडियाँ हैं, बिजनेस खूब होता है, इस वास्ते इस लाइन पर नुक्सान होने की कोई आशंका नहीं है, फायदा ही आपको होने वाला है।

सिकन्दराबाद से बंगलोर तक के लिये एक बड़ी लाइन के बारे में भी मैंने कहा था लेकिन अभी तक उस पर भी कोई ध्यान नहीं दिया गया है। मैं चाहता हूँ कि आप इसके हर एक पहलू पर ध्यान दें। आपके समय के जो कारनामे हैं वे बहुत सुन्दर हैं, यशस्वी हैं। लेकिन आप हमारे जो वैकवर्ड एरियाज हैं, उनको भी देखें। जहाँ तक हो सके आप दक्षिण रेलवे के ऊपर ध्यान दें। वहाँ पर रेल के डिब्बे जला कर एक घोखा किया गया है। मैं चाहता हूँ कि जहाँ पर जलाये गये हैं उन के कोटे में से और जितने जलाये गये हैं, उतने उनके कोटे में से काट करके रेलों की भरपाई की जाए। यह जो मद्रास राज्य में हुआ है। डिब्बों को नुक्सान पहुंचाया गया है, बिला वजह पहुंचाया गया है, इसके बारे में रेल मंत्रालय को विचार करना चाहिये कि क्या यह उचित नहीं होगा कि उनके कोटे में से इतने डिब्बे

[श्री वीरप्पा]

काट दिये जायें और इस तरह से भरपाई की जाए ।

15.07 hrs.

[SHRIMATI RENU CHAKRAVARTY in the Chair]

घन्त में हरिजनों और निरिजनों के बारे में मैं एक बात कहना चाहता हूँ । इनको रेलों में अधिक सहूलियतें दी जानी चाहियें । जिस तरह से परीक्षाओं में आप हरिजनों और दूसरों को कसेशन देते हैं, उसी तरह से नौकरियों में उनका कोटा न रहते हुए भी आप उनको सहूलियत दें, यही मेरी आप से प्रार्थना है ।

Mr. Chairman: Shrimati Lakshmi-kanthamma. I will allow six or seven minutes as I wish to call the hon. Minister of State at 3.15.

Shrimati Lakshmi-kanthamma (Khammam): Madam, thank you very much for the opportunity given to me. First of all, let me express my sadness at the way in which the language riots have resulted in damage to public property, including railway property. I feel in democracy there are other methods, peaceful methods, in which one can express one's dissatisfaction at the way things are going on. I feel, Sir.....

Mr. Chairman: At least the hon. Member should address me as 'Madam'.

Shrimati Lakshmi-kanthamma: Madam, when Shrimati Vijayalakshmi Pandit was presiding over the UN General Assembly, she said that the word 'Chairman' could be used for a woman even if she was presiding.

Mr. Chairman: That is my ruling too. But in your case I was thinking that you might address me as 'Madam'.

Shrimati Lakshmi-kanthamma: Madam, I congratulate the Ministry and the staff and workers on the speedy completion of the

Pamban bridge. It was really a pleasant surprise that within the quickest time this bridge was completed. We never expected this would be done in such a short time and traffic resumed.

As regards the new railway zone with Secunderabad as headquarters, opinion has been expressed that Guntakal and Waltair should also be included in it. By the time the Nagarjunasagar project will be completed, lakhs and lakhs of acres will come under production. Meanwhile, a survey should be made for a line to connect Hyderabad via Nagarjunasagar and Ongole. This is very urgent from the point of view of transport of food-grains to other parts of the country.

A survey is being undertaken for the Bhadrachalam Road-Dantewara railway line. The other day I visited Kothagudam and Dantewara. Last time I had asked the Deputy Minister and he said that that bridge would go through. Bhadrachalam as you know is a very important pilgrim centre, next only to Tirupati and Srisaïlam. When I went there the survey was going on, and people told me that the bridge would be constructed not at Bhadrachalam proper, but 20 miles away. I would like to impress on the Minister that it is very important to connect this pilgrim centre. It will also get very good revenue for the railways while helping the pilgrims and passengers who visit these places. He should ask his engineers to explore the possibility of connecting Bhadrachalam proper through this line Kothagudam to Dantewara.

15.11 hrs.

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

As has been mentioned here by Members from Andhra Pradesh as well as others, the people of Andhra Pradesh are very much agitated over the rail-cum-road bridge over the Godavari at Rajamundry. I am very

thankful that the Railway Ministry has been very considerate in this matter. Since the Railway Minister is an important member of the Cabinet, he should help us in this matter. This is almost assuming the importance of the language problem in Madras, and this sort of feeling should not be allowed to grow. They have every reason to get agitated over this. While the construction of the rail bridge will cost Rs. 4 crores, this will cost only another Rs. 2.5 crores. So, they should take up this rail-cum-road bridge when the railway bridge is constructed.

A demand has already been voiced about a through train to Hyderabad. Some time back I made a request that the G. T. Express should stop at Khammam, my constituency, which is the district headquarters as well as an important business centre. When two years back I wrote on this matter to the Ministry I was surprised to get a reply saying that this train could not be stopped at Khammam, as it was only 60 miles from Bezwada. They told me where I should get down, which train I should catch to reach Khammam, as if I do not know myself. I never wanted this information. I wanted that because of the importance of Khammam as district headquarters and a business centre the G.T. Express should stop there.

The trains come there at all sorts of odd hours, and they stop for only one or two minutes. I have had bitter experience of this. When I wanted to get into the train, the doors were locked in First Class, they would never open, and there was no time to get into the third class. By the time you go from the first class to the third class, the train would have already moved. Once it so happened that the train went away without my being able to get into it. We should also alert the conductors in the first class compartments and see that they get up at every station and help in opening the doors.

Regarding railway catering, I only want to say one word. The bearers have to pay Re. 1 or something like that extra for their food. I think it is not an easy job even for us, in spite of our free ticket, to move about. How difficult it must be to travel by train to and fro! When they have to travel for so many hours, we should at least give them this facility of free food.

As for facilities for women, most of the lady Members have mentioned about it. Sometimes upper berths are given for pregnant women. How do we expect pregnant women to get up? It may be dangerous to their very lives. So, I think this upper berth system in ladies compartments should be dispensed with, though I do not say there may not be some energetic women.

It is my experience that most of the first class waiting rooms in my constituency are unclean and dirty. Whenever I bring it to the notice of the authorities, they spray DDT, but afterwards it continues in the same old state. It is hell. You would rather stand outside in chillness and suffer than bear these bugs and mosquitoes. So, there should be regular spraying and cleaning of these waiting rooms.

In my place, all trains come in the middle of the night at 1 O'clock or 3 O'clock. The licensed coolies take your things to be put in the train, but when the train comes, he is sleeping. You have to go and wake him. You do not know where he is sleeping. By the time you find him the train goes away. So, there should be a shift system for these licensed coolies.

