

table, under sub-section (3) of section 458 of the Merchant Shipping Act, 1958, a copy each of the following Notifications of the Ministry of Transport and Communications (Department of Transport):

- (i) Notification G.S.R. No. 1549, dated the 17th December, 1960, publishing the Merchant Shipping (Registration of Indian Ships) Rules, 1960.
- (ii) Notification G.S.R. No. 1550, dated the 17th December, 1960, publishing the Merchant Shipping (Tonnage Measurement of Ships) Rules, 1960.
- (iii) Notification G.S.R. No. 1551, dated the 16th December, 1960, publishing the Merchant Shipping (Apprenticeship to Sea Service) Rules, 1960.
- (iv) Notification G.S.R. No. 1552, dated the 16th December, 1960, publishing the Merchant Shipping (Distressed Seamen) Rules, 1960.
- (v) Notification G.S.R. No. 1553, dated the 16th December, 1960, publishing the Sailing Vessels (Ass'gnment of Free Board) Rules, 1960.
- (vi) Notification G.S.R. No. 1554, dated the 16th December, 1960, publishing the Sailing Vessels (Statement of Crew) Rules, 1960.
- (vii) Notification G.S.R. No. 1555, dated the 16th December, 1960, publishing the Merchant Shipping (Tonnage Measurement of Sailing Vessels) Rules, 1960.
- (viii) Notification G.S.R. No. 1556, dated the 16th December, 1960, publishing the Merchant Shipping (Registration of Sailing Vessels) Rules, 1960.
- (ix) Notification G.S.R. No. 1557, dated the 16th December,

1010 RS—3.

1960, publishing the Merchant Shipping (Continuous Discharge Certificates) Rules, 1960.

- (x) Notification G.S.R. No. 1568, dated the 30th December, 1960, publishing the Merchant Shipping (Crew Accommodation) Rules, 1960.

[Placed in Library. See No. LT-2649/61 for (i) to (x).]

NOTIFICATIONS UNDER THE ESSENTIAL COMMODITIES ACT, 1955

THE DEPUTY MINISTER OF FOOD AND AGRICULTURE (SHRI A. M. THOMAS): Sir, I beg to lay on the Table, under sub-section (6) of section 3 of the Essential Commodities Act, 1955, a copy each of the following Notifications of the Ministry of Food and Agriculture (Department of Food): —

- (i) Notification G.S.R. No. 1.-Ess. Com. /Sugar, dated the 2nd January, 1961.
- (ii) Notification G.S.R. No. 48/ Ess.Com./Sugar-cane, dated the 6th January, 1961.
- (iii) Notification G.S.R. No. 49/ Ess.Com./Sugar—dated the 6th January, 1961.
- (iv) Notification G.S.R. No. 179, dated the 10th February, 1961.
- (v) Notification G.S.R. No. 180, dated the 10th February, 1961.
- (vi) Notification G.S.R. No. 181, dated the 10th February, 1961.

[Placed in Library. See No. LT-2650/61 for (i) to (vi).]

THE BUDGET (RAILWAYS), 1961-62—GENERAL DISCUSSION—contd.

SHRI S. C. DEB (Assam): Mr. Chairman, Sir, yesterday I was trying

t n! 1*

[Shri S. C. Deb.] to point out one fact that in goods traffic earnings there was some decline. I was developing on the point that while there was increase in the passenger traffic earnings, there should be a concomitant increase also in goods traffic earnings. There is increase in work-load during the period. It was said in the speech that during the period April to December 1960 or the first 9 months of 1960/61, the figures of wagons loaded were 16,464 and 9,414 on broad and metre gauge respectively against 15,645 and 9,019 in the corresponding period of 1959-60. There was an increase in goods traffic in that period also. So there should be an increase in goods earnings also. I would say that some factor should be there to which this decline can be attributed. Which should be looked into.

The hon. Minister, in his speech last year, made a mention of scrap iron to be utilised for some purposes but in the current speech we do not find any mention of that. Whether scrap iron is being used, we do not know because in our country in many parts, scrap iron belonging to the railways is lying idle. If it is utilised properly, most of our needs can be met.

Regarding research, mention was made effectively by Dr. Kunzru. He pointed out that we should get reports regarding research work done in India. It is satisfactory to note that railway experts organised by ECAFE visited for an on-the-spot study the Brahmaputra Bridge Construction Site and observed several unique features. It is a very encouraging thing but we must know from the Ministry as to what is the progress of the work and how it is improving. Mention is made here that the present standard of 90 pound rails for broad gauge main line will be inadequate for carrying the heavy traffic expected hereafter. A heavier 105 pound rail has therefore been evolved. So this is the result of research. We must

know definitely what *is* the progress and what benefits we are getting from them.

Regarding accidents there is a mention that it is attributed to human failure. Human failure is always there as we are all human beings but better techniques should be adopted to see that such failures are not there. Better techniques should be adopted to guard against human failures. When accidents take place, we must realise that national loss is also there. There is a loss to railway property. That question should be gone into most carefully.

Regarding ticketless travelling, the situation has not improved. It is a discouraging thing. When the ticket-checkers are there, when the inspectors are there to look into these things, why does it happen? What are these people doing? Is there no proper check? What steps are taken to check this evil? It is a loss to the railways. There are some areas where some underhand methods are adopted resulting in a drop in revenues. So, particular steps should be taken to see that ticketless travel is stopped.

Another thing is, when there is some *mela* or function here and there, there is large overcrowding and when there is overcrowding, there is ticketless travel. So, that thing also should be gone into. 12 NOON When there are such functions or some *melas* or some other celebrations, a sufficient number of trains should be provided to carry the people this way and that so that such ticketless travel on such occasions may not occur.

As regards *m_v* area, Sir, it is a very backward area. There was an indication that the Badarpur-Lumding section would be dieselised. Whether there is any programme for that now or not, we do not know and we do not see anything in the proposed Third Five Year Plan also. We do not know whether they are studying

this project and whether they are taking any effective steps for its dieselisation. Sir, there are 37 tunnels in this section and it is a piece of very high quality engineering work done during the British period. Now, there are some restrictions, here and there, some portion of the track is defective; some girders are not working, these things are there. So, to improve that traffic in that particular area it is a welcome thing to go in for dieselisation in the interest of speed and the rapid movement of goods.

Also, our Government has taken a decision that through that line goods should go to Tripura, Agartala, the Lushai Hills, Manipur and all these areas should be served by this line. So, effective steps should be taken to improve the speed of work on this section. As it is, it is very difficult to move trains on this section speedily. Therefore, I submit this matter should be carefully looked into and early action taken.

In my area, I may say in the British period this distance of 32 miles from Karimganj to Silchar took only 45 minutes to cover, but now it takes about three hours or in any case two and a half hours. There must be some *golmal* somewhere. There must be some defect in the track.

SHRI H. P. SAKSENA (Uttar Pradesh) : Is the hon. Member thinking of blessing the British rule in India?

MB. CHAIRMAN: You should not get up. I am telling Mr. Saksena. He should not intervene. He must take care of his health.

SHRI S. C. DEB: I am only mentioning what the speed was during the British period and I want to know why this speed has declined.

MH. CHAIRMAN: That will do, Mr. Deb. Your time is over.

SHRI S. C. DEB: I will finish just now. I am asking whether it is not

possible to make the trains run faster on this section. People are thinking and feeling that nowadays in independent India, it takes them so much time to move from one place to another. Therefore, some faster trains should be there and people should not get frustrated like that.

Another point that I would like to stress is this. The Planning Commission is thinking of developing the backward areas of the country. The backward areas in my part of the country are Cachar district, the Lushai Hills, Tripura and Manipur. These are all backward areas which have been created as a result of the partition of the country and the economic condition is very very bad in all these areas. Therefore, some development programmes should be taken up there and the very first thing necessary even for that is to run new railway lines there, connecting Imphal and Silchar and then also Patharkandi and Agartala.

In this connection, Sir, I would like to point out that there is a proposal for linking up Kalkalighat to Dharam-nagar. There is no mention whether this line will be constructed in one year or even in two years. I have put questions regarding this matter, but no satisfactory reply has been received so far. Now, I understand some traffic survey is going on, but when the actual construction of this line will be taken up, we do not know.

DR. SHRIMATI SEETA PARMA -NAND (Madhya Pradesh): Mr. Chairman, before I make a few observations on the Railway Budget, I would like to pay my compliments to the Railway Ministry for its deep thought in attending to passenger amenities and also for its careful consideration towards national development through the railways. Sir, when Members make any suggestions—call them criticisms or suggestions—I feel the Ministry should not

[Dr. Shrimati Seeta Parmanand.] be touchy about it, because the keynote of progress is comment or suggestion, and from that point of view, I would like to make some observations here.

Before I go on to that, I would also like to compliment the Ministry on stopping the wastage of double printing of the Budget in Hindi and in English. This year the Hindi printing has not been done, it seems and . . .

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI JAGJIVAN RAM) : It has been done.

DR. SHRIMATI SEETA PARMANAND: If it has been done, even then I am glad double sets have not been given to every one, even to those who usually use the English edition only. So, that waste at least has been stopped this year. I heard from several Members that they had received the Budget papers only in one language. Probably an enquiry was made from them.

I may also dispose of the remark made by some people that this is an election budget, because the railway freights have not been put up. I think much notice need not be taken of such remarks, though I would like to refer to this here and say that they belong to that category of people who, if you do a thing, ask you why you had done it, and if you do not do it, again they ask you why it was not done. If the fares had been raised, they would have asked why they were raised and now that they have not been raised, they ask the question why they were not raised. They only say something for the sake of opposition.

SHRI AKBAR ALI KHAN: (Andhra Pradesh): Last year also they were not raised.

DR. SHRIMATI SEETA PARMANAND: Now, I would refer to the remark that the railways should not

be looked upon as a commercial concern. I do not see why we should not. Just because the railways have to spend something on provision of amenities, it does not mean that they are not a commercial concern. Every good, modern commercial concern even in the private sector, in order to make a success of their business, has always to attend to the welfare section of its business and though the amount spent may not appear on the credit side, this expenditure has always paid good dividend.

Sir, the Railway Budget has dealt with many aspects, transport, performance, Second Five Year Plan, achievements and shortfalls, fuel, economy, locomotives, doubling of tracks and so on. I would, in the short time at my disposal, only confine my remarks to the administrative part of the Railway Ministry. From that point of view I have to submit that there is necessity for laying double tracks for the lifting of coal from the collieries. That is particularly necessary in Madhya Pradesh where one always finds that there is the dumping of coal at the pithead. And that leads or might lead very often to the closing of a colliery and sudden unemployment. This is a problem that the Ministry has to examine very seriously, for at the present moment there is dumping of coal there. It does not happen continuously but even if it happens after a few months, it means great hardship to the workers. It may perhaps be necessary to think of laying gradually double track there.

Another observation I would like to make is in regard to departmental action against officers against whom cases of corruption or irregularity are pending. In fact, there have been very many cases where in spite of enquiries going on for corruption, there have been promotions given to officers. In spite of the officer being involved in corruption with regard to giving of contracts or the handling of money, he is given further chances to do the same kind of work and for

substantiation of this, I' would refer to the Report of the Estimates Committees; there are also several other reports which bear on this.

SHRI JAGJIVAN RAM: But can the hon. Member send any other case which might have come to her notice, apart from those mentioned in the Committee's Report? If she would send it on to me, I would have it examined. I am talking of cases apart from those mentioned in the Report.

DR. SHRIMATI SEETA PARMA-NAND: But those should be enough. Once an enquiry starts, the other things should be stayed. Even in the regular courts, the tendency is to stay action. In order to make the enquiry and the results of the enquiry deterrent enough it is necessary not only in the railways but in the entire Government and particularly in the railways, it is necessary that action should be taken and the consequences faced. What would happen at the most is this. I know that when a court reinstates a man who was dismissed or suspended from service, Government has to make good the salary for that period but this should not matter at all because this would be a good check on the other people. What happens otherwise is that sometimes due to the long delay involved in the conclusion of cases, officers retire sometimes after getting promotion. This should be checked.

The remarks made by the Parliamentary Committees should not be disposed of by saying that action was proposed to be taken or had been taken. There should be a continuous check as to what has been done with regard to the suggestions because it is likely that these would be forgotten. I would give you an instance. The Estimates Committee in its 29th or 31st Report (of the Second Lok Sabha) referred to the way in which the loud speakers are being used and the lack of training for the announcers. It was stated that they should be properly trained in the job so that

they might announce in a manner to be understood by the common people who were rushing to catch trains. It is a very minor point but it does mean a great deal of inconvenience to the passengers for whom all these announcements are made. That is why I began by saying that they should not be touchy about it.

MR. CHAIRMAN: They are not touchy; they are used to all these things.

DR. SHRIMATI SEETA PARMA-NAND: With regard to road-rail competition, I would like to say that the State Governments are now very anxious to 'start road transport and the railways should take care to see that such routes are not organised where they have existing railway lines. Otherwise, railways are bound to lose. The railways should also change the time-table and improve conveniences on the wayside stations so that people use railway transport more than road transport. There are no breakdowns in the case of the railways as in the case of road transport. I am referring particularly to the Nagpur-Jabalpur section; there may be other sections also. Another line, I am told, is going to be constructed between Ramtek and Jabalpur.

I now would like to come to the question of certain amenities in the Delhi station. I would like to preface my remarks by requesting the railways not to go about with an air of complacency which, in spite of the wonderful report and good record of work here, sometimes you find amongst the officials when you write to them privately. For instance, I will give an example to the Railway Minister. New Delhi station has got a broad stairway connecting the two platforms. Anybody who has to use that stairway without any special arrangements being made as in the case of the V.I.Ps. or the VVIPs as they are now called, will see how difficult it is to walk there when there are two trains, incoming and outgoing, and with the porters with their

[Dr. Shrimati Seeta Parmanand.] headloads—and the coolies here are very anxious to take as much load as possible—at your back; there is every possibility of the load toppling down and one shudders to think as to what would happen in that contingency. It would be a very good thing if you put in a railing in between, as has been done in Itarsi station by which one way traffic could be enforced. Particularly on the staircase, one almost trembles as to what kind of injury one will get if even one package were to slip while coming down there with such big headloads on the heads of coolies just behind you. The same is the case in respect of the collapsible gate. It is opened only for a little width so that it is impossible for both people and the luggage to pass through within that narrow space. When it was pointed out, that there should be collapsible gates which could be kept wider, the reply given was that there was already a collapsible gate. There is no separate arrangement for carrying luggage outside. They simply point out the existing thing, taking it for granted that the writer does not understand even ordinary things and this comes, in my opinion, out of complacency.

I would now make a reference to the catering arrangements. I am glad to hear the Railway Minister say that they are reducing the losses but there are certain other aspects which require to be looked into. Constantly, the Catering Supervisory Committees are pointing out that there is unhygienic handling of food. The vendors handle food with their hands and do not use spoons as stipulated in the directions issued to them. The compartment toilets are used while the train is standing on the platforms. There is unhygienic handling of food and the station coolies hide their badges so that they would not be caught if they damage the luggage belonging to passengers. The station master has got to be the real master of the station and full responsibility should be placed on him and he should also be given help to see to

these things. Losses incurred in catering could be eliminated by not having competition between private contractor and Government catering side by side. I think duplication should be avoided and if a man is found to be inefficient, he should be removed. The catering on the Western Railway is very very poor and this is because there is no proper patronage. Even if it means a loss, railways should at once start a refreshment room at Dwarka where they should get a lot of money because of the pilgrim traffic. The arrangement there is the worst. Foreign people who go there must be laughing at us the way we look after pilgrim traffic. Similarly, at Bhavna-gar I was shocked and surprised to see that there were only women porters and no man porter at all to lift the huge trunks. I do not know what the hon. Members from Gujarat have to say to this. I do not know why men sit idly at home and women are doing this hard manual work. This is a very important point. The women have got those red sarees and badges and they are lifting heavy trunks and there is not a single male porter there. When this was taken up at the Railway Consultative Committee meeting naturally some women members suggested that these women should not be just thrown out of employment and it should be the duty of the railways to provide them with some lighter job in the railways so that these women will not have to do such heavy work.

One more word and that is about long platforms. The railways are adding quite often additional bogeys at different stations in response to public demands and the trains are getting longer. The platforms are so short that quite a number of compartments are left outside. So longer platforms are necessary.

Then ladders should be provided in at least the women's compartments so that the usual complaint that the upper berths are not being used would not be there. Sir, there are several

other things which I may have to pass on to the Railway Minister or give to others for use.

SHRI K. L. NARASIMHAM (Andhra Pradesh): Mr. Chairman, Sir. I will confine myself to the important points raised by the hon. Minister.

IMR. DEPUTY CHAIRMAN in the Chair.]

First, let me express our appreciation for the progress in the pursuit of the policy of promoting indigenous production of rolling stock and railway equipment and in that way reducing the foreign exchange component that is estimated in the Third Five Year Plan. We also welcome the setting up of a new manufacturing unit in the public sector for the manufacture of diesel locos. At the same time I want to bring to the notice of this House and of the hon. Minister the question of setting up a workshop to manufacture locomotive components for the western, central and southern railways. First, it was proposed to have two workshops but the Estimates Committee discussed this problem and it was said that one was enough. I want to know from the hon. Minister what the present position in this connection is. From the 74th Report of the Estimates Committee it will be seen that the reply given to the enquiries made by the Estimates Committee was that in the circumstances it was decided to set up only one workshop in the north located at Banaras to manufacture components required for all the Railways. What is the present position now? Are they going ahead with this workshop? First, two workshops were considered necessary and then they said one was enough. What is the present position about that one? That is what I want to know from the hon. Minister.

Coming to the next point about the performance of the railways during the Second Five Year Plan, the Member from our group who spoke first, Shri Ramamurti, has broadly expressed

our views on this point. I only want to add a few words. When you say that there is improvement and that too an all-round improvement in the given conditions of the country, we want to say that you should not be complacent about the situation and about the needs of the country. We have to profit by the experience and look into the drawbacks that had come to the fore while working. For instance, the percentage of loaded wagon miles to total wagon miles has to be watched. If you compare the figures, you will see that there is a fall and that it is continuous. And what is the reason? The explanation given is that the nature of the traffic is such that wagons have to be moved from one end to another to clear the coal at the collieries. So you have to find some other method by which you can utilise the wagons in a better way and you should see that you reduce this percentage as much as possible so that there will be a more effective use of the available wagons. If you see the percentage of wagons under repairs, in 1958-59 it was 335 and in 1959-60 it was 379. There is an increase in the number of wagons but at the same time the number of wagons under repairs is also increasing. Though it is small it is a significant thing. This has to be noted and taken care of. Unless these things are attended to and unless effective use of the wagons is there you cannot meet the requirements of the country. Coming from that part of the country, that is, the jaggery producing areas in Anakapalli and around in Andhra Pradesh, I can say that there they have not been able to get wagons for moving their goods. And in the tobacco-growing areas they have not been able to get the fuel necessary for the tobacco barrels and the reason given is that because of lack of wagons fuel could not be made available to them and this is apart from the other bottlenecks at the Coal Controller's end etc.

THE DEPUTY MINISTER OF RAILWAYS
(SHRI S. V. RAMASWAMY): The demands have been fully met.

SHRI K. L. NARASIMHAM: Not in time; that can be enquired into. We want the wagons during the season, that is, from the end of January to the end of February. There is no point in saying that wagons have been provided; they have to be given in time. I would just refer to the editorial in 'The Hindu' wherein it is said—I think the Deputy Minister must read this— 'What is worse in the South is it has always been a problem in regard to coal deliveries. Even the output of the only coal-producing centre, Singa-reni, has not been expeditiously handled and some of the cement factories have been obliged to use costly furnace oil simply to avoid a complete shut-down. In the face of all these difficulties and the serious shortage of coal experienced in various parts of the country it would not do anybody any good if the railway authorities remain complacent and pat themselves on the back'. That is the only reply I could give to the hon. Deputy Minister who intervened when I said they were not given in time.

Coming to the point about the performance of the railways during the Second Five Year Plan, I agree with the hon. Minister when he said that they had performed a good job though they were not able to cater to the demand that is rising daily. They planned in regard to passenger traffic only to the extent of 15 per cent, but the increase is 25 per cent. They planned to handle about 162 million tons of goods traffic but you will find that, because of economic activities generated by increased industrial production and also because of stepping up of small industries, they would not be able to meet the entire requirements. So my point is that they should plan in such a way that they should be able to meet the requirements in full. There have been improvements no doubt. They have spent nearly Rs. 11-25 crores and they have rehabilitated their track. They have met the needs of industrial development but at the same time they

should not overlook this factor, that is, the necessity of meeting all the requirements of the people.

At this stage I want to mention one important thing. Let us compare ourselves with a country like China where the transport system was far far behind when they started their work. I was reading a report and I found that in 1949 they had 20,000 kilometres of railway, less than 20,000 in fact, but in 1959 they have got 31,000 kilometres and their ton-kilometres increased more than ten times. That means they have got a more mechanised system and they have used it effectively. The answer may be given that they have done it in their own way.

Anyhow let us see that they have also done a good job within the short period of ten years, when they have improved their transport system. It is also coming up to our level, though not in rank, but the way in which they handle the traffic needs our immediate attention. Their experience should be taken note of.

