

and it is supposed to consist of elders. In fact, the real function lies with us. Whatever decision we arrive at, it is expected of them to revise in case we have gone wrong. So, Sir, I submit that this anomaly will just be avoided by the abolition of the Upper House. (Interruption.)

Mr. Speaker: There may come a time when the hon. Member may like to go to the Upper House.

Shri Jagdish Awasthi (Bihar): Sir, I think the Home Minister wants to say something.

The Minister of Home Affairs (Pandit G. B. Pant): I also happen to belong to the Upper House

Shri Khadilkar: What about the procedure, Sir?

Shri Bimal Ghose (Barrackpore): About the procedure, Sir, I do not quite agree with my hon friend. It may start in this House or it may start in the other House. Supposing as Shri Bharucha said that the Finance Minister has said 'no' there and then it cannot be revised here, does it mean that if he says 'no' here it cannot be revised when it goes to the Upper House?

Mr. Speaker: Very well, all these matters will be considered

12.20 hrs.

RAILWAY BUDGET—GENERAL DISCUSSION—contd.

Mr. Speaker: Shri Rajendra Singh will continue his speech.

Shri Rajendra Singh (Chapra): Mr. Speaker, Sir, comparisons are often odious, and at all stages, it is good to avoid comparisons if one can help them. However, there are certain situations, when one has to appraise and review the achievements

and performances of certain undertakings like the railways, in spite of oneself, one has to make certain comparisons. From that standpoint, I feel honestly that so far as the industrial relations in the railways are concerned, there has been some distinct improvement compared to the past regime

I would like to refrain from paying my compliments and banquets to the Railway Minister for the simple reason that even when a tribute is due and when it is offered by the Opposition Benches, what happens is, that a general suspicion goes round that the hon. Member is about to cross the floor. Therefore, I would like to confine myself only to the uncomplimentary part that has been played so far by the Railway Minister in relation to the industrial relations on the railways

As you know, the railways are the biggest national undertaking in the country. We have our aspirations to be a model employer. The Railway Minister, while delivering his speech on 17th February, 1958, said:

"In November last, representatives of the Federal met and it is heartening that they have agreed to implement by the 1st July, 1958 the original agreement made by them in March, 1956. The progress so far made in this direction, I understand, is satisfactory."

That is what the Railway Minister said in this House in the course of his budget speech. Even this time, he had made a very intriguing reference to that aspect of the railways. He has given the impression that efforts have been made, that efforts in this direction are afoot or that is, the process of unity is under operation. But I would like to make the position clear, because this part of his speech is likely to, and is apt to, mislead the House. Therefore, I would like to deal with this matter at some length.

*Expunged as ordered by the chair.

[Shri Rajendra Singh]

The All-India Railwaymen's Federation is in being since last 30 years. It had the sole privilege of principally representing the workers all over the railways. But the Congress Government, which does not have in the least the interest and the welfare of labour, just in order to undermine the strength of the railway workers, put up a stooge railway organisation. And what happened? There was disunity in the railways, there was disruption among the labour. But when a strong demand was felt in the country, the predecessor of Railway Minister told the Railwaymen that it was in the interests of the workers in the interests of the railways and it is in the interests of the nation that there should be one union in one industry. Shri Jaiprakash Narain, a prince among men responded to the call. He responded to it in all sincerity and in all his nobility, but the record of the previous Minister his predecessor is a record of seduction.* It was just

agreed that the All-India Railwaymen's Federation and the federation sponsored by the Congress would come together. They came together at the top level but the Congress organization did not hold any meeting. The Railwaymen's Federation had to hold a meeting at Madras where there were three-fourths of the delegates present. They passed a resolution and they framed a programme of action. The Vasavada group—the Congress kept out of it and they held a meeting elsewhere, at Bezwada. With such a situation naturally there was no way out for the All-India Railwaymen's Federation but to revive itself because it included the principal representatives of the workers. It functioned for their interests and it worked for the welfare of labour. It could not have let the workers down.

When the present Railway Minister came upon the scene, it was widely believed, in the background of his

*Expunged as ordered by the chair

previous performance and achievement so far as labour laws of this country are concerned, of which we can rightly be proud, that things will improve. As Minister of Communications, he gave a lead to the country and made a performance of which the Congress can very well be proud of and I am also proud of it because the Railway Minister comes from my State, and I had also the privilege of having worked with him for some time.

Shri S. M. Banerjee (Kanpur) He is using these adjectives. He is congratulating him.

Mr. Speaker Both of them come from the same State. Why should he worry? The hon. Member is congratulating the hon. Minister and he wants the hon. Minister to hear with both the ears for having undertaken so many good pieces of reform in the labour field.

Shri Nath Pal (Rajapur) He is alleging that the hon. Minister in his past career has done many good things.

Shri Rajendra Singh On 17th February 1958 the Minister took the House into confidence and made us understand that he, the Minister, desires to have the unity of the workers. He had brought into being an arbitrator who might resolve all the disputes which may arise in the course of the implementation of the unity agreement. But, as it became apparent to the Congress organization that the Railway Minister meant what he said they began to get back on their words.

Now in answer to Starred Question No. 683 dated 28th August, 1958, the following reply was given in the House. I do not know who replied—possibly it was given by the Deputy Minister—but this was the reply in connection with the unity aspect.

*Having reviewed the developments and events that have taken

place since the last meeting of the Joint Committee, this Working Committee has come to the painful conclusion that no useful purpose will be served by carrying on negotiations any further until there is a conviction that the party would genuinely abide by the principles which govern a healthy trade union movement which is conducive not only to the interests of the railwaymen but the entire country".

This statement is part of the resolution that the National Federation passed.

It further said:

"The committee request the President and the Union Railway Minister, who had greatly helped in bringing about unity agreement and appraising the circumstances under which unity clauses are postponed for the present...."

This is the resolution that the N. F. I. R. passed. They paid you a compliment; they believed your intention, your desire and your efforts, but what did the Congress organisation do?

"The representative of the A. I. R. F. deplored the resolutions of the working committee of the N. F. I. R. and repudiated the charges raised against the A. I. R. F. and its constituents."

This makes quite obvious which party was desirous of having unity. The arbitrator appointed by the hon. Minister in his wisdom and good faith went into the whole dispute and at every step when an effort was made to bring about unity, that effort was systematically, deliberately and mischievously undermined by the National Federation. The result was, when the question was repeated in December, the reply given by the Deputy Minister was:

"At the request made by the Federations, the services of a retir-

ed High Court Judge were placed at the disposal of the two Federations as an arbitrator to settle any possible disputes that might arise in the process of the implementation of the agreement between the two Federations . . ."

Mark the following words:

"But the arbitrator, after giving his best consideration to the evidence on record, both oral and documentary, was of the opinion that there was a valid agreement in writing between the A. I. R. F. and N. F. I. R. and that the objection raised by the N. F. I. R. was not tenable."

The arbitration was between the two parties concerned and it is for the parties concerned to take note of the views expressed by the arbitrator. I could never have believed that the Railway Ministry could have given such an unhappy reply when it was clearly proved to the built by an impartial and independent objective authority appointed by the Railway Minister that the arguments brought forth by the N.F.I.R. are not tenable.

It would have been right and logical to have accorded recognition to the All-India Railwaymen's Federation; I do not know why the Railway Minister has done it. Of course, it must be accepted that even though he has met with so many resistances at the hands of his own party and the Railway Board, still he has gone several steps forward. For that, I am very thankful to him, but recognition is the cardinal and vital principle in a trade union. If you give a right or privilege and if you do not sanctify it by lawful recognition, then there is no use; it may wither away at any moment. Tomorrow another Minister would come and say that there was no recognition and so he does not care for it. So, I hope that at least during this session, the hon. Minister would see to it that the injustices done to the A. I. R. F. are eliminated and A. I. R. F. is given its rightful place.

[Shri Rajendra Singh]

I am not a trade unionist and I have no axe to grind. I have only feelings for the working class, because the prosperity and development of the country depends, if not entirely, at least to a considerable extent, on the industrial relations, on the happiness and prosperity of the workmen. It is in that spirit that I have posed the problem. In fairness to justice and national interests, I hope the Railway Minister would accord recognition to the A. I. R. F. and then we will have no occasion to dispute about that matter.

When the hon. Minister replied to the debate in the Rajya Sabha, I was not there. In the morning when some of my friends rang me up and said, "This is the reply given by the Railway Minister", I could not believe it. I could not even believe the papers. I went into the library and then I went through the verbatim report. Surely it was very painful; I could have never imagined that such a good man who has held so fast to democratic principles . . .

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

Shri Rajendra Singh: I have just spoken for five minutes. You should give me at least 20 minutes. During the last two days, no speaker from my party was allowed to speak. I am not speaking for a particular station or for my village.

Mr. Speaker: I have given him 16 minutes already.

Shri Rajendra Singh: I hope at least this time in this House, the hon. Minister will say something which will really benefit us.

About the permanent negotiating machinery, that machinery was designed and devised to remove the injustice or wrongs that might be done to the workers and build a personal contact between officers and staff. That permanent negotiating machinery is

the most important thing after recognition. The Railway Board has issued a very clean order as to how to work in unison and in co-operation, with a spirit of fellowship and comradeship. But in practice, I know from my own experience and the letters I have received from so many zonal headquarters, that in this Northern Railway, which is so near us, at not a single division headquarter a regular meeting was held. I do not have the impetuosity of my hon. friend, Shri Frank Anthony, but I feel and maintain that every word that he uttered about your officers and the Members of the Railway Board was cent per cent correct. I have no grudge against anybody; I have no personal quarrel. But I come across them and I know the way they talk to Members of Parliament. From that I can very well imagine their behaviour towards the workers. Here it is on record that 1200 letters from the various divisions that were sent to your Divisional Superintendents were not attended to and replied. All these relate to promotion and other grievances and still the matter is hanging fire. Only those persons are in the good books of the officer, who attend to their domestic needs and services. These are given in the words of Shri Frank Anthony "accelerated promotion" and favoured transfers

Now in the railways there is a vast ocean of corruption. Who will not be happy if we can remove that corruption? But that corruption could not be removed, whatever the steps you might take unless the accelerated promotion and favouritism are removed.

Mr. Speaker: May I ask the hon. Member one question?

Shri Rajendra Singh: I shall take only five minutes. I have no regional interest to plead. I am not asking for conversion from metre-gauge to broad-gauge either.

Mr. Speaker: I have already given him twenty minutes. I will ask one

question. The hon. Member is pleading for the railway workers. Now is there a case where any of the conferences of labour or trade union have suggested ways and means of controlling all these accidents by themselves? In all the conferences, we find, they discuss their conditions of service and their difficulties. After the freedom was won, whether earlier or later, have they ever tried to go into the accidents, late running of trains or the despatch of goods and find out how to avoid them? Was any single resolution adopted or attempt made or any committee appointed by any of the workers towards this goal after the nationalisation of this industry?

Shri Rajendra Singh: It is here that the All India Railwaymen's Federation comes in

Mr. Speaker: You may plead for them. But have they passed any resolution?

Shri Rajendra Singh: I am prepared to give the documents to the Minister. I still maintain that if the workers who are patriots, who are organising and leading these trade union movements, are taken into confidence by the Minister as he takes the Railway Board into his confidence, then within six months there will not be so much of corruption and it will be greatly diminished. It will be the same whether it is a question of corruption of late-running of trains or accidents. These things cannot be improved if the real representatives of the people are victimised, if they are humiliated, if they are treated in such a savage manner as the Railway Ministry have been doing so far.

Shri Surendranath Dwivedy (Kendrapara): If I may reply to your question, Sir, there are detailed proposals made by the All India Railwaymen's Federation to that effect many times.

Mr. Speaker: Have they advised their own members about anything? I have got two baskets of mangoes sent from Banaras. Only one came

to me and even that contained only one rotten mango though hundred were sent to me. I am not attributing this to the Railway Minister. But nobody prevents the workers from coming together to go into this. After all, they are the citizens of this country. If they are not satisfied with something, merely because the Railway Minister has not taken any action, that should not prevent them from taking necessary action. They must be equally interested. What is their contribution? I have no quarrel with them.

Shri Nath Pai: If it is emphasized on the workers of the All India Railwaymen's Federation that this is a national property and they, as much as the Railway Board, are the guardians of them.

Mr. Speaker: Why did you not appoint committees to go into accidents, late-running, thefts and so on?

Shri Nath Pai: Ask him if he is prepared to seek the co-operation of the A I R F?

Mr. Speaker: Does it mean that till then this should go on? Can I say that until the Home Minister takes the initiative I will go on committing thefts?

Shri Nath Pai: Are you hinting that the A I R F is responsible for all this?

The Minister of Railways (Shri Jagjivan Ram): In reply to the question whether the Railway Minister is prepared to co-operate with the A. I. R. F. I may inform him that I have already requested Mr. Peter Alwares for this and said "I seek your co-operation in reducing corruption among the staff which you and I are both aware of". He said that he will co-operate. Then I asked him whether they are going to pass a resolution on a very small point I had suggested. I said "if you do this, I will say that you are earnest about it and we have your full co-operation" on this point.

Shri Nath Pai: As an office-bearer of the A I R F I can assure him that in enhancing the efficiency of the railways, in avoiding delays, in seeing all these malpractices are rooted out, we will go to any extent that is possible. We want to see that the constructive proposals we make are not turned down because they come from an unrecognized Federation and that they are considered on their merits. Does the Railway Minister give this assurance? It is unfair to us if you ask me only for an assurance. What about their assurance?

Mr. Speaker: I am only saying why should you make one a condition precedent to the other? Can I say until some action is taken by the other side, I will go on committing thefts? No, no. Therefore, these are independent matters. Independently of the Railway Minister, members who are in charges of the unions must advise workers in the matter. They must tell them "without your knowledge these thefts cannot take place, nor the stoppage of trains". Now the general community is put to inconvenience because of this. What action has been taken in the matter?

Shri Nath Pai: Unconditionally we pass a resolution. But its implementation depends on his co-operation.

Shri T. B. Vittal Rao (Khammam): Every trade union has passed resolution that corruption should be rooted out.

Mr. Speaker: Then why not appoint committees of their own accord?

Shri Nath Pai: Barkis is willing. The question is whether Peggotty is willing.

Shri Rajendra Singh: The Railway Minister referred to Mr. Peter Alwares. Mr. Peter Alwares is not here. But as my colleague Shri Nath Pai has pointed out, if it is a question of eliminating corruption, if it is a question of increasing efficiency, if it is a question of honestly seeking the co-operation of the workers, I can

assure him that the All India Railwaymen's Federation will go to any length at any time. I am proud of the fact that I am associated with the All India Railwaymen's Federation. Since I am closely connected with railwaymen I can tell you that there is not a single instance of an office-bearer of any railmen's union who has ever been charged with corruption, inefficiency or other heinous. Of course, at times some people may be found guilty of misbehaving with certain officers. I feel sorry when I am reminded of Shri Priya Gupta, whose honesty, whose integrity, whose patriotism are second to none in this country. What have we done to him? He might have misbehaved with his predecessor. I do not want to go into the merits of the case. What have we done to him, such a patriotic gentleman? We have rejected him without following even the same principles of legality. Today morning the hon. Home Minister referred to the charges that have been established against high officers who have been guilty of corruption. But that matter is still pending in the U P S C. But here when a patriot has misbehaved—he might have misbehaved on the heat of the moment, nobody can be free from that—he has been dismissed without the observance of the principles of legality. I ask is this the way you seek the co-operation of the workers? When you dismiss a leader like Shri Priya Gupta without much rhyme or reason, you can imagine the depth or extent of resentment against you that you create in the minds of those who hold him so dear.

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

Shri Rajendra Singh: One minute only. About retrenchment the hon. Railway Minister has said.

Mr. Speaker: I have allowed him thirty minutes already.

Shri Rajendra Singh: Thirty minutes?

Mr. Speaker: Yes He started at 12.20 and it is now 12.50 Very well, one minute more

Shri Rajendra Singh: The hon Railway Minister in his answers outside in reply to certain questions has said that he is not going to make any retrenchment of the people who are working in the railways Whatever his intention might be, in practice it is full of mischief He has admitted on his own that there are 2,50,000 workers in the Railways They perform as much essential work as the much-praised Chairman of the Railway Board does They are as much vital for the running of the trains or for the maintenance of railway transportation as those in the highest of services But they are termed casual Though a person is working there for ten years, five years, three years or two years, he is termed casual Of such casual workers a list is going to be made

Under Demand No 4 the Railway Board has issued a direction to the General Managers It says

"The Board are of the view that a stage has been reached when substantial reduction should be possible in the strength of the staff, owing to the cessation of various activities for which the staff was sanctioned"

It further says

"The Board desire that all dead wood should now be firmly and energetically cut out The staff so released could be absorbed against future vacancies on account of normal wastage and recruitment should accordingly be suitably adjusted It is further desired "

Now, it is most important—

"It is further desired that sanction to temporary posts in all categories which have not been filled for six months should be treated as having lapsed Apart from a close scrutiny of proposals for

sanction of new posts or for extending sanction to existing temporary posts or for making them permanent a review should be made of existing sanctions for temporary posts generally to see which posts can be surrendered by a suitable re-arrangement of work "

Anybody who is alive to the problem of unemployment in our country can see what a dreadful effect eventually it will have on the workers or on the problem of unemployment A very devilish device has been brought into being Now, even those workers who were not required to be medically examined are being asked to go for medical examination Those who have put in 15, 20 or 25 years' service cannot be found so medically fit because no specific standards and no precise rules were framed previously, that is, at the time when they were appointed Now you can lay exaggerated standards and ask the people to conform to them People would not conform to them and naturally you would say, "You are not fit Please go away Now you have to take care of yourself "

So, these are the things which I place before you Of course, many things I could not say for want of time

Shri Barman (Cooch-Bihar—Reserved—Sch castes) Mr Speaker, Sir, so long we have heard many speeches from hon Members accusing the railway administration in several operations I do not deny that there is inefficiency, there is corruption and there are certain cases of misbehaviour by responsible officers, but at the same time let not the impression go that this vast organisation, which is doing yeoman service to the country, is all of that type—inefficient and corrupt After all, this is a national industry which has its root and branches throughout the length and breadth of our vast country and lakhs and lakhs of officers are responsible for running the administration in several spheres of activity So long as our national character, as a whole, does not improve we can very well

[Shri Berman]

imagine that there will be black sheep here and there. But if we take an overall view of the situation and the operation of this vast administration—I mean the Railways—we have to admit that they are doing a very responsible job and in a commendable manner.

I would only like to stress one point which, I think, is very important, namely, whenever any responsible officer or the Railway Board gets any complaint from any hon. Member of this House, he should not be satisfied only by an enquiry but should also inform the result of the enquiry to the respective hon. Member. That will eliminate a lot of discussion in this House and sweeping accusations. Personally, I have to complain myself that on two serious occasions, which are within my personal cognisance, I made complaints and there had been an enquiry so far as I know in one case but no reply has yet been received by me about the result of the enquiry. If this system be strictly adhered to that after an enquiry regarding any complaint the result is intimated to the hon. Member, he need not mention it on the floor of this House and, I think, there will be some toning up of the efficiency of the administration.

We bank too much on the efficiency of the Railway administration. Many of our hopes depend on the successful running of this great industry. I may mention that this is the only administrative department of the Government which has got a lot of autonomy. The financial operation of this administration is absolutely separate from our Finance Ministry. In the developing economy of India, we consider that each administrative ministry should be given more and more financial powers so that the bureaucratic way of transacting that is at present being done in the Finance Ministry may be lightened to a great extent. That this Railway Board is successful to a great extent in having a separate financial or rather the absolute separate admin-

istration is also evidenced by the fact that from time to time hon. Members of this House are also asking the Government to consider whether the P. & T. finance can also be separated and made exclusively responsible. That is one way of our looking at things, that is, that if the Railway Board runs successfully this great administration, gradually the P. & T. and maybe some of the ministries that may grow in volume may have more autonomous powers so far as its finance is concerned.

13 hrs.

There is another matter which also depends on the railway administration to show us the way. We are in a socialistic pattern of economy, we want more and more that our Government, or each department should be self-sufficient in its requirements and needs, not only in the matter of administration but also its physical needs. In this respect I find that there are certain instances in which the Railway Board has succeeded commendably.

I may mention in this connection that in Chittaranjan we have seen that a public industry not only succeeds as good as any private industry, but sometimes it excels private industry. When we compare the efficiency of Chittaranjan with TELCO we find that TELCO is charging us extortionate prices for the engines that it supplies. If our public undertakings are successful, then we can, with confidence, take up more and more work in the public sector, and in this Chittaranjan has shown the way, and we hope it will do better gradually.

As regards TELCO, I want to mention only one thing while this matter is still under the consideration of the Tariff Commission. Apart from other financial matters or the amount of profit that TELCO is making, we know that TELCO personnel get more pay than those in comparable cadres in Chittaranjan. An engineer is paid

more in TELCO than his counterpart in Chittaranjan. I mention this fact to impress upon the House that in our private industries generally the pay scale is much more than in our public industries. That is a great headache to us in the public sector.

We have heard so many complaints from so many public undertakings that as soon as a person gets trained by our institution and becomes a little more efficient, he leaves our job and joins a private undertaking because he is offered more pay there. I have no grudge against any efficient man getting more pay, but the problem is that if our undertakings cannot pay as much as the private undertaking does, then it will become difficult for us to run the public sector efficiently.

The private undertaking may pay more to its employees, but after all, it is, along with the profit, charged to the consumer. So, it is the consumer that suffers ultimately. This is a strange economy where we cannot pay our own Government servants and those who work in the public undertaking to the extent we would like to. So, there is no reason why we should allow private industries to pay sumptuously and much more than we can pay in our public undertakings.

I shall refer to another industry in the public sector run by railways—the Perambur Coach Factory. It is doing exceedingly well, and we find that in course of time the prices of coaches have been coming down at a fast pace. We need another coach-building factory in M.G. coaches. I have got the impression that the men working at Perambur have got the confidence to instal an M.G. coach factory by their own intelligence and experience. If we can do that, certainly it would be a great encouragement not only to the country, but also to our finance as a whole.

As regards operational efficiency, I would like to mention only one fact. I have been casually associated with one of the commercial clerks' associations. I am not pleading here for

them specially, but what I say is this. I have had a complaint that in some of the railways uniforms are supplied, while in others they are denied. There should not be any discrimination as between the railways.

But generally, what I want to say is this, that if we cannot increase their pay scale to an amount which we would like to, we can certainly look to their amenities. I would request the hon. Minister to consider providing more amenities to the low paid employees in the railways, so that their low pay scale may be supplemented by amenities as regards their living and housing conditions, the education of their children, uniforms etc.

Next, I want to mention one fact for the consideration of the hon. Minister. I refer to the second Assam link. I do not stand here just to say again and again that the suggestions once made by the Bengal and Assam Members regarding the survey of another route which will avoid the difficult river of Torsa should be considered seriously. The present alignment which, I understand, has been finalised by the Railway Board will face the same difficulty as the present link. The minority report of the Stabilisation Committee clearly says that bridging over Torsa is very uncertain and it will be very costly. While we can have an alternate route, another alignment which can avoid this river, I do not know why the Railway Ministry has abandoned the idea of surveying it. Though at one time the hon. Minister himself by his letter as well in a press statement had assured that both the alignments would be surveyed, why it is not going to be surveyed at all now is a problem to me.

Apart from that, I would like to mention especially what the hon. Minister has said in the other House. In the other House, in the course of his reply, he has said that there is great competition, rather serious competition, between road transport and

[Shri Berman]

rail transport, and in the national interest, there should not be any such competition. But may I say that the present alignment which has been surveyed, and which is going to be accepted, or rather, which has been accepted, belies what the hon. Minister has himself assured?

There is the National Highway No. 31 running through my constituency in the district of Jalpaiguri. The present alignment just runs alongside this national highway. That being the case, who will go and take the trouble of sending goods by rail? I do not mean trouble exactly, but what I mean is that in road transport, there is quicker transit. That is accepted on all hands. As for delivery of goods to the spot etc. there are certain other advantages. That is one of the main reasons why in this competition the railways go down. And why should the Railway Minister himself again commit that mistake which, he himself says, should be avoided in the national interest? That is another factor to be considered.

As regards the engineering side, a layman cannot say 'No' to the engineer or to the expert.

13.12 hrs.

[MR. DEPUTY-SPEAKER *in the Chair*]

But so far as the bridging of the river Torsa in an uncertain manner, which has been objected to by the minority of the Stabilisation Committee, is concerned, I hope he will think over it again.

I feel that the Railway Ministry which has got an autonomous body like the Railway Board, which enjoys exceptional powers which are not given to other departmental chiefs, should try their level best to set their house in order. Though there are lakhs and lakhs of employees under them, yet, if they improve their organisational methods and also look to the interest of the low-paid em-

ployees and make them satisfied, I hope they will succeed exceedingly well, and will be an example for other departments to follow.

Dr. P. Subbarayan (Tiruchengode): One complaint that the hon. Minister of Railways has made is that the competition with road transport has become such that the railway revenues have gone down. I rather agree with him in this. But what is the remedy? That is the question at issue. Generally, on calculated cost, it will be found that road transport is more expensive than railway transport, especially in the carriage of goods. But the reason why road transport is preferred to railway transport is that sometimes, the road transport people are able to take the goods from door to door, whereas in the railways, you have got to put it into the wagon and take it out at the station and then convey the same to its destination. Even if you calculate that cost, you will find that it is cheaper to send by rail. But there are one or two matters which should engage the attention of the Ministry.

The one reason why there is preference for road transport is that in the railways, you send goods by the open wagon, which leads to pilferage at times, whereas the road transport people take the goods by covered lorries; therefore, the tendency of the man who sends his goods is to prefer the road transport, especially, over short distances. Still, I think, on the whole, when we come to consider the question, we shall find that the railways will be preferred, because the cost is cheaper, and besides, the railways provide better facilities for transport of goods than the road transport does.

Some people have stated that especially with the budget that was presented the other day with the taxes on tyres and diesel oil, the Finance Minister has come to the help of his colleague, because that would make road transport dearer and so, the rail

transport will be benefited I do not think they will be correct in this

Shri Jagjivan Ram: I shall also pay heavily on the diesel

Dr. P. Subbarayan: You will pay on the diesel, but then you have steam engines. The hon Minister seems to think of diesel engines, but I would like to know the comparative haulage of diesel engines as compared to what is carried by steam traction, if he calculates, he will find that steam traction carries nearly 80 to 85 per cent of the traffic, and, therefore I do not think he need say that the help that his hon colleague has given to him is not going to work in his favour. I, on the other hand feel that it will work in his favour, which, I think, is to the good because, I feel that the railways are a national asset and everything should be done to make the railways pay.

Compared to Railway systems in other countries, I think we are in a better position. Especially in the continent of Europe I know road transport is very competitive with regard to the railways, and most of the European railways are losing on the working of their systems. In the Soviet Union I know they prefer the road transport to road transport, and they control it in such a manner that road transport is only allowed in places where rail transport is not possible. But that is a different system of government, and I do not know whether we shall have the power to do the same here though, I think, we do possess enough powers of control to coordinate road rail and sea transport.

