

have recommended that leave of absence may be granted to the following Members for the periods indicated in the Report: Shri S. C. Chowdhury, Shri P. R. Ramakrishnan, Shri Hoover Hynniewta, H. H. Maharaja Pratap Keshari Deo, Shrimati Lalita Rajya Laxmi, Shri B. Rajagopala Rao, Shri Bhagwan Din Misra, Shri Muthuramalinga Thevar, Shri K. G. Deshmukh, Shrimati Tarkeshwari Sinha, Shri Awadhesh Kumar Singh, Shri K. N. Singh, Dr. K. Atchamamba, Shri I. Eacharan, Shri V. C. Shukla, and Shri C. R. Narasimhan.

I take it that the House agrees with the recommendations of the Committee.

Hon. Members: Yes.

Mr. Speaker: The Members will be informed accordingly.

#### BUSINESS OF THE HOUSE

The Minister of Parliamentary Affairs (Shri Satya Narayan Sinha): With your permission, Sir, I would like to announce that the order of business for the House for the week commencing 3rd March, 1958 will be as follows:

- (1) Further discussion of the Railway Budget.
- (2) Discussion and voting on Supplementary Demands for Grants 1957-58 in respect of Railways.
- (3) Discussion and voting on Demands for Grants 1958-59 in respect of Railways.
- (4) Consideration and passing of the Control of Shipping (Continuance) Bill, 1958.
- (5) Discussion on the Seventh Report of the Union Public Service Commission for the year 1956-57 and the Government's memorandum thereon on a motion to be moved by Sarvaahri Harish Chandra Mathur and N. R. Munisamy.

#### RAILWAY BUDGET—GENERAL DISCUSSION—contd.

Mr. Speaker: The House will now resume further discussion on the Railway Budget. Out of 15 hours allotted for the discussion, 9 hours and 29 minutes have already been availed of and 5 hours and 31 minutes now remain. Shri Raghunath Singh may continue his speech.

श्री रघुनाथ सिंह (वाराणसी) : अध्यक्ष महोदय, जब श्री साहनबाब साहब इस सदन में सबालों का जवाब देते हैं, तो मालूम पड़ता है कि ट्रेन की स्पीड बहुत तेज है और बहुत तेजी के साथ ट्रेन जाती है, लेकिन अगर हम ट्रेन पर सवार हों, तो वह बहुत स्लो चलने लगती है और दो दो, तीन तीन घंटे लेट होती है। १९३८-३९ में मालगाड़ी की रफ्तार ११ मील प्रति घण्टा थी और आज बीस बरस के बाद उसकी रफ्तार ८.३६ मील प्रति घंटा हो गई है। एफ़िशेन्सी यह है कि बीस बरस में माल गाड़ियों की स्पीड दो घंटा कम हो गई है। इस के पश्चात् इंजिन को देखें। १९३८-१९३९ में लाइन पर चलने वाले इंजिनो की संख्या ५,२४७ थी और रिपेयर होने वाले इंजिनो की संख्या ९८९ थी। आज लाइन पर चलने वाले इंजिन ५,८३३ हैं और रिपेयर होने वाले ९२० हैं। इससे स्पष्ट है कि जहां तक इंजिनों का ताल्लुक है, इन बीस बरसों में एफ़िशेन्सी ज्यादा नहीं बढ़ी है।

सवारी गाड़ी को लीजिए। १९३८-३९ में सवारी गाड़ी के ९८०७ डिब्बे थे, जबकि बीस बरस के बाद आज ८५५६ डिब्बे हैं। बीस बरस के बाद आज, जबकि ट्रेडिंक में बहुत ज्यादा वृद्धि हो गई है, डिब्बों की संख्या कम हो गई है।

रेलवे उपमंत्री (श्री साहनबाब साहब) : इन बीस बरसों में पाकिस्तान भी बना।

श्री रघुनाथ सिंह : २५१ डिब्बे कम हो गए हैं। ये फ्लिंग्स में बड़ी लाइन के बता रहा हूँ—छोटी लाइन को मैंने छोड़ दिया है।

श्री शाहनवाज खाँ : पाकिस्तान में भी डिब्बे चले गए हैं।

श्री रघुनाथ सिंह : बहुत कम—इतने ज्यादा नहीं गए हैं।

बनारस में रेलवे का कारखाना बनाया जा रहा है। श्री लाल बहादुर शास्त्री वहाँ गए थे। उन्होंने विश्वास दिलाया था और राष्ट्रपति ने भी विश्वास दिलाया था कि कारखाने के लिए जो खेत ले रहे हैं, उस का काफ़ी मुआवज़ा देंगे। जैसाकि मैंने पहले भी कहा है, उसी ज़मीन के बगल में एक मिनिस्टर साहब की ज़मीन है। यह एक्वायर नहीं हुई है। उन्होंने अपनी ज़मीन को २,००० से २,३०० रुपये बीघे के हिसाब से बेचा है उसी मीज़ा में काश्तकारों ने इन पांच बरसों में जो ज़मीन खरीदी है, वह २,००० से ३,००० रुपये बीघे पर खरीदी है। इस के मुकाबले में आप उन लोगों को जो मुआवज़ा देने जा रहे हैं, यह ज्यादा से ज्यादा ८००, ९०० या १,००० तक है और वह मुआवज़ा कम देंगे, इसके मुताबिक़ भी कुछ तय नहीं है, साल भर के बाद देंगे या छ. महीने के बाद देंगे। मेरा कहना यह है कि आप गरीबों की आहू के ऊपर कारखाना न बनाइये। यह कोई न्याय नहीं है कि जिस ज़मीन को दो या तीन हज़ार रुपये बीघा के हिसाब से खरीदा जाय आप कानून का फ़ायदा उठा कर उसका सिर्फ़ एक हज़ार रुपये दें। मैं तो आपसे यह कहता हूँ कि आप ज़मीन के बदले ज़मीन दे। मुआवज़ा नहीं चाहते हैं। शहर के बगल की ज़मीन है। एक खेत में चार चार, पांच पांच, फ़सलें होती हैं, लेकिन थोड़ा सा मुआवज़ा देकर आप उस को बेना चाहते हैं। गरीबों की आहू का थोड़ा सा ख्याल कीजिए। या तो उन गरीबों को ज़मीन के बदले ज़मीन दीजिए या फिर जिस भाव से उन्होंने खरीदी है, उस भाव पर कीजिए।

श्री शाहनवाज खाँ : अगर मुझे इजाज़त दें, तो मैं बता दू कि ज़मीन की एक्वीजीशन हमारा काम नहीं है, वह स्टेट गवर्नमेंट का काम है।

श्री रघुनाथ सिंह : एक्वीजीशन आपका काम नहीं है, लेकिन ज़मीन तो आप ले रहे हैं। सारी जनता तो यह जानती है कि शाहनवाज खाँ साहब ज़मीन ले रहे हैं, सेंट्रल गवर्नमेंट ज़मीन ले रही है—स्टेट गवर्नमेंट ज़मीन नहीं ले रही है। आप क्यों नहीं मुआवज़ा देते। आप वहाँ पर एक्वायरी कमेटी भेजिए, कोई प्रादमी भेजिए। ज़मीन आप लेंगे और जिम्मेदारी स्टेट गवर्नमेंट पर देगे, यह बात ठीक नहीं है। आप गरीबों का कुछ ख्याल करें।

यह कहा गया है कि जिन काश्तकारों की ज़मीन ली जायगी, बनने वाले रेलवे के कारखाने में पहले उन को स्थान दिया जायगा। यह बात ठीक है और मैं आशा करता हूँ कि जो भरती हो रही है, उस में इस बात का ख्याल रखा जायगा। जैसा कि नियम है, १४ परसेंट शिड्यूल्ड कास्ट्स के लोग लिए जायेंगे और बाकी दूसरी जातियों के लोग लिये जायेंगे। मैं चाहता हूँ कि जो वहाँ रहने वाले लोग हैं, पहले उन के लड़कों को सर्विस में मौका दिया जाना चाहिए और फिर दूसरे लोगों को रखा जाय। खास तौर से उन काश्तकारों के लड़कों को पहले मौका दिया जाना चाहिए, जिन की ज़मीन एक्वायर की गई है। जैसाकि मैंने अभी कहा है, वह शहर के बगल की ज़मीन है और एक काश्तकार के पास दो तीन बीघे से ज्यादा ज़मीन नहीं होती है।

इसके बाद मैं अपनी कास्टीयुएन्सी के विषय में कुछ कहना चाहता हूँ। हमने बहुत दरखास्तें दी हैं कि चौखंडी और सोहता के बीच में एक फ्लैग-स्टेशन बनाया जाय। शायद रेलवे बोर्ड ने उसको स्वीकार कर लिया है। वहाँ पर टिकट बेचने के लिए टेम्बर भी मांगे गए थे और शायद लोगों ने टेम्बर लिए हैं। छः महीने हो गए हैं, लेकिन कोई सुनवाई

नहीं हुई है। मेरी समझ में नहीं आता है कि जब वहाँ पर एक प्लैग-स्टेशन बनाना प्रान्ट कर दिया गया है, तो फिर इसमें इतनी देर क्यों हो रही है। मैं प्रार्थना करना चाहता हूँ कि माननीय मंत्री कृपा कर के इस के विषय में जल्दी कार्यवाही करें।

खालिसपुर और बावतपुर के बीच में एक प्लैग-स्टेशन बनाने की बहुत दिनों से माग थी। जैसा कि आप जानते हैं, वह हमारे बनारस शहर का एक सुबर्ब है। आप इस बात का विचार करें कि खालिसपुर और बावतपुर में छः पीने छः मील का फासला है। वहाँ के रहने वाले बहुत से काश्तकारों ने इस विषय में एप्लिकेशन दी थी और हमने उस को रिकमंड किया था। एक इस्पेक्टर साहब वहाँ जाते हैं। मनें या बड़ा के रहने वालों ने उनकी शकल भी नहीं देखी। एक दफा एप्लिकेशन खारिज हो गई थी। उम के बाद फिर एप्लिकेशन दी, लेकिन आज तक इस्पेक्टर साहब की शकल दिखाई नहीं दी। शायद आफ्रिस में बैठ कर किमी इन्स्पेक्त्स के मातहत उन्होंने लिख दिया। इस पर आप विचार करें कि यह बनारस का सुबर्ब है और दोनों स्टेशनों के बीच में पीने छः मील का फासला है। वहाँ पर एक प्लैग-स्टेशन जरूर होना चाहिए।

आप की एफिशेंसी के सबब से मुगल-सराय और बनारस के बीच में बस चलने लगी है। अब कोई बनारस से मुगलसराय ट्रेन से नहीं जाता है। रोडवेज की सर्विस को डेली तीन से पांच हजार रुपए तक आमदनी हो रही है। आप ऐसी पालिसी अपनायें कि बड़े बड़े शहरों के जो सुबर्ब हैं, उन के पास छोटे छोटे स्टेशन खोलें, ताकि रेलवे की आमदनी हो सके, नहीं तो वह दिन बहुत करीब आने वाला है, जबकि सर्ब्स की जो रेलवेज हैं, उन को बहुत हानि होगी और आप को बहुत घाटा होगा और जब आप यहाँ पर घाटे का बजट ले कर आयेंगे, तो आप को हमारा समर्थन प्राप्त नहीं होगा।

श्री रोहनलाल चतुर्वेदी का एक मामला है, उस को भी मैं यहाँ पर कहना चाहता हूँ। बहुत कटने के बाद शास्त्री जी ने इनायत की और आप की इनायत उसमें शामिल थी कि बरहन और एटा में रेलवे बना दी, लेकिन वह इनायत बहुत काफ़ी नहीं थी। उसमें थोड़ा सा इजाफा होना चाहिए। बरहन और एटा के साथ कासगज और बढ़ा देना चाहिए। अगर बरहन-एटा कासगज लाइन बन जायगी, तो हाथरस से जो लॉग चलते हैं, उनके लिए कासगज, बरेली, लखनऊ तक बिन्कुल पास का रास्ता हो जायगा। श्री चतुर्वेदी ने इस लाइन की खास तौर से सिफारिश की है। हम लोगों की इस बारे में उनके साथ पूरी सिम्पथी है। अगर यह रेलवे लाइन बना दी जायगी, तो रेलवे को बहुत फ़ायदा होगा और उमकी आमदनी में इजाफा होगा।

