

**Shri Gadgil** (Poona Central): Will they hear the views of Members who are not included in the Committee?

**Mr. Speaker:** Any Member can send his views to the Committee. Obviously, the whole House cannot be sitting in a Committee on a question of this type. ●

**Shri Velayudhan** (Quilon cum Mavelikkara—Reserved—Sch. Castes): Will the decision of the Committee come before Parliament and will we have a chance of discussing this question?

**Mr. Speaker:** This is a Parliamentary Committee set up for the purpose of studying this question and making recommendations to the House. Its report will certainly be submitted to the House

**Shri S. V. Ramaswamy** (Salem): Is there any quorum fixed for the Committee?

**Mr. Speaker:** The rules provide statutorily what the quorum is.

#### INDIAN TEA CONTROL (AMENDMENT) BILL

**The Deputy Minister of Commerce and Industry** (Shri Karmarkar): I beg to move for leave to introduce a Bill further to amend the Indian Tea Control Act, 1938.

**Mr. Speaker:** The question is:

“That leave be granted to introduce a Bill further to amend the Indian Tea Control Act, 1938.

The motion was adopted.

**Shri Karmarkar:** I introduce the Bill.

#### RAILWAY BUDGET—DEMANDS FOR GRANTS—Contd.

##### DEMAND No. 4—ORDINARY WORKING EXPENSES—ADMINISTRATION

**Mr. Speaker:** Motion is:

“That a sum not exceeding Rs. 17,13,91,000 be granted to the President, out of the Consolidated Fund of India to complete the sum necessary to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1953,

in respect of ‘Ordinary Working Expenses—Administration’.”

(i) *Non-restoration of prewar trains between Ratlam and Ajmer.*

(ii) *Economy in expenditure.*

**Shri U. M. Trivedi** (Chittor): I beg to move:

(i) “That the demand under the head ‘Ordinary Working Expenses—Administration’ be reduced by Rs. 100.”

(ii) “That the demand under the head ‘Ordinary Working Expenses—Administration’ be reduced by Rs. 100.”

##### *Arbitrary Discharge and suspension of Railway Employees under Security Rules*

**Shri T. K. Chaudhuri** (Berhampore): I beg to move:

“That the demand under the head ‘Ordinary Working Expenses—Administration’ be reduced by Rs. 100.”

##### *Goods trains for carrying food grains to Famine Affected Areas*

**Shri Veeraswamy** (Mayuram—Reserved—Sch. Castes): I beg to move:

“That the demand under the head ‘Ordinary Working Expenses—Administration’ be reduced by Rs. 100.”

##### *Stores Purchase Policy.*

**Shri Meghnad Saha** (Calcutta—North—West): I beg to move:

“That the demand under the head ‘Ordinary Working Expenses—Administration’ be reduced by Rs. 100.”

##### *Passenger Amenities*

**Shri S. S. More** (Sholapur): I beg to move:

“That the demand under the head ‘Ordinary Working Expenses—Administration’ be reduced by Rs. 100.”

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

जनता समझदारी : माननीय अध्यक्ष जी, मैं अपना भाषण हिन्दी में देना चाहता हूँ। मेरो मादरो जमान हिन्दी नहीं है।

में उस इलाके से आया हूँ जहाँ कि आसामी बोली जाती है। मेरे कहने का मतलब यह नहीं है कि क्योंकि मेरे करमफरमां दोस्त लाल बहादुर शास्त्री खुद भी हिन्दी में बोलते हैं और हिन्दी में बोलना पसन्द करते हैं। इसी से उन को खुश करने के लिये मैं हिन्दी में नहीं बोलता हूँ बल्कि इस लिये कि मैं जानता हूँ कि इस का अच्छा रिगिनिंग (beginning) होना चाहिये ताकि १५ साल बाद हिन्दी बोली जा सके। मेरे हिन्दी बोलने की कोशिश करने में अगर मेरे मुँह से टूटी फूटी हिन्दी निकले तो आप उसे माफ करेंगे।

शुरु में मैं यह कहना चाहता हूँ कि जो दो कट मोशन (cut motions) मैंने दिये हैं वह दो रेलवे लाइन्स के एक्स-टेंशन (extension) के बारे में हैं। एक तो बोनगाईगांव से गोहाटी तक जोगीघोषा ग्वालपाड़ा होकर है जिस में जोगीघोषा से पंचरत्न तक ब्रह्मपुत्र पर पुल बनाना होगा। और दूसरा मेरा कट मोशन पांडू से गार हिल्स में बाघमरा तक लाइन बढ़ाने के लिये है। माननीय मंत्री इन दोनों बातों को याद रखें ताकि जब जवाब देने का वक्त आये तो वह फंसला कर सकें कि वह इस को किन हद तक कर सकते हैं।

एक बात के बारे में मैं और जिक्र कर देना चाहता हूँ कि जोगीघोषा से पंचरत्न तक ब्रह्मपुत्र पर पुल बनाया जा रहा है या नहीं! जिस लाइन का मैंने शुरु में जिक्र किया था, जोगीघोषा ग्वालपाड़ा हो कर, उस के बारे में मैं बतलाना चाहता हूँ कि वह किस कदर खतरनाक है। यह आप इसी से समझ सकते हैं कि लड़ाई के जमाने में जो बरमा फ्रंट पर फौजें भेजी जाती थीं वह इस लाइन को छोड़ कर भेजी जाती थीं और उन के लिये पंचरत्न से गोलाघाट तक दूसरा रास्ता

बनाया गया था। इस रास्ते से फौजें और लड़ाई का सामान ले जाया जाता था। दूसरी लाइन जो मैं प्रपोज (propose) कर रहा हूँ वह पांडू से गारो हिल्स तक है। गारो हिल्स में (Coal and Limestone) के बहुत से रिसेर्सेज (Resources) हैं जो कि टैप (tap) होने लायक हैं। उन के टैप होने के बाद इस बात को जरूरत होगी कि उन को गारो हिल्स से बाहर लाने के लिये कम्युनिकेशन (communication) हो। रेलवे मंत्री इन दोनों चीजों को अपने मद्देनजर रखते हुए एकमटेंशन के लिये कोशिश करें।

दूसरी बात में जो कहना चाहता हूँ वह उस कट मोशन के मुताबिक है जो आर्डर पेपर में नम्बर ३१६ पर ग्रांट नम्बर ४ में दिया हुआ है :

“To discuss the policy of arbitrary discharge and suspension of railway employees under security rules”.