Coming to the point of the Railways' Third Five Year Plan, I have to say that it is still an under-estimate. The amount of Rs. 120 crores also for the construction of new line is not, I think, enough and I join with the Railway Minister in asking for more funds, at least for this particular purpose. You cannot expect the same perspective of the Second Five Plan to continue in the Third Plan. In the Third Plan you must have a perspective of new development of the railway system especially in areas where it is necessary. I was just hearing one hon. Member speak about the backward areas. I know that the Government of Andhra Pradesh has also suggested so many schemes and especially in Andhra Pradesh we do not

have a link from Hyderabad to Visakhapatnam. It takes more than twenty hours to go from Hyderabad to Visakhapatnam or from Hyderabad to the other end. There are areas where there are no stations, no railway lines at all, and we cannot wait for some other plan to come up and then think of these things. It is necessary that you have to meet the industrial requirements of the country and also your operational requirements. At the same time you cannot bypass and overlook the necessity for the development of the country by extending the railway system to areas where it is necessary. Therefore, the sum of Rs. 120 crores allotted is not, I think, enough and it needs to be increased. There is a significant line in the speech of the hon. Minister and I do not know the implication of it. It reads: —

"I am hopeful that it will be found possible to make a further allocation of funds, to meet the demands for new lines to be constructed on grounds of political, social and economic development in certain areas, more particularly in the South "

I join with him in saying that there is a necessity, on political, social and economic grounds, for the development of the south and for that more allocation of funds must be made, particularly for constructing new lines in the south. That is my point. And this must be taken note of by the Planning Commission and I hope the Planning Commission will see that more funds are put at the disposal of the Railway Ministry and that the Railway Ministry uses these funds only for the purpose of developing the railway system in the backward areas, and does not take them to the other funds for adjusting to their operational needs.

When we do all these things, the next point comes, namely, the administrative reorganisation of the railway system as a whole. I have been expressing the view that it is necessary to have smaller zones

bigger zones, that bigger zones being more centralised and with their own method of doing things, will not help the proper functioning of the railways. The Estimates Committee in their 19th report have expressed that idea and the technical experts have also expressed the same view. If we consider also the workload on the railways, we will find the necessity of having more zones and especially the workload on the Southern Railway is such that it needs immediate consideration. Recently, the Ministry has formed the headquarters at Visakhapatnam, practically a construction zone, to meet the needs of construction of lines in that area, especially the area where new lines have to be built for the ore to be sent to Japan. I think that he has mentioned it in his speech also. Here, what I suggest is a separate zone, with at least four divisions, namely, Visakhapatnam, Gun-takal, Waltair and Secunderabad, with its headquarters at Secunderabad. It should not be taken as a parochial demand. I am not asking for a zone on the basis of a province or 'pradesh'. I am not parochial in that way for having an Andhra zone. But I ask for a separate zone with Secunderabad as headquarters. You have a workshop there and you have flow of traffic to and from the headquarters. Therefore, the railway system can be better managed with smaller units taking into consideration the needs of that particular region especially and as a part of the railway system as a whole. This will relieve the work load on the Southern Railway. This will cater to the immediate needs of that pace. Also from the railway point of view itself, it is necessary that it should be linked up, *i.e.*, Visakhapatnam port should be linked with Hyderabad, the administrative headquarters. So, you should consider this thing even on the threshold of the Third Five Year Plan. I do not know what the Minister's opinion is on that point, but it should not be brushed aside or ruled out as a parochial demand. The entire Andhra Pradesh Legislative Assembly, Members of all shades of opinion, unanimously passed a resolution asking for

[Shri K. L. Narasimham.] this and it should not be brushed away lightly as a parochial demand.

Coming to the point of industrial relations, Shri Ramamurti has pointed out broadly the position. At this stage I only want to refer to the speech which the hon. Deputy Minister for Railways made at Vijayawada on the 8th February and as reported in the press. I have read two or three papers and in all the papers it was stated that he had hinted at some surprises in the Budget speech of the Railway Minister. The "Indian Express" also hinted at some surprise and I thought that the surprise was that he was going to announce some new schemes for the south. But I did not find any surprise in the Budget speech. Instead the 'surprise' is that he was very categorical in one thing and he asserted in this way. I am reading out the report of his speech at Vijayawada: —

"Referring to the fears expressed by leaders of the Sangh regarding restoration of recognition to other labour unions, the Deputy Minister said that the Railway administration was in no hurry to restore recognition to the All-India Railwaymen's Federation, which was withdrawn consequent on its participation in recent Central Government employees strike. He dispelled rumours that recognition would be restored. He explained that lenient attitude the administration had taken to strikers should not be misconstrued under any circumstances as a step for restoration of recognition."

This is one part of his speech, apart from the other surprises. In the latter part it is said: —

"Referring to complaints in certain quarters that there was lopsided development of railways and that more attention was paid to North India to the detriment of south, the Deputy Minister said that railway extension projects were undertaken not on a regional basis but with the national interest in

view. He, however, hinted at some 'surprises' in the budget speech of the Railway Minister, which would perhaps meet the demands of needy regions."

I think the surprise is yet to come and I hope that it will be fulfilled by taking up projects in the south. On the question of recognition, I have to point out that the Railway Ministry must consider it from the point of view of trade union rights, not as a punishment for certain actions of the union. In this connection, I will read out to you a resolution passed by an organisation, which I think the Government of India also considers is an organisation which should be taken note of, that is, the ICFTU Asian Regional Conference, which was held in Manila from October 27 to November 4, 1960 strongly protested against the curtailment of the trade union rights in several Asian countries of India, Pakistan, Japan, Thailand, etc. I shall not take much time by reading the entire resolution. The resolution points out especially about recognition:—

"Having taken into consideration the position in India involving the withdrawal of recognition of certain unions of Government employees who were involved in the recent strikes, it requests the Government of India to kindly reconsider the question of restoration of recognition of free and democratic trade unions as early as possible . . ."

About the post-strike period, I do not say that the railway administration is dealing with these things harshly. They have taken a proper view of the things. But at the same time the circular which they mention about misconduct is being understood at the lower level in such a way that even today there are cases of hardship.

When the hon. Minister visited Hyderabad, I was present there in the city, and very many organisations represented to him the position as it stood in the Secunderabad Division. In the Secunderabad Division very many

people were discharged or removed from service or are still kept under suspension. This is the all-India picture which now emerges:

Dismissed or removed from service	212
Under trial	218
Under suspension	501
<hr/> Total under various heads	<hr/> 931 <hr/>

I request the hon. Minister to take a broader view of the problem and close the chapter by taking steps to see that these victimisations are cancelled and the employees concerned are taken back. If there is any conviction by court for serious misconduct, that can be considered later. For instance, I know of a case in Secun-derabad where some parties were involved in a rioting case. I hope that the Government of Andhra Pradesh have by this time withdrawn the case. At least they were telling that they would consider withdrawal of that particular case. So, why do you keep them under suspension? Take them back and let them join duty. If (hey are convicted by court, then deal with them as per rules. But still I say that we should close the chapter of the strike period. You say that it was a partial strike. You say that it was only 8- 5 or 9 lakh mandays lost. An all-India action has taken place only because the prices are going up. It is mainly the policies of the Government of India which have forced them to a particular action. When all these factors are taken into account, instead of keeping this thing going, you should see that the industrial relations are brought to normalcy, that collective trade union bargaining is restored to its proper level.

Sir, in this connection I will mention the case of the Southern Railway. Two unions of the Southern Railway, the Dakshina Railway Employees Union and the Southern Railway Labour Union, merged themselves into

one organisation under the presidentship of Mr. Guruswamy. Their representatives won in almost all the elections, as Shri Ramamurti pointed out. I request the Railway Minister to see that this union is recognised. Whatever union is recognised, let there be some principle. You evolve a policy of recognition on certain principles. We can understand that. The 16th Labour Conference has given certain norms and procedures to be followed. You follow that principle, whether it is a certain percentage of membership or ballot or anything else. That is the point that we are stressing. You apply that principle without any disadvantage to anybody. If that is done, I think most of the matters will be set right. Even in respect of small grievances of the railway employees it takes a lot of time to get them looked into.

Sir, I will now refer to one or two other points. About casual labour, some concessions were recently given to them. There are extra labour gangmen in the Southern Railway of whom I have intimate knowledge. They are paid Rs. 1/4 per day. They are working for the last eight years. They are kept in service for three or four months, then they are sent away for three or four days, and again they are called for work. They may be utilised in construction work or some of them may be utilised for permanent maintenance work. They are paid Rs. 1/4 only per day. They are working in the hope that they will be absorbed in railway service, but there is no proper procedure for their absorption. That is a case which needs a definite policy from the Railway Board.

Then I come to the economy measures specially in the railway running sheds. I have to point out that it should not be construed in such a way that the repairs to the locomotives are not done in the proper time. I have an example of the Bitragunta Loco Shed where the allocation of fitters is 1'2 per engine. The particular divisional authority there calculate this on the

[Shri K. L. Narasimham.] basis of spare engines and bare necessities. I will not give her all the details which will be put before the Railway Minister. But the allocation is 1"2 which is not enough, and it must be at least 15 to meet the requirements of the system as such.

Concluding my remarks I have to say that the railways have done an appreciable job, and the main appreciation must go to the railway employees in general who have taken on themselves this job. But you will see, Sir, that the number of employees has not increased in proportion to the train miles, but they have taken on this work and conditioned their lives accordingly even though the prices of the bare necessities of life are going up. With all these hardships they have faced the task and have done a patriotic job. They deserve our appreciation and I hope that they will continue to do so. I request the Railway Minister to see that this railway undertaking is managed in such a way that the main emphasis is put on the public utility aspect and not on the commercial aspect. I would ask him to put more emphasis on public utility in a welfare State which is essential.

Another point. You might have eased the situation in respect of third class passengers travelling long distances, but in regard to short distance passengers and suburban passengers, especially in the Vijayawada division, they cannot get any space in the train. Why? Because the doubling of the line in that area is not taken up on a priority basis. The doubling of 190 miles in that area is a priority, and it should be done first to ease the situation, and more local trains should be provided. So, you have to follow a policy of considering the problems of immediate urgency that are facing the country, you should give priority to those problems and tackle them. And specially you take the worker with you and treat him as your equal partner, giving him all

trade union and democratic rights. In this way I think we can do a much better job.

श्री जुगल किशोर (पंजाब) : माननीय उपसभापति जी, मैं भी अपनी आवाज आनरेबल रेलवे मिनिस्टर और रेलवे मिनिस्ट्री को बधाई देने में शामिल करना चाहता हूँ, इसलिये नहीं कि बजट बहुत बचत का है बल्कि अगर उस बचत में से कुछ रुपया, जैसा कि मेरे साथी सरदार बुध सिंह ने कहा कि कश्मीर में रेल की बड़ी जरूरत है उस पर खर्च कर दिया जाता तो अच्छा होता। इसके अलावा कुछ पहाड़ी इलाके, इम्फाल और दूसरे इलाके में, जहाँ रेल की बड़ी जरूरत है, वहाँ रेलवे लाइन बना दी जाती तो बड़ा अच्छा होता। मैं इस बात पर भी बधाई देना चाहता हूँ कि रेलवे मिनिस्ट्री ने थर्ड क्लास पैसेन्जर्स की स्वाहिथात को मद्देनजर रखते हुए कोई किराया नहीं बढ़ाया। यह एक बहुत अच्छा काम हुआ। इसके अलावा मैं इस बात के लिये बधाई देना चाहता हूँ कि रेलवे मिनिस्ट्री ने उन रेलवे मुलाजिमों के लिये जिन्होंने पिछली स्ट्राइक में रेलवे का साथ दिया, बहुत सहूलियतें दीं, बहुत से मुराआत दिये, लेकिन साथ ही मैं यह भी अर्ज करना चाहता हूँ कि उन भाइयों की कुछ शिकायत है कि वे मुराआत जो उनको दी गई हैं उनमें से कुछ मुराआत दूसरे तरीके पर उनसे वापस ली जा रही हैं। मैं रेलवे मिनिस्ट्री से और रेलवे मिनिस्टर साहब से अर्ज करना चाहता हूँ कि वे जो मुराआत दी गई वे फराखदिली से दी जानी चाहियें, यह नहीं कि एक हाथ से दिया और दूसरे हाथ से वापस ले लिया।

इसके अलावा मैं रेलवे मिनिस्टर साहब की तबज्जह इस बात की तरफ दिलाना चाहता हूँ और सब से पहले यह अर्ज करना चाहता हूँ कि आज पंजाब के थर्ड क्लास पैसेन्जर्स की यह जोरदार मांग है कि पंजाब की कैपिटल चंडीगढ़ को मैन लाइन से

मिलाया जाये। लेकिन कहा जायगा कि इतनी जरूरत क्या है? मैं बताना चाहता हूँ कि चण्डीगढ़ को अम्बाला छावनी से एक रेलवे लाइन मिलाती है। लेकिन जरा टाइम टेबल का मुलाहिजा कीजिये। सुबह ४ बजे के बाद शाम के ६ बजे तक कोई गाड़ी अम्बाला छावनी से चण्डीगढ़ को नहीं जाती। आप जानते हैं कि कैपिटल में लोग या तो हाई कोर्ट को एटेंड करने के लिये या दूसरे जरूरी कामों के लिये जाते हैं। हर एक मुसाफिर ८ और १० बजे के दरमियान चण्डीगढ़ पहुंचना चाहता है। लेकिन कोई ऐसी रेलगाड़ी नहीं है जो उसको ८ और १० बजे के दरमियान अम्बाले से चण्डीगढ़ ले जाये। इसलिये बेचारा थर्ड क्लास मुसाफिर मजबूर हो जाता है कि वह लुधियाना पर, पटियाला स्टेशन पर, राजपुरा या अम्बाला छावनी पर अपने रेल के सफर को खत्म करके बस को पकड़े। चूनांचे आप जानते हैं कि जब एक मुसाफिर गाड़ी को तब्दील करता है, बस में जाकर बैठता है तो उसको कितनी तकलीफ बरदाश्त करनी पड़ती है, तकलीफ के अलावा खर्चा भी कुछ उठाना पड़ता है। तो ऐसी सूरत में मैं रेलवे मिनिस्टर साहब से पुरजोर दरख्वास्त करना चाहता हूँ, पंजाब के थर्ड क्लास पैसेन्जर्स की तरफ से, कि वे जल्दी ही चण्डीगढ़ को किसी मेन लाइन से मिलाने की कृपा करेंगे।

इसके अलावा थर्ड क्लास पैसेन्जर्स की एक शिकायत कलकत्ता से भी आई है। मैं अर्ज करूँ कि वहाँ रिजरवेशन करने का जो तरीका है वह निहायत नाकिस है। फर्स्ट और सेकेण्ड क्लास का रिजरवेशन तो आसानी से हो जाता है और अगर कोई भाई अपना रिजरवेशन फर्स्ट और सेकेण्ड क्लास को कैसिल कराना चाहता है तो फौरन ही वह कैसिल होकर उसको पैसा वापस मिल जाता है लेकिन थर्ड क्लास पैसेंजर के लिये नया तरीका इतेस्माल किया गया है। उसका

रिजरवेशन कोई एक जगह 'फेअरली प्लेस' है, वहाँ किया जाता है। अगर रिजरवेशन कैसिल करना हो तो उसको हावड़ा स्टेशन पर पहुंचना होता है और कैसिल कराने के बाद अगर पैसा वापस लेना है तो फिर 'फेअरली प्लेस' वापस जाना पड़ता है। 'फेअरली प्लेस' और हावड़ा का दरमियानी फासला दो, तीन मील का है। आप ख्याल कर सकते हैं कि एक तीसरे दर्जे के मुसाफिर को किस तरह से इधर उधर जाना पड़ता है और अगर वह चार बजे से पहले 'फेअरली प्लेस' नहीं पहुंचता है तो उसका टिकट जमा कर लिया जाता है और पैसा नहीं दिया जाता है। इस तरह से उसे अपने टिकट का पैसा दो तीन महीने के बाद मिलता है। इसलिये मैं रेलवे मिनिस्टर साहब से अर्ज करना चाहता हूँ कि तीसरे दर्जे के पैसेंजरों को रिजरवेशन कराने के मामले में किन तरह से तकलीफ उठानी पड़ती है और उसको दूर करने की जल्द से जल्द कोशिश की जानी चाहिये।

इसके बाद मैं आनरेबिल मिनिस्टर साहब की तबज्जह इस अर्ज की तरफ दिलाना चाहता हूँ। कल हमारे भाई श्री देवकीनन्दन नारायण ने अपनी स्पीच में कहा था कि रेलवे बुक स्टालों का ठेका एक ही आदमी को दे दिया जाता है। मैं यह अर्ज करना चाहता हूँ कि बुक स्टालों का ठेका कई आदमियों को दिया जाना चाहिये। इसके अलावा मैं यह भी अर्ज करना चाहता हूँ कि आज हम रेलवे के बुक स्टालों में औबसीन किताबें बिकती हुई देखते हैं। आज इस तरह की सस्ती हिन्दी किताबें बहुत इन स्टालों में बिकती हैं जिन्हें तीसरे दर्जे के मुसाफिर खरीद कर पढ़ते हैं। फर्स्ट क्लास के मुसाफिर तो अंग्रेजी की किताबें ज्यादा पढ़ते हैं। हिन्दी भाषा में इस तरह की किताबें स्टालों में सरती मिलती हैं जिन्हें तीसरे दर्जे के मुसाफिर खरीद कर पढ़ते हैं। मेरे पास इस तरह की बहुत सी किताबें पहुंची हैं और अगर रेलवे मिनिस्टर साहब चाहेंगे तो मैं उनके पास भेज सकता हूँ, जिससे वे

[श्री जुगल किशोर]

आसानी के साथ भ्रन्दाजा लगा सकते हैं कि किस तरह की औबसीन किताबें रेलवे स्टालों में बिक रही हैं।

डा० श्रीमती सीता परमानन्द : जहाँ ये किताब छपती हैं वहाँ इन का छपना बन्द क्यों नहीं कराया जाता ?

श्री जुगल किशोर : इस तरह की किताबें इलाह बाद में छपती हैं और मैंने होम मिनिस्टर साहब की विदमत में एक लिस्ट भी भेजी थी। इसका असर यह हुआ कि वहाँ से इस तरह की किताबें छपनी बन्द हो गईं, मगर देखने में यह आता है कि अगर एक छापेखाने से किताबें छपना बन्द हो जाती हैं तो दूसरे छापेखाने से इसी तरह की किताबें छपना शुरू हो जाती हैं। इस बात का ख्याल हमारी गवर्नमेंट को करना चाहिये कि इस तरह की किताबें कहीं भी छापेखानों में न छपने पावें। लेकिन हमारे रेलवे मिनिस्टर साहब इतना तो कर ही सकते हैं कि जितने भी रेलवे स्टेशनों में बुक स्टाल हैं वहाँ इस तरह की किताबों की बिक्री पर प्रतिबन्ध लगा देना चाहिये।

रेल उपमंत्रि (श्री शाहनवाज खां) : बन्द कर दिया गया है।

श्री जुगल किशोर : यह बड़ी खुशी की बात है। मैं इसके लिये रेलवे मिनिस्टर साहब को धन्यवाद देना चाहता हूँ।

श्री अकबर अली खान : क्या सब जगह बन्द कर दिया गया है ? Everywhere?

SHRI SHAH NAWAZ KHAN: Everywhere. Obscene literature cannot be sold now.

