

फर्स्ट क्लास के साहब को देवता है तो उनके दिल को गहरी चोट पहुंचती है। यहाँ पर पैसे का सवाल नहीं है। बल्कि भावना का सवाल है। पैसे का कोई मूल्य नहीं है, भावना भी कोई चीज़ है, मानवता भी कोई मूल्य रखती है। इसलिए मैं आप से कहना चाहता हूँ कि यह सवाल बहुत ही ऊँचा है। इसलिए मैं तो आपसे यह प्रार्थना करूँगा कि आप दूसरा दर्जा भी खत्म कर दीजिये और सारे देश में एक ही दर्जा, यानी तीसरा दर्जा ही रखिये जिसमें हिन्दुस्तान की जनता एक हो जाय।

[For English translation, see Appendix IV, Annexure No 24]

MR DEPUTY CHAIRMAN We have received a message from the House of the People, the Secretary will now read it out

MESSAGE FROM THE HOUSE OF THE PEOPLE

THE ADMINISTRATION OF EVACUEE PROPERTY (AMENDMENT) BILL, 1952

SECRETARY Sir, I have to report to the Council the following message received from the House of the People, signed by the Secretary to the House

'In accordance with the provisions of Rule 115 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in the House of the People, I am directed to enclose herewith a copy of the Administration of Evacuee Property (Amendment) Bill 1952 which has been passed as amended by the House at its sitting held on the 20th February 1953" I lay the Bill on the Table

THE BUDGET (RAILWAYS) 1953-54 —GENERAL DISCUSSION—

Continued

SHRI K SURYANARAYANA (Madras) Mr Deputy Chairman Sir many suggestions have been given by my hon friends of this House for the consideration of the Railway Minister

The hon Minister has pointed out that some new lines are going to be constructed in our country that too only where there are already so many lines just like a fishing net, ignoring the parts of our Southern India specially in Andhra district He has given in his speech a list of new lines under construction and the lines to be constructed Under this he has not made provision to the parts of the country already ignored by the previous Government that is the Britishers Now, I request the hon Minister to take into account the requests made by our South Indian Members particularly from the Andhra districts There is only one important line in Andhra area from Madras to Calcutta running along the coast, and only one from Bezvada to Guntakal via Guntur I make this suggestion to the Railway Minister to make it possible even in the next year and that is a line from Kathgodam to Waltair via Bhadrachalam and Bastar State which covers all the forest areas and some of the Orissa districts also a line from Nellore to Cuddapah Ongole to Kam-bum, Kambum to Cuddapah, Mecherla to Hyderabad These are the few lines in the Andhra parts of the Madras State to be considered by our Minister at least in the next year These are the necessary and my minimum demands Sir, the Government should consider to construct a few branch lines in Telengana area and Hyderabad State There is lack of trains in the Telengana area which is covered and populated by hill-tribes and mostly agriculturists There troubles are going on created by some political people, and so much is being spent by Government on police and other security measures These lines mentioned will also greatly facilitate the movement of goods especially foodstuffs and other forest produce which are lacking in other provinces Then, Sir, I would also make a request for the urgent development of the line from Madras to Calcutta To ease the rush of passenger traffic and quicken transport of goods to the ports of Vizagapatam and Madras there should be an adjacent

[Shri K. Suryanarayana]
line from Madras to Calcutta. Lastly, Sir, some of the mail and express trains carrying restaurant cars do not run completely. For instance, there is a restaurant car running from Calcutta to Waltair attached to the Calcutta Mail. There is no facility from Waltair to Madras or from Madras to Waltair for through passengers in the mail trains as there are no attached railway cars. So, I request the hon. Minister to consider attaching a restaurant car from Waltair to Madras also to the Calcutta Mail both ways.

Speaking about the travel concessions the hon. Minister stated that they had allowed them to volunteer working on Community Projects. Already there are facilities for students and the Railway Trade Union people also. Now, Sir, I request the hon. Minister to consider to allow the same concessions to kisans who grow the food for our country and who go to attend the conferences of their own or organised by the Government and to visit paddy growing experimental farms and stations in order to enable them to learn the method of growing better paddy in their areas. With these three observations I request once more the hon. the Railway Minister to consider and make it a point to look into our grievances specially of Andhra area and consider them in the next year.

SHRI N S CHAUHAN (Uttar Pradesh)

श्री एन० एस० चौहान (उत्तर प्रदेश)

उपाध्यक्ष महोदय, समय थोड़ा है। हृदय तो चाहता है कि पहिले अपने मंत्री महोदय को धन्यवाद दूँ किन्तु यह डर भी है कि कहीं धन्यवाद में ही समय निकल गया तो जो बातें कहनी हैं वे कहने में रह जावेगी। इसलिए पहिले चार पांच बातों के ऊपर कुछ कहूँगा जो कि सुनने में छोटी मालूम पड़ सकती हैं लेकिन जहाँ तक जनता का ताल्लुक है उसके जीवन में इनका बहुत महत्व है।

बड़ी प्रसन्नता की बात है कि हमारे रेलवे मंत्रालय ने देश भर में अनेक नई रेलें

चलाई हैं और जहाँ तक मुझे याद आना है अप्रैल १९५२ व जनवरी १९५३ के बीच १०८ नई रेलें चलाई हैं। परन्तु जहाँ तक अलीगढ़ का ताल्लुक है, जहाँ का कि मैं रहने वाला हूँ, और टूडला और गाजियाबाद के बीच में जितने जकजन पड़ते हैं उन सब का ताल्लुक वहाँ पर जो एक नई रेलें चली थी जो कि यू० पी० की राजधानी लखनऊ में चलकर देहली तक आती थी, अर्थात् लखनऊ-देहली एक्सप्रेस, वह भी खत्म कर दी गई है और उसे दूसरी तरफ हो कर निकाल दिया गया है। यही नहीं बहुत पुगनी रेल, यानी तोफान, जो कि देहली में अलीगढ़ हो कर के टूडला को जाती है, वह भी डाईवर्ट (divert) करके दूसरी तरफ भेज दी गई है। यह बड़े दुख की बात है, इससे इस इलाके के लोगों को बहुत कष्ट है। आशा है महकमा और हमारे मंत्री महोदय इस पर विशेष ध्यान देंगे। इससे पहिले भी महकमे के कर्मचारियों को लिखा गया है, उनसे मुलाकात की गई है, हमारे मंत्री महोदय में भी इस बारे में बातें की गई हैं। आशा है कि इस सम्बन्ध में उचित कार्यवाही होगी और इस जगह पर कुछ नई रेलें चला दी जायेंगी।