जो मिक्चरिटी रूलस (Security Rules) मेरे हाथ में हैं उन का पैरा-ग्राफ ३ में पढ़ कर सुनाता हूँ। वह इस तरह है :

“A member of the Railway service, who in the opinion of the competent authority, is engaged in or is reasonably suspected to be engaged in subversive activities, or is associated with others in subversive activities in such a manner as to raise doubts about his reliability, may be compulsorily retired from service, or have his service terminated by the competent authority after he has been given due notice or pay in lieu of such notice in accordance with the terms of his service agreement;...”

मैं समझता हूँ कि रेलवे एम्प्लाइज (Railway Employees) के लिये यह मौजू नहीं है। यह तो एक एंजिन ऑफ ऑप्रेसन (Engine of Oppression) है, यह तो जुल्म है। मैं तो कह सकता हूँ कि यह उस तरह का है जैसा कि हमारा प्रिवेंच-

[शनाब अमजद अली]

डिटेंशन ऐक्ट (Preventive Detention Act) है। इस कानून को रेलवे रूल्स में नहीं रखना चाहिये। जब भी रेलवे का कोई मुलाजिम अपने अफसरों को नागवार मालूम होने लगता है और वह उस को रखना नहीं चाहते तो वह उस के खिलाफ इस कानून के मातहत चार्जशीट (charge sheet) भेज देते हैं और वह निकाल दिया जाता है।

में मिसाल के तौर पर जो एक मिसालें मेरे पास मौजूद हैं, वह पेश करना चाहता हूं। वह इस तरह हैं :

"Whereas in the opinion of the competent authority, as defined in Rule 2 of the Railway Services (Safeguarding of National Security) Rules, 1949 (who in your case is the Chief Engineer, E.I. Rly.) you were reasonably suspected to be a member of the Communist Party of India and were associated with others in subversive activities in such a manner as to raise doubts about your reliability. Though a Government employee you advocated and were systematically inciting the Railway workers to acts of sabotage, violence and lawlessness and thus to create a state of chaos and confusion in the country in furtherance of the programme of the party."

The above-named employee was first arrested under the West Bengal Security Act, which has been declared *ultra vires*, and then continued to be under detention under the B.C.L.A. Act. The very same charges were given to him for detention. After his release by the Government in the normal review, he was served with the same charges under the Railway Service Rules. Moreover, the charges are all vague, absurd and irresponsible.

यह जो कहा गया, यह भी बहुत बेग (vaguely) है। इस का सबूत कुछ नहीं है। मगर चूंकि उस को निकाला जा रहा है इसलिये यह चारजेज (Charges) उस के खिलाफ लगाये गये।

दूसरी मिसाल इस तरह की है—

"Whereas in the opinion of the competent authority.....You as a member of the Executive Committee of the branch of the E.I. Rail-Road Workers' Union carried on propaganda among the Railway employees in favour of the last threatened general strike in the Railway with the object of paralysing communications and movements of essential supplies and thereby creating chaos and disorder in the country."

To be an office-bearer of the Union is an offence. This is an attack on the Trade Union rights, guaranteed by the Constitution and permitted by the law of the land.

मगर फिर भी उसको निकाला गया। एक केस जो मेरे हाथ में है वह यह है कि आसाम के एक शख्स को मुजतल किया जा रहा है ;

"Whereas in the opinion of the competent authority.....You were the Organising Secretary of the Eastern Bengal Railway Workers' Union. You were also the Asstt. Secretary of the Bengal Assam Railway Workers' Union, which was subsequently renamed as Bengal and Assam Rail-Road Workers' Union; you were its Secretary; with the change of the name of the Union to E.I. Rail-Road Workers' Union you were elected its Organising Secretary; in the course of Union activities you, though a Government employee, carried on Communist propaganda among the Railway workers, collected money for the Union fund, addressed meetings of Railway workers, fomented discontent and incited them to resort to strike."

ये सब चीजें हैं जिन से मालूम होता है कि शुरू से निकालने के लिये कोशिश होती है और किसी तरह से किसी हद तक उस के खिलाफ चार्जेज लगाये जाते हैं और बेग चार्जेज पर उस को निकाला जाता है। तो मैं कहना चाहता हूं कि ये जो रूल्स हैं उन में सिर्फ तबदीली ही नहीं होनी चाहिये बल्कि उन को हटा देना चाहिये। ये रूल्स स्टैट्यूट बुक (Statute Book) में नहीं रहने चाहिये।

दूसरी बातें जो मैं कहना चाहता था वह रेलवे पोर्टर्स (Railway Porters) के बारे में हैं जो लाइसेंस