श्री जुगल किशोर : इसके बाद मैं रेलवे मिनिस्टर साहब की तबज्जह इस रेलवे लाइन की तरफ दिलाना चाहता हूँ जो मेरी कांस्टीट्यूएन्सी से गुजरती है। यह रेलवे लाइन रेवाड़ी काजिल्का ब्रांच लाइन है और १०० साल पुरानी है। अंग्रेजों ने इस लाइन को इस

इलाके से अपनी सेना में रिक्रूट भर्ती करने के लिए बनाया था। अंग्रेज इस इलाके की तरक्की करना नहीं चाहते थे; क्योंकि अगर यह इलाका तरक्की कर लेता तो उनको सेना के लिए रिक्रूट नहीं मिलते। लेकिन आजादी मिल जाने के बाद भी इस इलाके के लोगों के साथ सौतेली माँ का सा सलूक किया जा रहा है। वहाँ पर अभी तक किसी तरह का डेवलपमेंट का काम शुरू नहीं किया गया है। रेलवे की तरफ से कुछ स्टेशनों में बिजली लगा दी गई है और कुछ स्टेशनों में शड़ डाल दिये गये हैं। लेकिन उस इलाके के लिये जो काम होना चाहिये था वह अभी तक नहीं हो पा रहा है। मैं रेलवे मिनिस्टर साहब की सेवा में यह अर्ज करना चाहता हूँ कि दूसरी लड़ाई से पहले इस लाइन पर एक हरियाना एक्सप्रेस ट्रेन चलती थी। यह ट्रेन हिसार से सुबह चार बजे चल कर ६ बजे दिल्ली पहुँच जाती थी। इस गाड़ी में इस इलाके के लोग सुबह दिल्ली के लिये चलते थे और ६ बजे यहाँ पहुँच कर दिन भर अपना कारोबार करके शाम को ४ बजे इसी गाड़ी में बैठ कर ६ बजे शाम को हिसार पहुँच जाते थे। यह कहा जाता है कि उस समय किराया केवल नवा रुपया था। लेकिन आज हालत यह है कि तीसरे दर्जे का किराया साढ़े चार रुपया है और दस घंटे में लोग हिसार से यहाँ पहुँचते हैं। आजकल हालत यह है कि रात को दस बजे बैठ कर सुबह ७ बजे यहाँ पर पहुँचते हैं और शाम को यहाँ से करीब ६ बजे वापस हिसार को जाते हैं और सुबह हिसार ७ बजे पहुँचते हैं। इस तरह से एक ताजिर को दिल्ली कारोबार करने के लिये दो रात और एक दिन लगाना पड़ता है। इसलिये मैं आन्तरेबिल मिनिस्टर साहब की तबज्जह इस बात की तरफ दिलाना चाहता हूँ कि बहुत से लोग उस इलाके के और आसपास के दिल्ली में कारोबार करने के लिये आते हैं, मगर रेल के जरिये नहीं आते बल्कि बस में बैठ कर आते हैं। बस सुबह हिसार से पांच बजे चलती है और ६ बजे यहाँ पहुँचा देती है और शाम

को ५ बजे यहां से चलती है और १० बजे रात हिसार पहुंचा देती है। इस तरह से एक ताजिर् दिन में अपना काम करके शाम को घर वापस चल जाता है और उसको केवल ३ रुपया १२ आना किराया देना पड़ता है। ऐसा कौन आमदमी होगा जो किराया भी ज्यादा दे और समय भी अपना बर्बाद करे। इसलिये देखने में यह आता है कि उस इलाके के ज्यादातर लोग बस में ही सफर करते हैं। मैं रेलवे मिनिस्टर साहब की सेवा में यह अर्ज करना चाहता हूं कि अगर रेलवे की आमदनी बढ़ानी है तो एक फास्ट ट्रेन हिसार से दिल्ली तक चलाई जानी चाहिये जैसे कि पहले हरियाणा एक्सप्रेस ट्रेन थी।

इसके साथ ही साथ मैं रेलवे मिनिस्टर साहब से यह भी अर्ज करना चाहता हूं कि उन्होंने कुछ दिनों के लिये हिसार से दिल्ली तक डीजलकार चलाई थी लेकिन कोई डेढ़ साल का अरसा हो गया है वह अब बन्द कर दी गई है। हमारा एक डेपुटेशन डिप्टी मिनिस्टर साहब से इस बारे में मिला था और उन्होंने हमें यकीन दिलाया था कि जल्दी ही यह डीजलकार चालू कर दी जायेगी। अगर उन्होंने हमारी यह अर्ज मंजूर कर ली तो हिसारवासी और आसपास के रहने वाले उनके शुक्रगुजार होंगे।

इसके बाद मैं आपकी सेवा में यह अर्ज करना चाहता हूं कि हमारी एक शिकायत कई दिनों से चली आ रही है और वह यह है कि हिसार स्टेशन के दोनों तरफ रेलवे क्रासिंग है। पार्टीशन के बाद हिसार का शहर खासा बढ़ गया है और रेलवे लाइन के दोनों तरफ आवादी हो गई है जिसकी वजह से आमद व रफ्त बहुत बढ़ गया है। उस क्रासिंग में कभी कभी मोटर और रिक्शावालों को एक एक और दो दो घंटा ठहरा रहना पड़ता है। हमारे रेलवे मिनिस्टर साहब ने हमें यकीन दिलाया था कि सन् १९६० तक इस क्रासिंग के पास एक ब्रिज बना दिया जायेगा

लेकिन अभी तक वह नहीं बनाया गया है। इसके बारे में यह कहा जाता है कि स्टेट गवर्नमेंट और म्यूनिसिपैल्टी इस काम को पूरा करने में मदद नहीं देती है। मैं आप से यह अर्ज करना चाहता हूं और यह पूछना चाहूंगा कि स्टेट गवर्नमेंट और म्यूनिसिपैल्टी किस की है? अगर आप समझते हैं कि इस रेलवे क्रासिंग से वहां के लोगों को तकलीफ हो रही है तो यह हर एक गवर्नमेंट का फर्ज है कि वह उस तकलीफ को दूर करे। आपको इस बारे में जल्द से जल्द सब लोगों से इमदाद लेकर वहां पर ब्रिज बना देना चाहिये। मैं साथ ही यह भी अर्ज करना चाहता हूं कि इस मामले में तो

I P.M.

रेलवे मिनिस्ट्री यह कहती है कि लोकल गवर्नमेंट या स्टेट गवर्नमेंट उनकी इमदाद नहीं करती, लेकिन मैं रेलवे मिनिस्ट्री से यह पूछना चाहता हूं कि जाखल में जो ओवर ब्रिज बनाना है मंडी को जाने के लिए, उसमें क्या रुकावट है? वहां किसी लोकल गवर्नमेंट या किसी स्टेट गवर्नमेंट की इमदाद की जरूरत नहीं है। वह ब्रिज तो रेलवे एरिया ही में अपनी लाइन के ऊपर से बनाना है, रेलवे प्रापर्टी में बनाना है। उसके लिए यह बतलाया गया था कि वह सन् १९६० तक पाये तकमील को पहुंच जायेगा, लेकिन अब तक उसके बनाने की तरफ कोई तवज्जह नहीं की गई। मैं आनरेबिल रेलवे मिनिस्टर साहब से अर्ज करना चाहता हूं कि जाखल के लोगों को इस पुल के न होने की वजह से बहुत तकलीफ है और उसको दूर करना निहायत जरूरी है। मैं समझता हूं कि इसकी तरफ भी जरूर तवज्जह दी जायेगी।

इसके बाद एक और बात जरूरी है जिस की तरफ मैं आपकी तवज्जह दिलाना चाहता हूं। पिछले साल भी मैंने कहा था लेकिन उस पर कुछ तवज्जह नहीं दी गई। अंग्रेजों के जमाने में लड़ाई से पहले रोहतक को भिवानी से मिलाये जाने के लिए सर्वे कराया गया, सर्वे खत्म हो गया और नई रेलवे लाइन बनाने

[श्री जुगल किशोर]

के लिए कुछ सामान भी आ गया, लेकिन बदकिस्मती भिवानी वालों की कि दूसरी जंग शुरू हो गई और वह लाइन न बन सकी। अब भी उसकी बड़ी जरूरत है क्योंकि उसके बनने से पंजाब का वह इलाका, जो रोहतक से मिलता है, पानीपत और हरियाना से भी मिल जाता है। इसलिए मैं अर्ज करना चाहता हूँ कि आनरेबिल रेलवे मिनिस्टर इस लाइन की तरफ भी खास तबज्जह दें।

मैं एक बात और आपकी सेवा में अर्ज करके खत्म कर दूंगा। हिमालय से जो सादुलपुर को रेलवे लाइन जाती है, उसके किसी स्टेशन पर बिजली का इन्तजाम नहीं है और बिजली तो दरकिनार, कहीं प्लेटफार्म नहीं है। प्लेटफार्म के बगैर आप जानते हैं कि मुताफिकों को उतारने और चढ़ाने में कितनी दिक्कत होती है।

श्री शीलभद्र याजी (बिहार) : हरियाना के लोग लम्बे होते हैं।

श्री जुगल किशोर : लम्बे होते हैं, इस लिए क्या वे जल्दी चढ़ जायेंगे? चढ़ने उतरने में तो दिक्कत होती ही है।

इसके अलावा मैं इस बात की तरफ तबज्जह दिलाना चाहता हूँ कि टिकटलेस ट्रेवेलिंग इस लाइन में भी बहुत है। बेचारे जो टी० टी० ई० हैं वे कोशिश करते हैं, लेकिन क्या कहूँ, उनकी तरफ ज्यादा इमदाद का हाथ नहीं बढ़ाया जाता। उनको रनिंग एलाउंस नहीं मिलता और उनके ठहरने के लिए क्वार्टर नहीं हैं। इसलिए मैं समझता हूँ कि अगर आपको उनसे किसी शिर्षी से काम लेना है तो उनके एलाउंस वगैरह में कुछ इजाफा होना चाहिये ताकि वे अच्छी तरह काम कर सकें।

एक बात की तरफ और तबज्जह दिलाये जेमे मैं खत्म कर दूंगा और वह यह है कि

हमारी जो रिवाड़ी फ्राञ्चिला ब्रांच है, उस पर जो गाड़ियां चलती हैं वे इतनी रद्दी, खराब और पुरानी न मालूम कहां से ला कर उस लाइन पर चलाई जाती हैं कि अगर खिड़की बन्द हो जाये तो खुलती नहीं और अगर खुल जाय तो बन्द नहीं होती। बाज दफा उनमें बिजली भी नहीं होती है और बिजली ठीक करने के लिए लोग कहते हैं तब भी वह ठीक नहीं होती है। उस लाइन पर बाज ओकात मुझे फर्स्ट क्लास में सफर करने का मौका मिलता है तो मैं देखता हूँ कि उसमें अभी तक वही पुराने अंग्रेजी टाइप के फमोड चले आ रहे हैं जिनमें बड़ी दिक्कत होती है। फिर आबदस्त लेने के लिए कोई तरीका नहीं है। इसके अलावा पहले उसमें नहाने का इन्तजाम था, अब वह नहाने का इन्तजाम भी उड़ा दिया गया है। नहीं मालूम रिवाड़ी फ्राञ्चिला लाइन पर ही ऐसा है या दूसरी लाइनों पर भी ऐसा ही इन्तजाम है। इनकी तरफ भी मैं समझता हूँ, आनरेबिल मिनिस्टर साहब तबज्जह देंगे।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The House stands adjourned till 2'30 P.M.

The House then adjourned for lunch at five minutes past one of the clock.

The House reassembled after lunch at half-past two of the clock, MR. DEPUTY CHAIRMAN in the Chair.

SHRI P. N. SAPRU (Uttar Pradesh): Mr. Deputy Chairman, Sir, the railways are very important from the point of view of those who believe in the ever-increasing part that the public sector should play in the life of this country. The Railway Minister, to the efficiency of whose administration I wish to pay a tribute, says that the railways have a dual role to play—they are both, a public utility service as also a commercial concern. Well, Mr. Deputy Chairman, I would say

that greater importance should be placed to their character as a public utility service. I do not say that no importance should be placed to their commercial utility side, but greater importance should be placed to their public utility service. The railways, therefore, should be model employers in this country. They should set the pattern for employers in this country, and that is the pattern that should be followed by the private sector also. Rather that pattern should be universally accepted as the best pattern in the country.

Now, Sir, even private companies can run commercial concerns but it is the belief of socialists that the State alone can run them in a manner consistent with the public welfare. Therefore, the supreme criterion by which the railway administration should be judged is the utility so far as the public is concerned. Therefore, I think the railways should be responsive to public needs. They should have the public welfare at heart. I am glad to find that non-official agencies are being associated with the railways in a number of ways. There are a number of committees that have been enumerated by the respected Railway Minister at page 24 of his speech. They provide the railway administration with non-official help and co-operation.

Sir, recently we revised the Railway Convention and we are now, as a result of that Convention, going to pay a contribution of 4-25% to the General Revenues. This means that Rs. 4 crores more will go towards the General Revenues. I doubted then and do doubt now, whether this increase of 4-25% contribution is going to do us much good. I think, Sir, this money should have been utilised for building up our Depreciation Fund and it was unnecessary for us to have this increased contribution.

I say, Sir, that if nationalised industries are to make an appeal to the country, their public utility work must become increasingly clear to the public. Whether from the public point of view the railways contribute more or less to

the General Revenues, should be a matter of less concern than their efficient running.

Now, Sir, I listened with interest to the speech of my friend, Mr. Yajee, in which he catalogued the grievances of railwaymen and suggested various methods in which the administration can be more responsive to the needs of railwaymen. I fully agree and support those recommendations.

I would like, Sir, also to emphasise the importance of a railway link between India and Kashmir. It is very necessary for us to get ourselves emotionally integrated with Kashmir. It is also very necessary for us to get ourselves emotionally integrated with Manipur and Tripura. The question of a railway line between Pathankot and Jammu should be given high priority. I would like, Sir, to have a railway connection between Jammu and Srinagar as well.

Then, Sir it is a matter of concern that house rents in some places are very high, and the railway employees should be given house rents at low rates. Also, I think there is need for an increase in the railway checking staff. If the railway checking staff is increased, ticketless travel will go down provided also you make it worthwhile for the railway staff to carry out their duties. I say that some reward should be given to those members of the checking staff who successfully launch prosecutions against ticketless travellers. I think, Sir, if they have a prospect held out to them that provided they are able to catch ticketless travellers they will have some awards or they will have some rewards given to them, they will be more active.

Then, Sir, there is no room for self-complacency so far as our third class travelling facilities are concerned. I gratefully recognise that the Railway Minister is doing his best but I think that this can be improved and should be improved. There should be more Janata trains for third class passengers. I find, Sir, that there is going to be a provision for more fans for

[Shri P. N. Sapru.]

first class passengers. Well, I do not grudge that facility to first class passengers, but I would like more facilities to be given to our third class passengers because it is they who contribute most to our revenues. It is heart-rending to see our overcrowded trains and we anticipate that there will be an increase in our railway traffic. As a matter of fact I think that when our women get fully emancipated, they will be travelling much more in our railways than they are doing today. . You go and see the Western countries. There you find that the greater number of passengers are represented by women. It is not so in this country.

I would say one or two words about catering in our railways. I am not one of those who wish to be very critical of catering. I think the standard of catering is not bad. On the whole it is fairly reasonable but the number of waiters in our platforms requires to be greatly increased. I myself have ordered dinner at Delhi station and have gone without food. It is because the waiter is not able to bring food in time. This has happened several times. This needs to be looked into. At one time we used to have a number of waiters running all over a station. That is not so now. The number has gone down. If air-conditioned travellers and first class passengers find it difficult to get food, much worse must be the case with third class passengers and second class passengers.

A complaint which I have heard from many third class passengers and many people of moderate income is that the charge per maund of luggage is too high. That is something which needs to be looked into by the railway administration. The charge is, I think, Rs. 6 per maund. I think it needs to be brought down. Another point on which I would say a word is regarding the provision of facilities for drinking water. Now, I feel that no drinking water should be supplied in any railway station which is not chemically pure. There should be . . .

PROF. M. B. LAL (Uttar Pradesh): It is not supplied in most of the stations.

SHRI P. N. SAPRU: In many stations where it is supplied, there is no guarantee of the purity of the drinking water. Most diseases are due to impurity of water and we should pay attention to the proper supply of drinking water. I would give high priority to this matter.

A view was put forward by the leader of the Swatantra Party that an increase in fares may be expected after the elections. I do not think that the fact that we are not increasing the fares is an election stunt. It is due to the efficiency and economy with which our railway administration is run. A point on which I would say a word is regarding the zonal system in our railways. We have divided our railways into 8 zones. Each zonal manager has about 6,000 miles to look after. It is not humanly possible for a man to look after 6,000 miles. The mileage that he has to look after is too much and should be reduced. The Railway Committee has recommended 3,000 but if we cannot have 3,000, let us have it at 4,000 and there should be a new re-division of the zones in this country. We want efficiency at higher levels, we want efficiency at lower levels too, but we want efficiency at higher levels because unless we have it there, we shall not be able to put down corruption in the railways. I am glad to say from personal knowledge that our railway staff is polite and there is an increase in the standard of civility on the part of the railway staff. In that respect, conditions have very much improved after 1947. Credit is due to the railway administration. We have to be vigilant in regard to corruption but I will not emphasise this corruption aspect very much.

With these words I would like to pay once again my tribute to the carefulness and ability with which our railways have been managed by our Railway Minister, the Railway Board and the many men who, in many invi-

sible ways, made this an efficient working concern.

SHRIMATI T. NALLAMUTHU RAMAMURTI (Madras): Sir, it is an accepted fact that if anyone agency among others could perform a miracle for the proper integration and unification of our people and the country, it is the way in which the people and the country have promoted the linking up of all parts of the land by a network of speedy, comfortable and cheap communications and in that respect we can certainly pay a most fitting and deserving tribute to the Railway Ministry and its administration for one of the most essential services they have rendered to the motherland by their record of progress shown in many directions and specially in the advance of that which is an essential part for the unity of the country, namely, by enabling the free and easy movement of people of all ages and ranks for cultural, educational, economic and political purposes throughout the country on a mass scale that has made history in our times.

I welcome in this connection all kinds of concessions that were allowed by the administration for students, pupils, teachers and cultural scholars so as to enable them to travel throughout the country and interchange ideas and thus bring in the integration of the country. Let us remember that our country is incomparable in this respect with any other country in the world. For, ours is a continent of vast dimensions and any achievement in the direction of unification is in itself a monumental evidence of the mighty task undertaken and achieved by our Railway Ministry and administration.

The railways, as other Members have said, have progressed in many directions. I will not repeat them. They have progressed in length of lines, in mileage, tonnage of goods moved or lifted and in the number of passengers and above all, in increased provision of amenities for the common man and the common woman, the third class passengers in increased provision of

various other facilities provided for the education and health of the children of the railway staff and for all kinds of welfare work carried out, in the provision of so many schools for poor students and for hostel accommodation and above all, for the encouragement of sports, for the promotion of health and for a robust outlook on the part of not only the children of the employees but the employees themselves and for the record they have displayed in the field of sports—and though it is now past history—for a woman employee crossing the English Channel and breaking all records and by others who have won laurels in many fields of sports here and for performances and celebration of the Railway Week, which had made them popular. All that has been done by the railways by the provision of opportunities for farmers to move up and down for the Exhibition held here and by the provision of Farmers' Special, etc. Time will not permit me to go into all the other details of achievements made. Sir, railway lines are not to be constructed only for linking up this bit of the country with that bit. As lime goes on and as our needs become greater, I know **new lines** have to be laid in places of strategic importance in the northwestern and the northeastern frontiers. It has been said that the railways have completed a physical target of opening 800 miles of new lines in the industrial areas and for mineral development. I hope, Sir, that this expansion will not be only for this purpose but that wherever there is need for it for other purposes, there also there will be this expansion.

Lest I forget and before I come to the subject of the demands of the southern parts, with regard to new lines and the restoration of old lines I would like to pay a tribute to the Railway Ministry for the extension of the Madras Central Station platform. The work is going on apace and I am told eleven platforms are going to be provided there. That is very necessary in a station that has so much traffic passing through it. As I travel in the Grand Trunk Express, I also see many

[Shrimati T. Nallamuthu Rama-murti.] other stations having similar work done at their places. All that is necessary for the traffic being handled by our railways.

Next, I come to the demands of the southern areas. I hope the demand of the south regarding new lines will be met successfully in the Third Plan at least, now that we have finished with the Second Plan. In this connection, I would like to make a special request for a new line to Kanya-kumari—You know Kanyakumari is a place of tremendous importance in the south. Just as the Himalayas is important as the abode of Lord Shiva, in the north, Kanyakumari is important as Kumari guards our frontiers there in the south. Now, the district of Kanyakumari is merged with Madras. It has become part of the Madras State but it looks like an orphan being separated far away from Madras. It is the farthest part of Madras. It has got to be brought nearer. Therefore, for more reasons than one, Kanyakumari must be linked to Tinnevely and the other areas. It should be connected to Nagarcoil and Nagarcoil should be connected to Trivandrum. After all, it would mean only 101 miles length of railway lines. I believe the surveying and estimates and everything else connected has been done and I hope this work will be taken up soon. The State Government also, I believe, has pressed for it and I do hope this line will be taken up for construction in the very first year of the Third Five Year Plan. Apart from all these reasons, Sir, this is a most beautiful place and a great religious centre, a place of pilgrimage. It is a beauty spot and an attraction for tourists. From Kanyakumari you can see the sunset and the moonrise taking place simultaneously. Apart from the other religious aspects connected with this place into which I need not go, this place is connected with Sri Ram and Sita. You find there the saffron used by Sita and from where she used it and so on. Besides, there is a rock there, out in the sea, shov. a to you as

the Vivekananda rock—where Swami Vivekananda sat and meditated. What a connoisseur and what a great seeker of beautiful and peaceful place for meditations was our great Swami Vivekananda! I may tell you this place in Kanyakumari is an ideal spot for meditation. So, in all these respects his place is a place of attraction not only to pilgrims but also for tourists. Therefore, I would request that the work on this line should be taken up speedily, as speedily as possible and completed in the very first year of the Third Five Year Plan.

I know the electrification of the Tambaram-Villupuram line has been promised. I know requests have been made not only for the electrification of this line but also provision of links by other lines also, like the Madurai-Virudunagar line. These have been going on for several years and as years go by, the costs also go up. Therefore, I hope before long the promise of the electrification of the Villupuram-Tambaram line will be made practicable by bringing about the electrification of this line in the first year of the Third Five Year Plan. Industrial expansion in the south is very much dependent on provision of lines where factories can function well.

I had also asked for a covered platform for the Pudukottah station and the other stations taking us up to Rameswaram—another great centre of pilgrimage. So far, I do not think anything has been done on that. It will cost very little and I would request that to be taken up also.