दूसरी चीज जिसके ऊपर मुझे ध्यान दिलाना है वह यह है कि अलीगढ़ में एक रेलवे क्रॉसिंग (railway crossing) है जिसके बारे में बहुत कुछ लिखा जा चुका है। अलीगढ़ का शहर एक तरफ है और रेलवे स्टेशन दूसरी तरफ है, रेलवे स्टेशन को जाने समय इस रेलवे क्रॉसिंग से गुजरना पड़ता है, शटिंग लिमिट (shunting limit) भी उधर ही है इसलिए हर समय रेलें वहाँ से गुजरती रहती हैं और शटिंग होती रहती हैं। इस वजह से यह फाटक हर समय बन्द रहता है। नतीजा यह होता है कि जनता को

बड़ी परेशानी उठानी पड़ती है और कभी कभी उनकी रेल छूट जाती है, क्योंकि स्टेशन पर रेल आ जाती है और फाटक बन्द हो जाता है। इस क्रासिंग की वजह से बहुत से एक्सीडेंट्स (accidents) भी हो जाते हैं। इस सम्बन्ध में अधिकारियों को लिखा गया है और यह भी कुछ आश्वासन मिला था कि इसके नीचे पुल बनाने का प्राविजन (provision) बजट में ही जायेगा। कह नहीं सकता है कि यह चीज हुई या नहीं।

तीसरी चीज मुझे यह कहनी है कि अलीगढ़ एक औद्योगिक शहर है। यहाँ ताले का और लोहे का, इमारती सामानो आदि का निर्माण होता है। यहाँ के ताले तो दुनिया भर में जाते हैं। चूकि स्टेशन दूसरी तरफ है और शहर दूसरी तरफ है इसलिए यह आवश्यक है कि शहर के अन्दर एक बुकिंग आफिस (booking office) खोल दिया जाय। इस सम्बन्ध में भी लिखा गया है। कुछ ऐसा मालूम पडा था कि आर्डर्स (orders) हो गये हैं परन्तु कह नहीं सकता कि अगर आर्डर्स हो गये हैं तो फाइलो (files) में ही क्यों दबे पड़े हैं। अगर ऐसा है तो वहाँ जल्दी इसका प्रबन्ध होना चाहिये।

चौथी एक बात है जो मुझे कहनी है। वह यो तो एक छोटी बात है। वह यह है कि अलीगढ़ में जो आर० एम० एस० (R. M. S.) स्टेशन पर है वहाँ के कर्मचारियों की बहुत दिनों से यह शिकायत चली आ रही है कि उनके लिये वहाँ पर एक भी यूरिनल (urinal) और लैट्रिन (latrine) नहीं है। आप यह कह सकते हैं कि यहाँ रेलवे बजट से और आर० एम० एस० से क्या सम्बन्ध है

लेकिन जब मैं आगे बतलाऊँगा तो सम्बन्ध मालूम हो जायेगा। इस सम्बन्ध में डाक तार विभाग से रेलवे विभाग को पिछले वर्षों में लिखा जाता रहा है, क्योंकि जहाँ तक मुझे मालूम है निर्माण कार्य रेलवे विभाग से ही होता है और उसका पेमेंट डाक तार विभाग से हो जाता है। किंतु इस पर ध्यान नहीं दिया गया है। यह छोटी सी बात है लेकिन जो कर्मचारियों को तकलीफ होती है वह बहुत बड़ी है। आशा है कि इसके ऊपर विशेष ध्यान दिया जायेगा।

यहाँ पर चोरियों के बारे में जिक्र हुआ। मैं आपको सूचना देना चाहता हूँ कि लाखों रुपये का कोयला, जो कि रेलवे का है, वह इधर उधर गिरा दिया जाता है और बाजारों में ले जा कर बेचा जाता है। साथ ही साथ बगैर टिकट चलने वालों के बारे में भी कहना चाहता हूँ। हमें ज्यादा दूर जाने की जरूरत नहीं है। यहाँ गाज़ियाबाद से दिल्ली तक जो गाड़िया आती हैं तो यहाँ डिब्बे के डिब्बे भरे होते हैं जिनमें दूध वाले होते हैं और अक्सर बिना टिकट होते हैं। हर डिब्बे में १०, २०, ५० आदमी भर जाते हैं और बगैर टिकट के चलते हैं, यहाँ तक की सेकेड क्लास में भी ये दूध वाले भर जाते हैं और अगर कोई मना करे तो लड़ने तक के लिये उतारू हो जाते हैं। अभी मैं अलीगढ़ से यहाँ आया तो मैंने देखा कि एक इटर क्लास में ५०, ६० विद्यार्थी भर गये। उसमें महिलाये भी बैठी हुई थी। उन लोगों ने गन्दे गाने गाने शुरू कर दिये और वे सब बगैर टिकट थे। मैं चाहता हूँ कि विद्यार्थियों को खास मुविवाये हो, उनके लिये कम पैसे में पास (passes) बनाये जाय लेकिन इस तरह से चोरी करने का एंकरेजमेंट (encouragement) नहीं देना चाहिये क्योंकि इस तरह से उनका चरित्र

[Shri N. S Chauhan.]

भ्रष्ट होता है इस पर विशेष ध्यान देना चाहिये ।

छटी बात मुझे यह कहनी है कि रेलों के किनारों पर जो जमीन खाली पड़ी रहती है उनका कोई उपयोग नहीं होता है । मंत्री महोदय से यह प्रार्थना है कि उन जगहों को किसानों को दे कर जुतवाना चाहिये ताकि उससे अन्न पैदा हो सके ।

अन्त में मुझे रेलवे मंत्री से कहना है कि जब से आप यहाँ आये हैं तब से आपका ध्यान विशेष कर भ्रष्टाचार को दूर करने की ओर रहा है और आप इसे दूर कर रहे हैं और इसके लिये प्रयत्नशील हैं । लेकिन एक और भ्रष्टाचार है जो कि आजकल के मानों में भ्रष्टाचार नहीं कहा जाता है लेकिन फिर भी यह एक बड़ा भ्रष्टाचार है और वह है प्राविशियलिज्म (Provincialism) । जो तो प्राविशियलिज्म हर महकमे में है, लेकिन रेलवे में यह विशेष कर मिलेगा । अगर हमने प्रान्तीयता को पनपने दिया तो जो हम अपने राष्ट्र का भव्य भवन बनाने जा रहे हैं वह सुदृढ़ नहीं हो सकेगा और गिर जायेगा । इसलिये मेरा निवेदन है कि इस पर विशेष ध्यान दे । इस सम्बन्ध में एक निष्पक्ष कमीशन बैठाया जाय जो कि यह देखे कि कहां कहां प्रान्तीयता बढ़ती जा रही है । अगर कोई भी इस जुर्म में मुजरिम पाया जाय तो उसको दंड दिया जाय । वह किसी भी पद पर हो, इसका ख्याल न किया जाय ।