पोर्टर्स (Licensed Porters) हैं, जो मुसाफिरों का, ट्रेवलर्स (travellers) का, माल स्टेशन पर एक जगह से दूसरी जगह को ले जाते हैं उन को रेलवे पोर्टर्स कहते हैं। उन को एक खास तौर से लाइसेंस दिया जाता है। तो लाइसेंस देने की कंडीशन यह है। लाइसेंस पोर्टर्स को दिन में ८ घंटे काम करना पड़ता है, और उस में से रेलवे इम्प्लाइज के काम के लिये दो घंटा देना पड़ता है, यानी दो घंटा रेलवे के बाबू अपने काम में खटाते हैं मगर पैसा कुछ नहीं देते हैं। यह उन का हक है कि अगर किसी का काम करें तो उन से पैसा लें; लेकिन यह मालूम नहीं किस हिसाब से उनको दो घंटे और खटाया जाता है और उस का पैसा कुछ नहीं दिया जाता। यह हो सकता है कि कभी नमूने के तौर पर किसी बाबू ने जो कि अच्छा बाबू हुआ उस ने दे दिया लेकिन जो खराब हैं वह नहीं देते। खैर यह तो निजी बात है। मगर रेलवे की तरफ से इस तरीके की हरकत कि उन को बिना पेमेंट दो घंटे खटाना मेरे स्थाल में बेजा है और ऐसा होना नहीं चाहिये। यह सवाल मैं नै आप के सामने इसलिये पेश किया क्यों कि मैं जानता हूँ कि जो रेलवे पोर्टर्स हैं, वे इस दिक्कत को बहुत दिनों से महसूस कर रहे हैं और उन को कहने का मौका नहीं मिला है। यों एक उन का फेडरेशन (Federation) बना था, "आल इंडिया लाइसेंसड पोर्टर्स फेडरेशन" (All India Licensed Porters' Federation) और जहाँ तक मुझे स्थाल आता है कई रिप्रेजेंटेशन (representation) गवर्नमेंट के पास भेजे गये थे मगर उस से कोई काम नहीं निकला। तो यह चीजें कब तक चलेगी और जो हमारा फंडामेंटल राइट (Fundamental Right) है, फंडामेंटल प्रिंसिपल

(Fundamental Principle) है, जो कि यू.एन.ओ. (U.N.O.) तक पहुंचा है, यानी बेगार नहीं लिया जायेगा और बेकार सिस्टम नहीं रहेगा उस को रेलवे में क्यों चलाया जा रहा है और मैं जानना चाहता हूँ कि मंत्री महोदय उसे किस हद तक तोड़ना चाहते हैं। यह जरूरी है कि इस को जल्द से जल्द जहाँ तक हो सके हटाया जाय।

(English translation of the above speech)

**Jonab Amjad Ali** (Goalpara-Garo Hills): Sir, I wish to make my speech in Hindi not because I want to please tongue and I hail from a place where Assamese is spoken. I want to speak in Hindi not because I want to please my hon. friend Shri Lal Bahadur Shastri, who himself speaks in Hindi and likes others also to speak in it, but because I want that a good beginning should be made in this direction so that Hindi may become the national language after 15 years. You would kindly excuse me for my broken Hindi for this is my first attempt.

The two cut motions I have given notice of are in regard to the extension of two railway lines. The first is Bongaigaon to Gauhati via Jogighopa, Goalpara in which a bridge has to be constructed on the Brahmaputra from Jogighopa to Panchratan. My second cut motion is in regard to the extension of the line in Pandu to Baghmara in the Garo Hills. The hon. Minister should keep both these things in mind, so that when he replies to the debate he may be in a position to state how far he can carry them out.

Another thing I would like to ask is whether a bridge is going to be constructed on the Brahmaputra from Jogighopa to Panchratan or not. The Jogighopa Goalpara line is highly dangerous. This can be judged from the fact that during the war, when troops were sent to Burma Front, this line was not used and a new line from Panchratan to Golaghat, was laid for this purpose. Troops and war material were transported on this route. The other line I am proposing is from Pandu to Garo Hills. In Garo Hills there are vast resources of coal and limestone, which are to be tapped. After they have been tapped, necessary means of communication will be required for transporting the material out of Garo Hills. Keeping these things in view the hon. Minister of Railways should take steps for the extension of these lines.

[Jonab Amjad Ali]

My second point is in regard to the cut motion given in the Order Paper against number 316 under Grant No. 4:

"To discuss the policy of arbitrary discharge and suspension of railway employees under security rules".

I shall read out paragraph 3 of the Security rules. It is as follows:

"A member of the Railway service, who in the opinion of the competent authority, is engaged in or is reasonably suspected to be engaged in subversive activities, or is associated with others in subversive activities in such a manner as to raise doubts about his reliability, may be compulsorily retired from service, or have his service terminated by the competent authority after he has been given due notice or pay in lieu of such notice in accordance with the terms of his service agreement;..."

In my opinion, this is not fair to the railway employees. It is an engine of oppression and a tyranny. I would even say it is at par with the Preventive Detention Act. The Railway rules should not contain any provision of this kind. Whenever a railway employee is no longer in the good books of the officers and they do not want to retain him, he is given a charge sheet under this rule and discharged. I would cite an example in this connection. It is as follows:

"Whereas in the opinion of the competent authority, as defined in Rule 2 of the Railway Services (Safeguarding of National Security) Rules, 1949 (who in your case is the Chief Engineer, E.I. Rly.). You were reasonably suspected to be a member of the Communist Party of India and were associated with others in subversive activities in such a manner as to raise doubts about your reliability. Though a Government employee you advocated and were systematically inciting the Railway workers to acts of sabotage, violence and lawlessness and thus to create a state of chaos and confusion in the country in furtherance of the programme of the party."

The above-named employee was first arrested under the West Bengal Security Act, which has been declared *ultra vires*, and then continued to be under detention under the B.C.L.A. Act. The very same charges were given to him for detention. After his release by the Government in the normal review, he was served with the

same charges under the Railway Service Rules. Moreover, the charges are all vague, absurd and irresponsible.

It is all vague. There is no proof. These charges have been made against them because it is desired to turn him out. The second example is this:

"Whereas in the opinion of the competent authority...you as a member of the Executive Committee of the branch of the E.I. Rail-Road Workers' Union carried on propaganda among the Railway employees in favour of the last threatened general strike in the Railway with the object of paralysing communications and movements of essential supplies and thereby creating chaos and disorder in the country."

