

MR. DEPUTY-SPEAKER. Let us not go beyond that

SHRI SAMAR GUHA It does not mean that the people have ably risen to express their view in a peaceful and democratic way but there should not be any scope whatsoever of creating any condition of any type in the country in favour of any violent activity. Therefore, I not only condemn but also naturally expect that all steps should be taken as a precaution against any kind of such dastardly attempt. At the same time I should say that she has shown courage naturally as it was an obligation on her to appear before the court and even after the murder of Shri L N Mishra she did not lack in courage in going to different public meetings. Therefore, there is no question that she lacks in courage but it is our duty to express our condemnation of any attempt on the life of the Prime Minister.

MR. DEPUTY-SPEAKER I think we have had enough

THE MINISTER OF WORKS AND HOUSING AND PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI K RAGHU RAMAIAH) It is a matter of gratification that all the sections irrespective of parties have condemned so unequivocally and unreservedly this attempt to carry arms in the court room (where the Prime Minister was to give evidence) with obvious ostensible motives

It is also a matter of great satisfaction to see that all Members of the House assembled, whatever be their party affiliations, have expressed

equal anxiety about the security of the person of Prime Minister who is not only our leader but leader of the House and the leader of the country. In order to give expression to this unanimous feeling of the House, I beg to move

"The House unanimously condemns the reported attempt to carry arms into the court where Prime Minister had to give evidence and desires that sufficient security arrangements be made both inside and outside the Court to ensure the safety of the Prime Minister"

MR. DEPUTY SPEAKER The question is

"The House unanimously condemns the reported attempt to carry arms into the court where Prime Minister had to give evidence and desires that sufficient security arrangements be made both inside and outside the Court to ensure the safety of the Prime Minister"

*The motion was adopted.*

15 25 hrs

DEMANDS FOR GRANTS (RAILWAYS) 1975-76—contd

MR. DEPUTY-SPEAKER. We resume discussion on the Demands of the Railways. Shri Nathu ram Ahirwar was on his legs. He may continue with his speech. May I repeat the request of the Minister for Parliamentary Affairs that a Member from the Congress Party should not take more than seven minutes? Mr Ahirwar had already taken 9 minutes. I think he should say that he concludes his speech.

श्री नाथूराम अहिरवार (टीकमगढ़) :  
उपाध्यक्ष महोदय, मैं कस अपने कुछ सुझाव दे रहा था मन्त्री जी की कि रेलवे में घाटा क्यों होता है। झांसी का वर्कमाप है जहाँ पर आजादी के पहले थोड़े आदमी काम करते थे लेकिन वहाँ पर 50 बैगनों की मरम्मत होती थी। लेकिन आज नियुना स्टाफ बढ़ गया है, खर्चा भी नियुना बढ़ गया है लेकिन वहाँ पर 20, 25 बैगनों की ही मरम्मत होती है। मेरी जानकारी है कि लोग अपना टोकन जमा करते हैं और सुपरवाइजर में छुट्टी लेकर भाग जाते हैं या नाश करने रहते हैं। इस प्रकार वह जूट का बड़ा बन गया है।

15 26 hrs

[DR. HENRY AUSTIN in the Chair]

निवाडी टीकमगढ़ जिले का सबसे बड़ा स्टेशन है जहाँ में एक लाख किबटन गेहूँ बाहर भेजा जाता है। वहाँ पर फटिलाइज भी आता है लेकिन कोई मैडन होने के की वजह से बरसान में काफी नुकसान हो जाता है। पिछले सालों में वहाँ फटिलाइजर भेजा गया था जिसकी वजह से फटिलाइजर्स कॉरपोरेशन आफ इण्डिया को 15,000 रु० कम्पेंसेशन के रूप में देना पड़ा। इनके रु० में तो वहाँ शीट बन सकता था। इन्फालिये सीमेंट, फटिलाइजर और गेहूँ को बरसान में भीगने में बचाने के लिये निवाडी रेलवे स्टेशन पर शीट बनाया जाय।

मानिसपुर-झांसी रेलवे लाइन पर चार गाड़ियों में दो डबल लगने हैं जिसकी वजह से गाड़िया तीन, तीन घंटे लेट होती हैं। मैं चाहना हूँ कि हर गाड़ी के लिए एक, एक डबल ही तार्कि गाड़ियाँ लेट न हुआ करे।

हरिजन, आदिवासी कर्मचारियों के साथ बड़ा अन्याय होता है, उनके परसेटिंग पर ध्यान नहीं रखा जाता है। प्रमोशन में उनके साथ अन्याय किया जाता है। यह लोग इम्तिहान में तो पास हो जाते हैं लेकिन इंटरव्यू में उनको पसन्देबिल डिक्लैयर कर दिया जाता है।