मेरे एक मित्र जो कि विन्ध्य प्रदेश के हैं और जो कि प्रजा सोशलिस्ट पार्टी से सम्बन्ध रखते हैं उन्होंने कहा कि इस बजट में जनता की कोई चीज नहीं दीखती है । मालूम नहीं कि उनकी जनता कौन सी है । शायद उनकी एक दिमागी दुनिया है और

उसी दिमागी दुनिया में उनकी जनता रहती है, वरना आप देखेंगे कि जो बातें हो रही हैं, वह जनता के लिये ही हो रही हैं, अगर डिब्बों का निर्माण हो रहा है, अगर १०९ नई रेलों को चालू किया गया है, या जो २६७ मील नई रेलें बना रहे हैं, या ७ नई रेलों का सर्वे (survey) किया जा रहा है, या ८,८०० क्वार्टर्स जो बन गये हैं, या आठ हजार क्वार्टर्स जो बनेंगे, या जो नये डिब्बे रेलों में लगाये जा रहे हैं, तो ये सब काम जनता के लिये ही तो हैं । क्या इनसे जनता को लाभ नहीं होगा । या जो स्टेशनों के प्लेटफार्म ऊंचे किये जा रहे हैं उन पर जनता नहीं चलेगी या जो ठंडे पानी का इतजाम हो रहा है उससे जनता को लाभ नहीं होगा या जो थर्ड क्लास में पखे लगाये हैं और लगाने का प्रयत्न किया जा रहा है उससे जनता को फायदा नहीं होगा ? इसलिए मेरी समझ में नहीं आता कि उनकी कौन सी जनता है । मैं तो इसी लिये रेलवे मंत्री को धन्यवाद दे रहा हू कि ये सब कार्य जनता के लिये, छोटे कर्मचारियों और थर्ड क्लास पैसेजर्स (passengers) के लिये किये जा रहे हैं । धन्यवाद ।

[For English translation, see Appendix IV, Annexure No. 25.]

SHRI P. SUNDARAYYA Mr. Deputy Chairman, we want self-sufficiency in our Railways. That is exactly why we have been criticising the shortcomings in the progress. Take for instance the locomotives. The Five Year Plan provides that at the end of the five year period we would have 170 locomotives per annum whereas the Government gives the figure of 200 as the normal replacement per annum. So the Plan does not provide for the full number of locomotives which are necessary even for replacements, leave alone further expansions. During the current year Government provided for

240 locomotives, either manufactured here or imported whereas 200 is the normal requirement and 1,640 is the old replacements which we have to do. This means, that, at this rate we would be replacing only 40 locomotives per annum out of 1,640 and this will take us 40 years if we proceed at this rate.

Similar is the case with regard to coaches. Government proposes to replace 771 coaches for the current year whereas the annual replacement that would be normally required would be 600 and the coaches that have to be replaced are about 5,200. If we proceed at this rate, we will have only 170 coaches towards the replacements and it will take about 30 years to replace the coaches which are already worn out. That is why we want more facilities to be established in India, more workshops to be established in India and even want the existing workshops to be utilised for producing more locomotives and more coaches, so that the Indian Railways can become self-sufficient. That is exactly why I asked the Minister concerned to let us know the production capacity of our factories. I see that the Perambur Factory will produce about 350 coaches; I do not know how much the Hindustan Aircraft Ltd. is producing, but, in any case, it will not be more than 660, all-told, which is enough to replace the present annual demand and this will not be enough for any further expansion or for replacing old stock. When you point out self-sufficiency, it does not mean only in terms of assembly plants. The locomotives that are being manufactured in Chittaranjan are not being fully manufactured and, the Minister has already told us that the most important parts like boiler frames, etc., are not being manufactured here. They have got to be imported. This dependence on foreign imports is the thing that we want to do away with as quickly as possible and we think that the agreement that has been entered into will not enable our country to manufacture these things or even enable us to make an attempt to manufacture these things.

Only this morning we read in the papers that the Public Accounts Committee has commented very strongly about the agreement that our Government entered into with a Swiss firm with regard to the Perambur Coach Factory and, till the Factory is able to manufacture coaches, the Government has agreed to purchase coaches from this company which, I think, cost double or treble than what they are costing in Hindustan Aircraft Ltd. I have not got the facts and, so, I cannot say how much they cost, but, in any case, they will cost double or treble of those manufactured here.

The Public Accounts Committee has also strongly commented upon the inefficiency in the TELCO and has proposed to Government that it should be taken over. I hope that Government, in the national interest and, in the interest of self-sufficiency itself, would take serious steps in this direction, so that our country can produce locomotives, coaches not only in enough numbers but also without depending upon foreign countries.

Now, coming to the second point, we were glad that at least certain lines, like Hingoli-Khandwa, Quilon-Cochin and some other minor lines are being taken up. The Railway map is there and the Government will see that there are huge parts of our country which are not yet developed. Government should take special interest and immediately start surveys in those parts. In Orissa, Sambalpur-Talchar line has to be built. Similarly, Sambalpur-Titagarh line has to be investigated. And in our Andhra area, Hyderabad-Macherla-Ongole line and Nellore-Cuddapah-Madanpalle-Bangalore line have to be built. These are two important lines, apart from a few minor connections. There are also a number of small links. For instance, if the Barsi-Latur Light Railway line—about 20 miles—is extended to reach the Purli-Vaijnath line, there will be through communication. There are many missing links on our railway system. These have to be considered, as well as the backward areas where no railway line exists at present.

[Shri P. Sundarayya.]

Where is the money to come from? I will come to that question. I do not accept Prof Ranga's suggestion that in those areas where railways have not been constructed so far, the inhabitants of those areas should be made to pay a railway cess. It is a very fantastic suggestion to make. Because those areas have not been developed and some other areas have been developed, to say that the inhabitants of those backward areas have to pay the penalty for that area not being developed, is fantastic. Government cannot resort to this measure of taxation in order to get finance for their schemes. They have to adopt other measures, to which I will come later.