We should not forget sea transport also in this connection, because, I think, coastal shipping is very important from the point of view of traffic, especially of goods traffic. But I should like to mention one or two instances why the passengers prefer the road transport to that by rail. From Nellore to Madras, it is a distance of about a hundred miles, and

you can go by bus in about three to three and a half hours, whereas the train takes anything between five and seven hours sometimes. Naturally, a person who is in a hurry prefers to travel by road rather than by rail. I think some method should be found by the Railway Board and the Ministry to try and speed up trains.

I know there are disadvantages in rail transport, because there is always the question of a single-line track and a single-line track does not allow the trains to travel as quickly as they could, if there was double-line track. I am glad there is a system by which the line between Bezvada and Gudur is going to be doubled. I hope it will be continued up to Madras as well, because merely taking it to Gudur will not solve the problem that would arise. After all Madras is the centre, and if you are thinking of a double track, it should be taken right up to Madras and not left at Gudur.

I also think that electrification will improve the situation. As electric supply in my State of Madras is going to be better and better, I would recommend to the hon Minister the electrification of the track between Madras and Arkonam at least for the present. I am glad the hon Minister has mentioned that the electrification between Madras and Villupuram will be completed as quickly as it can be. I think as my hon friend Dr. Krishnaswami has mentioned, the question of Vriddachalam should also be taken into consideration, because that is on the chord line, which makes it shorter, and it will be much better if electrification goes up to Vriddachalam as well. I do not want to press the Minister hard on this matter, but I think it is a matter which he ought to keep in consideration with regard to electrification. The station yard in Madras is to be improved because the hon Minister would have seen for himself that there is a congestion of trains in the Madras Central and for the large traffic that flows into the city of Madras he would have himself found that the platforms are not sufficient for the incoming and outgoing

[Dr P Subbarayan]

trains I know something is being done and the work has been taken on hand but it could be expedited because the incoming trains are sometimes delayed for want of platforms at Madras Central

Of course there is the question of the Salem-Hosur-Bangalore line which has been raised time and again by my hon friends I am sure the hon Minister realises that this connection would connect the north and the south and there need not be transshipment of goods Goods can go by one gauge if this connection is made But I know that there are difficulties of finance Other important lines are getting the attention of the Board and the Minister At the same time I would like him to keep this in view and see what could be done because the narrow gauge line is still there though there are no rails on it Some of the stations which I have seen in my travels are being neglected At least they can keep these things going so that this line will come in at some stage or the other because it is an important link especially in the metre gauge system which will link the north and the south That is the only reason why I am pleading for it I am not pleading from a State or provincial angle but in the larger national interest and I feel that this line will be the most important in connecting the north and the south There are other lines in the south which I would like to mention but I do not want to make my catalogue of grievances bigger than it is I know the difficulties the Railway Board and the Minister work under But at the same time these are matters which they have to take into consideration

The hon Minister has pleaded for one union on the railways But in spite of the attempts he has made I am afraid he has not proved very successful But I hope he will keep this in mind and get one union working, because the railway is the largest employer of labour in this country and if there can be one union it will

be to the satisfaction of both the employer and the employee because they will know whom to deal with I find my friend Shri Frank Anthony complaining about some of the things that he put forward to the Minister and that he gets no reply and he gets a usual reply from the Railway Board saying that the matter cannot be considered On the other hand if Shri Anthony himself will work for one union instead of fighting for the representation of a particular union, then he will find that he will get the advantage of both the system of one union and he need not complain as he did on the floor of the House that the complaint that he brings forward to the Minister goes unattended It is the duty of the labour leaders not to think of politics and the particular advantage they get to their unions but to work in the interest of employees so that one union may bring about the system by which advantage would be gained by the employees because they will have a right channel of communication with the Railway Board

As I have said the question of rail road transport is not as easy as it seems It is the most difficult matter and I think both the Minister for Transport and the Minister in charge of Railways will have to work together and consider what is best in the interest of the country They should bear in mind the economy of the country and see what is of advantage to the country and what brings to the country the largest income through the working of these transport systems I am sure if there is co-ordination between the Railway and the Transport Ministries this could be achieved and I leave it to the Minister to deal with it as best as he can in consultation with his colleague, the Minister of Transport On the whole I think we have not done as badly as we think, over the railways because in spite of the cost index having gone up to about 400 the railway freight as well as passenger fares have only risen about double Therefore the railways are doing the best

they can in the circumstances and we must bear in mind that the cost of living index has risen to about 400 compared to 20 years ago.

I, therefore, hope that the hon. Minister will take into consideration some of the points I have made and will do what he can to bring about co-ordination especially of road-rail transport of which he complained in his Budget speech.

सरदार अ० सि० सहगल (जजगौर)

उपाध्यक्ष जी, माननीय रेलवे मंत्री जी ने जो रेलवे बजट पेश किया है मैं उस का समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूँ।

कई बातों में उन्होने व्यावहारिकता का रूप दिया है, मसलन उन्होने प्रधान मंत्री जी के जन्म दिवस पर बच्चों के लिये जो रेलगाड़ी दी है वह निश्चय ही एक प्रशंसनीय चीज है। मैं चाहूंगा कि वे इस तरह की भेंट हमारे देश के दूरग्रे हिस्सों को भी देने पर विचार करें।

रेलवे मफर के दौरान में खाने पीने की जो दिक्कतें थी और उन के कारण जो कष्ट होता था उस को दूर करने की दिशा में उन्होने डिपार्टमेंटल कंटेरिंग चालू कर के जो कदम उठाया है वह प्रशंसनीय है। हो सकता है कि उस में कुछ खामिया हो लेकिन हमें यह मानना पड़ेगा कि यह एक बहुत अच्छी चीज है और इसे अमल में लाना चाहिये। इस के साथ ही साथ मैं यह बतलाना चाहता हूँ कि बीना-कटनी और कटनी-बिलासपुर सेक्शन पर इन चीजों की काफी कमी है। वहा पर भी इस को लागू करने की कृपा करें।

कठिन गर्मों के दिनों में ट्रेनों में जो सोडा और बर्फ मिलती थी उस का विक्रय वह बन्द करने जा रहे हैं। मैं उन से प्रार्थना करूंगा कि यह सवारियों के लिये और रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन के लिये भी हितकर नहीं

होगा। गर्मों के दिनों में लोग गाड़ी से उतर कर जायें और पानी ले कर आवें उस में बहुत असुविधा होगी और उस में सफाई आदि का भी उतना ध्यान नहीं रखा जायेगा जैसा कि होना चाहिये। इसलिये मैं चाहूंगा कि इस पर आप गौर करें। आप जो अमेनीटीज दे रहे हैं उन का आप उन अमेनीटीज से मुकाबला करें जो कि विदेशों में दी जाती है। वहाँ पर क्लाइमेटिक कंडीशन्स में अन्तर होने हुए भी ये चीजें दी जा रही हैं।

रेलवे में फैले हुए भ्रष्टाचार की ओर रेलवे मंत्री का ध्यान है यह बड़ी अच्छी बात है। जब तक इस दिशा में कड़ा कदम नहीं उठाया जायेगा तब तक यह चीज रुक नहीं सकती। आम लोगों का खयाल है कि जो रनिंग ट्रेन्स में चोरिया होती हैं उन में चोरों के साथ रेलवे का रनिंग स्टाफ और यार्ड में काम करने वाले मिले रहते हैं। इस ओर वाच एंड वार्ड डिपार्टमेंट और जा० अर० पी० अग्र पूरी तरह सतर्क नहीं है तो हमें इस ओर उन का ध्यान दिलाना चाहिये। पारमल और माल को उतारने चटाने में चोरी होती है और मैं समझता हूँ कि अगर काम करने वाला स्टाफ सतर्क रहे तो ये चोरिया रोकी जा सकती है और काफी सुधार हो सकता है।

बड़े-बड़े जक्शनों में कोयले की चोरी की बाजारों में आम चर्चा है। इसे भी हमें रोकना चाहिये। इसे रोक कर हम लाखों रुपया का लाभ कर सकते हैं।

रेलवे मंत्री जी ने सन् १९५८ में ट्रेफिक के अन्दर ४ ६२ करोड़ का घाटा बनाया है। पर उस के जो उन्होने कारण बताये हैं वे तर्क संगत नहीं मालूम होते। मसलन पैमेंजर ट्रेफिक की आमदनी में भी कमी दिखायी गयी है। जब हमारी रेलवेज पर इतना ओवरक्राउडिंग है और उस के निराकरण की जल्दी कोई सम्भावना भी नहीं है,

[सरदार भ० सि० सहगल]

तो मैं कह सकता हूँ कि यह दलील ठीक नहीं है।

मोटर बस पैनेजर ट्रामपोट भी अपनी बढ़ती हुई हालत में है। कई प्रान्तों में वहाँ के शासन ने उस का राष्ट्रीयकरण कर के उस की तरक्की की है। इस के साथ ही प्राइवेट आपरेटरो ने भी ज्यादा तादाद में बस चलाना शुरू कर दिया है। उम का लाभ भी लोगों को मिल रहा है। यह भी एक कारण हो सकता है।

कई जगह प्राइवेट बस-आपरेटरो ने बड़ी-बड़ी इकाइयाँ—वायबल यूनिट्स—बनाई हैं। उन का आवश्यक निर्देशन भी केन्द्र से होना अति आवश्यक है।

प्लानिंग कमिशन ने पैनेजर बस याता-यात में सहकारिता के आधार पर भी ट्रास-पोट चलाने की ओर ध्यान आकर्षित किया है, तथा उस के लिये मोटर व्हीकल एक्ट में उसे प्राथमिकता भी दी है। यह खुशी की बात है। परन्तु अभी भी कई प्रान्तों में—खासकर भेरेयहा—वायबेल यूनिट्स मानोपली बेमिस पर काम कर रहे हैं। स्टेट ट्रासपोर्ट एमो-सियेशन और रिजनल ट्रासपोर्ट एसोसियेशन का भी रूल को-आपरेटिव्स की तरफ ठीक नहीं है। आल इंडिया मोटर यूनियन कांग्रेस बगलौर इस ओर प्रयत्नशील है कि को-आपरेटिव्स की यह प्राथमिकता प्राइवेट कम्पनियों द्वारा वायबल यूनिट बना लेने पर बन्द कर दी जाये। यह एक गलत कदम होगा। इस ओर खास कर मध्य प्रदेश गवर्न-मेंट का ध्यान रेलवे मंत्रालय के मार्फत खीचना चाहिये कि मोटर व्हीकल एक्ट में इस प्रकार के रूल न बनाये जाये। यह खुशी की बात है कि छत्तीसगढ़ एरिया में को-आपरेटिव मोटर यूनियन सर्विसिज बन रही हैं। को-आपरेटिव रजिस्ट्रेशन के नियम सरल होने चाहिये और उन नियमों में इस बात

की गुंजाइश होनी चाहिये कि रजिस्ट्रेशन जल्दी से जल्दी हो जाय।

प्राइवेट सेक्टर ने गुड्स कैरियर्स को काफी अच्छी तरह शुरू में उन को जो बढ़ावा दिया है, उस से घबराने का जरूरत नहीं है। यह कहा गया है कि उस से भी आमदनी में कमी हुई है। लेकिन हमें इस बात का भी ध्यान रखना चाहिये कि जनता—खासकर व्यापारी वर्ग—रेलवे में बढ़ते हुए भ्रष्टाचार तथा चोरी में तग है और उन के माल को लाने ले जाने में बड़ी रूकावट होती है। दूसरी तरफ मोटर बस वाले कम समय में सुभीते से उन का माल पहुँचा देते हैं। इसलिये इस को रोकना और किसी प्रकार का बन्धन लगाना जनता और रेलवे के लिये अच्छा नहीं होगा। गल्ले के मगाने तथा भेजने में जा कमी बनाई गई है उस का कारण यह भी है कि उन पर केन्द्र द्वारा निर्यात-आयात पर काफी प्रतिबन्ध है। वैगना के एलाटमेंट के सम्बन्ध में यह बनाया गया कि वैगन काफी मात्रा में है, पर व्यापारी और जनता का अनुभव इस के विपरीत है। वैगन मागने पर मिलाते नहीं हैं और बिना यूज के पड़े रहा है। मैं मध्य प्रदेश के विषय में कहने के लिये तैयार हूँ कि बीडी पत्ता, टिम्बर तथा धान चावल के एलाटमेंट पर व्यापारियों को हमेशा काफी शिकायत रहती है और कई बार उच्च अधि-कारियों के पाम जा कर इन बातों को तय करना पड़ता है। मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि भलाई, कोरवा और राउरकेला के बढ़ते हुए कामों को ध्यान में रख कर इस ओर अधिक ध्यान देना चाहिये और इस प्रकार व्यापारियों का विश्वास प्राप्त करना चाहिये और उन की मदद करनी चाहिये। स्टाफ पर भी हमारा कड़ा नियंत्रण होना चाहिये। व्यापारियों पर भी इस सम्बन्ध में काफी नियंत्रण रखना चाहिये, ताकि इन्डेन्ट करने में जो अनुचित लाभ होता है, उस को रोका जाये और झूठे फार्म न भेजे जायें।

इसलिये यह जरूरी है कि फार्बीडिंग नोट के लिये फार्म का काम लेना चाहिये, जोकि करीब दस या बारह नये पैसे हों। इडेन्ट के लिये इस समय बीस रुपये जमा किये जाते हैं, जोकि रिफंडेबल हैं। मैं यह कहना चाहता हूँ कि कम से कम पच्चीस रुपये जमा किये जाने चाहियें और वे रिफंडेबल न हों। इस तरह हम बोगस इन्डेन्ट्स को रोक सकेंगे।

यात्रियों की सुविधा के लिये मन्त्रालय ने लम्बी यात्राओं के लिये फस्ट और थर्ड क्लास की बोगी गाडी में लगाने की व्यवस्था की है। यात्रीगण भी इस का लाभ उठा रहे हैं। मैं यह प्रार्थना करना चाहता हूँ कि बिलासपुर और दिल्ली के बीच में भी इस तरह की व्यवस्था करनी चाहिये। यही नहीं, बल्कि बिलासपुर से बीना तक एक एक्सप्रेस गाडी का होना आवश्यक है। अगर वह डिब्बा चाहे डाक गाडी में और चाहे पठानकोट एक्सप्रेस में लगा दिया जाय तो यात्री चौबीस घंटों में दिल्ली पहुंच सकते हैं। मैं यह कहना चाहता हूँ कि जब से रेलवे बनी है बीना कटनी मैक्शन में अभी तक कोई फास्ट ट्रेन नहीं है जिस के कारण वहां के लोगों को बहुत तकलीफ होती है। अगर मेरे सुझाव पर अमल किया जाय, तो छत्तीसगढ़ के लोग चौबीस घंटों में दिल्ली पहुंच सकेंगे।

लोहे तथा स्टील मन्त्रालय ने अपने पत्र तारीख २२-१-५८ संख्या २०(११)५७ में आर्मीसर्ज और स्टाफ के लिये कस्ट्रक्शन एलाउन्स देने का निर्णय किया है, जोकि भिलाई, दुर्गापुर और गउरकेला में है। उसी आधार पर मैं रेलवे मन्त्रालय में प्रार्थना करना चाहता हूँ कि इन स्थानों पर रेलवे कर्मचारी काम कर रहे हैं, उन को भी यह एलाउन्स देने की तजवीज पर विचार किया जाय। उन लोगों में आप लोगों के पास शिकायतें की हैं और हम लोगों के पास भी शिकायतें हैं। हम चाहते हैं कि मंत्री महोदय

इस पर ठंडे दिल से विचार करे। जब लोहे और स्टील का मन्त्रालय इस प्रकार की फैसिलिटीज देने के लिये तैयार है, तो फिर रेलवे मन्त्रालय को भी ये फैसिलिटीज देनी चाहिये।

घब में खडकपुर के व्यापारियों की शिकायतों के बारे में कुछ अर्ज करना चाहता हूँ। मेरे भाई सरदार अजित सिंह सरहदी भी वहां गये हुए थे। उन व्यापारियों को अभी तक मुलाकात का मौका नहीं मिला है और उन की सुनवाई नहीं हुई है। मैं नहीं कह सकता कि इस वजह से व्यापारियों की बातें नहीं सुनी जा रही हैं। मैं चाहूंगा कि मन्त्रालय उन की बातों को सुनने की कृपा करे और कोई तरकीब निकाल कर उन की मांगों की पूर्ति करे।

श्री जगजोशन राम बाने क्या है ?

सर्कार अ० सि० सहगल - रेलवे स्टाफ की एजुकेशन तथा सोशल वेल्फेयर की ओर भी मंत्री जी ने प्रकाश डाला है। आज भी स्टाफ के लिये क्वार्टर नहीं है। निम्न-वर्गीय स्टाफ की तरफ इस विषय में खास तौर पर ध्यान देने की जरूरत है।

बिलामपुर डिविजन में कई स्टेशनों में अभी भी पर्मिनेट स्टेशन मास्टर नहीं हैं। यह उचित बात नहीं है। भिलाई राउरकेला तक डबलिंग हा चुकी है। इन के बीच जहा ओवर-ब्रिज नहीं है, वहां और खासकर हामदो और शियोनाथ पर दूसरा पुल भी बनाया जाना चाहिए। प्रकलतरा स्टेशन पर गुड्रज शेड के लिए जनता की मांगों के बावजूद भी रेलवे अथॉरिटीज की जिद ममयानुकूल और उचित नहीं है और अभी तक उन पर उचित कार्यवाही नहीं हुई है।

क्लास थी और फोर के जो एम्प्लॉयड खडकपुर में रहते हैं, उन को माननीय सदस्य श्री अजित सिंह सरहदी ने और दूसरे माननीय सदस्यों ने देखा है। उन के बारे में पत्र-व्यवहार

[सरदार भ० सि० सहगल]

भी हुआ है। मैं प्रार्थना करना चाहता हूँ कि उन की हालत को सुधारने की कोशिश की जाये।

हमारे कुछ मित्रों ने पैसेजर एमिनिटीज के बारे में कहा कि वे उतनी नहीं हैं, जितनी कि चाहिए। शायद हमारे मित्रों ने बाहर जा कर देखने की कोशिश नहीं की। मैं कहना चाहता हूँ कि कम से कम जापान और आइना की पैसेजर एमिनिटीज और हमारी पैसेजर एमिनिटीज में कितना ज्यादा फर्क है, माननीय सदस्य यह देखें। हमारे यहाँ जापान और आइना की निम्नतः काफी अच्छा प्रबन्ध है। मैं यह कहना चाहता हूँ कि कोई भी बान बिना जानकारी प्राप्त किये मदन के मामले रखना कदापि अच्छा नहीं है।

मैं माननीय मंत्री का ध्यान कलकत्ता में नागपुर तक के लिए एक जनता एक्सप्रेस गाड़ी या एक डी-लक्स गाड़ी चलाये जाने की ओर भी विशेष तौर से दिलाना चाहता हूँ। यदि वह चाहे तो जनता गाड़ी चला सकी है और यदि चाहे तो डी-लक्स चला सकी है। आज भी वहाँ दो पैसेजर और एक डाक गाड़ी चलती है। आपने लाइन को डबल तो कर दिया है और यह आपका काम करीब-करीब खत्म होने जा रहा है। मैं प्रार्थना करना हूँ कि अब आपकी टाक गाड़ियों की स्पीड को भी बढ़ाना चाहिये और साथ ही साथ जनता या डी-लक्स, जो भी आप मुनासिब समझे, कलकत्ता से लेकर नागपुर तक देने की कृपा करें।

मैं यह भी चाहना हूँ कि आप हमारे यहाँ डिविजनल हैडक्वार्टर रखें। अभी तक आपने वहाँ रिजनल हैडक्वार्टर रखा हुआ है। आपके कुछ दफ्तर नागपुर में भी थे जिन को आप धीरे-धीरे ट्रांसफर कर रहे हैं। मैं समझता हूँ यह अच्छा होगा अगर वहाँ डिविजनल हैडक्वार्टर कायम कर दिया जाये जिस तरह से आपने दूसरी रेलवेज पर किया हुआ है।

इसके साथ ही साथ मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि जब नया मध्य प्रदेश बना था उस वक्त आपने भाषासमस्या दिया था कि जिन इलाकों में रेलें नहीं हैं वहाँ हम रेलें देंगे। मैं चाहता हूँ कि मध्य प्रदेश की गवर्नमेंट की तरफ से इस बारे में जो भी माग की जाये, उस पर आप गौर करने की कृपा करें ताकि जो कमियाँ रह गई हैं, वे दूर हो सकें।

मतना, रीवा और गोबिन्दगढ़ करीब-करीब ४४ मील का टुकड़ा है। आपने वहाँ पर रेलवे लाइन बिछाने के लिए सर्वे किया है और आपका पता चल गया होगा कि उससे फायदा होगा या नहीं होगा। इस लाइन को बिछा देने में कई लाभ मध्य प्रदेश को पहुँच सकी हैं और वहाँ कोल भी है। वह विहार से आसानी से मिलाया जा सकता है। मैं चाहता हूँ कि इस बारे में भी आप जल्दी में जल्दी निर्णय करें ताकि उस इलाके का विकास सम्भव हो सके।

अन्य में मैं इनका ही कहना चाहता हूँ कि जो मुझसे मने दिये हैं, उन पर गौर किया जाये। रेलवे बोर्ड के बारे में मेरे मित्रों ने जो कुछ कहा है और उसके खिलाफ चार्ज लगाये हैं, मैं उनको निराधार समझता हूँ और मैं रेलवे बोर्ड को डिफेंड करूँगा। रेलवे बोर्ड ने जिस सतर्कता और ईमानदारी के साथ काम किया है, उसकी मैं प्रशंसा करता हूँ और जिस खूबी के साथ उसके अफसर कार्य कर रहे हैं, उसके लिए मैं उनको तथा माननीय मंत्री महोदय को बधाई देता हूँ। गंगा के ऊपर उसके अफसरों द्वारा जिस पुनः का निर्माण किया गया है और जितनी जल्दी यह काम किया गया है, उसके लिए भी वे बधाई के पात्र हैं।

The Deputy Minister of Railways (Shri S. V. Ramaswamy): Mr. Deputy-Speaker, Sir, it is gratifying indeed that so many hon. Members have said good words about the railways. We are very thankful to them.

Some hon Members have also levelled criticisms. We are thankful to them also. On the whole, there has been an awareness of the difficulties of the railways and an appreciation of the achievements of the railways. I assure this House on behalf of the Ministry that the criticisms will not lull us into complacency but will act as a spur to greater activities to realise the targets that are still expected of them.

Some hon Members have made sound criticisms, some of which I shall deal with. There is the question of compensation claims. Many hon Members have referred to this aspect and also to the pilferage of consignments, consignments lost in transit, delays and so on. Quite rightly these criticisms are just in the context of the keen competition from the roads. It has been said that road transport was able to deliver the goods in time and with safety. I am sure that these observations deserve full consideration.

No doubt we have done a good bit, but I must admit that much remains to be done. For instance, the Corruption Enquiry Committee, in Chapter 7, have made several suggestions. We have been implementing most of the suggestions. The reorganization of the railway protection force and the setting up of the claims organization have already shown results.

I may here point out that the figures of compensation claims given year to year at page 39 of the pamphlet *Indian Railways, 1957-58*, no doubt indicate a steady increase in the claims payments. But these figures have to be correlated with the increase in traffic and the increase in the value of the goods. I have before me certain figures which, ignoring the traffic in commodities such as coal and metallic ores which are not of significance in the context of payment of claims, the House will be interested to know. If the year 1953-54 is taken as 100, the corresponding indices of claims payment, after making allowance for the

increase in traffic in commodity price levels for the successive financial years, are, 83.9, 80.3, 85.7 and 76.8 respectively. The figures for the year 1956-57, it will be noticed, are somewhat high. But that is essentially due to the many arrear claims having been settled in that year and not due to any adverse trend.

In this connection, I may point out that in 1953-54 the net amount paid as compensation claims was about Rs 2.89 crores, when the tons originating, excluding coal and ore, were 48 million, and when the price level was 105. I do not want to tire the House with all the details of the successive years. But last year, 1957-58, the net amount paid was Rs 3.27 crores as against Rs 3.32 crores in the previous year. There is a considerable fall though the increase in the traffic has gone up to 70 million tons as against 67 million tons in the previous year. This shows that there has been a considerable fall in the claims position also. We are certainly taking very energetic steps and we shall continue to bring down the claims.

One other point may be referred to in this connection. While we are struggling with the question of claims compensation, one hon Member drew the attention of the House to the recommendation made by the Railway Freight Structure Enquiry Committee, with regard to the liability of common carriers. The hon Minister, in his address, has referred to this point also, and to the difficulties in implementing the recommendation. The difficulties are both legal and administrative. I was just citing this point so that the House may not feel that there is any inordinate delay in implementing or considering the recommendation. As a matter of fact, though the Committee recommended that it should be implemented within one year, it is not one year yet. Anyway, I am stating it so that the House may appreciate the difficulties.

The railway at present is only a bailee, but if you impose the liability of common carrier, the whole legal

[Shri S V Ramaswamy]

aspect changes. You have got to pay compensation for the loss in any case, barring an act of God or an act of war. This is a very serious liability, and the extent of it has got to be worked out. It has been pointed out to the Committee that there are several legal and practical difficulties in the way. It was pointed out that the railways cannot assume responsibility for a liability which would properly fall within the jurisdiction of the State Governments. Also, there is a peculiar difficulty in India. There are so many break-ups of gauge points and the incidence of damage is very high in this country. Other countries do not suffer from this. Therefore, we have got to take that aspect also into consideration.

Again, we are not so advanced in the method of packing. The Committee went largely by the fact that in other countries in the west, in the United States of America, the United Kingdom, Canada and France, they have assumed a common carrier liability, but there the industrialization has so advanced that side by side the method of packing is also in an advanced stage. We have not advanced to that extent. So, that would depend upon the improvement of packing also.

Then, there is the question of long haulage and there are climate changes in our country, due to which oftentimes goods perish. So, taking all these things into consideration, we have got necessarily to go deep into this matter and understand the legal implications. The committee themselves have realised that it would need a vastly improved administrative set-up. They have realised the difficulties. Some Members have expressed doubt whether it can be implemented within one year after the coming into force of the new freight structure. At any rate, they have suggested many other things which should be done simultaneously such as the revision of packing conditions. They have suggested some amendment to include

'non-delivery' also within the definition of 'loss' of section 160 of the Indian Contract Act, and sections 77 and 140 of Indian Railways Act. In any case, before any decision is taken, the complex issues will have to be worked out. I can only assure the House that due consideration will be given to it and as soon as conditions permit, the Government's decisions will be finalised.

One hon. Member raised the question that there was duplication in the machinery of the R P F and the Vigilance Organisation. The hon. Member may not be quite correct, at any rate, he is not right in thinking that if there is a merger of both, there will be economy in the administration. The Chief Security Officer has got certain functions, viz., to protect the property of the railways and the property entrusted to the railways. That function is certainly different from the function of the Vigilance Department. In any case, there is no duplication of staff. The question is whether one should be merged with the other and brought under one control. As it is, the Senior Deputy General Manager at the railways level is having an over-all control.