जहाँ तक रेलवे की एफिशेंसी का ताल्लुक है, आप चाहे कितनी दलील दें, कितनी ही रीजन दें, यह तो मानना ही पड़ेगा कि रेलवे की एफिशेंसी बहुत कम हो गई है और उसकी एफिशेंसी को कायम रखना निहायत लाजिमी है। हमारे कितने ही शार्ट नोटिस क्वेश्चन और कालिग प्रेशन नोटिस लैप्स हो गए हैं कि बनारस से जो ट्रेन आती है, वह देर से आती है। अगर आदमी कोई प्रोग्राम बनाता है और किसी प्रोग्राम से चलता है और अगर रेल तीन चार घंटे देर से पहुँचती है, तो इतनी खिजलाहट पैदा हो जाती है कि यह क्याल आता है कि अगर रेलवे से न चले होते, तो अच्छा था। आप रेलवे की इन-एफिशेंसी को दूर करने के लिए शीघ्र ही कोई प्रबन्ध करें। तब तो मैं समझता हूँ कि भारतवर्ष का उपकार हो सकता है।

इसके साथ ही साथ मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि रेलों का भार किस तरह से कम हो सकता है। यह भार सभी कम हो सकता है जबकि इनलैड वाटरवेज और कोस्टल शिपिंग की तरफ़की की जाय। इस बास्ते में रेलवे

[ श्री रघुनाथ सिंह ]

मिनिस्ट्री से तथा कैबिनेट से भी यह कहना चाहता हूँ कि रेलवेज को प्रगच्छा बनाने के लिए, मुसाफिरोँ को और अधिक सहूलियत पहुँचाने के लिए तथा रेलों पर से भार को कम करने के लिए, इनलैंड और कोस्टल शिपिंग की तरफकी की जाय और इस ओर यथेष्ट ध्यान दिया जाए ।

Dr. Melkote (Raichur): For the past eight to ten months, I have been travelling constantly in different parts of the country, and I have been noticing the Herculean effort that is being made by the Railway Ministry either in repairing the tract or in repairing the bridges, or in renovating the waiting rooms, or in making improvements in the train timings etc. I, therefore, consider it necessary, on behalf of the public and on my own behalf, to congratulate them on this Herculean task of improving the travel facilities for the public.

While I say this, let me also tell the Railway Minister that the public today are hearing constantly of accidents, and they are exercised over these accidents that are occurring frequently. People have begun to ask whether it is not true today to say that air travel is much more comfortable and safe than rail travel. It is possible that the Railway Ministry is complacent the idea that the number of accidents in this country is fewer than the number of accidents that take place in other countries. But that is no consolation. To give average figures in regard to accidents is no consolation to the person who meets with accidents. It is just like saying that our of hundred cases affected by a particular disease, ninety per cent get cured, while ten per cent pop off; it is no consolation to the ten per cent to say that they are not being attended to. I, therefore, feel that it is necessary that the Railway Ministry should pay greater attention and see why these accidents are constantly occurring. It is being said that

the human element is responsible for this. But I personally feel that the standard of training, and the amount of education that has to be given to the individual workmen are also matters to be attended to in order that we may obviate these accidents.

I have also to say something on the type of planning that the Railway Ministry have undertaken with regard to the laying of railway lines and the necessity for integrating rail communication with road communication in particular. The Plan as envisaged is a big one, and it would take four or five or six plans to meet the felt needs of the public at the different places. Are we to wait till then? Or is it possible to effect changes in such a manner that the travelling public on the roads or on the railways get greater facilities even now? It is here that the close integration of the railway system with road communication is urgently necessary. I do not know whether there is a separate body constantly looking into the needs of the passenger traffic both on the roads as well as on the railways. If such a body is not there, I feel it is necessary to constitute one such to go into this matter more carefully.

In this connection I would also like to draw attention to one particular fact, and that is, that during the British regime, the Government were looking only to one aspect, that is, the military and political needs of the regime, and the profit-making motive of the different private concerns. But today, the railways are nationalised. So, it is not merely the profit motive, but it is the convenience of the public that has got to be kept in view. The railways have been developed now for over a century. The Government that was there in power before Independence saw to it that wherever there was a railway line, there was no parallel road system, so that the railways could make adequate profit. That is what one notices if one

looked at the various parts of the country. But the fact remains that today the traffic is so colossal that for quite a sufficient time to come, it would not be possible for the railways to carry the full load. So, it is necessary to develop a parallel road system also. That is where the question of integration comes in, so that the travelling public may have one or the other of the modes of conveyance. In this behalf, I would suggest the possibility of the railways themselves making such a venture, apart from the different public agencies.

In regard to the question of laying of roads, it is possible that the extra cost that one has to meet in the Plan would be very much more if one has got to construct bridges also. In several parts of the country, there are bridges already laid by the railways, and on quite a number of them, the number of trains that run during the twenty-four hours of the day may be five or six or seven or eight, including goods trains. In such places, the question may be considered whether it would not be possible to lay a road on the rail-bridge itself and allow or not forbid the carrying of ordinary road vehicles on the rail-bridges.

This is being done in several parts of the Continent and in certain parts of this country, in Cochin, for instance. Whether this method of co-ordinating the efforts of the railways and those of the road system would not help the economy of the country and at the same time be of greater convenience to the public is a matter which I would like the Railway Ministry to go into in greater detail.

While speaking about accidents, I must mention one particular fact which I have noticed in the case of the Mahboobnagar accident. Whereas the railway bridge has been repaired and the canal has been widened and the abutments attended to, so that there is no corrosion of the banks, lower down there is another road that is running with a bridge on it. The

ventway of the bridge on the road is so narrow that when there is a cloud burst, sufficient water cannot flow out and water would accumulate and a lake would be formed. While the railways have paid attention to improving their own track as well as the bridge, it is necessary that the State P.W.D. should attend to this aspect of the problem. I do not know whether the State P.W.D. and the railways have jointly considered this question, but if it has not been attended to, it would be necessary to do so, because that region is a hilly tract and a cloud-burst may occur any time and another accident may happen. Therefore, it is necessary to take stock of the situation and draw the attention of the State P.W.D. authorities to attend to this aspect of the problem.

There have been several hon. Members who spoke about the National Federation of Railwaymen. I do not know whether they seriously contend that wherever there has been recognition given to one Union, similar recognition should be given to one or more Unions of the same unit. It has been stated by very many Members of the Opposition, including the Communist members, for a long period of years that it is necessary for the country to have one labour policy, which would give recognition to one Union in one factory. But whenever it is convenient to them and wherever they are not in possession of the labour situation and a different union to their own gets recognition they would request for recognition of another Union that is their own. Whether they would consider the possibility of other Unions rival to them asking for similar recognition and whether they would concede recognition of such Unions is a matter which they have got seriously to consider.

It is in view of the unanimous opinion expressed by the different labour groups in tripartite conferences that Government have come to the decision that wherever recognition has

[Dr. Melkote]

got to be given, it has to be only of one Union and no more. This is the general policy followed all over the country. But here it is being said that the railways should consider the question of recognition of one or more Unions under them. I think this is a very retrograde step which the Opposition themselves would not welcome because it will put them into greater trouble later elsewhere.

Therefore, I would congratulate the Railway Ministry for having taken this step of recognising only one federation, the National Railway Federation, and no more. I feel that this is in keeping with the well-being of labour itself.

I would like to draw the attention of the Railway Minister to one more fact, and that is with regard to the lack of sufficient foreign exchange for purchase of materials either for railways or for other departments of Government. Whereas Andhra Pradesh and Orissa have pleaded their case, the case of Mysore also needs to be represented. Whereas Andhra and Orissa have got coastal lines, railway line as well as road line, the western side right from Bombay down to Mangalore has got neither a road nor a railway. The hinterland there stands undeveloped. In this part of the country, there is plenty of iron ore, the quality of which is more than 70 per cent iron which can be very easily exported. Apart from putting up a very good road system, it is necessary for the railways to develop railway lines there so that the ore could be transported to the port itself. There are three such railway lines which could be thought of— one from Hassan to Mangalore, another from Dandeli to Karwar and the third from somewhere near Hospet to Bhatkal. These three lines would be somewhere about 250 miles in all and they cost about Rs. 15 to Rs. 16 crores only.

It is understood that the quantity of ore that is there is more than 1000

million tons, and exploitation of 1 to 2 per cent of it would in itself be sufficient to earn foreign exchange to the extent of nearly 50 crores, which would be available for the development of the country. The Railway Ministry should consider this question not from the point of view of giving more railway track for Mysore but from the point of view of getting more foreign exchange.

The efficiency of the railways and the delays that occur have been commented on by several Members. I would not like to go into it except to cite one instance relating to my own constituency. There is a train from Raichur starting somewhere about 12.15 in the night. It makes a start there and by the time it reaches Wadi, it is 4 in the morning, by which time— 15 minutes earlier—the train that is coming from Bombay reaches the place. The train from Raichur side just steams into the platform and the other train steams away. This causes great inconvenience to the public. Several letters in protest have been sent to the Ministry without any effect so far. If the train from Raichur starts 15 minutes or half an hour earlier, because it is dead of night, it makes no difference whatsoever. I hope the Railway Ministry will keep this in mind and make the necessary changes.

**Mr. Speaker:** Again and again I find hon. Members insisting on the Minister to do such things. These are all small matters which need not be brought up before the House here. Matters like a train being started 15 minutes earlier so that people may catch another train can be attended to by the decentralised sector of the administration. There is a General Manager in each place.

**Shri Shah Nawaz Khan:** It is being done.

**Mr. Speaker:** The hon. Member was a Minister in Hyderabad. He comes and complains that it has got

to be done at the Railway Ministry level here. I would urge upon all hon. Ministers to see that such matters are disposed of there and then. Only important matters of policy involving large expenditure should come up for discussion here.

**Shri Shahnawaz Khan:** There are zonal consultative committees. All these matters are discussed in those committees and decisions taken.

**Mr. Speaker:** Why should not instructions be given to the General Managers that whenever a Member of this House who can table a question here, writes to them, it should be attended to? Otherwise, I will have to admit questions on all these subjects here.

**Shri Naushir Bharucha (East Khandesh):** The General Manager or somebody on behalf of the railways writes to all MPs every time a timetable is about to be changed calling for suggestions. That is being done. *(Interruptions).*

**Shri Tangamani (Madurai):** But the suggestions are never accepted.

**Mr. Speaker:** I do not propose to admit any questions hereafter relating to minor details. Members must first of all satisfy me that they have gone to the proper authority like the General Manager, before they come to this House. Otherwise, I will reject all those questions. The hon. Minister will certainly instruct the General Managers to attend to all these representations, and if in spite of those representations being made, they are not attended to, this will be the final court. There is no point in straight-way tabling a question here regarding a bridge in one place or a wayside station in another or a level crossing in a third and so on. It is rather inconvenient; we are spending away the time of the House.

**Shri Thanu Pillai (Tirunelveli):** When we approach the local railway authorities, they say that there are

standing orders and rules for opening of gates, railway crossings and even for connecting trains—for inclusion or deletion. They say there is policy involved every time. For policy matters we have to go to the Minister and to Parliament.

**Mr. Speaker:** Why should they not write to the Minister? After exhausting the remedy provided through General Manager level, let them write to the Railway Board or the Minister.

**Shri M. L. Dwivedi (Hamirpur):** There are certain matters which we have brought even up to the Minister. Even then, things have not been settled. Then shall we not be able to put things here?

**Mr. Speaker:** Let them satisfy me that they have approached the Minister also and then come to the House.

**Shri Punnoose (Ambalapuzha):** Have we to produce the letters?

**Mr. Speaker:** If they make a statement, I will accept it.

**Shri Punnoose:** We have received replies saying that it is receiving 'active consideration'. But that 'active consideration' lasts for years.

**Mr. Speaker:** Hon. Members are holding a high position. If they say that they have exhausted all sources including the Minister, I will accept it.

**Dr. Melkote:** I was saying that during my travels I have been trying to visit the restaurants, waiting rooms at the different places and other amenities provided for the passengers for getting their food and other things. I noticed generally that the kind of cleanliness that one would expect is not there. It is possible that the Railways have been trying to improve. One can see this in every place. But, equally so, particularly in the restaurant cars, if one visited the place where the cooking is done, and saw the people that cook there, one would not subsequently take food possibly for days together. I do not

[Dr. Melkote]

know whether that standard is what one would expect. May I request the Railway Minister to kindly pay attention to it because food is a very important aspect of human life, and see that those people are cleanly clothed and the floor is clean and the vessels etc. are also clean and the food is cleanly served also.