SHRI RAJAGOPAL NAIDU. It is something like betterment tax on lands.

SHRI P. SUNDARAYYA. That also is fantastic. That also we are opposing.

Now, as regards amenities to workers, the attention of the hon. Minister has already been drawn to the low wages that are being paid to the workers. Because of the low wages, in 1950-51 the man-days lost were 65 lakhs, due to sickness; in 1951-52, 75 lakh man-days were lost. Government comes forward often and talks about the inefficiency of the workers, 75 lakh man-days were lost, due to strikes, etc. But I would like to draw the attention of the House and of the Government to the fact that in 1951-52 due to sickness among workers, 75 lakh man-days were lost; while due to strikes and stoppage by workers only 18 000 man-days were lost, as per figures in the report. I do not have figures to show how many man-days were lost due to strikes in 1950-51. So the main damage to production in railways is not so much due to strikes or due to agitators whom the Government always blames, but due to very low wages which make it impossible for the workers to attend to their duties. Therefore I would like to ask the Government to increase their wages so that they can live and function

with efficiency. We have been demanding that every worker should have a minimum of Rs 100, and for that finance has to be found by cutting the higher salaries and by other methods.

Now, coming to the amenities to passengers, I would certainly support the Government's proposal to abolish the first class. Not that the abolition of the first class would increase the amenities to third class passengers but at least there would be a small check on the snobbishness of upper class travel, and I would certainly welcome any Government move to reduce the classes only to upper and lower. The earlier this is done, the better. Our complaint is that the abolition of the first class has been delayed too long. But we do not believe that by abolishing the first class alone we are going to increase the amenities to passengers. The main problem with regard to third class passengers is not so much the provision of small amenities like electric fans and such other amenities. The main thing to be tackled is overcrowding. Unless the Government takes steps to remedy overcrowding no radical improvement is going to result in the condition of third class passengers. Certainly one of the ways in which Government is doing is the reservation of compartments for long distance passengers. But it is reservation only at the starting point. At the intermediate stations all kinds of people get in, and that reservation is of no use at all. Therefore, the Government must see that only the long-distance passengers are allowed in these compartments, but at the same time more compartments should be attached for the long distance passengers. It will be possible only if they reduce the number of upper class bogies and increase the proportion of the third class compartments. Further they must start more local passenger trains to convey the local traffic so that the long distance trains may not be crowded with the short distance passengers.

Another point is about the differentiation in fares between passenger

trains and express and mail trains. You pay more for the express trains because they reach the destination in lesser time. This is the only reason for the differential rates, but the Government are really classifying certain passenger trains as mail trains and express trains and are unjustly charging the passengers higher rates. I would suggest that trains which do not cover an average of 30 miles an hour should be considered only as passenger trains and passenger fares only should be collected from the passengers. If not 30 miles, let it be 25 miles per hour to start with. This kind of classifying passenger trains as express and mail trains and collecting higher rates of fares is a very unjust procedure.

Then, in this connection, I would draw attention and use the railway language which the Minister himself has shown us. What are you going to do with the Grand Trunk Express which originates in your part of the country and meanders through the whole country. You are speaking so much about the unity of the country. Some people are also saying that the South is not getting anything, whereas the North gets everything. I would suggest that in order to strengthen the bonds between the South and the North, you must reduce the running time of this train, because this is the only train connecting the North and the South. If a train can be run from Calcutta to Delhi, a distance of 950 miles in 25 hours, I do not see any reason why this train, which is the only train from the South to the North, should not be run in 36 or 33 hours. Only the Ministry must have the desire. If it wants, it can certainly quicken up the running time.

With regard to finance, for all these things, where is the finance to come from? I do not want to go into details. I see that the Railways are giving Rs. 34 crores to the general revenues. We have no objection to that, but from the General Budget Rs. 27 crores are being paid to British capitalists as annuities. We have already paid these people many times the amounts they had in-

vested, and as such I think it is time for us to stop this annuity, in which case all this money will be available for the development of the Railways and for improving its general budgetary position.

Certainly, Government must take steps to stop wastage and corruption, especially at high levels. So we certainly welcome the Committee, which is to be set up to stop corruption, which will be a Parliamentary Committee. Normally, these Committees concentrate their attention mainly on the small fry like the workers, clerks, etc. That way you cannot stop corruption. The best way to stop corruption amongst these people is to increase their wages and their general service conditions. The main corruption is not coming from them. It comes from the people at the top. We do not know all the facts and certainly we would like to know whether the officers who are responsible for placing orders with foreign firms who charge us double or treble the rates, do it on account of any miscalculation or whether there is corruption behind it. This thing should be investigated. Therefore, I would say that the Parliamentary Committee which is going to be set up should consist of all parties including the Opposition. I hope Government will not merely make it a Committee of the ruling Party, but will make it a fully representative Committee consisting of all Opposition parties. This Committee should concentrate on the higher ranks to stop wastage and real corruption. Then in spite of this, where are the finances for this self-sufficiency to come from? I am not going to suggest any increase in fares as some may suggest or a railway cess. How is it the railway receipts are falling off? It is due to the general economy level of the country. The general economic condition of the country is falling down and the purchasing power of the people is falling down. That is why the revenues of the Railways are falling down. Therefore, the only remedy that we could suggest is that the Government must change its general economic policies which are cutting down the standard of living of our

[Shri P. Sundarayya.]

people which is reflected in the Railway Budget also. So long as the Government does not change its general economic policy which is against the mass of our people, Government will find that it is short of funds. You may resort to taxes or increase the railway fares, but it will be only worsening the situation. What the solution for this is, we have already stated many times and again in the course of the discussion on the General Budget I hope to have an opportunity of drawing attention to that solution

SHRI K. NARAYANAPPA:

श्री क० नारायणप्पा (हैदराबाद) : डिप्टी चेयरमैन महोदय, मैं हिन्दी में बोलने का प्रयत्न करूंगा ।

रेलवे मंत्री जी ने जो बजट पेश किया है उसका मैं हृदय से स्वागत करता हू । समय थोड़ा है लेकिन कुछ आवश्यक सुझाव मैं रखूंगा । वे यह हैं ।

वाड़ी जकशन में जो पानी और लाइट (light) की व्यवस्था नहीं थी उसकी व्यवस्था जल्दी से करके रेलवे मंत्री ने लोगों की आवश्यक सुविधा का ध्यान रखा है उसके लिये मैं उर्दे धन्यवाद देता हू ।