Coming to the stores position, my esteemed friend, Dr. Krishnaswamy, asked for a statement of stores which we can produce in this country in order to appreciate the picture and enable the House to suggest any change in planning. The position is as under. The following major items of railway rolling stock and other equipment which constitute the bulk of our requirements are already produced in the country: Steam locomotives, carriages and wagons, major components for the above rolling stock, train lighting equipment; mechanical signalling equipment and track equipment. Substantial quantities of track equipment have been developed, but not yet adequate to meet the entire requirements.

We are fully alive to the necessity of creating new capacity for items of rolling stock and equipment that might be required in the future. There is a Development Cell attached to the Railway Board for accelerating the development of stores items for which capacity has not been developed. I may also submit that the Railway Equipment Committee is doing really good work.

In 1951-52, we produced indigenously about Rs 68 crores worth of stores. In 1957-58, the indigenous production of stores has gone up to Rs 158 crores, an increase of about 132 per cent in the course of six years. I hope the House will appreciate that. In 1955-56, out of a total purchase of stores worth Rs 126 crores, Rs 93 crores were produced indigenously. In two to three years, there has been a substantial increase. Out of Rs 222 crores worth of stores purchased during 1957-58, Rs 158 crores worth of stores were produced indigenously. I believe the House will appreciate the progress we have made so far. That does not mean that we will be complacent. We are continuously taking greater interest in indigenous production. It would be seen from the figures quoted, that the percentage of imports is still about 22 to 23 per cent. We should certainly be happy to bring down this figure still further, so that we may not be required to go abroad for any stores.

As regards electric and diesel locomotives, the plans have been drawn up to build up capacity in the country. About this more will be said in detail later. With regard to wagons and underframes, there has been substantial progress in the output of wagons and coaching underframes from established builders. The present installed capacity is about 20,000 wagons per annum. In order to meet the increased requirements by the end of the second Five Year Plan, educational orders have already been placed on ten new firms. At the end of the first Plan, there was only one firm which used to supply 200 metre gauge underframes annually and the require-

ments of the railways were met by resorting to imports. Sufficient indigenous capacity has now been located from amongst the established wagon-builders.

With regard to locomotive duplicates, indigenous capacity has been located for seven important items, I need not go into them now in detail. The railways have been advised not to import any of these items in future. Capacity has also been located for both steam pressure gauges and vacuum gauges and bulk orders have been placed.

With regard to signalling equipment, there are two types of signalling equipment—mechanical and electrical signalling. As regards mechanical signalling equipment, it is now largely made in the country and recent efforts made have revealed that the industry has almost doubled the output in recent months. As regards electric and power signalling equipment which consists of colour light signals, point indicators, a number of relays, circuit controllers, motor operated points, etc., very few of these items are at present manufactured in the country and even those are made in small quantities.

Regarding miscellaneous items, considerable developmental action is being taken to foster manufacture of miscellaneous items of equipment in the country. In the field of track materials, production of rails has been planned in the new steel plants. Enhanced capacity for the manufacture of cast iron sleepers has been established while increased quantities of sleepers are expected from several units. In the field of tram lighting equipment, greatly augmented output of tram lighting dynamos, its allied switchgear and tram lighting batteries is being obtained from indigenous sources consequent on the encouragement given to the industry. We are actively pursuing this matter.

Another point has been raised regarding inadequate maintenance and inadequate supplies of stores for main-

(Shri S V Ramaswamy)

tenance I would like to submit in this connection that the availability of rolling stock during recent years has been generally improving as would be evident from the figures of percentage of stock under and awaiting repairs on the Indian railways. In 1955-56, in regard to locomotives, the percentages are BG 16.76 and MG 15.44. In 1957-58, the figures were 15.32 and 15.72 respectively. As regards carriages, for 1955-56 it is 10.19 for BG and 6.92 for MG. For 1957-58 it is 9.02 for BG and 8.26 for MG. For wagons for 1955-56 it is 4.68 for BG and 7.34 for MG. For 1957-58 it is 3.53 for BG and 3.96 for MG. While the procurement of raw material and stores for maintenance of stock continues to be somewhat short of full requirements, the supply of spares has been steadily improving as revealed by the above figures of stock availability. Special steps have also been taken for speedier procurement of essential items by delegating more powers to the Controller of Stores of the Railways. Formerly, their power was up to Rs 2,000. Then it was raised to Rs 10,000. Recently it has been raised to Rs 25,000. So, now powers have been given to the Controller of Railways for purchasing items up to a total value of Rs 25,000 in each case. Railways are also authorised to make emergency purchases, whenever necessary in the interest of proper operation and maintenance.

14 hrs

Also we have revised the minimum and maximum stocking limits. All these have helped to improve the position and so I submit there is an overall improvement of the position. Indigenous capacity for an increasing number of items which were hitherto imported is also being developed rapidly and that will help us in the years to come in meeting our demand for stores.

There is one other point that I would like to mention. My hon friend, Shri Guha, referred to the foreign assist-

ance obtained for the Railway Plan and felt that the interest would be a huge charge on the railways. As the House is aware, such assistance forms an important item in the total resources for the Second Plan as a whole and not only for the railways, and has assisted in the execution of a Plan which required considerable expenditure of foreign exchange.

The loan from the World Bank generally is given for certain specific programmes and the House will appreciate that the programme of development of railways was considered by the World Bank for a very large measure of assistance. Assistance has also been received from T.C.M. and D.L.F. authorities. Without being complacent, I should like to say that the acceptance of the Railway programme for foreign assistance was in no small measure due to the sound management and financial stability of the Indian railways. I need only quote in this connection an extract from *The New York Times* of 13th July 1957 which may be of interest to the hon. Members of this House. It says:

Despite overaged rolling stock and inadequate equipment, the bank said the railway is operated efficiently. Mr Black said the New York Engineering firm of Coverdale and Colpitts confirmed this in a study of the system's operations, management and finances made for the Bank."

I think that should satisfy hon. Members about the position of the railways in the international field.

Then some point has been raised about level crossings and over-bridges and under-bridges. There seems to be some misunderstanding in the minds of the hon. Members that wherever there is difficulty about level crossings the railways should come forward for the construction of over-bridges and under-bridges. I am afraid that is not the correct position. The

position broadly is that wherever bridges are to be built, the railways bear the cost of the bridge proper and the State Government that of the approaches. When the State Government agrees to bear the cost under the above rules, the Railway Ministry is always ready to play its own part. The bridge over the railway portion is constructed by us and the approaches on either side by the State Government. This is the position. The Government of India (Ministry of Transport and Communications) have recently decided that all schemes relating to over-bridges and under-bridges in replacement of level crossings should form part of the State Plan. It is, therefore, for the State Governments to provide such schemes in their own Plans and make necessary provisions for the funds for meeting their share of the cost.

So I submit, if hon. Members are interested in over or under-bridges in any of the constituencies, it is up to them to seek the assistance of the State Governments to see that they give priority to their schemes and include them in the State Plan. Wherever the State Government is willing to come forward to construct the approaches, the Railways for their part are prepared to co-operate with the State Governments in seeing that the obstructions are removed. That would be the correct position. So, I hope hon. Members will not level the charge that we are holding the schemes back and obstructing them. A correct understanding of this position will help us also in meeting the requirements.

Shri Tangamani (Madurai): Are we to take it that wherever the State Government have come out with their proposal, all those proposals have been accepted and the schemes approved?

Shri S. V. Ramaswamy: Not "wherever". The State Government has got to make an assessment of priorities and tell us. It is for the State Government to provide the necessary funds in their budget. Whenever they come forward, we shall consider them

and we shall certainly offer our co-operation.

Shri T. B. Vittal Rao: But the railways give some amount 50 per cent. of the expenditure is met by the railways and the other 50 per cent by the State Government.

Shri S. V. Ramaswamy: The position is that we construct the bridge over the railway portion and the approaches are constructed by the State Governments.

Shri Thirumala Rao (Kakinada): May I know the policy of the Government with regard to these over-bridges? Have they got any policy with regard to the sharing of expenses and also about the priorities all over the country?

Shri Jagjivan Ram: As has been mentioned by the Deputy Minister, what has been done is that the Ministry of Transport has written to the State Governments that the construction of over-bridges and under-bridges in their State should be included in the State Plan. I have asked the Railway Board that they should also address the State Governments to that effect so that we know what is the size of the problem and provide funds in our own budget.

Shri S. V. Ramaswamy: Then, my hon. friend, Shri Gopalan, mentioned something about the transport of fish from the West Coast. I think we have provided all the facilities and there should be no room for complaint at all. Fish traffic is mainly offered for booking from Cannanore, Calicut, Tanur and Tirur on the West Coast to Bangalore, Madras and Howrah. The bulk of this traffic, however, moves to Madras only.

Prior to 29th December, 1958 the booking of fish traffic by No. 2 Mangalore-Madras Mail had to be restricted on account of limited accommodation available. However, from 29-12-1958, fish parcels have been permitted to be booked by this train without any quota limitations. The parcels

[Shri S. V. Ramaswamy]

booked from these stations are cleared in two luggage vans specially attached to this mail train. During the peak season, namely, August to March, 3 luggage vans will be attached.

With regard to fish traffic to Bangalore, it is transhipped into No 7 Madras-Bangalore Mail at Jalarpet, the excess traffic, if any, being cleared from Jalarpet by the Jalarpet-Bangalore Express

So far as fish traffic to Howrah is concerned, on arrival at Madras, it is transhipped into two bogie parcel vans now running on Madras-Delhi Janata Express. These parcel vans are run off at Vijayawada and moved further by the connecting Hyderabad-Howrah Express. The fish traffic booked at Mangalore to Cochin Harbour Terminus is cleared daily by the Malabar Express

It is thus evident that there is no restriction in the booking of fish parcels from any station in Kerala area and they are being moved currently

As regards the provision of refrigerator vans for the transport of fish, this can be done only after cold-storage facilities have been provided at the terminals. The Ministry of Food and Agriculture are considering the provision of six refrigerator vans as an experimental measure for transport of perishable commodities, particularly fish. The Railway Ministry are collaborating in this in the design and construction in order to facilitate the movement of fish

There are one or two points more and I am done. Hon. Members have mentioned about the increase in coal consumption on the Railways. The figures of traffic carried and coal consumed by the Indian Railways in the years 1952-53 and 1957-58 along with the percentage increase over this period are as follows.

In 1952-53 the passenger, goods and mixed in million gross ton miles was 102,046. In 1957-58, this increased to

140,676 million gross ton miles. That is, there is an increase of 37.8 per cent. in passenger, goods and mixed. As against this, the quantity of coal consumed in million tons for 1952-53 was 11.04 and for 1957-58 was 13.90. That is, there is an increase only of 26.7 per cent. The percentage increase in coal consumption during this period was 26.7 per cent. as against an increase of 37.8 per cent. in the total gross ton miles carried by the railways. Thus, although the total coal consumption in 1957-58 is higher as compared to 1952-53, the increase is not on a proportionate basis but is considerably lower.

As was pointed out by the hon. Minister in his Budget speech—he pointed out overall figures—the Expert Committee on Coal has found that in recent years the consumption trend generally has been favourable. Even though the position has not been equally satisfactory on all the Railways, the overall figures of pounds of coal consumed per thousand gross ton miles on all the Indian Government Railways show a progressive reduction. In 1952-53, it was 187.5, in 1955-56, it was 174.5, in 1956-57, it was 172.5 and in 1957-58, it was 168.5. The Expert Committee on Coal indicated scope for reducing coal consumption and expenditure mainly by improving the quality of coal and by strict control on pilferage, loss and wastage. These recommendations in so far as they concern the Minister of Steel, Mines and Fuel are being pursued with that Ministry.

There is one small matter and that is about what my hon. friend, Shri Vittal Rao, said about the assisted siding for the Singareni Collieries. They have asked for an assisted siding taking off from Bellampalli to serve a new colliery. The construction of the siding is included in the 1959-60 Works Programme and is estimated to cost about Rs. 18.35 lakhs, of which Rs. 10.22 lakhs is payable by the colliery owner. The date of completion will depend on how far the company

is able to complete its part. However, it will take about twelve months from the date of commencement. In the meantime, additional yard facilities have been provided in the station yard for handling the increased coal traffic from the Tandur Collieries

In conclusion, I might submit

Shri T. B. Vittal Rao: May I just ask one question?

When did the management of the Singareni Collieries ask for the siding? You have included it in the 1959-60 programme, but when did they ask for it?

Shri S. V. Ramaswamy: Immediately I cannot give an answer I will require notice, but it would appear that it will be taken up soon because it is included in the works programme of 1959-60 and, as I submitted, it might be completed within about twelve months

In conclusion, I am very thankful to the hon Members for the criticisms that they have levelled and, as I said, it will not lull us into complacency but will spur us to further activities. I am sure that the House will appreciate our difficulties and would render help to fulfil the targets that have been imposed upon us and to serve the people and the nation

Mr. Deputy-Speaker: I was to call Shri Dasaratha Deb, but Shri Prakash Vir Shastri tells me that he has to go by a bus which leaves at 3 o'clock. So, I will call Shri Shastri first.

श्री प्रकाश वीर शास्त्री (गुडगाव)
उपाध्यक्ष महोदय, मैं आप की इस कृपा के लिये धन्यवाद देता हूँ।

रेलवे मंत्रालय के सम्बन्ध में अपेक्षाकृत इसके कि मैं कुछ शिकायतें प्रस्तुत करूँ, अपने कुछ सुझाव प्रस्तुत करना चाहता हूँ। पहला सुझाव तो यही है जिसे हमारे इस सदन के

माननीय सदस्य बिहार के श्री तिवारी जी ने प्रस्तुत किया था कि जितने भी सदस्य रेलवे बजट के बाद विवाद में भाग ले रहे हैं, रेलवे मंत्री महोदय को इतना समय नहीं होगा कि वह एक एक सदस्य के प्रत्येक प्रश्न का उत्तर दे सकें, इसलिये क्या ही अच्छा होता कि यहाँ जिस सदस्य की ओर से जो सुझाव या शिकायतें प्रस्तुत की जायें और यह सम्भव न हो कि मंत्री महोदय यहाँ पर सब का उत्तर दे सकें, उस सदस्य के पास उनका उत्तर अवश्य पहुँचा दिया जाय ताकि भविष्य में उस को फिर इस सदन में उस शिकायत को प्रस्तुत करने का अवसर न प्राप्त हो सके।

जिस दूसरे सुझाव की ओर मैं माननीय मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ वह यह है कि रेलवे बजट पर जब जब भी बहस या वाद विवाद आरम्भ होता है तो जहाँ पर तृतीय और चतुर्थ श्रेणियों के कर्मचारियों की विशेष रूप से चर्चा होती है वहाँ तृतीय श्रेणी अर्थात् थर्ड क्लास के पैसेन्जर्स और उनकी सुविधाओं की ओर भी ध्यान दिया जाता है। यह आवश्यक बात है क्योंकि हमारे रेल विभाग को अधिकतर आय जो यातायात और माल के भेजने से होती है उसके अन्दर अधिक आय तृतीय श्रेणी के यात्रियों से होती है। लेकिन मैं इस सम्बन्ध में अपने मंत्री महोदय से एक निवेदन अवश्य करना चाहता हूँ कि अब से दो या ढाई वर्ष पहले की एक घटना है। यह घटना गढ़ मुक्तेश्वर स्टेशन पर घटी। दोपहर को जो पैसेन्जर ट्रेन दिल्ली के लिये जाती है उस में ओवरक्राउडिंग हो जाने से एक माता को बड़ा कष्ट हुआ। वह अपने बच्चे को पहले चढाना चाहनी थी। किसी तरह से वह प्लेटफार्म तक तो गिरती पड़ती पहुँच गई लेकिन उस के पश्चात् भी गाड़ी ने चढ़ नहीं सकी। बहुत प्रयत्न करने पर उस ने अपने बच्चे को तो किसी तरह से खिड़की के द्वारा उतार दिया किन्तु खुद चढ़ने में सफल नहीं हुई। कुछ देर पश्चात् जब गाड़ी चलने लगी तो मातृ हृदय जिस

[श्री प्रकाश वीर शास्त्री]

प्रकार का मोह अपने बच्चे के लिये रखता है उस का दुष्परिणाम यह हुआ कि माता बेचारी गिर पड़ी और बेहोश हो गई। मैं स्वयम् उम स्टेशन पर उतर रहा था इसलिये जब गाड़ का डब 1 पास आया तो मैंने निवेदन किया उनसे और उन्होंने कृपा कर के गाड़ी को रोका भी। लेकिन वह मातृ हृदय था माता को उस वक्त तक होश नहीं आया जब तक उस के कानो मे बच्चे की आवाज नहीं पड़ी। यह घटना मैं इसलिये आवश्यक रूप से निवेदन करना चाहता हू कि तृतीय श्रेणी के यात्रियों को जितनी भी सुविधायें रेलवे मंत्रालय प्रदान कर सकता है उस से अभी कुछ और किये जाने की आवश्यकता है। जैसे आज रेलो मे टिकट कलेक्टर चलते हैं कडक्टर गाड़्स भी चलते हैं। छोटी श्रेणियों के यात्रियों को सुविधा देने की दृष्टि से क्या ही अच्छा हो कि हर पैसेन्जर ट्रेन के साथ कुछ इस प्रकार के यात्री सहायक भी चले जिन का काम केवल यह हो कि तृतीय श्रेणी के वे यात्री जो बेचारे इतने पढे लिखे नहीं होत या अपने अधिकारों के प्रति इतने जागरूक नहीं होते कि वे डिब्बा में जा कर अपना स्थान ले सकें उन की कुछ सहायता हो सके? क्योंकि व वही से चलेगे जहा से गाड़ी चलेगी। उनको यह पता रहता है कि तृतीय श्रेणी मे आगे जगह है या मध्य मे है या पीछे है। आज तो जब यात्री लोग गाड़ी में बैठना चाहते हैं उन से गाड़ी मे बैठे हुए यात्री कहने लगते हैं कि आगे जगह है, और जो आगे बैठे होने हैं वे कहते हैं कि पीछे जगह है। इस भाग और पीछे, पीछे और आगे मे बेचारे यात्रियों की गाड़ी छूट जाती है। इस तरह के यात्री सहायक हो तो यह भी एक मनोवैज्ञानिक बात है कि थोड़े रेलवे विभाग के कर्मचारियों की ड्रेस को देख कर भी थर्ड क्लास के यात्रियों पर प्रभाव पडगा। उन की नियुक्ति की जाय तो आगे के लिय इस प्रकार की दुर्घटनायें बच सकती है, यह मेरा अनुमान है। माननीय मंत्री महोदय अगर अनुसंधान करेंगे तो पायेंगे कि वर्ष मे जितनी दुर्घटनायें

होती है उन में बहुत कुछ दुर्घटनायें इस प्रकार की होती हैं कि जिन में तृतीय श्रेणी के यात्री बच नहीं पाते और चढने के प्रयास में गिर पडते हैं और बाहर आ जाते हैं। तो यदि इस प्रकार के यात्री सहायक लोगों की व्यवस्था रेलो मे कर दी जाय तो तृतीय श्रेणी के यात्रियों की बहुत बड़ी सहायता हो सकती है।

इसके साथ ही दूसरा सुझाव यह प्रस्तुत करना चाहता हू कि बड़े स्टेशनों पर कुछ रेलवे की और से गाइड्स की नियुक्ति की गई है। उन की ड्रेस के ऊपर लिखा रहता है "पैसेन्जर गाइड" लेकिन देखा यह गया है कि जितने भी पैसेन्जर गाइड्स होने हैं जिस कार्य के लिए उनकी नियुक्ति होती है उस में कठिनाई से ही उन का तीन या चार बार दिन मे कष्ट करना होता है। अगर कोई नावधान यात्री पहुच गया और उस ने उन्हें टोक दिया कि हमे इधर जाना है तो दूसरी बात है अन्यथा व इसी तरह मे हाथ पीछे किये हुए स्टेशनों पर घूमने रहने हैं। मेरा निवेदन यह है कि आज इस प्रकार की भी जनसेवी सस्थायें हैं, अगर रेलवे मंत्री उन को अपनी ओर से आमंत्रण दे और कहे कि आप हमें इस प्रकार के कुछ आदमी दीजिये जिन की सेवा भाव की प्रवृत्ति हो, और उन को रेलवे की ओर से थोडा सा वार्षिक पुरस्कार या थोडी सी अन्य सुविधायें दी जा सकें और इस प्रकार पैसेन्जरस गाइड के रूप मे उन की स्टेशनों पर नियुक्ति की जाय तो ज्यादा अच्छा होगा। मवा की प्रवृत्ति तो स्वतः उनके अन्दर है ही लेकिन वे केवल नौकरियों के लिये ही गाइड बने नहीं घूम रहे हैं। पैसेन्जरस गाइड के ही सम्बन्ध मे दूसरा सुझाव यह है कि आज उन के ऊपर लिखा होता है "पैसेन्जर गाइड" लेकिन मैं चाहता हू कि रेलवे मंत्रालय इस दिशा में कुछ और जागरूक हो। जनता के साथ जनता की भाषा मे बातचीत की जाय तो अच्छा है। हमारे स्टेशनों पर बहुत कम यात्री इस प्रकार के होते हैं जो इंग्लिश के इन शब्दों को पढ़ें

और अपने अधिकारों के प्रति जागरूक हो कर पूछना भी कर लें। इंग्लिश के साथ ही हिन्दी में भी सिखा होना चाहिये और वह इस प्रकार के लोग हों जो स्वयम् जा कर लोगों से पूछें कि आप को क्या आवश्यकता है? कक्षा का टिकट लेना है? या किस प्रकार की स्थिति है? दूर न जाइये, इस दिल्ली के रेलवे स्टेशन पर ही जा कर देख लीजिये कि वैसेन्जर्म गाइड्स की क्या स्थिति है। मैं यह आवश्यक सुझाव देना चाहता हूँ कि जनसेवी सस्थाओं को आप इस प्रकार से धामत्रण दे तो स्वयमेव ही यात्रियों को बहुत कुछ लाभ हो सकता है।

इसके प्रतिरिक्त जो चीज मैं विशेष रूप से कहना चाहता हूँ वह यह है कि हमारे देश में कभी कोई विदेशी यात्री आया था। उस ने भारतवर्ष के समाचारपत्रों में एक समाचार दिया था कि रात्रि को १२ बजे एक स्टेशन पर जब मेरी आंख खुल गई थी, तो वहा पर आवाज लग रही थी "पूरी गरम, हलवा गरम"। उस को आश्चर्य हुआ कि हिन्दुस्तान मे रात के १२ बजे भी खाना खाया जाता है सभी तो लोग आवाज लगाते रहते हैं। वैसे तो हमारे देश की परम्पराये काफी बिगडी हुई है और उन को सुधारने मे समय लगेगा, लेकिन रेलवे मंत्रालय इस पर ध्यान दे कम से कम और कुछ नहीं तो इतना तो कर दे कि रात्रि के १० बजे और प्रात काल के ४ बजे के बीच मे स्टेशन पर चाय बिके, दूध बिके, इस प्रकार की चीजे तो हो, लेकिन बासी खाना न बिके। एक सज्जन मुझे सुना रहे थे कि इटावा स्टेशन पर आवाज लग रही थी "पूरी गरमागरम" उन्होने खरीद ली कि गरम तो होगी ही लेकिन लेने के बाद देखा कि एक गरम और एक ठंडी, एक गरम और एक ठंडी। उस ने पूछा कि भाई यह क्या किस्सा है? पूरी वाले ने कहा कि ठीक तो है, मैं आवाज ही लगा रहा था "गरमागरम", गरम अगरम गरम अगरम, एक गरम और एक ठंडी, एक गरम और एक ठंडी। इसलिये मैं कह रहा हूँ कि रेलवे विभाग को इस सम्बन्ध में थोड़ा सतर्क रहना होगा कि जो हथारा स्वास्थ्य विभाग रेलवे स्टेशनों पर

काय करता है और विशेषकर उन इन्स्पेक्टरों को, जिन की नियुक्ति इस दृष्टि से की गई है उन्हें थोड़ा सा खाने पीने की दिशा में सावधान रखना पड़ेगा ताकि वे लोग समय की ओर भी ध्यान दें और वहां पर चीजें भी अच्छे रूप में प्रस्तुत की जा सकें। वैसे तो पता नहीं वह कौन सा दुर्भाग्य का दिन था जब इस वनस्पति या डाल्टा भी ने भारतवर्ष में प्रवेश किया। अब कोई स्थान इस प्रकार का नहीं है जहां पर यह आवश्यक हो कि गुठ घी का सामान मिल जाय। लेकिन फिर भी मैं अपने माननीय मंत्री महोदय से कहना चाहूंगा कि पंजाब के स्टेशनों पर जो बगवस्था है उसी प्रकार की व्यवस्था सारे भारतवर्ष में हो जाय। अगर वनस्पति का भी देना है तो कम से कम गरम चीज तो होनी चाहिये, ताजी चीज तो होनी चाहिये, सड़ी भुसी चीजे न हो और उन को हटाने का हर प्रयत्न किया जाना चाहिये।

एक और आवश्यक चीज जिस की ओर ध्यान दिलाना चाहता हूँ। रेलवे मंत्रालय की जो रिपोर्ट निकली है, उस मे वर्ष में जितनी दुर्घटनाये हुई हैं उन की चर्चा की गई है। उन दुर्घटनाओं मे इस वर्ष की जो सब से प्रथम दुर्घटना हुई थी १ जनवरी, सन् १९५८ को भम्बाला और दिल्ली के बीच मोहरी स्टेशन पर, उस का वर्णन है जिस के बारे में रेलवे मंत्रालय की रिपोर्ट है कि ३८ व्यक्ति मारे गये और ८६ घायल हुए क्योंकि दो ट्रेनों बुरी तरह से टकरा गई। जैसा मैंने अपनी प्रांखों से देखा, माननीय उपमंत्री मेजर जेनरल शाहनवाज भी वहा उपस्थित हैं उन्होंने भी वह दर्दनाक दृश्य देखा था। मैं इस विषय की चर्चा इसलिये विशेष रूप से करना चाहता हूँ कि इस मोहरी रेल दुर्घटना के अन्दर इस प्रकार के यात्री भी मरे जो पंजाब की जेलों मे घाठ, घाठ महीनों की यातना भुगत कर आ रहे थे। मेरा अभिप्राय जो भाषा स्वातन्त्र्य का प्राय पंजाब के अन्दर चला था उस से है। मैं तो समझता था कि सरदार प्रताप सिंह कैदों और हमारे गृह मंत्री पंत जी की ही क्रूर दृष्टि उन लोगों पर थी, लेकिन हम भी क्या पता

[श्री प्रकाश वीर शास्त्री]

था कि रेलवे मंत्रालय भी हम से नाराज हुआ बैठक है। तो इस प्रकार की घटना बड़ी धीरे सात घादमी जो बेचारे घाठ घाठ महीने जेलो में रह कर धाये थे वे भी मृत्यु के शिकार हो गये। अब जिस प्रकार से कम्प्लेन्टेशन देने की बात की जा रही है उस के बारे में देखिये। बहुत दूर दूर के लोग हैं जो सत्याग्रह में भाग लेने के लिये धाये थे। अब तक वह इतने परेशान हो चुके हैं कि बहुतो ने हार कर यह निश्चय कर लिया है कि अगर अब कुछ नहीं हुआ तो ह्राय जोड़ कर एक विस्र श्री जगजीवन राम जी की कोठी पर चलेंगे और भगवान का नाम लेंगे। धीरे क्या करे ? मेरा निवेदन है कि उन के केसेज में थोड़ी सी उदारता से विचार किया जाय ताकि वर्ष की पहली दुर्घटना में जो घादमी मोहरी दुर्घटना में शिकार हुए थे उनके लिये कुछ किया जा सके।