There is another aspect of the question which I would bring to notice and that is with regard to labour. I understand that sweepers and others who are employed by the Railways, many of them, are uneducated. But, today, with the impetus to adult education, they are studying in higher classes and many of them have qualified themselves educationally for higher posts. But, it is said that new recruits are being entertained whilst even those who are, already in service and who have qualified themselves do not have their status improved. It stands to reason that those already employed should reap the benefit first much more than a newcomer and, I hope, the Railway Ministry will give attention to this aspect of the question.

Lastly, there is one aspect which I would like certainly to deal with because it touches on the economy of the Railways. If any individual wants to construct a particular thing, say a tank, the cost that he has actually to incur would be a fraction of the cost that would be incurred by any of the Government departments. The Railway P.W.D. is spending money, which one cannot understand, for the same type of construction by several times more. Whilst the State P.W.D. spends twice or thrice more than what an individual would spend on an item of construction, the Railways would be spending 4 to 6 times nearly of what the P.W.D. would spend. That Railways possibly may say that particular standards have got to be maintained. But, I cannot personally understand why this colossal amount should be spent when the whole system is being

worked on contract system. When I approached the contractors as to the reason why this was the case they said that one of the reasons was that their bills were not quickly settled and that they had to borrow money from the moneylenders apart from banks, and that 2, 3 or 4 years are taken for getting their accounts settled during which time they had got to pay interest and all that interest was being met by the public exchequer. This naturally enhances the cost of the construction. Whilst I am not here to plead the cause of the contractors who make money, I say that so much more money is paid from the public exchequer that it costs 5 to 6 times more than what it would cost normally. If we want to economise, we should pay better attention towards the speedy settlement of contractors' bills. I am sure, by that, the rates of contract would come down to the benefit of the public. I hope the Railway Ministry would keep this in mind and attend to it.

श्री इ० मधुसूदन राव (महबूबाबाद) :

अध्यक्ष महोदय, मैं आपको सब से पहले धन्यवाद देना चाहता हूँ कि आपने मुझे बोलने का अवसर प्रदान किया है। मैं कल भी बोलने के लिए कई बार खड़ा हुआ था लेकिन चूँकि कल मुझे अवसर नहीं दिया जा सका, इस वास्ते मैं निराश होकर वापस चला गया।

इसके साथ ही साथ मैं रेलवे मंत्री जी को भी बधाई देना चाहता हूँ कि उन सब कामों के लिए जो कि उन्होंने आज्ञादी मिलने के बाद किए हैं तथा जो प्रथम पंचवर्षीय योजना शुरू होने के बाद से किए हैं। आज तक काफी तरक्कियाँ की गई हैं और ये उन सब कठिनाइयों के बावजूद की गई हैं, जो हमारे रास्ते में आई थी। हमारे सामने आर्थिक कठिनाई थी, टैक्सिक्ल घादमियों की हमारे पास कमी थी, इंजीनियर्स हमारे पास कम थे, सामान काफी हद तक हम को बाहर से मंगाना पड़ता था, लेकिन इन सब के बावजूद जो तरक्की हुई है, उसके लिए रेलवे मंत्रालय बधाई का पात्र है।



इसके साथ ही साथ मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि जो स्थिति आज है वह संतोषजनक नहीं है। मुझ से पहले बोलने वाले ममनीय सदस्यों ने अपनी अपनी कठिनाइयों का जिक्र किया है और जो उनकी इच्छायें थीं उनको इस सदन के सम्मुख रखा है हर कोई यह चाहता है कि जिस चीज की उसको आवश्यकता है वह जल्दी जल्दी और समय पर हो जानी चाहिये। यह तो कभी नहीं हो सकता है कि सभी काम एक दम हो जायें। चाहे रेलवे का महकमा हो, चाहे कोई और महकमा हो, कोई भी सभी कामों को एक दम से नहीं कर सकता है। इसके लिये समय की आवश्यकता होती है। यहां पर बाहर के लोग भी धाये हैं और उन्होंने हमने जी प्रगति की है, उसके लिये हमारी प्रशंसा की है। आर्थिक कठिनाइयों के होते हुए, इंजीनियरों की कमी होते हुए, सामान की उपलब्धि में दिक्कत पेश आते हुए भी, जो प्रगति हमने की है, उसकी बाहर से जितने भी बड़े बड़े नेतागण आए हैं, प्रशंसा ही करके गए हैं। इसी से हमको संतोष नहीं कर लेना चाहिए। हमको चाहिए कि जो जनता की तकलीफें हैं उनको हम जल्दी से जल्दी दूर करें। इसके लिए हमारे जो अधिकारीगण हैं उनको जागरूक रहना होगा। उनको जनता की तकलीफों से पूरी जानकारी रखनी होगी। अधिकारियों के सामने प्लान को रखा जाता है और वे उसको पूरा करने की चेष्टा करते हैं। रेलों का काम अच्छा हो, इसके लिये प्लानिंग कमिटीज बनाई गई हैं और हमारे यहां एक रेलवे बोर्ड भी है, जो कि हर चीज को देखता है। लेकिन मैं कहना चाहता हूँ कि हमको उन्हीं कामों को पहले लेना चाहिए जिनके पहले किए जाने की जरूरत है। उन्हीं रेलवे लाइन्स को प्रैक्सिस दिया जाना चाहिये जिनकी सबसे अधिक आवश्यकता है। मैं इस सदन में यह बोल रहा हूँ कि जहां पर पहले ही से सुविधायें मौजूद हैं वहां पर और अधिक सुविधायें उपलब्ध करने की मांगें बेशक की जा रही हैं, जहां पर पहले ही से संदेह है वहां पर और लाइनों की मांग

की जा रही है। लेकिन जहां पर कोई लाइन नहीं है उसकी तरफ कोई ध्यान नहीं दिया जा रहा है। हमको सब से पहले इरल एरियन्स की तरफ ध्यान करना चाहिए और उन्हीं को तथा पहाड़ी इलाकों को प्रैक्सिस देना चाहिए। मैंने चुनाव के दिनों में अपनी जनता को यही कहा था कि हम उसको और अधिक सुविधायें देंगे। जो ग्रामीण जनता पहाड़ी इलाकों में रहती है, उसके लिए न ग्रंथेजों के खमाने में और न ही आज कोई रेलवे लाइन्स दी गई हैं।

मैं आपके सामने भद्राचलम् में जो वाकया हुआ था उसको पेश करना चाहता हूँ। भद्राचलम् मेगे कंस्ट्रिक्ट्यूंसी नहीं है लेकिन उसका मैं हवाला देना चाहता हूँ। मैं रेलों की बात नहीं कर रहा हूँ। मैं वहां की जनता के सुख और चैन की बात और उसके रहन सहन की बात करता हूँ। पिछले साल एक नाव दुर्घटना में दो सौ आदिमियों को जानें चली गई थीं। वहां के लिए मैं समझता हूँ तीस साल पहले एक रेलवे लाइन प्रोजेक्ट की गई थी और उसको बस्तर से आदिलाबाद तक ले जाने का विचार था। यह लाइन पहाड़ी इलाके के लिए थी लेकिन इनके बारे में कुछ नहीं किया गया है। मैं प्रार्थना करता हूँ कि पहाड़ी इलाकों का सबसे पहले खयाल किया जाए और वहां के लोगों को सबसे पहले रेलों की सुविधायें प्रदान की जायें।

इस सदन में कर्मचारियों को सुविधायें प्रदान किए जाने की कल से मांग की जा रही है। जो एक्सिडेंट्स हुए हैं उनकी भी चर्चा की गई है। आजकल बहुत ज्यादा एक्सिडेंट्स हो रहे हैं। कोई नहीं कह सकता कि इस सदन के उठने के दो दिन बाद या इसके बैठने के दो दिन पहले या चार दिन पहले एक्सिडेंट नहीं होगा। इनको कोई रोक नहीं सकता है। यह इतिवृत्त चीज है। लेकिन इसका यह मतलब नहीं है कि हमारे अधिकारीगण, या दूसरे जो छोटे लोग हैं उनको सजग और जागरूक नहीं रहना चाहिए। अपना काम उनकी थोड़ी होशियारी के साथ करना चाहिए और अपने

[श्री मधुसूदन राव]

कामों में विलचस्पी लेनी चाहिए। जो छोटे कर्मचारी हैं या जो लेबर क्लास हैं उसमें हम लोगों ने कुछ विलचस्पी ली है और उनको काफी सफ़लियतें आजादी मिलने के बाद पहुंचाई गई हैं उनके लिए अच्छे मकानों का काम प्रबन्ध किया गया है, अच्छी खाने की चीजों का प्रबन्ध किया गया है, उनकी तनख्वाहें अच्छी कर दी गई हैं, उनको अधिक महंगाई भत्ता दिया गया है। अगर मुझे अभी भी शिकायत है और मैं चाहता हूँ कि लेबर को ज्यादा सुविधाएं दी जाए। जब तक आप निचले कर्मचारियों को अच्छी निगाह से नहीं देखेंगे, उनकी शिक्षा का अच्छा प्रबन्ध नहीं करेंगे, रेलों के बारे में उनकी अच्छी तरह में जानकारी नहीं करायेंगे, जिन जिन प्रान्तों में वे काम करते हैं, उन उन प्रान्तों की भाषाओं का उनको ज्ञान नहीं करायेंगे, तब तक वे लोग अपने काम को अच्छी तरह में नहीं कर सकेंगे और उनके रास्ते में बाधाएं रहेंगी।

यहां रेलों पर सफाई इत्यादि के बारे में, सैनिटरी कंडिशन के बारे में, हैल्थ कंडिशन के बारे में कई माननीय सदस्यों ने अपने विचार प्रकट किए हैं। इसके बारे में मुझे भी शिकायत है। जब से मैं एम० पी० बना हूँ तब से रेलों पर मेरी बड़ी आवाभगत हानें लग गई हैं और जो मैं कहता हूँ वह कर दिया जाता है। मैं इस बात को भी मानता हूँ कि पब्लिक की भी और हम लोगों की भी कुछ जिम्मेदारियां हैं और उनको हमें निभाना चाहिए। हमें भी और आम जनता को भी सफाई का ध्यान रखना चाहिए। मैंने देखा है कि जहां मुझे पानी की तकलीफ हुई है वहां मुझे पानी सुलभ कर दिया जाता है, अगर कहीं लाइट नहीं होती है, वहां लाइट पहुंचा दी जाती है या अगर वह बिगड़ी हुई है तो दुरुस्त कर दिया जाता है। लेकिन मैं चाहता हूँ कि ये सुविधाएँ हब तक ही सीमित न रह कर आम जनता को भी मिलें। आज हम डेमोक्रेसी के युग में रह रहे हैं जनतांत्रिक युग में से हीकर गुजर

रहे हैं और इसमें हमें आम जनता का अधिक जवाब रखना है। आज मैं देखता हूँ कि अधिकारी लोग आम जनता की कोई परवा नहीं करते हैं। मैं यह बात सभी अधिकारियों के बारे में नहीं कह रहा हूँ। उनमें बहुत से अच्छे भी हैं। लेकिन जो जनता की तकलीफें हैं उनकी और भी उनको ध्यान देना चाहिए। अगर कर्मचारियों की भी कुछ तकलीफें हैं और उनको भी अगर दूर कर दिया जाए तो वे भी अच्छा काम कर सकेंगे और देश के हित में कर सकेंगे। हम लोगों को अच्छे अधिकारियों की प्रशंसा करनी चाहिए और जो टीका टिप्पणी करें वह उनके मुँह पर करें।

अब मैं जो कमेटीज रेलवे बोर्ड द्वारा बनाई जाती है उनके बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। ये कमेटीज डिस्ट्रिक्ट वाइज और प्रान्त वाइज बनाई जाती हैं। जो लोग उन कमेटीज में लिये जाते हैं उनसे यह आशा की जाती है कि वे अपने इलाके के लोगों की छोटी से छोटी और बड़ी से बड़ी शिकायत को कमेटी में रखें। वारगल की बात मैं आपको बतलाना चाहता हूँ। वहां पर ऐसे लोगों को कमेटीज में लिया गया है जिनको कुछ भी मालूम नहीं है और जो रेलवे के बारे में कुछ भी जानकारी नहीं रखते हैं। ऐसे लोग क्या जानकारी बोर्ड को देते होंगे यह आप खुद समझ सकते हैं।