To be an office-bearer of the Union is an offence. This is an attack on the Trade Union rights, guaranteed by the Constitution and permitted by the law of the land.

Then he also was turned out.

I know of another case which relates to the suspension of an employee in Assam:

"Whereas in the opinion of the competent authority...You were the Organising Secretary of the Eastern Bengal Railway Workers' Union. You were also the Asstt. Secretary of the Bengal Assam Railway Workers' Union which was subsequently renamed as Bengal and Assam Rail-Road Workers' Union; you were its Secretary; with the change of the name of the Union to E.I. Rail-Road Workers' Union you were elected its Organising Secretary; in the course of Union activities you, though a Government employee, carried on Communist propaganda among the Railway Workers, collected money for the Union fund, addressed meetings of Railway Workers, fomented discontent and incited them to resort to strike."

All these things show that attempts are made from the very beginning to turn them out. They are ousted on the basis of these charges, which are extremely vague. Mere modification in the rules won't do. They ought to be dispensed with altogether and they should no longer remain on the Statute Book

I would also like to draw attention to the matter of railway porters. The licensed porters carry the luggage of

passengers from one place to the other on railway stations. One of the conditions of the licenses given to them is that they have to put in 8 hours of work every day. Out of this, they have to devote two hours to working for the railway employees, that is, the railway employees engage them to work for them for two hours, but do not pay them for this work. The porters are entitled to get paid for any work they do for anybody. It is not known how they are made to work for two hours more without wages. Some well-meaning clerks might pay for this work, but mostly, they do not. But that is a private matter. In any case, this practice of the Railway authorities to make the porters work for two hours without payment is, in my view, unjustified and unwarranted. I have raised this question because the railway porters have been smarting under this hardship for a long time and have had no occasion to ventilate their grievances. They formed a Federation—The All India Licensed Porters' Federation, and so far as I know, they made a number of representations to the Government but in vain. How long will such practices be allowed to continue? According to our fundamental rights, the fundamental principles, which have been accepted by the U.N.O., *begar* is illegal and forbidden. Then how is it that it is quite common in the Railways? I would like to know how far the hon. Minister is prepared to go to abolish it, for its abolition, as soon as possible, is imperative?

**पंडित मुनीश्वर दत्त उपाध्याय:** अध्यक्ष महोदय, मैं सब से पहले रेलवे के प्रबन्ध के सम्बन्ध में एकानमी (economy) का, अर्थ व्यवस्था तथा किफायतशारी का जो विषय है उस पर कुछ निवेदन करूंगा। रेलवे के प्रबन्ध में एकानमी के माने केवल यह नहीं है कि हम खर्च में कुछ इधर उधर कमी कर दें या थोड़े से आदमियों को, थोड़े से कर्मचारियों को निकाल दें या उन के वेतन में, उन के एलाउंसेज (allowances) में कमी कर दें। दरअसल एकानमी तो यह है कि रेलवे के एङ्को को जिस पर हम इतना खर्च कर रहे हैं, उस को अगर हम संतोषजनक व्यवसाय के रास्ते पर ले जा सकें, एक साउंड काम-

शियल लाइंस (sound commercial lines) पर उस को चला सकें तो इस से बड़ी और कोई एकानमी नहीं हो सकती है।

और जैसा कि प्रबन्ध हमारे रेलवे विभाग का हो रहा है उस को देखने से यह प्रतीत होता है कि हम दरअसल एकानमी का जो उद्देश्य है इस कट मोशन (cut motion) का या जो उद्देश्य हमारे और साथियों का है जो कि इस में इकानमी लाना चाहते हैं वह इकानमी इस में की जा रही है। किसी भी व्यवसायिक संस्था के लिये या किसी भी व्यवसाय के लिये यह बहुत बड़ी बात है कि उस में हम ऐसा प्रबन्ध करें जैसा कि हम अपने रेलवे विभाग में देखते हैं। जो रकम हम डिप्रीसियेशन फंड (Depreciation Fund) में रखते हैं यह एक काफी बड़ी रकम है। इसी तरह हम एक काफी बड़ी रकम डेवलपमेंट फंड (Development Fund) के रूप में रखते हैं और उस के साथ ही हम एक काफी बड़ी रकम जनरल रेवेन्यूज (General Revenues) को भी देते हैं। बहुत से सदस्यों ने इस पर आलोचना की है कि यह जो हमारी आमदनी का हिस्सा जनरल रेवेन्यूज को दिया जाता है वह बेकार दिया जाता है और उस को बचा लेने से हम अपनी रेलवे का ज्यादा प्रसार कर सकते हैं, उस में अधिक उन्नति कर सकते हैं, मैं निवेदन करूंगा कि जितना रुपया हमारी सरकार का इन रेलवेज पर लगा हुआ है, जो पूंजी इस में लगी हुई है, उस पूंजी के केवल सूद को ही आप देखें और सूद का जो कम से कम भाव बाजार में हो उस हिसाब से ही आप देखें तो जो कुछ हम जनरल रेवेन्यूज में देते हैं वह बहुत थोड़ा है। पूरा डिविडेंड (Dividend) जो कि ३४ करो

## [पंडित मुनीश्वर दत्त उपाध्याय]

के करीब दिखाया हुआ है वह उस सूद के हिसाब से देखते हुए कुछ ज्यादा नहीं है। मैं समझता हूँ कि इस में से जो जनरल रैवेन्यूज को दिया जाता है वह कोई सात, आठ करोड़ से अधिक नहीं है। तो ऐसी स्थिति में जो आलोचना बहुत से माननीय मेम्बरों ने की है मैं समझता हूँ कि वह निरर्थक है, वह कोई आधार नहीं रखती।