अब इस के बाद मैं डी लक्स ट्रेन के सम्बन्ध में भी निवेदन करना चाहता हूँ। हमारे देश में तीन डी लक्स ट्रेनें चलती हैं। एक मद्रास को दूसरी बम्बई को और तीसरी कलकत्ते को लेकिन इन में जो बैठने का स्थान है वह इस प्रकार का है कि दिन में तो यात्री सुविधापूर्वक बैठ सकते हैं, लेकिन रात को नींद तो उसे सहन नहीं कर सकती। जिस का परिणाम यह होता है कि लेटने की इच्छा होती है लेकिन जो कुसिया हैं वह लेटने की इजाजत नहीं देती, वह तो सिर्फ थोड़ी सी कमर टेढ़ी करने की इजाजत देती हैं। इसलिये मेरा निवेदन है कि इस प्रकार के मार्गों पर ट्रेन चलाई जायें जिस प्रकार से दोपहर में एक बजे नई दिल्ली और भ्रमूतसर के बीच में गाडी चलती है। सायकाल को भ्रमूतसर गाडी पहुँचती है। इसलिये डी लक्स ट्रेन्स के मार्ग में इस तरह से परिवर्तन किया जाय कि लेटने की आवश्यकता न पड़े। मेरा अनुमान है कि सारी डी लक्स ट्रेन्स में घाटा हो रहा है और एसी स्थिति हो गई है अब पांच डिब्बो को घटा कर दो डिब्बे कर दिये गये हैं। मैं विश्वास दिलाता हूँ कि अगर

भ्राप ने दिल्ली से भ्रमूतसर तक वह ट्रेन चलाई तो भगले साल भ्राप को यह शिकायत करने का मौका शायद नहीं मिलेगा कि पंजाब की डी लक्स ट्रेन में घाटा रहा। भ्राप को घाटा भी नहीं रहेगा और यात्री लोग भी सुविधापूर्वक यात्रा कर सकेंगे, ऐसा मेरा अनुमान है।

अब एक और बात जिसे विशेष तौर पर कहना चाहता हूँ वह यह कि अधिकतम क्षेत्रों में रेल लाइने बिछाने के सम्बन्ध में हमारे रेलवे मंत्री बहुत सजग और जागरूक हो कर कार्य कर रहे हैं। लेकिन हम इस प्रकार देखते हैं कि हमारे देश में जो शासन का पैसा प्राप्त होता है उस का ८० प्रतिशत भाग तक देहातो से ही प्राप्त होता है, लेकिन जब भी कोई आवश्यक योजना बनती है तो देहातो को केवल २० प्रतिशत ही दिया जाता है। इसी प्रकार से रेलवे मंत्रालय भी सोचता है। जब भी कोई रेल लाइन बिछाने का काम होता है तो यह जरूर देला जाता है कि बड़े बड़े शहर इस लाइन पर कितने पड़ते हैं। कितने देहातो को इस से लाभ पहुँचेगा इस बात पर कम ध्यान दिया जाता है। हमारे पंजाब में इस प्रकार के कई इलाके हैं, मैं पंजाब से निर्वाचित हो कर धाया हूँ इस सदन में। यह दिल्ली के बगल का इलाका है जिसे गुडगाव कहते हैं। और वह पंजाब का सब से पिछड़ा हुआ इलाका है। सन् १८५७ के स्वाधीनता संग्राम में गुडगावा जिले को जिन कठिनाइयों का सामना करना पडा, उन के कारण अभी तक भी यह जिला अपनी कमर की हड्डी सीधी नहीं कर सका है। पीछे कुछ इस प्रकार की योजनाएँ सुनी गई थी, यह नहीं कहा जा सकता कि वह रेलवे मंत्रालय की चर्चा का विषय भी या नहीं मगर यह सुना गया था कि पलवल से अलवर को गाडी निकाली जायगी और जो मेवात के हिस्से में से हो कर निकलेगी मगर अब तक वह नहीं निकली है। मैं रेल

बंशी म्हाोदय और उन के मन्त्रालय से निवेदन करूँगा कि वह अपने उस बायदे को ध्यान में रखते हुए इस छोटी सी रेलवे लाइन को चालू करने के लिये प्रमली कदम उठायेँ और प्रलवर को पलवल से रेल द्वारा जोड़ दिया जाय । आज इस लाइन की व्यवस्था न होने से लोगो को काफी लम्बी यात्रा करनी पडती है उस से वे बच सकेंगे और उस इलाके के लोग जो सन् १८५७ से लगानार मुसीबतो और परेशानियो के शिकार है वे आप को इस के लिये धन्यवाद देंगे ।

इसी प्रकार का एक दूसरा क्रम यह है कि आप की बगल में मुरादाबाद से जो दिल्ली को रेलवे लाइन आती है उस पर गजरीला से प्रागरा तक नई सीधी लाइन बिछाई जाये । गजरीला से प्रागे जा कर अनूपशहर है जो सेना के मिपाही लखनऊ मे प्रागरा को आते है या देहरादून से प्रागरा को आते है उन को बहुत लम्बी यात्रा करनी पडती है । इसलिये मैं यह सुझाव देना चाहता हूँ कि गजरीला हो कर मुरादाबाद से दिल्ली आने वाली लाइन पर अनूपशहर होते हुए प्रागरा को एक सीधी लाइन बनाये और इस प्रकार की लाइन निकाली जाने से जहा यात्रियो को बहुत सुविधा होगी वहा उन की यात्रा भी सुगम हो जायेगी । अब तक इस देहाती क्षेत्र में जोकि ३१ मील का लम्बा चौडा क्षेत्र है कोई ध्यान नहीं दिया गया है । न उन में कोई सडक है और न ही कोई रेल की ही व्यवस्था है न कोई बडा अस्पताल है और न ही कोई हाई स्कूल अथवा तारघर है । और यह कहा तक उचित है कि दिल्ली के पास में होते हुए वह क्षेत्र अब इतनी अधिक-सित अवस्था में पडा रहे । मेरा निवेदन है कि जहा और बहुत से क्षेत्रो मे नई लाइनो के बिछाने का प्रयास किया जा रहा है वहा इस क्षेत्र को भी ध्यान में रखना चाहिये ।

अब मैं कुछ अपने निर्वाचन क्षेत्र की बाबत कहना चाहुँगा । मेरे निर्वाचन क्षेत्र के अन्दर एक स्थान है जिस को कि पलवल

कहा जाता है । यह पुराना ऐतिहासिक स्थान है । लगभग ६० हजार व्यक्ति यहा पर रहते है जिन में कि एक बहुत बडा भाग पाकिस्तान के उन उर्पीडित लोगो का है जिन को स्वतंत्रता देवी के लिये अपने मुक्त और आराम को बलिदान करना पडा । पलवल शहर की स्थिति यह है कि वहा के बहुत से निवासी दिल्ली में आ कर व्यापार करते है और व्यापार करने के पश्चात् वे वापिस जाना चाहते हैं । कुछ लोगो को और भी सिलसिले से दिल्ली आना जाना पडता है और आज चूकि उनके लिए समुचित रेल व्यवस्था नहीं है इसलिए उनको बडी दिक्कत का सामना करना पडता है । प्रात काल से दोपहर तक कोई ट्रेन दिल्ली मे जाने वाली नहीं है जो कि दिल्ली मे पलवल तक का सम्बन्ध स्थापित कर सके ।

अभी पंजाब के अन्दर जो वर्षा हुई उस वर्षा के कारण अगर सब से अधिक नुकसान किसी को हुआ तो वह जिसा गुडगावा के निवासियो को हुआ । वर्षा के कारण गुडगावा जिले की अवस्था बडी खराब हुई और दिल्ली से मथुरा और प्रागरे जाने वाली सडक करीब डेढ महीने तक बंद रही कारण वर्षा के कारण सडक टूट फूट गई थी । अब सडक की व्यवस्था बंद हो जाने के बाद रेल ही तो वहा के लोगो के लिए एक मात्र यातायात का साधन रह जाता है और रेल की अवस्था यह है कि प्रात काल से दोपहर तक पलवल जाने का कोई साधन नहीं है । इस अवसर पर यहा दिल्ली से जो ट्रेन चलती थी तीन बजे दोपहर को लगभग उससे पलवल पहुंचा जा सकता था लेकिन मथुरा तक मार्ग मे जो दो मेल ट्रेने चलाई जाती हैं पंजाब मेल या फ्रटियर मेल, उन दोनों में से किसी एक ट्रेन का स्टोपेज पलवल स्टेशन पर होना बहुत जरूरी है जिससे कि दिल्ली से लोगो को वहा जाने में

[श्री प्र.रा.वीर शास्त्री] -

सुविधा हो और इसी प्रकार दूसरी तरफ से दो गाड़िया पठानकोट एक्सप्रेस और बेहरादून एक्सप्रेस हैं, वे होडल जैसे छोटे से स्थान पर तो रुक जाती हैं लेकिन पलवल पर किसी का स्टॉपेज नहीं है। इसलिए मैं रेलवे मंत्रालय और मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि इसकी ओर ध्यान दें और पलवल पर दोनों तरफ के लिए स्टॉपेज होना चाहिये। मैं ने इस सम्बन्ध में रेलवे मंत्रालय को लिखा भी था लेकिन दुःख है कि अभी तक उस विषय में कोई आशाजनक उत्तर प्राप्त नहीं हो सका है। मैं उनकी सेवा में निवेदन करूंगा कि अब आगे आने वाला जो रेलवे टाइमटेबल है उसमें इस ६०००० की बस्ती वाले पलवल की उपेक्षा न की जाये। और आने वाली गाड़ियों और जाने वाली गाड़ियों में वे दोनों ओर की एक एक ट्रेन की पलवल पर रुकने की व्यवस्था कर दी जाये। इन शब्दों के साथ आपका धन्यवाद करते हुए मैं अपना स्थान ग्रहण करता हूँ।

श्रीमती सहोदरा बाई (मागर रक्षित अनुमोचित जातिया) उपाध्यक्ष महोदय, मुझे भी ५ मिनट का समय कुछ निवेदन करने के लिये दिया जाय।

उपाध्यक्ष महोदय। अगर आप इनजार करेंगी तो मौका जरूर पाजायेगा।

Shri Dasaratha Deb (Tripura). Many problems have already been covered by the previous speakers, and, therefore, I only want to stress the importance of opening new lines in Tripura. This demand for a railway line has been a long-drawn demand of the people of Tripura, and this is not the only occasion when I am trying to ventilate that demand, many times, since 1952, I have been focussing the attention of the hon. Minister on the importance of the construction of railway line in Tripura.

The other day, the hon. Minister while introducing the budget made certain reference to the possibility of constructing a seventeen-mile railway line from Patharkandi to Dharmanagar. Further, I was told by one of his colleagues, at the advisory committee meeting that the Railway Ministry were thinking of starting upon that seventeen-mile railway line in the Third Five Year Plan. I hope they should come to a decision very soon, because a mere possibility does not help us. We want that at least certain concrete and positive steps should be taken in the Second Plan period itself.

Even assuming that this seventeen-mile railway line is constructed, still, I would say that the major problems of the Tripura State will remain. We shall only be able to enter up to Dharmanagar even if there was this railway line, about 150 miles will still remain outside the scope of any kind of communication, and that would create a very difficult position, as it has created all along. That is why I want that some concrete and positive steps should be taken by the Ministry to construct a railway line from Patharkandi to Dharmanagar or from Kalkalighat to Dharmanagar, as they please, and to see that this construction is completed within the Second Five Year Plan.

As for the rest of the area, from Dharmanagar to Sabroom, which comes to a distance of about 150 miles, the survey work must be completed within the Second Plan period itself, so that in the beginning of the Third Plan period, the actual construction work could be started. This is the concrete proposal that I would like to place before the Ministry for their consideration.

Then, I would like to point out certain difficulties which the people of Tripura are now facing. Firstly, it is not necessary to explain about the geographical position of our State. You know, Sir, that Tripura State is

encircled by Pakistan on three sides; it is almost like an enclave, and it mostly consists of hilly places and it comprises of 4,116 square miles. Prior to Partition, we had our communications both internal and external via the railways now in Pakistan, because the former Assam-Bengal railways had their stations almost on the border and they were close to the headquarters of the Tripura State also. So, at that time, we did not feel much of a difficulty as we are now facing. But after the Partition, those stations have gone into the Pakistan territory, and, therefore, that facility has ceased to exist for us at the present time. Still, we have to depend on the Pakistan railway line for communication and transport. As you know, sometimes, the attitude of the Pakistan Government is not so friendly towards us, and sometimes, they seal their borders, and we have had to face serious transport difficulties in our State.

In this connection, I may draw the attention of the House to the fact that every year we have to pay about Rs. 2 crores to Pakistan by way of freight, demurrage charges or pilferage charges or other incidental charges. Government may not realise that difficulty, because they do not pay that money directly from their own funds but it comes from the business people who are engaged in the import and export business, and they bear that amount. Even after paying that amount, we cannot make sure about having the necessary wagons from Pakistan; sometimes, they do not supply, and sometimes, they reduce their supply of wagons, and they create so many other troubles and difficulties, and as a result of that, our people have got to suffer.

I would say that this state of affairs where there is complete dependence on the Pakistan railways is not a happy position for us and for our Government, and, therefore, Government should think of having some railway lines throughout the Tripura State, which can link Tripura with the rest of India, so that, independently,

we can have communication with the rest of India.

Another point that I would like to stress in this connection is in regard to the volume of trade. Though our State is very small, yet the volume of trade is not very small. Last year, we have exported through Pakistan alone about one crore of maunds of commodities; the rest are being carried partly by air lifting and partly by road; now, we have to depend on the road transport, that is, on the Agartala-Assam road which goes via Assam, for, air-lifting is not suitable always, since many people cannot afford it; for, when we import goods by air, the cost becomes so very high that our people cannot afford that price. That is the difficulty in our parts.

Even through Assam, we have exported this year about 6,87,000 maunds of Tripura products, and we have imported about 8,35,000 maunds from outside Tripura. For the next year, I have calculated from last year's figures, the estimated exportable surplus, the estimated exportable surplus for 1959-60 will be 30,000 tons of jute, 2,000 tons of tea, 1,746 tons of cotton, 1,200 tons of gur, 2,000 tons of oilseeds, and 8,000 tons of oranges, pine-apples, litchus, jack-fruits, etc. We can improve on this, but owing to the transport difficulty, we are in a handi-cap.

Owing to this difficulty, we could not establish any medium-sized factories or industries in our State. We have got about 51 tea estates in our State, but owing to the transport difficulty, the machinery required for their modernisation could not be brought in. 3 years before one tea estate had purchased some boiler, but owing to the transport difficulty it could not be brought over to Tripura; it was lying down somewhere in Assam. That is our main difficulty.

We have also got plenty of bamboos in our State. I had a talk with some people, and I find that they are quite

[Shri Dasaretha Deb]

agreeable to start a pulp industry in our State, but again the transport difficulty stands in the way; they could not bring the machinery required into our State. If a railway line is constructed, that difficulty could be easily avoided.

We have also got very fine pine-apple growing areas in our State. During the pre-Partition period, people have earned plenty of money by selling these pine-apples in the areas now in the Pakistan market. But at present, they cannot afford that market. And pine-apple being a perishable commodity, it cannot be transported to Calcutta so easily. Also the capacity for air-lifting is also limited, and for that also, people have to pay very heavy freight charges. So ultimately, even if some pine-apple is sent to Calcutta, it cannot compete with those in the Calcutta market. So, about fifty per cent of the peasantry in our State have already abandoned pine-apple cultivation.

But if the facility of transport is provided, then we can even start the fruit extracting industry in our State. I was told that Government had some scheme costing about a lakh of rupees but owing to certain other difficulties they had either got to abandon that scheme or discontinue the scheme itself.

Recently in the Ramasarma area, I was told that 81,000 acres are available for the rehabilitation of the refugees as well as the tribal people. Government have got certain schemes for this purpose, and the Central Tractor Organisation has been asked to reclaim that land. But after trying for two years, the Central Tractor Organisation has had to abandon the schemes, because they cannot transport the heavy tractors to those areas. Those are the difficulties that we are facing in our State.

There is also disparity of prices even inside Tripura itself, not to speak of price disparity in Tripura as

compared with outside, the main reason being the transport difficulty. In Agartala town, while rice is being sold at Rs 30 per maund, in the mofussil areas, it is sold at rates varying from Rs 10 to Rs 20 per maund. As far as jute is concerned, we find that in Calcutta, it sells at Rs 25 per maund, whereas in Agartala itself, we find that it sells only at Rs. 7 or 8 per maund. Nobody has got more than Rs 10 per maund. With such a difference in the prices, how can peasantry ever get incentive to produce more? These are the difficulties which we have to face in our State.

If you compare the index number of Tripura, you will see that the cost of living is very high as it is about 25 per cent more than that of Calcutta. This point must be borne in mind. That is why I am urging on the Ministry to apply its mind and not keep it in the stage of possibility. I want that they must take decisions and must start work within this year itself. There is no difficulty even if they do not make any Budget allocation, they can do it in the supplementary grants next time and Parliament will agree, I hope, and approve that. But the question is whether the Ministry is realising the anxiety of the people. That is why I am again and again urging this point. Now, we are completely isolated from the rest of India. We have to depend upon the main road—Agartala-Assam road transport. That road is also not well though the Government is trying to make it better. It is a hilly place and there are sometimes land slides particularly in the rainy season and then it becomes impossible to travel in that road. Even assuming that the road is all right for the whole year, it has got a limited capacity to carry things because there is one way traffic. You cannot have double way there as it is a hilly area. So, there is that limitation.

Apart from that, we are facing another difficulty. Assam and Tripura

are not in the same administrative unit. Being separate administrative units, Assam has got its own regulations as far as communication is concerned and they are not favourable to the Tripura State People have to take one transport pass in Assam and then another in Tripura. They have to undergo through so many difficulties. Again Tripura has to pay to the Assam Government at the rate of eight annas per maund as road tax. The Assam-Agartala road is divided into two parts—one part is in Tripura and the other in Assam. The road in Assam is the most rotten and it remains quite impossible to travel by that road for the best part of the year. The Assam Government does not take much care of it because it does not need that so much.

To avoid all these difficulties, to improve the economic condition of our State, to give the peasants reasonable prices for their produce and also to develop cultural aspects of the people there, easy communications system must be established and that means the railway. Otherwise all our economic development will get disrupted.

Lastly, the Ministry has taken certain decisions to appoint some out-agency for the North-Eastern Frontier Railway in Tripura. The decision was taken some six months before but they are not in a position even now to appoint any agents in that State. So many applicants are there but why not appoint them? I do not understand it. It is for the Minister to reply to that. But I was told by the Chief Commissioner there that he was thinking that somebody should come forward and form a transport co-operative or something like that and if that co-operative comes into existence then only he would give it some licence. This does not help them. They are thinking of giving some money also. Why is it? There are some existing candidates? There is one association—Truck Owners Association. There is also another agency lifting things from Agartala to Calcutta and Assam and this Planters Airways Association has also applied.

I do not say that a particular candidate should be selected but that the Government must apply its mind and appoint somebody as quickly as possible so that the people may get relief.

पंडित ठाकुर दास भार्गव (हिसार) :

जनाब डिप्टी स्पीकर, मैं आपका मसकूर हूँ कि आप ने मुझे दो मिनट कुछ अपने हस्ताके की बात कहने के वास्ते धना फरमाये हैं।

दो साल का धर्मा हुआ कि मैं ने इसी हाउस में यह कहा था कि हिसार के धन्दर एक धोवरब्रिज बनाया जाये। अब हिसार की धावादी तकरीबन ६०, ७० हजार धादमियो की हैं। दो रास्ते शहर से स्टेशन को जाते हैं। एक रेलवे लाइन बीच में पड़ती है शहर और कचहरियो और दूसरी धावादी के और बहुशकल ऐसी है कि धगर उस लाइन के बाहर दोनो दरवाजे बन्द हो जाय तो जो इधर के रहने वाले हैं वह दूसरी तरफ नहीं जा सकने और जो शहर के रहने वाले हैं वे दूसरी तरफ नहीं जा सकते हैं। गरजे कि उस रेलवे की शकल कुछ ऐसी है जेने कोई रोगफुली डिवाइस में डिटेन कर लिया जाये और दफा ३४२ का जुर्म हो सके। और वहा में जाने की इजाजत न दी जाये।

मैं श्री शाहनवाज सा की खिदमत में धर्ज करना चाहता हूँ जिन्होंने कि पिछली दफा इस बारे में तकरीर फरमाई थी कि दरभसल वहा की शकल ऐसी है कि वहां के लोगो को इसके कारण बहुत तकलीफ है और धटे-धटे तक दरवाजे बन्द पड़े रहते हैं और मोटरगाडिया टाये बनैरह वर्गेरह इस कदर वहा पर दोनो तरफ इकट्ठा हो जाती है कि कोई ठिकाना नहीं। रात के १०, ११ बजे तक हानाकि वह ट्रेन का बन्त नहीं होता तो भी, १०, ११ बजे रात तक दरवाजे नहीं खुलते।

[परमिता ठाकुर दास भार्गव]

अब श्री साहूनाबाज सा ने उस वक्त जो तकरीर फर्माई थी वह इस किस्म की थी कि मुझे भी श्रीर हिसार के निवासियों को जिन्होंने कि उम तकरीर को पढ़ा उनको यह वसवली हुई कि जल्दी बहा पर ओवरब्रिज बन जायेगा मैं समझता हूँ कि शहर के दोनों हिस्सों की तरफ के जो लोग आज फाटक बंद होने की वजह से रुके पड़े रहते हैं, रेलवे मिनिस्ट्री के लिए उनकी दिक्कत और परेशानी को दूर करने के लिए एक ओवरब्रिज बना देने का काम कोई बहुत बड़ा काम नहीं है।

अब जो मैंने श्री रामास्वामी की तकरीर सुनी तो मुझे मालूम हुआ कि बहा पर जब तक कि लोकल गवर्नमेंट की मजूरी न हो जाय तब तक वह ओवरब्रिज नहीं बनाया जा सकता है और मैं समझता हूँ कि शायद इस ओवरब्रिज के बनने में बड़ी मजूरी वाली रुकावट रही होगी। लेकिन मेरा उसके लिए यह कहना है कि लोकल गवर्नमेंट की मजूरी रेलवे के लिए वहाँ पर एक ओवरब्रिज बनाने के गस्तों में रुकावट नहीं होनी चाहिये। मैं अब से अर्ज करूँगा कि मैं पहले भी इस मदन से बहुत मर्तबा अर्ज कर चुका हूँ कि इस मामले में लोकल गवर्नमेंट को यह अधिकार देना दुरस्त नहीं होगा क्योंकि यह सहूलियत देना तो रेलवे का अपना फर्ज है और उसको इस मामले में बिना लोकल गवर्नमेंट का इतजार किये ऐकशन ले लेना चाहिये। क्योंकि लोकल गवर्नमेंट में तो इजाजत मिलने में न मालूम कितना समय लगेगा। मेरी बुजारिश है कि इसको इसकी मॅरिट्स पर देखा जाय और उन बायदों की जो आज स दो वर्ष पहले दिये गये थे उनको अब पूरा किया जाय।

मैं जनाब की इजाजत में भाग मिनित और लूना। जब भाखडा कॅनाल बनी है उस वक्त से लानिंग कमिशन ने तजबीज

की थी कि फतेहाबाद जो हिसार के अन्दर एक तहसील का हेडक्वार्टर है, वहा के उस इलाके में जहा कि काफी तादाद ऐसे लोगों की है जिन्होंने कि इजन भी नहीं देखा है, उस किस्म का बैकवर्ड ऐरिया है, उस इलाके में भाखडा नहर बनी है और हालाकि कहा गया था कि उस बैकवर्ड ऐरिया के लिए रेलवे का इनजाम किया जायेगा लेकिन सब का सब वह पता नहीं कहा रुक गया और उस बारे में क्या हुआ। मैं अब से अर्ज करूँगा चाहूँगा कि उस बैकवर्ड ऐरिया की ओर ध्यान दिया जाना चाहिये और साथ ही यह देखते हुए कि वहा अब जो काफी पैदावार होगी उसको मुल्क के दूसरे हिस्सों में ले जाने के वास्ते यह बहुत जरूरी है कि उस इलाके में रेलवे ले जाने की जो पहले तजबीज की गई थी उन्में अमली आमा पहिनाया जाय। फतेहाबाद तहसील के आसपास के गावों में और उसमें भागे जहा कि भाखडा का पानी अब खुला है, यह बहुत जरूरी है कि जल्द में जल्द बहा पर रेलवे कनक्शन दिया जाय। मैं आपका फिर शुक्रिया अदा करते हुए अपनी बात खत्म करता हूँ।

श्रीमती गु० सि० भूसारिकर (अमृतसर)
डिप्टी स्पीकर माहब, रेलवे बजट पर आज चार रोज से बहस हो रही है। बहुत सी बातें मेम्बर साहिबान ने कह दी हैं। मैं सिर्फ दो चार जरूरी बातों की तरफ माननीय मंत्री का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। वह इसलिए कि मुझे उम्मीद है कि उनकी मौजूदगी में ही यह काम खुशामसलूबी में हो सकता है।

यह इतिफाक की बात है कि इस वक्त जो रेलवे के मंत्री हैं उन्होंने पहले यह जिस मुद्दकमें से भी मिनिस्टर रहे हैं वहाँ सुधार किये हैं और अब तो उनके

साथ जनरल ब्राह्मनबाब जैसे इनकलाबी नीतिवादी हैं और इस वक्त उनके पास अच्छे अच्छे प्रफसर भी हैं जिन्होंने रेलवे में अच्छे अच्छे काम किये हैं। तो मैं कहता हूँ कि उनके रिटायर होने से पहले या इससे पहले कि कहीं हमारे मंत्री महोदय किसी और मुहकमे में चले जायें, वह कुछ ऐसे काम कर जायें जिनसे कि उनकी यादगार रहे।

असल में हम जो अपने मुल्क में एक सोशलिस्ट पैटर्न का तरीका रायज कर रहे हैं उसके लिए मैं रेलवे को एक नमूना समझता हूँ। हम जो देश में राष्ट्रीकरण का प्रचार कर रहे हैं उसके बारे में लोग रेलवे को ही देखकर अन्दाजा लगा सकेंगे कि यह काम कितना अच्छा है और इस तरह हमारा कथम बढ़ना चाहिए। कुछ न कुछ हमें लोगों के इम्प्रेसन बेज करने होंगे। जब तक कोई इनकलाबी स्टेप नहीं लिया जायेगा वह इम्प्रेसन बेज नहीं हो सकते।