हमारे सादतअली खा साहब जो पार्लियामेंटरी सेक्रेटरी है वारगल से चुन कर आये हैं। काशीपेट से बेजवाबा तक जो लाइन जाती है उससे आधे एम० पी० गुजरते हैं। जिनको बम्बई जाना होता है, जिनको हैवराबाद जाना होता है, जिनको मद्रास जाना होता है तथा जिनको भान्द्र जाना होता है वे सब इसी लाइन से हो कर जाते हैं। लेकिन मुझे भफत्तोस के साथ कहना पड़ता है कि जब से भान्द्र बना है वहां तक रेलवे लाइन का टाल्लुक है, तैलंगाना में

कुछ भी काम नहीं हुआ है और न कोई स्कीम हाथ में ली गई है। काजीपेट से भाबरला तक की लाइन के लिये जो प्रपोज़िस बने लेकिन उन पर कोई पग नहीं उठाया गया। घोबरकाउंडिंग की समस्या भी बँसी की बँसी ही है। इस वास्ते मैं प्रार्थना करता हूँ कि लोगों की तकलीफ को दूर करने के लिये हैदराबाद से बेज़वाडा तक वाया काजीपेट और काजीपेट से वर्धा तक एक डबल लाइन बनाई जाये। इससे ५५ फी-सदी जो एम० पीस० इस लाइन से सफर करते हैं उनको सहूलियत हो जायेगी और जनता की जो शिकायत है वह भी दूर हो जायेगी। काजीपेट एक ऐसा स्टेशन है जो कि हैदराबाद, मद्रास, बम्बई आदि जगहों को जाने वागनों के लिये सेटर में पड़ता है।

काजीपेट में जो गाडी पहुँचती है तथा वहा पर जो एम० पीस० को बहुत ज्यादा इंतज़ार करना पड़ता है उसकी और भी मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ। रात के ११ बजे वह गाडी हमें काजीपेट में छोड़ देती है और वहा पर हमें तीन बजे तक पड़ रहना पड़ता है। वहा पर जा बन्दोबस्त है वह भी ठीक नहीं है उसकी तरफ भी आपका ध्यान जाना चाहिये।

काजीपेट के वेंटिंग रूम और वरगल के वेंटिंग रूम हानाकि फर्स्ट क्लास के हैं लेकिन वह थर्ड क्लास के समान हैं क्योंकि वहा पर काफी भीड़ रहती है जिसके कारण वहा का इतिज़ाम ठीक नहीं रहता। मंत्री महोदय जब चाहे जाकर मुआयना कर सकते हैं कि मैं जो कह रहा हूँ वह ठीक है कि नहीं। इसके लिये जनरल मैनेजरों को कहा जाय कि हर प्रान्त में सलाहकार कमेटियाँ बनाई जाय और उनके सलाह मशविरों से काम किया जाय।

अब थोडा सा मैं रेलवे एक्सीडेंट्स के सम्बन्ध में हाउस को बतलाना चाहता हूँ। मेरे ज़िक्रे में तीन साल हुये जनगाव में रेलवे एक्सीडेंट हुआ और हमने देखा कि क्लेम कोई करता है पैसा किसी दूसरे को मिलता

है और भरता कोई और है। जिस आदमी को दफ़नाया गया उसकी तहकीकात तो नहीं की गई और जिस आदमी के नाम पर उस मुर्द को दफ़नाया गया वह वास्तव में ज़िन्दा था। इस प्रकार मृत व्यक्ति के परिवार को कोई सहायता न मिल सकी। मैं चाहता हूँ कि दुर्घटनाओं के फलस्वरूप जो क्लेम रेलवेज के पास आते हैं उनकी ठीक तरीके से जाच पड़ताल कराई जानी चाहिये ताकि सही आदमी को ही क्लेम मिले और ऐसा न हो जाय कि क्लेम किसी और के परिवार को मिल जाय और दुर्घटना में मरे कोई और। बम्बई कलकत्ता मेल दुर्घटना के फलस्वरूप ५४ आदमी मरे। उनकी लिस्ट मिल गई है। आज उनको अपना क्लेम दिये हुए ३, ३ और ४, ४ महीने हो गये हैं लेकिन अभी तक रेलवे मन्त्रालय से उनको कोई पैसा नहीं मिला है। इनके अलावा दो और रेलवे दुर्घटनाये हुई हैं जिन में कि एक में ६४ और दूसरे में २० मौतें हुईं। मेरा सुझाव है कि रेलवे अधिकारियों द्वारा क्लेमों की अदायगी में इतनी देरी नहीं करनी चाहिये अलबत्ता उनको सावधानी से क्लेमों की जाच पड़ताल करके तब देना चाहिये ताकि गलत आदमी क्लेम न ले जाय और असली और सही आदमी महकूम न रह जाय।

इसके अतिरिक्त मैं आपका ध्यान भद्राचलम् की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ जो कि तीर्थ स्थान है और जहा २ महीने बाद बहुत काफी सख्या में भारत के कोने कोने से तीर्थ यात्री जमा होंगे और हर साल जमा होते हैं। डोनेकल जकशन बहुत बड़ा जकशन है उससे २५ मील की दूरी पर कोत्तागुडेम् कोल माइंस है जहा ८० हजार लोग बसते हैं जिन में से ३० हजार कोल माइंस के मजदूर हैं। परिस्थिति यह है कि डोनेकल से भद्राचलम् जाने के लिये कोत्तागुडेम् से जाना होता है। अतः इस तीर्थ यात्रा के लिये विशेष प्रबन्ध और पूरा प्रबन्ध होना चाहिये। डोनेकल तथा कोत्तागुडेम् स्टेशनों पर रेलवे की सामान्य सुविधाएँ

[श्री म. सुदन राव]

सुलभ नहीं हैं, खाने पीने और रहने आदि की सुविधा नहीं है जिसके कारण यात्रियों को बड़ी असुविधा का सामना करना पड़ता है। वहाँ पर यात्रियों को पीने का पानी तक नहीं मिलता और रहने के लिये कोई आकूल इंतजाम नहीं है। हर साल काफी बड़ी संख्या में यात्री लोग वहाँ पर एकत्रित होते हैं। जरूरी सुविधाओं के न रहने से उनको बहुत कठिनाई उठानी पड़ती है। वह बड़ा तीर्थ स्थान है और कोल माइंस का बहुत बड़ा सेंटर है और इसलिये यह बहुत जरूरी हो जाता है कि आप वहाँ पर आवश्यक सुविधाओं की व्यवस्था करें।

रेलवे एक्सीडेंट्स के बारे में मैं रेलवे मंत्री महोदय और रेलवे मंत्रालय को यह सलाह देना चाहता हूँ कि जैसे हमारे यहाँ रोड सेफ्टी बिक बनाया गया है वैसे ही यदि रेलवे सेफ्टी बिक बनाया जाय तो मैं समझता हूँ कि उसका अच्छा असर पड़ेगा और संभवतः दुर्घटनाओं में कमी हो सकती है।

जहाँ तक रेलगाड़ियों के ठीक समय पर पहुंचने का सवाल है मैं समझता हूँ कि इसके बारे में आमतौर पर लोगों में यही खयाल पाया जाता है कि रेलगाड़ियाँ आमतौर पर ठीक समय पर नहीं आती और मैं समझता हूँ कि हम सबको भी इसका अनुभव है। मैं अपने जाती अनुभव की बात सुनाना चाहता हूँ कि अभी थोड़े दिन की बात है कि मैं काजीपेट टु दिल्ली वाली गाड़ी से अपने परिवार, बाल बच्चों को यहाँ दिल्ली में सुबह साढ़े ८, ९ बजे एक्सप्रेट कर रहा था लेकिन मैं इंतजार करते करते थक गया और गाड़ी दिल्ली कहीं १ बजे जाकर पहुंची। मैं टेलीफोन करके थक गया लेकिन गाड़ी उस दिन १ बजे आई। खैर भगवान का शुक है कि वह १ बजे तो आ गई और मेरे बाल बच्चे सकुशल यहाँ पहुंच गये। यह जो यात्रियों की आमतौर से देर में पहुंचने की शिकायत है, इसकी और रेलवे अधिकारियों को विशेष रूप से ध्यान देना चाहिये और

जनता की इस शिकायत की प्रवहेसना नहीं करनी चाहिये और ऐसा प्रबन्ध करना चाहिये ताकि रेल ठीक समय पर पहुंच ही जायें।

तेलंगाना के ३ ६ जिले जो कि अब आन्ध्र प्रदेश में शामिल हो गये हैं, उनकी धोर सरकार को ध्यान देना चाहिये। बहू की जनता यह भाशा लगाये बैठी थी कि निजामशाही के खाल्ते के बाद उनकी प्रबस्था में सुधार होगा लेकिन मुझे यह खेद के साथ कहना पड़ता है कि उनको इस सम्बन्ध में निराशा ही पल्ले पड़ी है। आपके सेक्रेट फाइव इयर प्लान में वहाँ के लिये कोई नई रेलवे लाइन, डबल या सिगल बिछाने का खिक नहीं है। आखिर निजामशाही का खाल्ता करके और पुलिस एक्शन के ४ साल बाद तक मिलिटरी राज्य रहने के बाद अब जाकर यह आन्ध्र प्रदेश बना है और वहाँ की जनता शेष भारत की जनता के समान पूर्णरूप से प्रजातन्त्री ढांचे के अन्दर रह रही है और इसलिये यह बहुत आवश्यक हो जाता है कि वहाँ की जनता को हम सुख सुविधाओं से वचित न करें और तुरन्त उनको सुविधायें देने की व्यवस्था करें।

मेरा सुझाव है कि हैदराबाद से बंजवाडा तक डबल लाइन कर दी जाय। बंजवाडा और बरगल बड़े इंडस्ट्रियल सेंटर हैं और वहाँ पर कोल माइंस मौजूद हैं। डबल लाइन के बन जाने से कोयला और खानाब इधर से उधर लाने के लिये बहुत सुविधा हो जायेगी। इससे आज जो भीड़ होती है वह भी कम हो जायेगी और यात्रियों को राहत मिलेगी। नई रेलगाड़ियाँ चलाने पर भी आज ज. आन्ध्र प्रदेश में भीड़ होती है उसको दूर किया जाये और वहाँ की जनता को राहत पहुंचाई जाये।

हमारे सादत भली खा साहब बरगल कांस्टीट्यूसी से आते हैं। बरगल में ब्रंडर-घाउंड ब्रिज बनाने का मामला करीब खीड़

साग से बस रहा है लेकिन यह बड़े दुख के साथ कहना पड़ता है कि वह अभी तक नहीं बन पाया। सीइस लोग टेक्निकलीटीय में तो जाते नहीं लेकिन जो रेलवे में इंजीनियर्स आदि होते हैं वे एक न एक टेक्निकल प्रोब्लेमशन लगा कर इस ग्रंडरग्रान्ड पुल के निर्माण के काम को खटाई में डाल देते हैं। मैंने इस सम्बन्ध में रेलवे मंत्री श्री जगजीवन राम से प्रार्थना की है कि वह इस ग्रंडर-ग्रान्ड ब्रिज के निर्माण के काम को शीघ्रता से करावें और इसमें अधिक देरी न करें। यह क्या बात हुई कि तीस साल के बाद वह कहा जा रहा है कि ओवरब्रिज हम बनाते हैं और एप्रोच रोड्स म्युनिसिपैलिटी बनाये। अगर एप्रोच रोड्स म्युनिसिपैलिटी बना सकती है तो फिर रोना ही क्या था। मेरा तो कहना है कि एप्रोच रोड्स रेलवे खुद बनाये क्योंकि ओवर-क्राउडिंग होती है। बरगल एक बहुत बड़ा इंडस्ट्रियल सेंटर है वहां कपड़े तथा तेल की मिलें हैं, जंगलात का इलाका भी है जहां से काफी मात्रा में लकड़ी का निर्यात होता है, लेकिन वहां गुड्सशेड का समुचित प्रबन्ध नहीं है। इसलिये यह बहुत जरूरी है कि वहां पर ग्रंडरग्रान्ड ब्रिज का निर्माण शीघ्र किया जाये और इस काम से और अधिक देरी न की जाय।