नतीजा यह होता है कि वैदिक पास जनरल कैंडीडेट चुन लिया जाता है और हरिजन, आदिवासी कैंडीडेट नहीं चुना जाता है। मानसपुर बूटासह जी जब गेडयूल्ड कास्टम और गेडयूल्ड ट्राइब्स कमेटी के चेयरमैन थे तो उन्होंने इन लोगों के सुधार के लिये कुछ सुझाव रेलवे विभाग को भेजे थे। सौभाग्य से आज वह उम्मी मन्त्रालय में उप-मन्त्री बन गये हैं। इसलिये मेरी उन से प्रार्थना है कि वह यह देखें कि हरिजनों, आदिवासियों के साथ जो अन्याय होता है वह अब दूर होना चाहिये।

श्री लायल वर्कम के नाम पर बहन सी नहीं हो रही है। लेकिन देखा यह जा रहा है कि जिनका अधिक प्रैगर है या जो योग प्रभावशाली हैं, या बड़े अधिकारियों के सम्बन्धी है उन्होंने को मौका दिया जाता है और गरीब वर्कर को मौका नहीं मिल रहा है।

सभी लोग कहते हैं कि पिछड़े क्षेत्रों में रेलवे लाइन नहीं है। तो सरकार कम से कम एक बार ऐसा कर ले कि पिछड़े क्षेत्रों की रेलवे लाइनों का सर्वे करा ले और जैसे जैसे उन उपलब्ध होता जाय उस काम को करनी चने। इसमें लोगों का एन्मोनान हा जायगा कि कभी न कभी हमारे क्षेत्र में भी रेलवे लाइन आयागी। इसलिये आप पूरे देश का रेलवे लाइन का नक्शा लेकर रख ले और जो भी पिछड़े हुए क्षेत्र हैं जहाँ रेलवे लाइन नहीं है उस पर एक दफा सर्वे करा ले और पैमें की उपबन्धि के अनुसार उन कामों को पूरा करन चने जायें।

श्री धनसाह प्रधान (शहडोल) उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेलवे बजट का समर्थन करता हूँ। इस बजट में जो किराया बढ़ाया गया है या जनता पर भयकर सिद्ध हुआ है। एक ही वर्ष में दो बार बजट सदन में लाया गया और वह बजट जनता के लिये कल्याणकारी सिद्ध नहीं हुआ। लोगों की गरीबी हटाने और मुल्कों को रोकने में असफल रहा है और जनता परेशान है।

[श्री धनसाह प्रश्न ]

पिछले वर्ष के अन्त तक रेलवे द्वारा 1920 लाख मीट्रिक टन प्रारम्भिक माल ढोने का अनुमान लगाया गया था किन्तु अनुमानत उससे लगभग 70 लाख मीट्रिक टन की कमी रहने की सम्भावना है। इससे आप पिछड़ गए हैं और इस कारण से आपको आमदनी 12 करोड़ 45 लाख रुपये कम हुई है।

यही स्थिति यात्री यातायात की रही है। इसी अवधि में 1500 लाख में अधिक यात्री कम रहे। कोचिंग आमदनी में भी कमी रही। इस कारण से भी रेलों की आमदनी में कमी हुई। कुछ रियायतें देने के कारण आपको आय कम हुई। 28 करोड़ 50 लाख रुपये हड़ताल के दिनों में आपको अनिश्चित व्यय करने पड़े। प्रादेशिक सेना पर आपने 4 करोड़ रुपये खर्च किए। वैनो पर 5 करोड़ 56 लाख अधिक किए। वर्षा, बाढ़ और हड़ताल में जो क्षति आपको उठानी पड़ी और मरम्मत के काम आपको करने पड़े उन पर 2 करोड़ 61 लाख रुपये आपका खर्च और ज्यादा हो गया। रेलवे की यह जा चिन्ताजनक स्थिति है इसका आपने कारण रेलवे में हड़ताल और महंगाई भत्ते में वृद्धि बताया है लेकिन वास्तविकता यह है कि रेल किराया बढ़ जाने के कारण लोग आज यात्रा में रेलों में कम कर रहे हैं, कम सवारियां रेलों को मिल रही हैं। इस वास्ते मैं समझना हूँ कि रेलवे की कार्य कुशलता को बढ़ाने और यात्री क्षमता का सुधार करना बहुत आवश्यक है।

साथ ही कोचले की जो चोरी होती है उसकी भी रोकथाम की जानी चाहिये। बिना टिकट यात्रा को रोका जाना चाहिये। दूसरी श्रेणी के यात्रियों को सुविधायें प्रदान करने की ओर कोई विशेष ध्यान नहीं दिया गया है। इस ओर भी ध्यान दिया जाना चाहिये। देश के सभी भागों में आज यह आम धारणा बन गई है कि लोगों की दशा में कोई सुधार नहीं

हुआ है। एक वास्ते आपको सुधार जहाँ कहीं भी वे अपेक्षित हो जाने की ओर विशेष ध्यान दिया जाना चाहिये। रेलों की चयंकर विनियम स्थिति के कारणों का पता लगाया जाना चाहिये और उन कारणों को दूर किया जाना चाहिये। मेरा मन्त्री महोदय ने यह भी अनुरोध है कि किराया भाड़ा बढ़ाने के जो उन्होंने प्रस्ताव रखे हैं उनको वह वापिस ले ले। साथ ही वह द्वितीय श्रेणी में स्वयं यात्रा कभी कभी किया करें और देखा करें कि लोगों को किन किन सुविधाओं का सामना करना पड़ता है, किन किन कष्टों का सामना करना पड़ता है और उनको दूर करने की कोशिश करनी चाहिये।