The public should give all co-operation to the railways in the speedy running of the trains. I know that in Guntur and other places people get into the train, pull the chain and ask others to come in. In this connection, there is a joke. It is not so much a joke, it must have really happened. It seems that some people saw an old woman walking by the side of the railway track and

[Shrimati Lakshmi Kanthamma]

asked her to get into the train, but she replied that she had some urgent work and had to go very soon, so she would not get into the train. So, the trains are running at that speed.

In conclusion, I have one or two small requests to make. I want halting stations at Pattabhipuram in Guntur District and Mangalagiri Road, and the railway bridge at Guntur to be extended to Arundalpet side, so that passengers getting down may go either side as is done at Vijayawada.

Dr. Ram Subhag Singh: I was listening very carefully . . .

श्री हुकम चन्द कछवाय : उपाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से कहूंगा कि दो मंत्री पहले ही अंग्रेजी में बोल चुके हैं। अगर डा० राम सुभग सिंह हिन्दी में बोलें तो ज्यादा अच्छा है। उनकी मातृभाषा भी हिन्दी है।

डा० राम सुभग सिंह : उपाध्यक्ष महोदय, मैं बहुत ध्यान से श्रीमती अन्तिम वक्ता महोदया का भाषण सुन रहा था। उन को जो दुःख हुआ रेल की यात्रा में उसके कारण मुझे बड़ा दुःख हुआ। अब से हम लोग ऐसी व्यवस्था करेंगे कि उनको कोई ख़ास कठिनाई न हो।

यह बड़े सन्तोष की बात है कि इस सदन के कतिपय सदस्यों ने, करीब एक दर्जन सदस्यों ने रेलवे के इस रोल का बड़ा ऐप्रिसिएशन किया कि इसके कारण देश में एकता की भावना बढ़ती है और दूर दूर के प्रदेशों में पूर्व से लेकर पश्चिमी तट तक और लड़ाख से लेकर धनुषकोटि तक के लोगों में, एकता की भावना जगी है, और इस बात का सबूत यह भी है कि पम्बन पुल के बनने पर लोगों में हर्ष की ज्योति जगी है। इन प्रशंसात्मक बातों से हम लोगों को काफी प्रोत्साहन मिला, और हम ज़रूर यह प्रयत्न करेंगे कि यह कार्य हमारा और भी आगे बढ़े।

आज यदि आप रेल के नक्शे को भारत के मानचित्र के सन्दर्भ में देखें तो पायेंगे कि जहाँ जहाँ रेल गई है वहाँ वहाँ कोई न कोई तरक्की का कार्य हुआ है। लेकिन यह भी आप जानते हैं कि भारत का क्षेत्रफल करीब 12 लाख वर्ग मील से ज्यादा है और इस में दो पौने दो लाख वर्ग मील पहाड़ और जंगल हैं जो प्रधानतया उत्तर हिमालय में, राजस्थान में और पश्चिमी किनारे पर पड़ते हैं। यह इलाके ऐसे हैं जिनका बड़ा सामरिक महत्व भी है। इस बात से कोई इन्कार नहीं कर सकता। एक दर्जन से ज्यादा सदस्यों ने, और विभिन्न दलों के सदस्यों ने, इस बात पर बल दिया है कि रेल का विस्तार होना चाहिए और यह विस्तार होना चाहिए औद्योगिक दृष्टि से, कृषि की तरक्की की दृष्टि से, वन सम्पदा के इस्तेमाल की दृष्टि से, खनिज पदार्थों के इस्तेमाल की दृष्टि और सामरिक महत्व को देखते हुए भी। तो सारा ख़ाका ऐसा होना चाहिए जिससे भारत के कोने कोने के लोगों में एकता की भावना और बढ़े और इस दृष्टि से जब हम रेल के कार्यों को देखते हैं तो स्वभावतः उससे ज़रूरत से ज्यादा संतोष होता है। आप चले ज़ाए तिरुप फ़ांटियर डिवीजन से द्वारका और माधोपुर तक और कन्याकुमारी तक—वहाँ रेल नहीं है लेकिन टिन्नेवेली में है—या धनुषकोटि चले जाइए—वहाँ जो दुर्घटना हुई उसका हमको बहुत दुःख है—आप देखेंगे कि लोगों को रेल से प्रेम है और वह समझते हैं कि इसके चलते उनका विश्वास कायम रहेगा। वैसे आवागमन के और भी साधन हैं, जैसे हम हैली-कॉप्टर से जाकर कहीं भी उतर सकते हैं। जैसे कि संसद में सारे भारत का विश्वास है कि इसके चलते देश की स्वतंत्रता और नागरिक स्वतंत्रता पर कभी आंच न आयेगी। उसी तरह से लोगों में विश्वास है कि रेल के चलते उनमें आत्मबल रहेगा। रेल के चलते लोगों में यह विश्वास रहता है कि मुमकिन

के वक्त हमारे पास कहीं से भी सहायता आ सकती है। जिन दिनों चीन का आक्रमण हुआ उन दिनों मैं तंजोर में था। वहाँ के लोगों में जो भावना थी उस समय नेफा और लद्दाख के लोगों को मदद करने की वह देखने योग्य थी। रेल एक ऐसी कड़ी है जो देश के एक भाग को दूसरे भाग से जोड़ती है और इसलिए हम लोग चाहते हैं कि इस का व्यापक रूप से विस्तार हो।

अब तृतीय पंचवर्षीय योजना में एक हजार किलोमीटर कैरिड फारवर्ड लाइन्स बनीं जो द्वितीय पंचवर्षीय योजना की थीं और इसके बारे में.....

श्री मधु लिमये (मुंगेर) : क्या बम्बई मंबलोर लाइन भी बनाएंगे ?

डा० राम सुभग सिंह : लिमये साहब को वह समझना चाहिये कि जब वह बोले तो हम चुप रहे थे, अब उनको चुप रहना चाहिये।

2600 किलोमीटर लाइन की बात थी। अभी तीन चार महिला सदस्याओं ने भाषण दिए। उनमें श्रीमती सहोदरा बाई थीं जिन्होंने गोआ में काफी शानदार काम किया था, श्रीमती सुभद्रा जोशी थीं, श्रीमती सावित्री निगम थी और श्रीमती लक्ष्मी कांग्रामां थी। इन चारों का अपना निराला स्थान है। इन सभी ने अपने इलाकों के बारे में चर्चा की और उन्होंने यह भी बताने की कोशिश की कि उनके इलाके पिछड़े हैं। पिछड़े तो मैं मानता नहीं क्योंकि ये चारों बहुत आगे हैं लेकिन इनके इलाकों की जरूरतों की देखभाल जरूरी है।

कल श्री राम सहाय पांडेय ने बताया कि योजना में चालीस पचास करोड़ रुपया नई लाइनों के लिए और उन्होंने बस्तर और रायपुर में लाइनें बनाने की बात कही। कई और सदस्यों ने मध्य प्रदेश में ज्यादा लाइनें बनाने की बात कही। गुजरात में हुबली

कारवार में लाइन की बात कही गयी। श्री टेकू साहब ने हासपेट और बलारी के बारे में कहा और श्री बसुमतारी जी ने आसाम के बारे में कहा। आसाम के सम्बन्ध में माननीय रेलवे मंत्री ने बताया कि क्या योजना है और वहाँ क्या करने के हमारे प्ररमान हैं।

15.28 hrs.