हमने देखा कि श्री टी० टी० वृष्णमाचारी ने सिगरेट पर टैक्स बढ़ाया तो सारे देश में उसकी चर्चा हो रही है। रेलवे मंत्री महोदय वे रेल का भाड़ा नहीं बढ़ाया है और जाहिर है कि अगर उन्होंने उसमें बढ़ोतरी की होती तो सदन में तथा बाहर भी सनसनी पैदा हो जाती और यही कारण है कि श्री जगजीवन राम की और उनके रेलवे मंत्रालय की माननीय सदस्यों द्वारा कोई विशेष क्रिटिसिज्म नहीं हो रहा है। मैं फिर भी उनको बधाई देता हूँ। वे दिन ब दिन तरक्की करें। भारत के जितने भी लोग हैं उनके लाभ के लिये जितनी भी रूल एरियाज की लाइन्स हैं उनको

ठीक करके उनकी प्रशंसा के पात्र बनें। मंत्रालय प्राय तक कठिनाई में था, फिर भी उसने बहुत कामयाबी हासिल की है। अधिकारियों के न होते हुये अधिक कठिनाइयों के होते हुये और इतने सारे एक्सिडेंट होते हुये भी उन्होंने बहुत काम किया है। बैसे आप कितना ही अच्छा काम करें एक भी एक्सिडेंट हो गया तो लोग आपको पता नहीं क्या क्या कहेंगे। आप वह सब सुनते हैं और बर्दाश्त करते हैं। आपको बर्दाश्त करना भी चाहिये। एक स्वतंत्र देश को चलाने में हमारे रास्ते में जितनी भी दिक्कतें आयें उनको हम बर्दाश्त करें।

अन्त में मैं फिर आपसे निवेदन करूंगा कि जो ग्रंडरग्रान्ड ब्रिज बनने की स्कीम है, कहीं वह ओवरब्रिज न बन जाये। इसकी जांच पड़नाल की जाय। हालांकि वह मेरी कांस्टीट्यूंसी नहीं है, हमारे सादत अली साहब वहां मे एलेक्ट हो कर आये हैं, फिर भी मैं इसके लिये जोर देना चाहता हूँ।

श्रीबती सहोबरा बाई (सागर रक्षित अनुसूचित जातियाँ): अध्यक्ष महोदय, हमारे भाई इतने दिनों से कई बार रेलवे बजट पर बोल चुके हैं। अगर ज्यादा बहस करने से कुछ फायदा नहीं। इतना ही कुछ कहना चाहिये जितना कि काम का हो। कहीं की ईंट कहीं का रोड़ा, भानुमति बे कुनबा जोड़ा, मैं कहती हूँ कि यह सब बकने से क्या फायदा हमारे देश में ऐसे बड़े-बड़े शहर हैं जो पहले से ही बैकुंठ बने हुए हैं। अगर हमारे भारतवर्ष में ऐसे जिले भी पड़े हुए हैं जो बिल्कुल खंडहर पड़े हुए हैं। वहां के लोग बड़े कष्ट में रहते हैं। न वहां रेलवे व्यवस्था है, न रेलवे स्टेशन है, वहां न कोई जंक्शन है, न खाने पीने का इन्तजाम है। हमारे मध्य प्रदेश में कई जिले हैं, जैसे कि मेरी स्टेट्यूंसी सागर जिला है वहां से

[श्रीमती सहोदरा बाई]

पहले इस पालियामेंट में डा० हरिसिंह गौर मंत्रर थे। उन्होंने हमारे यहां युनिवर्सिटी बनाई हुई है। वहां पर मिलिटरी का कैम्प है लेकिन वहां पर भोजन तक की व्यवस्था नहीं है इसी तरह से और स्टेशनों पर भी, जैसे कि सागर है, दमोह है, पथरिया है, वहां रेल का कोई शेड भी नहीं है और न कोई ऐसा प्लेटफार्म है जिससे कुछ सुविधा हो। वहां काश्तकारों का गल्ला आता है लेकिन जब पानी बरसता है तो वह सूख जाता है। इस का अभी तक कोई इंतजाम नहीं हुआ है। जक में इस क्षेत्र में जाती हैं तो वहां के लोग ताने देते हैं कि तुम्हें चुनने से हमें क्या फायदा हुआ? वहा जाती हो मगर हमारा कोई काम हल नहीं होता। अब तुम हम से वोट की आशा न करना। इस तरह से हमारे लिए वह लोग उलहाना देते हैं। इस लिये रेलवे मिनिसटर साहब से मेरी प्रार्थना है कि सागर जिले के स्टेशन पर जल्दी से जल्दी शेड बनाया जाय, वहां का प्लेटफार्म ऊंचा किया जाय, वहा पर जो मिलिटरी उतरती है उस के लिये भोजन की व्यवस्था की जाय। हिन्दुस्तान के कई जगहों के लड़के वहां युनिवर्सिटी में पढ़ने आते हैं उन के खाने पीने की स्टेशन पर कोई व्यवस्था नहीं है, इस की ओर भी ध्यान देना चाहिए।

हमारे यहा पर हर जगह से कई कई गाड़ियां चलती है, लेकिन सागर जिले का ऐसा दुर्भाग्य है कि वहा एक टूटी सी पैसेन्जर चलती है उस पर दिन भर चल कर मिलिटरी वाले थक जाते हैं। वहां के लिये एक गाडी पिछले दिनों मंजर हुई थी लेकिन हमारे जबलपुर के एम० पी० है, उनका सुआव है कि लाइन ठीक नहीं है वह बतलाते हैं कि सागर जिला बिलकुल कंडम है, वहा रेल नहीं भेजनी चाहिये। केवल जबलपुर को ले जाते हैं, चाहे उसमें सवारी बैठे या न बैठे। वहां सिर्फ दो गाड़ियां चलती हैं, कटनी से बीना तक। वहां आप एक्सप्रेस भले ही न

चलाइये, पैसेन्जर चलाइये, लेकिन चार गाड़ियां चलाइये क्योंकि वहां दो गाड़ियां ही जाने से स्टेशन पर बड़ी भीड़ ही जाती है। महिलायें डब्बों में ऐसी पिस जाती हैं कि उनको भीत के घाट ही उतरना पड़ता है। पुरुष जबर्दस्ती बैठ जाते हैं, पाव फैला कर सोते हैं, महिलाओं को नीचे बैठना पड़ता है। बताईये कि यह व्यवस्था है कि कहीं १२ गाड़ियां और कहीं २ गाड़ियां? इस लिये मेरी प्रार्थना है रेलवे मंत्री से कि वह यहा न बैठ कर हिन्दुस्तान का दौरा किया करें और देखें कि कहा पर कमी है, कहां ज्यादा आवश्यकता है, कहा की आर्थिक स्थिति ठीक करनी है।

श्री बी० च० शर्मा (गुरदासपुर). वह दौरा नहीं करते।

एक माननीय सदस्य : दौरा करेगे तो सब मामला ठीक हो जायेगा।

13 Hrs.

श्रीमती सहोदरा बाई : वह दौरा इस लिये नहीं करते हैं कि यहा गहर की आबहवा अच्छी है, ठंडक रहती है, पखे चलने हैं, वहात में जाते हैं तो लूह लगती है, बीमारी हो जाती है। ऐसा करन में हमारी रेलवे की उन्नति नहीं होगी।

रेलवे में जो इनने ऐक्सिडेंटस हुआ करते हैं, उनके भी कारण है। मजदूर मभा वाले भी गंसे हैं कि कई जगह मत्याग्रह करते हैं और लोगों को बहकाने है कि तुम्हारी तनख्वाह ठीक नहीं है, तुम्हारी व्यवस्था ठीक नहीं है, इसलिये वे लोग काम लापरवाही से करते हैं। इसका भी कुछ इन्तजाम होना चाहिये।

पहले राम राज्य के जमाने से जो हमारे बन्दर भालू थे, उनकी महायता से राम जी के रावण को जीता था। आज समस्या यह है कि बिस्फोटो में हमारे हजारों भाई मिलिटरी वाले मारे जाते हैं। इसका कारण क्या है? आज बन्दर भालू अमरीका भेजे जाते हैं।

ह जो हमारे राम राज्य की मिलिटरी के सपाही थे, वह अमरीका में मारे जाते हैं।

इसीलिये हमारे सिपाही हमारे ही देश में मारे जाते हैं विस्फोट आदि से। अग़र बन्दर भालूओं का बाहर भोजना बन्द कर दिया जाय तो हिन्दुस्तान के अन्दर इतनी दुर्घटनायें नहीं होंगी।

**एक माननीय सवस्थ :** इसमें रेलवे का क्या सम्बन्ध है ?

**श्रीमती सहोदरा बाई :** सम्बन्ध क्यों नहीं है ? हिन्दुस्तान के बच्चों पर आज चेचक का प्रकोप होता है जिससे वे अपना जीवन खो बैठते हैं। आज हजारों बच्चे मौत के घाट उतर रहे हैं क्योंकि उधर बन्दर मारे जाते हैं।

**Mr. Speaker:** Order, order, what has *bandar* to do with the Railways?

**श्रीमती सहोदरा बाई :** वे रेलवे द्राग भेजे जाते हैं।

**Mr. Speaker:** The hon. lady Member forgets this is the Railway Budget and not the General Budget.

**श्रीमती सहोदरा बाई :** रेलवे से ही तो वे भेजे जाते हैं। वहा वे मरते हैं, वे रोते हैं कि हमें छुट्टी दी जाय इस वचन मे। इसलिये आप मे मेरी प्रार्थना है कि बन्दरो को भोजना अमरीका को बन्द किया जाय। तभी जो हमारे बच्चे आज चेचक मे मरते हैं वे जल्दी अच्छे होंगे। आज कल बन्दरों का शराप बच्चों को लगता है। रेलवे को इसकी ओर ध्यान दे कर बन्दरो का बाहिर भोजना बन्द करना चाहिये।

हमारे क्षेत्र मे कोटा लाइन पर मुगावली है। वहा कृषि का व्यापार ज्यादा है, गल्ला लवता है। न वहा पर कोई शेड है न रेलवे द्वारा कोई और ही इन्तजाम है। इस लिये कोटा बूंदी लाइन की ओर भी ध्यान दिया जाना चाहिये। इसी तरह हे पथरिया स्टेशन

पर किसानों के कोई ४००, ५०० गाव लगते हैं। वहा न कोई शेड है और न प्लेटफार्म है। वहां भी बहुत गल्ला सड़ जाता है।

रेलवे विभाग में महिलाओं को भी ज्यादा स्थान दिया जाना चाहिये। यह इस तरह से किया जाय कि जिस वक्त गाड़ी चलती है तो एक एक गाड़ी के साथ कम से कम एक महिला को हर गाड़ी के साथ आना जाना चाहिये।

**श्री बी० चं० शर्मा :** रेलवे बोर्ड मे एक औरत मेम्बर होनी चाहिये।

**श्रीमती सहोदरा बाई :** अग़र मेम्बर न हो तो कम से कम सर्वेन्ट्स तो हों। हमारा रेलवे विभाग जानता है कि रेलवे के बहुत से भाई मौत के घाट उतरते हैं। जितनी दुर्घटनायें रेलवे में होती हैं जितनी ही संख्या इन आदमियों की होती है उतनी ही विधवायें मुल्क में हानी हैं। उनका कुछ इन्तजाम किया जाना चाहिये। जो तन्क्वाह उन अधिकारियों को मिलती थी वह उन महिलाओं को मिने और जब उनके बच्चे पढ़ लिख कर तैयार हो जाये तो उनको विभाग की नौकरी में ले लें। कई महिलाओं ने मुझ से कहा कि बाई हम क्या करे। ऐमा कानून पास हो गया है कि नौकरी न मिलने से हमारे बच्चे भूखों मर रहे हैं। ऐनी कई शिकायते मुझे से की गई हैं।

तीमरो बात यह है कि रतलाम से एक गाड़ी गुदरा तक जाती है। वहा पहाड़ी इलाका है और वहां भील और गोंड रहते हैं। उम इलाके में पानी की कमी है। इसलिये मेरा सुझाव है कि जो गाड़ी हर स्टेशन पर रक्ती हो उसमें एक ऐमा डब्बा लगा रहे जिममें पानी हो और उसमें से स्टेशनों पर वहा के लोगों को पानी दिया जाये। अभी जब मैं द्वारिका जी गयी थी तो वहा की महिलाओं ने इस सम्बन्ध से मुझ से बड़ी प्रार्थना की थी। उन महिलाओं ने कहा था कि यहां पानी की बहुत तफलीफ है। हमारे देश में बहुत से ऐसे जिले हैं जहां अभी कोई

[श्रीमती सहोदरा बाई]

उन्नति नहीं हुई है। वहाँ की और भाषकों कदम उठाना चाहिये।

सरकार कहती है कि हम देहात में विकास करना चाहते हैं। लेकिन मैं देखती हूँ कि जो विकास होता है शहरों के लिए होता है देहात के लिए कुछ नहीं होता। शहरों के लिए अगर डाकगाड़ी है तो एक पैसिजर और बड़ा दी जाती है। पर देहात के लिए कुछ नहीं हो रहा है।

**Shri Punnoose:** Mr. Speaker, Sir, our criticism of the Railway Ministry is not that they are not doing anything; our criticism is not that they are not putting in any effort at all. They are making certain efforts and they are trying to remedy the situation. But the core of our criticism is that they are victims to the old ideas, that the outmoded methods which are traditional to our railway system are still allowed to persist. Sir, in the taking up of new lines, in giving added facilities for passenger and goods traffic and in dealing with the grievances of workers they are governed by the old ideas of the dead past which do not fit in with the requirements of the day.