जहां तक बड़ी बड़ी दुर्घटनाओं का सवाल है वह ठीक है कि इस साल वे कुछ कम हुई हैं। तीन का जिक्र माननीय मंत्री ने अपने भाषण में किया है, अगर उसका कारण उन्होंने स्पष्ट रूप से यह दिया है कि वे एकसीडेंट कर्मचारियों की लापरवाही से हुए हैं। यह सिर्फ माननीय मंत्री का ही खयाल नहीं है, बल्कि उन्होंने सारे जनरल मैनेजर्स की एक मीटिंग बुलाई थी और उस मीटिंग में वे भी इसी राय पर पहुंचे कि वे दुर्घटनायें कर्मचारियों की असावधानी के कारण होती हैं। तो इसके लिए मैं समझता हूँ कि यह कथम पहले उठाना चाहिए कि जितने प्रिंसिपल आफिसर्स हैं, वे सबको मैं सफर करना छोड़ दें। मैं चाहता हूँ कि चीफ इंजिनियर, चीफ मिकैनिक्स इंजिनियर, चीफ आपरेंटिंग आफिसर्स और डिप्टी कमल सुपरिंटेंडेंट ६ महीने के लिए

इस बात का तजर्बा करें। जो चीफ आपरेंटिंग आफिसर्स हैं वह तो ब्रेक में सफर करें, फर्स्ट क्लास में भी न जायें, और चीफ मिकैनिक्स इंजिनियर और चीफ इंजिनियर अगर इंजिन में बैठ कर सफर करें तो मैं समझता हूँ कि अगर इस तरह ६ महीने भी प्रमल किया जाये ये दुर्घटनायें बन्द हो जायें सिवा उनके जो कि किसी कुदरती बजह से हो या कोई और खास बजह से हों। कर्मचारियों की लापरवाही से उस हालत में ये दुर्घटनायें नहीं होंगी। कर्मचारियों की लापरवाही से दुर्घटना होना एक अफसोस की बात है। इस तरह रेलवे की बदनामी होती है। रेलवे की बदनामी होने से जो काम हम पब्लिक सेक्टर में अपने देश में कर रहे हैं उसमें लोगों की हीसला अफजाई नहीं होती। मौजूदा हालात में रेलवे ही एक ऐसा महकमा है जो कि हमारे कामों में हमारी हीसला अफजाई कर सकता है।

दूसरी बात जो कि हाउस में ज्यादा कही गयी है वह यह है कि रोड ट्रांसपोर्ट का रेलवे से एक तरह से मुकाबला चल गया है। दरअसल यह कोई मुकाबला नहीं है। यह तो ऐसी ही बात होगी कि कोई यह इस्तगारा करे कि २५ या ३० मुसल्ला आश्मियों ने हम २५ या ३० हजार निहत्थों पर हमला कर दिया और हमारा बचना मुश्किल हो गया। पांच परसेंट का और १५ परसेंट का क्या मुकाबला हो सकता है। असल में इसके मूताल्लिक कुछ बातें सोचने वाली हैं। माननीय मंत्री की स्पीच में जो किंगर दिये गये हैं मैं उनमें नहीं जाना चाहता। मोटी बात उन्होंने यह कही है कि माल के भाड़े में धामदनी पहले से ज्यादा हुई है और सबारी वाली गाड़ियों में धामदनी कुछ कम हुई है। लेकिन जो दोनों का अन्दाजा लगाया गया था उसमें सबारी गाड़ी से ४.९७ करोड़ कम बसूस हुआ

[श्री श्री ग० सि० मुसाफिर]

श्रीर मालगाड़ी में अन्वये से ८.५० लाख कम बसूल हुआ । रेलवे सम्बन्धी अगर लोगों का यही इम्प्रेषन रहा तो आगे भी माल गाड़ियों से भी ज्यादा आमदनी नहीं होगी बल्कि कम ही होगी । इस सिलसिले में मैं यह कहना चाहूंगा कि रोड ट्रांसपोर्ट का रेलवे से कोई मुकाबला नहीं है । अगर रोड ट्रांसपोर्ट वालों ने अपना इम्प्रेषन अच्छा बना रखा है । हमारे यहां अमृतसर में एक अमृतसर ट्रांसपोर्ट कम्पनी है जिसके मालिक हैं मधुहूर साई दास बिजली पहलवान । मंत्री जी ने अपनी स्पीच में कहा है कि इस साल क्लेम कुछ कम हुए हैं । मैं कहता हूँ कि मंत्री महोदय को इस बात की पड़ताल करनी चाहिए कि इस वजह से तो क्लेम कम नहीं हुए हैं कि लोग निराश हो गये हैं कि क्लेम करने से कोई नतीजा नहीं निकलता, लम्बे असें तक क्लेम पडे रहते हैं और इसलिये उन्होंने दावा करना छोड़ दिया है : अमृतसर ट्रांसपोर्ट कम्पनी पंजाब में एक ऐसी कम्पनी है जो बहुत जल्द क्लेम देती है । लोगों का इस कम्पनी के बारे में अच्छा इम्प्रेषन हो गया है और इसलिए लोग अपना माल इसके ट्रकों से भेजना पसन्द करते हैं । पहली बात तो यह है कि माल ठीक वक्त पर पहुंच जाता है और कोई नुकसान नहीं होता, लेकिन अगर खुदा नरवास्ता कोई नुकसान हो भी जाये तो उसका क्लेम बहुत जल्द मिल जाता है । यह इम्प्रेषन लोगों पर है । इस चीज को कोई भी आदमी जाकर दरियाफ्त कर सकता है कि कितना इम्प्रेषन इस ट्रांसपोर्ट कम्पनी ने बना लिया है ।

रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खाँ) : क्या आनरेबल मेम्बर कुछ आवाद सुमार से सकते हैं कि आज तक उन्होंने कितने क्लेम दिये हैं ।

13 hrs.

श्री श्री ग० सि० मुसाफिर : मैं दे सकूंगा, अगर इस वक्त मेरे पास नहीं है । लेकिन जो बात मैं कह रहा हूँ वह कोई कहानी या किस्सा नहीं है । मैं एक सही बात कह रहा हूँ । श्रीर मैं जनरल साहब की बाकफियत के लिए अपनी ही मिसाल देता हूँ । मालगाड़ियों की कमी की वजह से जो गल्ला हमको कांगड़े को भेजना था वह सारा पठानकोट में पड़ा है । हमारे यहां जलियांबाला बाग ट्रस्ट का एक मेमोरियल बन रहा है । उस से मेरा कुछ सम्बन्ध है—मैं मीनेजिंग कमेटी का चेयरमैन हूँ और ट्रस्टी भी हूँ । मुझे उस मेमोरियल का काम देखना पड़ता है । उस सिलसिले में जब भी मैं अमृतसर जाता हूँ, तो ठेकेदार और प्रबन्धक की यही शिकायत होती है कि बैगन नहीं मिलते हैं कि भरतपुर से पत्थर लाया जा सके । जब हमारे मेमोरियल के लिए बैगन नहीं मिलते हैं, तो दूसरो की क्या हालत होगी ? जब मैं शहीदो की याद को सामने लाता हूँ, तो मुझे एक शेर याद आता है, जिसे जनरल साहब जरूर पसन्द करेंगे—

उन्ही से आंख बचा के गुजर गई बाहर,
कि जिनके खून से फूलों में रंग आया है

श्री भक्त वरान (गढ़वाल) : मुकरंर ।

श्री श्री ग० सि० मुसाफिर : यह मैं ने एक मिसाल दी है । जब इस के मुताल्लिक खतो-किताबन हुई और हम ने उस कम्पनी को लिखा कि अमृतसर तक बैगन मुहैया करो और इसके लिए रेलवे को एप्वाई करो, तो उन्होंने एप्वाई किया और एप्सिकेशन में उन्होंने लिखा कि हमें नई दिल्ली तक गाड़ियां दी जायें । इस पर सेक्रेटरी, जलियांबाला बाग ट्रस्ट ने उन की लिखा कि आप ने सीधे अमृतसर तक

क्यों नहीं गाड़ियां बुक कराईं। इस का ब्याब उन्होंने यह दिया :—

“Generally, a wagon booked from Sirmuttra or Barauli takes about 20 to 25 days to reach Amritsar, and a wagon booked from Sirmuttra or Barauli to New Delhi takes only 4 to 6 days to reach New Delhi from where we load stones on trucks which reach Amritsar the next day. Only to save a period of ten to twenty days per wagon, we have demanded priority for a few wagons for New Delhi though this procedure costs us much more than a wagon if booked directly to Amritsar.”

श्री शाहनवाज खां : कहीं ऐसा तो नहीं होता है कि राष्ट्रीय मेमोरियल के नाम पर भ्रमृतसर से बैंगन मांगते हैं और दिल्ली में पत्थर बेच दिया जाता है ?

शाली गु० सि० मुसाफिर : यह चिट्ठी मैंने इस लिए पढ़ कर सुनाई है कि जिस से जाहिर हो कि लोग ट्रक्स बगैरह को क्यों पसन्द करते हैं और क्यों उन से सामान भेजते हैं। किराया तो ज्यादा होता है, लेकिन उन से वस्तु बच जाता है। जैसा कि मैंने शुरू में कहा, मेरा मतलब नुक्ता-धीनी करने का नहीं है। मेरा मतलब सिर्फ यह है कि जब रेलवे में गाड़ियां ज्यादा हो जायेंगी, उन की रफ्तार तेज की जायगी और इस सिलसिले में कोई इन्क्लाबी कदम उठाया जायगा, तब ही रोड ट्रांसपोर्ट से इस का मुकाबला किया जा सकेगा। वैसे मैं उस ब्याल से इतिफाक नहीं करता हूँ, जो कि बजट निकलने के बाद असबारी में जाहिर किया गया है कि डीजल धायल और टायरों के रेट बढ़ाने का मतलब यह है कि रोड ट्रांसपोर्ट को नुकसान पहुंचाया जाय और इनडायरेक्ट तरीके से रेलवे की मदद की जाये। यह एक छोटी सी बात है और मैं इसमें नहीं पड़ना चाहता हूँ और न ही मैं रोड ट्रांसपोर्ट की कोई बकालत करना चाहता

हूँ। मैं सिर्फ एक बात बतलाना चाहता हूँ कि रोड ट्रांसपोर्ट से मुकाबले की बात चाहे न की जाये लेकिन जब तक रेलवे को एफिशिएंट न बनाया जायगा, माल गाड़ियों की रफ्तार तेज न की जायगी और इस बात का इन्तजाम न किया जायगा कि माल हिफाजत से और जल्दी पहुंचाया जाय और क्लेम देने का फौरी इन्तजाम न किया जायगा, उस वक्त तक इस तरह लोगों की तबज्जह नहीं हो सकती है। सवारी गाड़ियों की भी यही हालत है। आज लोगों में रेल पर सफर करने का एन्थ्यूजिएज्म ज्यादा नहीं रहा है। बड़ी क्लासों में पार्लियामेंट के मेम्बर जाते हैं, जिनको मुफ्त पास दिए जाते हैं या बड़े प्रफेसर जाते हैं, जिनको सरकारी तौर पर यह सहूलियत दी जाती है, लेकिन आम लोग यह समझते हैं कि बस के जरिये आसानी से, जल्दी और हिफाजत से पहुंचेंगे। हम राउरकेला गए, तो वहां पर स्टेशन पर बड़ी भीड़ देखी। दूसरे दिन भी वैसी ही भीड़ देखी। हमको बताया गया कि यह भीड़ हर वक्त रहती है और टरेन्ज को भी भागे पीछे जाने का रास्ता नहीं मिलता है। इसलिए मैं अर्ज करना चाहता हूँ कि इम्पार्टेंट जगहों पर भीड़ कम करने का कोई न कोई इन्तजाम करना चाहिए।

इसके बाद मैं पंजाब के सम्बन्ध में नई रेलों के भूताल्लिक एक दो बातें कहूंगा। हम रेलवे मिनिस्ट्री के मशकूर हैं कि रोहसक से गोहाना तक लाइन बनाई गई है, लेकिन असल में परपज तभी सर्व होता अगर गोहाना को पानीपत से मिलाया जाता, जैसा कि लड़ाई से पहले था। यह जो पचास परसेंट की मदद की गई है, वह तो वैसी ही है कि किसी की चौथी छत से लिफ्ट से नीचे लाया जाये और दूसरी छत पर लिफ्ट बराब हो जाय, तो उसको कहा जाय कि सुन्दार पचास

[जादी गु० सि० मुन्नाफिर]

परसेत काम हो गया, चाहे वह लिफ्ट न बैठा रहे। रोहतक से गोहाना तक लाइन बनाना ऐसा ही है, लेकिन जब तक उस को पानीपत तक न मिलाया जाये, तब तक परपज पूरी तरह सर्व नहीं होता है।

बंड़ीगढ़ एक एम्पार्टेंट जगह है। ज्यों ज्यों उस की प्राप्ति हो रही है, उम सिलसिले में रेलवे की जिम्मेदारी भी बढ़ती जाती है। जितने डेबेलपमेंट के काम ज्यादा होंगे—भास्तिर डेबेलपमेंट के काम को कोई रोक नहीं सकता है—जितनी ही ज्यादा सड़कें बनेंगी, उतना ही रेलवे के साथ मुकाबला ज्यादा होगा और उतना ही रेलवे को बढ़ना पड़ेगा। बंड़ीगढ़ को लुधियाना से मिलाना बहुत जरूरी है। उस को अगाधरी से मिलाना भी बड़ी जरूरी है, वहां कि रेलवे के बर्कशाप है। यह कितनी भजीब बात है कि बंड़ीगढ़ में कोई शोल्टर नहीं है। वहां पर यूनिवर्सिटी बन गई है। मुझे यह इतिला मिली है कि जब वहां पर इन्तिहानो के परचे पार्सल होने के लिए गए तो वे शोल्टर न होने की वजह से भीग गए और उन को धूप में सुखाना पड़ा है। इसलिए बंड़ीगढ़ की इम्पार्टेंस को जरूर समझना चाहिए।

एक लाइन कादिया से श्री हरगोविन्दपुर तक बनाई जाए। पहले वहां सरचे कर के इन्तजाम किया गया था कि कादिया से हरगोविन्दपुर को मेन लाइन ब्यास कुटारी के साथ मिलाई जाये। मैं यहां पर कई दफा बजट के मीके पर कह चुका हूँ। वहां पर बिछी हुई लाइन उठा दी गई। उस तरफ कोई ध्यान नहीं दिया गया।

माचोपुर से जम्मू तक जो लाइन है, वह दूसरे पांच-साला प्लान में खत्म हो जानी चाहिए।

मैं एक और जरूरी बात का बिक करना चाहता हूँ। रोड ट्रांसपोर्ट की बात तो की जाती है, लेकिन अगर किसी को भ्रमूतसर से फिरोजपुर जाना हो, तो उस के दिल में रेलवे से जाने का ब्याल क्यों पैदा होगा? इस की वजह यह है कि रेलवे में जालंधर के रास्ते से १५० मील का सफर तय करना पड़ता है, जब कि भ्रमूतसर से फिरोजपुर = ६ मील है। अगर रेलवे लाइन बनाई जाय, तो ७५ मील की लाइन बनती है और वह भी बहुत हद तक बनी हुई है। यानी भ्रमूतसर से पट्टी तक लाइन बनी हुई है और पट्टी से हरी का पत्तन १७ मील है और वह १७ मील की लाइन बननी है। इन के आगे हरी का पत्तन से मखू तक सात मील की पट्टी पड़ी हुई है। उसे इम्पूब करने की जरूर है। ज्यादा से ज्यादा चौबीस मील के टुकड़े से बाडर के तीनों डिस्ट्रिक्ट्स कवर हो जाते हैं—पठानकोट तो मिला हुआ है।

इसी तरह जोगिंदरनगर से मडी तक ५५ मील का फासला है। उम की इम्पार्टेंस यह है कि वहां सफेद नमक निकला है, जिस की देश को बड़ी जरूरत थी। उस को भी मिलाया जाना चाहिए।

अगर डीअल गाड़िया भ्रमूतसर से जालंधर, जालंधर से फिरोजपुर, दिल्ली से जीन्द, जीन्द से पानीपत, दिल्ली से नरवाना, नरवाना से कुच्छेन और कुच्छेन से दिल्ली चलाई जायें, तो इस से पंजाब की सङ्कलियत हो सकती है।

मैं एक छोटी सी बात यह कहना चाहता हूँ...

उपाध्यक्ष महोदय : आप बहुत सी बातें कहेंगे तो शापद वे माफी न पायें।

श्री श्री सु. सि. मुसाफिर : मैं दो मिनट में सारी बात खत्म कर देना चाहता हूँ । मैं एक बड़ा जख्मी सवाल यहाँ पर रखना चाहता हूँ । यहाँ पर जो मंथली टिकट बिये जाते हैं उन के लिये कलकत्ते में ए- सिस्टम है और दिल्ली में दूसरा । दिल्ली में पंजाब के बहुत से लोग आते हैं मजदूरी करने के लिये । कलकत्ते में अगर कोई १६ सिगल टिकट ले ले तो उस को एक महीने का पास मंथली मिल जाता है । लेकिन यहाँ पर कायदा २४ सिगल टिकटों का रक्खा हुआ है, यानी ड्रोढ़े का । मैं चाहता हूँ कि दिल्ली को भी कलकत्ते की ही तरह कर दिया जाय । यहाँ पर तीन महीने के लिये २० टिकटों का हिसाब रक्खा गया है, लेकिन गरीब आदमी कोई भी तीन महीने के लिये इकट्ठा पास नहीं लेते ।

इस के बाद मैं कैंटरिंग के बारे में कहना चाहता हूँ । माननीय मंत्री जी ने कहा है कि पब्लिक ने इस को पसन्द किया है । डिपार्टमेंट ने पसन्द किया हो, तो मैं नहीं कह सकता, डिपार्टमेंट का कितना फायदा हुआ यह मैं ठीक तरह से जानता नहीं हूँ, इस का यह मतलब भी नहीं है कि मैं डिपार्टमेंटल कैंटरिंग की मुखालिफत करता हूँ या मपोर्ट करता हूँ, या यह कहता हूँ कि उम का प्राइवेट ठेकेदार के पास होना चाहिए, मगर यह कहना गलत है कि उस में कुछ इम्प्रूवमेंट हुआ है । आप एक मोटी सी बात दिल्ली की ले सकते हैं । दिल्ली के होटल में जब कि वह ठेकेदार के पास था कोई ४०० रु० रोज का सेल था । आज माननीय मंत्री जी शायद इस को ज्यादा अच्छी तरह बतला सकेंगे लेकिन मेरा खयाल है कि अब वह डेढ़ या दो सौ रुपयों से ज्यादा नहीं है ।

इसके बाद आप सफाई की बात को देखिये । सफाई एक खास चीज है । जो

लोग बाहर से आते हैं पुरानी दिल्ली के स्टेशन पर वह रेस्ट हाउस या बेटिंग रूम में जाया करते हैं । आप वहाँ जा कर देख लें, कोई भी नहीं कह सकता कि वहाँ पर सफाई अच्छी है । दिल्ली स्टेशन में एक पुराना लिफ्ट है । मैं कहूँगा कि आप जा कर उस लिफ्ट को ही देखिये । अगर कोई भी उस लिफ्ट पर चढ़ कर देखे और बेटिंग रूप में जाये तो पता चलेगा कि लोग क्या इम्प्रेसन ले कर जाते होंगे । पहले वह इतना अच्छा हुआ करता था कि उसमें मुह नजर आता था लेकिन अब वह इतना खराब है कि उसे देख कर ही जी मचल उठता है । ऐसी हालत में कोई आदमी बाहर से आकर क्या इम्प्रेसन लेगा ।

एक छोटी सी बात कैंटरिंग के बारे में और भी है । चाहे वह डिपार्टमेंटल हो या ठेकेदार की हो, आखिर हम लोगों का वहाँ खाना जरूर खाना है, इसलिये इन के बारे में लोगो को आप जितना अच्छा इम्प्रेसन देंगे उतना ही बेहतर होगा । एक गाड़ी थी, उस में मैं ने डाइनिंग कार में कोई सफाई नहीं देखी । मैं खाने को बैठा तो बर्तनों को देखा, नैपकिन को देखा । आप, डिप्टी स्पीकर साहब इस बात को अच्छी तरह से समझ सकते हैं कि एक दाढ़ी वाले आदमी को गाड़ी में बैगैर नैपकिन के खाना खाने में कितनी दिक्कत होती है ।

उपाध्यक्ष महोदय . मैं उस में गया ही नहीं ।

श्री श्री सु. सि. मुसाफिर . बंरा से भांगने पर भी साफ नैपकिन नहीं मिला क्योंकि उन को इस बात का खयाल नहीं है, इस बात की चिन्ता नहीं है कि उस का क्या असर पड़ता है । और, इस के मुताबिक ज्यादा न कह कर यही कहूँगा कि कैंटरिंग में और इम्प्रूवमेंट करना चाहिये । अगर

[श्रीमती सु० सि० मुसाफिर]

इस से आगे कदम उठाना है, आगे बढ़ना है तो मेहरबानी कर के उस वक़्त तक कदम न उठाइये जब तक आप के पास इन्तजाम अम्ब्ला न हो। अगर आप के पास इन्तजाम हो तो बेशक उठाइये। जब तक इन्तजाम नहीं हो जाता तब तक मुसाफिरों को रेलवे डिपार्टमेंट को तकलीफ नहीं देना चाहिये। चूँकि मैं खुद भी भसाफिर हूँ इसलिये मेरा ताल्लुक सफर से ज्यादा रहता है और इसीलिये मुझे इस की चिन्ता है।

इस के बाद एक बात मैं आप की इजाजत से चित्तरंजन लोकोमोटिव के मुताल्लिक कहना चाहता हूँ। पिछले साल २८ जनवरी को वहाँ गया तो कहा गया था कि ६३३ एंजिन अब तक बन चुके हैं और वहाँ के जो कर्मचारी हैं उन का अन्दाजा था कि हम डेढ़ रोज में एक एंजिन तैयार करते हैं, यानी साल में २४०। लेकिन मुझे माननीय मंत्री की स्पीच को पढ़ कर बड़ी हैरानी हुई कि अब तक १५४ से बढ़ कर कुल १६८ तक ही एंजिन बने हैं। शुरू शुरू में और सरदार करनल सिंह के समय में ७६ से बढ़ कर १७४ तक यह चला गया था। उम्मीद थी कि आगे भी काफी तेजी से यह तादद बढ़ेगी लेकिन १५४ के बाद सिर्फ १४ का इजाफा हुआ है। अगले साल तक १६८ तक ही रहेंगे। हम ने तमाम लोहे के कारखाने बनाये हैं और लोहा तैयार हो रहा है, आखिर उस की कहीं तो खपत करनी ही होगी। मैं ने इस दफा टेलको को भी देखा। उन्होंने कहा कि वे रेलवे का १४८ एंजिन दे सकते हैं। उन्होंने ६० तक के लिये कहा है, लेकिन १४८ तक दे सकते हैं। बाहर से छोटे एंजिन मगवाने की बजाय टेलको की तरफ भी ज्यादा ध्यान दिया जाय।

श्री शाहनवाज़ खाँ : बिल्कुल कोई एंजिन नहीं मंगवायेंगे स्टीम का।

श्रीमती सु० सि० मुसाफिर : अब मैं पंजाब की राजधानी चंडीगढ़ की बात फिर कहना चाहता हूँ। राजपुरा का क्रासिंग पुल जल्दी बनाया जाय ताकि पटियाला और चंडीगढ़ के बीच आमद रफ्त में आसानी हो।

उपाध्यक्ष महोदय : अब पंद्रह बंटे तो खत्म हो गये जो कि मुकदर किये गये थे।

Normally I should call the hon Minister now. The general points have already been made. Only the local grievances are to be ventilated. That can be done in 10 minutes. So, hon Members will confine their remarks to 10 minutes each.

श्रीमती सहोदरा बाई : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, आज पांच दिन के बाद आप ने मुझे मौका दिया बोलने का। हमारे विभिन्न माननीय सदस्य रेलवे बजट पर बोल चुके हैं, मैं तो थोड़ा सा बोलूंगी।

अपने अपने क्षेत्र के लिये तो सब चाहते हैं कि हमारे क्षेत्र में लाइनें बनाई जायें, लेकिन उस क्षेत्र की भाग कोई नहीं करता जिनमें और भी बहुत अडचनें हैं। रेलवे मंत्री को बतलाने की आवश्यकता नहीं है आज भी बहुत से इलाके ऐसे हैं जहाँ पर रेलवे की सुविधा बिल्कुल नहीं है। जैसे अमी काश्मीर में पठानकोट से रेलवे ले जाने की बड़ी आवश्यकता है क्योंकि हमारे शत्रु वहाँ पर बैठे हुए हैं। काश्मीर तक लाइन बनाने की आवश्यकता इसलिये है ताकि हम अपने देश की रक्षा कर सकें।

सन् १९५५ में मैं गोवा गई थी रत्नागिरी डिस्ट्रिक्ट से गाड़ी बेलगांव से सामंत्र-

गाड़ी धीरे चांभा तक धीरे सामंतगाड़ी से बेनुरता तक। यह जगहें ऐसी हैं जहां के लोगों ने साइल की मांग की थी धीरे कहा था कि यहां पर कोई रेल की व्यवस्था होनी चाहिये। दूसरे वहां पर पौर्षगीज राजा राज्य करते हैं। इसलिये भी यह आवश्यक है कि गाड़िया चलाई जायें ताकि हम अपने राष्ट्र की रक्षा कर सकें। इसी प्रकार धीरे भी कई जगहें हैं जहां पर रेलवे की कोई व्यवस्था नहीं है। उन जगहों की धीरे हमारे रेलवे मंत्री का ध्यान देना चाहिये। इसी तरह से मध्य प्रदेश का इलाका है। सन् १८५७ में झांसी की रानी भद्रेजों से लड़ी थी धीरे उस की वजह से भद्रेजों ने विध्य प्रदेश को बिल्कुल कुचल दिया था, बरबाद कर दिया था धीरे वह उसी तरह से चला आ रहा है। वहां पर ऐसी जगहों पर रेल लाइनें नहीं गई हैं जैसे हमारा सागर का इलाका है। सागर से बंडा, हीरापुर, छतरपुर, पन्ना तक रेल लाइन होनी चाहिये क्योंकि वह डाकुओं का एरिया है। अगर उस जगह को सुरक्षित करना है तो वहां पर लाइनों का बनाना जरूरी है। इस तरह से हमारे देश के रहने वालों की रक्षा भी होगी धीरे बैकारों को काम भी मिलेगा। साथ ही साथ वहां ऐसी जगहें हैं जहां पर कि हीरे की खाने हैं। उस जगह पर रेल लाइन हो जाने से बहुत मदद मिल सकती है।

भाज जो रेलों में भीड़ भाड़ बहुत होती है जिस की वजह से लोगों को बड़ी तकलीफ होती है। पुरुष तो बलवान होते हैं, लेकिन स्त्रियां जरा कोमल होती हैं। उन को गाड़ी पर चढ़ने में बड़ी दिक्कत होती है। पुरुष तो चढ़ जाते हैं लेकिन महिलायें रह जाती हैं। इसलिये मेरा सुझाव यह है कि अगर गाड़ी में दस डब्बे हों तो पांच महिलाओं के लिये हों धीरे पांच पुरुषों के लिये ताकि महिलायें आसानी से अपने डिब्बों में प्रवेश कर सकें। रात के समय में

यदि पुरुष धीरे महिलायें साथ बैठते हैं तो वह बिल्कुल मिल कर बैठते हैं, पैर फीमा कर सीट पर सो जाते हैं धीरे अगर महिलायें, जो खड़ी होती है, कहती हैं कि भाई साहब जरा सरक तो जाओ तो कोई भी उन की बातों पर ध्यान नहीं देते हैं धीरे वे कह देते हैं कि हम नहीं उठ सकते हैं। इस तरह से महिलाओं को अनेक प्रकार की दिक्कतें होती हैं।

रेलवे विभाग में पुरुषों की बहुत अधिकता है। महिलाओं के लिये उस में जगह ज्यादा नहीं है। उस में महिलाओं को धीरे भी ज्यादा नौकरियों की व्यवस्था होनी चाहिये। जैसे कंडेक्टर गाई होता है, उस के स्थान पर अगर महिला कंडेक्टर गाई चला करे तो महिलाओं को भी बड़ी सुविधा होगी। बड़े बड़े स्टेशनों पर महिलाओं को इन पदों पर रखा जा सकता है। हमारी लड़कियां पढ़ लिख कर विद्वान हो गई हैं, बी० ए० पास कर के निकलती हैं फिर भी पुरुष इन जगहों में ज्यादा प्रवेश पा जाते हैं, महिलायें नहीं पहुंच पाती हैं। अगर अब महिलायें ज्यादा रक्खी जाया करे तो सारे देश की व्यवस्था ठीक से होगी।

महिलायें पुरुषों से किसी तरह कम नहीं हैं धीरे उनको बराबर के अधिकार प्राप्त हैं। इसलिये मैं चाहती हूं कि रेलवे विभाग में पुरुषों के साथ साथ महिलाओं को भी सर्वे करने का चांस दिया जाये धीरे मैं आपको विश्वास दिलाना चाहती हूं कि महिलायें जो भी जिम्मेदारियां आप उन पर सौंपें उनको वे योग्यतापूर्वक वहन करने में समर्थ होंगी। इसलिये मेरा यह सुझाव है कि रेलवे में महिलाओं को भी नौकरियां आदि पदों में उचित स्थान दिया जाये . . .