[MR. SPEAKER in the Chair]

जो हमारी योजना बनेगी उसमें यह देखना होगा कि हमारे देश के कौन से अविक्सित इलाके हैं, कौन इलाके सामरिक महत्व के हैं। श्री अब्दुल गनी गोनी ने काश्मीर के बारे में कहा। कठुआ लाइन तो अगले अक्तूबर में ही खुल जाएगी और वहाँ से रियासी के लिए भी लाइन के बारे में सोचा जा रहा है। वहाँ जाने को दो रास्ते हैं यह सोचा जा रहा है कि किस तरफ से यह लाइन जाए। जम्मू काश्मीर हमारे निगाह में है और उसको हम अपनी निगाह से अज्ञान नहीं होने देंगे। उन्होंने श्रीनगर की भी चर्चा की। हम मानते हैं कि उसका भारत की स्वतंत्रता के लिए जरूरत से ज्यादा महत्व है। श्री बसुमतारी जी ने, श्री पी० सी० बरुआ ने, श्री हजारीका ने, मणिपुर, असम, त्रिपुरा, अरुणचल प्रदेश आदि के बारे में चर्चा की है। इन सब बातों को देखना पड़ेगा। जिस समय सदन के सामने योजना का प्रारूप आवेगा उसे देखना होगा कि योजना में किस का समावेश किया जाना चाहिए। इस संसद को अधिकार होगा कि उस पर तमाम दृष्टियों से विचार करे और योजना में हम जो रकम रखना चाहते हैं उसके बारे में फैसला करने का अधिकार संसद को है और संसद यह तय करेगी कि उस धनराशि का किस प्रकार उपयोग किया जाए।

लाइट रेलवे के नेशनलाइजेशन के बारे में भी कहा गया। अणु साहब ने कुछ डिसेमेटल्ड रेलवे के बारे में कहा। ये लाइनें नागपुर

[डा० राम सुभग सिंह]

के आसपास की हैं। उन पर विचार किया जाएगा। उन्होंने कहा कि जब देश को ज़रूरत थी उस वक्त उन लाइनों को उखाड़ा गया, अब उनको लगाना चाहिये। उनकी बात सही है। उसको भी ध्यान में रखा जाएगा और दृष्टि से भ्रामल नहीं किया जाएगा। जो बातें उन्होंने बतायीं उनकी जांच पड़ताल की जाएगी।

श्रीमती रेणु चक्रवर्ती ने जगदलपुर के इलाके के बारे में और दूसरे इलाकों के बारे में कहा। उनकी बातों पर विचार किया जाएगा और जो कुछ यात्रियों की सुविधा के लिए किया जा सकता है किया जाएगा।

सबसे बड़ी बात स्टाफ के कोआपरेशन की हमारे कई साथियां ने उठायी। श्री ए० पी० शर्मा, श्री प्रिय गुप्त, बरुआ, जी श्री डी० सी० शर्मा आदि ने इस बात को हमारे सामने विशेष रूप से रखा। इसमें सन्देह नहीं कि जो हमारे साथी रेलवे में काम करते हैं उनका काम बड़ी सतकंता का है। अगर किसी और काम में कोई कर्मचारी कुछ कम सतकंता भी करे तो सारा काम खराब नहीं हो जाएगा लेकिन अगर रेलवे का ड्राइवर चाहे कोई दूसरा कर्मचारी थोड़ी भी शिथिलता दिखलावे तो काम में बड़ी क्षति हो सकती है। इस दृष्टि से मैं इस काम को बहुत महत्व मानता हूँ और ऐसा करने की कोशिश की जाएगी कि इस विभाग में काम करने वाले साथी संतुष्ट रहें। उन्होंने समय समय पर देश हित के कार्यों में शानदार सहयोग दिया है और जब जब मौका आया है उन्होंने अपने दिल पर पत्थर रख कर देश का साथ दिया है।

जब चाइनीज आक्रमण हुआ उस वक्त रेलवेज ने उस इलाके में जो पाठ प्रदा किया वह अत्यन्त शोभनीय है।

ऐसी स्थिति में यह देखना ही होगा कि जो उनकी आवश्यक ज़रूरतें हैं सहानुभूति-पूर्वक उनकी पूर्ति करने का यत्न किया जाये।

केजुअल नेवरजं के बारे में भी कह गया है। हमने नार्दनं रेलवे और पड़ोस की तीन चार रेलों से खबर मंगाई है कि उनकी मजदूरी क्या है। उनसे मालूम होता है कि करीब दो रुपये से ज्यादा दिये जाते हैं। लेकिन इस हाउस में इस विषय में जो दो बातें कही गई हैं मैं उनको पूरी तरह नहीं मानता हूँ। मिनिम वजिज एकट एक पुराना एकट है। हर एक स्टेट में—और केवल स्टेट ही नहीं अलग अलग जिलों या सब-डिविजनज भी—उनकी मजदूरी की दरें अलग अलग हैं। जो भी हो हमारी यह मंशा कभी भी नहीं होगी कि जो हमार गरीब मजदूरों भाई हैं—और वह भी केंजुअल—हम उनको किसी भी तरह एसी स्थिति में डालें जिन में उनको नहीं डालना चाहिए। इस दृष्टि से हर साल उनकी वज पर रंध्य कराने की कोशिश की जायेगी। हम मिनिम वजिज एकट के बारे में भी लेबर मंत्रालय से बात करेंगे कि इसमें और क्या किया जा सकता है।

जहां तक स्टाफ की को-आपरेशन का सवाल है मैं कहना चाहता हूँ कि जो दोनों बड़ी बड़ी फेडरेशनज हैं उनसे हमको पूरा सहयोग मिलता रहा है। जब वे रेलवेज को सबसे बड़ी नैशनल ग्रंडर-टैकिंग की दृष्टि से देखते हैं—जैसा कि माननीय सदस्य श्री डी० सी० शर्मा ने उसको माडल ग्रंडरटैकिंग बताया है—और उनके सदस्यों और रेलवेज के उन कर्मचारियों के द्वारा जो काम हो रहा है जो कि किसी भी फेडरेशन के सदस्य नहीं है तो यह अमम्भव है कि हम ऐसी कोई