Sir, may I draw the pointed attention of the House to one aspect? We have got the Railway Service Commissions. Four of them are now working. In the year 1955-56 the Estimates Committee had made an enquiry into the working of these Commissions and had made certain valuable observations. They have made certain introductory remarks; that would show from which angle the Estimates Committee have examined them. The "Introductory" begins like this:

"The Indian Government Railways constitute the single largest nationalised undertaking employing about 10 lakhs of persons doing different types of work throughout the length and breadth of the country. As an employer of such a large personnel, the Gov-

ernment Railways have to perform a dual role. On the one hand, Railways being a public utility concern, have to ensure that the efficiency of the staff is kept at a high level, so that they may render to the public the service expected of them; and on the other hand, the Railways, as a nationalised undertaking, have also to ensure that the directive principles of State policy laid down in the Constitution of India are applied to the staff under their care."

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

13-08 hrs.

With these objectives the Estimates Committee has examined the working of these Commissions, and made certain recommendations. I would like to know what has happened to these recommendations. We come across so many complaints with regard to the working of these commissions. Some time back I came across a story of an advertisement given by the South-Eastern Railway of thirty-two vacancies of electrical journeymen. In response to this advertisement 24 applications came from Kerala. The applicants were summoned to Calcutta. On their reaching Calcutta the Chairman found out a small lacuna. The lacuna was this, that there was no vacancy of electrical journeymen at all. The Chairman was pleased to say that he was prepared to interview them for the post of work maistries which required no technical qualifications at all. Look at the trouble which these people were put to, and the disappointment they had to experience, and also the waste of public money in the form of T. A. etc.

Considering this and other instances probably, the Estimates Committee had this to say:

"Lack of planning while placing requisitions: At present, the requisitions for recruitment are furnished by Railways to the Commissions piecemeal or at uneven intervals with the result that the Commissions sometimes



have to advertise the same category more than once and have to hold fresh examination each time. This results in unnecessary waste of money on frequent advertisements, waste of time in the offices of the Commissions and consequently a delay in the supply of candidates to the Railways."

"The Committee, therefore, recommend that the Railways should plan in advance their requirements of the staff for at least six months and should furnish the same to the Railway Service Commissions at fixed intervals, leaving sufficient margin of time with the Commissions to plan their selections. This will not only facilitate the work of the Commissions, but also ensure timely supply of staff to the Railways and avoid the necessity of recruitment of staff by the Railways otherwise than through the Railway Service Commissions."

I want to know how far these observations have been respected and steps taken. There has been a lot of complaint about the selections and therefore, the Estimates Committee have recommended that as far as possible the Commissions should hold written examinations; they should not be satisfied with the interview alone. I would like to know what they have done about it.

There is a demand all the while from Railway employees that some preference should be given to their children in the matter of appointment. The Estimates Committee have examined that matter and observed rightly that a large degree of preference or special treatment cannot be given, but they have recommended that the schools conducted by the railways for the children of railway employees should be converted into multi-purpose schools and subjects pertaining to railway working should be taught there, so that these children may get some facility in appoint-

ment. This is very necessary because these children grow up in the railway colony and other avenues of jobs are not very much open to them. Naturally, they should be given some added facility to get appointment in the railways. As far as my knowledge goes, this recommendation of the Estimates Committee has not been accepted. This is with regard to the Service Commissions and the Estimates Committee have said that these recommendations should be accepted so that these Commissions may be kept above suspicion. The earlier these recommendations are accepted the better it is so that the sort of suspicions that are being entertained today may diminish.

Then, there is the standing question of congestion in our railways. There is always complaint of congestion in the third class compartments in spite of the improvements. You will know the difficulties of third class passengers provided you take the trouble of finding them out. Very recently I had an opportunity of travelling in a third class compartment and I found that one could not get on there for any length of time. Hundreds of men, women and children are put to all sorts of troubles. I think more energetic steps should be taken. But from the point of view of the nation, congestion on the railways in the big cities, especially ports, has to be tackled mainly. In Calcutta, Bombay and Madras there is terrible congestion leading to bottlenecks which introduce impediments in the working of our Plan itself. What are we doing about it? What exactly is the way out of this? Is it not sensible and possible to construct a few loop lines in these big cities and ports?

What happens today is that all the passenger and goods trains are taken to stations right in the heart of the cities. As long as this continues, congestion is inevitable. Why not we have some stations ten or twenty miles away from the city stations for the loading and unloading of goods? Certainly we will have to construct certain loop lines. I would like to

[Shri Punnoose]

know what the Ministry is thinking about this. For example, most of the difficulty in the Cochin Port is due to lack of line capacity between Shoranur to Cochin. Why not we double the line between Shoranur and Cochin? It is not a long distance after all and this will ease the situation very much.

With regard to new constructions, of course big industrial cities have to be cared for. Their needs are to be catered. Our new steel plants should receive special treatment and our ports have to be specially attended to. Above all, the requirements of the Five Year Plan have to be taken into account. But the railways will be failing in their duty if they do not take into account the inequities and inequalities to which substantial areas of our country have been subjected in the past. Everyone knows that big areas of our country have been neglected in the past. For example, in the State of Kerala, we have got only 467 miles of railways. Everybody will admit that this is far smaller than our quota. We have made several suggestions to the hon. Minister....

Shri Shah Nawaz Khan: We added a hundred miles to Kerala recently.

Shri Punnoose: That itself was overdue. There also, they have put very old, shaky, rotten, shabby compartments.

Mr. Deputy-Speaker: It is because, as you yourself said, it was overdue.

Shri Punnoose: We have got a few suggestions to make with regard to new lines. Of course, you have to give priority taking into account all the other considerations, but nevertheless, I believe a symbolic recognition of our grievances should be made. I do not find anything that stands in the way. For example, a coastal line running through Alleppey from Ernakulam to Kayankulam will give new life to our coastal area where the people are suffering due to over-population, lack of employment and all that. The new coastal line will give relief to our State to a large extent.

A short line connecting Punaloor with the coastal line can bring our high ranges into the picture and that will help the transmission of our hill produce to the Cochin port or Alleppey port.

Then, regarding the line from Tellichery to Mysore, it has been surveyed. But do not stop with surveying. Do something to begin the work at once. I think my Mysore friends also will agree with me, because it will help the transport of manganese ore to Cochin port and will reduce the congestion in Madras.

Another line connecting Cochin and Bodmaikanur in the high ranges will benefit both Kerala and Tamil Nad. We do not want much; these are the very few lines that we want and it is for the Ministry to examine them and see how much of this can be satisfied. But something has to be done. Do not tell us that "we are short of money and all that and so you will have nothing." We should have something. That is very very clear and we will not excuse the Ministry if they turn a deaf ear to all our demands. They have to accept at least some of them.

I will make a few more suggestions. Why not we have a "through" bogie in the G.T. Express from Delhi to Cochin for the Kerala passengers? Every day some 65 or 70 third class passengers have to travel from Delhi to Ernakulam. Why not have a through bogie from the capital in the G.T. Express, so that it may be attached to the Cochin Express? At Cochin also, a through bogie can be attached to the Cochin Express from Cochin Harbour to Delhi. I think this can be accepted without much difficulty. It will be very useful for our people who have to go between Delhi and Ernakulam.

About the new line of which the Deputy Minister seems to be so proud, please put some new compartments there.

**Shri Shahnawas Khan:** The whole population of that area is proud of that line.

**Shri Punnoose:** So, it is clear that when they do something sensible, it is immediately appreciated. I hope that it will be an added incentive to do a little more for us.

What about the diesel engines? The hon. Minister said that he will consider it. I hope it is receiving active consideration, and some diesel engines will be provided there. It was said that our lines are going to be electrified, but I do not demand that; I know the national requirements. Why not at least give us some diesel engines. I have already told in this House about our habit of wearing white dress. It is also mainly a passenger line. Therefore, please put a diesel engine in that line.

Lastly, I want to make a present of this big list containing the names of more than a thousand employees who have been victimised under various sections. They want reconsideration. They want a generous treatment at the hands of the Railway Administration. I wish I could read out the names, it is about 1004 in number. The Ministry always say that they do not get the names. Here are the names. Please look into their cases. For heaven's sake, have a new approach. Look at them from a human point of view. Look at the human element involved there and have a new approach to things. That is very necessary in order to give a new life to our whole system. Only by bringing about co-ordination between the management and the employees you can have a satisfactory arrangement.

**श्री लच्छी राम (हमीरपुर, रक्षित, अनुसूचित जातियाँ):** आदरणीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं सबसे पहले आपकी धन्यवाद दूंगा कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया।

**उपाध्यक्ष महोदय :** वक्त बहुत कम है। आप अपना दस मिनट पूरा बोलने में इस्तेमाल कीजिये।

**श्री लच्छी राम :** पश्तर इसके कि मैं आपन विषय पर आपका ध्यान दिनाऊ मैं सदन की भाषा की ओर आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। मैं देखता हूँ कि सदन की लगभग सारी कार्रवाई विदेशी भाषा में होती है। जब कि हमने यह तै किया है कि हमें अपनी राष्ट्रभाषा हिंदी बनानी है तो कोई बजह नहीं कि हमारे वे मंत्री महोदय जो हिन्दी भाषी प्रान्तों से आये है और अपनी सारी कार्रवाई हिन्दी में कर सकते है, वे क्यों हिन्दी में अपनी कार्रवाई न करें। मैं मानता हू कि हमारे बहुत से भाई ऐसे है जो अहिन्दी प्रान्तों से आये है, उनका भी ध्यान रखना आवश्यक है, परन्तु मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि सदन में बहुत से भाई ऐसे भी है जो केवल हिन्दी जानते है, उनकी अवहेलना करना भी उचित बात नहीं प्रतीत होती।

मैं सबसे पहले रेलवे मंत्री महोदय को धन्यवाद देता हू। उन्होंने जो बजट पेश किया है वह काफी उत्साहवर्धक और प्रगतिशील है। दो दिन से बजट पर सदन में काफी बहम मुवाहिमा चल रहा है। हमारे दूसरे भाइयों ने जो सदन में अपने विचार प्रकट किये है उनमें उन्होंने हर पहलू पर बारीकी से निगाह डाली है। मैं उस तरफ न जाकर रेलवे मंत्री महोदय का ध्यान अपने क्षेत्र की तरफ आकर्षित करना चाहता हू।

माननीय मंत्री महोदय को याद होगा कि सन् १९५५ मैं हमारे उस समय के माननीय रेलवे मंत्री महोदय श्री लाल बहादुर शास्त्री जिना जालीन पधारे थे। वहाँ लगभग ४०,००० नागरिकों ने बड़े उत्साह के साथ उनका स्वागत किया था और चन्द कठिनाइयों की ओर उनका ध्यान आकर्षित किया था। जालीन जिला एक खेतिहर इलाका है और इस इलाके में चपे-चपे भूमि पर खेती होती