फिर इकानमी की बहुत बड़ी बात जो कि हमारे पुनसंगठन से पैदा हो सकती थी उस की अभी रूपांश बहुत साफ तो हमारे सामने नहीं आई है, लेकिन उस का सब से बड़ा उद्देश्य इकानमी ही है। हम अपने खर्च में किफायतशारी करें और अपने रेलवे के प्रबन्ध को ठीक कर सकें, यही उस का उद्देश्य है और साथ ही उस के जो काम लेने वाले हैं उन सब को सहूलियत मिले। तो उस की अभी कोई साफ रूपरेखा तो हमारे सामने नहीं आई है, लेकिन उस का उद्देश्य यही है। लेकिन आपने देखा है कि उस सम्बन्ध में भी यह कहा गया है और इसका इतमीनान हमारे माननीय मंत्री की ओर से भी दिखाया गया है कि उस की वजह से हम अपने रेलवे के कर्मचारियों को हटायेंगे नहीं, उस की वजह से उन को नौकरी से नहीं निकालेंगे। तो जैसा मैंने शुरू में निवेदन किया कि इकानमी के यह माने नहीं हैं कि हम इधर उधर से थोड़े से आदमियों को निकाल दें और इस तरह से खर्च में कुछ बचत करें, या उन के वेतन और अलाउंसमेंट को काट दें या उस में कमी कर दें। यह उस का उद्देश्य नहीं है। अगर हम उस व्यवसाय की तरफ गहरी निगाह डाल कर देखें और इस की तह में जा कर देखें तो यह बात साफ समझ में आ जाती है कि इकानमी का जो उद्देश्य और जो उमूल हो सकता है वह पूरी तरह

इस रेलवे विभाग में बरता जा रहा है। जैसा मैंने निवेदन किया डिप्रीसियेशन फंड जो कि हम रखे हुए हैं कोई ३२ करोड़ और ३४ करोड़ का यह साफ जाहिर करता है कि हमारे पास इतना धन है, हमारे पास इस बात का प्रबन्ध है कि जितना हमारा सामान घिसता जा रहा है, खराब होता जा रहा है, और जिस को फिर से बदलने की जरूरत पड़ सकती है, उस का सामान हमारे पास पूरी तरह मुहैया है। जैसा आपने देखा होगा हमारे ऊपर गत वर्ष सन् १९५१ में विशेष रूप से बोझा आया था, उतना बोझा मुमकिन है कि आम तौर पर तो हमारे ऊपर न आये। हमें इंजनों को बदलना पड़ा, हमें लाइनों की मरम्मत करानी पड़ी, हमें बहुत सी लाइनों को नया कराना पड़ा, बहुत सा कोचिंग स्टॉक (Coaching Stock), पैसन्जर और माल गाड़ी के डिब्बे जिनको बदलना था वह बदलना पड़ा। जितना सालाना बदलना चाहिये उस का दस गुना, बारह गुना, पंद्रह गुना और किसी किसी जगह बीस गुना तक हम को बदलना पड़ा, इस वास्ते कि बहुत से वर्षों से हमने इनको बदला नहीं था, और वही पुराना स्टॉक हमारा चला आ रहा था। तो यह इतना बड़ा बोझा जो हमारे ऊपर आया उसको संभालने के बाद भी अगर हम इतना डिप्रीसियेशन फंड रखते हैं, इतना डेवलपमेंट फंड हमारे पास है, इतना रैवेन्यू रिजर्व फंड हमारे पास है, तो इससे साफ जाहिर होता है, कि आर्थिक दृष्टि से हमारा रेलवे विभाग बहुत खूबी के साथ, बहुत संतोषजनक रूप से चल रहा है। डेवलपमेंट फंड से भी जैसा मैंने निवेदन किया, बहुत सी लाइनों बनानी हैं, बहुत सी नई गाड़ियां खोली जा रही हैं। इन सब की तरक्की के लिये हमको ऐसे फंड की जरूरत है और इस का हमने प्रबन्ध कर लिया है। तो, जैसा मैंने आपसे निवेदन किया

इकानमी के दरअसल जो माने हैं उस के हिसाब से हमारे रेलवे विभाग के प्रबन्ध स्थिति को देखने से साफ़ जाहिर होता है कि इस में पूरी इकानमी के साथ प्रबन्ध हो रहा है ।

इस के अलावा जो दूसरा विषय है, वह है पैसंजर्स की ऐमैनिटोज (Passengers' amenities) का, जो रेलवे के पैसंजर्स हैं उन को सहूलतें देने का, उन को आमायशें देने का है । मैं आप से निवेदन करूंगा कि जब से यह रेलवे विभाग सन् १९४७ में हमारी सरकार के हाथ में आया तब से बराबर हमेशा हमारा ध्यान तीसरे दर्जे और नीचे के दर्जे के जो पैसंजर्स हैं उन की तरफ रहा है और उन को सहूलियतें देने के सम्बन्ध में काफी काम किया गया है । मैं आप से एक दो बातें निवेदन करूंगा जिन से आप को ज्ञात होगा कि कितना काम हुआ है । आप को मालूम होगा कि पार साल एक बड़ी शिकायत थी कि रेलों में बड़ी भीड़ होती है और लोगों को जगह नहीं मिलती । वह फुटबोर्ड ( foot board ) पर बाहर बैठते हैं, लोग लटके हुए जाते हैं, यह शिकायतें थीं । और इस में कोई सन्देह नहीं है कि भीड़ इतनी बढ़ गई थी कि वह शिकायतें जायज थीं । उस भीड़ को कम करने के लिये, जैसा आप रिपोर्ट में देखेंगे १८६ नई ट्रेनें चलाई गयीं हैं । इन १८६ नई ट्रेनों के चलाये जाने के कारण भीड़ अब काफी कम हो गई है । कहीं कहीं भीड़ अभी नज़र आती है और उम्मीद है कि थोड़े दिनों में उस में काफी कमी हो जायेगी और मुमकिन है कि वह बिल्कुल खत्म हो जाये ।

