

15.09½ hrs.

**BUSINESS ADVISORY COMMITTEE  
THIRD REPORT**

Dr. Ram Subhag Singh: Sir, I beg to move:

"That this House agrees with the Third Report of the Business Advisory Committee presented to the House on the 20th June, 1967."

Mr. Speaker: The question is:

"That this House agrees with the Third Report of the Business Advisory Committee presented to the House on the 20th June, 1967."

The motion was adopted.

15.10 hrs.

**DEMANDS FOR GRANTS—RAILWAYS, 1967-68—contd.**

Mr. Speaker: The House will now take up further discussion of the Demands for Grants of the Railways. Shri Brij Bhushan Lal will continue his speech.

श्री ब्रज भूषण लाल (बरेली) : अध्यक्ष महोदय, कल मैं बरेली जंक्शन रेलवे स्टेशन के बारे में, जो कि लखनऊ और दिल्ली की मेन लाइन के ऊपर है और बड़ा इम्पॉर्टेंट स्टेशन है, जो शिकायात हैं उनको मंत्री महोदय की नोटिस में ला रहा था। वहाँ पर ओवरब्रिज बनने का जहाँ तक सवाल है, वह तो मैं ने कल बतलाया।

15.11 hrs.

[Mr. Deputy-Speaker in the Chair]

दूसरी बात जो मैं मंत्री महोदय की नोटिस में जाना चाहता हूँ वह यह है कि वहाँ पर जो बड़े क्लास के पैसेन्जर्स के लिये बेंचिंग रूम है वह उनकी जरूरियात को पूरी नहीं कर रहा है, जिसकी वजह से तीसरे दर्जे के पैसेन्जर्स को धूप और बारिश से बचने की

कोई सहूलियत नहीं है। मैं आपकी तबज़ह इस तरफ़ दिखाना चाहता हूँ कि वहाँ पर जो जमीन बराबर में पड़ी हुई है उस पर आप एक मोड़ बनवा दें तो उससे उनकी बिचकत काफी हद तक दूर हो जायेगी।

वहाँ पर ठंडा पानी पीने के लिये भी कोई सुविधा नहीं है जिसकी वजह से गमियों में पैसेन्जर्स के लिये बड़ी तकलीफ़ होती है। प्लेटफार्म नं० एक और चार पर ठंडे पानी के लिये जो कूलिंग मशीनें हैं, मुझे बड़े अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि वह दो सालों से ब्राउट आफ़ आर्डर पड़ी हैं। उनके काम में न आने से पैसेन्जर्स को बड़ी तकलीफ़ होती है। वह ठीक हो जायें तो उनको काफी सुविधा हो जाय। आप कृपा करके उनको रिपेयर करवा दें, और वह बहुत थोड़े पैसों में हो जायेगा।

बरेली जंक्शन स्टेशन पर सैनिटरी कंडीशन भी बहुत अचरत हालत में हो रही है। जो चार प्लेटफार्म हैं उन पर दो दो दिन तक सफ़ाई का काम नहीं होता है और काफी तादाद में कूड़ा-करकट देखने में आता है। अगर कभी किसी ट्रेन के इन्तज़ार में वहाँ खड़ा होना पड़ता है तो प्लेटफार्म पर खड़ा हो पाना मुश्किल हो जाता है। वहाँ का जो स्वीपिंग स्टाफ़ है वह न जाने कहाँ काम करता है। मालूम ऐ 1 पड़ना है कि वह ऊँचे स्टाफ़ के बंगलों और कोठियों पर काम करता रहता है। उस को वहाँ से ही फुर्सत नहीं मिलती है, स्टेशन की सफ़ाई कैसे करेगा? इतना ही नहीं, जो गाड़ियाँ साफ़ करने वाला स्टाफ़ है वह भी कभी नज़र नहीं आता है, जिसका नतीजा यह हो रहा है कि जब गाड़ी वहाँ से चलती है तो उसका सफ़ाई नहीं हो पाती है। न रोशनी का ही कोई इन्तज़ाम होता है और न दूसरा ही कोई इन्तज़ाम होता है। जो गाड़ियाँ वहाँ आ कर खड़ी होती हैं उन की भी सफ़ाई नहीं की जाती।

एक और बड़ी तकलीफ़ जो वहाँ पर है वह यह कि बरेली जंक्शन रेलवे स्टेशन पर

[श्री बृज भूषण लाल]

लेपर्स काफी तावाब में बैठे रहते हैं जिन की वजह से बीमारी व इन्फेक्शन फैलने का अन्देसा है। वहां पर जो लेपर्स कालोनी है वहां पर उन को जल्दी से जल्दी रिमूव किया जाये और उन को एक नुइसंस पैदा न करने दिया जाये और इन्फेक्शन डिजीज की कोई शिकायत न रह जाये।

जहां तक रिफ्रेसमेंट रूम का सवाल है जहां पर खाना सप्लाई किया जाता है, अगर वहां की हालत को देखा जाये तो फूड स्टाफ की हालत बहुत खराब है, दूसरे खाना सफाई से बनाया भी नहीं जाता है। इस की तरफ आप को पूरी तबज्जह देना चाहिये। जो वेन्डर्स होते हैं, जो कि खाने पीने की चीजें बेचते हैं, उनके रेट्स बहुत ऊंचे हैं। मालूम पड़ता है कि अफसर उनको ठेके दे देते हैं, उसके बाद यह नहीं देखते हैं कि वह लोग किस प्रकार से काम करते हैं। वह एग्ज़ारवि-टेंट रेट्स पर अपनी चीजें बेचते हैं और लोगों को ठगते हैं।

कल मैं ने आप की तबज्जह दिलाई थी कि जो इंडियन रेलवेज के गार्ड्स हैं उन के पे रेन्ज में और उन की कटेगरी के दूसरे एम्पलायीज के पे रेन्ज में बड़ी डिस्पैरिटी है। आप इसकी जांच कर के इसको दूर करने की कोशिश करें।

इसी तरीके से रेलवे मैडिकल सर्विस के एम्प्लोईज में और जो सेन्ट्रल हेल्थ सर्विस के एम्पलायीज हैं उन के पे स्केल्स में भी बड़ी डिस्पैरिटी है। इसकी और भी आप को ध्यान देना चाहिये। यह दोनों सर्विसेज 1966 में रिभोगेनाइज की गई थीं। हम आशा करते थे कि उससे वह डिस्पैरिटी दूर हो जायेगी, लेकिन वः अब तक दूर नहीं हो सकी है, बल्कि काफी बढ़ गई है। अगर रेलवे मैडिकल सर्विस को और सेन्ट्रल हेल्थ सर्विसेज को मर्ज कर दिव्य तो यह सारी कम्प्लेन्ट

में यहां पर एक बात देखा रहा था कि मंत्री महोदय काफी ध्यान से सारी बातों को सुन रहे हैं। आम तौर से यह होता है कि जितने भी मंत्रिमंडल के और मंत्री महोदय हैं वह अगर कोई माननीय सदस्य शिकायत करते हैं या सजेशन देते हैं तो उन पर ध्यान नहीं देते हैं, न कोई नोट्स ही बनाते हैं। बरक्स इसके लिये जो रेलवे मंत्री महोदय हैं वह सदस्यों की बात को सुनते हैं और नोट्स बनाते हैं। मैं इसके लिये उन का शुक्रिया अदा करता हूँ और आशा करता हूँ कि वह मेरी बातों पर अवश्य ध्यान देंगे।

Shri Thirumala Rao (Kakinada):  
Mr. Deputy-Speaker, Sir, I should like to extend my best wishes to my hon. friend, Shri Poonacha, who has been rightly given the responsibility of heading one of the biggest ministries in this country. No doubt, by his untarnished service to the country over a long period and by his hard work and ability he is entitled to this charge. I can offer him our heartiest co-operation in seeing that he implements all the promises he is going to make to us in this behalf.

I do not want to cover the ground with regard to the finances of the railways because on these Demands for Grants most of us are interested in local problems though they are not actually parochial. I want to mention something about the South Central Railway which has recently been brought into existence, probably on 2nd October, 1966. Though it has not yet overcome its teething troubles, we are not impatient to offer our criticism, much less any dis-satisfaction over it. No doubt, some time is necessary for this new zone to settle down and carry on its development, but we find that the zone which has been brought into being as a result of continuous agitations over a long period by the concerned people has not been completely satisfactory. The zone has been cut out in such a way that it has not been done on a rational basis.

A part of the Central Railway and of the Southern Railway has been cut out to form the new South Central Railway. The powers had it in their view that the Southern Railway does not suffer any damage in its income or importance. One cannot understand the thinking of the Railway Board when it has tagged on certain portions to this new zone and not given the most important sections to this railway. With regard to the carving out of this zone the retaining of the Guntakal Division in the Southern Railway is the most irrational thing that any administrator can do. Also, all the terminals are kept under the control of the other railways. For instance, Visakhapatnam is still in the South Eastern Railway and Gudur in the south is in the Southern Railway. They are most important sections where transshipment of goods and administrative facilities have to be worked out. I suggest that there should be re-organisation of this zone with a view to catering to the needs of that area.

I need not tell you that Andhra is more or less one of the best rice producing areas in the country. Large quantities of rice going up to tens of thousands of tonnes is being exported to the extreme south and also to the far north east to Bengal. There is a wagon shortage and every inconvenience that is due to shortfalls is put on the poor Andhra Government that they are chary in giving rice which they have got at their disposal.

With regard to the area that is covered by this railway, it is one of the most promising and potential, industrial as well as agricultural, area of the whole country. We are sparing 6 lakhs tonnes of rice every year. We are second or third in producing oilseeds. We are producing tobacco to the tune of Rs. 25 crores a year which is one of the best foreign exchange earner for this country. We have got coal in large quantities in Singareni area. Last but not the least is the mango which is called the king of fruits. We produce the largest

quantity of mangoes that are exportable and we export them to Calcutta, Delhi, Bombay, Madras and all the far off places. Hundreds of wagons are demanded during the season. There is a complaint at the South Central Railway that sufficient number of wagons are not allotted, are not kept at the disposal of the Railways. I should like the Minister to look into the matter. One of my friends here—he is not here—representing that area said in his speech on the Railway Budget that large quantities of coal are accumulated roundabout Belampalli and those should be cleared.

**Shrimati Lakshminthamma** (Khammam): Coal is accumulated in my constituency also; they are not supplying wagons.

**Shri Thirumala Rao:** There is a demand from that area also. We are exporting 3 million tonnes and even more of iron ore from Andhra Pradesh. Vizag port is being specially developed with all the modern equipment of loading and unloading. Nearly 3 million tonnes of coal is being exported. What is the point in not keeping such a key position of Vizag in the South Central Railway. It is a port for Bhilai, for all the heavy machinery and for the export of iron ore and other things. It is said that Vizag port is going to be one of the biggest ports in the country and it is already feeling the glut. There should be a second port developed between Madras and Vizag and that is the place where from I come, that is, Kakinada. There is a proposal to make Kakinada an exclusive port for the export of iron ore. It can handle nearly 3 million to 4 million tonnes of iron ore and the railway lines are also being aligned. They are trying to have the line upto Polavaram. From Polavaram, they want to bring iron ore by boats through the river Godavari. I do not know whether they have studied all the conditions of the river in all the seasons. But still there is the necessity of connecting Kakinada also to this line so that

[Shri Thirumala Rao]

there will be a larger export of iron ore from Kakinada. The Mines and Metals Corporation have sent their technical experts to Kakinada to make a study.

**Shri P. K. Deo (Kalahandi):** Is he speaking on the demands of the Ministry of Transport or on the Ministry of Railways? He is speaking of ports.

**Shri Thirumala Rao:** I should like to ask my hon. friend whether there is not a railway line to Paradip port. They are all inter-connected. On the Bailadilla line, they are spending about Rs. 40 crores or even more. That has been laid from the mines to the Central Provinces in Orissa and to Vizag port. What I am suggesting is that the railway lines and the ports are inter-connected with regard to the export trade as well as import trade. At Vizag, you have got huge godowns constructed and a large quantity of wheat and other food-grains that are imported from the West as well as from Australia are being landed in Vizag. Therefore, such an important place like Vizag which has to do in a large measure with the export and import trade should be developed. That should be in the South Central Railway. This is the argument that I want to build for that.

15.25 hrs.

[**SHRI C. K. BHATTACHARYA** in the Chair.]

With regard to Kakinada, it is about 400 miles north of Madras and it is between Vizag and Vijyawada. We have to go by a side-line, 8 miles from Samalkot. There was a proposal for this long ago, in 1950 or 1948 when I was a member here, when Mr. Gopaldaswamy Iyengar was the Railway Minister and when Mr. Santhanam was the Minister of State. They had definitely promised this; they had a survey of the whole thing and they had a report and they had

said that the line should be aligned and Kakinada should be brought on to the main line. But something has happened. I was out of the Assembly, Mr. Santhanam was out, Mr. Gopaldaswamy Iyengar changed his portfolio and that provided the occasion for the officials to shelve it; they have shelved it till now. We should get it revived. Kakinada is an important place with a population of 1,50,000; it is one of the biggest centres in Andhra Pradesh having various types of colleges and Government are also building up industries there on a large scale; recently my hon. friend, Mr. Asoka Mehta, was good enough to tell me that they are thinking of having a fertiliser plant in Kakinada also in the public sector. Therefore, considering all these things and considering the favourable report about the good conditions of the port for further development, the Railways should consider connecting Kakinada and bringing it on to the main line at a small cost.

**Mr. Chairman:** The hon. Member may conclude now.

**Shri Thirumala Rao:** I rarely take the opportunity of asking for a little more time. I speak on subjects in which I am interested. I want a few more minutes to bring to the notice of the Government certain important facts.

**Mr. Chairman:** A scheme has been left by the Deputy-Speaker and that scheme has to be complied with.

**Shri Thirumala Rao:** I think, the Chairman has some discretion at his disposal, which you can very wisely use in my favour.