इस अवसर पर मैं आपको ध्यान देने योग्य, मध्य प्रदेश, की ओर आपका विशेष ध्यान दिलाना चाहता हूँ। मध्य प्रदेश का जो भाग विन्ध्य क्षेत्र कहलाता है और उसका जो रेलवा भाग है उसकी ओर जहाँ तक रेलों का सम्बन्ध है आपको विशेष ध्यान जाना चाहिये और उस क्षेत्र में रेल सेवा की सुविधा देकर उसके पिछड़ेपन को दूर करने में आपको सहायता करनी चाहिये।

बजट में प्राथमिक जति क्षेत्रों के विकास के लिए रेलवे प्रशासन को पृथक् से प्रावधान करना चाहिये। आप देखें कि यहाँ पर कोई भी विशेष चर्चा हो, कोई विधेयक पास हो तो उसका यही उद्देश्य रहता है कि जनता को कुछ लाभ मिले। सारे देश की जनता की दृष्टि आज सड़क की ओर लगी हुई है। यह यह जानने के लिए उत्सुक हैं कि हमारे प्रतिनिधि आज के सफट का कोई हल निकालें। अगर हमने ऐसा कोई हल न निकाला तो जनता निराश हो जाएगी।

अब मैं कुछ सुझाव आपको देना चाहता हूँ। मेरा पहला सुझाव यह है कि रेलवे बोर्ड को समाप्त कर दिया जाए। आमदनी बढ़ाने के लिए बिना टिकट यात्रा रोकने के लिए आपको प्रभावशाली कदम उठाने चाहियें।

कर्मचारियों के लिए प्रोत्साहन पारिश्रमिक तथा अन्य प्रावधान रखें जिनका सम्बन्ध बीघे रेलों की लाभ हानि से हो। रेलों के सञ्चालन की चोरी और कोयले की चोरी तथा अन्य प्रकार की चोरियों का रोकने के लिए प्रभावशाली कदम उठाए जाने चाहिये।

अब मैं कुछ गाड़ियों के बारे में मांग करना चाहता हूँ। जो पैमेंजर गाड़ी चिरमिरी से अनूपडी जाती है वह वही चार घंटे तक रुक कर पुनः चिरमिरी लौट आती है। उसे अनूपडी से चार घंटे न रोक कर उसको प्रायः शहडोल तक चलाए।

उत्कल एकसप्तेम प्रतिदिन घाप बनाए। अगर ऐसा घाप नहीं कर सकने हैं तो कोई फास्ट ट्रेन उसके बदले में दें।

जो मालगाड़ी कटनी में होकर ब्याहारी, मिर्गौली तक चलती है—इसकी यात्रा प्रस्तावकाल में चर्चा हुई थी—इस लाइन पर इन्डियन मेरवा स्टेशन बनाया जाए, वहाँ प्लेटफार्म बनाया जाए। इसके साथ साथ वा डिब्बे पैमेंजर के लिए इस गाड़ी के साथ जाड जाए ताकि लोग उनमें से आ जा सकें। इसमें लोको को लाभ होगा।

शहडोल में अडर ब्रिज बनाया जाना चाहिये। स्वर्गीय लाल नारायण मिश्र जो न हमका भाषवामन भू, दिया था लेकिन उसकी पूर्ति नहीं हुई है। मैं चाहता हूँ कि इस ओर अधिकतम ध्यान दिया जाए।

जैधारी में ओवर या अडर ब्रिज बनाया जाए। 27 साल हो गए हैं हमकी ओर ध्यान नहीं दिया गया है।

अनूपडी में लोको शैड बनाया जाए। उसकी ओर पहले भी मैं मन्त्री महोदय का ध्यान दिला चुका हूँ लेकिन अभी तक लोको शैड वहाँ नहीं बना है। यह भी बन जाना चाहिये।

अन्त में मैं इतना ही कहना चाहता हूँ कि सत्ता से रीवा तक मोविन्गड होते हुए जो गाड़ी जाती है उसको बयोहारी सिवरीली कटनी साधन जाती है उसके साथ मिलाने की कृपा करें तो इन क्षेत्रों का बिकास हो सकता है। ये गरीब आदिवासी क्षेत्र हैं, पिछड़े हुए क्षेत्र हैं। यहाँ विज्ञेपकर हरिजन और आदिवासी रहते हैं। इससे यहाँ उद्योग खल सकते हैं और वहाँ का जीवन सुखी हो सकता है।

SHRI B V NAIK (Kanara). Sir, I am glad that the hon Minister for Railways, Shri Qureshi is here. He knows so much about the Railways that we cannot add to his store of knowledge. Sir, the material which has been supplied to us is something which does not deserve to be placed on the Table of the House. If we look at this railway map we will see that 75 to 80 per cent of the railway construction in this country has gone in the unified India in Indo Gangetic plain and now in the Gangetic basin. We do not need a mirror to see this. If we see the map we find that leaving aside the pocket of Gujarat, Bihar, Uttar Pradesh, Delhi and Haryana the rest of the country by and large is a desert and waste land as far as railway construction is concerned. The hon Minister will be kind enough to give us the figures as to how much this Gangetic basin has the mileage out of the 15,000 km length of the railway line and also how much some of the unfortunate States like Rajasthan, Karnataka and particularly the entire belt of the West Coast of India, spreading over a distance of 800 km have got out of the total mileage.