दूसरी बात यह है कि बम्बई से मद्रास के लिये जो नई बोगी (bogie) चलाई गई है उसमें जो तीसरे दर्जे के लिये डिब्बे लगाये गये हैं उसमें सलाई छड़ी नहीं लगाई गई है ।

मेरे पास मिल ओनर्स (mill owners) की ओर से एक तार आया है जिसमें यह लिखा है कि जितने भी छोटे छोटे कारखाने हैं उन सब का स्वीट आइल टैंक बैगनो (sweet oil tank wagons) के न मिलने के कारण बन्दहोना संभव है । इस समय वहाँ पर तेल बहुत होता है मगर आइल टैंक बैगन न होने के कारण सब तेल रूका पड़ा है । हमारी सरकार डिब्बों के बनाने पर इतना खर्च कर रही है मगर फिर

भी माल के डिब्बे नहीं मिलते हैं । इसका कारण यह है कि बड़े बड़े मिल वालों के हाथों में बैगन चले जाते हैं और वे छोटे कारखाने वालों को बैगन नहीं देते हैं । सी० टी० एम० (C.T.M.) बड़े बड़े मिल मालिक वालों को स्वीट आइल टैंक दे देते हैं और मिल मालिक वाले कहते हैं कि बम्बई से मद्रास तक सिर्फ ८० ही टैंक हुए हैं । इससे वे लोगों को बहुत परेशान करते हैं । इसलिए मैं आनरेबिल मिनिस्टर साहब से अर्ज करना चाहता हूँ कि वह इस ओर अवश्य ध्यान दें जिससे कि बैगन न मिलने की कठिनाई दूर हो जाय । मेरा आप से यह कहना है कि आप सिर्फ बड़े ही मिल मालिकों को बैगन क्यों देते हैं । जिस तरह से लडाई के जमाने में आपने कोटा बाध दिया था उसी तरह से आप कर सकते हैं । अगर आप छोटे कारखाने वालों को बैगन नहीं देंगे तो उन लोगों का नुकसान हो जायेगा और उनको अपने कारखाने बन्द कर देने । पड़ेंगे उससे लेबर (labour) वगैरह बेकार होते हैं ।

दूसरी बात जो मुझे कहनी है उसका सम्बन्ध हैदराबाद राज्य के दक्षिण-पश्चिमी कोने के निवासियों को होने वाली असुविधाओं से है । इस प्रदेश में यातायात के साधन बिल्कुल अविक्सित दशा में हैं । वहाँ यादगीर एक बड़ा ताल्लुका है । वहाँ पर सड़क द्वारा सीधे रास्ते से गदग १५५ मील है, किन्तु सिर्फ इतनी दूर जाने में ढाई तीन दिन लग जाते हैं । इसलिए उधर से एक रेलवे लाइन बनाने की बड़ी जरूरत है । यह रेलवे लाइन यादगीर से शुरू की जा सकती है, या वाड़ी से जो एक बड़ा रेलवे जकशन है । फिर शाहपुर ताल्लुका, सोरापुर ताल्लुका, गुडगुटि ताल्लुका, लिगसुगूर ताल्लुका, इलकल ताल्लुका और गजेन्द्रगड ताल्लुका होते हुए उसे गदग जकशन से मिलाया जा सकता है ।

रास्ते में जो सोरापुर नामक ताल्लुका पडता है, उसके पास मगलूर में सोने की खाने हैं, जो इस समय बन्द हैं। हमारे माननीय मंत्री जी ने अपने भाषण में कहा कि इस साल १४२ नई गाडिया चलाई जायेगी। उन्होंने इसके साथ ही साथ अपने भाषण के पेज ६ में यह कहा है “इनके अतिरिक्त १९५३-५४ में सात निम्नलिखित रेलवे लाइनो की जाच कार्यवाही शुरू की जायेगी जिससे निकट भविष्य में उनके बनाने के सम्बन्ध में फैसला किया जा सके।” यह एक बहुत ही ऊची बात है और नेशन (nation) को मजबूत करने वाली बात है। इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि मोरापुर और उसके पास मगलूर में सोने की खाने हैं, जो इस समय बन्द हैं। ठीक यातायात का प्रबन्ध होने से सम्भव है कि वे खोली जा सके। फिर जिला रामचूर में गुडगुटि के पास हुट्टि की सोने की खाने रास्ते में पडती हैं, जिनमें हजारों मजदूर रोज काम करते हैं। यदि इस रेलवे लाइन को गदग में मिलाने में सुविधा न हो तो उसे बीजापुर में मिलाया जा सकता है। इस लाइन के बनने से हुवली, धारवाड, बीदर आदि प्रमुख स्थान इस प्रदेश के निकट आ जाते हैं और गोवा का बन्दरगाह भी दूर नहीं रह जाता है। तो मैं यह आपसे कहूंगा कि आप इस ओर अवश्य ध्यान दें जिससे कि वहाँ की जनता को भी फायदा हो जाय और रेलवे की आमदनी भी बढ़ जाय। हैदराबाद की इन तमाम बातों की ओर मंत्री जी अवश्य ध्यान दें।

इस समय जो सबसे मुख्य बात हैदराबाद के सामने है वह मजदूरों की समस्या है। इस समय मजदूरों की समस्या ने हैदराबाद के सामने एक बड़ा सवाल खड़ा कर दिया है। जागीरदारों और जमींदारों के पास बहुत से नौकर पहिले रहते थे मगर जब से देश आजाद हुआ है तब से उन लोगों ने

इन नौकरों को भी निकालना शुरू कर दिया है। इस तरह से हजारों की तादाद में नौकर लोग बेकार घूम रहे हैं। अगर इन लोगों को काम नहीं दिया गया तो ये लोग बेकार रहेंगे जिससे कि हैदराबाद में तरह तरह की चोरिया और दूसरी बुराइया पैदा हो जायेगी। अगर इन लोगों को हमने काम दे दिया तो हैदराबाद में किसी तरह की गडबड पैदा नहीं होगी। मैं आपके सामने यह बतलाना चाहता हू कि अभी हाल में विद्यार्थियों के जो दंगेफसाद हुए थे उनमें खासकर इन बेकार लोगों का काफी हाथ था। इसलिए मैं रेलवे मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि वे हैदराबाद स्टेट में जल्दी से जल्दी नई रेलवे लाइन खोले जैसा कि हमारे कुछ अपोजीशन पार्टी (opposition party) के सदस्यों ने भी माग की है। पंचवर्षीय योजना में आप ४०० करोड़ से ज्यादा रुपया खर्च करने जा रहे हैं। आप वहाँ पर तुगभद्रा योजना पूरी करने जा रहे हैं जिसमें हजारों मजदूर काम कर रहे हैं, अगर उस क्षेत्र में नई लाइनो का प्रबन्ध नहीं किया गया तो वहाँ पर सामान लाने ले जाने के लिए कठिनाई होगी। इसलिए मैं सरकार का ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हू।