With regard to Kakinada, I request you to consider this because there is also a proposal to convert it into a major port as a main exporting centre for iron ore.

With regard to South-Central Railway, I want to ventilate a few grievances.

Hyderabad is one of the biggest cities of India. During the British period and even during the subsequent period, only big cities like Madras, Calcutta, Bombay and Delhi are in the map.

**Shri D. C. Sharma** (Gurdaspur): Delhi is not in the map.

**Shri Thirumala Rao:** It is very much there.

I request you to consider this. Hyderabad is a growing city with a population of 1.5 million and as I have already said, there are immense possibilities of development both economically and politically and also otherwise. I request you to see that all the cities in India are connected by direct trains from Hyderabad. There should be a direct train from Hyderabad to Delhi and another from Hyderabad to Calcutta. There is already one train from Hyderabad to Madras and another from Hyderabad to Bombay. But the so-called express train that goes from Hyderabad to Madras is worse than a goods train; it is nobody's bother; it is bogged down at wayside stations for hours together looking on helplessly, shedding tears, while a goods train passes over it with mocking speed. I request you to give consideration to the fact that this train should be speeded up. Every time they say that it is as a matter of sufferance or consideration or concession that the train is given to Madras. This is one train which I want to mention specially. Hyderabad is connected from Bezwada to the northern parts of Andhra Pradesh; it is one of the richest areas. From Bezwada to the north, Krishna district, West Godavari district, East Godavari district and parts of Srikakulam district are rice-surplus areas from where a large amount of traffic emanates. You can see the statistics. This is one of the most productive and paying lines. Any number of trains can be put and there will be no dearth of passengers or traffic. I request you to see that the train that connects Hyderabad to the northern

parts of Andhra Pradesh should be improved. There is a train called Puri Express. Why do you take us to Puri? To teach some Bhakthi? We are already having Thirupathi; we have got enough Bhakthi, the fear of God. You can take it direct to Calcutta. There must be a mail as well as an express train from Hyderabad to Calcutta and there is sufficient traffic on that line. I want the hon. Minister to consider several other points which I wanted to urge but which I am not raising for lack of time, but I shall bring these to his notice privately and I hope he will give his best consideration to them and attend to them.

In conclusion, I would submit that the consultative committee of the Members of Parliament in the Southern Zone has not met so far. I hope that the hon. Minister would convene a meeting of that before this session ends....

**The Minister of Railways (Shri C. M. Poonacha):** It will be convened during this session.

**Shri Thirumala Rao:** If a meeting is convened, then we shall be able to come in contact with the officers concerned and explain our difficulties.

**Shri Mangalathumadom (Mavelkara):** Mr. Chairman, Sir, I have moved cut motions Nos. 334, 335, 336, 339 340 and 373.

I am coming from a State where railway facilities are practically denied to the bulk of the population of the area. Even after Independence, this necessary prerequisite for industrialisation of that State was totally neglected. If we take into consideration the development of the railway system for the last half a century or so, we can see that the extension of new lines in that State was limited to a distance covering 93 miles between Ernakulam and Quilon, and that too in metre gauge. This line was originally intended to be broad gauge. But, unfortunately, as is usual with

[Shri Mangalathumadam]

the Government of India, when that plan was implemented, just the reverse happened. This is the sorry state of affairs of the railway facilities in Kerala.

If you look at the railway map of India you will see that beyond Tirunelveli in Madras State and Trivandrum in Kerala State, there is no railway link at all. It is criminal that an important tourist centre like Cape Comorin, a spot which was and is so dear to the statesmen of the past and the present, at home and abroad, is still lacking in railway facilities. The extension of the railway line from Trivandrum to Cape Comorin and from Tirunelveli to Cape Comorin is of nation's need, which no responsible government can ignore.

I understand that on several occasions, the area between Trivandrum and Cape Comorin was surveyed for new railway lines, but nobody knows why things are delayed extraordinarily in starting that work. I trust that the hon. Minister will look into the matter and start work on this new line immediately.

Another important factor which I want to mention in this connection is how Government themselves flout their own policy declaration regarding the extension of new railway lines. I would recall the statement of the Railway Minister in his budget speech last year. In that speech, as a matter of policy, he stated that:

"New lines of construction in the Third Plan have been mainly to meet the requirements of industrial, mineral and major port development on a large scale."

Sir, let us take the case of industry. In Kerala, Alleppey is one of the most industrial and commercial centres. Barring, Cochin, Alleppey is the biggest commercial port in Kerala. Appropriately, it is called the Venice of the East. This district is also famous for its coir goods. It is impor-

tant to note that wagons are not available for the transportation of this important export item which earns substantial foreign exchange.

The necessity of a railway line in this important centre was spelt out on innumerable occasions on the floor of this House itself. But because of the criminal indifference and gross negligence on the part of the Government machinery, these pleas fell alike cries in wilderness. I hope that the authorities will understand the need for a new railway line from Cochin, touching Alleppey and Mavelikara. This will definitely enlarge the industrial base of Kerala. I hope Government will give top priority to this new railway line from Ernakulam, linking Alleppey and Mavelikara, in view of the industrial potential and strategic importance of the Alleppey district.

Trivandrum is one of the two State capitals in India which are not linked up by broad gauge railway line. In fact, there is no broad gauge line south of Ernakulam. The break of gauge at Ernakulam is a serious handicap, which hampers the free movement of goods to the State capital from other parts of the nation. It is reported that in his recent talk with the Kerala Chief Minister, the hon. Food Minister appears to have stated that since the railway facilities are limited, to rush rice in time to Kerala from Andhra Pradesh he had to take resort to sending it by ship from Visakhapatnam. It is a pity that this kind of things are happening. Government will have to consider this factor very seriously and I stress that the metre gauge line between Ernakulam and Trivandrum should be converted into broad gauge.

A notable aspect of working of the railway in Kerala State is that all the outmoded, condemned boggies and machines are dumped into that State and used in operation. While travelling, one may feel the fun as if he is

travelling in a compartment as old as the railway itself. This set-up should change and needs a thorough transformation.

I have gone through the budget proposals for giving new lines. But no provision is made in that to take up any of the works mentioned above. I cite this as a glaring example of the step-motherly attitude shown towards Kerala. I hope that the Government will do justice to the genuine need of providing proper railway facilities to Kerala, a factor most essential for its economic development. And I submit that immediate action may be taken with regard to this matter.

The time-limit does not permit me to talk at length about the gross inefficiency prevalent in the railway administration. This is one of the departments in which corruption is rampant in an organised form with the connivance of railway officials at various levels. Accommodation is always available if the passenger is prepared to spend extra money to gratify a booking clerk, porter or conductor. The practice is undoubtedly cheap. I wish to bring to the notice of the hon. Minister another example of corruption. It is a practice prevalent in the railway line between Mavelikkara and Kottayam in my State that plots on both sides of the line are given for tenancy illegally by the railway PWD officials to earn money from the local people. This kind of notoriety is prevalent in the railway department. It is a national shame which should be handled effectively and mercilessly with immediate effect. Nowadays a railway journey has become the most risky affair. After the exit of the 'Great Railway Accident Minister' from the Cabinet, we thought things would improve substantially. But the situation continues to be worse. There is no end to the reports of railway accidents and large-scale loss of lives pouring from different parts of the country.

The condition of third class compartments continues to be very miserable. To my mind, this is because of the existence of two upper classes. Among these, the second class compartment in the Indian Railways as a cent per cent hoax. In certain cases, it fails to give even the facilities of a third class. It is criminal on the part of Government to charge heavily from the public and deny facilities worth those payments. But whatever it be, as a measure to improve the conditions in the third class, I propose the abolition of the upper classes and privileged treatment in railway journey. Partly this is a great social problem also. To allow these upper classes to continue is obviously an indication of the class character of the Government. The hon. Minister, as was the case with his predecessor, may not be aware of the difficulties of a passenger in the third class compartment since he is not accustomed to railway journeys in the common man's compartment.

There are many other aspects like ticketless travel etc. about which I do not want to mention at present.

I hope Government will give a serious look into the problems I have mentioned and provide proper railway facilities to the Kerala State—a measure vital to the rapid industrialisation and economic progress of that State.

श्री राजदेव सिंह (जौनपुर) : सभापति महोदय, ग्राप ने मुझे रेलवे बजट पर बोलने का मौका दिया, उस के लिए बहुत बहुत धन्यवाद। रेलवे के सम्बन्ध में बातें तो बहुत सी रखनी हैं, लेकिन इस थोड़े से समय में उन तमाम बातों को रखना सम्भव नहीं होगा।

इस में कोई शक नहीं है कि रेलवे ने पिछले तीन पंच वर्षीय योजनाओं की अवधि में क्रमबद्ध तरक्की की है, लेकिन वह तरक्की धीरे तेज होती, धगर रेलवे के कर्मचारियों पर, खास तौर पर ऊपर

[श्री राजर्षेव सिंह]

के अधिकारियों पर, मानवता का थोड़ा सा प्रभाव होता। हम यह देखते हैं कि वह एक अरिस्टोक्रेटिक क्लास रेलवे अधिकारियों का डेवलप सा होता आ रहा है और लोगों की बातों को वह सुनते नहीं हैं। इस की एक मिसाल मैं रखना चाहता हूँ। कन्सल्टेवि कमेटी में पिछली लोक सभा के उत्तर प्रदेश के 12 एम० पी० ने मांग की थी कि कोई ट्रेन एक दे दी जाय जो कि बनारस या सीधे मुगलसराय तक जाती हो। लेकिन 12 एम० पी० की बात का क्या असर पड़ा बनारस मैनेजर के ऊपर और दूसरे लोगों के ऊपर यह इसी से अन्दाज कर सकते हैं कि कितनी कदर यह एम० पी० के सुझावों की करते हैं। साथ ही साथ उसी रेलवे में वह कर्मचारी भी आते हैं जिन्होंने पाकिस्तान से लड़ाई के समय में काफी मुस्वीदी के साथ देशभक्ति दिखाया।

दूसरी बात मुझे रेलवे की तीसरे दर्जे के बड़े हुए किराये के संबंध में कहनी है। माननीय मंत्री जी ने बड़ी कृपा की कि उसे थोड़ा सा घटा दिया। लेकिन जो बड़ा हुआ हिस्सा है वही इतना काफी है कि उस का असर गरीब लोगों पर पड़े बिना नहीं रह सकता। मैं यह भी कह देना चाहता हूँ कि गरीब आदमी जो दूर गांव में रहते हैं कभी ट्रेन से सफर करते हैं तो बिना टिकट के सफर नहीं करते हैं। तो ज्यादातर अगर इस का उन्हीं पर पड़ेगा। अगर बहुत से लोग बिना टिकट भी सफर करते हैं, उन के ऊपर ज्यादा असर नहीं पड़ता। अगर रेलवे की आदमी बढ़ानी है तो बहुत सी चीजें हैं। बड़ी बड़ी चोरियां होती हैं। यहां तक कि कई दफा पालियामेंट में सवाल भी उठाया गया..... (व्यवधान) ..... उन बड़ी बड़ी चोरियों को रोक कर के खर्चा बचाने का काम किया जा सकता है। कोई आदमी बम्बई के लोको वर्कशाप में जाकर देख सकता है कि बाहर

एक आदमी बैठा हुआ रहता है जिस का यह काम होता है कि जितने मजदूर वहां से निकलें उनकी सब की तलाशी ले कि कारखाने से वह कोई चीज तो नहीं ले जा रहे हैं। लेकिन हर आदमी कोई न कोई सामान कारखाने से लेकर निकलता दिखाई देता है। यह चीजें रोकी जायें तो रेलवे का जो बहुत बड़ा नुकसान होता है वह रुक जाय और रेलवे को थर्ड क्लास पैसेन्जर्स पर जो कि 97 प्रतिशत है, उन पर भाड़ा बढ़ाने की जरूरत न पड़े।

दूसरे, अंग्रेजों के समय में पैसेन्जर्स को डोने की ओर माल को डोने की रेलवे की मोनोपली थी। वह धीरे धीरे खत्म होती जा रही है। अब ज्यादातर रोड ट्रांसपोर्ट कीमती मालों को डोने का काम कर रहा है जिससे रेलवे को घाटा पड़ रहा है। रेलवे ने जो ज्यादा भाड़ा कर दिया वह नहीं करना चाहिए था और पैसेन्जर्स के लिए भी भाड़ा नहीं बढ़ाना चाहिए था। आज पैसेन्जर्स के लिए भी दूसरे तरीके हैं आने जाने के। इसलिए आज जरूरत इस बात की है कि रेलवे को ज्यादा अट्रैक्टिव बनाया जाय। उस के सफर को भी ज्यादा अट्रैक्टिव बनाया जाय और माल डोने के तरीके को भी अट्रैक्टिव बनाया जाय और ऐसा बनाया जाय कि नुकसान होने का व्यापारियों को अन्देशा न हो।

इन सब सुविधाओं के लिए पब्लिक रिलेशंस डिपार्टमेंट भी कायम किया गया है। यह पब्लिक रिलेशंस डिपार्टमेंट लाखों पब्लिक से रोज डील करता है जो पैसेन्जर्स की सुविधा के संबंध में होते हैं और साथ ही 13 लाख रेलवे एम्प्लायीज से डील करता है। इतने ज्यादा लोगों से डील करने वाला पब्लिक रिलेशंस डिपार्टमेंट किस तरह से काम करता है उसे कोई भी जाकर देख सकता है। एक तरफ काम तो यह इस तरह कर रहा है और फिर मेरी



समझ में नहीं आता कि पहली मई से जितने रेलवे आफिसर्स थे उन की अप्रॉबिंग क्यों कर दी गई? यह खर्चा घटाने की नहीं, बढ़ाने की बातें हैं।