Sir, I was living in a fools paradise when I was thinking that Railway Ministry is seriously thinking of linking Hubli with Karwar. What I find from the Demands for Grants of the Railways is that the entire outlay which I see is in respect of surveys. As far as the South Central Railways is concerned, the only thing which is of some meaning is

[Shri B. V. Naik]

the traffic-cum-engineering survey for conversion of Hospet-Goa, Londa-Miraj and Alnawar-Dandeli Section from MG to BG. This is an important section for exportation of iron-ore and manganese. The provision that has been made during the current year for this Section is only Rs 6.06 lacs for the purpose of survey. The sanction for the year 1975-76 is zero. They have provided for everything else. I would not be out of context if I quote what a prominent daily like *Deccan Herald* has to write about this. I quote:

"While it is possible for the Central Government to find adequate funds for taking up new projects in other States and completed them on grounds of economic necessity, it is significant that Karnataka should have been singled out for this type of stepmotherly treatment."

This is not an anti-Congress newspaper. This is *Deccan Herald*. It further says:

"And if the raw truth is told, it is apt to be knowingly misconstrued as parochialism and regionalism."

I would like to find politicians from other States as committed to national integration as the people from Karnataka. Then, Sir, the paper says:

"The blame for this"

My friends from UP and Orissa will be able to bear with me.

AN HON MEMBER Almost 75 per cent of the Ministers have come from Karnataka.

SHRI B V NAIK That shows how secular they are. They have still not done anything for the State of Karnataka.

"The blame for this sad neglect of State must, it seems, rest on the State Government and the State

MPs, who have apparently proved themselves ineffective to press the claims of Karnataka for justice. While powerful political personalities in the State of Madras, when Mr Kamaraj was in power, and Maharashtra had their way with the Centre on projects like conversion of the Hospet-Guntakal and Poona-Miraj lines, absence of leaders

we pigmies—

".....of equal stature in this State has resulted in even genuine and legitimate demands being cavalierly overlooked by the Union Government. This is clearly a challenge to the leadership of the ruling party in the State."

Sir, now, the elections are coming. I do not know what to say.

If not justice, I would plead with our very knowledgeable Minister, at least have mercy. I wonder, particularly when it comes to the Demands for Grants in respect of the Ministry of Railways with all their very powerful technocrats in seats of power, whether the principle of Parliamentary accountability is ever followed. I have been trying for the last three years to stop at only one station Kanapur for two minutes to meet little children and so on—this comes in my Constituency—I have not been able to succeed for the last three and half years. Government give such sound reasons for not accepting my suggestion; my reason may accept but my conscience will never accept their argument. You always give very solid reasons which can be proved in a Court of Law, but, it cannot bear any conviction with the people.

SHRI DINEN BHATTACHARYA (Serampore). This time you will get.

SHRI B. V. NAIK; No.

Sir, I am not pleading it in a light hearted manner. I do not want to repeat the arguments. We will be able to save, if the Hubli-Karwar line comes up, foreign exchange to the tune of crores of rupees, which we are spending today for the purpose of diesel traction hauling them over a distance of about 100-150 kms. at a cost of approximately 25 paise per kilometre tonne, while the cost of the railways is one fifth of this, being hardly about 6 paise per kilometre tonne.

Now, from the specific I come to the general. There is another question, Sir. For the last three years . .

MR. CHAIRMAN: Please conclude.

SHRI B. V. NAIK, Sir, I was scuttled at the time of the general debate. I spoke near about eight O' clock. Kindly give me two or three minutes.

Sir, another question which I have been repeatedly asking and which they are not answering is, whether the railways is a business concern or it is a utility concern. You say either one of this. We have no objection. Are you running it on the basis of cost, profit and loss and return on the investment or are you running it as a utility concern? To my mind, it cannot be both. You are either a man or a woman. You cannot be both. The two are diagonally opposite to each other. The reason why they are not committing themselves is this. The moment they say for the purpose of throwing out some inconvenient proposals which will be coming from the people 'this is a business concern', friends including Maulana Ishaque Sambhali and others to our right—who are actually to the left in politics—will say: 'If we are treating the railways as a business and industrial concern, treat the workers as industrial workers and give them bonus and all the other benefits of a public undertaking'. So at that time, they will say, 'No, no, this is a government department; it is a utility concern; it

is in the interest of the public; you are not industrial workers'. But when it comes to making proposals, when we suggest as utilitarian measures that you do certain things which may cost you a certain amount of money but which will be for the benefit of the people, they retort: 'Are we running a charity shop here in the Railways?'