कार्यवाही करें जिस से वे समझें कि उनके जायज हक पर कुठाराघात किया गया है।

श्री माधुर ने कहा कि फतेहपुर, चुरू, झांझवा, हिंगोली रानीवाड़ा और गिल्दी आदि जगहों पर इन्फ्लैटिड रेट लिया जाता जाता है। हम उस की देख-रेख करेंगे कि कैसे वहां दुरुस्ती लाई जाये। उन्होंने यह भी कहा कि जोन साइंटिफिक स्टडी के आधार पर बनाए जायें। यह कोशिश बराबर रही और आगे भी रहेगी कि बगैर साइंटिफिक स्टडी के कोई जोन न बनें। उन्होंने खासकर मीटरगेज जोन की बात कही। उस साइंटिफिक स्टडी का जो भी परिणाम होगा वह भविष्य में सामने आयेगा।

माननीय सदस्य श्री खाडिलकर ने पूना-मिरज लाइन और सतारा के बारे में जो सुझाव दिया है उस पर विचार किया जायेगा।

माननीय सदस्य श्री महीड़ा ने कहा कि यद्यपि राजकोट टाउन पर स्टेशन नहीं है लेकिन उस नाम की टिकटें अभी भी चलती हैं। हम उस प्रश्न को दूर कर देंगे।

श्री जाधव ने मनमाद में पानी की शार्टेज का जिक्र किया। उस को दूर किया जायेगा।

श्री राघोलाल व्यास ने मध्य प्रदेश और इन्दौर वगैरह की दिक्कतों का हवाला दिया। हम उन दिक्कतों को भी दूर करेंगे।

श्री सरजू पाण्डेय (रसड़ा): गोविन्दपुर रेलवे स्टेशन पर जो इलाहाबाद-भटनी रेलवे लाइन पर है आज तक गाड़ी खड़ी नहीं होती है।

डा० राम सुभग सिंह: श्री सरजू पाण्डेय मुझ से बात कर लें क्योंकि उन्होंने 2406 (A) LSD—7.

डिस्कशन के वक्त यह बताने का कष्ट गबारा नहीं किया।

श्री हेडा ने रेलवे पब्लिक सर्विस कमीशन की तथा-कथित अनियमितताओं की ओर हम लोगों का ध्यान आकृष्ट किया हालांकि उन्होंने कोई उदाहरण नहीं दिया। मैं उनसे बात कर लूंगा। अगर वह कोई उदाहरण देंगे तो उसकी पूरी जांच करा ली जायेगी। श्री त्रिवेदी ने भी ऐसी अनियमितताओं की ओर ध्यान आकृष्ट किया है। हम उन्हें भी देखेंगे।

यहां पर डिब्रूगढ़ की भी चर्चा की गई, गोहाटी से लर्मडिंग तक डाइनिंग कार देने के लिए कहा गया और वहां की ट्रेनों की स्पीड बढ़ाने की मांग की गई। यह जरूरी है कि वहां स्पीड बढ़े क्योंकि एक से अधिक माननीय सदस्यों ने उस इलाके की ट्रेनों की स्पीड बढ़ाने के बारे में कहा है खासकर लर्मडिंग-बदरपुर लाइन पर।

श्री युद्धवीर सिंह (महेन्द्रगढ़): सब गाड़ियों की स्पीड बढ़ानी चाहिए।

डा० राम सुभग सिंह: माननीय सदस्य को हरियाना एक्सप्रेस काफी स्पीड वाली गाड़ी दी गई है।

श्री प्रिय गुप्त ने धनुष्कोट के बारे में जुडिशल एन्क्वायरी की बात कही। श्री राजाराम ने भी यह कहा उसके बारे में जो रिपोर्ट आई है उसको यहां और राज्य सभा में भी बता दिया गया। उससे ज्यादा कुछ कहने की हम आवश्यकता नहीं समझते।

जहां तक दार्जिलिंग सेक्शन और अन्य इलाकों में विन्टर एलाउंस देने की बात है कायदे से जो कार्यवाही हो सकेगी, वह की जायेगी।

श्री नरेन्द्र सिंह महीड़ा (मानन्द): रेलवे पोर्टेज।

डा० राम सुभग सिंह : माननीय सदस्य ने रेलवे पोर्टर्ज के बारे में कहा था। उसके बारे में कई एक विचार धारारों यहां पर बताई गईं। उन सबको देख कर श्रीर एक सामंजस्य निकाल कर कार्यवाही की जायेगी।

श्री ज्योतिषी ने मध्य प्रदेश के बारे में कहा श्रीर साथ ही रेलवे मंत्रालय में शिकायत मंडल की स्थापना की श्रीर ध्यान आकृष्ट किया। शिकायत मंडल श्रीर जगहों में बना था। यहां भी थोड़ी कोशिश हुई थी। लेकिन शिकायत की गुंजायश कम से कम हो, इस मंत्रालय का यह जरूर प्रयास होगा।

श्री भंजदेव ने कहा कि स्टैटिस्टिकल पेपर्ज कम दिये जाते हैं। स्थिति यह है कि 200 अंग्रेजी की श्रीर 160 हिन्दी की प्रतियां रखी गई थी। अगले साल हम उनको श्रीर बढ़ाने का प्रयत्न करेंगे।

श्री रंगा ने कूपम सबवे के बारे में बताया। वहां की लोकल पंचायत की सुविधा के अनुसार जो कुछ वहां कायदे से सम्भव होगा, वह किया जायेगा।

श्री मानसिंह पटेल ने मीटरगेज पर गैलक्स ट्रेन देने के लिए कहा है। मैं कहना चाहता हूँ कि इसके लिए फारैन एक्सचेंज की जरूरत पड़ती है श्रीर चूँकि फारैन एक्सचेंज की सुविधा नहीं है, इस लिए उसमें इस वक्त कठिनाई है। जब इस विषय में सुविधा होगी, उस वक्त इस बात पर विचार किया जा सकेगा।

श्री माते ने, जो अपने भाषा में बोले श्रीर जो इस समय यहां नहीं हैं, कहा कि कुछ आश्वासन दिये गए थे। इस समय मैं पूरी तरह से नहीं जानता कि क्या क्या आश्वासन दिये गए थे। पिछले कागजों को देखा जायेगा श्रीर उन्होंने जो दिल से

सुझाव दिये हैं, उनको दृष्टि में रखते हुए वहां के लोगों की जरूरत का खयाल रखा जायेगा।

श्रीमती कमला चौधरी ने गाजियाबाद श्रीर मेरठ आदि स्टेशनों के बारे में कहा श्रीर श्रीमती सुभद्रा जोशी ने भी कहा कि वहां पर चाय की दिक्कत है। उन्होंने अठारह साल पहले का अनुभव बताया। पता नहीं अठारह साल पहले चाय की इतनी ज्यादा जरूरत पड़ती थी या नहीं। लेकिन इस बारे में सुधार की कोशिश की जायेगी।

सुरेन्द्रपाल सिंह ने गांवों के लोगों को नौकरियां देने की बात बताई है...