रेलवे में जो क्लासिफिकेशन है उस के बारे में भी दो शब्द कहूंगा। ज्यादा सफर करने का मौका मिलता है और हम लोग देखते हैं कि सेकेंड क्लास की कोई जरूरत नहीं है। थर्ड क्लास या लोअर क्लास और अपर क्लास और एयर कंडीशन क्लास तीन से अच्छी तरह काम चल सकता है। देश की जैसी हालत है उस को देखते हुए इन तीनों में सब यात्री ऐबजाव्त हो सकते हैं।

दूसरी जो लम्बी लम्बी गाड़ियां हैं, दूर दूर जाने वाली गाड़ियां हैं जैसे पठानकोट से बम्बई या कलकत्ता से बम्बई इन में स्लीपर कोचेज कुछ और लगा दिए जायें।

दूसरी बात जिस की तरफ में मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहता हूँ वह यह है कि अक्सर यह देखा गया है कि जो दूर दूर जाने वाली गाड़ियां हैं उन में बड़ी भीड़ रहती है। भीड़ का कारण यह होता है कि जो दो तीन स्टेशन जाने वाले मुसाफिर होते हैं वह भी उन तेज गाड़ियों को इस्तेमाल करते हैं। लोकल गाड़ियों को इस्तेमाल नहीं करते हैं। इस पर कुछ पाबन्दी होनी चाहिए जिससे दूर जाने वालों को कुछ सुविधा मिले।

एक मानन्य सवस्थ: नखदीक जाने वालों को यही गाड़ियां मिलती हैं। दूसरी गाड़ियां नहीं हैं।

श्री: राजबेब सिंह: बहुत सी लोकल गाड़ियां हैं।

श्रव में यह कहना चाहता हूँ कि रेलवे घटना बड़ा मुहकमा है, इस में करप्शन के बहुत से प्वाइंट्स हैं। लेकिन जहां तक

मोटे ढंग से देखने में आता है, करप्शन के कुछ प्वाइंट्स इस प्रकार हैं। एक तो मेडिकल आफिसर जो सर्टिफिकेट देते हैं वह भी एक करप्शन का प्वाइंट है। वह जो फिटनेस सर्टिफिकेट देते हैं वह भी एक करप्शन का प्वाइंट है। रिजर्वेशन एक करप्शन का प्वाइंट है और भी बिना टिकट जो पैसेजर्स चलते हैं उन से भी इन की कुछ मांठागाठ रहती है, यह भी एक करप्शन का प्वाइंट है। इस के बाद ट्रांसफर्स और पोस्टिंग में भी ऐसी श्रवस्था देखी जाती है कि वहां भी करप्शन काफी होता है। इन सब को चेक करने के लिए आप के यहां विजिलेंस डिपार्टमेंट बना हुआ है। उस में ज्यादातर रेलवे के आफिसर लोग हैं और उन का संबंध पहले से ही उन से जुड़ा रहता है। इसलिए उसे और एफेक्टिव बनाना चाहिए बाहर की जो इंटील्लिजेंस की बाडीज हैं सेंट्रल गवर्नमेंट की या स्टेट गवर्नमेंट की, उन के आर्दायों को लेकर इस को इंडिपेंडेंट बनाया जाय जिससे कि बगैर मुरौवत के यह विजिलेंस डिपार्टमेंट अपने काम को पूरा करे।

इस के बाद कई हजार डिस्पेंसरीज हैं, पूरे देश भर में फैली हुई हैं। करीब करीब हर एक बड़े स्टेशन पर यह डिस्पेंसरीज हैं। लेकिन मैं यह कहना चाहता हूँ कि हमारी सेंट्रल गवर्नमेंट यों तो आयुर्वेदिक पद्धति और यूनानी पद्धति को एलोपैथिक के बराबर मान्यता देती है, लेकिन इसी लोक सभा में प्रश्न आया था जिस के जवाब से मालूम हुआ कि इतनी डिस्पेंसरीज में एक भी आयुर्वेदिक पद्धति की या यूनानी पद्धति की डिस्पेंसरी नहीं है रेलवे के अन्दर। यह आयुर्वेदिक पद्धति और यूनानी पद्धति की उपेक्षा है। अगर रेलवे मंत्री महोदय इस की तरफ ध्यान दें तो बड़ी अच्छी बात होगी।

श्रवत हो गया, श्रव मैं केवल लोकल प्राबलम्स आप के सामने रख देना चाहता हूँ। एक ट्रेन थी जो जौनपुर से हावड़ा जाती थी। श्रव पहली अप्रैल से वह जौनपुर

[श्री राजदेव सिंह]

छे हटाकर सुल्तानपुर से हावड़ा कर दी गई। जौनपुर उन जिलों में है उत्तर प्रदेश के पूर्वी जिलों में जिसे पटेल कमीशन की रैकमेंडेशन के मुताबिक सब से गरीब जिला माना गया। उस ट्रेन से कलकत्ता के लिए 2 करोड़ 16 लाख 46 हजार रुपये की मछलियां जाती थीं, साग सब्जी जाती थी और वहां जो फल होता है, वह जाता था। आज उस की बुकिंग बन्द है। जौनपुर से से हटाकर एक छोटे से साधारण जिले से यह ट्रेन कर देने से कितना नुकसान हुआ? और कोई दूसरी ट्रेन नहीं है जिस में बुकिंग की इस तरह की फसिलटी हो।

बहुत दिनों से यह भी मांग थी कि वहां से एक मीटर गेज गाड़ी गोरखपुर को जाती है। गोरखपुर सीधे वह नहीं जाती। जो उस के कनेक्शंस हैं गोरखपुर के वहां बीच में ही रह जाती है। अब क्योंकि वहां के जो कालेजेज हैं वह एफिलिएटेड हैं गोरखपुर यूनिवर्सिटी से इसलिए वहां के लोग चाहते थे कि एक मिक्सस्ड बोर्गो उस ट्रेन में लगा दी जाय जो सीधे गोरखपुर लोगों को पहुंचा दे और गोरखपुर से जौनपुर ला दे। लेकिन इस पर कोई जवाब नहीं दिया गया। 1942-कजगांव एक जगह है, जहां अंग्रेजों के जमाने से एक हास्ट था, लेकिन लड़ाई के बाद उसको तोड़ दिया गया, बहुत सी रेलवे लाइन्स डिस्मैन्टल कर दी गई थीं, उस में उसको भी तोड़ दिया गया। इस के बारे में मैं ने कई दफा लिखा पढ़ी की, लेकिन मुझे ताज्जुब हुआ कि रेलवे बोर्ड न जाने किस वक्त के कागज देखता है। जहां की आबादी दस हजार के लगभग है, इन के कागजों में उसे तीन लिखा गया है, मालूम नहीं उन के पास यह कब की फिगर है। फिर मैं ने उन से कहा कि किसी न किसी ब्राउण्ड पर इस को कान्ट्रैक्ट-आपरेटर हास्ट ही बना दीजिए, लेकिन वह भी नहीं बनाया गया। जब कि हम जानते हैं कि

देश के अनेकों क्षेत्रों में एक-एक मील पर हास्ट बने हुए हैं।

श्री रामावतार शास्त्री (पटना) : सभापति महोदय, हमारे देश के रेल मंत्री ने बड़े ताम-श्राम के साथ रेल का जो बजट पेश किया है, उसमें उन्होंने घाटे की बात कही है। हम यह उम्मीद करते थे कि वह घाटे का बजट पेश नहीं करेंगे और इस नाम पर हम लोगों के किराये में बढ़ती नहीं होगी बल्कि वह यात्रियों को अधिक सहूलियतें देंगे लेकिन उन्होंने ऐसा न कर के घाटे का बजट सदन के सामने पेश किया है। घाटे के इस बजट को पेश करते हुए रेल मंत्री महोदय ने यह बताया है कि किराये में बढ़ती करने या घाटे का बजट पेश करने का कारण यह है कि वह तीसरे दर्जे के यात्रियों तथा रेल मजदूरों की सुविधाओं को बढ़ाना चाहते हैं। इस काम के लिए उन्हें पैसा चाहिये इसी नाम पर इसी तर्क को देकर उन्होंने अपना घाटे का बजट पेश किया है . . . . और रेल किराये में बढ़ती की है। हम यह उम्मीद करते थे कि रेल किराये में कहीं भी बढ़ती नहीं की जायेगी और खास तौर से उन इलाकों में तो हरगिज नहीं जिन में आज अकाल है। आप जानते हैं कि आज सम्पूर्ण बिहार अकाल की चपेट में है। लोगों के सामने परेशानियां हैं। पूर्वी उत्तर प्रदेश में भी अकाल की स्थिति है तथा हमारे देश के कई इलाके अकाल से पीड़ित हैं। फिर भी रेल मंत्री ने उनकी दयनीय स्थिति की तरफ देखने की कोशिश नहीं की और न यह सोचा कि वे पैसा कहां से देंगे। भूख से बिलबिलाते लोग आज आपसे पैसा मांगते हैं, अनाज मांगते हैं और अपने जीवन को बचाने की कोशिश करते हैं। परन्तु आप एक दूसरे तरीके से जो पैसा आज उन्हें दे रहे हैं उस पैसे को आप रेल का किराया बढ़ा कर तीसरे दर्जे का किराया बढ़ा कर उनसे छीन लेना चाहते हैं। वे जो कुछ खाना आज उस पैसे से खा सकते हैं आप उसे भी उन से बापस लेना चाहते हैं।

हम यह चाहते थे कि देश में कहीं भी किराया न बढ़ाया जाय और खास तौर से ऐसे इलाकों के अन्दर जिनका मैंने ऊपर उल्लेख किया है बिलकुल ही न बढ़ाया जाय। आप जरा सोचिये—पटना जाने वालों को पहले तीसरे दर्जे का किराया 24 रु० 35 पै० देने पड़ते थे, लेकिन अब उन्हें 27 रु० 40 पै० देने पड़ते हैं—यानी 3 रु० 5 पै० उन के किराये में बढ़ती की गई है। बिहार या इसी तरह के जो दूसरे अकाल पीड़ित इलाके हैं, उनके प्रति भी मंत्री महोदय ने दया नहीं दिखलाई और किराये में बढ़ती कर दी। किराये में बढ़ती करने का कोई भी औचित्य नहीं था। अगर घनी लोगों पर किराया बढ़ाते, एयर कन्डीशन का किराया, पहले दर्जे का किराया बढ़ाते तो हम समझ सकते थे। पैसा आज धनिकों के पास है जो इन क्लासों में ट्रेवल करते हैं, यात्रा करते हैं। हम और आप आज इस बात को अच्छी तरह से जानते हैं कि हमारे देश का गरीब आज ज्यादा गरीब होता जा रहा है अमीर ज्यादा अमीर होता जा रहा है। वह गरीब जो आज भूखा मर रहा है परेशानियों में फंसा हुआ है, अपने बाल-बच्चों की जिन्दगी की रक्षा नहीं कर पा रहा है उस के ऊपर आप किराया बढ़ा रहे हैं और कहते हैं कि हम उन को सुविधायें दे रहे हैं समाजवाद का निर्माण कर रहे हैं ?

आज आप तीसरे दर्जे की ट्रेनों में जाइये देखिये क्या हालत है किस तरीके से भेड़-बकरी की तरह एक-एक डिब्बे में सैकड़ों की तादाद में लोग घुसने की कोशिश करते हैं, आपस में हाथापाई करते हैं, मारपीट करते हैं और देखने वालों को ऐसा लगता है जैसे ब्लेकहाल की कहानी टूट गई जा रही है। ट्रेनों की आज कमी है अगर ये ट्रेनें बढ़ाते, यात्रियों को मौका देते कि वे प्रायमी की तरह ट्रेवल कर सकें—तब कुछ संतोष की बात हो सकती थी। लेकिन हम और आप तो फस्ट क्लास में जाते हैं

जहां धक्का-मुक्की नहीं होती लेकिन तीसरे दर्जे में देखिये कि क्या हालत है ? बहुतैरे स्टेशनों पर पीने का पानी नहीं मिलता, यात्रियों के ठहरने की व्यवस्था नहीं है। बेटिंग रूम नहीं हैं—लेकिन फिर भी आप उनका किराया बढ़ा रहे हैं। मैं मंत्री महोदय से यह अनुरोध करूंगा कि किसी दिन वह स्वयं तीसरे दर्जे में ट्रेवल करके देखें—तभी उन्हें वास्तविकता का ज्ञान हो सकेगा। तीसरे दर्जे के यात्रियों की सुख सुविधा के नाम पर जो स्लीपर्स की व्यवस्था आपने की है जरा उन स्लीपर्स को जाकर देखें कि क्या हालत है—किस हालत में लोग उन में यात्रा करते हैं। लेकिन आपको उसका अन्दाजा नहीं हो सकता क्योंकि हम और आप तो फस्ट क्लास, वातानुकूलित गाड़ियों में जाते हैं।

मंत्री महोदय ने दूसरी बात यह कही है कि रेल मजदूरों की स्थिति को हमने अच्छा किया है। आप जानते हैं कि आज सारे हिन्दुस्तान के रेल मजदूर अपनी पांच-सूत्री मांगों के लिए आन्दोलन कर रहे हैं उनकी आवाज उठ रही है कि महंगाई बढ़ रही है उसके अनुसार हमको तनख्वाह नहीं दी जाती है, महंगाई भत्ता नहीं दिया जाता है, दूसरी सुविधायें नहीं दी जाती हैं, लेकिन आप उनके नाम पर किराया बढ़ाते हैं। उन की हालत आज दयनीय है, रोमांचक है उन की बहुत सारी समस्यायें हैं, जिनकी तरफ बहुत सारे लोगों ने, सभापति महोदय, आपके द्वारा सरकार का ध्यान दिलाया है। मैं भी एक-दो बातें उसी सिलसिले में कहना चाहता हूँ। रेलवे कर्मचारियों में चाहे गाई हों, सोको में काम करने वाले कर्मचारी हों, या ट्रेन क्लर्क हों, उनको अपनी समस्याओं के समाधान के लिए पुनाचा साहब का मुकाबला नहीं करना पड़ता, उन्हें मुकाबला करना पड़ता है नौकरशाह बड़े-छोटे अफसरों का, जो अभी भी साहब हैं। अंग्रेज चले गये, लेकिन उनकी अंग्रेजियत नहीं गई। के

[श्री रामावतार शास्त्री]

नाकरसाह अफसर अभी भी अफसर परिष्कार करने वाले उन कर्मचारियों को तंग करते हैं, सताते हैं, धमकाते हैं, उन्हें तरह-तरह की सजायें देते हैं—यह स्थिति आज रेलवे में है। आप किसी भी रेलवे में चले जाइये और देखिये कि क्या हालत है। मैं अपने बिहार के रेलवे कर्मचारियों की स्थिति को जानता हूँ। पूर्वी रेलवे के कर्मचारी हों, उत्तर-पूर्वी रेलवे के कर्मचारी हों, या किसी अन्य रेलवे के कर्मचारी हों उनकी कठिनाइयों को देखने और समझने का मुझे काफी मौका मिला है। मैं जानता हूँ कि किस तरह से रेलवे अधिकारी गड़बड़ी करते हैं, उन के साथ अमानवीय व्यवहार करते हैं, उन्हें सताते हैं, उनको सहूलियतें नहीं देते हैं। उदाहरण के तौर पर मैं आपको बतलाना चाहता हूँ कि रेलवे बोर्ड का यह कायदा है कि जो शहर कारपोरेशन एरिया से 8 किलोमीटर के फासले पर होंगे, उन्हें सी क्लास सिटी डिक्लेअर किया जायगा तथा वहां के रेल कर्मचारियों को मकान भत्ता दिया जायगा लेकिन मुझे अफसरों के साथ कहना पड़ता है कि दानापुर, जिसे खगोल भी कहते हैं, वहां बहुत बड़ा रेलवे का आफिस है, कहते हैं उसे अभी हाल में सी-क्लास का दर्जा दिया गया है पर उसके बगल में .....