मैं इस समय यहाँ पर स्वर्गीय श्री गोपालास्वामी अयंगर जी को भी जिन्होंने अपने कार्यकाल में रेलवे में इतना सुधार किया है, धन्यवाद देना चाहता हू। उन्होंने १ पाई और १॥ पाई प्रति मील के हिसाब से किराया बढ़ाकर रेलवे की आय को काफी बढ़ा दिया है। इसका फल यह हुआ है कि सरकार को रेलवे में सुधार करने में काफी धन मिल गया जो सुधार आजकल हम देख रहे हैं यह उनकी कोशिशों का भी फल है।

अब मैं आपके सामने सबसे मुख्य बात बम्बई में माल के डिब्बों के मिलने में जो

[Shri K. Narayanappa]

गडबड और रिश्वत चल रही है, उसको सामने रखना चाहता हूँ। अभी यहाँ पर हमारे मित्र श्री देवकीनन्दन नारायण जी ने कहा कि बम्बई से केले भेजने में बहुत कठिनाई लोगों को हो रही है, जब तक सौ रुपये के हरे हरे नोट नहीं दिये जाते हैं तब तक वैगन्स नहीं मिलते हैं। इसी तरह हमारे यहाँ सीताफल, आम और दूसरे फलों को भेजने में भी वैगन्स नहीं मिलते हैं। जब तक रेलवे अधिकारियों को हरे हरे नोट न दिये जाय तब तक वैगन्स मिलना कठिन हो जाता है। इस बुराई को दूर करने के लिए सरकार ने एक कमेटी बनाने का सुझाव भी रखा है मगर मेरा सरकार को यह सुझाव है कि इस काम को जल्दी से जल्दी शुरू किया जाना चाहिये और इसमें किसी तरह का पक्षपात नहीं किया जाना चाहिये।

अन्तिम बात जो मुझे कहनी है, वह बम्बई की लाइन में छोटे तेल कारखाने वालों को वैगन न मिलने के बारे में है। यह देखा गया है कि जो बड़े मिल ओनर (mill owner) हैं जैसे एच० वी० एम० (H. V. M.) आई० वी० पी० लिमिटेड (I. V. P. Ltd.), मोदी आयल मिल, महेश आयल मिल और भारत आइल मिल, इनको वैगन दे दिये जाते हैं। जब छोटे मिल वाले इनसे वैगन मागते हैं तो यह लोग कहते हैं कि तुम तेल के दामों में इतनी कमी करो तब वैगन मिलेगा। कम दाम में देने से काश्तकारों पर भार पड़ता है। जब बम्बई में सी० टी० एम० (C. T. M.) से कहा जाता है तो वह भी इसी तरह की बातें कहते हैं कि तुम लोगों के बारे में मैं दिल्ली जा रहा हूँ और वहाँ मंत्री जी से मिलकर सब बातें ठीक कर दूँगा। बड़े मिल वाले रेलवे अधिकारियों को रिश्वत देकर वैगन सब अपने नाम में कर लेते हैं। इस तरह वहाँ पर छोटे मिल वालों को अपना तेल बाहर भेजने के लिए वैगन नहीं मिल रहे

हैं जिससे उनके कारखाने बन्द होते जा रहे हैं। इसलिए मैं रेलवे मंत्री जी का ध्यान इस ओर विशेष कर दिलाना चाहता हूँ और आशा करता हूँ कि वे इस हालत को शीघ्र ठीक करेंगे जिससे वहाँ पर सबको आसानी से वैगन मिल जायें।

मैं फिर एक बार मंत्री जी का ध्यान हैदराबाद की ओर और दिलाना चाहता हूँ कि वहाँ पर बेकारी दिन पर दिन बढ़ती ही चली जा रही है। निज़ाम के समय में वहाँ कोई बड़ी इन्डस्ट्री (industry) कायम नहीं की गई। पहिले नवाब लोगों के पास एक एक घर में ३० और ४० नौकर काम करते थे अब वे सब अलग कर दिये गये हैं जिस से हजारों लोग बेकार हो गये हैं। इस तरह हैदराबाद की आर्थिक स्थिति खराब होती जा रही है। अगर सरकार ने हैदराबाद में नई रेलवे लाइनें नहीं खोली तो वहाँ पर बेकारी और भी बढ़ जायेगी और अशान्ति फैल जायेगी। मुझे पूर्ण आशा है कि माननीय रेलवे मंत्री जी इस ओर अवश्य ध्यान देंगे। मैं फिर अन्त में उनको इस बजट के लिए बधाई देता हूँ।

[For English translation, see Appendix IV, Annexure No 26]

SHRI C L VERMA (Bilaspur and Himachal Pradesh):

श्री सी० एल० वर्मा (बिलासपुर-हिमाचल प्रदेश) श्रीमान् उपसभापति जी, मैंने इस साल का रेलवे बजट और साथ ही माननीय रेलवे मंत्री जी का भाषण भी बहुत गौर से पढ़ा, उसमें प्रतीत होता है कि हमारे देश की रेलों में दिन प्रति दिन उन्नति हो रही है। इसके लिए मैं रेलवे मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ। साथ ही मैं रेलवे कर्मचारियों को भी जिनके सहयोग से रेलों में हर क्षेत्र में उन्नति हुई है, धन्यवाद देता हूँ।

श्रीमान् जी, मैं माननीय रेलवे मंत्री जी का ध्यान उस स्टेट की तरफ दिलाना चाहता हूँ जो एक बैकवर्ड स्टेट (back-

ward State) है। इस स्टेट में अभी तक कोई रेलवे लाइन नहीं है और वह स्टेट हिमाचल प्रदेश है। यह स्टेट कम्युनिकेशन (communication) के लिहाज से एक बैकवर्ड स्टेट है। इस समय जो रेलवे कालका से शिमला जाती है अगर उसको कोटगढ तक बढ़ा दिया जाय तो उससे वहा की जनता को बहुत ही फायदा हो जायेगा। इससे बाहर की जनता को वहा के प्राकृतिक सौन्दर्य देखने का अवसर मिल जायेगा। वहा पर बहुत ही अच्छे प्राकृतिक दृश्य हैं और गोल्डन डेलिशस (golden delicious) और रेड डेलिशस (red delicious) इत्यादि सब पैदा होते हैं। यदि वहा तक रेल निकल जाय तो यह सब अच्छे और सस्ते यहा पर मिल सकते हैं। अगर वहा जनता को आने जाने की सहूलियत हो जायेगी तो रेल की आमदनी भी बढ़ जायेगी और वहा की जनता की आर्थिक हालत भी सुधर जायेगी।