This is the dichotomy of their approach I am not quarrelling with their cleverness. But being intelligent is not all. You have also got to be honest. Say either of the two; then we will take a definite line of action.

What have you done for the hilly areas, the remote areas, the forest areas and the backward areas? You give us a railway line. Do not give us any other plan assistance. Give us a railway line. The entire area will develop, the port of Karwar will develop, exports will develop, the hinterland will open up. You are not doing that. If the Planning Commission is puffing an axe on that, I think we will be with the Railway Ministry when it comes to new construction. That does not mean converting this line or that line, or doubling a line or things like that.

Besides these two factors, if at least they are able to plug the loopholes in the railway administration, particularly in regards to settling claims for compensation . .

MR. CHAIRMAN: Please conclude now.

SHRI B. V. NAIK: I have made two principal points. I am not going to go further.

I do hope the Minister will give a sort of clear assurance. Give it before the elections or after the elections. Kindly give us a commitment

SHRI C. M. STEPHEN (Muvathupuzha): What?

SHRI B. V NAIK A new railway line It should be a time-bound commitment We do not mind when you say it But kindly tell us when you will give us this line, particularly the Hubli-Karwar line. As far as other lines are concerned, there are more important and more effective people who have already made out a case But in regard to Hubli-Karwar, do not take us for a ride by saying 'We will sympathetically consider it'. Gave us a definite, time-bound schedule by which you will be able to take up and complete the survey, by which you will be able to construct this line Otherwise I think it would be a cry in the wilderness and the principle of parliamentary accountability will have become a big joke

श्री. तारकोन्बर पाडे (मलेसपुर) -  
 मध्यम महोदय मैं तो बहुत ही सूक्ष्म थोड़ी सी बत्ती आपके मामले निवेदन करना चाहता हूँ। हमारी जो यह पूर्वोत्तर रेलवे है यह मैं श्री मरजू पाडे की तरफ से ही बोल रहा हूँ इसमें बड़ी धाराजकता है। रात्रि में यात्रा करना बड़ा भयावह है। चोरी और डकैती एक साधारण घटना हो गई है। जब से नई लाइन चलाई है तब से बिना टिकट के यात्रियों की संख्या बढ़ गई है। मैं यह नहीं समझता हूँ कि रेल नमं चारियों को इसका ज्ञान नहीं है। लेकिन आपकी इस महान सस्था के समझ अपने भाव व्यक्त करना चाहता हूँ कि इस पर कोई विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है और नियंत्रण करने की आवश्यकता है।

मैं यह कहना चाहता हूँ कि जब से स्व-सहायक हुमा और रेल का विस्तार भी बढ़ा और रेल की क्षमता भी बढ़ी लेकिन हमारे क्षेत्र में इसका फायदा नहीं रहा है। इसलिये दो कृपया आपके सामने रख करता हूँ।

एक बरहज और सलेसपुर गाड़ी इसको ट्रेन कहना मुनासिब नहीं है जो जहा चाहता है रोकता है और जहा चाहता है चकता है। जैसा श्री झारखंडेराय जी कह रहे हैं इसको बेलगाडी कहना मुनासिब ही होगा तो इस तरफ ध्यान देने की आवश्यकता है।

दोहरीघाट गोरखपुर रेलवे लाइन की का सरवे हो रहा है। मेरा निवेदन है कि उम के निर्माण को जल्दी हाथ में लेना चाहिए। हुमरी लाइन बलिया-मनियर-बिनधरा रोड है। उस की भी बड़ी आवश्यकता है। उस के सरवे का काम करने की आवश्यकता है। मैं बनाना चाहता हूँ कि फस्ट वर्ल्ड वार में बलिया-मनियर रेलवे लाइन का सरवे हो चुका था और रेलवे लाइन बिछाई जा रही थी लेकिन युद्ध के कारण वह काम रोक दिया गया। यह वार 1916-17 की है। इतना समय गुजर गया है। जब उम बचन इस लाइन की उपयोगिता थी तो आज तो उम की और भी उपयोगिता है। इस लिए मंत्री महोदय को इस तरफ ध्यान देना चाहिए।

एक और लाइन है नवल में तलवाडा ? इस का सरवे हुमा था जहां तक मुझे जानकारी है, मंत्री जी ने यह बचन भी दिया था कि इस का काम होगा। इस लाइन के लिए हिमाचल प्रदेश सरकार ने जमीन मुफ्त दे दी है। इस तरफ विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है।

रेल दुर्घटनाओं के सम्बन्ध में मैं कहना चाहता हूँ कि बरहज के करीब एक दुर्घटना हुई। मैं बड़ा परेशान था। मैंने कोई जांच-पड़ताल तो नहीं की, लेकिन मुझे बताया गया कि रेलवे के इंजिनर और गाइड गांको मुशकिल है। इंजिन का कनेक्शन ट्रेन से कट गया, लेकिन इंजिन प्रायः बड़ा भारी धीरे-धीरे भी चकती गई। इंजिनर के कहना यह कि कि इंजिन को बंधा कर दिया, बिना