संसद-सचिव विभाग में उपमंत्रि: (श्री: मुख्यांत्र राव) : सभापति महोदय, मैं आपके द्वारा माननीय सदस्य से प्रार्थना करना चाहता हूँ कि यहां पर इतने माइक हैं, बहुत से लाउड स्पीकर्स लगे हुए हैं इतना जोर से बोलने की जरूरत नहीं है। यदि वे अपनी बातें आहिस्ता से बोलें तो सब लोग सुन सकते हैं।

श्री: रामावतार शास्त्री: मेरी आवाज ही ऐसी है, मेरी आदत है, उस आदत को मैं

यहां नहीं बदल सकता। मुझे इसी तरह बोलने दीजिये।

मैं कह रहा था कि खगोल की बगल में 8 किलोमीटर के अन्दर फुलवारी-शरीफ है, दानापुर कैंटूनमेन्ट बोर्ड है, पटना के बगल में सी-क्लास सिटी आरा है, पटना शहर के बगल में परसा स्टेशन है वहां के रेल कर्मचारियों को मकान भत्ता नहीं दिया जाता। उन्हें मकान भत्ता देने की जरूरत है ताकि वह मनुष्य की तरह रह सकें और अपने बाल-बच्चों का भरण-पोषण कर सकें।

16 hrs.

जिस तरीके से अफसरों की धांधली व नौकरशाहियत चलती है उस के एक, दो उदाहरण मैं देना चाहता हूँ। पूर्वी रेलवे के दानापुर डिवीजन के जो डी० एस० हैं उन से मैं गत अप्रैल महीने में मिला था। वहां के ट्रेन क्लर्क्स ने हमारे पास तार भेजा था कि उन लोगों से लगातार 12 घंटे रोड काम लिया जा रहा है। अतः उन लोगों ने मुझसे हस्तक्षेप करने का अनुरोध किया था। मिलने पर उन्होंने हमारे साथ गुस्ताखी के साथ बातें कीं, एरोगेंट तरीके से बातें कीं और कहा कि शास्त्री जी इन रेलवे कर्मचारियों को कोई हक नहीं है कि आप से सीधी बातें करें। रेलवे बोर्ड के ऐसे नियम हैं कि कोई भी रेलवे कर्मचारी सीधे किसी एम० पी० से बातें नहीं कर सकता। मैंने कहा कि रेलवे बोर्ड का ऐसा कोई कानून नहीं है और अगर ऐसा कानून है तो उसको फाड़ करके जला देने की जरूरत है। जिन रेल मजदूरों ने अपने प्रतिनिधियों को चुन कर संसद में भेजा क्या उनके सामने जाकर अपनी मांगों अथवा कठिनाइयों को रखने का उन्हें अधिकार नहीं है ?

सभापति महोदय : माननीय सदस्य का समय समाप्त हो रहा है ।

श्री रामावतार शास्त्री : सभापति महोदय मैं पहली दफे बोल रहा हूँ इस लिए मुझे दो, चार मिनट का समय और देने की कृपा की जाय ।

उस के बाद मैं गत 19 मई को झाझा गया था । वहाँ पर लोको वर्कस की जोनल कार्फेस थी । उस जोनल कार्फेस में बिहार के पंचायत और पुलिस मंत्री पंडित रामानन्द तिवारी और जाने वाले थे । सम्मेलन के आयोजकों ने, रेल मजदूर नेताओं ने, वहाँ के अधिकारियों से वहाँ अफसरों के लिए जो विश्राम गृह बना हुआ है उसमें उसे पंडित रामानन्द तिवारी जो कि बिहार के मिनिस्टर हैं और श्री रामावतार शास्त्री जो कि पालियामेंट के मॅम्बर हैं, और हमारी इस कार्फेस को एड्रेस करने के लिए आ रहे हैं, उन्हें ठहरने की इजाजत देने का अनुरोध किया लेकिन उन्होंने हमें वहाँ ठहरने की सुविधा नहीं दी और बाजार में जाकर ठहरना पड़ा । रेलवे के इन अफसरान का दिमाग न जाने कहां चला गया कि पालियामेंट के मॅम्बर इन रैस्ट हाउसिङ में नहीं ठहर सकते लेकिन रेलवे के अफसरान वहाँ अराम से ठहर सकते हैं, रंगरेलियां व बीज मजे कर सकते हैं वे धानन्द ले सकते हैं ?

इसी तरीके से समस्तीपुर की बात मैं आप को बतलाऊँ जो कि उत्तर पूर्व रेलवे में है । मैं चाहूँगा कि पुनाचा साहब वहाँ पर जाकर स्वयं देखें । मैं अभी कुछ दिन पहले 12 मई को वहाँ पर गया था । मुझे वहाँ के रेल कर्मचारियों ने बतलाया कि एक साधारण रेल कर्मचारी जो छाड़ देता है उस पर चोरी का इलजाम लगा कर समस्तीपुर रेलवे अस्पताल के मेडिकल आफिसर ने बिना किसी आज्ञा पड़ताख के उसे पुलिस के हवाले कर दिया । पुलिस बाबों ने

मारते मारते उस कं शरीर को तोड़ दिया बेकाम कर दिया । मैंने खुद जाकर अस्पताल में देखा कि वह बिलकुल बेहोश पड़ा हुआ था । इस तरह की हरकत आप के मेडिकल अफसर करते हैं । यह हालत आप के बड़े बड़े अफसरान करते हैं । इस चीज को आपको रोकना होगा नहीं तो रेलवे कर्मचारियों में इतना असन्तोष भड़क सकता है कि स्थिति बेकाबू हो जाय और हाँलाकि हम घेराब के खिलाफ हैं लेकिन उस हालत में हमारे जैसे आर्दामियों को विवश होकर कहना पड़ेगा कि ऐसे नीकरशाह अफसरों के खिलाफ घेराब करो, उन की बदतमीजी को रोको और उन के अत्याचार के खिलाफ लड़ो । आज रेल मजदूरों के सामने इस के अलावा और कोई दूसरा रास्ता नहीं है । तो मैं आप को चेतावनी देना चाहता हूँ कि अगर आप ने तत्काल उधर ध्यान देकर सुधार नहीं किया तो घेराब की स्थिति पैदा हो रही है ।

रेलवेज में दुर्घटनाओं के बाद दुर्घटनाएं होती जा रही हैं । हम लोग तो समझते थे कि दुर्घटना मंत्री तो चले गये इसलिए अब दुर्घटनाएं नहीं होंगी लेकिन दुर्घटनाएं हो रही हैं । अभी मैं 16 जून को बिल्सी एक्सप्रेस से पटना जा रहा था । राज्य सभा के भी एक माननीय सदस्य मेरे साथ थे । इलाहाबाद से 50 मील पहले उस ट्रेन कं इंजन का कोई पार्ट टूट गया और ऐसा लगा कि पूरी गाड़ी डिरेल हो जायगी । लेकिन धन्य है वह ड्राइवर जिस ने उस गाड़ी को रोक कर ऐक्सीडेंट होने से बचा लिया । लेकिन जब ऐक्सीडेंट होगा तो पकड़ा जायेगा ड्राइवर, पकड़े जायेंगे इंजन के कर्मचारी और बड़े अफसर बच जायेंगे । लेकिन जब वही छोटे कर्मचारी ड्राइवर आदि ऐक्सीडेंट होने से बचाते हैं तो इस के लिए उन्हें कोई शबासी भी नहीं देता, इनाम देने की बात तो भूल ही जायेंगे । और जैसा मैंने कहा उस इंजन के ड्राइवर ने ऐक्सीडेंट होने से बचा लिया जिसका नतीजा यह हुआ कि

### [श्री रामावतार शास्त्री]

हम लोग बच गये, लेकिन हम लोगों को पटना पहुँचने में काफी देर हो गयी और शाम को साढ़े 6 बजे पहुँचने के स्थान पर हम पटना रात को 11 बजे पहुँचे। इस तरीके की बात ग्राम हो गई है।

अब मैं यह कहना चाहता हूँ कि हजारों लोग भोजपुर शटल से बक्सर से पटना सिटी तक जाते हैं। पटना के आसपास के लोग इस बात की मांग कर रहे हैं कि भोजपुर शटल को मुकामा तक ले जाया जाय और वहाँ से वापिस किया जाय। मैंने इस के बारे में श्री पुनाचा को एक पत्र भी लिखा था जिसका जवाब मुझे यह मिला है कि वह मामला विचाराधीन है। पता नहीं कब तक वहाँ विचाराधीन बना रहेगा। पटना से जहानाबाद तक एक शटल गाड़ी चलाने की मांग भी उठ रही है जिसे पूरा करना जरूरी है।

इसी तरह से मैं चाहता हूँ कि गुलजारबाग स्टेशन पर जनता एक्सप्रेस को रोका जाय। गुलजारबाग स्टेशन पर कोई बड़ी गाड़ी नहीं ठहरती, एक्सप्रेस गाड़ी नहीं ठहरती इसलिए ग्राम लोगों को सहूलियतों तथा व्यापार के विस्तार के लिए जनता एक्सप्रेस की वहाँ ठहरने की इजाजत दी जाये। इसके लिए मैंने मंत्री महोदय से अनुरोध किया था लेकिन अभी तक कोई कार्यवाही नहीं हुई। मेरा यह भी सुझाव है कि बिहटा स्टेशन से रफीगंज, जहानाबाद से बिहारशरीफ और गया से राजगीर तक नई लाइनें बनाई जायें। इन तीन लाइनों का निर्माण किया जाय और उसके जरिए उस इलाके की जनता को यह मौका दिया जाय कि वह अपने इलाके का विकास कर सके और रेलवेज का भी फायदा पहुँच सके। ग्राम जनता के लाभ के लिए दिल्ली से कलकत्ते के लिए कालका मेल की तरह की एक गाड़ी चालू की जाय। जहाँ तक रेलवेज द्वारा ईमरेज देने का सवाल है उस के लिए हर साल रेलवे बोर्ड को केवल पटना बाट पर करीब 8 लाख रुपये

ईमरेज के रूप में देने पड़ते हैं। दरअसल रेलवे के बड़े बड़े अफसरान वहाँ से चोरियां करवाते हैं। एक एक बोरी में 8, 8 हजार रुपये की कीमत की इलायची आती जाती है जिसे यह रेलवे के अधिकारी कटवा कर आधी इलायची निकाल लेते हैं, उसे बेचते हैं और आपस में हिस्सा बांट लेते हैं और नतीजा यह होता है कि रेलवे बोर्ड को, रेलवे मंत्रालय को उमका ईमरेज देना पड़ता है। इस तरह रेलवे के अधिकारियों के भ्रष्टाचार के कारण रेलवेज को ईमरेज के 8 लाख रुपये प्रतिवर्ष देने पड़ते हैं। अगर इस गड़बड़ी को रोका जा सके तो ईमरेज की रकम काफी कम हो सकती है और मेरी मसल में 1 या 2 लाख रुपये से ज्यादा का ईमरेज रेलवेज को नहीं देना पड़े।

अंत में मैं और अधिक न कह कर सिर्फ यही कहूँगा कि अगर आप रेलवेज में उन्नति चाहते हैं तो आप रेलवे के मजदूरों की मांगें मानिये। उन की तनख्वाह में वृद्धि कीजिये। उन्हें मंहगाई भत्ता दीजिये। उन्हें अनाज को जैसी सुलियत पहले मिलती थी उसे पुन चालू कीजिये। रेलवे बर्माचारियों के लिए वेज बोर्ड को बहाल कीजिये। सन् 1960 की हड़ताल की बजह से जो लोग अंडर सपेंशन हैं या जिन पर मुकद्दमें चल रहे हैं उनको वापिस ले लीजिये और बकाया वेतन चुकता कर दीजिये। हड़ताल के दौरान जो कार्यवाही उन के खिलाफ की गई थी उसे वापिस ले लीजिये तब जाकर उनमें संतोष का भाव जायेगा अगर आप ऐसा नहीं करेंगे तो रेलवे मजदूरों को आन्दोलन करने पर मजबूर हाना पड़ेगा और वह भेराव करने पर मजबूर होंगे।