Next, I come to the Integral Coach Factory. The other day the Queen and the Duke of Edinburgh visited it as model factory in the country. Apart from that, this factory is doing very valuable service. The record of this work is there and it cannot be gainsaid that they are doing work to their utmost capacity there and with the utmost efficiency. Now, that the men there have become experienced in this line, I do not see why instead of two

shifts we should not have 'three shifts so that we may produce enough coaches and equipment not only for meeting our own requirements but also in order to enable us to export these products to other places. I would certainly request for the expansion of these works there at the Integral Coach Factory Perambur and another centre—a factory in Trichy for the production of broad-gauge coaches.

I have got many other things to congratulate the Railway Ministry on, and one of them is the subject of the various amenities that have been made possible, especially with regard to catering. I know, as our hon. friend, Shri Sapru, has been pointing out the value of consultations with the various non-official committees and I would stress that the test of democracy is the consultations that it makes possible with all ranks and kinds of voluntary agencies in order to bring in their contributions to bear upon the work that it is doing for the benefit of the whole country. In that way, Sir, these catering committees, the consultative committees and all these committees are there and suggestions are taken and immediately put into effect. I know from my own personal experience that what we have suggested about Rameswaram has been done. So, also what we said about catering to third class passengers and the giving of packet meals. That has also been done and the suggestions about hygienic considerations and the health side of catering, they also have been attended to. I can say this now, because meals are now provided in covered plates and with clean coverlets and the courtesy and attention of the staff at work, that is something remarkable. This has improved a great deal. There is one shortcoming which I may point out. You know at Vijayawada the Grand Trunk Express arrives very early and coffee is not available there and I am told that this is due to the shortage of staff. I hope this matter will be looked into. Of course, on this subject of catering I

would like to pay my tribute to the catering department for having tried their best to carry out suggestions. When I suggested that the sink that was placed in the dining-hall there at Vijayawada station and which was making the place very uninviting should be attended to, that also has been removed. So when there is the popular will and it gets focussed, then the railways also make the adjustments and changes that are necessary.

I will not go into further details. I am glad the push-button alarm-chain for the ladies' compartment is there. In the bathrooms on the Southern Railways, both the Western system and our own lavatory arrangements could be provided for together in a combined seat. The Railway Ministry knows about it and so I need not go into further details. The bathroom may have a little shelf for soaps to rest. In some of the women's compartments, I found the bolts are very rusty and we had to get the workers to come in and work the bolts. And the windows also get stuck up and they are a bit dusty. I hope all these defects will be attended to in future.

More than all that, I would like to refer to this concluding paragraph of the hon. Minister's speech where he says this. He has said there.

"Drawbacks and shortcomings there have been, and I am even more conscious of them than anyone else. But there is no doubt that it is due to the hard work of the Railwaymen that the Railways have been able to contribute to a significant extent to the development and prosperity of the country, and I am sure the House will join me in congratulating them . . ."

Finally, he says:

"A great national organisation like the Railways can be run only with the fullest co-operation and goodwill of all. I feel confident that, as the Railways take up the still greater

[Shrimati T. Nallamuthu Ramamurti.] tasks ahead, I can count on the strength, determination and sense of patriotism of railwaymen and on the continued goodwill of the members of the Parliament, the State Governments and the people."

Much that is to be achieved in the future is dependent on the goodwill and hearty co-operation of the people at large, not only of members of Parliament. In this connection, there are one or two sore points that I have to bring to his notice and I do hope the House will bear with me because I have first-hand knowledge. I have travelled half a dozen times up and down in the Grand* Trunk Express and reservations made by Members of Parliament have not been cancelled even two minutes before the train left. Rows and rows of passengers are waiting for a berth. What a reflection on Members of Parliament? This is number one. Number two was that I was horrified to find a dhoti tied to a window and it was flying all the way. With all kinds of electric posts around which they might be caught, I stood in nervousness as to what may happen. So, I pulled that cloth and tied to my window bar. In the next stop, I got down and wanted to warn the party. I thought it was a woman but it was a gentleman. I do not know how you will remove it. Cigarette ends are thrown carelessly, kerosene stoves are used in the bathroom for heating food, etc. All this must be put a stop to immediately. The conscience of the nation and the civic responsibility should be aroused to avoid such unsocial acts.

One more thing, Sir. In the train that goes to Tenkasi from Madras, there are no iron bars in the windows of third class compartments. I had gone to see off some people and I saw a silly lady had put her child near the window. I had to shout and ask her to remove the child from there. I would request the hon. Minister here to see that cross bars are fixed

in the third class compartments so as to avoid any harm being done to children travelling in the train.

Only one more thing, Sir, and then I end. Something was said about women carrying loads. I would like to know which woman does not carry loads. I do not know what we have* come to. My father used to work and my mother carried loads and we also carried loads. He used to carry his own kind of loads, greater loads and my mother carried loads. We have never differentiated between man and woman. In my village of Adanur, far south, there is a sect called *Valla Nattu Kallars* and the women of that sect will challenge you if you say that they should not carry loads. They would go, cut a big tree, lift the trunk, put it on their heads and walk gaily as a ballet dancer. In the villages today, all the paddy crops are brought in big loads by the women. Not because of any reference made, but even otherwise, I am vindicating the fact that in this country of all countries, we never said that we would not take up this or that job. Dignity of labour was the first and foremost thing in every walk of life for women in India and I stand here to vindicate it.

Thank you very much for allowing me so much of time.

श्री भगवत नारायण भार्गव (उत्तर प्रदेश) : उपसभापति महोदय, इसमें सन्देह नहीं कि हमारे रेलवे मंत्री बघाई के पात्र हैं केवल इस कारण नहीं कि उन्होंने सरप्लस बजट पेश किया है बल्कि इसलिये भी कि उन के सामने अनेकों कठिनाइयाँ होते हुए भी रेलवे मिनिस्ट्री ने फारेन एक्सचेंज के सम्बन्ध में बड़ा क्रेडिटबिल काम किया है। हमारा देश फारेन एक्सचेंज की बाधाओं के कारण बहुत तकलीफ उठाता है। तो मैं तो इसलिये भी उनको बघाई देता हूँ कि फारेन एक्सचेंज के सम्बन्ध में जो खर्चा रेलवे में

होता था वह धीरे धीरे कम होता जा रहा है। फर्स्ट फाइव ईयर प्लान के समय वह ४२५ करोड़ था, दूसरे प्लान के एंड में वह ३३२ करोड़ रह गया और अब बताया गया है कि तीसरी योजना के समय वह १८६ करोड़ रह जायेगा। यह बड़ी क्रेडिटबिल बात है।

इसके अतिरिक्त हमारा रेलवे प्रशासन स्वावलंबन की ओर जा रहा है, सेल्फ सफिशिएंसी की ओर जा रहा है। यह बड़ी अच्छी बात है कि जो सामग्री हमको विदेशों से मंगानी पड़ती है उसमें बहुत कमी हुई है और यहां तक अब स्थिति है कि हमारा देश रोलिंग स्टॉक को एक्सपोर्ट करने के भी योग्य हो गया है और निकट भविष्य में हम आशा करते हैं कि हमारा देश विदेशों से भी इस सम्बन्ध में कम्पेटिशन कर सकेगा।

इसके अतिरिक्त रेलवे मिनिसट्री के द्वारा हिन्दी की जो तरककी की गई है उस के लिये भी मैं रेलवे मंत्री को बधाई देता हूं। हमारे रेलवे मंत्री स्वयं हिन्दी के बड़े प्रेमी हैं। मैंने देखा है कि जब कंसल्टेटिव कमेटीज में मेम्बर लोग अंग्रेजी में बोलते हैं, वे उनका उत्तर हिन्दी में देते हैं और वे प्रायः वहां हिन्दी में ही बोलते हैं। मैं इस सम्बन्ध में निवेदन करना चाहता हूं कि जब सब कोड्स और मैनुअल्स का हिन्दी में अनुवाद हो गया है, जो आवश्यक सर्कुलर्स हैं उनका हिन्दी में अनुवाद हो चुका है और एक छोटे से कोष के रूप में भी एक पैम्फलेट सब रेलवे आफिसों में भेज दिया गया है जिस में हिन्दी और अंग्रेजी के पर्यायवाची शब्द हैं तो फिर डिविजनल और डिस्ट्रिक्ट आफिसों में हिन्दी में काम होने में क्या कठिनाई है। मैं यह नहीं कहता कि सब दफ्तरों पर जबर्दस्ती हिन्दी लाद दी जाय। मैं यह भी नहीं कहता कि देश की हर स्टेट में ऐसा कर दिया जाय। मेरा निवेदन तो यह है कि जिन स्टेट्स में लोगों की मातृभाषा हिन्दी है उन स्टेट्स में जो

डिविजनल और डिस्ट्रिक्ट आफिसों हैं उन में हिन्दी में काम कराना आरम्भ कर देना चाहिये।

हमारे किसी मित्र ने, शायद मिस्टर कुंजरू ने कहा था अपने भाषण में कि रेलवे को अगर अपनी आर्थिक दशा सुधारनी है या जो आगे बड़े बड़े खर्च हैं उन को पूरा करना है तो किराये में वृद्धि करनी पड़ेगी। मैं इस से बिल्कुल सहमत नहीं हूं। हमारे देश की जनता प्रायः बर्ब क्लास में सफर करती है और वह इतनी गरीब है कि अब वह इससे ज्यादा बोझा बर्दाश्त नहीं कर सकती। इसलिये मेरा निवेदन यह है कि ऐसे कितने उपाय हमारे सामने हैं कि जिनसे जो खर्च ज्यादा है उन में हम कमी करें और जो हमारा रुपया बर्बाद होता है उस को बर्बाद होने से रोकें।

हमारे सदन का ध्यान विशेष रूप से दुर्घटनाओं की ओर नहीं गया है। आप देखें कि दुर्घटनाओं के कारण कितना नुकसान हमारे देश का होता है। यह मैं जानता हूं कि विशेष रूप से रेलवे कर्मचारियों की उपेक्षा और नेगलिजेंस से ही ऐसा होता है। आप अगर "ए रेव्यू आफ एक्सीडेंट्स आन इंडियन गवर्नमेंट रेलवेज" के सफा ६ को देखेंगे तो उससे पता चलेगा कि सेंट्रल रेलवे में सबसे ज्यादा एक्सीडेंट्स होते हैं; चाहे ब्राड गेज लीजिये, चाहे मीटर गेज लीजिये, चाहे नैरो गेज लीजिये। इस सेंट्रल रेलवे के सम्बन्ध में विशेष रूप से गवर्नमेंट को तत्कीकात करनी चाहिये कि ऐसा क्यों होता है और एक्सीडेंट्स को कम करने के लिये उपाय सोचना चाहिये। वेस्टर्न रेलवे में जो गुड्स ट्रेन्स हैं उनका डिरेलमेंट बहुत हुआ है। सेंट्रल रेलवे में तो बहुत ही ज्यादा हुआ यहां तक कि सन् १९५८-५९ से १९५९-६० का हिसाब दूने से ज्यादा हो जाता है। अब आप देखें कि इन दुर्घटनाओं के कारण रेलवे

[श्री भगवत नारायण भार्गव]

की प्रापटी का कितना अधिक नुकसान हुआ और इसकी ओर हमें विशेष रूप से ध्यान देना चाहिये। सन् १९५७-५८ से लेकर सन् १९५९-६० तक ६९ लाख ४८ हजार ८६८ रुपये तक के रोलिंग स्टॉक का डैमेज हुआ है और इन तीन वर्षों में पर्मानेंट वे का डैमेज में १ करोड़ २ लाख ३७ हजार ५६८ रुपये का हुआ है। तो आप देखते हैं कि साल दर साल कितना नुकसान होता है। अनेक महत्व की बातें हैं जिन पर रेलवे मिनिसट्री ध्यान देती है लेकिन एक्सीडेंट्स की ओर नहीं देती है। एक्सीडेंट्स के बारे में चाहे कोई एक्सपर्ट्स कमेटी बैठायें या और कोई इंक्वायरी करें ताकि इनको रोकने का प्रयत्न हो सके नहीं तो जो लाखों रुपयों का नुकसान होता है उसके होने से हमारी आर्थिक दशा पर बहुत असर पड़ेगा। यह तो मैंने माइनर एक्सीडेंट्स की बात बताई। जो सीरियस एक्सीडेंट्स हैं वह २० और २१ पेज पर दिया हुआ है कि इनसे कितना नुकसान है। वह तो और भी ज्यादा है। १९५८-५९ में ३ लाख २२ हजार ६३२ रुपया, १९५९-६० में ४ लाख १६ हजार ९७० रुपया और १९६० में केवल दिसम्बर तक ४ लाख ९४ हजार १२० रुपया है। तो इतना नुकसान जो होता है उसको बचाने के लिये हमको बड़ी फिक्र होनी चाहिये, हमको बड़ी चिन्ता होनी चाहिये कि इतनी दुर्घटनाएँ क्यों होती हैं।

इसके अतिरिक्त जो क्लेम्स का मामला है उसमें भी बहुत नुकसान होता है। यह मानी हुई बात है कि रेलवे में "ए" से लेकर "एच" तक रिस्क नोट होते हैं और रेलवे के कर्मचारी यह समझ लेते हैं कि यह माल तो "ओनर्स रिस्क" पर जा रहा है—चाहे वह मालगाड़ी का हो या पैसंजर गाड़ी का हो—और इसके लिये रेलवे जिम्मेदार नहीं है लेकिन देखा यह जाता है कि जो

प्लैटफ़ होता है वह किसी न किसी प्रकार से अदालत में रेलवे की नेगलीजेंस साबित ही कर देता है। रेलवे कर्मचारी की लापरवाही केवल इस खयाल से होती है कि हम तो रिस्क नोट से बचे हुए हैं और हमारा कोई कुछ नहीं कर सकता है मगर अदालतों में जा कर वह गलत साबित होता है। आप देखिये कि क्लेम्स के सम्बन्ध में भी कम्पेन-सेशन की रकम में वृद्धि होती जा रही है। सन् १९५८-५९ में ३ करोड़ १३ लाख दिया गया और वही दूसरे साल ३ करोड़ ७४ लाख रुपया हो गया। तो मेरा निवेदन यह है कि इस बात को ध्यान में रखते हुए भी कि माल रेलवे रिस्क पर नहीं है रेलवे कर्मचारियों का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहिये कि आखीर में जा कर अदालतों में जब मामला तय होता है तो उसका बोझ हमारे ऊपर आ कर पड़ जाता है, इसलिये इस बात की ज्यादा देख-रेख की जाय कि माल सुरक्षित जाय और उसकी चोरियों और डकैतियों से रक्षा की जाय और इस बात का खयाल रखा जाय कि इधर उधर माल भेज न दिया जाय कि दूसरी जगह वह पहुंच जाय, वहां पर डेमेरेज पड़े और बाद में जा कर नीलाम हो और ओनर अपना क्लेम कर ले। तो जैसा कि मैंने एक्सीडेंट्स के बारे में कहा वैसे ही क्लेम्स के सम्बन्ध में कहता हूँ कि इसके ऊपर ध्यान दिया जाय कि यह खतरा कम रहे कि हमारे रेलवे के ऊपर डिग्रियां हों।

तीसरी भद् जिसमें बहुत रुपया बर्बाद होता है वह बिना टिकट के सफर का है। जो साहित्य हमें दिया गया है उस में यह देखने की मैंने बहुत कोशिश की कि इस से कितने रुपये का नुकसान हुआ मगर यह मुझे पता नहीं चल सका। इससे केवल इतना ही पता चला कि इतने लोग बिना टिकट सफर करते हुए पकड़े गये और उन से इतना रुपया वसूल किया गया। कितना टोटल नुकसान हुआ इसका पता नहीं

चला। इस सम्बन्ध में मेरा निवेदन है कि रेलवे कर्मचारी भी कुछ ऐसे हैं जोकि भ्रष्टाचार के आदी हो गये हैं और वे इसमें प्रोत्साहन देते हैं। कितनी ही बार ऐसा देखा गया है कि बारात जा रही है और बारात वालों ने १० टिकट ले लिये और उससे २५ आदमी निकल गये या २५ टिकट ले लिया और १०० आदमी निकल गये। माननीय सदस्यों के नोटिस में भी यह बात आई होगी कि अगर किसी के पास टिकट के हिसाब से ज्यादा सामान होता है तो वह २ रु० बाबू जो को थमा देता है और बाबू जी फ्री लगेज का टिकट बना देते हैं और इस तरह से सब सामान निकल जाता है। मेरा यह मतलब नहीं है कि भ्रष्टाचार बहुत फैला हुआ है परन्तु जहां तक उसकी ओर में ध्यान दिलाना चाहता हूं और उसको रोकने की कोशिश होनी चाहिये।

इसी तरह से रिजर्वेशन में होता है। मैं नहीं जानता कि और बड़े-बड़े शहरों में थर्ड क्लास में रिजर्वेशन के लिये क्या प्रबन्ध है मगर दिल्ली में कई जगह पर यह रिजर्वेशन होता है। मालूम नहीं कि वहां उनको ठेका दिया हुआ है या रेलवे की तरफ से ही वहां लोग बैठे हुए हैं परन्तु मुझे इसका बहुत अच्छा और स्पष्ट ज्ञान है कि वहां पर थर्ड क्लास का रिजर्वेशन बिना कुछ टिप किये हुए होता ही नहीं है। पहले वे कह देंगे कि हमारे यहां कोई खाली जगह नहीं है, कोई खाली बर्थ नहीं है परन्तु आप वहां जाइये और एक रु० फी बर्थ उनको और दे दीजिये तो एक ही जगह से ५ बर्थ्स रिजर्व हो जाती हैं। पिछले दो, तीन महीनों के अन्दर ही मैं ने यह चीज देखी है। यह कोई छिप कर नहीं लेते हैं, खुले आम लेते हैं। लोग वहां खड़े हैं और देते जाते हैं और बर्थ रिजर्व कराते जाते हैं। दिसम्बर महीने के आखिरी दिनों की बात है कि एक जगह कुछ मद्रासी रिजर्वेशन के लिये टिकट खरीदने गये। वे हिन्दी नहीं समझते थे। एक बाबू साहब

ने अपनी पांच बर्थ रिजर्व करवा लीं तो वे मद्रासी साहब उनसे बोले : "He appears to be very obliging." उन्होंने उनको जवाब दिया : "You must oblige him first; then he will oblige you." तो इस तरह की बातें खुले तौर पर होती हैं। मेरा अनुभव यह भी है कि फर्स्ट क्लास की बर्थ रिजर्वेशन में भी रुपया चल जाता है। मेरे सामने ही ऐसी बात हुई है। कह दिया गया कि कोई भी बर्थ खाली नहीं है और एक साहब जोकि मेरी जानपहचान के ही थे बहुत निराश हुए लेकिन बाद में देखा कि वह हमारे ही कम्पार्टमेंट में आ कर बैठे और तब मालूम हुआ कि २ रु० दिया और बर्थ मिल गई।

श्री जगजीवन राम : कहां का वाकया है ?

श्री भगवत नारायण भार्गव : वाकया फिर पूछ लीजियेगा प्राइवेट में।

श्री जगजीवन राम : स्टेशन का नाम बताने में क्या हर्ज है। इसमें प्राइवेट क्या है। किस स्टेशन की बात है ?