से गाड़ी और इंजिन दोनों लड गये। जिस को साधारण बुद्धि हो, वह भी सोच सकता है कि इंजिन को इस तरह रोकना नहीं चाहिए था। उस दुर्घटना की ज च-पड़ताल हो रही है। उस में एक आदमी की मृत्यु हो गई। रेलवे प्रशासन ने उस के परिवार को 500 रुपये भेजे हैं। उस आदमी की तीन लड़कियां हैं, एक स्त्री है और बूढ़ा माना-पिता है। सरकारी नियमों के अनुसार उन को कम्पेन्सेशन देना चाहिए और कोई काम देना चाहिए। मैं गोरखपुर गया था। मुझे किसी में शिकायत नहीं है। मैं साधारण सहायता चाहता था, लेकिन नहीं मिल सकी। मुझे ऐसा मान्य होता है कि रेलवे कर्मचारियों में मानवी भावना का अभाव है।

दूसरी दुर्घटना समस्तीपुर की है। वह बड़ी भयानक दुर्घटना थी। उस में कई आदमी मर गए हैं, कई आदमी घायल हो गये हैं और कई आदमी जीवन भर के लिए बेक हो गये हैं। मैं विहग सरकार को धन्यवाद देता हूँ कि उस में कुछ धनराशि मूल व्यक्तियों के परिवारों और धारण के कितनों के लिये स्वीकार की है। मेरी प्रार्थना है कि रेल प्रशासन को भी इस तरह ध्यान देना चाहिए।

**श्रीमती सहोदराबाई राय (सागर)**  
महापति महोदय, माननीय सदस्या ने अपने अपने क्षेत्र की रेलवे की आवश्यकताएं आपके सामने रखी हैं। मैं भी देश के एक बिकबड़ एरिया, मध्य प्रदेश के सागर-दमोह क्षेत्र में आती हूँ। हमारे रेलवे मिनिस्टर अफ्री साहब बैठे हुए हैं। मैंने कई दफ्ता उनके सामने अपने क्षेत्र की मांगें रखी हैं, लेकिन वे सुनते जरूर हैं अगर करते कुछ नहीं है। मैंने कई दफ्ता उनसे कहा है कि कनेक्ती में बरमान, बड़ी देवरी, सागर, बंडा, हीरापुर, छतरपुर और पक्का तक रेलवे लाइन बना दी जाये, जिससे वहां की जनता को राहत मिले। वहां पर इस साल पानी नहीं बरसता है और इसीलिये वहां बहुत सूखा है। भूकि वहां

इस समय कोई कार्य नहीं है, इसलिये वहां रेलवे लाइन बिछाना जरूरी है। पक्का में हीरे-जवाहरात मिलते हैं। अगर यह रेलवे लाइन बिछा दी जाये तो उसका खर्च वहां में पूरा हो जायेगा।

आजकल यात्रियों के लिये रेलवे में चलना बड़ी मुश्किल हो गया है। हमेशा इस बात का खतरा रहता है कि कोई बम या गोली न मार दे। जब हम लोग इटासी में भोपाल भोपाल में विदिशा, बासीदा से बीना बीना से सागर और सागर से दमोह जाने हैं तो कालेज में पढ़ने वाला स्टूडेंट्स की वजह से हम लोगों की इनकी आशंका हो गई है कि हम गाड़ी में बैठ नहीं सकन हैं। लडके फस्ट क्लास के डिब्बे में चढ जाते हैं और नाना प्रकार की गालियां देते हैं, खिड़कियां तोड़ते हैं और कई प्रकार से उत्पात करने हैं। ऐसा मान्य होता है कि प्रधान प्रशासन चलाने वाला कोई नहीं है। हम लोगों को जान बचना बड़ा मुश्किल हो गया है। हमने कई बार रेलवे मिनिस्टर को लिखा है कि वह वहां पर रेलवे सुरक्षा दल की व्यवस्था करें। अगर वहां कोई एक दो सिपाही होने हैं तो लडके उनको चाटा मारते हैं। कंडक्टर और गेटेडेंट भी कुछ नहीं कर सकते हैं। कालेज के लडकों का इतना अत्याचार है कि नाक में दम हो गया है। अगर रेलवे प्रशासन उचित कदम नहीं उठायेगा तो एम० पी० का यात्रा करना बड़ा मुश्किल हो जायेगा चाहे कोई एम० पी० जनमंडल का हो या मोजनिस्ट पार्टी का। (अवधान)

हो मरुत है किये लाग इसमें शरारत हो, इतना बच जात होगा (अवधान)

यही लोग लडकों को भडगतते रहते हैं। जब इनका राज्य होगा तो ये आमन कमें चलायेंगे? इनको राजनीति करना नहीं आता है। डेढ़ साल के बाद ही उनकी सरकार टूट गई। कांग्रेस के अलावा कोई दल शासन नहीं चला सकता है।



[श्री महोदरवादी राय]