इस के अलावा जो और सहूलियतें होती हैं, चाहे वह रोशनी की हों, चाहे पीने के पानी की हों, चाहे प्लेटफार्म की हों,

चाहे वेंटिंग रूम की हों, मैं सब रेलों का नाम न ले कर केवल ईस्ट इंडियन रेलवे के बारे में निवेदन करूंगा । ईस्ट इंडियन रेलवे में इस के लिये ४७ लाख रुपये की रकम रखी गई है और इस ४७ लाख रुपये में से ३९९ स्टेशनों पर इस वक्त काम हो रहा है और किसी पर एक तिहाई और किसी पर एक चौथाई काम हो चुका है ।

इस ३९९ स्टेशनों में जो काम हो रहा है वह हमारे उन पैसंजर्स के लिये हो रहा है जो तीसरे दर्जे में सफ़र करते हैं । उन को सहूलियत देने पर ध्यान दिया जा रहा है । इस में सन्देह नहीं कि हमारा इस विभाग का ध्यान पूरे तौर से सहूलियत देने पर है, लेकिन मैं फिर भी निवेदन करूंगा कि इच सब बातों को देखते हुए हम यह नहीं मान सकते हैं कि तीसरे दर्जे वालों को सब सहूलियतें मल गिई हैं । यह बात ग़लत होगी । अभी हमें बहुत कुछ करना है । अस्ल में तो हम केवल तरक्की के रास्ते की ओर चल पड़े हैं अभी उस को पूरी तरह से कामयाब बनाना है ।

तीसरे दर्जे के डिब्बों में जो पंखे लगे हुए हैं उन की तादाद ३ हज़ार से कुछ ही ज्यादा है । वह पंखे बहुत थोड़े हैं और नाकाफ़ी हैं । लेकिन हां, जितना हुआ है वह अच्छा हुआ है और हमारा ध्यान इस ओर गया है । लेकिन मेरा आप से यह निवेदन है कि इच पंखों का लगना तेज़ी के साथ बढ़ाया जाय और इस ओर विशेष कोशिश की जाये ।

इस के साथ ही साथ मैं आप के सामने रास्ते में जो पानी की तकलीफ़ होती है उस के बारे में कहना चाहता हूँ । पानी पिलाने का बन्दोबस्त मैंने बहुत कम स्टेशनों पर देखा । बहुधा कोई भी ठंडा पानी पिलाने वाला नहीं



[पंडित मुनीश्वर दत्त उपाध्याय]

मिलता है। छोटे स्टेशनों की तो बात ही क्या बड़े स्टेशनों पर भी बड़ी कमी है विशेषकर कानपुर और लखनऊ के बीच में जो स्टेशन हैं उन में पहिले तो पानी पिलाने का प्रबन्ध सेवा समिति द्वारा या कोई दूसरे लोगों द्वारा किया जाता था। मगर अब उन स्टेशनों के अधिकारियों ने उन को भी इस सेवा से रोक दिया है। उन सेवा करने वालों को अब इस बात की इजाजत नहीं है कि वह स्टेशनों पर पानी पिला कर इन गर्मियों के दिनों में जनता की सेवा कर सकें। इस का एक नतीजा यह हुआ कि अब लोगों को पानी मिलना दुश्वार हो गया है। हजारों यात्री उन स्टेशनों से रात दिन गुजरते हैं और वह पानी कहीं भी इन स्टेशनों में नहीं पाते। मेरी सरकार से यह प्रार्थना है कि वह इस ओर अवश्य ध्यान दे और पानी पिलाने का जल्द से जल्द प्रबन्ध करें।

इसके अलावा इन स्टेशनों में जो रोशनी का प्रबन्ध है वह नहीं के बराबर है। विशेष कर एक दो जगह, जैसे उन्नाव का स्टेशन है, वहां पर हजारों यात्री रात दिन इधर से उधर जाते हैं, वह एक मशहूर स्टेशन है कानपुर और लखनऊ के बीच में है मगर वहां पर रोशनी का बहुत ही कम प्रबन्ध है। इस के साथ ही साथ एक दिक्कत और भी है। लोकल पावर हाउस से अगर बिजली का प्रबन्ध किया भी जाये तो रेलवे के अधिकारी इस से फायदा नहीं उठाना चाहते। जिस तरह से पानी पिलाने में उन लोगों ने एकावट डाली उसी तरह से रोशनी के बारे में भी उन का यही दृष्टिकोण है। मैं समझना हूँ कि यह मुनासिब बान नहीं है।

इस विषय पर मंत्री महोदय ध्यान देंगे और इन सहूलियतों को जो बहुत

आवश्यक हैं दिलाने की कोशिश करेंगे। जहां तक पानी और रोशनी का सवाल है यह तो बहुत ही जरूरी चीज है और इन पर मंत्री जी अवश्य ध्यान देंगे।

इन बातों के अलावा एक दो बातें मुझे और निवेदन करनी हैं। कई स्टेशनों के पास ऐसा देखा गया है कि कभी कभी दस मिनट, १५ मिनट और कभी आठ घंटे के लिये भी सारा ट्रैफिक (traffic) रुक जाता है और सवारियां इधर उधर रुक जाती हैं। इस का कारण यह है कि स्टेशनों के पास जो फाटक होता है वह अक्सर बन्द रहता है। गाड़ियों के इधर उधर जाने पर यह फाटक बन्द रहता है। अक्सर यह देखने में आया है कि कभी कभी घंटों हो जाते हैं फाटक खुलता ही नहीं और सारा ट्रैफिक बन्द रह जाता है। इस से जनता को बहुत कठिनाई होती है। अक्सर यह बात उन्नाव और चिलबिला स्टेशनों के पास में ने स्वयं देखी है। अगर इस के लिये नीचे से या ऊपर से कोई पुल बना दिया जाये तो जनता को जो कठिनाई होती है वह दूर हो जायेगी। इस से ट्रैफिक भी ठीक तरह से चलने लगेगा।