### [श्री लक्ष्मी राय]

है। जालीन एक ऐसा स्थान है कि जो सदर मुकाम से काफी दूरी पर पड़ता है। वहा पर कई भाइयों ने उरई से जालीन तक एक रेलवे लाइन डालने का माननीय शास्त्री जी से अनुरोध किया था। शास्त्री जी ने घाघवासन दिया था और उस लाइन की तरफ अपनी सहानुभूति प्रकट की थी। उसका सर्वे भी हुआ लेकिन मैं देखता हू कि नई लाइनो के सम्बन्ध से जो मांगे दी गयी है उनमें उस लाइन का कही भी जिक्र नहीं है। मैं माननीय रेलवे मंत्री महोदय से अनुरोध करना चाहता हू कि जिन क्षेत्रों में गल्ले का ज्यादा उत्पादन होता हो और जो यातायात के साधनों से दूर हो उनकी ओर ध्यान देना चाहिए।

मैं मानता हू कि जब लाइने डाली जाती है तो उनके लिए स्टाफ देना पड़ता है इजिन देने पड़ते हैं और रनवे के लिए एक स्थायी खर्चा हो जाता है और यह एक कठिनाई की बात होती है। लेकिन मेरा सुझाव है जिसके द्वारा इस खर्च में थोड़ी कमी की जा सकती है। मेरा इस सम्बन्ध में एक नई लाइन डालने का सुझाव है कि यह लाइन उस लाइन से मिलाई जाये जो झासी और कानपुर के बीच में उरई से जालीन का जायेगी। मंत्री महोदय यह नोट करें कि नई लाइन को पिरौना म कोच होत हुए जालीन में मिला दे। ऐसा करन म कोच में जो एक इजिन खाली खड़ा रहता है वह भी दूसरे काम में आ जायेगा और नया स्टाफ भी नहीं दना पडगा। और इस तरह में दो महत्वपूर्ण कसब जो कि कृषक एरिया के है व में लाइन पर आ जायेगे और वहा क नागरिका को काफी सुविधा हो जायेगी।

हमारे जिले का सदरमुकाम उरई है जो कि जिले के एक बड़े भाग से बहुत दूरी पर पड़ता है। हमारे यहा की भदालतें भी उरई में हैं। इसलिए मुकदमों में आने वाले भाईयों को काफी कठिनाई का सामना करना पडता

है। ऐसी हालत में अगर यह रेलवे लाइन की व्यवस्था हो गयी तो जिले के नागरिको को बड़ी सुविधा होगी।

जब हमारे कोई मंत्री महोदय एक क्षेत्र में जाते है और वहा किसी चीज की घोषणा कर आते है, अगर उस पर कोई ध्यान नहीं दिया जाता तो जनता में गवर्नमेंट की तरफ से और मंत्री महोदय के प्रति बड़ी निराशा फैलती है। तो मैं चाहता हू कि जब किसी चीज की घोषणा किसी क्षेत्र में कर दी जाये तो उसकी ओर ध्यान देना चाहिये।

दूसरी बात मुझे, उरई स्टेशन के सम्बन्ध में कहनी है। जब झासी और कानपुर लाइन बनी थी तो यह कल्पना की गयी होगी कि यहा से कितने मुसाफिर चढेगे और उतरेंगे। वास्तव में उस समय जब कि पैसे का अभाव था बहुत कम मुसाफिरो का वहा स आना जाना हाता था। उसी कल्पना के आधार पर स्टेशन छोटा बनाया गया था। लेकिन अब वहा इतनी भीड होती है जिसके कारण मुसाफिरो को काफी कठिनाई का सामना करना पडता है। गरमी के दिनों में जो तीसरे दरजे क मुसाफिर वहा पहुचते है तो उनको बैठने तक के लिए स्थान नहीं मिलता। प्लेटफार्म नीचा होने के कारण वहा कई दुर्घटनाये घटित हो जाती है। और शीड न होने के कारण बरसात में काफी कठिनाई का सामना करना पडता है। तो मैं आपसे यह निवेदन करना चाहता हू कि इस महत्वपूर्ण स्टेशन को जो जिला जालीन का मुख्य स्टेशन है फिर से बनाने की कृपा करें। वहा का मालगोदाम भी बहुत छोटा है। जब से निर्माण कार्य आरम्भ हो गये हैं बहुत काफी मात्रा में उस स्टेशन पर माल आता है। मालगोदाम का प्लेटफार्म इतना छोटा है कि माल दूसरी तरफ डालना होता है। यह गल्ले की प्रमुख मंडी है इसलिए काफी गल्ला यहा आता है और मालगोदाम छोटा होने से बरसात के

दिनों में भीग जाता है। ऐसी हालत में इस छोटे पर महत्वपूर्ण स्टेशन की भव्हेलना करना उचित नहीं प्रतीत होता।

तीसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि जो गाड़ियाँ झांसी और कानपुर लाइन पर चलती हैं उन पर बम्बई और लखनऊ से आने वाले मुसाफिरोँ को ही ज्यादातर सुविधा रहती है। जो लोकल निवासी हैं और व्यापारी हैं जिन्हें कानपुर और झांसी जाना पड़ता है उनके लिए बड़ी कठिनाई है मेरा सुझाव है उस लाइन पर दो दो डिब्बे वाले डीजल शटिल उरई से झांसी और उरई से कानपुर लाइन पर चलाये जायें तो उनसे साधारण जनता की ओर वहाँ के कृषक और व्यापारियों को काफी सुविधा हो जायेगी।

हमारे सदन के सभी भाइयों ने भ्रष्टाचार के सम्बन्ध में कई बातें कही हैं। यह सही है कि माननीय मंत्री महोदय बड़ी बड़ी समस्याओं को हल करने का प्रयास कर रहे हैं और उन्होंने काफी भ्रष्टाचार काम भी किया है। लेकिन कुछ छोटा-छोटा भ्रष्टाचार है जो कि रोजाना होता है। जैसे बिल्टी छुड़ाने पर माल बाबू और स्टेशन मास्टर दो-दो चार-चार आने से दो-दो चार-चार रुपये तक लेना अपना नैतिक अधिकार समझते हैं। यह रोजाना चलता है। गाड़ियाँ बुक कराने में, कनसाइनमेंट रजिस्टर में, बैगन की मांग दर्ज कराने में जो पैसा लिया जाता है उसके कारण हजारों आदिमियों के विचार सरकार की तरफ से खराब होते हैं। तो मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि जहाँ आपने बड़े-बड़े भ्रष्टाचार को रोकने का प्रयत्न किया है वहाँ आपको इस रोजाना के भ्रष्टाचार को भी रोकने का प्रयत्न करना चाहिए।

अन्त में केवल एक बात और कह कर मैं अपनी बात समाप्त करना चाहता हूँ। जो हरिजन उम्मीदवार आपके यहाँ नौकरियों में लिए जाते हैं, कम्पीटीशन में वे दूसरे लोगों

के मुकाबले से स्थान नहीं पा सकते हैं। इसलिए कम्पीटीशन में उन्हें कुछ विशेष सुविधायें अगर दे दी जायें, तो मैं समझता हूँ, कि वे ज्यादा से ज्यादा तादाद में, जो उनका कोटा है, उसके आधार पर वहाँ पहुँच सकते हैं।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे सबसे पहले समय दिया।

**Shri B. Narayanasamy (Periyakulam):** Mr. Deputy-Speaker, Sir, I rise to say a few words on the railway budget. I am speaking for the first time in this august assembly ever since I was elected to the Lok Sabha. So, this is my maiden speech.

First of all, I take this golden opportunity to congratulate our Railway Minister for not only producing a budget with a surplus of Rs. 27 crores but also maintaining the status quo in fares and freight structures. This is a good thing because during the days of increase cost of living, any announcement for enhancement in fares would be disliked by the community at large.

My time is limited, and therefore, I place before the House my distinct demands. I believe the Railway Minister will excuse me for bringing to his notice some of the local yet pressing problems of the public of the area from which I have come, and which has sent me to this august House. A survey has already been made of the Dindigul-Gudalur line. But the engineering survey has not yet been made. So, this engineering survey should be undertaken immediately. This is not my personal demand, but almost all the Panchayat Board Presidents and Municipal Chairmen in the taluks of Dindigul, Nilakottai and Periyakulam, pressing this demand, have passed resolutions and sent them to the Railway Ministry. If this line be opened, the commercial, industrial, agricultural and rural development of this area, chiefly the western part of Madura district, will be developed a great deal and improved enormously.

[Shri R. Narayanasamy]

The people of these parts have been pressing this demand for the last 40 years or so. So, every effort should be made to expedite the opening of Dindigul-Gudalur Railway. At present much of the passenger and goods traffic in Madurai-Bodinayakanur region is not carried by our railways but by a network of private buses. The reason is that bus-owners provide better facilities to the passengers and to the businessmen for the movement of goods. So they make huge profits. The railways should provide good facilities and conveniences congenial to the travelling public, and to businessmen and goods traffic on this line could attract more business and traffic.

Similarly, a new railway station on this line should be opened at Kunnur so that the passengers of the neighbouring areas may find it convenient to use the railways.

A petty sum of Rs 2.80 crores has been earmarked to provide amenities to third class passengers. This is inadequate. I would suggest that the work of providing further amenities to higher class passengers should be diverted and utilised for meeting the needs and improving the lot of third class passengers. In this free India, first things should come first and others thereafter.

At present, there is no dining car in the trains running between Kazipet and Madras and it is so even in the Grand Trunk Express. This causes a lot of inconvenience to the passengers as they cannot get wholesome food and refreshment on the way. Therefore every effort should be made to attach a dining car in all the trains in this region.

There is too much overcrowding in all regions. Something must be done to minimise these sufferings. The hon. Minister has rightly stated that this is a very difficult problem and that it cannot be solved completely until and unless adequate funds are made available to provide additional coaches on

the lines. But even here, much of the suffering resulting from overcrowding can be avoided if careful planning is done and it is found out after surveying which areas are the worst sufferers. Then, top priority should be given to remove the difficulties. This principle of framing priorities should be applied everywhere, if we want to minimise suffering with our limited funds. The limited funds always demand rational use of resources.

It is very gratifying to learn that a sum of Rs. 29 crores has been earmarked for the construction of new railways and the restoration of dismantled lines. I welcome this because I feel that the main aim of our railways should be to spread the network of their services to each nook and corner of this country. This aspect should not be lost sight of in the welter of too many schemes in regard to the development of railways. I can even say that if there is a choice to be made between further electrification of the existing railways and the construction of new lines in areas where the ordinary man is put to a lot of inconvenience due to lack of transport facilities and where the economic life of the community is showing stagnation in the absence of cheap means of movement of goods and services, a prudent Government will always try to bring the largest number of people and goods movement within its fold rather than fritter away the limited financial resources over improving the standards of working of railways by introducing new innovations like electrification, etc.

Shri Goray: Is he reading a quotation?

Mr. Deputy-Speaker: The hon. Member has already stated that he is making his maiden speech.

Shri R. Narayanasamy: It is in this context that I wish to bring to the notice of the Railway Minister the great urgency of constructing as many new lines as possible. At pre-

sent only 500 miles of new lines are under construction. This is a miserably low and unimpressive figure. At present the railways carry only 70 per cent of the passenger traffic and 80 per cent of the goods traffic in our country. This is not a very encouraging figure. As a matter of fact, it should be the earnest effort of the Railway Minister that this figure is increased to 90 per cent in both the categories. I learn that work is also proceeding for doubling some lines. I must say that this programme of doubling lines should be confined only to the regions where it is absolutely essential, and funds should rather be diverted for the construction of new lines. Only then will there be planned development of our country in this direction.

I have nothing more to say on this vast subject. But, all the same, I would like to earnestly request our hon. Railway Minister to kindly give due weight and consideration to the opening of the Dindigil-Gudalur railway line. I sincerely feel that he can do something to remove the difficulties pointed out by me here even under the present limited resources at his disposal.

**Shri R. L. Reddy (Nellore):** Mr. Deputy-Speaker, I rise to congratulate the hon. Railway Minister on his optimistic note to the nation in his budget speech. In spite of various difficulties, especially the shortage of foreign exchange, the performance of our railways in the years past is quite laudable. The hon. Minister said in the Rajya Sabha that the main bottleneck standing in the way of expansion in all directions of the railways is lack of funds, and that he has already appealed to the Planning Commission for a good slice of extra allotment.