श्री भगवत नारायण भार्गव : लखनऊ स्टेशन की बात है।

इसके अतिरिक्त यह जो दूसरा पैम्फलेट है "Towards Better Conditions of Travel" इसके सफा ३१ की ओर में आपका ध्यान दिलाता हूं। इस को देखन से मुझे पता चलता है कि सेंट्रल रेलवे की बड़ी उपेक्षा की गई है। जो नये नये काम अगले साल सन् १९६१-६२ में होने वाले हैं उनमें सेंट्रल रेलवे के लिये इतना थोड़ा काम रखा गया है कि यह आश्चर्य होता है कि क्या सेंट्रल रेलवे में इतनी उन्नति हो चुकी है कि वहां अब कोई उन्नति की गुंजाईश ही नहीं है। सेंट्रल रेलवे में जो काम सन् १९६१-

[श्री भगवत नारायण भार्गव]

६२ में होने वाला है वह चार स्टेशनों पर प्लेटफार्म शेड्स का, एक स्टेशन पर वर्टिंग हाल का और एक स्टेशन पर फुट ओवर-ब्रिज का। बस इतना ही कुल काम है। बाकी और रेलवेज में आप देखेंगे कि काफी काम इस साल होने वाला है। मैं आशा करता हूँ कि रेलवे मिनিসटर साहब इस सम्बन्ध में अवश्य ही कुछ कारण बतावेंगे कि सेंट्रल रेलवे की इतनी उपेक्षा क्यों की गई है। सेंट्रल रेलवे में प्लेटफार्म शेड्स की बहुत बड़ी आवश्यकता है। बहुत से ऐसे स्टेशंस हैं जिन में कि बड़ी बड़ी मंडियां हैं और वहां खुला प्लेटफार्म होने के कारण उन मंडियों का तमाम माल, हजारों बोरे, बाहर खुले में पड़ा रहता है। क्योंकि वहां कोई टिन शेड नहीं है इसलिये माल खुले में पड़ा रहता है और वह बरसात में भीगता है और गर्मी में सड़ता है। तो ऐसी जगहों को छांटना चाहिये जहां कि बड़ी बड़ी ट्रेड की मंडियां हैं और उन स्टेशनों पर कम से कम टिन शेड जरूर होना चाहिये। गत वर्ष अप्रैल में मेरे एक प्रश्न के उत्तर में मंत्री महोदय ने कहा था कि सेंट्रल रेलवे में झांसी-मानिकपुर लाइन में बरवा सागर और मऊ-रानीपुर में शेड लगाने का विचार है परन्तु मुझे आश्चर्य है कि उस आश्वासन के आधार पर इस बजट में कोई रुपया क्यों नहीं रखा गया है। मैं आशा करता हूँ कि वह इसकी जांच करा कर इन दोनों स्टेशनों के सम्बन्ध में विचार करेंगे और इस वर्ष में ही सप्लीमेंटरी डिमांड के द्वारा उनमें शेड्स बनवाने के लिये उद्योग करेंगे।

अब मैं रेलवे कर्मचारियों के सम्बन्ध में एक दो बातें कह कर समाप्त करूंगा। इस सम्बन्ध में मेरा निवेदन यह है कि रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन में नौकरियों में—चाहे वह अधिकारीवर्ग की हों चाहे वह छोटी हों—स्त्रियों की संख्या नगण्य है। कम से कम अच्छी पोस्टों में तो वे बहुत ही थोड़ी हैं। आजकल हमारी स्त्रियां बहुत शिक्षित हैं,

ऊंची शिक्षा प्राप्त की हैं, कम्प्यूटीशंस के एग्जामिनेशंस में भी बैठती हैं और वहां सफल भी होती हैं परन्तु आश्चर्य की बात है कि रेलवे में फर्स्ट क्लास और सेकेंड क्लास सर्विस में सारे हिन्दुस्तान में केवल ३ स्त्रियां हैं। तीन स्त्रियां पता नहीं फर्स्ट क्लास की सर्विस में हैं या सेकेंड क्लास की सर्विस में, क्योंकि जो कालम दिया हुआ है उसमें फर्स्ट और सेकेंड क्लास शामिल है। इस प्रकार केवल तीन स्त्रियां कुल हैं। और जो थर्ड और फोर्थ क्लास के कर्मचारी हैं उनमें पुरुषों की संख्या ११ लाख ४६ हजार ६०५ है और स्त्रियों की संख्या १० हजार ४६६ है जोकि एक परसेन्ट से भी कम है। यह एक आश्चर्य की बात मालूम होती है जबकि स्त्रियां भी आजकल नौकरी के लिये तैयार हैं और दरखास्तें देती हैं, बहुत सी इम्प्लाय-मेंट एक्सचेंज में भी नाम लिखवाती हैं, फिर इतना बड़ा भारी अन्तर क्यों है? मैं रेलवे मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि स्त्रियों को रेलवे विभाग में आने के लिये प्रोत्साहन देना चाहिये।

दूसरी बात स्टाफ के सम्बन्ध में यह है कि जो टेम्परेरी सर्वेन्ट्स हैं, जिनकी सर्विस तीन वर्ष से ज्यादा हो गई है उनकी संख्या भी बढ़ती जा रही है। इसके ऊपर भी ध्यान देना चाहिये। अनेक बार इस हाउस में भी इस सम्बन्ध में प्रश्न हुए हैं। इसके सम्बन्ध में कोई नीति निर्धारित कर लेनी चाहिये। कई कमेटियां भी इस सम्बन्ध में बैठीं, इस विभाग की नहीं, कई और विभागों की। उन्होंने यह सिफारिश की है कि जिनकी तीन वर्ष की सर्विस हो जाय उनको तो परमानेंट कर ही देना चाहिये। सन् १९५८-५९ में ऐसे टेम्परेरी सर्वेन्ट्स जिनकी तीन साल से अधिक सर्विस थी उन की संख्या ७५,३८९ थी और १९५९-६० में वह संख्या बढ़ कर ७८,१८९ हो गई। तो यह समझ में नहीं आता कि जब हर साल लोग परमानेंट होते जाते हैं तो यह संख्या कम होने के बजाय

बढ़ क्यों रही है। मैं तीन वर्ष से कम जिन की सरविस है उनके बारे में नहीं कह रहा हूँ। लेकिन तीन वर्ष के ऊपर जिनकी सरविस हो गई, ऐसे टेम्परेरी सरवेन्ट्स की संख्या किस कारण से बढ़ी ?

मैं रेलवे मंत्री महोदय को इसके लिये बचाई देता हूँ कि उनके विभाग में खादी का प्रयोग उत्तरोत्तर बढ़ रहा है। सन् १९५८-५९ में उनके विभाग में ६६ लाख ५८ हजार १६३ रु० के मूल्य की खादी खरीदी गई थी और सन् १९५९-६० में ६८ लाख २२ हजार ७०७ रुपये की खरीदी गयी। तो मैं निवेदन करूंगा कि जितनी लिबरीज दी जाती है, जितना कपड़ा किसी भी रूप में रेलवे विभाग की सेवाओं के लिए दिया जाता हो वह सब खादी का ही दिया जाय और खादी की उन्नति के लिये मैं समझता हूँ कि इतना बड़ा भारी डिपार्टमेंट जिसमें इतने कर्मचारी हैं, इसके सिवाय दूसरा विभाग शायद नहीं होगा जहां इसका प्रयोग हो। इस विभाग के द्वारा खादी की उन्नति बहुत अच्छी तरह से हो सकती है।

अंत में मैं केवल एक बात रेलवे मंत्री महोदय से पूछना चाहता हूँ। संभव है मेरी सूचना गलत हो तो उसके लिये क्षमा करें। दिसम्बर १९५४ में एक कमेटी बैठी थी जिसके सामने यह प्रश्न उठा था कि हिन्दुस्तान और पाकिस्तान के बीच रोलिंग स्टॉक का जो बंटवारा होना है वह शीघ्र से शीघ्र कर दिया जाय। परन्तु मेरी सूचना यह है कि वह बंटवारा ६ वर्ष से अब तक पूरा नहीं हो पाया है। अगर नहीं हो पाया है तो उसका कारण क्या है? इस सवाल के टंगे रहने से भी हमारे देश को कुछ न कुछ नुकसान होता ही है। जितनी शीघ्रता से वह मामला तय हो जाय उतना ही अच्छा है।

ज्ञानी जैल सिंह (पंजाब) : आदरणीय उपसभापति जी, इस हाउस में दो दिन के बीच

मैं मंत्री महोदय को और रेलवे विभाग को काफी से ज्यादा मुबारकवाद मिली है और निश्चय तौर पर वे इस मुबारकवाद के मुस्तहक हैं। उन्होंने हमारे सामने जो एक बचत का बजट पेश किया है और कोई किराया या टैक्स भी नहीं बढ़ाया है और उनकी स्पीच इतनी इलेबोरेट है कि उन्होंने हर एक बात को टेक अप किया है, उसको गौर से देखने से यह पता चलता है कि हमारी लाइफ लाइन रेलवेज जो हैं उनमें कितनी तेजी से तरक्की हो रही है, उनमें कितना सुधार हुआ। खासतौर पर पैसेन्जर टैक्स को किराये में शामिल करना यह एक बहुत अच्छी बात है। माल को लाने और ले जाने के लिये सहूलियतें पैदा करना, नये नये डिजायन की खोज करना, एक्सपोर्ट के लिये रेलवे फ्रेट में रियायत देना और मुसाफिरों के लिये ज्यादा से ज्यादा सहूलियतों का प्रबन्ध करना, नये ट्रेनों को चालू करना और केटारिंग का डिपार्टमेंटल तरीके से इंतजाम करना, एक्सीडेंट में कमी करना, करप्शन को रोकना, हिन्दी का प्रयोग करना और स्टाफ के लिये एमनिटीज देना और उनके वेलफेयर के लिये यत्न करना—ये ऐसी बातें हैं जिनके ऊपर मैं समझता हूँ, सारे देश की उन्नति निर्भर करती है और उसका भाग्य बंधा रहता है।

इसके सिवाय जो हमारे देश में एक बहुत बड़ी लहर है—कोआपरेटिव मूवमेंट और जिसको हम बड़े जोरों से चिल्लाकर कह रहे हैं, इसको भी रेलवे मंत्रालय ने अपने यहां तरक्की देने के लिये अपनी एक्टिविटीज को बढ़ाया है। मजदूरों के साथ इतने अच्छे ताल्लुकात पैदा किए कि हम दूसरी प्राइवेट इंडस्ट्री वालों के सामने उसकी मिसाल पेश कर सकते हैं कि वे कैसा बर्ताव। करें थर्ड प्लान की जो आउटलाइन दी गई है उसको देखकर हमें आशा बंधती है कि हमारी रेलवे का काम और भी आगे बढ़ेगा और इफिशियन्टली हम उसकी तरक्की करते चले जायेंगे और दूसरे

[श्री जल सिंह]

मुल्कों के लिये, जिनकी मदद हम करना चाहते हैं, उनके लिये भी मददगार बन सकेंगे।

मगर कुछ बातें जिनके संबंध में मैं कहना चाहता हूँ वे ज्यादातर टेक्निकल नहीं हैं और आम जनता की बातें हैं, जिनको आम लोग महसूस करते हैं। मेरा यह विश्वास है कि रेलवे में सबसे ज्यादा तरक्की हुई है। हमने फर्स्ट और सेकेंड फाइव ईयर प्लानिंग के सिलसिले में जो कोशिश की है वह हर पहलू में अपने देश को आगे ले जाने की कोशिश की है और उसमें सबसे पहला नम्बर जो आता है वह रेलवे का है। मगर फिर भी यह मानना पड़ेगा कि रेलवे में कुछ इन्डिफिशियेन्ट स्टाफ भी रहता है। उसका कारण मैं यह समझता हूँ कि हमारे यहां केवल रेलवे के लिये कोई ऐसा ट्रेनिंग इंस्टीट्यूशन नहीं है जहां कि हम छोटी उम्र में ही लड़कों को ट्रेनिंग दें। मेरा सुझाव है कि रेलवे मंत्रालय एक चिल्ड्रेन रेलवेज बनाए और उसमें दस साल की उम्र के बच्चों से लेकर १५ साल की उम्र के बच्चे काम करें—वे खुद उसको चलाएं, खुद उसका इंतजाम करें; उनका एक मंत्रालय हो और वे पूरी तौर से एक चपरासी से लेकर बड़े से बड़े अफसर का काम करें और जिनके बारे में यह देखा जायगा कि उनका दिमाग रेलवे की तरफ नलता है उनको उसी तरफ लगा दिया जाय। जिस तरह और भी कुछ मुल्कों में होता है कि वहां बच्चे खुद सारा कारोबार करते हैं और फिर पन्द्रह साल की उम्र के बाद देखा जाता है कि उनका खजान किस तरफ है, उनके लिये सबसे अच्छा व्यापार कौन होगा, उसी तरह से रेलवे विभाग में भी उनको लगाया जाय। रेलवे केवल हमारे व्यापार के लिये, हमारे आने जाने के लिये ही काम नहीं देती, डिफेन्स की निगाह से भी रेलवे का इन्फिशियेन्ट होना और तरक्कीपसंद होना निहायत जरूरी है। इसके साथ साथ जहां हम कोयले का इस्तेमाल करते हैं, उस कोयले से जो धुआं निकलता

है वह लोगों की सेहत को खराब करता है। हमें खुशी है कि चित्तरंजन में १९६१ के करीब हमारे बिजली वाले इंजन तैयार होने वाले हैं और कुछ कदम हमने बड़े बड़े शहरों में बिजली से ट्रेन चलाने का इंतजाम भी किया है। मगर इसकी तरफ हमको और भी ज्यादा ध्यान देना चाहिये ताकि रेलवे की रफ्तार तेज हो जाय और यह जो कोयले से धुआं निकलता है इससे लोगों की सेहत पर बुरा असर न पड़े और साथ ही साथ डीजल इंजन का इस्तेमाल हो। मैं समझता हूँ कि पहला नम्बर तो बिजली का है और दूसरा नम्बर डीजल का है और कोयले से चलने वाले इंजन जितने हैं उनको हम कम करते चले जायें। मैं नहीं कह सकता कि इस पर माली तौर पर कितना फायदा होगा या नुक्सान होगा या रेल की रफ्तार बढ़ेगी मगर इससे लोगों की सेहत पर बुरा असर नहीं पड़ेगा और लेबर भी कम खर्च होगा। बिजली और डीजल वाले इंजनों में स्टीम वाले इंजनों के मुकाबले में कम स्टाफ रखना पड़ता है। स्टीम के इंजनों में दुगना, तिगुना खर्च होता है और इसी तरह से स्टाफ भी ज्यादा रखना पड़ता है।

मैं यह भी अर्ज करना चाहता हूँ कि औरतों को रेलवे में ज्यादा से ज्यादा मुलाजिमत दी जानी चाहिये। रेलवे में लोगों के साथ बहुत ज्यादा तालमेल रखने की जरूरत होती है इसलिए इसमें ऐसे लोगों को मुलाजिमत दी जानी चाहिये जो नम्र स्वभाव के हों और लोगों के साथ अच्छी तरह से बर्ताव कर सकें। औरतों का मर्दों के मुकाबले में स्वभाव नम्र होता है और वे दया की दृष्टि से काम लेती हैं। अगर रेलवे में औरतों को काम पर रखा जायगा तो वे रेलवे में अच्छी तरह से काम कर सकेंगी। इसलिए मेरी यह अर्ज है कि रेलवे में टिकट कलेक्टर, बुकिंग और चैकिंग इन्स्पेक्टर का जो काम है उस पर औरतों को तरजीह दी जानी चाहिये। इस तरह का काम ज्यादातर औरतों के सुपुर्द कर दिया जाना चाहिये।

मेरी यह भी प्रार्थना है कि जो बच्चे वाली औरतें हैं उन्हें रेल में सफर करते समय स्लीपिंग सीट मिलनी चाहिये और ऐसी गाड़ियों पर जिन पर वे सफर करती हैं इसके लिए कोई चार्ज नहीं लिया जाना चाहिये। जब इस तरह बच्चे वाली औरत रेल में सफर करती है तो उसे यह नोट करवा देना चाहिये कि वह बच्चे वाली है इसलिए उसे स्लीपिंग सीट मिलनी चाहिये। अगर हमने इस तरह का बन्दोबस्त कर दिया तो लोगों के ऊपर इसका यह प्रभाव पड़ेगा कि हम आने वाली नरल की कितनी परवाह करते हैं।

इसके बाद मैं यह कहना चाहता हूँ कि रेलवे में फर्स्ट क्लास सीट रिजर्व कराने के लिए ५० पैसा देना पड़ता है और तीसरे दर्जे की स्लीपिंग सीट रिजर्व कराने के लिए उससे ज्यादा पैसा देना पड़ता है। अगर ५०० मील से कम फासला हो या एक ही रात का रास्ता हो तो उसके लिए करीब ३ रुपये ७० नया पैसा देना पड़ता है। मेरी समझ में यह बात नहीं आती है कि जब फर्स्ट क्लास स्लीपिंग सीट रिजर्व कराने के लिए ५० पैसा देना पड़ता है तो तीसरे दर्जे की सीट रिजर्व कराने के लिए ज्यादा चार्ज क्यों किया जाता है। इस बात को तीसरे दर्जे वाले बुरी दृष्टि से देखते हैं। इसलिए मैं यह चाहूँगा कि इस बात पर रेलवे मिनिसट्री गौर करेगी और जो ज्यादा चार्ज लिया जाता है वह कम कर दिया जायेगा।

मैं यह भी अर्ज करना चाहता हूँ कि लेडीज कम्पार्टमेंट में आधा परसेंट से ज्यादा बच्चे वाली औरतें सफर करती हैं। इसलिए उस कम्पार्टमेंट में बच्चों के पीने के लिए पानी का इंतजाम किया जाना चाहिये। अक्सर देखने में यह आया है कि लेडीज कम्पार्टमेंट में औरतें अपने बच्चों के साथ अकेली सफर करती हैं और वे पानी लेने के लिए स्टेशनों में बाहर नहीं जा सकती हैं और न ही कम्पार्टमेंट में पानी का इंतजाम रहता है। यह एक छोटी बात है और रेलवे को इस पर बहुत ज्यादा

भी खर्च करना नहीं पड़ेगा। मुझे उम्मीद है कि रेलवे की तरफ से लेडीज कम्पार्टमेंट में पानी का इंतजाम कर दिया जायेगा।

कैंटरिंग के मुताल्लिक मैं यह कहना चाहता हूँ कि जहाँ गवर्नमेंट ने अपने हाथ में इन्तजाम लिया है वहाँ से भी शिकायत आती है और जहाँ प्राइवेट इन्तजाम है वहाँ से भी शिकायत आती है। रेलवे मन्त्रालय के लिये यह स्वाभाविक बात हो गई है कि जब भी इस तरह की शिकायतें आती हैं वह उस पर गौर नहीं करतीं। आज जनता में इस तरह की एक भावना आ गई है कि सब चीजों में मिलावट की जाय। लेकिन जहाँ तक खाने पीने की चीजों का सम्बन्ध है जब तक इन चीजों पर सस्ती के साथ अमल नहीं किया जायेगा तब तक हम इस काम में कामयाबी हासिल नहीं कर सकते हैं। मेरा अपना तजुर्बा है और बहुत से लोगों का भी यही तजुर्बा है कि खाने पीने की चीजों में सारे मुल्क में बहुत ज्यादा मिलावट हो रही है और जितना अच्छा खाना लोगों को मिलना चाहिये उतना अच्छा नहीं मिल रहा है। आज खाने में रूढ़ी चीज दी जाती है। इस समय मुल्क में जिस तरह की हालत है उसको देखते हुए रेलवे मन्त्रालय को इस चीज पर और भी सस्ती करनी चाहिये ताकि लोगों को साफ और अच्छे किस्म का खाना मिल सके और उनकी तन्दुरुस्ती भी ठीक रह सके।

अब मैं रेलवे स्टेशनों में शोरगुल के बारे में कुछ अर्ज करना चाहता हूँ। मैं जब भी रेलवे स्टेशन में जाता हूँ तो वहाँ पर शोरगुल की वजह से ठहर नहीं सकता हूँ। स्टेशनों में लाउडस्पीकरों से जो एनाउन्समेंट होता है और चाय पीजिये, रोटी खाइये, यह खाइये, वह खाइये, इस तरह की आवाज हर वक्त होती रहती है जिससे मुसाफिर अपने को भूल जाता है। किसी भी स्टेशन में चाय वाले या दूध बेचने वाले को आवाज देकर अपनी

[ज्ञानी जैल सिंह]

चीज बेचने की इजाजत नहीं होनी चाहिये। अगर सबके लिये इस तरह का इन्तजाम हो जायेगा तो सबकी चीजें बराबर के हिसाब से बिकेंगी। मैंने इसके बारे में इन्क्वायरी की थी और मुझे यह मालूम हुआ कि शोर मचा कर चीजें बेचना मना है लेकिन फिर भी ये लोग रात के समय भी शोर मचा कर चीजें बेचते हैं। मेरी रेलवे मन्त्रालय से यह प्रार्थना है कि इस ओर ख्याल किया जाना चाहिये और जल्द से जल्द इस चीज को रोका जाना चाहिये।

अब मैं रेलवे मन्त्रालय से यह प्रार्थना करता हूँ कि जब हम रेलवे में सफर करते हैं तो धूल बहुत उड़ती है जिससे लोगों के चेहरे खराब हो जाते हैं और तन्दुरुस्ती में भी इसका असर पड़ता है। यह चीज मीटरगेज में बहुत ज्यादा है। आपने एयर कण्डीशन गाड़ियों में तो इस तरह की धूल को आने से बन्द कर दिया है मगर और गाड़ियों में यह काम अभी तक नहीं हुआ है। मैं यह बात नहीं समझता कि जब दूसरी ट्रेनों में इस तरह की धूल को रोका जा सकता है तो और ट्रेनों में क्यों नहीं रोका जा सकता है। इस चीज की ओर हमारे रेलवे मन्त्रालय को खासतौर से ध्यान देने की आवश्यकता है और मुझे उम्मीद है कि वह मुल्क में और गाड़ियों को भी इस्टप्रूफ बना देगी। जब एक गरीब आदमी एक गांव से दूसरे गांव में जाता है तो दस मील की दूरी में उसके कपड़े धूल से खराब हो जाते हैं। आदमी जहाँ एक बार रेल पर बैठ जाता है तो वह फिर कपड़े बदलने के लिये घर वापस नहीं जा सकता है। इस तरह की धूल राजस्थान के इलाके में बहुत होती है और इसका कारण यह है कि लाइनों में रोड़ी डली नहीं होती है। इस चीज का लोगों की सेहत के साथ बहुत गहरा ताल्लुक है इसलिये मेरी प्रार्थना है कि रेलवे मन्त्रालय इस ओर अवश्य ध्यान देगा और इस चीज को बन्द करने की कोशिश करेगा।