श्री भोलाभाब (असबर) : सभापति महोदय, मैं आप के सामने बहुत अर्ज नहीं करना चाहता हूँ सिर्फ राजस्थान के कुछ सवाल हैं जिनको कि मैं सदन के सामने पेश करना चाहता हूँ।

राजस्थान एक ऐसी स्टेट है जिसमें पहले हर एक राज्यों में अपनी अलग अलग रेलवे लाइने चला करती थीं और जोधपुर की अलग रेलवे लाइनें थी, बीकानेर की अलग थी, उदयपुर की अलग रेलवे लाइन होती थी और धोलपुर की अलग रेलवे लाइन थी। उन तमाम रेलों का इंटीग्रेशन हुआ और एक बी० बी० एंड मो० आई प्राइवेट रेलवे चलती थी। इस वजह से राजस्थान का रेलों के इंक्लेपमेंट के मामले में जो एक दृष्टिकोण देश का होना चाहिए था वह नहीं था। नतीजा उस का यह है कि आज राजस्थान को जोड़ने के लिए बहुत से ट्रांसशिपमेंट होते हैं, जगह जगह स्टेशनों पर गाड़ी बदलनी पड़ती है, और बड़ी कठिनाई प्रतीत होती है जिससे कि राजस्थान का विकास रुका हुआ है। वहां न तो कोयला पहुंच पाता है और न यहां की राजस्थान का पैदावार और बड़ी लाइनों से भेजा जा सकती है। जैसा कि श्री अचल सिंह ने कहा कि आगरा एक स्टेशन है जहां से राजस्थान की छोटी लाइन का माल बड़ी लाइन में भेजा जाता है और उस के कारण आगरा स्टेशन पर काफी गड़बड़ होती है। खास तौर से राजस्थान में तिलहन की पैदावार होती है और बड़ी तादाद में बंगाल, बिहार और असम को तेल भेजते हैं लेकिन उस तेल को अब कच्ची सरसों की शकल में बोरियों में भेजा जाता है और हम कोई इंस्ट्रुटी यहां पर डेवलप नहीं कर पाते हैं। इस लिये मैं ने मांग की है अपने कटौती मोशन में कि राजस्थान के अन्दर दिल्ली से अहमदाबाद को जोड़ने वाली लाइन ब्राडगेज होनी चाहिये। इस से पहले एक प्रस्ताव था कि रेवाड़ी और भरतपुर को एक बड़ी लाइन से जोड़ दिया जायेगा, जिस पर बराबर विचार होता रहा। लेकिन पता नहीं वह प्रस्ताव कहां चला गया। सरदार स्वर्ण सिंह के जमाने में उस पर विचार हुआ था। यदि इस को जोड़ दिया जाये और वैंगरस और टंकर मिल जायें तो रेवाड़ी और भरतपुर में जो सरसों का इतना

प्रोडक्शन होता है उस का लाभ उठा कर सरसों के बजाय तेल भेजा जा सकता है।

यह सही बात है कि रीजनल बंलेक्स में राजस्थान का इंस्ट्रिक्टुयल डेवलपमेंट नहीं हुआ। वह रुका हुआ है। इस का कारण यह है कि इंस्ट्रुटीज दो ही तरह से पनप सकती हैं। या तो रेलवे लाइन अच्छी हो या कोयला आता हो और कोयले से इंस्ट्रुटीज पनपें। लेकिन अगर कोयले का ट्रांशिपमेंट होता है तो इंस्ट्रुटीज के पनपने की गुंजाइश कहां रहती है? अगर आप इस पर विचार करें तो पता चलेगा कि राजस्थान में इस लिये कोई इंस्ट्रुटी पनप नहीं पाई है वहां बड़ी मुश्किल से छोटी लाइन से काम होता है। हमारे राजस्थान से बड़ी बड़ी चीजें बाहर जा सकती हैं। तेल भी जाता है, जिप्सम भी बाहर जाता है, ऊन बाहर जाता है, मंगमरमर बाहर जाता है, माइका भी बाहर जाता है, लोहा भी जाता है। लेकिन इन सब का ट्रांशिपमेंट होता है। नतीजा यह होता है कि राजस्थान का विकास नहीं हो पाता है और वहां का सब माल मंहगा पड़ता है। इन सब कारणों से राजस्थान पिछड़ा हुआ रह जाता है।

इस लिये मैंने वहां पर ब्राडगेज की मांग की है। अगर राजस्थान से बम्बई को आ मदाबाद से सीधे रास्ते में जाना चाहें तो कोई ऐसा रास्ता नहीं है। अगर दूसरी तरफ से जाना चाहें तो भी सर्वाई माधोपुर पर बंज करना पड़ता है। राजस्थान का कैपिटल बड़ी लाइन से जुड़ा हुआ नहीं है। अगर आप बड़ी लाइन से दिल्ली और अहमदाबाद को जोड़ें तो कई डिस्ट्रिक्ट्स, जैसे रिवाड़ी, जयपुर अजमेर, पाली, सिरौही बड़ी लाइन पर हो सकती हैं और इन डिस्ट्रिक्ट्स का काम आसानी से हो सकता है।

मैं यह भी अर्ज करना चाहता हूँ कि आज आप फ्लेट से जो आप की अम्बवनी

### [श्री भोलानाथ]

कम हो गई है उसकी वजह यह है कि जो भी माल आज राजस्थान से निकलता है उसके लिये जाने को सुविधा नहीं है। आज जो भी कम्पनियाँ आप देखते हैं उन में बड़े पैमाने पर राजस्थान का है। आज आप यहां नये बाजार में अगर बोर्डों को देखें तो आप को मिलेगा कि राजस्थान गोल्डन कम्पनी है, जयपुर गोल्डन कम्पनी है, दूसरी कम्पनियाँ हैं। यह कम्पनियाँ रेलवे पासल से अपने माल को भेजना पसन्द नहीं करती हैं। आज रेवाड़ी से, जयपुर से, भरतपुर से, बम्बई को सब माल ट्रकों से जाने लगा है। इससे लोगों को आसानी भी है। आसानी से बुकिंग हो जाती है और माल जल्दी और हिफाजत से पहुँच जाता है। इस लिये आप को आमदनी कम हो गई है। मेरा नम्र-निवेदन है कि आप इस पर विचार करें। राजस्थान के डेवलपमेंट की दृष्टि से भी विचार करें। पुरानी रियासतों ने अपने अपने प्रोग्राम बनाये हुए थे। अलवर में योजना थी अपनी स्टेट रेलवे बनाने की। इसी बीच में इंटरेशन हो गया और वह प्लैस छोड़ दी गई। बाद में जब आपके सामने यह डिपार्टमेंट आया रेलवे बोर्ड बना, उसने भी विचार किया कि अलवर और भरतपुर को बड़ी लाइन लाइन से जोड़ा जायेगा। लेकिन आप ने उस को भी नहीं किया। मेरी व्यक्तिगत राय है कि दिल्ली और अहमदाबाद को बड़ी लाइन से कनेक्ट कर देना चाहिये। तभी राजस्थान का विकास हो सकता है, नहीं तो उसकी पोछे ही रहना पड़ेगा।

कोयला जो कि इंडस्ट्रीज के लिये बड़ा आवश्यक है वह भी हमें नहीं मिलता है। इसी वजह से जो लोहा है हमारे यहां वह भी पड़ा हुआ है। सभी खानों में। जो राजस्थान का कोयला पत्थर है, जैसे कि सोप स्टोन, संगमरमर या बिज्जिंग स्टोन, वह भी बेकार पड़ा रहता है क्योंकि ऐसी चीजों को ट्रांशिमैट भेजा भी नहीं जा सकता है।

आज जो भी माननीय सदस्य बोले हैं उन्होंने श्री पुनाचा को बड़ा तारोफ को है कि जो प्रस्ताव रखे जाते हैं उन पर वह बड़ी सहानुभूति से विचार करते हैं। मैं भी उन सदस्यों में शामिल होना चाहता हूँ। मैं भी एक सुझाव देना चाहता हूँ। अलवर शहर जो दिल्ली के नजदोक है और करीब 100 मील यहां से पड़ता है, वहां मैं रहता हूँ। वह एक टूरिस्ट सेंटर है और बराबर टूरिस्ट वहां से निकलते रहते हैं। लेकिन वहां पर कोई शोवरब्रिज नहीं है। सिर्फ एक लेबल क्रॉसिंग है, जिस पर लोगों को काफी नफरत होती है। वहां पर एक गेम सैंक्चुरी भी है और दूसरी तरह से भी टूरिस्टस के लिये अच्छा शहर है। मेरा अनुरोध है कि वहां पर एक छोटा सा शोवर-ब्रिज बनाना रेलवे मंत्री स्वीकार करें।

दूसरी बात जो बहुत जरूरी है वह यह कि जो रीजनल जोनल सिस्टम है फ़ूडग्रैन के लिये उसने बड़ी कठिनाई पैदा कर दी है। कई सूबे हैं जिनके एन्क्लेव बने हुए हैं जैसे राजस्थान एन्क्लेव हरियाना के साथ है, पंजाब के साथ है, इन एन्क्लेव से होकर कई स्टेशन निकलते हैं। अगर वहां से कोई थोड़ा सा माल लेकर दूसरी स्टेट में दाखिल होता है तो उसकी तलाशी होती है। आज वहां के लोगों की मांग होने लगी है कि जहां अपनी अपनी रियासतों में अलग अलग कस्टम्स और चैक पोस्ट्स बनी हुई हैं, सेल्स टैक्स पोस्ट्स बनी हुई हैं, वहां पर स्टेशन बनना चाहिये। इस लिये यह मांग है कि अगर कोई भी कपड़ा ले कर प्राये या कोई दूसरी चीज भी लेकर प्राये तो हरियाना से पास हो तब राजस्थान में जाये और इससे उसको बड़ी परेशानी होती है और डबल या ट्रिबल चुंगी देनी पड़ती है। इस लिये उनकी मांग है कि रेवाड़ी फ्लेरा कार्ड पर खाटू बास पर एक प्लेग स्टेशन बनाया जाना चाहिये। मेरा निवेदन है कि



जब यह हिन्दुस्तान एक हो गया है और नये तरीके से हम डेवेलपमेंट की बात सोचते हैं तो नई स्कीम के दृष्टिकोण से हम को विचार करना होगा। जब आप जोनल सिस्टम की बात करते हैं तो पब्लिक परेशान होती है, जब आप डिस्ट्रिक्ट सिस्टम की बात करते हैं तो पब्लिक परेशान होती है कैपिटल्स जो आपने बनाई है उन से लोगों को परेशानी होती है। एक समय था जब राजस्थान में राज्यों के अपने अपने कैपिटल्स थे। उस समय कोई दिक्कत किसी को नहीं होती थी। आज अगर कोई हरियाना से निकले और अलवर में आये, अलवर डिस्ट्रिक्ट में दाखिल हो तो आपने वहां पर चेक पोस्ट्स तो कायम कर दी हैं, लेकिन वहां पर कोई अच्छा स्टेशन नहीं है। इस लिये वहां पर कम से कम एक फ्लैग स्टेशन होना चाहिये खाटू बास पर।

दूसरी बात मैं अर्ज करना चाहता था जिलों के बारे में। जो जिला हैडक्वार्टर हैं, जैसे अलवर है, अगर वहां से किसी को जयपुर जाना हो तो 90 मील करीब पड़ता है। लेकिन आपने सिर्फ एक छोटी सी रेलवे शटल शुरू की है जो कि रेवाड़ी से बांदी हुई तक है। वह जयपुर नहीं जाती है। वहां से सुबह ही दूसरी गाड़ी रवाना होती है। सुबह 10 बजे के करीब अलवर से आती है। अगर वह लाइन बराबर जयपुर तक बढ़ा दी जाये तो लोगों को बहुत आसानी हो। उस की वजह यह है कि आज मंहंगी का जमाना है। अगर कोई भी आदमी सफर करने के लिये रवाना होता है तो वह शहर में कहाँ जाये? वहां न कोई होटल है और न घर्मशाला है। इस तरह से उस का खर्च बहुत होता है। इस लिये जो जिला हेडक्वार्टर्स से चलने वाली गाड़ियां राजधानियों को जाती हैं उन को आप को ठीक से जोड़ना होगा। आप को नया टाइम टेबल बनाना होगा ताकि लोग सुबह रवाना हों तो काम पूरा करके शाम को वापस लौट पायें।

दिल्ली में बड़ा इन्तजाम है क्योंकि पहले से समझ बूझ चुके हैं आप, वहां बहुत तरक्की की बात हुई है, लेकिन जो नये राज्य आप ने कायम किये हैं और नये डिस्ट्रिक्ट जो आप ने बनाये हैं अपनी प्लान में, उन के बारे में आप को सोचना होगा कि जब आप जोनल सिस्टम रखते हैं तब तकलीफ ज्यादा होती है या आराम ज्यादा होता है, आपने जो नये डिस्ट्रिक्ट हेडक्वार्टर बनाये हैं आया उन हेडक्वार्टर्स को जाने में क्या लोगों को दिक्कत होती है। इस सम्बन्ध में मैं कहना चाहता हूँ कि जो ट्रेन नं० 161 है उस को आप रेवाड़ी से इस प्रकार रवाना करें कि वह जयपुर 10 बजे पहुंचे, जब कि कोट का समय होता है, और शाम को वापस आ जाये ताकि जयपुर में लोगों को ज्यादा ठहरना न पड़े।

ऐसे ही एक और अजीब बात है। अबसर देखा जाता है कि स्टेशन एक तरफ हैं और गांव दूसरी तरफ हैं। अलवर जिले के पहवा स्टेशन पर शहर जाने के लिये एक लेवेल क्रॉसिंग की बहुत जरूरत है। अब जनता समझ गई है। पहले उस की कोई आवाज नहीं थी। आज यूजर्स कमेटी बना कर, दूसरी कमेटी बना कर और असेम्बली में आदमियों को चुन कर भेजकर वह आवाज उठाने लगी है। वह जानना चाहती है कि आखिर यह क्या तरीका है कि स्टेशन एक तरफ बना दिया जाये और दूसरी तरफ गांव जाने के लिये उस के पास लेवेल क्रॉसिंग न हो। गांव वाले परेशान हैं। इस लिए मैं कहना चाहता हूँ कि महवा के रहने वालों के लिये एक लेवेल क्रॉसिंग दी जाये।

मैंने चार या पांच कटमोजन दिये हैं। 455 से लेकर 459 तक और 528 है लाइन के एक्स्टेंशन के लिये। जो सुझाव मैं ने रखे हैं, मैं उम्मीद करता हूँ कि अगली दफा जब बजट प्रायिगा ली उसमें से उन की मंजूर किया जायेगा।

Shri K. Anandhan (Chirayinkil):  
Mr. Chairman, Sir, I am thankful to you for giving me an opportunity to

[Shri K. Anirudhan]

speak on the Demands of the Ministry of Railways. I would like to speak on all my cut motions together. When I speak on the subject, specially the Railways, which is like any other Ministry, the Railway Ministry also has neglected certain areas in our country, I mean, certain States of our country like Kerala, Jammu and Kashmir and some other States. I say this because some of my hon. friends from Madras who spoke yesterday were complaining that they were having only 12 kilometres of railway per one lakh of population. So also our neighbouring State of Mysore; they too are having only 10 kilometres of railways per one lakh of population. (Interruption). In this connection I want to point out that it is always said that our State is a problem State. Our State is having only 4 kilometres of railways per lakh of population. I do not say that we are in a primitive stage as far as railways are concerned. We are as we were before Independence, the pre-Independence period, as far as railway facilities are concerned.