सरदार स० सि० सहगल . रेलवे बोर्ड में महिलाओं का स्थान दिया जाये ?

बीवती सहोबरा बाई : मैं रेलवे बोर्ड की ही तबे बात कह रही हूं।

[श्रीमती सहोदरा बाई]

(सबन् में हूँ)

जहाँ जहाँ मैं जाती हूँ वहाँ मुझ से बहिनें यह कहती हैं कि उन्हें भी देश की सेवा करने का अवसर दिया जाये और उनको जिम्मेदारी सौंपी जाये ताकि वे भी पुरुषों के साथ कंधा से कंधा मिला कर काम कर सकें।

इसके प्रतिरिक्त मुझे सदन और रेलवे मंत्रालय का ध्यान इस ओर दिलाना है कि जो हमें भारी घाटा होता है उसका एक कारण यह भी है कि हमारे रेलवे मंत्रालय में जो कर्मचारी लोग हैं वे ईमानदारी, सच्चाई और पूरी लगन के साथ अपने कर्तव्य का पालन नहीं करते और रेलवे का लाखों मन कोयला ब्लैक में पहुंच कर बिकता है और मैं चाहती हूँ कि आज इस तरह जो कोयले की चोरी की जा रही है और जो ब्लैक में बिक रहा है उसको बन्द करने और रोकने की कोई उचित व्यवस्था की जाये।

दूसरा कारण घाटे का यह भी है कि आज के दिन भी काफी सख्या में लोग बिना टिकट सफर करते हैं और टिकट कलक्टर्स चौकिंग का कर्तव्य ठीक से नहीं निवाहते हैं और उलटे नाजायज तौर से उनसे पैसे ले कर अपनी जेबों में रख लेते हैं और उनको बिना टिकट सफर करने देते हैं।

हमारी रेलों में पाकिटमारों के गैस चलते हैं और होता यह है कि वे भांप लेते हैं कि फंला शस्त्र जो कि मान लीजिये दिल्ली से चढ़ा है और कलकत्ते जा रहा है उसके पास जब मैं पैसा है और वह उस शस्त्र को दूसरे गैस वालों के हाथ में बेच लेते हैं, हजार का बेच कर १०० रुपये उस गैस से ले लेते हैं और इस तरह वह बिकता जाता है और वे पाकिटमार लोग उपयुक्त मौके की तलाश में रहते हैं और मौका पाते ही जब साफ कर देते हैं। इस काम में केवल पुरुष ही नहीं हैं बल्कि स्त्रियां भी लगी हुई हैं और वे साथ

में रेल में सफर करती हैं और मौका पाते ही जब काट कर रफू चक्कर हो जाती हैं। रेलों में आज जो इस तरह की चोरी और पाकिटमारी होती है, इसको रोकने की जरूरत है।

बहुत सी लड़कियां अपने घरों से निकल कर रेलों में बिना टिकट सफर करती रहती हैं, पाकिटमारी करती हैं और भीख मांगती हैं। रेलवे मंत्रालय को उनको रोकने की उचित व्यवस्था करनी चाहिये।

अब मैं थोड़ा सा अपने देहाती रेलवे स्टेशनों की बाबत निवेदन करूंगी। शहरी इलाकों में जो रेलवे स्टेशन पड़ते हैं वहाँ पर शौचालय, शंड और पानी आदि के नलों का इंतजाम होता है लेकिन जो रेलवे स्टेशंस देहाती इलाके में पड़ते हैं उनका कोई पुरसा-हाल नहीं है। न तो वहाँ पर नलों की व्यवस्था है और न ही वहाँ पर कुर्मी आदि की व्यवस्था होती है जिसके कि कारण यात्रियों को बड़ी परेशानी और असुविधा का सामना करना पड़ता है। मैं चाहती हूँ कि रेलवे मंत्री महोदय और उनका मंत्रालय देहाती रेलवे स्टेशनों की अवस्था सुधारने की ओर तत्काल ध्यान दे और वहाँ पर पातालीय नलों की व्यवस्था हो ताकि यात्री लोग व्यास के मारे न तड़पें।

इसी तरह मुझे शौडों की व्यवस्था के बारे में कहना है और मुझे बड़े दुःख के साथ कहना पड़ता है कि बड़े बड़े स्टेशनों पर तो शौडों की व्यवस्था है और जो है उनको और बढ़ाया जा रहा है और अन्य प्रकार की सुविधायें वहाँ पर सुलभ की जा रही हैं लेकिन देहाती स्टेशनों की इस सम्बन्ध में बिलकुल उमेक्षा की जा रही है जो कि अनुचित है। अब हमारे पधरिया और दमोह स्टेशनों पर शौड नहीं है और मैं चाहती हूँ कि वहाँ पर शौड बनाये जायें।

आज यह आम शिकायत है कि व्यापारी लोग और दूसरे लोग जो फल, सब्जी और अन्य चीजें रेल से एक जगह से दूसरी जगह भेजते

हैं, वे रास्ते में हूबप कर ली जाती हैं, पुरा की जाती हैं और कभी कभी तो खाती टोकरी ही स्टिन्देसन पर पहुँचता है। इस का कारण यह है कि आज आपके जो रेलवे के कर्मचारी हैं वे ईमानदारी से अपने कर्तव्य का पालन नहीं करते हैं और इसी के कारण यह माल की चोरी होती है और समय पर लोगो को उनका माल नहीं मिल पाता है। मंत्री महोदय को इसको रोकने के लिए यकिय कदम उठाना चाहिये।

15-24 hrs.

[SHRIMATI RENU CHAKRAVARTY in the Chair]

मुझे यह देख कर बड़ी प्रसन्नता है कि इस समय हमारी एक माननीय बहिन सभापति की कुर्मी पर विराजमान हैं और मुझे आशा और विश्वास है कि वे मुझे बोलने का और अपनी पूरी बात रखने का समय देने की कृपा करेंगी।

मुझे मंत्री महोदय की सवा मे यह भी निवेदन करना है कि कही कही पर रेलवे के कर्मचारी पिछले १०-१० साल से तैनात हैं और वे ठीक से अपनी ड्यूटी प्रजाम नहीं देते हैं लेकिन उनका ट्रामपण नहीं किया जाता है। वे लोग ड्यूटी न दे कर आप्रम वे लड़ते जगड़ते हैं और अक्सर उनमें शराबखोर और जुधारी होने हैं और उनकी मनमानी को कोई रोकने वाला नहीं है। इसलिये मैं चाहूंगी कि मंत्री महोदय को इसकी ध्यानपूर्वक परबताल करानी चाहिये कि इस तरह की गड़बड़ी कहा कहा उनके विभाग में हाँ रही है और उसको बन्द करने के लिये उन्हें जल्दी कार्यवाही करनी चाहिये।

देहाती इलाका और अन्य जगहो पर जहाँ कि रेलवे लाइने बनी है, उनके पास बहुत सी ऐसी जमीन बेकार पड़ी है जिस पर कि काश्त की जा सकती है और धन्न आदि उपजाया जा सकता है और मैं चाहूंगी कि इस तरह की जमीनो

को वृही बेकार न पड़े रहने दिया जाव और ग्रामीणो और उब लोगो को जो कि उन जमीनों के नजदीक के क्वार्टर्स में रहते हैं उनको उन जमीनो को जोतने की सुविधा दे दी जाव ताकि ऐसी बेकार जमीनो मे उत्पादन कार्य किया जा सके।

मैं रेलवे मन्त्रालय का ध्यान इजनों से गिरने वाली भाग से जो देश का नुकसान होता है उसकी ओर दिलाना चाहती हूँ। आज होता यह है कि जब रेलवे इजन किमी जगल से हो कर गुजरता है तो उसमे निकलने वाली भाग मे जगल के जगल जल कर खाव हो जाते है और नष्ट हो जाते हैं और घास में भाग लग जाती है। इसलिये मेरा सुझाव है कि इस नुकसान को रोकने के लिये इजनों मे जारी लगानी चाहिये ताकि जो भाग बाहर को निकल कर गिरती है वह न गिरने पाये।

इसके अतिरिक्त मैं रेलवे मन्त्रालय का ध्यान इस ओर भी दिलाना चाहती हूँ कि आज जो हमारे स्टेशनों पर गाइड्स तैनात होते है वे बिल्वा तो जल्द नयाये होते है लेकिन वे सिवाय इधर उधर पैट मे हाथ डाले घूमने के और कुछ नहीं करते और खास कर ग्रामीण भाई जो कि पढे लिखे नहीं होते और जो कि रेल आदि के समय की जानकारी चाहते है उनको ठीक से एटेंड नहीं करते। मन्त्रालय को देखना चाहिये कि उन्होंने जो कर्मचारी इस काम के लिय तैनात किये है वे ठीक से अपनी ड्यूटी प्रजाम देने है।

मैं फिर अपनी यह माग दुहराना चाहती हूँ कि पथरिया और दमोह मे गेट की व्यवस्था होनी चाहिये।

मैंने उस क्षेत्र मे स्पेशल गाडी चलाने की माग की थी और मैं कोई कारण नहीं देखती कि उसकी व्यवस्था क्यों नहीं हो सकती जब कि उस लाइन पर मानगाडी

[बीनती सहोदर, बाई]

हजारों मील तक चलती है। इसलिये मेरी भाग है कि बीना से बिलासपुर तक एक रेलगाड़ी चलाने की व्यवस्था प्रवचन की जानी चाहिये ताकि बहा की जनता को सहूलियत हो। आज जब मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र में जाती हू तो मुझे लोगो से यह उलाहना सुनने को मिलता है कि आप इतना भी जब नहीं करा पाती तो आपके वहाँ पर भेजने से हमें क्या फायदा हुआ और हमें आपको वोट देने से क्या लाभ हुआ और वे यहाँ तक मुझे कहते हैं कि अगर ऐसी ही हालत बनी रही तो हम अब की बार आपको वोट नहीं देंगे। इसलिये मेरी प्रार्थना है कि उस क्षेत्र की उपेक्षा न की जाय और और रेल चलाने व्यवस्था की जाय और इस सम्बन्ध में यह याद रखना है कि इसकी माग चाहे कांग्रेस वालो की तरफ से आयें या हमारे उचर बैठने वालो की तरफ से की जाय, उस पर रेलवे मंत्री महोदय को ध्यान देना चाहिये क्योंकि इस माग के पीछे बहा की जनता की आवाज है और उसकी इसलिये उपेक्षा नहीं की जानी चाहिये।

अपना स्थान ग्रहण करने से पेशतर एक बात जो कि रही जाती है उसको कह कर समाप्त करदगी और यह है हमारी रेलो में लले लगडे कोठी और अपाहिज लोगो का सफर करना। आज उन लोगो की काफी मश्या है और इस तरह के कोठी, अपाहिज और लगडे बडल्ले से हमारी रेलो में सामान्य मुसाफिरो के साथ बैठ कर सफर करते हैं जो कि स्वास्थ्य की दृष्टि से उचित नहीं है और उससे जनसाधारण में तरह तरह की बीमारियो के फैलने का सदा खतरा बना रहता है। इसलिये मैं चाहूगी कि हर रेलगाडी में इस किस्म के लोगो के बैठने के लिये गाड़ी में आबिर् में एक

डिब्बा लगा दिया जाय जहा कि यह लोग बैठें। आज जो यह भिखारी, कोड़ी और भगडे रेलगाडियो में मुसाफिरो के डिब्बों में एक साथ सफर करते हैं और भीख मागते हैं और जाहिर है कि जब विदेशी लोग यह दृष्य देखते होंगे तो वे हमारे बारे में क्या सोचते होंगे और इसलिये मैं चाहती हू कि इसकी उचित व्यवस्था की जाय और उनके लिये रेलगाडी में एक अलग डिब्बा जोड दिया जाय जहा कि वे ना बैठ सकें ना मेरा यह सुझाव है कि गाडियो में मागने वालो का ज्यादा ध्यान रखा जाये। उनके लिये पीछे एक डिब्बा लगा दिया जाया करे जिसमें वे चले। हमारे देश में हर-द्वार में हर बारह साल में एक मेला लगता है, नासिक में लगता है और इलाहाबाद में भी लगता है। उसमें साधू लोग जरूर जाते हैं और रूंगे जाये मान नहीं सकते। इसलिये इनके लिये पछे एक डिब्बा लगा दिया जाय करे ताकि और और लोगो को जाने में दिक्कत न हो। वह मेरी प्रार्थना है।

श. जगदीश प्रबन्धो (बिल्हार)

सभानेत्री जी, रेलवे के सामान्य बजट पर कई रोज से चर्चा हो रही है और सदन के कई माननीय सदस्यो ने अपने अपने विचार व्यक्त किये हैं। मैं रेलवे के मंत्री महोदय से केवल यही कहूंगा कि अभी तक रेलवे प्रशासन के समक्ष गाडियो में अत्याधिक भीडभाड, रेलवे की दुर्घटनाये और गाडियो का देर से चलना, यही समस्याये हैं। लेकिन अब इनके साथ एक और समस्या बढ गई है, वह यह कि जो यात्री चलते हैं उनकी हत्याये होती हैं, चोरिया होती हैं। यह एक बडी समस्या बढती जा रही है जिसकी और प्रशासन को ध्यान देना चाहिये। यद्यपि यात्रियो को जान माल की रक्षा के लिये रेलवे सुरक्षा दल तथा रेलवे पुलिस का अभाव

होता है, लेकिन ये दोनों दल साथ साथ चलते भी हैं और फिर भी चोरियां होती जाती हैं और हत्यायें भी होती जाती हैं। यह एक बड़ा गम्भीर प्रश्न है जिसके ऊपर रेलवे प्रशासन को निश्चित रूप से विचार करना चाहिये। इन दोनों सुरक्षा दलों का संचालन दोषपूर्ण है। रेलवे सुरक्षा दल की जिम्मेदारी केवल माल की रक्षा करना है जब कि रेलवे पुलिस की जिम्मेदारी यात्रियों की जान की रक्षा करना है। लेकिन इन दोनों दलों में कोई सामंजस्य नहीं है और इसलिये यात्रियों को अनेक कष्टों का सामना करना पड़ता है।

दूसरी बात रेलवे मंत्री जी ने यह कही कि आज रेलवे की आमदनी घटती जा रही है। उसका मुख्य कारण उन्होंने यह बताया कि रेल और रोड की प्रतियोगिता है जिसमें रोड भागें बढ़ती जा रही हैं और उसके फलस्वरूप रेलवे की आमदनी में घाटा होता जा रहा है। इस सम्बन्ध में मैं यह कहना चाहूंगा कि हम घाटे को इस तरह दूर किया जा सकता है कि रेलवे प्रशासन अपने काम में अधिक क्षमता लावे। अगर सामान जल्दी बोया जाये और गाड़ियां जल्दी चलें तो स्वयं नोग रेलवे की तरफ आकर्षित होगे और अपने माल को रेलवे द्वारा भेजेंगे। इस समस्या का यह हल कदापि नहीं होना चाहिये कि खूनी प्रतियोगिता में जो टुक चलते हैं उन पर कोई प्रतिबन्ध लगाया जाये। रेलवे प्रशासन को अपने अन्दर के दोषों को दूर करना चाहिये।

मैं सदन का और माननीय मंत्री महोदय का ध्यान एक बात की ओर दिलाना चाहता हूँ। रेलवे बोर्ड रेलवे प्रशासन का प्रमुख बोर्ड है जिसके जरिये रेलवे प्रशासन का सारा काम हो रहा है। उस बोर्ड में आज पक्षपातपूर्ण कार्य हो रहा है और रेलवे प्रशासन में आज जो अष्टाचार की खिचड़ी पकती है उसका एक नमूना

श्री माननीय मंत्री महोदय और सदन के सामने रखना चाहता हूँ। मेरे एक प्रश्न का १७ दिसम्बर को रेलवे मंत्री ने यह उत्तर दिया था कि ढाई सौ रेलवे के मालगाड़ी के मुड़ा डब्बों के निर्माण का ३० जनवरी, १९५७ को ठेका कानपुर स्थित सिंह इंजिनियरिंग वर्क्स को दिया गया। उस ठेके में आठ शर्तें थीं। उन शर्तों में एक शर्त यह थी कि डेढ़ वर्ष के अन्दर २८ लाख रुपये के ठेके में ढाई सौ डब्बे सप्लाई किये जायें। मुझे जो उत्तर दिया गया उसमें बतलाया गया कि डेढ़ वर्ष में एक भी डब्बा सप्लाई नहीं किया गया। लेकिन सबसे बड़ी आश्चर्य की बात तो यह हुई कि उस ठेके को पुनर्जीवित कर दिया गया। मुझे पता नहीं कि आज भी वह ठेका कायम है या नहीं। श्री जानना चाहूंगा कि जब डेढ़ वर्ष में एक भी डब्बा सप्लाई नहीं किया गया तो इस २८ लाख के ठेके को क्यों पुनर्जीवित किया गया। मैं जानना चाहूंगा कि उस ठेके को पुनर्जीवित करने के लिये क्यों उदारता बरती गयी। मुझे जो उत्तर दिया गया था उसमें यह बात नहीं थी कि अगर यह प्राइवेट फर्म रेलवे वैगन्स सप्लाई नहीं कर सकेगी तो उसका ठेका पुनर्जीवित कर दिया जायेगा। पता नहीं कि किस तरह से यह शर्त उस ठेके में बड़ा दी गयी कि आवेदक समय के अन्दर अगर रेलवे वैगन्स न दे सके और अगर वह ठेके का बढ़ाना चाहे तो उसे अवधि और मिल सकती है। पता नहीं कि उसमें यह शर्त कैसे बड़ा दी गयी। हम देखते हैं कि रेलों में लिखा रहता है कि भारतीय रेलें भारतीय जनता की सम्पत्ति हैं और हमको उसकी रक्षा करनी चाहिये। मैं यह कहना चाहूंगा कि यह २८ लाख रुपये भी तो भारतीय जनता की ही सम्पत्ति है। जिन प्राइवेट फर्म की डब्बे बनाने की क्षमता नहीं उसके ठेका क्यों दिया गया इस पर विचार होना चाहिये। मैं चाहूंगा कि रेलवे मंत्री अपना उत्तर देने समय इस पर प्रकाश डालें ताकि सदन को मालूम हो जाये कि इस प्रकार का पक्षपात किया जाता है। इस तरह से रेलवे की सम्पत्ति के साथ खिलवाड़ की जाती है।

[श्री जगदीश शर्मा.]

इस देश के अन्दर एक चीज की बड़ी चर्चा हुई है। हमारे देश में मूढता का ब हुआ। मर्चाई का ब हुआ। मैं यह भी चाहता हू कि जो इस प्रकार के ठेके दिये जाये जिनका ठीक से काम न हो वह भी हमारे सामने आने चाहिये।

हम चाहते हैं कि अपने देश में समाजवादी समाज रचना करे। लेकिन हम देखने हैं कि रेलों में सैलून लगाये जाते हैं, एअरकंडीशन्ड गाडिया लगायी जाती है फर्स्ट और सीकंड क्लास के डब्बे लगाये जाते हैं और थर्ड क्लास के भी डब्बे लगाये जाते हैं। इस अवस्था में कंसे सम जब दी समाज रचना हो सकती है। आज हम देखते हैं कि जो लोग सैलून में एअरकंडीशन्ड गाडियो में और फर्स्ट क्लास में चलते हैं उनसे रेलवे को घाटा होता है, लाभ कम होता है। लेकिन जो तृतीय श्रेणी के यात्री चलते हैं उनसे ही रेलवे को आमदनी ज्यादा होती है लेकिन अगर आप सुख सुविधाओं की आर देखें तो जो लोग आज सैलून में एअरकंडीशन्ड गाडियो में और फर्स्ट क्लास में चलते हैं उनको हर प्रकार की सुख सुविधा दी जाती है, उनके साथ रेलवे प्रशासन दामादों जैसा व्यवहार करता है। लेकिन जो तृतीय श्रेणी में चलते हैं और जिनसे रेलवे प्रशासन का अधिक आमदनी होती है, उनके साथ नौकर जैसा व्यवहार किया जाता है। जो लोग आज तीसरी श्रेणी के डब्बों में चलते हैं उनकी सुख सुविधा पर कोई ध्यान नहीं दिया जाता।

Pandit D N Tiwary (Kesaria)
On a point of order, Madam Chairman The hon Member has said that the Railway administration treats those who travel in first-class and air-conditioned classes just like their sons-in-law Is it Parliamentary?

Mr. Chairman I am sorry I could not follow Hindi, otherwise I would have myself called him to order It is better that the hon Member uses terms which will be considered

Parliamentary It is not proper to use such terms I am unable to understand the niceties of Hindi

Shri Nath Pal The status of a son-in-law is very respectable

Mr Chairman I will look into it I will see because I am not able to follow it myself

श्री जगदीश शर्मा हमारे माननीय सदस्यों को इस बात पर आपत्ति क्यों है। हमारे देश में दामाद को बड़ा सम्मान दिया जाता है। इसलिये मैंने यह कहा था मैंने कोई अनचित बात तो नहीं कही।

तो मैं यह निवेदन कर रहा था कि इस विभाजन पर आपको विचार करना पड़ेगा। मैं यह जानता हू कि हम इस देश में एक दिन में मम नत। कयम नहीं कर सकते। लेकिन फिलहाल हम रेलवे में दो विभाग कर सकते हैं, एक अग्र क्लास और दूसरा लोअर क्लास। और जो भी क्लास है उनको खत्म कर दिया जाय।

यहां पर बहुत से माननीय सदस्यों ने अपने अपने क्षेत्र की बातें कही हैं। मेरा सबब कानपुर गहर और जिले में है। उसके सबब में मैं एक दो बातें कहना चाहता हू। गत वर्ष भी मैं न यह निवेदन किया था लेकिन इस ओर ध्यान नहीं दिया गया। मेरे क्षेत्र में पूर्वोत्तर रेलवे उत्तर रेलवे और मध्य रेलवे गुजरती हैं। मैंने गत वर्ष कहा था कि कानपुर में झासी जाने के लिये मध्य रेलवे की कोई पैसिजर गाडी १७ घंटे तक नहीं है। डाकगाडी चलती है। इस आच के लिये एक पैसिजर ट्रेन का चलना आवश्यक है। मुझ में कहा गया था कि दूसरी पंचवर्षीय योजना में इसका प्रबन्ध कर दिया जायेगा। मैं नहीं समझता हू कि उसका प्रबन्ध कब तक हो जायेगा। लेकिन फिलहाल प्रात काल जो डाकगाडी कानपुर से झासी जाती है उसकी कुछ स्टेशनों के लिये पैसिजर ट्रेन में बदल दिया जाय।

इसके प्रतिरिक्त पूर्वोत्तर रेलवे के सम्बन्ध में कई माननीय सदस्यों ने भी कहा है कि वहां का प्रबन्ध इतना सराब हो गया है कि गर्मी के दिनों में तृतीय श्रेणी के यात्रियों को न ठीक से हवा मिलती है, न पानी मिलता है और न ही रोशनी मिलती है। मेरे क्षेत्र में उत्तर प्रदेश का एक बहुत बड़ा मेला—मुकन्दपुर का मेला—लगता है, जिसके लिये प्रत्येक वर्ष स्पेशल ट्रेन चला करती थी। इस वर्ष उस को भी बन्द कर दिया गया है। मैं ने खुद देखा है कि यानी छतों पर बैठ-बैठ कर यात्रा करते हैं। इस में कितना कष्ट होता है। यह उत्तर प्रदेश का मवेशियों का प्रमुख मेला है, लेकिन रेलवे प्रशासन की कमी की वजह से वह मेला नष्ट होता जा रहा है।

गत वर्ष भी मैंने कहा था कि उत्तर रेलवे में कानपुर में जूही स्टेशन है, जहां पर लोकल ट्रेन्ड खड़ी होती है। इस विषय में लिखा पढी की गई, जिसके उत्तर में कहा गया कि वहां पर मार्शलिंग यार्ड है, जिस के कारण वहां कोई स्टेशन नहीं बन सकता है। वहां पर लोग बिना टिकट उतरने हैं और रेलवे का नुकसान होता है। वहां लोगों की बड़ी आबादी भी बन गई है लेकिन फिर भी कोई स्टेशन नहीं बनाया गया है। वहां पर गोविन्दनगर में एक पुल बनना चाहिये। एक बार मंत्री महोदय वहां पधारे में और उन्होंने आश्वासन दिया था लेकिन पता नहीं, उस में क्या होता है।

आखिरी बात में यह कहना चाहता हू कि रेलवे में जो हमारे चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारी हैं, उन में मे बहुत में स्नातक हो गये हैं, लेकिन उन को अभी तक प्रोमोशन नहीं दिया जा रहा है। मैं समझता हू कि अब उन को प्रोमोशन दिया जाना चाहिये। पहिले द्वितीय श्रेणी के पद

इसलिये बनाये गये थे कि प्रथम श्रेणी के कर्मचारी भंगरेख होने से और वे काम नहीं करने में और द्वितीय श्रेणी के कर्मचारियों से काम लेते थे। आज भी रेलवे प्रशासन में द्वितीय श्रेणी के कर्मचारी हैं और उन से काम प्रथम श्रेणी का लिया जाता है, लेकिन उन को प्रोमोशन नहीं मिलती है। अगर आप द्वितीय श्रेणी के कर्मचारियों को प्रोमोशन दे, तो तृतीय श्रेणी के कर्मचारियों को प्राटोमेटिक प्रोमोशन मिल जायगा। मैंने हिसाब लगाया है कि अगर द्वितीय श्रेणी के एक कर्मचारी का प्रोमोशन होता है, तो उस में सात तृतीय श्रेणी के कर्मचारियों का लाभ होता है।

अन्त में मैं यह कहना चाहता हू कि रेलवे प्रशासन में इस प्रकार का जो पक्षपात हो रहा है और इस प्रकार की बुरी प्रवृत्तियां बढ़ती जा रही हैं उन को रोका जाना चाहिये।

Shri Damani (Jalore) Madam Chairman, at the very outset, I want to congratulate the Railway Minister as well as the Railway Board for their excellent performance during the current year. In spite of the difficulties and the limited resources at their disposal, they have done their best.