अध्यक्ष महोदय : मैं सुन रहा हूँ जब किसी महिला का नाम आप लेते हैं, तो श्रीमती कहते हैं लेकिन जब किसी पुरुष सदस्य का नाम लेते हैं तो श्रीमान या श्री इत्यादि नहीं कहते हैं।

श्री हरिविष्णु कामत (होशंगाबाद) : यह पक्षपात है।

डा० राम सुभग सिंह : इसको मैं सुधार लूंगा अब से।

श्री सुरेन्द्रपाल सिंह ने गांवों के लोगों को नौकरियां देने के बारे में कहा है। हमारे माननीय सदस्य श्री बसुमतारी ने कहा है कि नार्थ ईस्ट फ्रंटियर रेलवे पर कोई भी उनके इलाके के आदमी नहीं हैं खास करके शीड्यूल्ड कास्ट श्रीर शीड्यूल्ड ट्राइब्ज के। उन्होंने इनका खास तौर पर जिक्र किया है। यह बात उनकी बिल्कुल निराधार है। वहां पर दो अफसर ग्रेड के हैं। एन० ई० एफ० रेलवे में। जितनी ज्यादा गुंजाइश होगी, इनकी तादाद हम बढ़ाने की जरूर कोशिश करेंगे। जैसा हमारे मंत्री जी ने बताया है कोई ऐसी बात नहीं होगी जिससे इनके

अधिकारों में कोई कमी आए य ; इनको यह अनभव हो कि इनके रास्ते में कठिनाइयां पैदा की जा रही हैं ।

प्रमोशन और रिक्तमैट की बात भी की गई है। सारी बहालियां क्लास तीन की जो हैं वे रेलवे सर्विस कमीशन से होती है। जो कायदे से बहालियां होती हैं और जो कोटा है जितना भी अलग, और जिसके बारे में सहानुभूति दिखलाने की बात कही गई है उसके बारे में मैं कहना चाहता हूं कि कमीशन को मंत्रालय की नीति क्या है यह बात बतला दी गई है। उन सारी चीजों को देख कर ही बहालियां होती हैं। जहां तक क्लास दो या क्लास एक का सम्बन्ध है, उसमें भी सहानुभूति का अभाव नहीं रहेगा।

श्री स० मो० बनर्जी (कानपुर): मुझे मालूम है कि जो जजमेंट है उसको क्या आप लोग मानते हैं ?

डा० राम सुभग सिंह : मैं आ रहा हूं उस बात पर भी।

Shri Sonavane (Pandharpur): Sir, about Scheduled Castes and Scheduled Tribes, no mention has been made of Class II and Class I posts; all reference is only to Class III and Class IV posts.

डा० राम सुभग सिंह : आपकी बात ठीक है।

श्री जयपाल सिंह (रांची-पश्चिम) : मेरे मित्र सहानुभूति की बात कह रहे थे। मैं इसको नहीं समझता हूं। सहानुभूति क्या है ?

डा० राम सुभग सिंह : जयपाल सिंह जी ने बताया है कि गलत नीति अपनाई गई थी। उन्होंने जो भी कहा था रिक्तमैट के बारे में कहा था और यह कहा था कि उस में कोटा बर्गरह रहना चाहिये। प्रमोशन में यह चीज नहीं रहनी चाहिये। इनके खयाल को हम

जानते हैं। लेकिन जो नीति निर्धारित की गई थी और जो रेलवे पब्लिक सर्विस कमीशन को बता दी गई थी और जो कुछ हिदायतें थीं वे शायद माननीय जयपाल सिंह जी को अच्छी नहीं लगीं। उस नीति में इधर कोई सबदीली नहीं हुई है और वही नीति चल रही है। इसी लिए मैंने कहा कि जो नीति बतलाई गई है उसी पर चला जा रहा है। उसके चलते मैंने सहानुभूति की बात कही है।

हमारे माननीय सदस्य श्री सुरेन्द्रपाल सिंह ने कहा कि गांवों के लोगों को नौकरी नहीं मिलती। मैं मानता हूं कि इसमें शैड्यूड कास्ट और ट्राइब्स के लोग भी हैं। वे भी हैं जो त्यक्त हैं। हमारी निगाह शहरों से गांवों की ओर अब जायेगी और गांवों की ओर ही नहीं झोंपड़ियों की ओर भी जाएगी और झोंपड़ी विहीनों की ओर भी जाएगी। उनको अब तक समान अधिकारों से वंचित किया गया है, सहानुभूति काट दी है। उनका भी हक इस राष्ट्र पर है। उनको भी एक सम्मानित नागरिक का हक प्राप्त है। यही हक उनको प्रदान किये जाने चाहियें...

श्री जयपाल सिंह : मुझे क्षमा करें, मैं कुछ पूछना चाहता हूं। मैं हिन्दी अच्छी नहीं जानता हूं (इंटरप्लॉज) अगर आप कहें तो मैं बंगला भी बोल सकता हूं। मैं दूसरी जगह नौकरी कर रहा था अभी इसीलिए मैं हाजिर नहीं था। यह कहा गया है कि जो हक मिला वह वही था जो पहले से आ रहा है और अभी भी वही चला आ रहा है। मैंने अपने भाषण में यही कहा था कि पहले जो मन्त्री थे, भूतपूर्व जो मंत्री थे उन्होंने जो कुछ किया उसके जरिये से रेलवे प्रशासन में एक बहुत गलती हो गई, एक भूल हो गई...

Sir, if you do not understand I may say it in English. What I said was that one of his predecessors...

डा० राम सुभग सिंह : मैं समझ गया हूं।

Mr. Speaker: He is finding me blank.

Shri Jaipal Singh: What I said was....

Shri Kapur Singh (Ludhiana): His Hindi is charming. Let him continue.

श्री जयपाल सिंह : मैं हिन्दी भक्त नहीं हूँ। आप हिन्दुस्तान को बरबाद कर रहे हैं।

अध्यक्ष महोदय : उससे और बहस पैदा होगा। आप अपना सवाल करें।

श्री जयपाल सिंह: जिस भाषा में चाहते हैं मैं बोल देता हूँ। अगर मातृ भाषा में बोलू तो हमारे दोस्त अड़ोस पड़ोस के...

अध्यक्ष महोदय : आप सवाल करें।

श्री जयपाल सिंह: अपने भाषण में रेल मन्त्री, भूतपूर्व रेल मन्त्री जो थे उन्होंने सवाल उठाया था कि सारे जितने हरिजन हैं चाहे वे लायक हों या नालायक हों, ऐसे ही ऊपर ऊपर चढ़ जायें, नौजवान जो हैं अभी वे। यह जो बकवास...