सन् १९४८ ई० में सारे देश में रेलों का किराया स्टैण्डरडाइज (standardise) कर दिया गया था मगर कालका और शिमला के बीच में यह चीज अभी तक लागू नहीं की गई है। कालका से शिमला ६० मील की दूरी पर है और यात्री रेल और मोटर के जरिये वहा तक जाते हैं। आजकल कालका से शिमला तक रेल के किराये इस प्रकार हैं: पहिला दर्जा ३३ रुपया १२ आना, दूसरा दर्जा २० रुपया, इन्टर क्लास १३ रुपया १ आना और थर्ड क्लास ७ रुपया ७ आना। जब कि यह किराया स्टैण्डरडाइज होने पर इस प्रकार होता है: पहिला दर्जा ८ रुपया ७ आना, दूसरा दर्जा ५ रुपया, इन्टर क्लास ३ रुपया ८ आना और तीसरा दर्जा १ रुपया १४ आना। कालका से शिमला तक मोटर का अपर क्लास (upper class) का किराया ५ रुपया ८ आना है और लोअर

क्लास (lower class) का किराया ३ रुपया १४ आना है। जब कभी कोई आदमी सफर में जाता है तो वह दो चीजें देखता है, एक दाम और दूसरा समय। कालका से जब कोई आदमी रेल द्वारा शिमला जाता है तो उसको वहा तक पहुंचने में ६ घंटे लगते हैं जब कि मोटर द्वारा तीन ही घंटे में पहुंच जाता है। इसके साथ ही साथ रेल का किराया मोटर के किराये से ज्यादा है। इस समय जो मुसाफिर दूसरी जगहों से आते हैं वे कालका तक ही रेल का टिकट लेते हैं। कालका से वे लोग मोटरों में शिमला तक जाते हैं। इस तरह से रेलवे को हानि हो रही है। अगर उस लाइन में भी किराये को स्टैण्डरडाइज कर दिया जाय तो यह हानि फिर नहीं होगी।

इसके साथ ही मुझे माननीय मंत्री जी का ध्यान इस ओर भी आकर्षित करना है कि जो पहिले और दूसरे दर्जों के डिब्बे कालका से शिमला को जाते हैं वह अक्सर बिल्कुल ही खाली जाते हैं। इसका नतीजा यह होता है कि बहुत से लोग जो तीसरे दर्जों में सफर करते हैं गार्ड्स से वाकफियत करके इन डिब्बों में बैठ जाते हैं। मेरा मंत्री जी से यह सुझाव है कि सिर्फ एक दो आदमियों के लिए ही ये डिब्बे न लगाये जाय बल्कि इनके बदले तीसरे दर्जों के डिब्बे लगा दिये जाय जिससे आम जनता को और भी सहूलियत हो जाय।

रेलवे में भ्रष्टाचार के विषय में जो बातें यहा पर कही गई हैं उसके विषय में भी मैं कुछ कहना चाहता हूँ। इसमें सन्देह नहीं है कि जिस तरह से दूसरे विभागों में भ्रष्टाचार है उसी तरह से इस विभाग में भी फैला हुआ है। इस विषय में मुझे यह अर्ज करना है कि जिस तरह से सरकार इस बुराई को खत्म करने के लिए कोशिश कर रही है उसी तरह से जनता को भी इसमें

[Shri C. L. Verma.]

सहयोग देना चाहिये। मगर देखने में यह आता है कि जनता उतने उत्साह से इस कार्य में सहयोग नहीं दे रही है जितना कि उसको देना चाहिये था। अगर इस बुराई को दूर करने में जनता सरकार को पूरा सहयोग दे तो यह खुद ब खुद दूर हो सकती है।

भ्रष्टाचार के विषय में अभी हमारे एक मित्र ने कहा कि केले के लिए वैगन नहीं मिलते हैं जिससे कि बम्बई में रेलवे अधिकारी काफी भ्रष्टाचार कर रहे हैं। मेरा कहना यह है कि अगर लोग माननीय मंत्री जी को इस विषय में बतला दे कि उस जगह पर इतने डिब्बों की जरूरत होती है तो यह हालत कभी भी पैदा नहीं होगी। मैं अपने यहां की एक मिसाल आपके सामने रखना चाहता हूँ। हमारे यहां करीब ६ या ८ लाख मन से ज्यादा आलू बाहर जाता है और उनको एक नियत समय में ही बाहर भेजना होता है क्योंकि ज्यादा समय बुक रखने पर वह खराब हो जाता है। पिछले कई सालों से हमको इस विषय में बहुत तकलीफ थी। डिब्बे समय पर नहीं मिलते थे जिसकी वजह से हर आदमी यह कोशिश करता था कि उसका माल पहिले चला जाय जिससे वहां पर भ्रष्टाचार बढ गया था। मगर जब हमने इस मामले को मंत्री जी के पास रखा तो उनके सहयोग से वहां आलू क समय में २० और ३० वैगन रोजाना के लिए मिल गये। हमने वहां पर कोओपरेटिव सोसाइटी भी मुकदर कर दी है और सब काम उसका सौंप दिया है। वहां पर अब वैगनों की किसी प्रकार की शिकायत सुनने में नहीं आती है और न किसी प्रकार का भ्रष्टाचार ही है। अब हालत यहां तक पहुंच गई है कि रेलवे अधिकारियों ने खुद यह कहना पडता है कि वैगन खाली पडे हुए हैं माल लाओ। अगर हम इस तरह से सब जगह कार्य करेंगे तो भ्रष्टाचार खत्म हो सकता है।

मैं यह अर्ज करना चाहता हूँ कि बहुत सी कमेटियां बनेंगी और रिपोर्ट आयेगी, लेकिन अगर अपनी कठिनाइयों को वक्त पर या महीने भर पहले डिपार्टमेंट को, या माननीय मंत्री जी को, ठीक तौर पर लिख दिया जाय तो दिक्कत बहुत कुछ हल हो सकती है और करप्शन (corruption) का मसला भी बहुत कुछ हल हो सकता है।