Mr. Chairman: I should remind the hon Member that I am going to be strict about the ten minutes limit. There is a large list of Members. He may come to the essentials immediately.

An Hon. Member: Don't waste time in congratulations.

Mr. Chairman: Let him proceed.

Shri Damani: The Budget estimate leaves Rs 21,19,00,000 as surplus. After providing sufficiently for the recommendations of the Pay Commission, I think our surplus would be not less than that in the previous year.

[Shri Damani]

Many Members have spoken about overcrowding in the Railways. It is a fact that there is overcrowding. But, if we see what the Railways have done to overcome these difficulties, the resources they have in their hands and the success that they have achieved, with an open mind, I think we will appreciate that. Last year, the Railways have introduced 192 new trains. This year, there was a very small increase in the track. They have introduced 112 new trains. Also last year, they extended the run of the existing trains by 70. This year, they have extended further the run of the existing trains by 80. In this way, the Railways have done much to overcome the problem of overcrowding. Last year, the daily mileage of the passenger trains was increased by 9250 miles. This year, there is a further increase of daily mileage by 5702. In this way we can see that the Railways have done their best to tackle the problem of overcrowding.

Regarding expenses, I think the Railway Minister has taken proper care to reduce the expenses to the best of his ability. Our main item is fuel. The fuel expenditure rate is maintained. There is a decline in the repairs and maintenance expenditure. The maintenance expenditure in the last year was 27.4 per cent. In the estimate of the next year, it is 28.5 per cent. There is a decrease of 1 per cent and the Railways have shown improvement.

One important point I want to stress. The Railways have contributed a great deal for the improvement of the industries in the country. This year, the Railways are going to purchase Rs 80 crores worth of parts and rolling stock and out of that, Rs 68 crores worth of material is going to be purchased in the country. The Railways have developed so many new industries in the country and they have created many employment opportunities.

Shri Nath Pai: Leave something for the Minister to defend the department.

An Hon. Member: He will be the Third Deputy.

Shri Damani: Only materials worth Rs 12 crores are going to be imported. Eighty-five per cent of the necessities of the Railways are going to be manufactured and are being manufactured in the country and only 15 per cent are going to be imported. This is also an item where we appreciate the working of the Railways and the facilities that they have given towards improvement of local production.

As regards late running of trains, in this section also, there is considerable improvement. Many important trains are running at the proper time. There is still scope for improvement in this connection. I hope the Railway Board will take proper care to run the trains in the scheduled time so that the grievances of the passengers could be removed.

Regarding accidents, I think if we compare the figures with those of the previous years, we will be satisfied that this year the number of accidents is also reduced. Serious accidents are less, definitely. I think the Railways are taking proper care to improve the conditions. I think in the next year accidents will be under control.

Some years back it was very difficult to obtain wagons for transport. Now, the conditions have improved and anybody can get wagons as soon as he applies.

Shri Nath Pai: Not anybody.

Shri Damani: The bottleneck has been removed and wagons are available freely.

Much has been said about road and rail transport, but I think that a healthy competition between the two should be continued, and it would be in the interests of the country and the railways that a reasonable curb is placed on unhealthy competition. There are some ills of overloading in the trucks. If they are checked, much of this competition can be reduced.

Shri Raj Raj Singh (Ferozabad)
But the blow has been dealt.

Shri Damani: The railways have tried their best to fulfil the targets laid down in the Plan. They are going to spend Rs 235 crores and next year about Rs 211 crores. In this way, the railways will be able, I think, to fulfil the target of 162 million tons of goods fixed for the railways.

Now I would like to say something about Rajasthan. In Rajasthan there are many places which are not connected by railways, and the people have to travel two or three days to reach a railway station. Therefore, a proper survey should be made as to where railway lines can be laid. With the completion of the Chambal Project and the Rajasthan canal, the whole area would prosper and as such it is most desirable that this area is connected with a network of railways. Further, Rajasthan provides a rich hinterland and feeding area for Kandla port on the western side, and unless it is connected the facility of speedy transport will not be there. The railways should look into this.

The railways have very kindly started Janata trams between Delhi and Ahmedabad, but it is only three days in the week. This may be made daily so that passengers can take full advantage of it, otherwise, I am afraid these trams may be discontinued.

Finally, I have a few suggestions to make. I want the railways to make economy in the expenses, avoid pilferage of railway stores, take prompt action to deal with cases of corruption, improve passenger amenities and neglected areas like Rajasthan, and scrap the second class, maintaining only two classes—the first and third classes.

Shri B Das Gupta (Purulia) I shall try to confine myself to two points only—the woes of the third class passenger, and corruption.

Times have changed, the Government has changed no doubt, but I do

not think the woes of the third class passenger have changed. If we go 40 years back, we find the same thing that is now prevailing. I may be permitted to quote a few lines from the observation of Gandhiji which he made about in 1917 or 1918. These are his words:

My experience is that the officials, instead of looking upon third class passengers as fellow men, regard them as so many sheep. They talk to them contemptuously and brook no reply or argument. The third class passenger has to obey the official as though he were his servant, and the latter may with impunity belabour and blackmail him, and book him his ticket only after putting him the "greatest possible inconvenience including often missing the train. All this I have seen with my own eyes."

What is the existing condition? Has it changed? I would like to place before the House a few lines from a letter published in the Bengali daily *Juggantar*. I am translating into English the relevant portion of the letter:

On the 16th February, I went to the Howrah Station to catch the Nagpur Passenger which leaves Howrah at 8.45 A.M. I reached Howrah Station at 8.15 A.M., and stood in the queue. When after all, I got the ticket, it was 8.50 and the train had already left the platform five minutes before. I was not the only person to miss the train, there were many other persons also who had come earlier, about 50 or 55 minutes before, but they too shared the same fate."

The letter has been written by Shri Chinmoy Bhattacharjee, Teacher, Kharai Union High School, Midnapur.

This is the condition that is prevailing, and I do not think the woes of the third class passengers have been removed as it was expected that they

[Shri B. Das Gupta]

would be removed after the independence of our country

What is the reason? My contention is that third class travelling is not given the uppermost priority in the development programme of the railway I maintain that unless and until the third class travelling conditions become free from woes and worries, no development is worth credit By giving priority it may be improved, but that is not being done.

The amenities provided to the third class passengers do not keep pace with their requirements In 1957-58 Rs 323 crores were spent on the amenities of third class passengers while the earnings from third class passengers were Rs 119 crores In 1959-60 a sum of Rs. 2.95 crores has been provided for amenities to third class passengers, while the earnings expected from third class passengers are Rs 118.29 crores If we make a proportional calculation between the amenities provided to the passengers and the earnings derived from them, we find that it does not keep pace This should be improved

16 hrs.

The hon Minister has said that there is paucity of resources No doubt, but within the available means we can improve the amenities We can have resources from the existing condition When I am talking of the resources, I would place before the House some figures for the three years, on outlay proposed for additions to the existing number of carriages and wagons The trend will be evident from the wagons and carriages placed on line As regards the outlay proposed, in 1958-59 for carriages is Rs 9.76, and for wagons Rs 14.39 crores, in 1959-60, the outlay proposed is Rs 7.37 crores for carriages and Rs 27.11 crores for wagons The figures in respect of passenger coaches placed on line as against the goods wagons are as follows In 1956-57, the number of passenger coaches was 1301, and that

of wagons 32,024; in 1957-58, it was 1408 in the case of passenger coaches, and 29,6234 in the case of wagons I could not get the figures for the current year

As industrialisation proceeds, goods traffic increases, and there is demand for greater facilities for goods traffic. But, at the same time, the human element too should be given a bit of consideration In our country now the human value should not be subservient to the wagon value Therefore, there has to be a difference in outlook; if the outlook is that, that we are to improve the condition of the third class passengers, that is of the masses, not the condition of the higher classes who are travelling in first class or in the air-conditioned coaches, but the condition of the masses or the third class passengers, then within these available resources even, we can improve their lot, and we can improve their condition

I have also a local grievance to place before the hon Minister Now, the passenger traffic earnings are going down In Purulia, there is a narrow gauge line from Purulia to Ranchi which has been existing for nearly sixty years It is an old line Excluding about 22 miles on the side of Purulia the rest is going to be broad-gauged And there is a proposal that the traffic is going to be closed in this narrow gauge portion in the near future I would request the hon Minister to kindly look at this question We have been given accounts of how many trains have been introduced, how many trains have been extended and so on, but we have not been told how many passenger trains have been withdrawn and how the people suffer on account of that In the Jharia and Dhanbad coalfield area the most industrialised and congested area, some passenger trains in Dhanbad-Pathardi section and Dhanbad-Chandrapura section have been withdrawn, to the great disadvantage of the people, and thereby, the passengers have been compelled to divert themselves to road transport

As regards the Purulia section, the argument brought forward is that it is not paying, that it would not be paying if only the 22 miles of narrow gauge are retained. True, it would not be paying. But who is responsible for that? This narrow gauge line can easily be broad-gauged, and I think the estimate would not exceed Rs 5 to 6 lakhs. We are spending crores of money in rebuilding big buildings at junctions like Allahabad and Dhanbad and so on, and we can easily spare some money for broad-gauging this line. That area is going to be industrialised soon. There is no direct connection now between Durgapur and the Jhalda area through which this narrow gauge line passes, and in the near future, the necessity of carrying limestone from that field to Durgapur will also arise. I therefore, urge that the Railway Board should pay their attention to it and see that in the near future it may be broad-gauged.

Mr. Chairman. The hon. Member should try to conclude now.

Shri B. Das Gupta: I shall finish in a minute.

Mr. Chairman: He has already spoken for ten minutes.

Shri B. Das Gupta: If it is said that it is not paying, then let us examine each section of the railway, and if we find that any section is not paying, let us close down that section. The air lines corporation is running at a loss, and because it is not paying, are we to close it down? So, that is no argument. It is, therefore, not proper to close down the narrow gauge section at Purulia.

Mr. Chairman: The hon. Member should finish quickly, because I have already allowed him more than ten minutes. There are so many other Members who want to speak.

Shri B. Das Gupta: I shall finish in two minutes.

Shri Braj Raj Singh: Is the hon. Minister going to reply today?

Mr. Chairman: I think the Minister will reply tomorrow.

Shri Jagjivan Ram: Yes.

Shri B. Das Gupta: As regards corruption, my time is already up, and, therefore . . .

Pandit D. N. Tiwary: So, leave it.

Shri B. Das Gupta: As regards corruption, the less we speak about it, the better will it be.

Pandit D. N. Tiwary: So, it is not good to speak about it now.

Shri B. Das Gupta: As regards corruption, I shall only place two cases before the hon. Minister. One is at Chandil, a junction on the S. E. Railway. Here, the casual labourers who are being appointed are getting Rs 36 and they have had to pay Rs. 7 per head to the person under whom they work. They have brought this to the notice of the higher authorities, but nothing has been done. An open inquiry was made, but nothing has been done so far. Rather, the man who was responsible for that has been promoted. If the hon. Minister wants the papers in connection with this or the facts in regard to this, I shall supply him all the facts and figures.

Secondly, I would like to bring to his notice another thing on behalf of the hundreds of fruit-sellers, egg-dealers and vegetable-dealers and other small dealers of Calcutta.

Mr. Chairman: The hon. Member should conclude now.

Shri B. Das Gupta: I would request you to spare me a few minutes' time to explain the position.

Mr. Chairman: I am afraid the hon. Member will have to finish, because there are many other speakers yet. I have already given him about fifteen minutes. He may just mention the points and then conclude.

Shri T. B. Vittal Rao: We can sit for half an hour more.

Shri B. Das Gupta: The fact is that under section 77 of the Indian Railways Act,

"A person shall not be entitled to a refund of an overcharge in respect of animals or goods carried by railway or to compensation for the loss, destruction or deterioration of animals or goods delivered to be so carried unless his claim to the refund of compensation has been preferred in writing by him or on his behalf .."

Please note the words 'or on his behalf'.

'....to the Railway Administration within six months ".

Eggs come to the Calcutta market from the south and also fruits and vegetables. There are so many small dealers and they cater the needs of the Calcutta market by indenting these things from the south and it takes four to six days in transit. Sometimes they are damaged and sometimes they are lost. Then the party prefers a claim to the authority, that is, the South Eastern Railway. So long the practice was that they preferred the claim through an agent, a *bona fide* agent who has been given a power of attorney. There was no hitch so long but now a new officer has come as Assistant Commercial Superintendent and he has filed all their claims which may amount to about Rs. 50 or 60 thousands of rupees. These are his letters to the applicants who preferred claims (*An Hon. Member* How many?) About 100 or 200. If the hon. Minister wants I will place them on the Table. My time is short and I cannot go into the details but these things should be enquired as to why he is filing all these. These are small dealers and on an average a claim is for about Rs 200 or at the most Rs 250. Now, they are being harassed. If the hon. Minister want I can go with him and we can have an enquiry into the affair.

Mr. Chairman: Shri Narayanaswamy.

Shri Birendra Bahadur Singhji (Raipur): Very few speakers from Madhya Pradesh have spoken.

Mr. Chairman: There have already been one or two spokesmen but there are other States from where nobody has yet spoken (*Interruptions*)

Shri B. Narayanaswamy (Periyakulam): Madam Chairman, I rise to speak a few words on the Railway Budget. First of all I thank you for giving me an opportunity to speak. I believe the hon. Railway Minister will excuse me for bringing to his notice some of the local yet pressing problems of the public of my area that has sent me to this august Chamber.

The Kodaikanal-Gudalur Railway line was under the contemplation of the Government from 1889 when the Madras and Travancore Governments made an agreement regarding the waters of the Periyar river. In 1895 a survey was made. In 1897 after the completion of the Periyar dam, the Government granted permission to the then Wilson and Company, Madras to construct a light railway from Kodaikanal railway station, then Ammayanackanur railway station, which lies between Dindigal and Madurai railway stations, to Gudalur within two years. The company failed in floating the capital wanted within the period allotted and thus the permission granted automatically expired. Then the Government made several surveys till 1920. After the close of the First World War, the Government sanctioned in 1920 this line under the post-war reconstruction scheme and directed the District Board, Madurai to intimate to the Government within two years whether it was willing to take up this work, as the then South Indian Railway Company and the two planters of the Kannan Devan Hills were willing to undertake the work. In 1922 the district board of Madurai intimated the Government to cancel the sanction of the Kodaikanal road-Gudalur railway line and requested

sanction for the construction of Madurai-Bodinayakanur line. Accordingly, the Government cancelled the order of sanctioning this line and permitted the construction of Madurai-Bodinayakanur line. Then the work on this was taken up in 1926 and completed in November 1928. On 1-1-42 this line was dismantled on account of the loss sustained for the last 13 years and want of materials for war operations during the Second World War. After the close of the Second World War the then Government in 1945 sanctioned under the post-war reconstruction scheme the Dindigul-Gudalur line and ordered traffic and engineering surveys which were completed in 1947 and allotted a sum of Rs one crore in the year 1948-49 for this line. Following the transfer of powers to the Indian people in August, 1947, the Kashmir dispute arose and this matter was deferred.

The Madras Government in 1949 recommended to the Centre to take up this line which would be a paying proposition. It is learnt that the traffic survey has already been made and a report sent to the Government that of all the South Indian Railway lines this Dindigul-Gudalur line is the only line which would connect all the important villages and markets and would be a paying one. If the dismantled line of the Madurai-Bodinayakanur is reconstructed, it would work in a loss as in the past, unless the Dindigul-Gudalur line is constructed and linked with the dismantled line at Theni. The said Chief Engineer also seems to have requested the Government to expedite this railway line to Gudalur preferably and profitably from Dindigul itself. The Vaighai dam lies within six miles south-east of this line from Periyakulam which is 35 miles from Dindigul. From Periyakulam to Gudalur it is 37 miles. This line is about 72 miles altogether. The Periyar Hydro-electric work recently completed at a cost of Rs 10.25 crores lies at the tail end of this line.

This is not my personal demand. All the Panchayat Board presidents

and the municipal chairmen in the taluks of Dindigul, Nilakottai and Periyakulam have pressed this demand and sent their resolutions to the Railway Ministry. If this line be opened, the commercial, industrial, agricultural and rural development of this region—the western part of Madurai district—would be improved a great deal. The people of these parts have been pressing this demand for the last seventy years. So, every effort should be made to expedite the opening of the Dindigul-Gudalur line.

I suggest that the Bodinayakanur-Cochin Railway line may be opened. This line not only passes through the Western Ghats full of tea, rubber, cardamom, pepper and other up-country plantations and the wealth of the forest, but also connects port Cochin with Madurai and other adjacent district thereby giving direct link to the State of Kerala. This new line will improve the import and export trade in these parts to a great extent. The Bodinayakanur-Cochin line ranging more than 100 miles in length will definitely turn the careers of lakhs and lakhs of persons. Truly speaking this new railway line is really a boon to the planters, farmers, labourers and merchants in these regions. Hence I urge upon the hon. Railway Minister to take up this matter and get the whole line surveyed as early as possible.

At present much of the passengers and goods traffic in Madurai-Bodinayakanur railway region is carried, not by our Railways but by a net work of private buses. The reason is that these private buses provide better facilities to their passengers and to businessmen for movement of goods. So they make huge profits. The Railways should provide good facilities and convenience to the travelling public and goods traffic in this line to attract more traffic.

A few crores of rupees have been earmarked for providing amenities to third class passengers. This sum is too inadequate. I would suggest that the work of providing further amenities to higher class passengers should

[Shri R. Narayanaswamy]

be kept at a stand-still and the money thus saved should be utilised for improving the amenities to third class passengers in this Free India. First things should come first and others thereafter.

At present there is no dining car on trams running between Kazipet and Madras. This causes a lot of inconvenience to passengers as they cannot get wholesome food and refreshments. Efforts should be made to attach dining cars in trains in this region.

There is too much over-crowding in all regions. Something must be done to minimise this suffering. The hon. Minister has rightly stated that this is a very difficult problem and cannot be solved completely until and unless adequate funds are available to provide additional coaches and lines. But even here much of the suffering resulting from over-crowding can be avoided if careful planning is done. It has to be found out after surveying as to which areas are the worst sufferers in this respect, and then top priority should be given to remove their 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.

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 Dindigul-Gudalur railway line. I sincerely feel that he can do something to remove the difficulties pointed out by me even under the present limited resources at his disposal.

Shri Surendranath Dwivedy
Madam, if at this far end of the debate I have sought your permission to speak, it is because I want to urge upon the Railway Minister to revise his attitude towards recognition of the All India Railwaymen's Federation

or, rather, to request him to clearly enunciate the policy in this matter. I do not want to go into the past history. It is known to all of us. It is not a matter in which railway workers only are interested. I think for the better running of the Railway Administration itself and for better relationship between the administration and the labour, it is highly essential that the Government's policy in this regard should be clearly stated.

I am glad that the Minister made some sincere efforts. He started by forgetting the past—that is all right—and he wants that there should be one union in the Railway Administration. In that regard, he appointed an arbitrator to see how far the unity efforts have been successful and who is at fault. Now, the arbitrator, Shri Mazumdar, has given his report on 30th September, 1958. After that, it is up to the Railway Minister. The arbitrator has categorically stated that the National Federation of Railwaymen did not want to appear before him. Even after that report I want the Railway Minister to say categorically what are his proposals, what efforts he is going to make to further this move. I was very pained to read what he said in the Rajya Sabha when he was asked what the criterion was for recognition. He said "It is decided by me. I do not mince matters. I am very frank. When I feel they deserve recognition, they will get it." I do not think, Madam, this is a very helpful attitude. He must tell the House clearly what are the conditions under which he is going to recognise this union. By merely leaving the matter to himself, I think, he will create more complications in this matter.

Having said this much in this regard I want to say that unless and until the question of labour, unless the problem of staff is also taken up in right earnest, there is not going to be better efficiency in the Railways. I will cite only one instance, and that is with regard to promotion. I was

given to understand that there is a proposal to reorganise the Railway Board Secretariat Service on the lines of the Central Secretariat Service, and no decision has yet been taken in this regard. There are 54 persons, I am told, who are to be promoted. I do not know what are the criteria for this, because I am told that some seniority question is being discussed and nothing final has been decided. If we want that this commercial undertaking of ours should be successful we ought to take into account why it is that private commercial undertakings are so successful. That is because they always take into account the efficiency and merit of the persons whom they appoint. Is it not proper that the Railway Minister should devise some means by which the really meritorious persons are given recognition, are given promotion? If we do that probably the question of inefficiency would to a great extent be minimised.

In this connection I also want to ask, even in regard to economy—we are all concerned over the fact that the railway earnings have been reduced very much—can the Minister tell us that he has taken all measures necessary to effect economy in the Railway Administration? From the reports which they have submitted it is seen that the number of passengers carried has increased, the number of miles has increased, the average mile per passenger carried has also increased, but the net earnings have gone down and working expenses increased. What are the reasons?

The main reason appears to me to be this. If one goes through the explanatory memorandum one will find that excepting "miscellaneous" all figures in all other respects are rising like anything. If you look at page 94 of the report of the Railway Board it will be seen that there is an abnormal increase of class I and class II employees. I do not know what steps have really been taken to reduce this and to remove the top-heaviness in the Railway Administration.

There is another point to which I want the Railway Minister to reply. The expert committee on coal suggested certain economy measures. The Railway Minister in his speech has said that there are other Ministries concerned in this affair and he is consulting them. But there was a definite suggestion that if the loading of coal exceeds 70 tons at the sheds mechanical device should be introduced. I want to know what steps have been taken in this connection, because out of 464 sheds of Indian Railways where coal is loaded, only 95 are equipped with mechanical system. These are certainly within the jurisdiction of the Railway Ministry and these things can be taken up without great difficulty. Why is it that these things have not been done?

Then I come to another point. My hon. friend who spoke previously said that accidents have been reduced, but the figures submitted by the Railway Ministry clearly show that accidents have actually increased in this country. They have very cleverly given figures separately for major accidents and minor accidents. If you go through the report it will be found that the number of railway servants killed in accidents has actually increased. In 1956-57 it was 253 and in 1957-58 it has risen to 283. The average number of accidents per year is almost about 10,000 and cases of fatality and injury are definitely on the increase. In 1956-57 the number of passengers injured was 3,621, and in 1957-58 it rose to 3,683. The number of railway servants injured during 1956-57 was 26,292. In 1957-58 it is 28,084. It is really regrettable that although the Railway Minister admits that they should not take any complacent attitude towards this aspect, he has not told us whether all the safety measures that were suggested in the second Five Year Plan have been implemented. I want to know also whether he will make available to this House the report on the safety organization which has been submit-

[Shri Surendranath Dwivedy]

ted to the Railway Board. Then only we will be in a position to know whether all measures have been taken and then only we will be in a position to accept his suggestion that it is on account of human failures only that such things have happened.

I can also cite one example. Last year there was an accident at Narsinghpur in the South-Eastern Railway. I do not know what report has been submitted on this accident, but I was given to understand that the persons who were to finalize the report about the location of that particular station did not take into account all that was necessary for them to consider before deciding on the matter. The inspector did not visit that place, and the DTS who was in charge just asked that the station should be opened as soon as possible. There was a big curve, and the driver would never be able to see, after 150 yards, whether another train is coming on the same line or not. So, the accident was not on account of human failure but on account of inefficiency, on account of the defects that were existing there in that particular station which were not properly looked into before permitting such a station to be opened on the main line. All this goes to show that there is a considerable amount of negligence, not only by the lower staff but by those who actually sit as heads in different sections of the railways.

Having said this much—my time is very short—I would go to the other aspect of the problem, and that is regarding the irregular running of trains. I want just to refer to it because there is a facile explanation about it. It has been said that because of the second Five Year Plan, because of remodelling, because new lines being taken up, there is considerable delay. But from the report we find that since 1950-51 there is deterioration in regard to goods traffic in the railways. Also in the passenger trains since 1950-53, there is a continuous deterioration. The trains

hardly keep to the schedule. It is worse in my part of the country, on the South-Eastern Railway which previously was known as the Bengal Nagpur Railway. Actually people would say that BNR meant 'Being Never Regular'. I would invite the Railway Minister to travel from Cuttack to Howrah by the Puri Express for a week and tell me why this train never keeps to schedule. It is a chronic disease over which several representations have been made.

Mr. Deputy-Chairman: While the Railway Minister is travelling it might keep to schedule!

Shri Surendranath Dwivedy: It will be very good. We will then know why when he travels it keeps to schedule and why at other times it does not keep to schedule. That is my point. I want to know whether any supervision is made over this particular train and if it is found that it is not possible for the train to keep to schedule, why not the timings be changed so that the passengers who travel by that train may know when it would reach the destination?

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

Shri Surendranath Dwivedy: I wanted to avoid being reminded and was trying to finish, but still it has come.

Lastly, I wish to refer to the conditions in Orissa. I know the hon. Minister is very sympathetic. I know he knows the conditions himself. But why is it that the conditions there are bad? It is not only a question of a neglected region that I am placing before the House, but I would ask, if the second Five Year Plan has enunciated a policy that the industrial regions should also be given priority, why it is that we find from the railway report that there is no plan for even surveying a line from Rourkela to Talcher or a line connecting Sugunda with Paradip?

The Railway Minister is trying to get as many wagons as possible to tranship materials to the Rourkeia plant site, but unless these lines are opened, and unless there is a divisional headquarters at Khurda Road, I do not think there will be a proper utilization of the potentialities there

About the divisional headquarters, I should like to say a few words. When the Railway Minister visited Berhampur, in Orissa, he realized the necessity and urgency of a divisional headquarters in that region and said that not only one but two divisional headquarters could be started in Orissa. But one does not know why this is being delayed. Divisional headquarters have been opened at Chakradharpur and other places, but when the question of Orissa comes up, there is somebody working, perhaps inside the administration, and preventing the Railway Ministry from taking a decision. There is a bottleneck somewhere. I would request the Railway Minister to see that a divisional headquarters is opened in Orissa. I think that from the point of view of efficiency it will be better if a divisional headquarters is opened there.

श्री भक्त दर्शन उपाध्यक्ष महोदय, मैं नम्रतापूर्वक एक निवेदन करना चाहता हूँ कि सात वर्षों में समदीय जीवन में सब से पहली बार रेलवे मंत्रालय के ऊपर मैं अपने विचार प्रकट करने का अवसर पा रहा हूँ। दूसरी बात यह

उपाध्यक्ष महोदय यह शिकायत तो आपने मुझ से की, लेकिन हाउस में कहने से क्या फायदा ?