The southern-most part of Madras, i.e., where our land ends and also where two oceans meet, is a tourist place, a pilgrim place, and we have kept there the ashes of our great Mahatma for the nation's worship. Also we are always, from this side as well as from that side, talking of integration of the country, emotional, national and other things. Kashmir is not linked with Cape Comorin even after 20 years of independence; it is a very tragic thing. Cape Comorin is not linked even with Trivandrum, the nearest Station, and not even with Tinnevely and Madras. If our hon. Railway Minister wants to do something he can very well bridge Cape Comorin with Ernakulam by a broad-gauge line; it will go via the coastal area, especially via Alleppey, which is supposed to be one of the ancient commercial centres of

India. Alleppey was an industrial centre too. Some of the foreign companies like Daragh Smail, Pears Leslie Aspinwall, Goodacre and Volkart Bros. were having some coir factories there. Throughout Kerala, from Trivandrum to Ernakulam, nearly 5 lakhs of coir workers, especially women workers, were employed in this industry. I have mentioned three or four factories owned by the foreigners. Most of them have closed down. I think, Pears Leslie and Daragh Smail have dismantled their buildings and even the plots have been put under auction. The reason is that in our country there is no scope for expansion of industries. Why? Because we do not have even the minimum Railway communication facilities. We are producing enough commercial crops, like rubber, coffee, tea and other things. We were having some small industries and most of them have closed down because of lack of facilities in railway communications. Some of my friends from Andhra or Orissa were saying that they were producing nearly Rs. 40 lakhs worth of iron ore to export to foreign countries. Here I would like to say that Kerala is earning more than a hundred crores of rupees of foreign exchange from their commercial crops. Even for the transshipment of these exports the people have to undergo considerable difficulties. Firstly, they have to depend upon country-craft for transshipment; from the country-craft they have to change the commodities to the ordinary small roads by bullock-carts; from the bullock-carts they have to take the commodities to trucks and lorries on ordinary road, and from there they have to tranship to the available meagre metre-gauge railway line; from the metre gauge they have to tranship to the broad gauge. It is only after passing through these four or five stages our people can take even the export commodities to the Cochin Harbour.

श्री केदार पद्मन (रोसेरा): सभापति  
महोदय, कोरम नहीं है।

**Mr. Chairman:** There is no quorum. Shri Anirudhan may resume his seat.

The bell is being rung—

Now there is quorum. Shri Anirudhan may resume his speech now.

**Shri K. Anirudhan:** I was pointing out Sir, that it was after going through four or five stages that the commodities could be taken to Cochin Harbour from where they could be exported to foreign countries to earn the much-needed foreign exchange for the nation.

As a result of this type of transshipment most of the commodities get damaged before they reach the Cochin port. Besides, there is also waste of time and money.

So, I would request the hon. Minister to pay his urgent attention to the immediate construction of three or four new railway lines in that area. The first line, as has been suggested already by my hon. friend a little while ago, is a broad gauge line from Cape Comorin to Cochin via Alleppey, which will be a coastal broad gauge line. I understand that when the Ernakulam-Quilon metre gauge line was designed, the culverts as well as the bridges were originally designed for broad gauge line or having in mind the possibility of duplication or doubling. So, it is easy to have a broad gauge line from Ernakulam via Alleppey to Cape Comorin.

Secondly, Trivandrum should be linked with Tirunelveli, the southernmost commercial centre of Madras State. A third line that I would suggest is a line from Pollachi-Kollamcode to Cochin. A fourth line is a line from Mysore, from Shri K. Lakkappa's land, to Cannanore, via Mangalore. If these four lines could be taken up, it will help the economic development of this area.

The people of our State is supposed to be the highly educated; at the same time, in terms of unemployment and able-bodied persons, we have got the maximum of them. In that State, in all these 20 years, Government have neglected even to set up a railway workshop.

As far as I know, it was promised in this very House, and we had enough discussion on it that there would be a metre gauge coach factory at Quilon. Quilon is a convenient place in between Ernakulam and Trivandrum. We get a lot of quality timber and a lot of skilled workers, specially those who are diploma and certificate holders from technical schools and colleges. Nearly 5,000 certificate holders are wandering there for want of work. Even in the case of degree holders, from engineering colleges, nearly 400 of them are loitering in the streets for jobs. Moreover, we get ample facilities for the location of such a factory. I hope the Minister will give a positive and favourable answer to this demand.

16.32 hrs.

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

My next suggestion is that a saw mill should be installed in a centrally located area. By this we can dispense with or at least minimise the import of sleepers from abroad, thereby saving foreign exchange. We have, as I said, plentiful supply of quality timber in the State which we can utilise for the purpose. We can also provide employment to the ever-increasing number of unemployed workers in the State.

The Divisional office of the Railway in the State is now located in a remote place, namely at Olavakot. This office has to be shifted to a centrally located place in order to facilitate the speedy functioning of that office. This is more important in the context of development of the Railway system in

[Shri K. Anirudhan]

the State and for the public convenience.

Another important matter,—I want to point out—this also applies to Andhra and Orissa—is the absence of wagons for moving goods. Government have failed to put more wagons on the line on the plea of economic set-back. Events have now proved that this is a wrong policy. Because of scarcity of food in many areas in the country, we now need a big number of wagons to move these things. The problem has assumed a proportion which was beyond your comprehension some months ago. The Railway Ministry is now faced with the problem of sending an adequate number of wagons to move enough quantities of rice and other foodgrains to Kerala, West Bengal and other areas. If we divert all the wagons for the movement of foodgrains in this manner, we find that wagons are denied to other commercial products for their transportation to different places. For example, certain factories at Quilon and Kottayam and also certain factories in Trichur, plywood and packing case factories, have had to close down, because they do not get wagons for transshipment.

The coir industry is also now in peril, and the coir already accumulated and collected by the merchants cannot be transported by rail because of absence of wagons.

In Chittoor area of Andhra Pradesh lakhs worth of mangoes we could not transport because there were not enough wagons for that.

That is the situation, that is the planning, that is the irresponsible way you have done things.

Then, what about passenger travel, which has become more dangerous now. I do not know whether there is any month in which there is not an accident. People are even afraid of

travelling in trains yet you see the crowding in trains in the absence of sufficient number of coaches. That is the situation. So, my submission is that there is so much inconvenience, malpractice, inefficiency in planning and administration. Again you are demanding more fair from the passengers and more freight charges for the goods. I cannot agree with this.

श्री: शशि रंजन (पपरी) : उपाध्यक्ष महोदय, रेलवेज के सम्बन्ध में जो चर्चा हो रही है, उस में मैं माननीय सदस्यों की तरफ से बहुत से सुझाव दिये गये हैं और मैं समझता हूँ कि मंत्री महोदय उन पर गौर करेंगे।

यह बात सही है कि रेलवेज की कार्यक्षमता, व्यवस्था और आर्थिक स्थिति बहुत तेजी से नीचे गिरती जा रही है। इस बात का पता रेलवे मंत्री को भ्रमले साल लगेगा, जब वह देखेंगे कि रेलवेज की आर्थिक स्थिति और भी खराब हो गई है। इस देश में खेती सब से बड़ा उद्योग है और रेलवेज सब से बड़ा व्यापार है और यह दुख की बात है कि इन दोनों की हालत बहुत खराब होती चली जा रही है। मैं सकता हूँ कि हम लोगों को इस पर मौलिक रूप से शुरु से, विचार करना होगा, अन्यथा हम इसमें कोई तरक्की या सुधार नहीं कर सकते। मैं मंत्री महोदय के समक्ष थोड़े से विचार रखना चाहता हूँ और मैं समझता हूँ कि शायद वे कामयाब विचार होंगे और उन से कुछ लाभ हो सकेगा।

बहुत से माननीय मित्रों ने रेल कर्मचारियों की दिक्कतों की बात कही है। दिक्कतें बहुत हैं और सब लोगों को हैं। लेकिन काश, अगर वे खेतिहर मजदूरों की दिक्कतों को देखें, तो वे यह अनुभव करते कि रेल-कर्मचारियों की दिक्कतें उन से कहीं कम हैं। परन्तु मैं यह नहीं चाहता

कि रेल-कर्मचारियों को सुविधायें न मिलें। आज आवश्यकता इस बात की है कि रेलवेज में इनसेन्टिव की प्रथा प्रारम्भ की जाये उस से अधिक लाभ भी काफ़ी होगा और कार्य क्षमता में भी तरक्की होगी। इनसेन्टिव से मेरा क्या अभिप्राय है, मैं इसका कुछ खुलासा कर दूँ। मान लीजिये कि हावड़ा से मुगलसराय तक ट्रेन पर रेलवे का जो स्टाफ चलता है, अगर वह स्टाफ कोयले की खपत में बचत करे, दुर्घटनाओं में कमी दिखाए, ट्रेन को प्रति-दिन समय पर ले जाए, तो उस को इनसेन्टिव मिलना चाहिये। मैं समझता हूँ कि इस से रेलवेज की कार्य क्षमता भी बढ़ेगी और उस की आर्थिक स्थिति में भी सुधार होगा।

यद्यपि ट्रेन्ज की संख्या करीब करीब वही है—उदाहरण के लिए नार्थ बिहार में एन० ई० आर० के अन्तर्गत पिछले दस साल से ट्रेन्ज की संख्या में कोई वृद्धि नहीं हुई है डीलक्स वगैरह एक-दो ट्रेनें बढ़ी हैं, लेकिन वह बड़ोतरी बिल्कुल मामूली है—परन्तु कर्मचारियों की संख्या काफ़ी बढ़ गई है। गत वर्ष में लिलुभा के दफ़तर में मैं एक बड़े बाबू से मिला, जो रिटायर हो गए हैं। उन्होंने बताया कि जब इंस्ट्रन रेलवे सहारनपुर तक थी उस वक्त दफ़तर में जितने कर्मचारी काम करते थे, आज उन की संख्या उस से दस गुना ज्यादा हो गई है, जब कि रेलों की संख्या करीब करीब उतनी ही है। उन्होंने यह भी कहा कि उस वक्त कर्मचारियों में इतना डर था कि अगर फ़ाइल के सम्बन्ध में पांच मिनट की भी देरी हो जाती थी, तो—वह बेचारे बंगाली थे—“बाकरी टोर्गैलो” लेकिन अब स्थित यह है कि अगर डिस्ट्रिक्ट या डिविजनल स्तर पर भी फ़ाइल बंगई जाती है तो जबाब मिलता है कि समय नहीं है, फ़ाइल नहीं मिलती है, आदि। आज कोई जबाब देही नहीं है। तो अगर

इनसेन्टिव की व्यवस्था करें तो शायद इस से कुछ तरक्की हो सकती है।

अभी हमारे बिहार के शास्त्री जी बोले, उन्होंने इन का ध्यान पटना घाट की तरफ दिलाया। मैं कहूँगा कि पटना घाट को पार कर के उत्तर बिहार की तरफ चलें जहां कि प्रति व्यक्ति आमद हिन्दुस्तान में सब से कम है और मैं कहता हूँ कि उस का एक कारण रेलवे की व्यवस्था भी है क्योंकि रेलवे की इतनी व्यवस्था वहां नहीं है। पुरानी रेलवे इस ढंग की है कि वहां के लोगों की आर्थिक स्थिति सुधर भी नहीं पाती। वहां जो सामान जाता है व्यापार के लिए वह मंडुवाडीह वगैरह होकर के, बड़ी लाइन से छोटी लाइन में बदलकर जाता है। सामान वहां पड़ा रहता है। जो सामान बड़ी लाइन में रखा जाता है उस में काफ़ी टूट फूट हो जाती और उस का नतीजा यह होता है कि वहां के लोगों को बड़ी दिक्कत हो जाती है और व्यापार में बहुत घकका पहुंचता है। आज भी लखनऊ से ले कर के कटिहार तक जितनी नम्बर आफ ट्रेन्स हैं उन में मेरा अन्दाज है कि दस साल से कोई वृद्धि नहीं हुई है। वहां के लोग मजदूरी कमाने के लिए बाहर जाते हैं यह अनुमान है कि छपरा की और दरभंगा की पापुलेशन सब से ज्यादा है। लेकिन फिर भी ट्रेन्स की संख्या में कोई वृद्धि नहीं हुई जबकि किराया कई गुना बढ़ गया। कई बार ध्यान दिलाया गया कि 80 मेल चलता है। एक और डुप्लीकेट 80 मेल चलना चाहिए क्योंकि उस में इतनी भीड़ होती है कि भेड़ बकरियों की तरह से लोग उस में लद जाते हैं और 14-14 घंटे तक लोगों को निकलने का मौका नहीं मिलता। इसलिए मैं कहूँगा कि एन० ई० आर० की तरफ थोड़ा ध्यान मंत्री जी दें। इस बार बजट में दिखाया है कि एन० ई० आर० में भी घाटा हुआ। जहां नम्बर आफ ट्रेन्स की तादाद बढ़ी नहीं और यात्रियों

[श्री शशिरंजन]

की तादाद इतनी ज्यादा बढ़ जाय कि भेड़ पकरियों की तरह लोग उस में टूंस दिए जाय, बराबर जिस में नफा होता आया है पता नहीं कैसे उस में घाटा दिखाया है ?