एक चीज और मैं सजेस्ट (suggest) करना चाहता हूँ और वह यह है कि जिस तरह से हर स्टेशन पर टेलीफोन की एडवाइजरी कमिटीज (Advisory Committees) हैं उसी तरह से रेलवे की भी एडवाइजरी कमिटीज बना दी जाय क्योंकि जो कमिटी सजेस्ट की गई है वह बहुत दूर दूर के फासले पर होगी। मसलन अगर किसी स्टेशन की आबादी ३० हजार या उससे ऊपर है तो वहां पर एक कमिटी बना दी जाय और उसमें लोकल बोर्ड और पार्लियामेंट वगैरह के मेम्बर एसोशियेट (associate) कर लिये जाय। इसमें कोई खर्च का भी सवाल नहीं है। लोग उसमें अपने सुझाव दे सकेंगे और इम्प्रूवमेंट (improvement) हो करने के तरीके बता सकेंगे। मैं इस वक्त टेलीफोन कमिटी में काम कर रहा हूँ।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Telephone's? What has that got to do with the Railways.

SHRI C. G. K. REDDY: He is saying that to show the similarity.

श्री सी० एल० वर्मा : तो टेलीफोन कमिटी के सिलसिले में यही होता है कि जो लोकल कम्प्लेंट्स (local complaints) उनको वे ही हल कर लेते हैं। इसी तरह की कमिटी रेलवे में भी बनाई जाय।

इन शब्दों के साथ में माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ।

[For English translation, see Appendix IV, Annexure No. 27.]

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Reddy, just three minutes.

SHRI C. G. K. REDDY: Yes, Sir, I will not take more than three minutes and I shall not shock the Minister as he seems to think.

Sir, regarding the Perambur Coach Factory, I have heard something which is rather disconcerting. I have not had the time to check up but, I am sure there is quite a lot of truth in it. We are all aware, Sir, that the Public Accounts Committee has commented rather harshly about the manner in which the Coach Factory is supposed to have come to an agreement, but, the most surprising and wonderful part of that is that there does not seem to be any agreement at all. If that is true, Sir, it is a very disconcerting state of affairs. I am told that there was to have been an agreement between the Government and another Swiss concern, but, when that was not possible, an officer of the Railway Department came to asort of an oral agreement with another concern, also Swiss, the terms of which have been criticised by the Public Accounts Committee. I am told most definitely that there has been no agreement. If that is so, Sir, I fail to understand—if an officer of the Government is about to leave for Switzerland again to negotiate a proper agreement—how the Railway Department has expended quite an amount of money in starting construction of the Perambur Coach Factory. In this matter, Sir, there are two very serious things: first of all the manner in which the whole thing seems to have been handled does not appear to be very regular, to say the least. Secondly, when the Public Accounts Committee has gone into it and, if it says that the terms of the agreement are not profitable for us and, if there had been no agreement, I find that the Railway Department has committed a grievous error, to say the least, in not appraising the Public Accounts Committee that such an agreement, so far as the Government level is concerned, does not exist. We

should like to know, Sir, if that is true, in a sense, and if so, what action Government would take in the matter to see that such disconcerting things, if I may say, do not happen again.

SHRI ABDUL RAZAK (Travancore-Cochin): Mr. Deputy Chairman, I am glad, the hon. the Railway Minister has franked all that he had in his hands just in the style of a fearful middle school boy. I deeply appreciate, Sir, the spirit with which he has rendered accounts. But, Sir, there is one unfortunate sentence in his speech and one niggardly provision in the Budget Estimates against which I have to raise my feeble voice for what it is worth. On page 6 of the Budget speech it is stated: "The development of new railway facilities will have to be dovetailed with industrial and other developments contemplated in the Plan." In keeping with this fatalistic decision, a very meagre provision has been made in the estimates for the construction of new railway lines. Although for the construction of new railway lines a sum of Rs. 419 crores is provided for; really a sum of Rs. 60 lakhs alone is provided for the construction of new lines to be taken in hand during 1953-54, the remaining Rs. 4.58 crores having been earmarked for the construction of the works that are already in progress. This represents the Railway Ministry's disregard of the wishes of the people, disregard of the development of vast areas and vital industries.

Sir, this ill-founded policy misses one essential point. According to the hon. Railway Minister, the development of railway facilities has to wait till industrial and other developments take place according to the schedule tabulated in the Five Year Plan. Sir, it is one of the most elementary lessons of both history and economics that industrial development is as much the result of railway facilities as the latter are the result of the former. They have to co-exist and complement each other. This solid truth, I am sorry to say, has escaped the notice of the hon. Railway Minister. Exactly nine months ago it was my privilege to bring home to this House the impera-

[Shri Abdul Razak.]

tive need for a rail link between Tirunelveli and Cape Comorin *via* Nagercoil. I shall not repeat what I have said before. I need in this connection only to say that a rail link between Trivandrum and Nagercoil is also urgently required. The Tirunelveli-Cape rail link is only 58 miles, while the Trivandrum-Nagercoil link has to cover a distance of 40 miles only. These two rail links are absolutely necessary for the development of these areas, particularly in view of the two monazite factories established in Maunavalakurichi and the neglected port of Colachil. Added to these is the vast scope for the development of what are called the agronomical industries, particularly the development of the palm-gur industry. Therefore, if the rural extension programme, so eloquently talked about in the Five Year Plan, is meant seriously, and if it is to mean anything real to the people, these two links must necessarily be effected. In this connection I must also thankfully acknowledge, Sir, the memo that I received from the Railway Ministry in respect of the rail link between Tirunelveli and Cape Comorin *via* Nagercoil. I am told that on this matter the initiative should come from the Government of Madras and the

Government of Travancore-Cochin. Sir, I regret to say that this is the old British trick that cannot any longer pay in this land. So far as the Tamil areas in Travancore are concerned, the distant Government of Madras, to speak very frankly, is indifferent, and the attitude of the Government of Travancore-Cochin is one of revenge. Therefore, Sir, I submit that the initiative must necessarily come from the Centre. If the Ministry feels that more funds are necessary for this matter, I for one, Sir, would agree with my hon. friend Prof. Ranga in resorting to a special cess or even a special developmental surcharge on fares and freights. Whatever be the course that the Ministry may decide upon, these two links, Sir, are absolutely necessary and particularly in view of the fact that our agronomical products should readily find their way to the big commercial centres. With these words, Sir, I conclude.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The House stands adjourned till 2 P.M. on Monday.

The Council then adjourned till two of the clock on Monday, the 23rd February 1953.