इस के अतिरिक्त एक दो बातें मुझे इस एक दो मिनट में जो मेरे पास रह गये हैं कहनी हैं। इस विभाग में रिश्वतखोरी को रोकने के लिये हमारे माननीय टंडन जी ने इस सदन का ध्यान कल आकर्षित किया था। मैं चाहता हूँ कि कम से कम इस माल मुहकमे में जो गुड्स के क्लर्कस (goods clerks) होते हैं, उन के सम्बन्ध में विशेष तौर से आदेश दिये जायें। जिस तरह कि वह लोग आज कल मनमानी करते हैं वह आगे न कर सकें। इस से लोगों को बहुत प्रकार की कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है।

लोगों को गाड़ी के डिब्बे मिलने में बहुत परेशानी और मुश्किल का सामना करना पड़ता है ।

एक बात जो आज कल सब लोगों ने देखी होगी वह इस रेलवे विभाग में नहीं आई है । रेलों में लोग मारे जा रहे हैं और उन पर चलती ट्रेन पर हमला होता है । मैं समझता हूँ कि सब ट्रेनों में इस तरह से हमलों से बचने के लिये हिफाजत के प्रबन्ध किये जायें । जिस तरह से आज कल कुछ ट्रेनों में इस तरह के प्रबन्ध कर दिये गये हैं उसी तरह से हर ट्रेन में इस तरह का प्रबन्ध कर दिया जाय । अक्सर यह देखने में भी आया है कि जिस ट्रेन में गाड़ें चलता है उस में भी चोरी और हमले होते हैं । सरकार को इस ओर अवश्य जल्दी कोई प्रबन्ध करना चाहिये जिस से जनता इस तरह के हमलों से बच सके ।

जैसा कि अभी हमारे बहुत से माननीय मेम्बरों ने कहा कि वह इस विभाग को लोक-सेवा का विभाग समझते हैं । वह यह नहीं समझते कि लोक-सेवा विभाग होने के साथ-साथ उस को खुद अपने पैरों पर खड़ा होना है । उस को खुद अपना प्रबन्ध करना है जिस से कि उस को दूसरे विभागों से पैसा न लेना पड़े । इस वास्ते जो बहुत सी आलोचनयाँ हमारे मित्रों ने इस विभाग के सम्बन्ध में कहीं हैं वह ठीक नहीं हैं । उन का यह दृष्टिकोण दरअसल सही नहीं है । होना तो यह चाहिये कि जिस तरह से इस रेलवे विभाग में प्रबन्ध चल रहा है उस के लिये यह आवश्यक है कि जन सेवा भाव के साथ साथ व्यवसाय जो असली चीज है उस को भी लेकर चले ।

(English translation of the above  
-speech).

**Pandit Munishwar Datt Upadhyay**  
(Pratapgarh Distt.—East): Sir, I would first of all take up the question of economy in the Railway administration. Economy does not mean that

we should curtail some expenditure here and there or retrench some employees or reduce their allowances. The real economy would be to run satisfactorily the railway department, on which we spend so much, on sound commercial lines. There can be no better economy than that. And the working of the railway department shows that the motive of economy which lies behind this cut motion or the object of our friends who want economy in the railway administration is being fulfilled from that view-point. It is something praiseworthy for any commercial concern to make such arrangements as we see in the railway department. The amount that we set apart for the depreciation fund is a very large sum. Besides providing a substantial sum for the Development Fund. We contribute a pretty big amount to the general revenues. Many hon. Members have criticised this transference of railway income to the general revenues on the basis that this money, if saved, would help us to develop and improve our railways. In this connection I would only request the hon. Members to look to the capital invested by the Government in railways and calculate the interest thereon at the present market rate. They would find on that basis that what we are paying to the general revenues is comparatively much less. Out of this dividend of Rs. 34 crores I think not more than seven or eight crores actually go to the general revenues and this is not a large amount considered in the light of that rate of interest. Therefore the criticism levelled by some Members has no basis.

Then, though the picture of the main result of economy to be achieved by regrouping is not yet very clear before us, all the same the main object of that is economy. It seeks to economize our expenditure and improve the working as also to provide facilities to the employees. The overall picture of that has not yet come before us but that is the real object behind it. Assurance has already been given by the hon. Minister that no employee will be retrenched. So, as I said, economy does not mean turning out a few workers from here or there and thereby make some saving, or reducing their salaries or allowances. Only if we look deep into this proposition, it would become perfectly clear that the object and principle of economy are being fully followed in the working of the railway department. Our Depreciation Fund of 32 or 34 crores makes it very clear that we have got sufficient finances to replace old and worn out material. Last year in 1951 we had to endure a large financial burden to an extent which normally

[Pandit Munishwar Datt Upadhyay]

we will not have to bear again. We had to replace our engines, repair the railway lines, lay new lines and change a lot of the coaching-stock, passenger bogies and goods wagons. We had to make replacements to the extent of ten to fifteen times and at places twenty times the replacements we should normally make in a year, for no replacements had been made for a number of years and the same old stock was in use. If in spite of all this enormous burden we could have so much of Depreciation Fund, Development Fund and Reserve Revenue Fund, that clearly shows that financially our railway department is on sound basis and is working well. New lines have to be laid from the Development Fund and many new trains are being started. Thus we have made proper arrangements for the development of the railways. It, therefore, becomes only too evident from the working of the railway department that economy in the real sense is being practised there.

Then, the second thing is about providing amenities to passengers. May I in this connection draw your attention Sir, to the fact that since 1947 when the Railway department came into the charge of our own Government, third class passengers have invariably been the main concern of the Ministry and much has been done in the direction of providing them more facilities. I would cite one or two instances to show the work that has been done. Last year it was a common complaint that trains ran very crowded and people did not get accommodation in the compartments and travelled on footboards which was very dangerous. These complaints no doubt were genuine. To relieve that congestion, 186 new trains have been started as will be seen from the report. This has gone a long way in removing congestion. At places trains are still over-crowded, but in the days to come that congestion will also be brought down and it may just be possible to remove congestion altogether.