अध्यक्ष महोदय : अब आप यह डैमस्ट्रेट कर रहे हैं ?

श्री जयपाल सिंह : यह जो भाषण है, इसके बारे में मैं कह रहा हूँ। आप जो मुझे परामर्श देंगे मैं वही करूंगा।

अध्यक्ष महोदय : आप सवाल करें।

श्री जयपाल सिंह : जो भूतपूर्व मन्त्री थे उन्होंने यही कहा कि जितने भी हरिजन हैं—आदिवासियों का नाम ही नहीं है—वे आदिवासी नहीं थे, हरिजन थे...

अध्यक्ष महोदय : अब आप नया भाषण दे रहे हैं ? सवाल तो एक दो मिनट में हो जाना चाहिये। आपने सात आठ मिनट ले लिये।

श्री जयपाल सिंह: मेरा कहने का मतलब यह है कि उन्होंने जो सूचना दी है रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन को वह यह थी कि जो भी हरिजन हैं, चाहे लायक हों या नालायक हों, वे ऐसे ही ऊपर चढ़ जायें, क्या यह सही है और यह सवाल अभी तक है या नहीं है ?

Shri Sonavane: Sir, May I seek one clarification Shri Jaipal Singh said only about Scheduled Castes. There are Scheduled Tribes also.

डा० राम सुभग सिंह : खत्म कैसे हो जाएगा ?

यहां यात्रियों की सुविधा के बारे में भी माननीय सदस्यों ने काफी चर्चा की है। आडिट रिपोर्ट की ओर इस सम्बन्ध में हमारा ध्यान आकर्षित किया गया है। पब्लिक एकाउंट्स कमिटी की रिपोर्ट पर भी ध्यान आकर्षित किया गया है। यह कहा गया कि तीन करोड़ रुपये निर्धारित रहते हैं और उसका पूरा इस्तेमाल इधर दो तीन पिछले सालों में नहीं हुआ है। इस बारे में अभी मैंने मन्त्री महोदय से परामर्श किया है और इन्होंने इस बात को मान लिया है कि तीन करोड़ के बजाय चार करोड़ यात्री सुविधाओं पर प्रतिवर्ष खर्च किया जाए। चार करोड़ हमारे पास होगा और इसमें से एक भी पैसा बचने न पाये, ऐसी हमारी कोशिश होगी। सारी छोटी और बड़ी लाइनें जो हैं इन सब में इसको खर्च किया जाएगा। जहां तक यात्रियों की सुविधा का सवाल है, उनको आराम पहुंचाने का सवाल है तीसरे वर्ज के लोगों की सुविधाओं पर विशेष ध्यान रहेगा।

हमारे शिव नारायण जी ने सिलीगुड़ी लाइन के बारे में कहा है। उसके बारे में मैं पहले ही बता चुका हूँ। उसमें कार्य हो रहा है, उसके सुधार के बारे में कार्य हो रहा है।

हमारे शर्मा जी ने लाइट रेलवे के बारे में कहा है। उन्होंने कहा है कि सर्वे होता है लेकिन बनता नहीं। पता नहीं उनको कहां का अनुभव है ? किस गलत अनुभव के आधार

पर उन्होंने कहा कि सर्वे करा लिया और बना नहीं? यहां यह नहीं होने को है कि जो कहा जाये वह पूरा न हो। जो कुछ भी उन्होंने कहा है, ठीक है, क्योंकि भारत में हम लोग चाहेंगे कि यह प्रणाली बने कि जो कुछ हम कहें वह जरूर पूरा हो।

कुछ अभी पब्लिक सर्विस कमीशन की भी उन्होंने चर्चा की और रीजनल लैंग्वेज की भी मैं मानता हूं कि प्रोग्रेजी एक बड़ी विकसित भाषा है। इस की जरूरत है, और जरूरत के अनुसार वह रहेगी, लेकिन यदि सरकार को असली सेवा करनी है तो हमें रीजनल भाषा की ओर मुड़ना पड़ेगा और ग्राम लोगों का, चाहे वह लद्दाख का भ्रादमी हो, चाहे रामेश्वरम् का हो चाहे द्वारका का हो, नेफा नागालैण्ड का ग्राम कार्यकर्ता हो, उसके हित का ध्यान हमें रखना होगा और इस दृष्टि से ही यह मन्त्रालय अपने कार्य को बढ़ाने का यत्न करेगा।

श्री बैरवा ने चोरियों की चर्चा की। जहां तक उनके कोटा में स्कूल और पुलिस स्टेशन की बात है, जो दिक्कत है उसको हम दर्याप्त करेंगे। जहां तक पुलिस स्टेशन का ताल्लुक है, वह कहते हैं कि वहां पर 20, 22 हजार कर्मचारी हैं और चोरियां होती रहती हैं, या दिन दहाड़े महिलाओं का कत्ल होता है, जिसका उन्होंने वर्णन किया, तो यह एक आवश्यक चीज है। प्रार० पी० एफ० की भी चर्चा की गई। जो दोष हैं उनको मैं पहले ही मानता हूं, लेकिन जो सेवायें इस फोर्स ने की हैं, खास कर इस की स्पेशल इमर्जेंसी फोर्स ने चाइनीज आक्रमण के जमाने में जो सेवायें की हैं, जिनके सहारे के बिना यह असंभव होता कि परकंग से लेहे तक सवा तीन किलोमीटर लम्बी लाइन नई बनाई जा सकती। जिस बक्त सब के मनोबल टूट गये थे, उसको जिन्दा रक्खा, इस क्षेत्र में या और क्षेत्र में, तो उसकी बुराइयों को और जो अच्छे कार्य हैं उनको देख कर, अच्छे कार्यों के दबाव में वृत्तियों को देखने का हम यत्न करें।

श्री भट्टाचार्य ने वेस्ट दीनाजपुर के बारे में बतलाया। वह उनका जिला छूटा जरूर है। उन्होंने फाइलों वगैरह का जिक्र किया। तो फाइलों को देखना पड़ेगा कि क्या क्या चीजें हैं।