अब श्री सिपाठी जी रेल मंत्री बन गये हैं। लखनऊ के धावमी का खून बड़ा तेज होता है। अन्तर ने उचित कदम नहीं उठायेगे तो रेलवे का प्रशासन ठप्प हो जायेगा। नाना प्रकार की युवाशर्मा, मारपीट, झगड़े लूटमार और चोरिया होनी है। अब महिलाएं रेलों में यात्रा नहीं कर सकती है। लड़के उनको दिन-दहाड़े लूटते हैं। हालत यह है कि लोग जब चाहे केन खीचकर रेल से उतर जाते हैं? इनीलिये मन्त्री महोदर को रेलों में सुरक्षा दान की व्यवस्था करनी चाहिये।

रेलवे में बड़ी भ्रामदनी है। हमने कई बार कहा है कि जहा लाइने नहीं हैं वहा लाइने बिछाई जायें। लेकिन जहा जरूरत नहीं है, वहा लाइनो पर लाइने बिछाई जा रही है।

हरिजनो और आदिवासियो का रेलवे में काम करना मुश्किल हो गया है। अफसर उनको मौकरियों से निकाल देते हैं काम नहीं करने देते हैं और उनका हक नहीं देते हैं। रेलवे में ब्राह्मण ज्यादा है, इमलिये अब हरिजनो और आदिवासियो को भरती कर के उन्हें काम करने का मौक दिया जाये।

कन्ट क्लास बेटिंग रूम में सिरी महिला को अट्रैक्ट रखाये। एंमा न होने में महिलाओ को बहुत तकलीफ होती है।

मैं ज्यादा बक्त नहीं सेना चाहनी। केवल यही कहना चाहनी है कि रेलवे में जो धाधलेबाजी होने लगी है उस में अब तो जीना मुश्किल हो गया है। इसलिये आप इस दिशा में कड़े कदम उठाएँ। रेलवे में भ्रष्टा तो बिम्बा कट कर बैसे ही चला जाय है, बाकी में किसी में बिजली नहीं, किसी में दीजनी नहीं तो किसी में पानी नहीं। हमें ऐसा भावूक होता है कि इस रेलवे में तो बंगलादी प्रणाली है जिस में हम उमर से कुछ छपरी बाल कर फलते हैं। बंगलादी के भी बराब है हमारी रेलें। इसलिये मैं

आप से कहती हूँ हमारे सभी साहब तो बहुत बिन के ही गए, इन का तो खून ही बराब हो गया, ये तो चुनते ही नहीं हैं, आप सब हमारे मंत्री आए हैं, नया खून ले कर आए हैं, आप कडा कदम उठाएँ जिस में रेलवे का काम ठीक से चले।

दूसरी बात मैं कहना चाहती हूँ कि हरिजनो और आदिवासी यो को आप स्टेशनों पर खाने पीने और चाय बरकर के ठेके दीजिए। आज तो स्टेशनों पर जो चाय मिलनी है न उस में चाय होनी है न शक्कर होती है, निरा पानी पिलाते हैं। सभी स्टेशनों पर कार्ट्रिक्टर ऐंसा ही करते हैं। तो आप हर एक स्टेशन पर हरिजन और आदिवासीयो को इन का ठेका दीजिए त्रिम में कि जनता को और खाने वालो को ठीक सुबिधा हो।

बाकी अब सभी लोगो ने बोन लिया, ज्यादा बोनन में कोई फायदा नहीं है। लेक्चर तो सभी दे देते हैं। लेकिन उस में कुछ होता नहीं है। आप इन बातों के ऊपर ध्यान दीजिए और उस के लिए सबत कदम उठाएँ। रेलवे की इतनी बड़ी भ्रामदनी है उस में लाखों रुपये का घाटा इनीलिये होता है कि कोई देखने वाला नहीं है। बंगल का बंगल कोयला चला जाता है। लोब भ्रमा भर देते हैं। और कह देते हैं कि हम ने तो सेठ के बोरे रखे थे। और उस का पैसा रेलवे को देना पडता है। हमारे सहाय न गर और दमोह में इतना भार लूख और कोयला बरकर जाता है, लेकिन जब तक 8 खाने या रुपया न दो वह भावते नहीं है, पडा रहता है। तो उन को भाव बोली दीजिए जिस में भाग सहाय से सब सके और प्राबानमन भी ठीक तरह से हो।

मैं ज्यादा नहीं बोलना चाहती। नईकरी का टाइन है। सहाय बूबा पडा है, उखल कार्यों की अकरत है। आप रेलवे के अधिकार सहाय सहाय कार्य कोसिए जिस में सबत चले।

रेलों में आज जो लट और डकैती होती है उस को बन्द कीजिए। महिलाएँ अब रेलों में नहीं चल सकतीं, दिन दहाड़े उन को लूट कर ले जाते हैं। मार कर डाल देते हैं और सामान उठा ले जाते हैं। गाड़ी जहाँ चाहे खड़ी कर देते हैं। इस के लिए आप सख्त कदम उठाइए।

जिन लोगों ने हड़ताल की थी और जो अब घर बैठे हैं, जिन्हें नौकरी पर नहीं लिया गया है, उन का कसूर नहीं था, दूसरी पार्टियों वालों ने उनको उकसाया था, वह तो घर बैठे अपनी तनख्वाह ले रहे हैं। और जो हड़ताल में शामिल हुए थे उन के बाल बच्चे भूखों मर रहे हैं। उन को आप काम पर वापिस लीजिए जिस में उन के बाल बच्चे पलें और रेलवे का काम ठीक से चले।

16 hrs.