Then there is the question of providing various other amenities such as of light, drinking water, waiting rooms etc. I would only mention the E.I. Railway to show what is being done with regard to these. In the E.I. Railway, a sum of Rs. 47 lakhs was earmarked for the purpose. That money is being spent on 399 stations and at some places one-third or one-fourth of the work has already finished. And that work is being done for the third

class passengers. The Department is for providing all facilities, but, still we do not propose that third class passengers have got all. Much has yet to be done. In fact we have only made a beginning, we have to pursue that and achieve success.

Fans installed in third class compartments number a little more than three thousand. This is a very small number. Yet, whatever has been done is noteworthy and that is a clear indication that we have seriously begun paying attention to these things. I would request that the fitting of fans may be accelerated and more concentrated efforts be made in this direction.

I would also say something with regard to the inconvenience that passengers have to face in getting drinking water. Water arrangements have been made at very few stations. Very often no waterman is seen at the stations for supplying cold water. Not to say of small stations, even on big stations there is a scarcity of water. On the stations between Kanpur and Lucknow, water arrangements were formerly made by *Seva Samiti* or by some other persons. But they have now been stopped by the authorities from rendering this service. They are not allowed now to serve the people by supplying them with water in the summer season. The result is that it has become very difficult for the people to get water. Thousands of passengers daily pass through these stations but do not get any water. Government must pay attention towards this situation and make arrangements for water supply as soon as possible.

Besides, lighting arrangements are also extremely unsatisfactory on these stations. Unnao, for example, is quite an important station between Kanpur and Lucknow and thousands of passengers pass through it daily. But lighting here is very poor. There is one difficulty in this connection and it is that the railway authorities are not prepared to take advantage even if it were possible to have electric supply from the local power house. Just as they put obstruction in the matter of water, so also is their attitude towards light. I do not consider it to be a proper thing. I am sure the hon. Minister will be good enough to pay attention towards these amenities and endeavour to provide them, for water and light are the foremost things that should be provided.

I have to say a few things more. It has been seen that at times traffic gets jammed up for 10 to 15 minutes or even upto half an hour near some

stations. The reason is that the level crossing gates near the station are often closed on account of the passing trains. This results in jamming of traffic on both sides of the gates. It has often been noticed that sometimes for a considerable length of time the whole traffic remains at standstill. People have to undergo great inconvenience due to this state of affairs. I have myself seen it happening very often at Unnoao and Chibila stations. Construction of underground or overhead bridges would solve this problem and traffic would begin to flow smoothly.

Yesterday Shri Tandon drew the attention of the House towards the question of corruption in this department. In this connection special orders should be issued for the goods clerks at least so that their wilful doings may be checked. People have to face many difficulties due to their attitude in getting wagons.

A new thing which we all might have noted is about attack on the people in the running trains sometimes resulting in murders. Arrangements of safety should therefore be made on all trains just as they have been made on some of them. Even trains with armed guards are not immune from thefts and assaults. The Government must take immediate step to protect the people from such assaults.

Many hon. Members thought that this department was entirely a public utility department. But they probably do not realise that besides being a public utility department, it has to stand on its own legs. It has to organise things in such a way as to be financially independent. Therefore many of the criticisms levelled against this Department by my friends are not in fact correct. It is necessary that besides carrying on work in the spirit of public service it should also aim at being a sound commercial proposition.

**Mr. Speaker:** I forgot to clarify one thing before. Demand No. 4 and the cut motions thereto are to take practically the whole of today. That is the only demand to be discussed. Am I right?

**Shri A. K. Gopalan (Cannanore):** Yes.

**Mr. Speaker:** I would like to reserve half an hour for the Minister.

**The Minister of Railways and Transport (Shri L. B. Shastri):** Yes.

**Mr. Speaker:** The question is as to when I should call upon the Railway

Minister to reply. If a Division is going to be pressed on any cut motion.....

**Shri A. K. Gopalan:** Yes.

**Mr. Speaker:** Twenty-five minutes for the Division; 20 minutes to the Minister. That is, at 12-15, I shall call upon the Minister to reply. So, the time at the disposal of the House is up to 12-15.

#### JOINT COMMITTEE ON PAYMENT OF SALARIES AND ALLOWANCES TO MEMBERS

**Mr. Speaker:** Some hon. Members enquired from this side as to what the quorum of the committee in respect of Members' Allowances would be. The quorum would be five. The Committee consists of 15 Members, five from the Upper House and ten from the House of the People. I have fixed the quorum at one-third. There is a technicality about it. The provisions made in the rules do not apply to the special Committee which the House has adopted by its resolution. Therefore, I fix the quorum at five.

**An Hon. Member:** Any proportion from the Council of States and the House of the People?

**Mr. Speaker:** No. When a Joint Committee is formed or when a joint session of the House is called, it means they merge into one another and there is no further distinction as Members of the Council of States or Members of the House of the People.

#### RAILWAY BUDGET—DEMANDS FOR GRANTS—Contd.

##### DEMAND NO. 4—ORDINARY WORKING EXPENSES—ADMINISTRATION—contd.

**Shri Barrow (Nominated—Anglo-Indians):** Because of the time being reduced, cannot we ask the speakers to reduce their time to ten minutes so that a larger number of Members may be given a chance to speak?

**Mr. Speaker:** I should have no objection at all, if Members are agreeable to it. Even as it is, it is not possible to call so many of the Members who are desirous of speaking. It is for them.

**Shri Nambiar (Mayuram):** Today, the discussion is on the Administration. I would like to bring out certain salient features for the Railway Minister to consider.

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

The cut on the National Safeguarding Security Rules has been explained