श्री दलजीत सिंह ने बस स्टैण्ड की कठिनाई बतलाई कि होशियारपुर से बहुत दूर है। बैंकवर्ड एरियाज की ओर करीब करीब सभी लोगों ने ध्यान दिलाया। श्री नायक ने भी बतलाया दोहद वगैरह की बातें। खास तौर से बस्तर के बारे में श्री वीरप्पा जी ने भी बतलाया। प्रोफेसर रंगा ने कल कहा था कि जो चर्चा पिछले वर्ष हुई थी उस पर क्या कार्रवाई हुई उसे संसद् को बतलाना चाहिये। जो भी सुझाव दिये गये उन सबके जवाब एक पुस्तिका के रूप में तैयार करके लाइब्रेरी में रख दिये गये थे, और इस साल भी हम करेंगे जितने भी सुझाव इस साल दिये गये हैं उनके सम्बन्ध में कुछ बतस्तों ने यह तकलीफ प्रकट की कि यहाँ पर केवल नकारात्मक उत्तर दिये जाते हैं। रेलवे मन्त्रालय इस में भी समयानुसार तबदीली करेगा। जिस की जितनी जरूरत है, खास कर जनता की जरूरत जिस जगह पर जितनी है उसके अनुसार काम होगा। अगर कालेज और स्कूल बनने रेलवे लाइनों पर, या छोटी बड़ी इंस्टीट्यूट्स खुलेंगी और लाइनों की आबादी बढ़ेगी तो जरूर सब की सुविधा को देखते हुए जितनी जरूरत होगी हम रेलों को बढ़ायेंगे। जो भी सुझाव दिये हैं उनकी बदीलत हमें पूरी जानकारी हुई कि देश का मूड कैसा है। केवल यह संसद् ही एक ऐसा स्थान है जिसमें हर इलाके के लोग अपने अपने इलाके के नेता हैं। इसलिये वे जो भी बातें कहेंगे हम उन की कद्र करेंगे और जो भी गुंजाइश होगी राशियों के अन्तर्गत और उनकी जितनी जरूरत होगी दोनों में एक सामंजस्य स्थापित करते हुए हम इस कार्य को आगे बढ़ाने का यत्न करेंगे।

अभी यहां ट्रेनों की गति की बातें हुईं और नई ट्रेनों के बारे में भी। तो जितने रैक्स

बगैरह उपलब्ध होंगे उन के अनुसार उन को बढ़ाने की बातें होंगी ।

बहुत से सदस्यों ने टाइम टेबल की चर्चा की । टाइम टेबल एक ऐसी चीज है जिसके बिन्धे यहां पर विस्तृत जवाब देना सम्भव नहीं है । वे सारी बातें भ्रलग से देखी जायेंगी ।

अभी बतलाया गया सुप्रीम कोर्ट के बारे में । उसमें सुप्रीम कोर्ट का फैसला जरूर है, जिस तरह से बतलाया गया । लेकिन अभी सन् 1950 में कांस्टिट्यूशन लागू हुआ है और रेलवे मन्त्रालय के कई मन्त्रियों ने पहले सोच समझ कर कुछ निश्चय लिया । वह निश्चय है । और अभी माननीय सदन में जो भावनायें प्रकट की गई हैं उनके बारे में या और लोगों के बारे में, वे सुझाव भी सामने हैं । उन सारी बातों को देखते हुए जो मुनासिब बात होगी जरूर की जायेगी ।

मैं पुनः सारे सदन को धन्यवाद देता हूँ कि उन लोगों ने एक विश्वास की भावना और एक वातावरण यहां पैदा किया जिससे हम लोगों को प्रोत्साहन मिला ।

Shri A. P. Sharma: May I ask for clarification?

Mr. Speaker: No Sir. There are so many Members and I cannot give opportunity to all.

Shri A. P. Sharma: The hon. Minister has stated....

Mr Speaker: Even before I have allowed him, he has begun to speak. How can he do that Shri R. S. Pandey.

श्री राम सहाय पाण्डेय (गुना) : चौथी पंचवर्षीय योजना में से रेल के विस्तार के लिये अनुमानित राशि से 182 करोड़ रुपये काट दिये गये और केवल 40 करोड़ रुपया स्वीकार किया गया । इस अनुदान से चौथी पंचवर्षीय

योजना के सन्दर्भ में जो विस्तार हम रेलवे का करना चाहते थे वह अब नहीं कर सकेंगे । मैं जानना चाहता हूँ कि इस सम्बन्ध में रेल मन्त्रालय ने क्या किया ।

श्री बालकृष्ण वासनिक (गोंडिया) : अभी मन्त्री महोदय ने यह कहा कि सुप्रीम कोर्ट का जो फैसला हुआ और उसके सम्बन्ध में यहां पर कुछ सदस्यों ने जो विचार प्रकट किया, उसको देखते हुए इस फैसले के ऊपर पुनः विचार होगा ।

डा० राम सुभग सिंह : पुनः नहीं कहा ।

श्री बालकृष्ण वासनिक : क्या मैं यह समझ सकता हूँ जो नीति इसके पूर्व अपनाई गई थी उसमें परिवर्तन करने का इरादा सरकार का है ।

Shri N. R. Laskar (Karimganj): The hon. Minister has not referred to any thing about introduction of a Janta Express in N. F. Railway

अध्यक्ष महोदय : जो स्टेटमेंट पार्लियामेंट में वह रखेंगे उसे आप पढ़ लें ।

Shri Narendra Singh Mahida: Regarding the East African ex-railway employees I want to know whether they will be re-employed here or not.

अध्यक्ष महोदय : जो जवाब में नहीं कहा गया उसके बारे में यहां क्या कहा जा सकता है ।

श्री विश्राम प्रसाद (लालगंज) : संबिधान के अनुसार 18 प्रतिशत रिजर्वेशन है सीटों में । मैं जानना चाहता हूँ कि कितना समय लगेगा जब तक आप फर्स्ट क्लास, सेकेण्ड क्लास, थर्ड क्लास और फोर्थ क्लास में रिजर्वेशन को पूरा कर लेंगे ।

श्री सरजू पाण्डेय : मैं जानना चाहता हूँ कि इलाहाबाद से हृथनी लाइन पर गोविन्दपुर का स्टेशन जो पांच साल से बन्द पड़ा हुआ है वहाँ पर गाड़ी क्यों नहीं खड़ी होती।

अध्यक्ष महोदय : गाड़ी न खड़ी होने का क्लैरिफिकेशन क्या दिया जा सकता है।

श्री श्रीकारलाल बोरवा : पाटिल साहब ने परसों कहा कि हमें 500 कीलो मीटर नई लाईन बनाना है। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या अजमेर की लाइन का भी इसमें ख्याल किया जायेगा।

श्री अ० प्र० शर्मा : माननीय मन्त्री महोदय ने अभी कहा कि जांच कराई गई है और नार्दन रेलवे में कैजुअल लेबरर्स को 2 रु० से कम नहीं दिया जा रहा है। तो क्या यह मान लिया जाये कि कैजुअल लेबरर्स को 2 रु० से कम नहीं दिया जायेगा।

Shri Priya Gupta (Katihar): May I ask one question?

Mr. Speaker: Has he spoken during the debate?

Shri Priya Gupta: That criterion never arose when you gave Members permission to ask question. In fact, I spoke in the debate.