श्री भक्त दर्शन मैं शिकायत नहीं कर रहा हूँ बल्कि एक तथ्य रख रहा हूँ। दूसरी बात यह है कि जिन क्षेत्रों के सम्बन्ध में मैं इस सदन का कुछ समय लूंगा उन के बारे में अभी तक शायद किसी भी माननीय सदस्य

ने थोड़ा सा भी प्रकाश डालने की कृपा नहीं की है। मेरा मतलब काश्मीर से लेकर आसाम तक फैले हिमालय से है। इसलिये यदि दस मिनट का प्रतिबन्ध आप मेरे लिये कुछ ढीला कर देंगे तो मैं बड़ा अनुग्रहीत हूँगा।

मैं चार दिनों में अपने विरोधी दल के बक्ताओं के भाषणों को बड़े ध्यान से सुनता रहा हूँ और जितनी भी प्रालोचनाएँ की गई हैं उन सब के बावजूद मैं अपनी इस धारणा पर दृढ़ हूँ कि जिन परिस्थितियों के अन्तर्गत इस समय रेलवे को गुजरना पड़ रहा है, जिन कठिनाइयों का उस को सामना करना पड़ रहा है, उनको देखते हुए उम में फिर भी काफी सुधार हुआ है और हमारे रेलवे मंत्री महोदय जो अपनी कर्तव्यपरायणता, कार्यनिष्ठा और पुरुषार्थ के लिये पहले से विख्यात रहे हैं, अपने सहयोगी उपमंत्रियों की सहायता से इस सम्बन्ध में काफी कार्य करने में सफल हुए हैं।

मैं बजट साहित्य के हिन्दी संस्करण को अविकल रूप में प्रस्तुत करने के लिये मंत्री महोदय को हृदय से धन्यवाद देता हूँ। पिछले वर्षों में इस सम्बन्ध में जो थोड़ी बहुत कमियाँ थीं उन की इस बार पूर्ति की गई है। इस सम्बन्ध में उन के पूर्ववर्ती माननीय शास्त्री जी के जमाने में रेलवे के द्वारा राष्ट्रभाषा का प्रचार करने के लिये जो प्रयत्न प्रारम्भ किये गये थे, मुझे बड़ी प्रसन्नता है कि इस सम्बन्ध में हमारे वर्तमान मंत्री महोदय भी बड़े उत्साह के साथ गतिवान हैं। इस सम्बन्ध में मैं केवल दो सुझाव देना चाहता हूँ। रेलवे मंत्रालय को हमारे सारे देश के लिये एक बुनियादी नीति स्थिर करनी चाहिये, चाहे किसी स्टेशन का नाम हो, चाहे कोई साइन बोर्ड हो, चाहे हम रेल के डिब्बों के अन्दर कोई सलाह प्रकट करें, उन में तीन भाषाओं का उपयोग समुचित रूप से किया जाय। हिन्दी को देश की प्रत्यक्ष या भावी राज्य भाषा के रूप में,

[श्री बकन वर्मान]

मन्त्री को वर्तमान व्यवहारिक राज्य भाषा के रूप में और प्रदेश की भाषा को अनिवार्य रूप से इस में रखा जाय।

माननीय मंत्री महोदय ने अपने बजट भाषण के पैराग्राफ ५२ में बड़ी हर्षपूर्ण सूचना दी कि स्कूलों की संख्या बढ़ाई जा रही है। हमारी रेलवे की जो व्यवस्था है उस ने देश को एकता के सूत्र में पिरोने में एक प्रभासनीय कार्य किया है और मैं समझता हूँ कि हम उससे यह भी आशा रखते हैं कि वह अपनी प्रासंगिक राष्ट्र भाषा, या जिसकी हम व्यावहारिक दृष्टि से केवल राय भाषा मानते हैं, उस के प्रचार और प्रसार में भी अपनी गतिशीलता को बनाये रखेगी। इस सम्बन्ध में मेरा यह सुझाव है कि रेलवे मंत्रालय की ओर से जितने भी विद्यालय या स्कूल स्थान स्थान पर, किसी भी क्षेत्र में, चालू किये जायें उन में शिक्षा का माध्यम तो उसी प्रदेश की भाषा रखी जाय किन्तु हिन्दी को एक अतिरिक्त अनिवार्य भाषा के रूप में सिलाने का प्रयत्न किया जाय। इस से मेरा ख्याल है कि रेलों के द्वारा एक बड़ी भारी सेवा हो सकेगी।

प्रत्येक वक्ता ने प्रायः अपने अपने क्षेत्र या देश के किसी महत्वपूर्ण भाग के सम्बन्ध में यहाँ पर मार्गें रखी हैं। अगर उन का टोटल लगाया जाय तो मैं समझता हूँ कि वह राशि भरबो में पहुँचेगी। लेकिन शायद किसी भी वक्ता ने इस बारे में जोर नहीं डाला कि दूसरी पंचवर्षीय योजना में रेलवे के लिये जो धनराशि निश्चित की गई है वह बहुत अपर्याप्त है। जहाँ तक मुझे याद है रेलवे मंत्रालय की ओर से योजना आयोग से यह अनुरोध किया गया था कि उस के वास्ते कम से कम १५ सौ करोड़ रुपये की व्यवस्था की जानी चाहिये। लेकिन बहुत लड़ने झगड़ने के बाद और प्रयत्न करने के बाद केवल ११२१.५ करोड़ रुपये की

व्यवस्था ही की गई है। मैं समझता हूँ कि सचन इस बारे में मुझ से सहमत होना और जब कि तीसरी पंचवर्षीय योजना का निर्माण किया जा रहा है तो प्रायः से ही अपनी भाषाओं को बुलन्द करेगा कि बूक रेलवे प्रणाली हमारे देश की आर्थिक विकास की रीढ़ की हड्डी है इसलिये कम से कम तीन हजार करोड़ रुपये की मांग की जाय। इस के लिये सब दलों को प्रयत्न करना चाहिये। लेकिन इस के साथ ही साथ मुझे यह भी निवेदन करना है कि हमारे रेलवे मंत्रालय को जितने भी अनावश्यक खर्चों को तुरन्त बन्द कर देना चाहिए मैं स्वीकार करता हूँ कि बहुत सी ऐसी बातें हैं जिन के चान्च हो जाने से रेलों की क्षमता बढ़ सकती है लेकिन उनका कुछ समय के लिए स्थगित भी किया जा सकता है। उदाहरण के तौर पर मैं कहना चाहता हूँ कि आप विद्युतीकरण कर रहे हैं, वातानुकूलित डिब्बों की संख्या बढ़ा रहे हैं, डि-लक्स या नज़ाकतपूर्ण गाड़ियों को चला रहे हैं इनको आप कुछ समय के लिए स्थगित कर सकते हैं। इसी तरह मैं हम लाइनों पर उर्बाव कर रहे हैं इनके बारे में मैं एक सुझाव देना चाहता हूँ। मान लीजिए कि एक स्थान में दूसरे स्थान तक पहुँचने के लिए हमारे पास एक लाइन है। इसके बारे में वर्तमान लाइन के समानान्तर अगर हम दूसरी लाइन न डाल करके कुछ थोड़ा सा दूर और इलाकों को लेकर लाइन डालें ताकि मन्त्री गाड़ियाँ और माल गाड़ियाँ उस रास्ते से घा जा सकें तो हमने दूसरे इलाकों को भी काफी लाभ पहुँच सकता है।

अभी परमों जब मेरे मित्र श्री दा० ग० चावन साहब भाषण कर रहे थे तो उनकी जबानी यह सुन कर मुझे बड़ा खेद हुआ कि गंगा और यमुना की घाटी में जहाँ पर पहले से ही रेलों का जाल बिछा हुआ है, वहाँ पर दूसरी रेलें न पहुँचाई जायें। उनके बाद अहास के एक माननीय सदस्य श्री सम्प्रत

साहब तो और भी धागे बढ़ गये और उन्होंने कहा कि जितनी भी रेलों की योजनाये चल रही हैं—एक एक योजना की समीक्षा करके उन्होंने बताने का प्रयत्न किया—वे सब देश के उत्तरी भाग में ही की जा रही हैं और दक्षिणी भाग के लिए कुछ नहीं हो रहा है। मैं अपने इन मित्रों से यह अनुग्रह करना चाहता हूँ कि वे सारे देश को एक सार्वदेशिक दृष्टिकोण से देखने का प्रयत्न करें और जिन जिन इलाकों में अभी तक रेलें नहीं बनी हैं और जिन जिन इलाकों में उनका बनना आवश्यक है, उनके बारे में निष्पक्षनापूर्वक अपने विचार यहाँ रखें।

उत्तर प्रदेश के अन्दर बहुत से इलाके ऐसे हैं, खास तौर पर तराई और पहाड़ों की तलहटी में जिनका देश के किसी भी प्रान्त में पिछड़ेपन के लिजाह से मुकाबला किया जा सकता है। उत्तर प्रदेश के बारे में एक यह बात भी बड़ी जा सक्ती है कि सारे देश में एक साथ में अधिकांश जन्मस्थान वाले जा ५५ नगर हैं, उनमें से १६ नगर तो केवल उत्तर प्रदेश में ही हैं। इस वास्तु उनके विकास के दृष्टिकोण से भी वहाँ पर रेलों की सख्या का बढ़ाया जाना बहुत जरूरी है। इस सम्बन्ध में मैं यह कहना चाहता हूँ कि द्वितीय पंचवर्षीय योजना के लिए उत्तर प्रदेश की सरकार ने तीन पुरानी लाइनों को फिर से डालने का सुझाव दिया था और तीस नई लाइनों के बारे में अपने सुझाव भेजे थे। लेकिन इन पांच वर्षों के अन्दर हम देखते हैं कि एक तो बरहून में एटा तक की लाइन बनी है जिसका उद्घाटन अभी हाल ही में राष्ट्रपति जी द्वारा हुआ है और दूसरी मिर्जापुर जिले में राबट्सगंज से गढ़वाल तक की लाइन अभी बन रही है और वह पूरी नहीं हुई है, उसका निर्माण कार्य जारी है। इनके अलावा सारे उत्तर प्रदेश में जोकि इतना लम्बा चौड़ा क्षेत्र है, अभी तक इस पंचवर्षीय योजना में कोई कार्य नहीं हुआ है। इस सम्बन्ध में मैं

यह भी कहना चाहता हूँ कि वहाँ पर बहुत सी लाइनों का सर्वे हुआ था जिन में पहाड़ों की तलहटी पर की लाइनें भी शामिल थीं, उन्हें क्यों समाप्त किया गया है। ऋषिकेश से करणप्रयाग तक अलकनन्दा के किनारे किनारे धार के धार खम्बे अभी भी दिखाई पड़ते हैं। लाखों रुपया इस सर्वे पर खर्च किया गया है और अब इनको छोड़ना मूनासिब नहीं था। इसी तरह से काशीपुर से कालागढ़ तक के लिए भी उत्तर प्रदेश की सरकार ने रेल मन्त्रालय के पास एक योजना भेजी थी वहाँ एक बड़ा बाध राम गंगा के किनारे बन रहा है और वहाँ से करोड़ों रुपये की लकड़ी का सामान बाहर भेजा जा रहा है, उसे भी समाप्त कर दिया गया है। मैं चाहता हूँ कि इस पर भी विचार किया जाए।

दूर क्यों जाये दिल्ली में ही हम देखने हैं कि कितना कर्जेशन है यहाँ के यार्ड में और कितनी कठिनाई का सामना करना पड़ रहा है लेकिन उसको दूर करने की कोई व्यवस्था नहीं की जा रही है। हम देख रहे हैं कि जो योजना रखी जा रही है उसके मुताबिक गाजियाबाद और तुगलकाबाद के बीच बड़ी लाइन और यमुना पर एक नया पुल बनाया जायगा और इस पर तीन करोड़ के करीब रुपया खर्च होने वाला है। लेकिन सन् १९५८-५९ में करीब २० लाख रुपया खर्च हुआ और १९५९-६० में २ लाख २५ हजार रुपये की व्यवस्था की गई है और यह कहा गया है कि १९६२-६३ तक यह योजना पूरी हो जाएगी। दिल्ली देश का केन्द्र स्थान है और यहाँ पर देश के सभी भागों से गाड़ियां पहुँचती हैं, माल पहुँचता है और यहाँ पर इस लाइन का न बनना या इसका स्थगित किया जाना या इसमें देरी करना में न्यायपूर्ण नहीं मानता हूँ और मैं चाहता हूँ इस पर तेजी लाने के लिए पुनर्विचार किया जाए।

माननीय मंत्री महोदय ने अपने बजट भाषण में यह भी बताया है कि हम कल पुर्णों,

[श्री भक्त दर्शन]

इंजिनों, डिब्बों इत्यादि के मामले में आत्मनिर्भर होते जा रहे हैं। यह बहुत ही उत्साहपूर्ण और संतोषजनक सूचना है। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि कुछ वर्ष पहले उत्तर प्रदेश में बनारस के पास मडुभाडीह में रेलो के छोटी लाइन के इंजिन के पुर्ज बनाने के कारखाने की आधारशिला माननीय राष्ट्रपति जी के कर कमलों से रखी गई थी। हमें आशा थी कि कुछ ही वर्षों में निर्माण कार्य भी शुरू हो जायगा। लेकिन बीच में ऐसी भ्रमवाह उठी कि वहाँ से उस फैक्टरी को बदला जाये। इस सम्बन्ध में मैं यह भी बतलाना चाहता हूँ कि उत्तर प्रदेश की सरकार से जो सूचना हमें प्राप्त हुई है उसमें यह बताया गया है कि वहाँ पर जमीन की जितनी आवश्यकता है उसका प्रबन्ध कर दिया गया है और बिजली की भी जो आवश्यकता है तो वह भी उपलब्ध की जा रही है। ऐसी दशा में समझ में नहीं आता है कि क्यों इसको बदला जा रहा है। द्वितीय योजना में उत्तर प्रदेश के लिये तीन बड़े उद्योग रखे गये थे। एक तो मडुभाडीह की फैक्टरी, दूसरा बरेली में सिंथेटिक रबड़ का कारखाना और एक रिहाइस में अलम्यूनियम की फैक्टरी। अलम्यूनियम की फैक्टरी और सिंथेटिक रबड़ की फैक्टरी को प्राइवेट सेंक्टर को दिया जा रहा है और इनके बारे में हमारी कितनी भी इच्छा हो कि इनको पब्लिक सेंक्टर में रखा जाये, वे नहीं रखी गई हैं और स्थगित भी की जा रही हैं। इस तरह से ले देकर एक ही फैक्टरी रह जाती है और वह मडुभाडीह की है। इस बास्ते में माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध करना चाहूँगा कि इसको वहाँ ही रहने दिया जाये और इसको बदलने का स्वप्न में भी ब्याल न लाया जाये—

श्री जगजीवन राम : वह बन रही है।

श्री भक्त दर्शन : मैं जानना चाहता हूँ कि हटाई तो नहीं जा रही है और अगर

हटाई जा रही है तो उसको न हटाया जाये। इसी तरह से .

उपाध्यक्ष महोदय : आप जो चाहते हैं वह आपको मिल गया, अब खत्म करना चाहिये।

श्री भक्त दर्शन : अभी तक तो मैं प्रसली बात पर भी नहीं आया हूँ। मैं दो एक मिनट में खत्म कर दूँगा।

हमारा जो पहाड़ों का इलाका है वह हिमालय का है और वह काश्मीर से लेकर के असम तक फैला हुआ है। यह १५०० मील लम्बा इलाका है। मैं स्वीकार करता हूँ कि वहाँ नई रेलवे लाइनें बनाना कठिन है, असम्भव तो नहीं है, लेकिन बड़ा व्यय-साध्य अवश्य है। लेकिन फिर भी वहाँ के लोगों को, पर्वतीय लोगों को कुछ न कुछ रेलो की सुविधायें तो दी ही जानी चाहिये। यदि माननीय मंत्री महोदय मेरी बात को धैर्य के साथ सुनें तो मैं एक पंच सूत्री कार्यक्रम उनके सामने रखना चाहूँगा। मैं माननीय मंत्री महोदय का अनुगृहीत हूँ कि शिमला की लाइन पर या डेहरादून की लाइन पर जो भाड़ा अधिक पड़ता था और जो कई गुना था उसको कुछ कम कर दिया गया है लेकिन वह पूरा अभी नहीं घटा है। इसको थोड़ा ना घटाने का क्या तुक है, यह मेरी समझ में नहीं आया है। त्यागी जी ने और मैंने इसके बारे में अनुरोध किया था और आज भी मैं अनुरोध करता हूँ कि इस पर फिर से विचार किया जाये और चाहता हूँ कि जिस तरह से सारे देश में भाड़ा इत्यादि लिया जाता है उसी तरह से पर्वतीय क्षेत्रों में भी लिया जाना चाहिये।

दिल्ली से या किसी भी दूसरे बड़े नगर से पहाड़ों पर जो हम रेलवे टर्मिनस पर पहुँचते हैं, उसके लिये मैं चाहता हूँ सीधी रेल की व्यवस्था होनी चाहिये। जहाँ तक

देहरादून का सम्बन्ध है, उसको बम्बई से, कलकत्ता से, और दिल्ली से भी जोड़ा गया है और इसके लिये मैं माननीय मंत्री महोदय का अनुगृहीत हूँ। कोटद्वार का ही मैं उदाहरण देता हूँ। उसके बारे में जितने भी प्रयत्न हमने अब तक किये हैं, उनके बावजूद भी हमें सफलता प्राप्त नहीं हो सकी है। कोटद्वार हो कर हजारों और लाखों यात्री बंदीनाथ जाते हैं। हमारे उपमंत्री महोदय उस जगह को देख चुके हैं और मैं उनका धन्यवाद करता हूँ कि उन्होंने ऐसी व्यवस्था कर दी है जिससे तीन डिब्बे दिल्ली से वहाँ जाने लगे हैं। लेकिन अलग-अलग समय पर वे जाते हैं इसलिये उनका पूरा उपयोग नहीं हो पाता। वहाँ तक पहुँचने के लिये अगर दिल्ली से और हो सके तो लखनऊ से भी जोकि उत्तर प्रदेश की राजधानी है, मीथे रेल की व्यवस्था की जा सके तो वहाँ के लोग बहुत आभारी होंगे।

हमारे प्रलागेशन साहब जोकि भूतपूर्व उपमंत्री थे उन्होंने बंदीनाथ की यात्रा से लौटने के बाद एक सार्वजनिक सभा में घोषणा की थी कि जिस तरह से देहरादून को हिल-स्टेशन घोषित किया गया है उन्ही तरह से कोटद्वार को भी हिल-स्टेशन घोषित किया जायेगा। वहाँ पर बंदीनाथ के लिये हजारों की तादाद में यात्री जाते हैं। बाद में पता नहीं कहा वह फाइल अटक गई या कोई प्रतिबन्ध कैबिनेट ने लगा दिया या कैसे वह बीज भागे नहीं बढ़ी। उधर हरिद्वार में जो यात्री बंदीनाथ जाने के लिये उतरते हैं उनको रेलवे का कर्षणन अवेस करने के लिये देहरादून जाना पड़ता है और वहाँ से फिर वे हरिद्वार आते हैं। कोटद्वार वालों को इस तरह से बड़ी असुविधा होती है। कोटद्वार और हरिद्वार में दो उत्तरीखंड के द्वार हैं। यहाँ पर हजारों यात्री जाते हैं। इन स्थानों तक पहुँचने के लिये जब तक रेलवे कर्षणन नहीं दिया जायेगा लोगों को सुविधा नहीं हो सकेगी। यदि वहाँ भी हिल स्टेशन का कर्षणन

दिया जाये तो देश के कोने कोने से और भी अधिक सख्या में लोग वहाँ पहुँच सकते हैं।

चौथी बात जो मैं कहना चाहता हूँ वह आउट-एजेंसियों के बारे में है। आउट-एजेंसियों को बढ़ाया जा रहा है। इनके द्वारा जो माल है वह बहुत दूर तक पहुँच सकता है। पहाड़ों के अन्दर, उत्तर प्रदेश सरकार की कृपा से या केन्द्र की सहायता से मोटर सड़के आगे बढ़ती जा रही है। बंदीनाथ के रास्ते जोशीमठ तक वह सड़क पहुँच गई है और वहाँ से बंदीनाथ केवल १६ मील रह गई है। लेकिन वहाँ आउट-एजेंसी का प्रबन्ध नहीं है। केदारनाथ के लिये गुप्तकाशी तक मोटर जाने लगी है। गयोत्री के लिये उत्तर काशी से मोटर जाने लगी है। जो मोटरों के टर्मिनस हैं वहाँ पर अगर आउट-एजेंसी नहीं बनाई जाती है, तो वहाँ के निवासियों को सुविधा नहीं हो सकती है। इस वास्ते मैं चाहूँगा कि इस और भी ध्यान दिया जाये।

पाचवीं बात जो मैं कहना चाहता हूँ यह है कि अन्त तक पहुँचने वाली जो रेलवे लाइनें हैं उन पर उत्तर प्रदेश के हिमालय की तलहटी में, देहरादून, ऋषिकेश, कोटद्वार, रामनगर काठगोदाम और टनकपुर के स्टेशन हैं। जहाँ तक काठगोदाम और देहरादून का सम्बन्ध है वहाँ तक रेलें टाइम पर पहुँचती हैं, यात्रियों को कुछ सुविधायें दी जाती हैं। लेकिन बाकी के जो स्थान हैं ऋषिकेश, कोटद्वार, रामनगर और टनकपुर वहाँ जो गाड़ियाँ जाती हैं उनके साथ ऐसे इंजिन लगाये जाते हैं जो सड़गले होते हैं, जो शायद कबाडीलाने से लाये जाते हैं, जिनका न कोई नामलेवा है और न पानी देवा होता है, जो कडेम्ड होते हैं, जिनका जाते जाते हार्ट फेल हो जाता है, जिनके दिल की धड़कन बन्द होने लगती है और इस सब का परिणाम यह होता है कि गाड़ियाँ तीन-तीन और चार-चार घंटे देर से पहुँचती हैं।

[श्री मन्त दशंन]

इसलिये मैं याचा करता हू कि मन्त्री महोदय और उनके जो सहायक हैं, जो सैफ्टिनेट हैं और जो यहाँ मौजूद हैं, वे एक पर्वतीय के दृष्टिकोण से सारी समस्या पर विचार करने की कृपा करेंगे।

Mr. Deputy-Speaker: I am sorry I have not been able to accommodate several hon Members, particularly, Shri S M Banerjee, Shri R S Tiwari, Shri Nanjappa, Shri Eacharan, Shri Barupal, Shri Bist and Shri Basappa They had been struggling hard to catch my eye, but I found it very difficult I assure them that they would not suffer Tomorrow, on Demand No 1, I will give them first chance and they can say anything they like

Now, as Shri Pocker Sahib is going out I will call him

Shri M. B Jhakore: Shall I get time tomorrow?

Mr. Deputy-Speaker Surely, there is always a chance

Shri M. B Thakore (Patan) No one from North Gujerat has spoken

Shri Pocker Sahib (Manjeri) Sir, in the short time at my disposal I will invite pointed attention of the hon Railway Minister to the urgency and the necessity of opening a new line between Nilambur and Faroke This is a matter on which a promise has been made on the floor of this House some years back and also the Railway Ministry has written to me saying that the matter will be considered in connection with the Second Five-Year Plan

Just after the Malabar Rebellion of 1920, it was the British Government that opened the line between Shoranur and Nilambur with a view to open up the whole interior area of Ernad and Valluvanad It was not merely from the strategic standpoint

but also from the economic point of view so as to open up the whole of Ernad and Valluvanad and to connect the same with the main line But all the same this has not been attended to even though so many years have elapsed and now the very idea seems to have vanished because there is no mention of it even by the hon Railway Minister It has vanished in thin air Therefore I earnestly request the hon Railway Minister to pay his special attention to this matter which has been promised by the Ministry some time back and is not being attended to It is a very great necessity to open up the interior area of Ernad and Valluvanad It will be very useful not only for conveying articles but also from the point of view of passengers

Another point that I would just like to mention is that recently the Railway Department called for tenders for supply of sleepers from Kerala There is a Kerala Sleeper Suppliers' Association there and many members of that Association submitted their tenders But to the great surprise of one and all, the Railway Department rejected those tenders and accepted tenders for supply of sleepers from America That is a matter of very great surprise that the Railway Department should have preferred the American sleepers to that of sleepers available in Kerala in plenty The reason which made them resort to this extraordinary power is something understandable If it was the rate, that is, they will get them cheaper from America, even then according to me it is not a justifiable reason for preferring American sleepers to those of Kerala I understand that if freight and transport charges are taken into consideration, I am told, that it will not be cheaper

Shri S V. Ramaswamy: That is not correct

Shri Pocker Sahib: Not only that Even after that was over, it appears, further tenders were

accepted from persons who made tenders who are not members of this Association. I submit that formation of associations by persons who are particularly interested in some matter is a thing which has been guaranteed by the Constitution. I do not see any reason why the Railway department should take exception to this. Later on, they accepted tenders from persons who are not members of this Association. I submit this kind of policy to be adopted by the Railway department is really reprehensible and ought not to be continued. Therefore I request that such kind of policies should not be adopted.

Only one other point I would refer to and I shall resume my seat. That is, as regards delay in arrival of trains. As a matter of curiosity—I have no experience in other parts of the country—I would request the hon. Minister just to make an enquiry as to what percentage of trains arrive in time. That is all I want. I do feel that it is likely to be only a very small percentage that is able to keep up the time. The ordinary rule is late arrival. That is my impression, subject to correction by the Railway Minister. He will make enquiry as to this. Of course, so many hon. Members have spoken about the inconvenience caused by the delay. I am not so much on the delay, but I am very particular about the question that the Railway department should make some arrangements to give the passengers information about the delay and the extent of delay that would be caused. As a matter of fact, it is the passengers who are really affected. I know cases in which delay has occurred for more than 12 hours in many cases. It has been my ex-

perience that on one occasion, the train stopped somewhere near Delhi at about 9 or 10 in the night and I woke up the next morning to see the train was in the same place. That is not the only occasion. There are so many other occasions on which I myself have had this experience. What I want to impress upon the department is, not only to avoid delays, but at least to have the courtesy and inform the passengers how much the trams will be delayed.

Mr. Deputy-Speaker: When the hon. Member was asleep, he should have been disturbed if information had been given.

Shri Pocker Sahib: I am sorry I did not follow.

Mr. Deputy-Speaker: The hon. Member may continue.

Shri Pocker Sahib: I submit that this information about delay and the extent of delay should be given to the passengers. Some arrangement should be made by the department. It would not be a difficult matter for the department to make some such arrangement. That is all I have to submit.

Shri Jagjivan Ram: Sir, I am very grateful to the Members for all the kind words that they have said.

Some Hon. Members: The hon. Minister may continue tomorrow.

Mr. Deputy-Speaker: All right; he may continue tomorrow.

17 hrs.

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Tuesday, the 3rd March, 1959/Phalguna 12, 1880 (Saka).