इसके साथ ही साथ मैं यह भी अर्ज करना चाहता हूँ कि हमारे मुल्क में जो बड़े बड़े शहर हैं जैसे अमृतसर, बम्बई, या मद्रास हैं, इनके स्टेशनों में तीर्थ स्थानों की बड़ी बड़ी तस्वीरें लगी रहती हैं। यह एक अच्छी बात है और हमारे सामने देश की सीनरी आ जाती है। लेकिन मैं समझता हूँ कि यह काफी नहीं है और हमें अपने प्लान के बारे में जनता को ज्यादा से ज्यादा जानकारी स्टेशनों में तस्वीर लगा कर देनी चाहिये। हमने अपना पहला और दूसरा प्लान खत्म कर लिया है और तीसरे प्लान को शुरू करने जा रहे हैं। हमने जो अचीवमेंट इन प्लानों के जरिये किये हैं उनकी तस्वीर स्टेशनों में होनी चाहिये और तीसरी योजना में जो कुछ करना है उसके बारे में बतलाया जाना चाहिये कि जनता को क्या करना है। जब रेल में आदमी इधर से उधर जाता है तो उसके पास समय रहता है और अगर हमने इस तरह की चीजों को कम्पार्टमेंट तथा स्टेशनों में कर दिया तो वे लोग आपस में प्लान के बारे में बातचीत कर सकते हैं। जब तक हमें लोगों का प्लानिंग के सिलसिले में कोआपरेशन नहीं मिलेगा तब तक हम तरक्की नहीं कर सकते हैं। जब हम लोगों को यह बतलायेंगे कि तीसरे प्लान में हम यह करने जा रहे हैं और इससे किसानों को यह फायदा होगा तब ही वे टैक्स देंगे और उस टैक्स से हम अपने प्लानों को चला सकते हैं। बगैर जनता से टैक्स लिये हम अपने प्लानों को नहीं चला सकते हैं। आज लोगों में इस तरह की भावना है कि हम टैक्स लेकर जो भी डेवलपमेंट का काम करते हैं वह सब वेस्ट जा रहा है। जो लोग कम से कम हमें क्विटसाइज करते हैं उनकी यह राय है कि हमारे काम में वेस्टेज बहुत ज्यादा हो रहा है। वे लोग अपोजीशन की वजह से इस तरह की बात नहीं कहते हैं बल्कि जो बात देखते हैं उसी को कहते हैं। इसलिये मेरी रेलवे मिनिस्टर साहब से यह अर्ज है कि हर एक कम्पार्टमेंट में रेडियो सैट फिट कर दिया जाना चाहिये ताकि लोग

अपने फालतू समय में खबरें और दूसरी चीजें सुन सकें। जब गाड़ी स्टेशन पर आये तो रेडियो बन्द कर दिया जा सकता है। अगर हमने इस तरह का प्रबन्ध करके जनता को ठीक ठीक बातें बतलाई तो वह हमारे साथ कोआपरेशन ज्यादा से ज्यादा करेगी और हमारे जितने भी प्लान हैं वे सफल हो सकेंगे।

अब मुझे ब्रांच लाइनों की गाड़ियों के बारे में कहना है। ब्रांच लाइनों की गाड़ियाँ टूटी फूटी होती हैं और उनमें न बिजली का इन्तजाम होता है और न पंखों का ही इन्तजाम होता है। ब्रांच लाइनों पर तो निचली सतह के लोग ज्यादा सफर करते हैं। जो लोग शटल ट्रेनों से सफर करते हैं उनका तो यह तजुर्बा है कि हमारी ट्रेनों में अभी तक कुछ सुधार नहीं हुआ। हम जो लोग पोलिटिकल पार्टियों के आदमी हैं और बड़े बड़े शहरों में पार्टियों के फण्ड से जाते हैं उन्हें अच्छी गाड़ियों में सफर करना पड़ता है जो कि मेन लाइन होती हैं। लेकिन जो लोग ब्रांच लाइनों में सफर करते हैं उनका यह अनुभव है कि इन लाइनों में गाड़ियों की हालत जैसे पहले थी वैसी ही है। ब्रांच लाइनों पर टाइम टेबिल्स को देखें तो फर्स्ट क्लास भी लिखा हुआ है, सैकंड क्लास भी लिखा हुआ है और थर्ड क्लास भी लिखा हुआ है। मेरा तीन दफ़ा का तजुर्बा है। मुझे कोई तकलीफ़ नहीं होती है क्योंकि मुझे टिकट नहीं लेना पड़ता है। मगर जब कोई मुसाफिर फर्स्ट क्लास का टिकट लेकर जाता है तो यह कह दिया जाता है कि डिब्बा डैमेज हो गया। हमेशा वही फर्स्ट क्लास डिब्बा डैमेज होता है और कोई दूसरा डिब्बा डैमेज नहीं होता है। ये आमतौर पर ब्रांच लाइनों की शिकायत है। इसकी तरफ ध्यान देना चाहिये।

अब मैं कुछ बातें अपने इलाका पंजाब के सम्बन्ध में कहना चाहता हूँ। राजपुरा, लुधियाना, अम्बाला; इन तीनों जंक्शनों पर क्रॉसिंग ब्रिज न होने की वजह से लोगों को

बड़ी दिक्कत होती है और यह तीनों जंक्शन ऐसे हैं जिन पर रेलों का आना जाना भी बहुत ज्यादा है और जी० टी० रोड होने की वजह से रोड ट्रैफिक भी काफी तादाद में है। इस लिए मैं यह प्रार्थना करूंगा कि बड़ी मुद्दत से लोगों की यह मांग है। इस तरफ मन्त्रालय को ध्यान देना चाहिये और जितनी जल्दी हो सके यहाँ के क्रॉसिंग ब्रिज को बनाना चाहिये।

चण्डीगढ़ की रेलवे लाइन के सम्बन्ध में मैं सिर्फ इतना ही कहूंगा कि जिन भाइयों ने इस बारे में कहा है उनके साथ मैं अपनी हाँ में हाँ मिलाता हूँ।

एक बात जो मैं और कहना चाहता हूँ वह यह है कि चलती हुई ट्रेन्स में लूटमार होती है। अम्बाला-भटिण्डा लाइन में इसी साल चार दफ़ा चलती हुई ट्रेन में लूटमार हुई। खासतौर पर छोटी उम्र के बच्चों को और औरतों को गाड़ी में चढ़ कर लूट लिया जाता है। इस लिए इनकी चेकिंग के लिये ज्यादा से ज्यादा इन्तजाम करना चाहिये।

हमारी भारतीय रेलवे में चौथी श्रेणी के कर्मचारी तकरीबन ११ लाख हैं। हम देखते हैं कि उनके लिए काफी सहूलियतें पैदा हुई हैं, उनकी तनख्वाह में भी पाँच रुपया महीना बढ़ाया गया है, मगर एक हाथ से देकर दूसरे से उनसे छीन लिया गया है और उन पर जिन बातों का किराया नहीं लगता था उन बातों का किराया और महसूल उनको देना पड़ता है। इसलिये इन बातों पर ध्यान देना चाहिये। ये कर्मचारी रेलवे के लिए ज्यादा इन्सैशियल हैं। जब जनरल स्ट्राइक हुआ, उस वक़्त भी इन लोगों ने अपना फ़र्ज समझते हुए स्ट्राइक वालों का साथ नहीं दिया बल्कि इन्होंने नेशन का काम समझ कर काम किया। लेकिन किसी के सब्र का प्याला लवरेज होने के बाद अगर उछल जाय तो उसका कसूर नहीं होता है। इसलिये मैं बड़े जोर से यह दरखास्त करूंगा कि चौथी

[ज्ञानी जैल सिंह]

श्रणी के कर्मचारियों की तनख्वाह में जो इजाफ़ा हुआ है उसको उन्हीं के पास रहने दिया जाय और इस बात की इक्वयरी की जाय कि उनसे कोई टैक्सेज तो नहीं लिये जाते, उनसे कोई किराया तो नहीं वसूल किया जाता जिससे वे तकलीफ में हों।

टी० टी० ईज० के लिये मैं खासतौर से कहूंगा कि उनको रनिंग स्टाफ में रखा जाये और अगर रनिंग स्टाफ में उनको न रखा जाये तो उनके भत्ते वगैरह कुछ ज्यादा होने चाहियें। उनका भत्ता कम होने की वजह से और रनिंग स्टाफ में भी न होने की वजह से, वे बेचारे थोड़ा बहुत गड़बड़ करते हैं। हम रिस्वत को बड़ी कोशिश से रोकना चाहते हैं, मगर हम इस बात को भूल जाते हैं कि लोगों की जरूरियात को पूरा कैसे किया जाय। कुछ लोग बदमाश बनते हैं मजबूरी से, कुछ लोग चोर बनते हैं मजबूरी से और कुछ लोग बनते हैं शरारत से। मैं ऐसा ही समझता हूं कि टी० टी० ईज० को लोगों के साथ अच्छा बर्ताव करने के लिए जरूरी है कि हम उनकी जो जायज डिमांड है उसको मान लें ताकि वह इस मामले में सहायक हो सकें कि जो वगैर टिकट चलते हैं उनको रोका जा सके। मेरे तजुर्बे में रेलवे ने रिस्वत को रोकने के लिए जितना अच्छा इन्तजाम किया है उसके मुकाबिले में किसी दूसरे डिपार्टमेंट ने उतना अच्छा इन्तजाम नहीं किया है। रेलवे मंत्रालय की तरफ से ऐसे ऐसे सुधार किये गये हैं जिनसे रेलवे में कर्प्शन बहुत कम है। मगर जहां है वहां इंतहाई दर्जे का और कमीनेपन का कर्प्शन है। मैंने देखा है कि कभी कभी सीट चेंज करने के लिए लोगों से कुछ न कुछ ले लिया जाता है। बाज्र दफ़ा इतना बताने के लिये पैसा ले लिया जाता है कि यह गाड़ी कहां ठहरेगी, कहां नहीं ठहरेगी। रेलवे की तरफ से गाइड भी लगे हुये हैं जो अच्छी

सेवा करते हैं, अच्छी खिदमत करते हैं, लेकिन फिर भी बहुत सी ग़लत बातें हो जाती हैं। इतना कहने के बाद भी मैं रेलवे डिपार्टमेंट को इस बात के लिए मुबारक-बाद दूंगा कि हमारे रेलवे मुलाजमीन का जो खैया लोगों के साथ आज से दस साल पहले था, वह अब पहले से कहीं अच्छा है। वे लोगों से बड़े प्रेम से पेश आते हैं। हमने देखा है कि रेलवे का बाबू आज से दस साल पहले बल्कि उससे भी कुछ पहले एक बहुत बड़ा हाकिम होता था। उससे मुसाफिर इतना डरते थे कि उससे बात नहीं कर सकते थे। आज वह बात नहीं रही। लोगों के दिमाग पर इस बात का असर है कि ये हमारे हिमायती हैं, हमारी एक बहुत बड़ी इंडस्ट्री को चलाने वाले हैं, हमारी मदद करने वाले हैं, हमारे हाकिम नहीं हैं। मगर कहीं कहीं ऐसा भी हमने देखा है कि कुछ लोग इस बात का नाजायज फ़ायदा उठाते हैं। मैं यह मान लेता हूं कि कुछ मुलाजिम ज्यादाती करते होंगे, मगर सब नहीं करते हैं। फिर भी कुछ लोग ऐसे होते हैं जो अपनी पोझीशन का नाजायज फ़ायदा उठाते हैं और रेलवे मुलाजमीन से ख़ामख्वाह डाट डपट करने लगते हैं कि गार्ड को बुलाओ, कंडक्टर को बुलाओ, इसको बुलाओ, उसको बुलाओ, हम तुम्हारे खिलाफ लिख देंगे और वे बेचारे खड़े खड़े देखते रहते हैं। बाज्र जगह यह सब देख कर बड़ी शर्म आती है। इसलिए मैं यह समझता हूं कि जहां वे जो बड़ी अच्छी कर्टसी से बर्ताव करते हैं, मुहब्बत से बर्ताव करते हैं, उसको बढ़ाया जाय, वहां उनका प्रोटेक्शन भी किया जाय। उनके खिलाफ किसी बड़े आदमी की भी शिकायत हो तब भी उसकी इक्वारी होनी चाहिये। बड़े आदमी भी बाज्र दफ़ा गुस्से में आकर वैसे ही शिकायत कर देते हैं। बड़े आदमियों के दिमाग में जब अहंकार आ जाता है तो वे इंसानियत से बदलकर शैतानियत में चले जाते हैं। बाज्र दफ़ा

बड़े आदमी जितनी शलती करते हैं उतनी छोटे आदमी शलती नहीं करते हैं क्योंकि छोटे आदमियों के दिमाग में अहंकार नहीं होता है। बाज़ू दफ़ा बड़े आदमी स्वामस्वाह गरीबों की शिकायत कर देते हैं और जब डिपार्टमेंट यह देखता है कि किसी पालिया-मेंट के मेम्बर ने लिख दिया है या आई० जी० ने लिख दिया है या कमिशनर ने लिख दिया है या एस० पी० ने लिख दिया है तो वह गरीब मुलाज़िमीन की बात नहीं सुनता है। इसलिए मैं यह दरखास्त करूंगा कि अगर किसी बड़े आदमी की भी शिकायत किसी रेलवे मुलाज़िम के खिलाफ़ आ जाय तब भी उसकी मुकम्मल इन्वारी होनी चाहिये। इतना कह कर मैं समाप्त करता

SHRI K. SANTHANAM (Madras): Mr. Deputy Chairman, all sections of the Hduse have congratulated the Ra'l-way Minister and I want to add my own congratulations also for the very satisfactory Railway Budget he has produced. The railways are OUT greatest national asset. The capital-at-charge at the end of the Second Plan is Rs. 1,560 crores, and during the Third Plan another Rs. 940 crores will be added so that by the end of the Third Plan it will be nearly a grand total of Rs. 2,500 crores. That this huge public undertaking should be maintained in a state of solvency is certainly a great credit, especially when it is compared to the state of railways in the United Kingdom and other countries. But there is one thing which the Railway Minister should take note of. Our railways seem to have reached a stage of diminishing returns. Sir, this is a factor which we And in agriculture especially when we want to produce more grain out of a single acre. But in the case of modern industrial undertakings the addition of capital should add to the output ratio, but what I find is that capital-output ratio has declined from 1950-51 to 1960-61; capital increased from

Rs. 834.1 crores to Rs. 1,561 crores, during the period, that is, by about 87 per cent, and gross earnings increased from Rs. 263.1 crores to Rs. 439 crores, that is by about 70 per cent. only. This indicates, in my view, that the incurring of capital expenditure is not such whereby we would get a greater output; but there is a declining output, and unless great care is exercised, it is quite possible that this output will decline still further during the Third Five Year Plan. Sir, this is shown by the decline in net receipts from the railway undertaking; generally the percentage has been declining, from about 5.3 to about 4.6. It is said that because its contribution has been increased from 4 to 4½ per cent., the General Revenues are deriving greater benefit from the railways but, Sir, if we include all the strategic and other railways, the actual rate of interest which the General Revenues are getting for the total investment on the railways is only 3.7 per cent, which is less than the average borrowing rate. In a big undertaking like the railways, certainly there will be some unprofitable pockets and there will be some very profitable pockets and you will have to take the whole thing, and you should not claim that you are paying 4½ per cent, by excluding the interest on certain lines and by reducing the rate of interest on certain other lines. I wish the Convention Committee had reported that for the entire capital only the borrowing rate should be taken, and I am sure in that case the General Revenues will be getting much more than what they are getting now.

Sir, there is one point, which I do not know if other Members have mentioned. In the draft Third Plan it is said that the railways are to contribute Rs. 150 crores on the existing rates, that is, after excluding the interest and dividend, to the General Revenues, and also the depreciation expenditure, that is, the railways are to contribute Rs. 30 crores a year.

[Shri K. Santhanam.] Now, the only provision for this year I is Rs. 8.4 crores, assuming that the expenditure from the Development Fund is part of the Plan expenditure—that is how I understand it. Therefore, so far as the Plan is concerned, there is a shortage of Rs. 22 crores this year, which has to be made up during the next four years; in other words, Sir, out of Rs. 150 crores Rs. 142 crores will have to be found in the next four years, that is, Rs. 35 crores more of additional funds. Of course, these funds may be had through a more efficient operation, and I believe it can be. Then of course the allegation that this is an election year, that it is an election stunt that no fare and freight charges have been increased, can be belied. But if there is no greater efficiency of operation, then I am afraid the failure to increase fares and freights this year is bound to throw a greater burden next year. So this is a thing which the Railway Minister will have to answer when he presents the next year's Budget.

Sir, generally, in maintenance and operation the usual standards have been kept, but I am afraid that the engine miles are stationary, and also the average speed of goods trains. Therefore, any great improvement in our railway operation will depend upon the increase of speed of goods trains. Sir, I wish a time should come when there will be no ordinary goods trains or ordinary passenger trains, when all trains in India will be only express passenger trains stopping at stations separated by a distance of 50 or 60 miles, the intermediate stations being covered by fast rail-cars or shuttles run by diesel engines. Similarly goods trains also. It is through greater efficiency of operation and greater speeding up of our passenger trains and goods trains that the railways can become a much more solvent asset than they are at present.

Sir, I find that the passenger miles increased by 18.81 per cent., while

seat miles increased by only 10.7 per cent. That means there has been an increase of overcrowding by about 8 per cent and as this overcrowding is in the third class carriages, this is a matter which ought to cause some anxiety to the railways, and they, should take some steps to remedy this.

Sir, coming to the zonal railways, I find that the North-East Frontier, North-Eastern and Southern Railways are deficit. Of course, there is a great difference between the Southern and the other two railways. In the latter, the total gross receipts are not equal even to the ordinary expenses—not to speak of depreciation or dividend to the General Revenues. This is a matter which causes considerable anxiety to me, and I think that unless steps are taken to see that these railways also are put on their feet, they are going to be a drag on the railway system as a whole. Now, I have been looking into the figures. The main defect of these deficit railways is, first, that they are metre-gauge railways. But that is not the sole reason. There are no double tracks in these metre-gauge railways. Sir, I have noted that the Southern Railway has got only 131 miles of double track, the North-Eastern 93 miles only, and the North-East Frontier only 5 miles, as against the Central Railway—907 miles, the Eastern Railway—810 miles, the Northern Railway—778 miles and the South-Eastern Railway—638 miles. Therefore, Sir, there is a case for a comprehensive enquiry on the operation of all the metre-gauge railways, especially to consider whether it is in the national interest to maintain them as metre-gauge railways, and since in their cases the running and maintenance charges are more,—it is 115 per cent, of receipts—than the cost incurred on the other Railways—whether they can be made to yield better results by having double tracks. Especially, in the Southern Railway, I think the metre-gauge system can be greatly improved by having double tracks, especially between Madras

and Villupuram, between Tiruchirapalli and Madurai and some other sections. Sir, double track has been confined to the main broad gauge line. I do not know why this has been done, and so I think it is time that double track is brought into the metre gauge system also, wherever there is heavy traffic. In this connection I wish to refer to a proposal pending, and I do not know if the information is correct that the Tam-baram-Villupuram line will have single track electrification. I do not know if it is correct. If it is so, I think it will be a monstrosity. There is no purpose in electrifying a single track line. I would rather have a double track steam engine line than a single track electric line. The entire benefit of electrification and resulting speed-up depends upon double tracks or treble tracks. If this is correct, then I hope the proposal will be properly modified, I mean, that the idea of single track electrification will be given up and it will be substituted by a proper double track electrification. There is need for immediate double track between Vijayawada and Madras, Madras and Mangalore, and Madras and Villupuram, and other sections. Sir, I am

afraid there is a growing 4 P.M. multiplicity of classes in the railways. We started with simplification, but I am afraid owing to pressure from this side or that side these complications are growing. We have now third class ordinary, third class sleeping, deluxe which is neither third nor second class, then second class, first class and air-conditioning. The difficulty of having so many classes is that the maintenance charges are growing and they are not being maintained properly at all. Therefore, I think there is a necessity for drastic reduction in these classes. There should be only the ordinary third class and the sleeper, then the first class and then the air-conditioned. Beyond that there is no justification for having so many classes.

SHRI S. V. RAMASWAMY: You do not want de luxe?

SHRI K. SANTHANAM: Lastly, I wish to refer to two points. Many speakers have referred to the dis-appointment in the South, at practically ignoring the south in the matter of construction and other matters. I think the argument that the new construction is confined to areas of industrialisation, is overplayed because it hits the people in two ways. They first say that you do not give them industry, and because you do not give them industry you do not give them railways. So, this is a sort of vicious circle, each leading to the neglect of the other. Therefore, there is a growing demand for giving Bihar more industry and more railways; otherwise there is going to be a great deal of trouble from the south. I think it is better to anticipate the grievance and see what can be done about this matter.

Sir, in my own view there is an immediate case for the construction of Chamarajanagar-Coimbatore and Salem-Bangalore and Tinnevely-Cape Comorin lines. I would especially emphasise the construction of Chamarajanagar-Coimbatore line because it links the two big metre gauge systems from Madras to Trivandrum on the one side and Mysore to Hubli on the other.

The last point that I would like to mention is about the morale of the staff. Sir, there are already about 12 lakhs of railwaymen, and probably by the end of the Third Plan the number may increase to 15 lakhs. The morale of the staff is of the greatest importance and the one thing which will keep up the morale of the staff is the consciousness that every man is treated as a man there are no personnel influences and people are treated justly, equitably. Since I have myself been connected with the railways I say it with a great deal of diffidence. In all these matters, there is bound to be a great deal of exaggeration but the idea is spreading that the influence of personnel and other factors prevail much more than before; there is an increase-

[Shri K. Santhanam.] ing tendency at all levels, from the highest to the lowest level, to interfere in the normal working of the railways at least so far as personal matters are concerned. Sir, I think this is a matter which requires urgent consideration and remedial action. Even if such things do not happen on a large scale, steps should be taken to remove this impression. I know this since persons from the highest officials to the lowest have come to me and complained about this. Of course, I have told them that it was not my business to enquire into these things, but I think it is my duty to voice the complaint and suggest to the railway administration that they should look into this matter and see that such an impression does not gather strength. There are also such things as the Railway Minister declaring that the decision of the Madras High Court will apply to Madras only. I was rather astonished that such a statement should be made. Sir, in our Constitution, all "our High Courts are federal courts, and when one High Court passes a judgement it must apply to the whole of the Government of India unless the Government of India appeals to the Supreme Court and gets that decision reversed.