टाइडल वेव से रामेश्वरम सेतु बह गया। आपने तय कर लिया है कि इसमें जुडिशियल एन्क्वायरी नहीं होगी। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या आप खुद इस की समीक्षा और परीक्षा कर चुके हैं कि रेलवे की तरफ से रेलवे के मजदूरों ने नोटिस दिया था कि उस बक्त उस तरफ गाड़ी जाना खतरनाक है। आपने इस बात को एग्जामिन किया है या नहीं।

16 hrs.

डा० राम सुभग सिंह : अभी शर्मा जी ने कैजुअल लेबर के बारे में कहा। मैंने कहा था कि नार्दन रेलवे से और तीन रेलवेज से

पूछा गया था। उन्होंने बताया कि दो रुपया से कम नहीं है। जैसा मैंने पहले कहा था, बेजैज ऐक्ट को देख कर और दूसरी जगहों पर जो स्थिति है उसकी जानकारी प्राप्त करके जो उनके हित में होगा किया जाएगा।

जहाँ तक गोविन्द पुर स्टेशन की बात है, इसका मुझे पता नहीं है, पता लगाया जा सकता है।

इसी तरह अफ्रीकन लेबर के बारे में महीदा जी ने कहा। जो भारतीय वहाँ से लौट कर आए हैं उनकी सब बातों का पता लगाने के बाद कुछ बताया जा सकेगा।

धनुष, कोटि के बारे में प्रिय गुप्ता जी ने कहा। वहाँ अफसर जांच करने गए थे और मन्त्री महोदय भी गए थे। उन्होंने जांच कर ली है। जुडिशियल एन्क्वायरी से कोई फायदा नहीं होगा। जो वहाँ मौसम की रिपोर्टें ब्राडकास्ट की जाती हैं उनमें टाइडल वेव का कहीं जिक्र नहीं था और वैसे कोई बात नहीं थी।

बोरवा जी ने जो बात कही उसके बारे में हमने कोई वायदा नहीं किया था। हाउस में जो बातें होती हैं वे लिखी जाती हैं। अभी जो फैसला है वह यह है कि 6 बरस पहले के लोगों को रीन्सटेट किया जाएगा।

श्री अ० ए० पांडे ने योजना के बारे में सवाल किया, उसके बारे में मन्त्री महोदय बतलाएंगे।

Mr. Speaker: May I put all the cut motions to the vote of the House together?

Some hon. Members: Yes, Sir.

All the cut motions were put and negatived.

Mr. Speaker: The question is:

"That the respective sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order

[Mr. Speaker]

paper 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, 1966, in respect of Demands Nos. 1 to 11, 11A 12 to 16 and 18."

The motion was adopted.

[The motions for Demands for Grants (Railways) which were adopted by Lok Sabha are reproduced below.—Ed.]

DEMAND NO. 1—RAILWAY BOARD

"That a sum not exceeding Rs. 1,18,64,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st of March, 1966 in respect of Railway Board."

DEMAND NO. 2—MISCELLANEOUS EXPENDITURE

"That a sum not exceeding Rs. 3,63,63,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st of March, 1966 in respect of Miscellaneous Expenditure."

DEMAND NO. 3—PAYMENTS TO WORKED LINES AND OTHERS

"That a sum not exceeding Rs. 34,13,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st of March, 1966 in respect of Payment to Worked Lines and Others."

DEMAND NO. 4—WORKING EXPENSES—ADMINISTRATION

"That a sum not exceeding Rs. 52,68,93,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st of March, 1966, in respect of Working Expenses—Administration."

DEMAND NO. 5—WORKING EXPENSES—REPAIRS AND MAINTENANCE

"That a sum not exceeding Rs. 1,67,73,90,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st of March, 1966 in respect of Working Expenses—Repairs and Maintenance."

DEMAND NO. 6—WORKING EXPENSES—OPERATING STAFF

"That a sum not exceeding Rs. 1,06,78,34,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st of March, 1966 in respect of Working Expenses—Operating Staff."

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

"That a sum not exceeding Rs. 107,76,86,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st of March, 1966 in respect of Working Expenses—Operation (Fuel)."

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

"That a sum not exceeding Rs. 32,00,17,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st of March, 1966 in respect of Working Expenses—Operation Other than Staff and Fuel."

DEMAND NO. 9—WORKING EXPENSES—MISCELLANEOUS EXPENSES

"That a sum not exceeding Rs. 29,97,17,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st of March, 1966 in respect of Working Expenses—Miscellaneous Expenses."

**DEMAND NO. 10—WORKING EXPENSES—
LABOUR WELFARE**

"That a sum not exceeding Rs. 20,17,16,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st of March, 1966 in respect of Working Expenses—Labour Welfare."

**DEMAND NO. 11—WORKING EXPENSES—
APPROPRIATION TO DEPRECIATION RE-
SERVE FUND**

"That a sum not exceeding Rs. 85,00,00,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st of March, 1966 in respect of Working Expenses—Appropriation to Depreciation Reserve Fund."

**DEMAND NO. 11-A—WORKING EX-
PENSES—APPROPRIATION TO PENSION
FUND**

"That a sum not exceeding Rs. 12,10,00,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st of March, 1966 in respect of Working Expenses—Appropriation to Pension Fund."

**DEMAND NO. 12—PAYMENTS TO
GENERAL REVENUES**

"That a sum not exceeding Rs. 115,90,17,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st of March, 1966 in respect of Payments to General Revenues."

**DEMAND NO. 13—OPEN LINE WORKS
(REVENUE)**

"That a sum not exceeding Rs. 11,00,00,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st of March, 1966, in respect of Open Line Works (Revenue)."

**DEMAND NO. 14—CONSTRUCTION OF
NEW LINES**

"That a sum not exceeding Rs. 65,82,32,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st of March, 1966 in respect of Construction of New Lines."

**DEMAND NO. 15—OPEN LINE WORKS—
CAPITAL, DEPRECIATION RESERVE FUND
AND DEVELOPMENT FUND**

"That a sum not exceeding Rs. 519,01,64,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st of March, 1966 in respect of Open Line Works—Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund."

**DEMAND NO. 16—PENSIONARY CHAR-
GES—PENSION FUND**

"That a sum not exceeding Rs. 3,12,40,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st of March, 1966 in respect of Pensionary Charges—Pension Fund."

**DEMAND NO. 18—APPROPRIATION TO
DEVELOPMENT FUND**

"That a sum not exceeding Rs. 29,23,67,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st of March, 1966, in respect of Appropriation to Development Fund."

16.03 hrs.

**MOTION RE: HOME MINISTER'S
STATEMENT ON ANTI-NATIONAL
ACTIVITIES OF PRO-PEKING
COMMUNISTS**

Mr. Speaker: Now the House will take up the discussion on the Motion of Shri P. K. Deo.