Sir, it is but an admitted fact that in an under-developed country like ours transport should be given top priority. With our steel plants still in initial stages, it is but necessary that a good deal of money should be spent for the expansion of railway

transport. So, I would like the Planning Commission to appreciate the need for giving greater amounts to the railways, as per the wish and the demand of the Railway Minister.

Our railways are also an earning concern of the Government. Year after year, railways are contributing a good deal of money to the common exchequer, thus helping the fulfilment of our Second Plan. As the time at my disposal is limited, I would not like to make further general observations. I will confine myself to certain points concerning my State and my constituency.

Some member was trying yesterday to plead for creation of a new division at Khurda Road, instead of at Waltair. Waltair is the main station of Visakhapatnam port. Visakhapatnam port is one of our major ports in India. It is situated in the centre of the coast of Bay of Bengal, and is endowed with a natural harbour. With the oil refinery and ship-building yard located there and as a main port for export of iron ore, with its growing population and with the location of a University and a first class hospital and medical college, along with other amenities, Waltair deserves to be made a divisional headquarters more than any other place. So, I would request the Railway Board not to be carried away by any other representations made, but stick to their decision to have Waltair as a divisional headquarter.

In this connection, I would also agree with the strong plea made by my hon. friend, Mr. B. S. Murthy, for creating a ninth zone called South Central zone comprising of Bezwada, Guntakal, Waltair, Secunderabad, Sholapur and Hubli. This zone with its headquarters at Secunderabad shall be very effective in its control in all directions. An oversized or an unwieldy zone is not a profitable administrative unit. Zonalisation of the railways took place five years ago with six zones to begin with. We have now eight zones

[Shri R. L. Reddy ]

for administrative purposes. Experience will show that one more zone in south is an absolute necessity. A new zone will not entail extra expenditure, because the headquarters of the Nizam's State Railways will be quite handy and it will be available to us. With little or no alterations, we can have a ready-made headquarters. I would urge upon the hon. Minister to give his earnest thought to this important suggestion.

I am happy to state that the railways are trying to popularise the Air-conditioned Delux trains even among the poorer sections of the public. In reply to a question of mine, I was told that as much as Rs. 45,000/-, has been spent on publicity to popularise the said air-conditioned trains. I do not grudge this expenditure. No doubt, the travelling public should be provided with latest amenities. But, I am afraid, the majority of the people are not benefited by the Delux trains, as they do not stop at many places. This is so for reasons better known to the authorities.

But I would like to know why important places like Nellore city are also given this sort of treatment. Nellore is not only the headquarters of a rich rice-growing and exporting area, but is also important for mica and allied exports. I would, therefore, plead that a halt of the Delux Air-conditioned train may be made at Nellore also.

There is another important point which I would like to bring to the notice of the hon. Railway Minister and the Railway Board. This is about the Railway Service Commission. I am unable to know why no Andhra has been appointed in any of these commissions, particularly in Madras. Andhra candidates from Srikakulam in the north and Madakasira in the west have to go all the way to Madras and face non-Andhra members to

answer their questions. Andhras number more than 35 millions, and the factor alone is sufficient to entitle them for appointments as members of Railway Service Commissions.

I must thank the Railway Minister for converting the metre-gauge line into broad-gauge between Gudur and Renigunta. This has facilitated many pilgrims from the north on their way to Balaji temple at Tirupathi. It has also facilitated free movement of goods traffic from south to north, to distant ports like Bombay and Kandla. But I do not know why the distance of only six miles from Renigunta to Tirupathi has not been provided with broad-gauge. Millions of people go to Tirupathi by rail, many even by special bogies, and they have to change at Renigunta, instead of changing at Gudur. So the same trouble and worry is there, the only difference being that it is at Renigunta and not at Gudur. Therefore, I urge upon the hon. Minister to see that this small distance of six miles is also provided with broad-gauge, so that he may get the blessings of Lord Balaji

I now come to the headquarters of Andhra Pradesh, Hyderabad. People coming from coastal districts to Hyderabad are experiencing much trouble to reach the capital in time and without any change on the way. At Bezwada station they cannot get accommodation without trouble. So, a new line from Gudur to Kasipet, touching Macherla may be constructed. This will serve the interior taluks of Nellore, which are concerned vitally with Hyderabad. Similarly, another line from Vizag to Kothagudam, touching Bhadrachalam on the way, may also be surveyed. For immediate convenience, an extra train may be run between Gudur and Hyderabad, and another between Vizag and Hyderabad. The bogies attached to the



Express trains now are not sufficient. Therefore, I urge upon the hon. Minister to have an extra train run between Bezwada and Hyderabad daily as was done between Kurnool and Bezwada when Kurnool was the headquarters of Andhra Pradesh.

There is another small point. This question has been postponed by the Railway Board and I wish to bring it to their notice. Naidupet is a town down in the south on the Calcutta-Madras line. It is also on the G.N.T. Road. There is heavy vehicular traffic through this town on the G.N.T. road which crosses the railway line near the town. The level crossing is very close to the station and it is a regular source of inconvenience to the motorists and other vehicular traffic because of the long delays at this level crossing. It was under contemplation for over ten years to shift the level crossing. It is kept in cold storage and nothing has happened till today. I would like that this suggestion may be taken up: to shift the level crossing immediately and also to provide an over-bridge. These may be minor items to the Railway authorities; but they will afford great convenience to the travelling public.

The Railway school at Bitragunta is charging fees from the students even for the Higher elementary classes. This is rather strange. The Andhra Government is providing free education to all up to the III Form or the Eighth standard. The Bitragunta Railway School, being situated in the Andhra Pradesh, should conform to the policy of the State Government and avoid charging fees for the Higher elementary classes as also for students from the lower income group.

Lastly, you may be surprised to know that many of the Railway employees are suffering from T.B., and they are not able to get any treatment in the T.B. hospital at Nellore which is being run very

popularly. The Mica Welfare Board, with its meagre funds, is contemplating to meet the expenses of the treatment of those patients who come from the mining area. When such is the case, I consider it to be the duty of the Railway Board to have a ward of their own in all T.B. hospitals generally and in the hospital at Nellore particularly, and also to meet the expenses of the treatment of the Railway employees who may be treated in the said hospital. I would not have come forward with this suggestion if the Andhra Government were able to treat the patients. It is not able to do so and so I have to request the hon. Minister to see that these facilities are given to them.

Shri Barman (Cooch Behar-Reserved-Sch. Castes): Mr. Deputy-Speaker, the truncated State of West Bengal, I submit, is under the greatest necessity of sympathetic consideration in the matter of Railways. But, it is this State's unfortunate lot that it gets practically no time and it comes under the ten minutes limitation. I have to submit one or two points regarding that State within the time limit as succinctly as possible.

After the partition of Bengal, there is no railway line in the district of Malda. Though there was an assurance by the erstwhile Railway Minister, Shri Lal Bahadur Shastri, while he was present at the conference at Malda, that the Kejurighat-Maldah-Raiganj line was being actively considered and it would be taken up for construction as the survey had already been done, unfortunately, it has been left out because of economic stringency. I simply invite the attention of the present hon. Minister for Railways to look into the matter and try to fulfil the promise that has been made by his predecessor.

Secondly, I would like to refer to the alternate Assam link that is under survey now. In this connection, I would state that in the Assam Link Stabilisation Committee that had submitted its final report, there

[Shri Barman]

was difference of opinion. The majority recommended a line from Domohani to Alipurduar. The minority consisting of the Chairman of the Committee and the Member-Secretary have in no uncertain terms discouraged this alignment. Subsequently, the Assam Members of this august House and Members interested, coming from these areas including myself had submitted a proposal for another alignment. The hon. Minister also,—I read it in the papers—in his press statement said that both the lines will be surveyed. I do not know what had happened later on. In the Explanatory Memorandum, on page 73, it is stated:

“Preliminary Engineering Survey for an alternative railway line from near about Domohani to Alipurduar and reconnaissance west of Domohani.”

It does not make any mention whether the alternate alignment which the Members of this august House had suggested, is going to be surveyed or not.

Apart from that, I would just remind the Railway Ministry and the Railway Board that in the dissentient note by the Chairman and Member-Secretary of that Committee, they have stated in no uncertain terms, in page 71 of the typed report,

“In view of the nature of the problem as indicated above, we see no reason to consider that this alternate alignment will be more stable than the existing one. In fact, we fear that its maintenance will present problems of greater magnitude, to say nothing of the cost involved in the maintenance.”

The difficulties that the Railways are experiencing with the existing line will be all the greater in the case of the line suggested by the majority of the Committee which has been dis-

sented from by the minority. To that, a note is attached which says that it (the majority) does not want to minimise the difficulties which will be encountered in the construction of the alternate alignment, nor to hide the fact that the alternate alignment, is likely to be costly in view of the fact that it has to cross a number of major rivers.

My humble submission is this. The Railway is going to risk the same difficulty that it is experiencing already with the existing link. The line that is to be taken up must be a stable one. Because, if the prophesy of the minority comes true, that is, the line that is going to be surveyed meets the same fate as the existing line, the people of Assam and North Bengal will be the greatest sufferers. The alignment which we have suggested will meet both the points. It will be less costly and it will be a stable one. I am stating this as the view of authoritative persons in the Board itself. In spite of that, when I find that the line that has been objected to by the minority itself is going to be surveyed, I have reason to think that on account of pressure from influential quarter, influential body that it is proceeding in this matter and the Railway is going to sacrifice its policy, being dominated by influential quarters. I would only ask the hon. Minister to look into the matter. I shall not dilate on this matter any more.

14 hrs.

The next thing I want to say is about some complaints of the commercial employees of the Railways. In this connection, I may state at the very beginning that so far as employees in the North-Eastern Railway are concerned, their grievance is that though according to the new deal some promises were held out to them, there has been a distinction made between other railways and the North-Eastern Railway, and especially that part of the North-Eastern Railway, which is now constituted into a

separate railway, viz., the North-East Frontier Railway. Their complaint is that some of the assurances that have been given, and which have been complied with in the case of other railways, have not yet been fulfilled in the case of the commercial employees of that railway, but as the time is short, I shall send a written memorandum to the Railway Minister. I hope he will consider it.

**Mr. Deputy-Speaker:** Would the hon. Member like to avail of the remainder of the short time available now or would he like to continue on Monday?

**Shri Barman:** It is better if I get the time on Monday.

**Mr. Deputy-Speaker:** All right, then. We take up the non-official business.

—

**COMMITTEE ON PRIVATE  
MEMBERS' BILLS AND RE-  
SOLUTIONS  
FIFTEENTH REPORT**

**Shrimati Da Palchoudhuri (Nabad-wip):** I beg to move:

"That this House agrees with the Fifteenth Report of the Committee on Private Members' Bills and Resolutions presented to the House on the 26th February, 1958."

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

"That this House agrees with the Fifteenth Report of the Committee on Private Members' Bills and Resolutions presented to the House on the 26th February, 1958."

*The motion was adopted*

**RESOLUTION RE: COMMISSION  
TO INQUIRE INTO INDISCIPLINE  
AMONG STUDENTS—contd.**

**Mr. Deputy-Speaker:** The House will now resume further discussion of the resolution moved by Shrimati Ila Palchoudhuri on the 14th February, 1958 regarding the appointment of a commission to enquire into indiscipline among students.

Out of 2½ hours allotted for the discussion of the resolution, 54 minutes have already been taken up, and 1 hour and 36 minutes are left for its further discussion today. Shri Goray.

**Shri Goray (Poona):** I welcome the resolution moved by the hon. lady Member. I would support her suggestion for the appointment of a commission, but I would only plead that she should not withdraw the resolution at the last moment.

**Shri Vajpayee (Balrampur):** That is bound to happen.

**Shri Goray:** This resolution tries to focus our attention on a problem which is exercising the minds of all people who have the good of the country at heart.

This problem can be viewed from two or three angles. The present malaise can be traced mainly to the utter lack of any central ideal around which the mental attitudes of our younger generation can be built up.

—

Before we attained independence for the last five or six decades at least, or for the matter of that we can say for the last hundred years, there was a persistent urge towards freedom, an urge for the liberation of our country, and the finest of our youth was enthused with that ideal of liberation, and sacrifice towards that end.