The other day at question time there has been a ventilation of a grievance of the ministerial staff of the Railway Board whose seniority was altered with retrospective effect for six years. There is something like limitation in all human affairs. When people have enjoyed for six years a particular facility, then even an irregular position obtains a degree of legitimacy. Here, some people's seniority has been put so low that **people who entered service as class IV** have been put above people who were recruited as graduates and who have been officiating for five, six or even ten years. I do not pass any judgement. It may even have been done in a proper manner. I understand the matter has gone to the U.P.S.C. I hope the legitimacy of

the rule as well as the application of that rule has been referred to the U.P.S.C. That is necessary in order to create a feeling of confidence. I do not question the *bona fides* of the Railway Minister or the Members of the Railway Board but at the way in which this particular matter has been handled, there has been a **great** deal of resentment and a **great deal** of interested propaganda also. I think the Railway Ministry should see to it that no such cause **for** resentment or even false propaganda arises. Therefore, I say, try to maintain the morale of the staff. **Let** them all feel that once they are recruited, once they have entered into railway service, they will have as equal opportunities, and equitable treatment as everyone else and **no** personal considerations will **be allowed to come in the way of their** promotions and prospects. **Thank** you.

श्री एल० ललित माधव शर्मा (मनीपुर) : उपसभापति महोदय, भारत-वर्ष में रेलवेज के बारे में जो प्रगति हुई और जो नयी नयी चीजें हुई उससे सारे देश की जनता को बड़ी खुशी हुई। मैं भी रेलवे मिनिस्टर महोदय को बधाई देता हूँ और उनका ध्यान विशेषकर सीमान्त प्रदेशों की तरफ दिलाना चाहता हूँ। जैसा कि जम्मू में रेल ले जाने का कार्य शुरू हो गया है, काश्मीर और त्रिपुरा में हो रहा है और धर्म नगर तक के लिए जो लाइन जायेगी उसको अगर तला तक के लिये ले जाने का प्रबन्ध होना चाहिये। भारतवर्ष में पन्द्रह स्टेट और पांच यूनियन टेरीटरीज हैं जिन में से चार यूनियन टेरीटरीज इंडिया गवर्नमेंट के हैं और उसके बाहर जो टेरीटरी मनीपुर की है वहां तो जहाज के बिना यातायात नहीं हो सकता। लेकिन जब कि त्रिपुरा, हिमाचल प्रदेश और दिल्ली सब के लिए रेलवे लाइन का प्रबन्ध हो रहा है, तब हमारे मनीपुर के लिए अब तक कोई ध्यान नहीं दिया गया। मनीपुर ऐसा सीमान्त प्रदेश

है। जो अन्तर्जातिक है। इसलिए मैं विशेष-कर मनीपुर के बारे में निवेदन करूंगा कि तृतीय पंचवर्षीय योजना के अन्दर मनीपुर में रेलवे लाइन अवश्य खोली जानी चाहिये। हमारे यहां के लोग बहुत गरीब हैं, चारों ओर से हमारा इलाका पहाड़ से घिरा हुआ है और १९५६ से अब तक मनीपुर में मनीपुर रोड से इम्फाल तक १३४ मील दूरी पड़ती है और इसके द्वारा हमारा बाहर आना जाना होता था। लेकिन अभी छः साल हो गये जबकि मिलिटरी की सहायता से हमारे यहां मोटरों का प्रबन्ध हो रहा है। इम्फाल से मिलिटरी के आदमी हथियारों से लैस होकर जब खाना होते हैं तो ऐसा मालूम होता है कि किसी लड़ाई के मोर्चे पर जा रहे हैं। इस तरह से हम लोगों को ६ साल हुए और इसका नतीजा यह हुआ कि वहां की जनता में आर्थिक संकट आ गया है। हमारे मनीपुर में ६ आना और ७ आना मन भाड़ा था लेकिन अब २॥ रुपया और तीन, रुपया मन हो गया है। इस समय हमारे यहां कोई भी इंडस्ट्री नहीं है और वहां पर एक तरह का आर्थिक संकट उपस्थित हो गया है। हमारे होम मिनिस्टर श्री पंतजी और श्री जवाहरलाल जी ने हम लोगों को आश्वासन दिया था कि तीसरी पंचवर्षीय योजना में हमारे यहां रेलवे लाइन अवश्य हो जायेगी। इसलिए वहां की आठ लाख जनता को इस बात की पूरी आशा है कि तीसरी पंचवर्षीय योजना में वहां अवश्य रेलवे लाइन खुल जायेगी। हमारी भारत सरकार ने इस बात का संकल्प लिया है कि सारे देश में आर्थिक समानता लाई जायेगी। जबतक हमारे यहां रेलवे लाइन का प्रबन्ध नहीं होता तब तक आर्थिक समानता की बात पूरी नहीं हो सकती है। हमारे देश के जिन जिन भागों में रेलवे लाइन नहीं है वहां पर रेलवे लाइन खोला जाना चाहिये ताकि वहां यातायात का अच्छा प्रबन्ध हो सके और लोग अपनी उन्नति कर सकें। जब तक हम इस तरह की

व्यवस्था नहीं करते हैं तब तक हम इन अविकसित क्षेत्रों में दूसरे लोगों के मुकाबले में समानता नहीं ला सकते हैं। इसलिए सरकार से और रेलवे मिनिस्टर साहब से यह प्रार्थना है कि हमारे यहां अवश्य रेलवे लाइन खोली जानी चाहिये।

दूसरी बात में यह कहना चाहता हूं कि हमारे यहां अंग्रेजी के जमाने से यानी १८३५ से रेलवे लाइन का सर्वे हो चुका है। इंडिया गवर्नमेंट के पास इस बात का रिकार्ड मौजूद है। उस समय सिलचर से जोरीबाम, जोरीबाम से नूम्बा और नूम्बा से डामूनिंग तक रेलवे लाइन का सर्वे हो चुका है और इसका रिकार्ड इंडिया गवर्नमेंट के पास है। मनीपुर के अन्दर इस समय कोई रेलवे लाइन नहीं है जब तक आप वहां इसका प्रबन्ध नहीं करते तबतक वहां की आर्थिक अवस्था में सुधार नहीं हो सकता है। इस समय आपको मनीपुर में कोई भी इंडस्ट्री नहीं मिलेगी। तीन साल हुए हमारे यहां गवर्नमेंट इंडिया के जियोलाजिस्ट विभाग ने सर्वे किया था और उसने इस बात का पता लगाया था कि हमारे यहां ताम्बा, निकल, नगीना और कई तरह की प्राकृतिक चीजों का भंडार पड़ा हुआ है। हमारे यहां कोयला है, लोहा है और तरह तरह के खनिज पदार्थ पड़े हुए हैं। मैंने इस हाउस में कई बार सुना है कि बगैर कोयले के इंडस्ट्रीज नहीं खोली जा सकती हैं लेकिन हमारे यहां यह मौजूद है। अगर हमारे यहां रेलवे लाइन हो जायेगी तो आसाम, मनीपुर, त्रिपुरा में बड़ी बड़ी इंडस्ट्रीज आसानी के साथ खुल सकती हैं। जियोलाजिकल विभाग के डाइरेक्टर जनरल श्री राय ने गवर्नमेंट को चिट्ठी लिखी है कि हमारे यहां सब कुछ है लेकिन कम्यूनिकेशन और रेलवे लाइन न होने की वजह से इन चीजों का इस्तेमाल नहीं किया जा सकता है। इस बात को मैंने इस हाउस में कई बार कहा और आज भी कहना चाहता हूं।

[श्री एल० ललित माधव गर्मा]
हमारे देश की और यूनियन टैरीटरीज में कुछ न कुछ यातायात का प्रबन्ध है लेकिन मनीपुर में यह स्वप्न कब पूरा होगा, कहा नहीं जा सकता है। इसलिए मेरी रेलवे मिनिस्टर साहब से यह प्रार्थना है कि जहां आप ने तीसरी पंचवर्षीय योजना में देश के अनेक भागों में नई रेलवे लाइन बिछाने का कार्य निर्धारित किया है वहां मनीपुर में भी लाइन बिछाने का काम अवश्य कीजियेगा।

इसके बाद मेरा आप से यह निवेदन है कि इम्फाल से ६४ मील की दूरी पर तम्बू नामक एक नदी है जिस पर एक ब्रिज बना हुआ है। यह ब्रिज २०० फुट चौड़ा है और इसका १०० फुट का हिस्सा हमारी तरफ है और १०० फुट का हिस्सा बरमा में है। अगर बरमा से एक सड़क आती है जो इस से मिलती है। करीब १४०० साल पहले यूनान प्रदेश वालों ने मनीपुर पर हमला किया था और दो बार हार कर संधि हुई। हमारे यहां से पहले हाथी दांत, मोम, रेशम और दूसरी चीजें चीन और यूनान प्रदेश को जाती थीं। अब यह रास्ता बिल्कुल निर्जन पड़ा हुआ है और चारों तरफ जंगल ही जंगल है। चीन की सरकार ने बरमा वालों के साथ समझौता कर लिया है और अगर इस पुल पर इनका कब्जा हो जाता है तो ये लोग आसानी के साथ कलकत्ता पहुंच सकते हैं। लद्दाख में तो हमारी सेना रक्षा के लिए खड़ी है लेकिन इस क्षेत्र में हमारी कोई भी सेना नहीं है। मनीपुर का यह रास्ता बिल्कुल खाली पड़ा हुआ है और चीनी बरमा के रास्ते मनीपुर में आसानी के साथ आ सकते हैं। अगर उन्हें १०० फुट पर भी कब्जा कर लिया तो उनके लिए एक तरह से द्वार खुल जायेगा और वे दिल्ली तक आसानी के साथ पहुंच जायेंगे। इसलिए सुरक्षा की दृष्टि से यह बहुत ही आवश्यक है कि मनीपुर में रेलवे लाइन जल्दी से बनाई जानी चाहिये। सरकार को

इस ओर सचेत होना बहुत ही आवश्यक है। वहां की जनता सरकार से बहुत आशा लगाए बैठी है। अगर सरकार वहां पर रेल की लाइन नहीं बनाती है तो वहां के लोगों को बहुत निराशा होगी।

हमारे यहां के लोग बहुत पिछड़े हुए हैं। जिस तरह भारत सरकार और स्टेटों में नई लाइन बना रही है उसी तरह से मनीपुर और त्रिपुरा के लोगों की उन्नति के लिये नई लाइन बनाई जानी चाहिये। नागालैंड बनने से कोहिमा वहां चला गया और वह मनीपुर का एक हिस्सा था। हमारे लोग अब इस बात से डरते हैं कि बरमा का हिस्सा हमारी तरफ से खुला हुआ है और चीनी किसी भी समय हमारी सीमा में आ सकते हैं। इस समय जरूरत इस बात की है कि जो १०० मील का हमारा क्षेत्र है उस की आर्थिक उन्नति करने के लिये कुछ न कुछ रेलवे लाइन का बनाया जाना बहुत ही जरूरी है और मुझे आशा है कि भारत सरकार मनीपुर में तीसरी पंचवर्षीय योजना में यह कार्य जरूर पूरा करेगी। लोगों को आशा बन्ध जायेगी कि हमारे यहां रेलवे लाइन का काम शुरू किया जायेगा चाहे उसमें फिर पांच वर्ष लग जायें या दस वर्ष लग जायें। सीमांत में जनता को निराश करना मुझे अच्छा नहीं मालूम होता है। इसलिये मैं रेलवे मंत्रालय से निवेदन करूंगा कि तृतीय पंचवर्षीय योजना में वहां रेलवे लाइन खोलने का काम शुरू किया जाय। वहां की जनता को विश्वास है कि यदि प्राइम मिनिस्टर ने आश्वासन दिया या होम मिनिस्टर ने आश्वासन दिया तो वहां रेलवे लाइन जरूर खोली जायेगी इस विश्वास के साथ साथ मैं रेलवे मिनिस्टर महोदय से यह अन्तिम निवेदन करूंगा कि वहां नई रेलवे लाइन खोलने की और सर्वे कराने की कोशिश की जाय। साधारणतया भारत में हर जगह रेलवे लाइन दरकार है, लेकिन विशेषकर हमारे सीमांत के लिये अधिक ध्यान देना उचित मालूम पड़ता है, इसलिये सीमांत

की तरफ विशेष ध्यान देने के लिये मैं निवेदन करता हूँ ।

SHRI T. SRINIVASAN (Madras): Mr. Deputy Chairman, the Railway Budget that we have been discussing these two or three days is a carry-on budget. You find only a marginal awareness of the new tasks which the railways are asked to shoulder in the age of planning, because in a period of planning our railways are not meant so much to carry the people who wish to gallivant over the country, but are meant to add to the productive forces and to stimulate them. From that point of view, Sir, it is good to remember that in the Western countries, railways are being discarded more and more as a means of passenger transport. This is a very unpopular thing to say now, but it is good that we should concentrate for short distance travel, on other means of transport and leave the railways to carry the very big burden of the industrialisation of the country. It is not going to be achieved in the very near future, but we must work up to that. And it is from that point of view that we require a certain reappraisal of the task which the Railways will have to discharge in the course of the Third Five Year Plan.

For example, Sir, the main task of the railways is going to be to carry raw materials from the places where they are found to the places where they can be worked up. All other considerations should be ancillary to that. Sir, it is from this point of view that I would indirectly, not from the regional point of view but from the point of view of efficiency and national interest, urge the fact that there are several areas in south India which have got rich industrial potentialities and which are not yet poised for development because of the absence of railways. I shall begin from the south, in Tinnevely, then in Ramnad and then again in Salem and then the old Nizam's dominions; in all these areas you have got

new industries springing up which require the stimulus of railways and it is in those areas that the railways are almost few and far between. I would urge upon the Railway Minister the necessity of having more railway lines in these areas, from the point of view of industrial development, though not so much from the point of view of passengers' justice or injustice. Of course, that also has got to be considered in these days. When there is no much of sectionalism and regionalism no region must feel that it is left out. You will only be feeding the dying embers of localism. Always let us give a fair deal to everyone within our resources.

From that point of view I would urge, as some of the previous speakers have urged, the claim of a railway line from Trichy to the south where you find an area very badly served by railways. For example, you find only one train leading you from Trichy to such an important place like Tuticorin. As another hon. Member pointed out, what you require is either the introduction of broad gauge in these areas or at the moment the doubling of the track. Secondly, I would urge the claim of the longdistance passengers. It has been a new experience to me in the course of the past one year. I think I have to do about half the distance that an American has got to do when going from the Pacific end to the Atlantic end, nearly 2,500 miles. There are such long-distance passengers and there may be many others who are in the same privileged position, and who are put to much greater inconvenience. For example, from the time of start till I reach Wardha, there is no dining car in the train. We have been dinning this matter into the ears of the Railway Minister. Women come. Third class passengers come and the catering man wakes them up for giving them meals. The Railway Ministry has been talking of abolishing the first class and having only two classes. Actually, what I find is that the Second class has become the first

(*1f)«Mi

[Shri T. Srinivasan.] and I would say that in the case of the very long-distance passengers, on mere humanitarian considerations, more amenities should be provided. We have heard much about expenses. But I am not bothered about expenses, because it is not on the score of expenses only that the Railway Ministry is judged. It is not merely a commercial concern. It is a public utility concern and in our country it is a "must", unless a man gets stuck up in his own village. We must, therefore, work to that end. The railways stand or fall in the public esteem by the amenities that they provide to the passengers. They should be provided with comfortable travel, as long as the railways remain the main method by which people travel from one end of the country to the other. And when they have got to travel very great distances, I would respectfully urge upon the Railway Minister that they should have all those amenities as have been mentioned today. Not merely the supply of water, but they should have decent food at the departmental catering places. I say with a certain amount of regret that departmental catering is definitely inferior to the old private catering which we had and if this is the example that a State enterprise is giving to private enterprise, then I am afraid we are fighting a losing game.

I do not want to end on a note of carping. Certainly the hon. Minister has got to carry a tremendous burden with nearly 40,000 miles of railway and it is not easy for one man though he may have a thousand eyes, to attend to all the details. But in the future we must gear up our railways to the tasks that lie ahead of us.

SHRI ARJUN ARORA (Uttar Pradesh): Mr. Deputy Chairman, many hon Members have paid compliments to the Railway Ministry and the Railway Board for the improvements that the railways have registered during the last ten or twelve years. Those improvements are certainly

praiseworthy. The fact that passenger amenities now figure prominently in the programme of the railways is itself a helpful and healthy feature. But I must say that the railways must maintain the rate at which they began to provide passenger amenities. We find that the railway revenues are on the increase. We find that the railways surpluses are on the increase. The amount spent on passenger amenities is, however, not increasing from year to year. A perusal of the Budget Speech of the hon. Railway Minister proves my point.

The railways have adopted a policy in the matter of determination of seniority which is leading to grave discontent amongst railway employees. Wherever you go, you find railway employees complaining against the manner in which their seniority has been determined. The Railway Minister had certain ideas and those ideas were tested in a law court, and as Mr. Santhanam has correctly pointed out, the Madras High Court decided against the attitude taken up by the Railway Ministry. It is strange that we in this country who stand for the rule of law, we in this country who stand for an independent judiciary do not always honour the decisions of law courts. I must say that as long as a judicial decision stands, as long as it has not been upset by a higher court, it must be honoured and the sort of legal quibbling in which the Railway Ministry has been indulging that the decisions of the Madras High Court are binding only in the region of Madras is not going to promote respect for the judiciary in this country. If respect for the judiciary suffers, we do not know where we will land ourselves. It is absolutely necessary that the people should have complete faith in the judiciary. People will have complete faith in the independence of the judiciary only if Government honours decisions and judgments of the High Courts. And it is, therefore, absolutely necessary that the Railway Ministry should revise its attitude towards the decision of the Madras High Court. It may have appealed

against the decision to the Supreme Court; if the appeal has any leg to stand upon, the Supreme Court will decide in their favour and we will not be sorry about it. But as long as the decision has not been upset by a higher court, by the Supreme Court, the Railway Ministry should not sit in appeal over the decision of the High Court.

In the matter of labour policy, we find that the Railway Ministry does not always respect the policies which the Labour Ministry of the Government of India itself has laid down. For example, We have a Code of Discipline. This is a tripartite decision, the employers of the country, the trade unions and the Government representatives, sitting together, evolved a Code of Discipline to promote industrial peace, to promote better relations in industries, to promote better trade unions in the country. What we find is that though the private sector is asked by the Labour Ministry to respect that Code of Discipline, though the trade unions of the country, the four central trade unions, irrespective of political colour have accepted the Code of Discipline and adhered to it, the employing Ministries of the Government of India do not accept it, do not honour it. It is a matter of disgust to us, trade unionists in the country, that the employing Ministries of the Government of India do not respect the measures which the Labour Ministry evolves or helps to evolve in order to promote industrial peace in the country. How are we going to have industrial peace in this country if the biggest employers in the country, that is, the railways, do not accept a universally accepted Code of Discipline. The Code of Discipline, I may point out, not only gives certain rights to the workers but it also lays down certain obligations on them; it gives certain rights to the employers and it, of course, implies certain obligations of the employers. So, it is strange that the railways, the biggest employers in the country hope to thrive on something which is opposed

to the Code of Discipline. If the labour policy of the Railway Board is above board, if the railways are fair in the treatment of their employees, why should they not accept the Code of Discipline which the country has evolved and which the President himself mentioned in his Address the other day? I hope the railways will revise their attitude.

SHRI SHAH NAWAZ KHAN: What is it that the Railways have not accepted? Would you give details of what we have not accepted?

SHRI ARJUN ARORA: Well, Sir that proves my point to the hilt. The hon. Deputy Minister for Railways does not even know what the Code of Discipline is.

SHRI SHAH NAWAZ KHAN: What I want to know is, what are the things which the railways have not accepted?

SHRI ARJUN ARORA: You have not accepted the Code still. You have not said that you accept the Code.

SHRI SHAH NAWAZ KHAN: Your saying does not make any difference.

SHRI ARJUN ARORA: Do I take it that you accept it? Do you make that statement?

SHRI SHAH NAWAZ KHAN: I want to know as to what the things are that we have not implemented.

SHRI ARJUN ARORA: The hon. Deputy Minister should know as to what he is talking about. The Railway Ministry has not accepted the Code of Discipline and it is awfully disappointing that the hon. Deputy Minister says that he does not know what the Code is. He should get a copy immediately. The first thing he should do after 5 p.m. this evening is to get in touch with the Labour Ministry and get the copy of the Code of Discipline accepted by the Tripartite Indian Labour Conference and accept on behalf of his Ministry and

[Shri Arjun Arora.] then tomorrow morning we would love to hear him.

one or two mixed bogies from Lucknow and Kanpur to Madras.