श्री जी० भा० कृपलानी (गुना) : नार्थ बिहार में तो कोई टिकट भी नहीं लेता है ।

श्री शशिरंजन : आप तो थे न रेलवे चैकिंग बोर्ड के चैयरमैन ?

श्री जी० भा० कृपलानी : तभी तो कहता हूँ ।

श्री शशिरंजन : किटट लें कैसे ? 14-14 घंटे तो बिल्कुल बन्द रहते हैं ।

दूसरी बात यह है कि उत्तरी बिहार का जो प्रमुख केन्द्र है मुजफ्फरपुर उस में एक कारखाना भी है जहाँ वॉगन बनता है आर्थर बटलर, वही तो एक कारखाना ही है जहाँ कि कुछ काम होता है । वहाँ तीन मंत्री तो बदल चुके अब चौथे पूनाचा माहब आये हैं, कब से ओवर ब्रिज की बात चल रही है ? बराबर हर मंत्री आता है तो कहता है हम बिलकुल तैयार हैं, सब चीज बिलकुल तैयार है । बस, आज बना, कल बना । थोड़ा बिहार गवर्नमेंट को कहिए । सकारें भी बदलती हैं, मिनिस्टर्स भी बदलते हैं और ओवर ब्रिज बन नहीं रहा है । बार बार कई घंटे रेलवे पार्स पर खड़ा रहना पड़ता है । नतीजा क्या है कि शहर की बुद्धि बिलकुल खत्म हो रही है । उस में किसी को दिलचस्पी नहीं रह गई है ।

अब मैं एकाध बात की तरफ और ध्यान दिलाऊँ । रेलवे के जो स्टीम इन्जिन्स हैं उन के बारे में भी मैं अर्ज करना चाहता हूँ कि अभी भी बहुत से पुराने इंजिन यह इस्तेमाल कर रहे हैं जिस में धाष्टनिक नये इंजिन

के मुकाबले चार गुना कोयला खर्च होता है और उस में एफिश्येंसी भी नहीं है । मैंने एकाध बार कहा भी कि ऐसे इंजिनों को जिनकी जिन्दगी खतम हो चुकी है जो आज जितना कोयला लेना चाहिए उसके चौगुने से ज्यादा कोयला ले रहे हैं, उन को क्यों चला रहे हैं ? तो आज तक उस का भी कोई स्टेटिस्टिक्स वर्क आउट नहीं करते हैं कि कितना ज्यादा हमारा खर्च हो रहा है और यात्री जो सफर करते हैं उस के बदले, इन की गलती की वजह से इन को ज्यादा देना पड़ता है । तो हम इन को सुभाव देगे कि इस चीज पर जरा गौर करें ।

उत्तर बिहार और दक्षिण बिहार इन दोनों का दुर्भाग्य ऐसा है कि यह बिहार होते हुए भी एक दूसरे से बहुत दूर हैं क्योंकि बीच में गंगा है और गंगा पर पुल बन नहीं सकता है । बन सकता है लेकिन बनाते नहीं हैं । उस की ओर कोई तबज्जह नहीं । कई बार कोशिश हुई । कई बार बातें हुई । स्टीमर की मविस है । स्टीमर इतने पुराने हो चुके हैं कि 6 घंटे 50 मील की दूरी को तय करने में लगते हैं . . . . .

श्री प्रकाश वीर शास्त्री : (हापुड़) इस से बिहार में बाधा पड़ती है ।

श्री शशिरंजन : बिहार के जिन्दा रहने में बाधा पड़ती है । और यह हम ने एक बार अन्दाज लगाया था तो 50 हजार आदमी रोज इस पार से उस पार आते जाते हैं । उस गंगा को पार करने में उन का चार घंटे फालतू समय लगता है जितना कि लगना चाहिए उससे । अगर पुल हो जाता या अगर फेरी सिस्टम जो है, स्टीमर की अक्ली व्यवस्था हो जाती तो भी यह कठिनाई कुछ दूर हो जाती । ऐसी हालत में लगभग लाख रुपये रोज उत्तर बिहार का गंगा में डूब जाता है । और

उस के साथ साथ दो तीन आदमियों की जिन्दगी खत्म हो जाती है। जहाँ ऐसी हालत हो उस जगह को तरक्की कैसे हो सकती है? जो स्टोमर है वह इतने पुराने हो चके हैं कि बीच बीच में कई बार ऐसा हुआ कि एक एक मीजन पूरा उस में फंम कर रह गए हैं। तो हम फिर आरजू करेंगे कि आज के आधुनिक युग में एक तरफ दिल्ली को देखते हैं या वहीं बंगल में पटना को देखते हैं और दूसरी तरफ इधर देखते हैं तो दिल बैठ जाता है। दिखाई देता है कि हम लोग आज भी वहीं हैं जहाँ थे। तो हम इन में फिर आरजू करेंगे कि कुछ इस के ऊपर तवज्जह दें।

आर्थिक स्थिति सुधारने के लिए कुछ इन के बकशाफम जो हैं बड़े बड़े उन की ओर भी कुछ इन की तवज्जह दिलाऊंगा। बनारस का कारखाना है। वहाँ के काम करने वालों ने कहा कि अगर मुद्वयवस्था हो तो वहाँ का उत्पादन चार गुना बढ़ सकता है। लेकिन वहाँ आपसी मतभेद और प्रान्तवाद इतना फेला हुआ है कि कोई काम मुद्वयवस्थित रूप से चल नहीं पाता है। अगर वहाँ ठीक से व्यवस्था करें तो उस से भी हमारी आर्थिक उन्नति हांगी और हमारे इंजिनों की तादाद भी बढ़ेगी।

जमालपुर का पुराना बकशाफ है। बहुत पुराना है। लेकिन आज वह बिलकुल मृतप्राय हो गया है। वहाँ कोई काम नहीं रह गया है। जगजीवन बाबू रेलवे मिनिसटर थे तो जमालपुर गए थे और बड़े पुरजोर शब्दों में कहा था कि जमालपुर आधुनिकतम कारखाना होगा जहाँ पता नहीं एटम से चलने वाला इंजन तैयार होगा या क्या होगा? लेकिन आधुनिकतम कारखाना हांगा। लेकिन आज नतीजा क्या है कि मृतप्राय सा हो रहा है। पास पास के लोग जो काम करते दाख हैं उन की रोजी बली जा रही है और

उन की हालत दिन पर दिन बदतर होती जा रही है। ऐसे तो रेलवे के बारे में बहुत सी बातें कहने की थी लेकिन मैं कहूंगा कि उत्तर बिहार की ओर विशेष ध्यान दें और गंगा की कुछ व्यवस्था करें। अगर पुल नहीं बनाते तो छोटे छोटे स्टीमर दें। मैं ने सुना है कि विदेश में छोटे छोटे स्टीमर 25-50 आदमियों को ले जाने वाले होते हैं जो फिर आ जाते हैं, कुछ ऐसा भी कर सकते हैं। हमारे मंत्री मुस्तद लोग हैं। जो अनुभव उन्होंने बाहर से प्राप्त किया है उसका कुछ इस्तमाल करें तो कुछ हम लोगों को लाभ होगा और हम लोग बहुत कृतकृत्य होंगे।

श्री प्रकाशबीर शास्त्री : उपाध्यक्ष  
होदय, मैं अपने नाम से . . . . .

श्री मणीभाई जे० पटेल (दमोह) :  
हमारी प्रार्थना है कि बहुत से सदस्य रह जाते हैं। हम को तो बहुत सी समस्याएँ रखनी हैं। कल भी मैं ने कोशिश की थी आज भी खड़ा हुआ। कुछ पांच एक मिनट हमारे लिए भी रखे जायें।

श्री प्रकाशबीर शास्त्री : उपाध्यक्ष श्री  
मैं अपने नाम से प्रस्तुत कटीती के प्रस्ताव 299 से 304 तक जो मेरे निर्वाचन क्षेत्र से संबंधित हैं उन को उपस्थित करते हुए रेलवे मंत्रों से निवेदन करना चाहता हूँ कि दिल्ली में बहुत दिनों से यह समस्या विचाराधीन है और सरकार के सामने बार बार यह प्रश्न आता है कि दिल्ली को आवास की समस्या बड़ी कठिन होती जा रही है। उस को हल करने के लिए दिल्ली के आसपास के नगरों में लोग अधिक से अधिक संख्या में बसें, आने जाने की सुविधाएँ उन के पास अधिकतम उपलब्ध हों इस प्रकार की व्यवस्था की जाये।

## [श्री प्रश्न]

इस के लिये दिल्ली में लगत हुए नगर जैसे गाजियाबाद, हापुड़, मोदीनगर, मुराद नगर, मॉनीपत, पानीपत आदि हैं, इन नगरों के सम्बन्ध में बहुत दिनों से यह प्रश्न चल रहा था कि रेलवे को इस प्रकार की सुविधाएं देनी चाहिये, जैसी कि बम्बई जैसे बड़े नगरों में प्राप्त है, जिसमें लोग आसानी से आ जा सकें। लेकिन 20 वर्ष के पश्चात् भी रेल मंत्री इस प्रकार की सुविधाओं उपलब्ध नहीं करा इसके हैं। कुछ दिन पहले मैंने रेल मंत्रालय को लिखा था कि दिल्ली गाजियाबाद के बीच में जो शटल गाड़ी चलती है, उसको बढ़ाकर हापुड़ तक कर दिया जाय, तो जो यात्री प्रति-दिन दिल्ली से हापुड़ या पिलखवा आते जाते हैं, उन को बहुत बड़ी कठिनाई का हल हो जायगा रेल मंत्रालय की ओर से उत्तर आया कि हापुड़ में गाड़ियों को खड़ा करने की व्यवस्था नहीं है। उस समय शायद डा० राम सुभग सिंह रेल मंत्री थे। उन्होंने यह भी कहा कि हम यत्न कर रहे हैं कि इस प्रकार की व्यवस्था कर दी जाय। मुझे पता नहीं कि इस दिशा में कितना प्रयास आगे मड़ा है। लेकिन दिल्ली की आवास समस्या को हल करने के लिये यह अत्यन्त आवश्यक है कि दिल्ली के आसपास के जो नगर हैं, उन में अधिक से अधिक संख्या में आने जाने की सुविधाएं बढ़ सकें इस प्रकार की व्यवस्था वहां पर हो।

गाजियाबाद स्टेशन जो दिल्ली की जड़ में एक बड़ा स्टेशन है, प्रातः काल पंजाब, उत्तर प्रदेश के दोनों तीनों ओर से बड़ी बड़ी एक्सप्रेस और मेलगाड़ियां गाजियाबाद धरकर रुकती हैं। कभी रेल मंत्री जी ध्यानपूर्वक स्वयं गाजियाबाद स्टेशन पर जाय और स्वयं जाकर देखें कि वहां पर क्या रिकॉर्ड होती है। तीसरे दर्जे के यात्रियों

को उस समय पानी की आवश्यकता किस प्रकार अनुभव होती है। कैसे औरतें अपने छोटे छोटे बच्चों के लिए गिलास लेकर नलों पर जाकर खड़ी होती हैं, उधर रेलगाड़ी सीटी दे रही होती है। निराश होकर डिब्बों में आकर बेचारी बैठ जाती हैं, न बच्चों का मह धो पाती हैं, न उन को पानी पिला पाती हैं। यह एक सामान्य सुविधा भी गाजियाबाद जैसे बड़े स्टेशनों पर उपलब्ध न हो यह बात समझ में नहीं आती है।

इसी प्रकार कुछ दिन पहले गाजियाबाद नगर निवासियों की ओर से और कुछ यात्रियों की तरफ से भी कहा गया था कि गाजियाबाद में प्रातः काल आने वाले यात्रियों की संख्या बहुत बढ़ जाती है, वहां पर तीसरे दर्जे के टिकट धर की खिड़कियों की संख्या बढ़ाई जाय। रेलवे बोर्ड ने इस सम्बन्ध में कुछ निर्णय भी ले लिये थे, लेकिन अब तक वे निर्णय कार्यान्वित नहीं हो पाये। इस लिये मैं अपने कटौती प्रस्ताव को उपस्थित करते हुए अनुरोध यह करना चाहता हूँ कि इस पर जल्दी ध्यान दिया जाय ताकि उन यात्रियों को अपनी गाड़ी न छोड़नी पड़े और वहां पर आसनी से टिकट बट सकें।

एक और बात जिसे मैंने अपने कटौती प्रस्ताव के माध्यम से आपके कानों तक पहुंचाने का प्रयास किया है - मेरठ जिले में हूण्ड लूम का कपड़ा काफी अच्छी भासा में तैयार होता है जिसकी बंगाल और बिहार में काफी खपत होती है, इस के चलवा अन्य राज्यों में भी जाता है। लेकिन शीत ऋतु में ठण्ड के दिनों में जब वह कपड़ा बुक किया जाता है, तो जितने समय में उसे अपने निश्चित स्थान पर पहुंचाना चाहिये, उतने समय में न पहुंच कर महीनों उसके पहुंचने में लग जाते हैं और तब पहुंचता है, जबकि उस की मांग समाप्त हो चुकी



होती है। इस के लिये मैंने यह सुझाव दिया है कि पार्सल एक्सप्रेस गाड़ी जो गाजियाबाद से खुर्जा होकर निकलती है बीच में उसका कोई उपयोग नहीं है अगर इस को हापुड़ और बुलन्दशहर के रास्ते कर दिया जाय, तो उस से बड़ा लाभ होगा तथा हँडलूम के व्यापारी अपनी जो कठिनाई पेश करते हैं, उन की वह कठिनाई दूर हो जायगी।

एक और बात मैं कहना चाहता हूँ। हापुड़ और गजरीला के बीच में एक स्टेशन है - सिम्भावली। जहाँ एक बहुत बड़ी चीनी की मिल है, डिप्री और इन्टर-मीडियेट कालेज है, लेकिन अभी तक वहाँ पर जो गाड़ियाँ खड़ी होती हैं—एक ओर से दूसरी ओर जाने के लिये पुल की कोई व्यवस्था नहीं है। वहाँ पर पुल की व्यवस्था होनी चाहिये, जो कि अभी तक नहीं हो पाई है।

इसी तरह गाजियाबाद और मुराद नगर के बीच में एक बहुत बड़ा गांव है—हुहाई। वहाँ के लोगों ने यह प्रार्थना की थी कि मेरठ से प्रातः काल जो शटल गाड़ी जाती है, उस का हास्ट वहाँ पर बना दिया जाय। इसी प्रकार सांयकाल जो गाड़ी दिल्ली से मेरठ को जाती है, उस का हास्ट भी वहाँ बना दिया जाय, इस से वहाँ की जनता को बहुत सुविधा हो जायगी। मैं चाहता हूँ कि रेल मंत्री महोदय इन समस्याओं पर विचार करें और प्रवश्य कुछ निर्णय लें।

अब मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र के प्रतिरिक्त कुछ दूसरी सामान्य कठिनाइयों की ओर रेल मंत्री का ध्यान आकषित करना चाहता हूँ। रेल मंत्री जी को इन पर बड़ी गम्भीरता से विचार करना चाहिये कि जो रेलवे में इस प्रकार के कर्मचारी हैं, जिनको टिकट-बैंकिंग का काम करना पड़ता है या गाँव हैं कई स्थानों पर इस प्रकार की घटनायें बहुत बड़ी मात्रा में घटती चली जा रही हैं कि जहाँ बें लोग बिदाउट-टिकट लोगों को

पकड़ते हैं, उस के बाद दल-के-दल लोग आ कर गाड़ी को रोक लेते हैं, उन को पीटते हैं और इस तरह से उन को धायल कर देते हैं। रेलवे की ओर से उन लोगों को कोई विशेष सुरक्षा न मिलने के कारण अधिकतर लोगों ने अपना काम बन्द कर दिया है। रेलवे की सभी लाइनों में सुरक्षा व्यवस्था न होने से रेलवे कर्मचारी अपना कर्तव्य पूरी तरह से नहीं निभा पाते। बें समझते हैं कि जब रेलवे दी संरक्षण देने के लिये तैयार नहीं हैं तो हम क्यों अपने जीवन को जोखिम में डालें। यह एक ऐसी समस्या है, जिस पर गंभीरता से सोचना होगा।

जिस तरह से आप अपर-क्लासेज में यात्रियों की सुविधा के लिये एक सहायक गाँव या कन्वर्टर गाँव की सुविधा देते हैं, तृतीय श्रेणी के यात्रियों के लिये भी, जो कि आपकी भ्रामदनी का सब से बड़ा साधन हैं उन्हें इसी प्रकार की सुविधा दी जानी चाहिये। होता क्या है? एक स्टेशन पर दो मिनट के लिये गाड़ी रुकी, यात्री किसी डिब्बे में चढ़ना चाहता है, तो उस डिब्बे के यात्री कहते हैं कि भ्रगले डिब्बे में जाओ वहाँ जगह है। भ्रगले डिब्बे में जाता है तो कहता है पिछले डिब्बे में जाओ। इस प्रकार एक गरीब भ्रामदमी, जिसको रेलवे में चढ़ने का डंग नहीं आता है वह बेचारा एक सिरे से दूसरे सिरे तक चक्कर काट आता है, लेकिन उसे स्थान नहीं मिलता और वही प्लेट-फार्म पर रह जाता है। जिस तरह से आपने बड़ी श्रेणियों के लिए कन्वर्टर गाँव की व्यवस्था की हुई है, उसी तरह से तृतीय श्रेणी के यात्रियों के लिये भी साहयक व्यक्ति रहना चाहिये, जिसमें गरीब भ्रामदमी, जो कभी कभी यात्रा करते हैं, उनको गाड़ो छोड़नी न पड़े। कभी कभी तों ऐसा होता है कि सुबह के बाद फिर शाम को ही गाड़ो मिलती है, सारा दिन वह बेचारा प्लेटफार्म पर ही

### [श्री प्रकाशवीर शास्त्री]

सूबता रहता है, इस प्रकार की व्यवस्था से उन को सुविधा हो जायगी।

अलीगढ़ से दिल्ली जाने के लिये जितनी गाड़ियां शाम को आती हैं, उन में तृतीय श्रेणी के यात्रियों के लिये कोई व्यवस्था नहीं है सभी मेल और एक्सप्रेस गाड़ियां होती हैं। मेरे सहयोगी श्री शिवकुमार शास्त्री ने अपने कटौती प्रस्ताव 297-298 में इन्ही बातों को और आपका ध्यान दिलाया है—एक तृतीय श्रेणी के यात्रियों को सुविधा देने तथा दूसरे अलीगढ़ में श्रीवरविज बनाने के सम्बन्ध में। मैं आशा करता हूँ कि इन पर भी आप विशेष रूप से विचार करेंगे।

मुझे प्रसन्नता है कि जहां तक रेलवे बोर्ड का सम्बन्ध है, उन्होंने मितव्ययिता के सम्बन्ध में सब से पहला यूनिट अपने आपको बनाया है तथा अपने ही कार्यालय से उन्होंने सब से पहले मितव्ययिता प्रारम्भ की है। अच्छा हो यदि वे थोड़ा अपने काम को एफिशियेन्सी को भी बढ़ायें। हालांकि मैं इस बन्त का सख्त विरोधी रहा हूँ कि लोक सभा में सरकारी कर्मचारियों का नाम लेकर उन की प्रशंसा करना या किसी का नाम लेकर उसका अपमान किया जाय यह सदन को परम्परा के विपरीत है। क्योंकि वे सरकारी कर्मचारी न अपनी प्रशंसा के बदले आपको साधुवाद दे सकते हैं और नहीं जिस वक्त थोड़े कड़ुव शब्द कहे जाते हैं, अपनी सफाई पेश करने के लिये आ सकते हैं। सामान्य रूप से हमें उन के प्रश्न पर अवश्य विचार करना चाहिये और उसी दृष्टि से मैं कहना चाहता हूँ, जैसा मैंने अपने स्तर पर जानकारी ली है, रेलवे बोर्ड जहां अपने कार्यालय में मितव्ययिता के लिये कुछ कर्मचारियों को छुट्टी कर रहा है या यह देख रहा है कि किस प्रकार कर्मचारियों की कमी कर के अपनी एफिशियेन्सी को बढ़ा

सकता वहां मैं साथ ही साथ सनकता के लिये कहना चाहूंगा कि एक बात पर वह अब ध्यान दे। कुछ वर्ष पहले की बात है जमालपुर के कारखाने के कर्मचारियों ने अपने यहां के एक विद्यालय के अनुदान के लिये प्रार्थना की थी। सरदार स्वर्ण सिंह उस समय रेल मंत्री थे उन्होंने उस विद्यालय को, चूंकि ज्यादातर रेल कर्मचारियों के बच्चे थे, अनुदान देना स्वीकार कर लिया। कई वर्ष के पश्चात अभी हाल में मुझे वहां के कर्मचारियों मिले। चार पांच वर्ष के पश्चात भी अभी तक वह सहायता उन को नहीं मिल पाई है। चार पांच वर्ष पहले वह स्वीकृत हुई थी, लेकिन अभी तक उन को वह सहायता नहीं दी गई। मैंने रेलवे बोर्ड को जो पत्र लिख सका जो उत्तर मुझे प्राप्त हुआ है, उसे मैं आपको सुनाना चाहता हूँ जिससे आपको पता लग सकेगा कि यहां एफिशियेन्सी की क्या स्थिति है—

“प्रिय महोदय, मुझे सूचित करने का निर्देश हुआ है कि भारतीय उच्च विद्यालय, जमालपुर को सहायक अनुदान देने के सम्बन्ध में अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड के नाम आपका 11 मई, 1967 का पत्र मिल गया है।

यह उत्तर कब आ रहा है—17 जून, 1967 को, जिसमें केवल इतना कहा गया है कि पत्र मिल गया है। सवा महीने में कार्यवाही हो कर आ जाती तो मैं सन्तोष कर लेता, लेकिन सवा महीने में तो केवल इतना उत्तर आया है कि आपका पत्र मिल गया है। रेल मंत्री जहां और विषयों पर ध्यान दे रहे हैं, सब से पहले इस प्रकार कार्यवाहियों पर भी ध्यान दें।

अन्त में अपने वक्तव्य को समाप्ति की ओर ले जाते हुए मैं दो तीन सुझाव देना चाहता हूँ—एक तो यह कि जिन लाइनों पर आपने डोजल इन्जिन और इलैक्ट्रिक इन्जिन चालू कर दिये हैं, मेरी जानकारी यह

है कि वहां से घ्राप के इंजन अभी तक नहीं हटाये गये हैं। वह कर्मचारी जो कि वहां पर काम करते थे उन के इंजन वहां शैंडस में खड़े हुए हैं और वह कर्मचारी वहाँ काम कर रहे हैं। यह इंजन घ्राप को दूसरी रेलवे लाइनों पर भेज देने चाहिए ताकि जहाँ इलेक्ट्रिक और डीजल इंजन अभी तक नहीं चल रहे हैं वहाँ इन से काम हो सके। कहीं कहीं ऐसी भी शिकायतें सुनने को मिली है कि कर्मचारियों की संख्या पहले से और अधिक बढ़ा दी गई है जबकि इस प्रकार की स्थिति नहीं होनी चाहिए।

17 hrs

जमालपुर का जो घ्राप का कारखाना है उस के साथ घ्रापने इंजीनियरिंग का एक बहुत बड़ा विद्यालय स्थापित किया था। टैकनिकल कमेटी ने घ्राप को सुझाव दिया था कि चूंकि भारत वर्ष के अन्दर कई और इंजीनियरिंग कालिजें हैं और अच्छे अच्छे विद्यालय हैं तब क्या इस की आवश्यकता है? उन से निकले हुए इंजीनियरों की ही पूरी खपत नहीं हो पाती तब इस की क्या आवश्यकता थी? लेकिन जमालपुर का यह जो बि.विद्यालय है इस के अन्दर क्योंकि रेलवे के कुछ अधिकारी अपने बच्चों को शिक्षा देने के लिए उस का उपयोग करते हैं और घनाडय व्यक्तियों द्वारा अपने बच्चों को वहाँ प्रवेश दिला कर उस का दुरुपयोग किया जाता है। मैं उन बातों में समयाभाव के कारण इस समय नहीं जाना चाहता कि रेलवे अधिकारी किस प्रकार से अपने बच्चों का वहाँ प्रवेश करवाते हैं? मैंने इस बारे में रेलवे मंत्री को एक पत्र भी लिखा है। अपने कटौती प्रस्ताव में इसी प्रकार के मितव्यता के सम्बन्ध में कुछ सुझाव दिये हैं। उस में इस घटना का विशेष रूप से उल्लेख किया है।

एक अन्य बात मैं कहना चाहता हूँ कि मुगलसराय और वालटेंयर इस प्रकार के स्टेशन थे कि जहाँ एक बैगन से दूसरे बैगन में समान की बदलाबदली करने के लिए कुछ यंत्रिकरण वहाँ पर किया। उस से तो उस की क्षमता बढ़नी चाहिए थी लेकिन मुगलसराय की स्थिति यह है कि यंत्रिकरण से पहले 3200 बैगनों के सामान की बदलाबदली होती थी और इस यंत्रिकरण से 4000 बैगनों के सामान की बदलाबदली होनी थी लेकिन अभी पिछले साल की रिपोर्ट यह है कि वह क्षमता 3200 से घट कर 2800 ही रह गयी। ऐसी हालत में किस तरीके से घ्राप रेलवेज की प्राथिक स्थिति में सुधार ला सकते हैं और कैसे घ्राम रेलवेज के फंड्स को बढ़ा सकते हैं?

इसी प्रकार घ्राप का जो सिन्योरिटी डिपार्टमेंट है, सेफ्टी डिपार्टमेंट है या और कोई इस प्रकार के डिपार्टमेंट हैं, मैंने घ्रापको एक नोट भी विस्तार से इस के लिए भेजा है क्योंकि संगमत है मैं उन पर यहाँ सदन में विस्तार से न कह सकूँ। लेकिन यह देश के लिए एक बड़ी ही चंतावनी देने वाली बात है कि रेलवेज ने पहली बार घाटों का बजट देश के सामने रक्खा। जबकि भारत सरकार का यह इतना लाड़ला विभाग जो दुरुपयोग के बाद भी अभी तक रेलवेज में घाटा नहीं हुआ लेकिन पहली बार देशवासियों के कानों में जो समाचार आकर पड़ा है वह बड़ा ही दुखद है। इसलिए मंत्री महोदय को इन सारी चीजों पर गम्भीरता से सोचना चाहिए और खास तौर से यह रेलवे और रोड ट्रान्सपोर्ट का जो एक कम्पटीशन है उस में भी रेलवे की क्या दुर्बलता है इस पर घ्राप को विचार करना चाहिए।