SHRI SHAH NAWAZ KHAN: He has still not answered my question. What are the things which we have not implemented? I want to know this.

SHRI ARJUN ARORA: All right, Sir, I will reply to all his points pertaining to labour. I know your ignorance of the labour policy of the Government of India. The Code of Discipline as a whole has never been accepted by the railways. All the trade unions in the country, whether affiliated to central organisations or not, were asked by the Central Government and the State Governments to state categorically whether they accepted the Code of Discipline or not, and all the trade unions, in order to get any legal rights, have to accept them and they have accepted them. All the employers' organisations in the private sector have categorically said that they accept the whole Code but the Railway Ministry has not said that and as long as it has not said that, it is no use our saying or going into the details of each point in the Code. The Railway Ministry has not accepted it and I will be very happy if the Deputy Minister, after mature consideration, says that his Ministry has or will.

Let me now draw the attention of the Railway Ministry to some of the grievances of the people in the Kan-pur-Lucknow area of Uttar Pradesh. This area, though commercially important, is not at all connected satisfactorily with the south. There is no train from Lucknow or any part of Uttar Pradesh directly to the south. The result is that a large number of people from Lucknow-Kanpur and other parts of Uttar Pradesh have to go to Jhansi and take their chance on the one or two trains which come from Delhi. It is absolutely necessary that a train should be run from Lucknow *via* Ranpur to Madras, and if a through train is immediately not a possibility, at least there should be '

Then, Sir, Bombay is the biggest commercial centre of the country and with that also U.P. is not properly connected. There is no train from Lucknow and Kanpur to Bombay. The other day hon. Members from Madhya Pradesh drew the attention of the Railway Ministry to the need for having more trains on the Central Railway to Bombay. They may not be run from Delhi to Bombay. One train from Lucknow *via* Kanpur to Bombay is an urgent need and if that train is run it will also serve the purpose which Members from Madhya Pradesh had in view. I also request the Railway Ministry to immediately arrange to run a bogey from Lucknow *via* Kanpur to Madras. A large number of people from the southern states work in Uttar Pradesh and they are put to great inconvenience when they want to go home because there are not arrangements for them. And of course it is absolutely necessary that contacts between the north and the south of the country should be maintained properly. From that point of view also a through bogey from Lucknow *via* Kanpur to Madras is an absolute necessity.

Then it is very strange that the Northern Railway has provided only one train which connects Kanpur, one of the biggest commercial centres of northern India, with Punjab. There is only one passenger train which one can board at Kanpur and get down in Punjab. There is no other train. A fast express train which will connect Kanpur with Punjab is also absolutely necessary. Some time back there was a Howrah-Ferozepore Express which served that purpose but I do not know why the railways decided to terminate that train at Delhi itself. While there are a number of trains between Howrah and Delhi and a number of trains between Howrah and Punjab, there is no train which connects Kanpur, the biggest commercial centre of northern India, with Punjab. One such train is absolutely necessary.

Sir, Lucknow and Kanpur are the two biggest cities of Uttar Pradesh. By chance they are situated at a distance of only 45 miles and looking at the map of the country one finds that in the whole of the country there are no two big cities so close to each other as these two. There are no two big cities with a population—in fact, Kanpur has a population of 10 lakhs—of more than five lakhs which are so close to each other. But there are no two big cities so poorly served by the railways. There are no two big cities the journey between which is so arduous as between Kanpur and Lucknow. Will you believe me, Sir, if I say that the journey between Lucknow and Kanpur generally takes three hours? A distance of 45 miles is covered in three hours; that is the record of the railways. I do not know why these two big cities are not being connected by fast trains. There is only one fast train, Lucknow-Jhansi Mail, which connects these two cities. If you want the comfort of a fast journey between these two cities, if you want to cover these 45 miles in a reasonable 90 minute period, you have only one train in the evening and one train in the morning each way. I do not know why the railways with all their electrification schemes, their diesel cars, with their loans from the World Bank, loans from the General Revenues, loans from the Consolidated Fund of India, are neglecting these two cities so badly. Why are we, the citizens of Uttar Pradesh belonging to Lucknow and Kanpur, made to spend three hours each way when these two stations are so close to each other? There should be many more trains between Kanpur and Lucknow than there are now. Today what one finds is that for hours together there are no trains. Sometimes, one has to wait for three hours before there is a train. If you have missed the train at 1-50 in the noon there is no train at all till about 5-30. Walking on foot one can cover that distance in four hours and one is made to wait that amount of time for

a train. I would, therefore, urge

upon the Railway Ministry with an emphasis at my command that they should immediately improve the speed of the railway trains between Kanpur and Lucknow and they should immediately introduce, right from 1st April this year, many more trains between Kanpur and Lucknow. Lucknow is the political capital of Uttar Pradesh while Kanpur is the commercial and industrial capital of the State. As a matter of fact in the days of our freedom fight, Lucknow was the political capital of the then Government and Kanpur was the political capital of the freedom fighters. These two cities are so close, so interlinked, that their proper connection is an absolute necessity but the railways continue to neglect them. Sir, there has been some electrification of railway stations in the country of which mention has been made by the hon. Minister but the area round-about Kanpur has been chosen not to be electrified. There are at least three railways stations which are right in the city of Kanpur which have not been electrified while Kanpur has so much of electrical energy that it supplies electric current to cities like Jalaun and Kannauj situated 40 to 50 miles away. One of these three stations is Rawatpur on the North Eastern Railway. That station is surrounded by big industrial units. There is a Government Central Workshop on one side while there are three mills on the other side but that railway station at Rawatpur has not been electrified. The other two stations in Kanpur which must be electrified immediately are Chakeri and Chandari on the Northern Railway. These two stations are also situated inside the city of Kanpur. As a matter of fact, Chakeri is now an international name. Only the other day all the newspapers referred to the wonderful manner in which our airmen were going to produce Avro planes at Chakeri but do you know, Sir, that this Chakeri station where aeroplanes will be produced has not been thought fit for electrification by the Railway Ministry? I am amazed at this sort of incongruity—big industrialisation on the

[Shri Arjun Arora.] one hand and antiquated method of illumination on the other. Chekeri is an international name; it will produce bombers but the Northern Railway will not electrify the station. That is strange. I do hope that these words of mine will not go waste and the railways will take some steps to electrify these stations. I have said something about the area* between Kanpur and Lucknow. Magarwara is another station on the line between Kanpur and Lucknow which should have been electrified long ago. Magarwara is also an industrial suburb of Kanpur and only the other day the Governor of Uttar Pradesh laid the foundation stone of a fertiliser factory at Magarwara. There is already a factory at Magarwara. Now, there is going to be another factory, a fertiliser factory, at Magarwara. But that station is not being electrified. It is strange that the railways do not foresee things. Well, if you do not foresee things, at least see the things when they have happened. Do not those responsible for the railways read the newspapers? Do they not know that the Governor of Uttar Pradesh has laid the foundation stone of a fertiliser factory at Magarwara? Now, the fertiliser factory is not a blacksmith's shop. It will involve the expenditure of crores, so the railway station should be given some attention. The railways should at least follow the industries. There was a time when the railways used to foresee things. There was a time when the railway lines attracted industries, the facilities that the railways offered to certain cities enabled them to develop as industrial centres. Now, what is happening is that from everywhere, from south India, from north India, from each part of the country, we hear complaints that industries are not developing because the railways are not there. The railways say: 'You develop industries, then we will come'. Well, that is not a vicious circle. That is not the eternal question whether the chicken was the first or the egg. The railways have to go to the industrial

centres first. The railways have to provide facilities and then alone will industries develop.

Before I sit down I must say that all over the country the railways are being cursed today, because they are unable to move coal properly. The Railway Minister in his Budget speech has mentioned the wonderful sacrifice of the railways that in the case of south India the railways do not use their own resources to carry coal for their own consumption. That is all very good. But what is happening in the whole of north India today is that the housewives begin their day by cursing the railways, because there is no soft coke available in houses. *(Interruption.)* If the Minister speaks a little loudly, I will reply.

SHRI S. V. RAMASWAMY: In spite of it, we grow stronger.

SHRI ARJUN ARORA: If you think that you will grow stronger because of the curses of the people, you are not fit to be a Minister in a democratically elected Government.

SHRI S. V. RAMASWAMY: That would not be correct.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Order, order.

SHRI ARJUN ARORA: In a democracy, the Ministries and even powerful things like the railways grow stronger by the way they are able to get the co-operation of the people. And if you think that you will grow stronger in spite of their curses, well, I must say that you are living in a place where wise men do not like to live. You must give attention to the troubles of the housewife. You must give attention to the troubles of the small industrialist and move coal for him.

Thank YOU.
Thank you.

श्री बयाल दास कुर्रे (मध्य प्रदेश) : उपसभापति महोदय, हाउस के आदरणीय सदस्यों ने रेलवे की प्रगति के संबंध में जो बातें कही हैं उसमें दो मत नहीं हो सकते हैं। रेलवे ने इन दिनों सचमुच असाधारण प्रगति की है—चाहे कोचेज के सम्बन्ध में हो या तीसरे दर्जे के लोगों को सहायित करने से संबंधित हो—इन सब बातों पर रेलवे ने इन दिनों काफी प्रगति की है।

मैं रेलवे मंत्रालय का एजुकेशन की ओर ध्यान दिलाना चाहता हूँ और यह कहना चाहता हूँ कि इस मंत्रालय के अन्तर्गत एक स्कूल का महकमा भी है। रेलवे मंत्रालय ने अपने रेलवे कर्मचारियों के बच्चों के लिये प्राइमरी, मिडिल, हाईस्कूल और कालेजों की व्यवस्था की है। मुझे साउथईस्ट रेलवे में इस तरह के स्कूलों की व्यवस्था देखने का अवसर मिला है और मैं अपने अनुभव से यह कह सकता हूँ कि इस ओर रेलवे मंत्रालय ने विशेष ध्यान नहीं दिया है। मैं रेलवे मंत्रालय से यह निवेदन करना चाहता हूँ कि उसने इस क्षेत्र में जितने स्कूल खोले हैं उनकी संख्या बहुत कम है और उनकी तादाद बढ़ाई जानी चाहिये। कई हाईस्कूल इस तरह से चलाये जा रहे हैं जहाँ पहले गोदाम थे और वे अब स्कूल में परिणत कर दिये गये। बिलासपुर जैसे शहर में लड़के और लड़कियों की संख्या ६०० तक पहुँच गई है और वह स्कूल अब भी एक गोदाम में चल रहा है। मुझे इस तरह की व्यवस्था को देख कर बहुत दुःख हुआ और इस सम्बन्ध में मैंने रेलवे मंत्रालय से दो तीन बार लिखापढ़ी भी की लेकिन अभी तक उस के सम्बन्ध में कोई भी कार्यवाही नहीं की गई है। आज से दो साल पहले २५ हजार रुपया दो कमरे बनाने के लिये मंजूर हुए थे मगर अभी तक उसकी नींव भी नहीं पड़ी। इस सम्बन्ध में मैं यह कहना चाहता हूँ कि इस स्कूल का इंतजाम इंजीनियर और मेडिकल डिपार्टमेंट के अफसर के हाथ में दे दिया गया है और उनके ऊपर एक रिटायर्ड एजुकेशन

का अफसर है जो इन सब चीजों की ओर ध्यान करता है। इसी तरह से दूसरे जोंनों में भी एजुकेशन का इंतजाम रिटायर्ड आदमियों के हाथों में दे दिया गया है जिनको एजुकेशन के बारे में कोई भी ज्ञान नहीं है। जिस तरह से स्टेट्स में डाइरेक्टर आफ एजुकेशन, असिस्टेंट डाइरेक्टर और डिस्ट्रिक्ट आफिसरों के हाथ में एजुकेशन का काम होता है उसी तरह से रेलवे में भी इसी तरह के अफसरों के हाथों में एजुकेशन का काम होना चाहिये। जब तक इस तरह की व्यवस्था रेलवे में नहीं होगी तब तक रेलवे कर्मचारियों के लड़कों या लड़कियों के जीवन में सुधार नहीं हो सकता है। मुझे आशा है कि रेलवे मंत्री जी इस चीज की ओर अवश्य ध्यान देंगे और जिस तरह की बात मैंने बतलाई है उसका अवश्य प्रबन्ध करेंगे।

दूसरी बात मुझे यह कहनी है कि जहाँ जहाँ रेलवे के स्कूल या कालेज हैं वहाँ वहाँ रेलवे कर्मचारियों के बच्चों के लिये होस्टल की व्यवस्था की जानी चाहिये। मैंने बहुत स्थानों में देखा है कि रेलवे के जो तीसरे और चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारी हैं उनके बच्चे शहरों में स्कूल और कालेज होने और दूरी की वजह से अपने बच्चों को वहाँ नहीं भेज सकते हैं। अगर हम ने इन लोगों के बच्चों की आगे की पढ़ाई के लिये अच्छा प्रबन्ध नहीं किया तो वे आगे उन्नति नहीं कर सकेंगे। इसलिये मेरा रेलवे मंत्रालय से यह कहना है कि जहाँ जहाँ मिडिल स्कूल, हाई स्कूल और कालेज हैं वहाँ वहाँ होस्टल का भी प्रबन्ध किया जाना चाहिये ताकि रेलवे कर्मचारियों के बच्चे आसानी के साथ रह कर अपनी पढ़ाई जारी रख सकें।

इसके साथ ही साथ मैंने यह भी देखा है कि स्कूलों में जो शिक्षक होते हैं वे बड़े हाई स्टैंडर्ड के होते हैं—एम. ए. बी. टी., बी.ए.बी.टी.—लेकिन जब वे रिटायर्ड होते हैं तो एक टीचर के रूप में होते हैं। इस तरह से मैंने यह देखा है कि इन लोगों की क्वाली-

[श्री दयाल कुरें]

फिकेशन का कोई महत्व नहीं रखा जाता है और व जिस पोस्ट में होते हैं उसी में रिटायर भी हो जाते हैं लेकिन उन्हें कोई प्रमोशन नहीं दिया जाता। जिस तरह से रेलवे के और विभागों में प्रमोशन दिया जाता है उसी तरह से इन लोगों को भी प्रमोशन दिया जाना चाहिये। मेरी रेलवे मिनिस्टर से यह प्रार्थना है कि अगर आपको योग्य शिक्षक मिलते हैं तो उन्हें प्रमोशन देने की अवश्य व्यवस्था की जानी चाहिये।

तीसरी बात मैं मध्य प्रदेश के मर्ज हुए स्टेट्स बस्तर और सुरगुजा के बारे में कहना चाहता हूँ। ये दोनों स्टेट काफी पिछड़े हुए हैं और आप को याद होगा कि बस्तर स्टेट की एरिया में दंडकारण्य योजना चल रही है। यह सौभाग्य की बात है कि यहां पर बेलाडीला क्षत्र में लोहे के पहाड़ के पहाड़ मिले हैं और हम ने जापान के साथ इस बारे में एक बहुत बड़ा समझौता किया है जिससे हमारे देश को काफी फायदा होगा। लेकिन दुःख के साथ कहना पड़ता है कि बस्तर जिले में एक इंच भूमि पर अभी तक रेलवे लाइन नहीं है। रेलवे मिनिस्ट्री से मेरी यह प्रार्थना है कि इस और रेलवे मिनिस्ट्री विशेष ध्यान दे। इसी तरह से सुरगुजा नाम का एक बड़ा जिला है। उधर अनूपपुर से मुनेन्दगढ़ और चिरमिरी तक एक रेलवे लाइन है। किन्तु इस जिले के किसी भाग में रेलवे लाइन नहीं निकाली गई है। सौभाग्य की बात है कि इस वर्ष रेलवे मिनिस्टर वहां गये थे और वहां की स्थिति को देख कर उन्होंने भी महसूस किया कि वहां रेलवे लाइन होनी चाहिये। इस तरफ रेलवे मिनिस्ट्री का ध्यान आगे अवश्य जायेगा, ऐसा मैं समझता हूँ।

एक चीज मैं और भी कहना चाहता हूँ कि रेलवे डिपार्टमेंट में जो इंस्पेक्टर्स होते हैं वे दिन भर परिश्रम करते रहते हैं, किन्तु उनके लिए रिटायरिंग रूम में रहने की व्यवस्था नहीं है। इस विषय में मुझे जानकारी करने का

मौका मिला तो मैं ने यह अनुभव किया कि इस बात की आवश्यकता है कि उनके लिये रिटायरिंग रूम में रहने की व्यवस्था की जाये और मुचारु रूप से जो टी० ए० और डी० ए० की व्यवस्था होती है वह उनके लिये की जाये ताकि उनके जीवन में एक उत्साह आये और वे उत्साह से काम कर सकें। रेलवे मिनिस्ट्री से मेरी यह प्रार्थना है कि इस और भी कुछ ध्यान दिया जाय।

एक चीज मुझे यह कहनी है कि जनता ट्रेन्स में थर्ड क्लास में भी स्लीपिंग कम्पार्टमेंट की व्यवस्था की जाती है, किन्तु ऐसा प्रबन्ध किया गया है कि पांच सौ मील से अधिक जाने वाले यात्री को ही तीन रुपया या कुछ रुपया पर उसका लाभ मिलता है। इसमें मेरा यह निवेदन है कि पांच सौ मील की दूरी ज्यादा हो जाती है और इससे थर्ड क्लास के पेमेंटर्स को ज्यादा मुविधा नहीं मिल पाती है। यदि इस दूरी को तीन सौ मील के लगभग कर दिया जाये तो ज्यादा उपयुक्त होगा और थर्ड क्लास के यात्री जो तीन सौ मील तक आयेगे या जायेगे उनको इस से एक अच्छी मुविधा मिल सकती है।

आप को याद होगा कि मध्य प्रदेश में सिंगरौली नाम का एक स्थान है। सीधी जिले में और वहां कोयले का खदान बड़ी मात्रा में उपलब्ध हुआ है। आजकल हम प्रगति की और जा रहे हैं, नये नये कारखाने खोल रहे हैं, और ये सब कोयले पर आधारित हैं, पर मुझे बड़े अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि सिंगरौली तक कोयले को लाने केलिये आज तक हमारी कोई व्यवस्था नहीं है। मैं मानता हूँ कि सिंगरौली रेलवे स्टेशन से ज्यादा दूर है। किन्तु यदि ऐसे स्थान को छोड़ दिया जाये तो हम को कोयले जैसी आवश्यक चीजें नहीं मिल सकतीं। इसलिये मेरा यह निवेदन है कि सतना से रीवां और गोबिन्दगढ़ होती हुई सिंगरौली तक रेलवे लाइन जा सकती है। ऐसा मुनने में आया है कि वहां पर रेलवे मिनिस्ट्री ने सर्वे किया है

किन्तु अभी वह कार्य रूप में परिणत नहीं हुआ है। इसलिये इसकी व्यवस्था की जाये।

थोड़ी सी बातें भोजन के मिलमिले में मुझे कहनी हैं। रेलवे मिनिस्ट्री ने सचमुच इतनी प्रगति की है कि यात्रियों के लिये भोजन की व्यवस्था हर स्टेशन पर है। मैं ने दो चार स्टेशन्स पर देखा कि उनके रेट्स एक हैं। किन्तु उनका स्टैंडर्ड्स भोजन का एक नहीं है। किसी जगह इतना राटन फूड मिलता है कि सचमुच कुछ लिखने की या कुछ कहने की आवश्यकता पड़ जाती है। खास तौर पर बीना से कटनी और कटनी से बिलासपुर जाने का जब मुझे मौका मिला तो वहाँ मैं ने ये बातें देखीं। बीना से ले कर कटनी तक बीच में तो भोजन की कोई व्यवस्था ही नहीं है। इसी प्रकार कटनी से बिलासपुर तक कोई भोजन व्यवस्था नहीं है। यदि रेलवे मिनिस्ट्री वहाँ कुछ इसका उपाय करे तो ज्यादा उपयुक्त होगा।

बड़ी खुशी की बात है कि गूना से मक्सी तक एक रेलवे लाइन खोलने की व्यवस्था रेलवे डिपार्टमेंट ने की है और उसका सर्वे वगैरह हो गया है। इस संबंध में मुझे एक बात

कहनी है कि गूना में लोगों का आवागमन बढ़ता जा रहा है और वहाँ थर्ड, सैकंड और फर्स्ट क्लास के यात्रियों के लिये शेड की व्यवस्था नहीं है। इसलिये वहाँ कम से कम थर्ड क्लास के यात्रियों के लिये शेड की व्यवस्था की जाये ताकि लोगों को सुविधा मिल सके और वहाँ जो थर्ड क्लास का मुसाफिरखाना है उसमें भी थोड़ी वृद्धि की जाय। आप को मालूम है कि आजकल वहाँ लोगों का आवागमन बहुत बढ़ गया है और उनको सुविधा देने के लिये यदि थोड़ी सी रकम लगा दी जाये तो रेलवे मिनिस्ट्री की बड़ी कृपा होगी।

इतनी बातें कह कर मैं अपना स्थान लेता हूँ।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The hon. Minister will reply on Monday morning. The House stands adjourned till 11 A.M. tomorrow.

The House then adjourned at six minutes past five of the clock till eleven of the clock on Friday, the 24th February, 1961.