SHRI P. G. MAVALANKAR (Ahmedabad): I have earlier moved all the 59 cut motions, the notice for which I had already given, and I do not want to dwell on several aspects which are included in those cut motions. Sir, the real question to ask is, whether the Indian Railways are at long last out of the woods. The Railway Minister in his Budget speech on February 20th this year said, and I quote: "The railways are seeing the end of the tunnel. They will now march forward in pursuit of higher physical performance and better financial results." And then the Railway Minister hoped, and he said, that the 1975-76 would be a year of promise, stabilisation and steady growth all around. Now, I would like the hon. the Railway Minister to tell us whether he is able to see any track at the end of the tunnel, and if he sees that track, whether that track is found strong enough on which the railways can operate. If that is so, the House should have the opportunity of knowing what the reality is. I can quite understand that the problems and challenges of our railways are stupendous, the demands from various

sections, the pressures from various sections and the complications involved to run the railways in such a vast country with such tremendous disparities in terms of regional problems and regional demands, I can understand the whole problem. But, Sir, let the Railway Minister not merely end his speech with a note of optimism saying that he has seen the end of the tunnel, but we would like to know what good track is ahead.

The functioning of railways both in terms of administration and operations is naturally constantly under criticism. In one sense, it is natural and in another sense it is welcome because it shows that the railways are giving an evidence of their vitality. It is because they are expanding, it is because they are having more lines, it is because they are having more traffic—passenger as well as goods—and, therefore, naturally more demands, more aspirations, more expectations grow. And in a country of this size, and in this modern technological world in which we live, these expectations are bound to arise. Therefore, I am not worried about the fact that the railways are being criticised. But my concern is whether the operational activities and administration of the railways are going on in tune with the times of today and tomorrow. Some of us have been demanding an overhauling of the railway code. Of course, the experience gained over several decades should be one of our surer guides and whatever is good and valuable in it must be incorporated into the new code. But we should consider whether the India of 1975 and the India of the eighties and nineties deserves very urgently a thorough overhaul and reorientation of the entire railway structure, both in terms of administration and operation. I am not going into the specific question of abolition of the Railway Board. I am on the general aspects. The time is due when the Minister should tell us whether the

[Shri P. G. Mavalankar]

railways will have an overhaul in terms of a radically revised railway code.

The railway budget does, of course, talk in terms of process, but it does not tell us in convincing detail the Railway Ministry's concern for construction of new lines. Several of our friends, particularly from the south are having a sense of grievance that they are being denied some of the basic railway facilities in terms of new lines etc. While there is a Rajdhani Express from Delhi to Bombay and Delhi to Calcutta, I am sorry there should be no Rajdhani Express from Delhi to Madras. Similarly, Ooty is a hill-station and the second largest health resort in the world. But the train from Madras to Ooty does not have a diesel engine. Why is it that some of these obvious benefits are not accruing to the south? It is true that railways have stupendous problems to face because of the huge size of the country, but it is not good to allow a feeling to grow that only certain sections of the country are being developed and others are neglected. What I said generally about the south is more true of backward areas. If railways are a public utility corporation, as they are, the question of profitability must not become the only major decisive factor, although I do not say it should be completely by-passed. If you want to develop certain backward areas, you will have to take the risk of losing some money initially. Once railway lines are laid in the backward areas, that very fact will step up the economic life in those areas. We should take this risk and go into the unexplored and uncharted areas and take a gamble, which I am sure will prove very successful.

Coming to Gujarat, I will never be tired or repeating some of the major demands. The survey of Bhavnagar-Tarapur railway line, I understand, has already been completed. Successive Governments of

Gujarat have promised the railway administration that whatever losses are incurred initially on this line will be made good by the State Government. If that is so, why cannot the construction of this line be advanced by a few years, especially when Gujarat today is hit by unprecedented drought and scarcity? Then, there is the demand for the conversion of several MG lines into BG, including Delhi-Ahmedabad and Nadiad-Kapadwanaj-Modasa line to be extended beyond Kapadwanaj and converted into BG. If these lines are taken up, I am sure the people of Gujarat will get some relief. And the Central Government will be able to deliver the goods better and in time. After all, when you do certain things, when the people are greatly in need of such assistance and facilities and extra employment, then I am sure, that will be all the more welcome to the people of Gujarat.

Sir, I forgot to mention about the Konkan area. Although it is true that my family are now in Gujarat for the last more than 225 years, we originally came from Konkan. I have had the privilege of visiting that area quite often. It is one of many such backward areas that deserves the construction of railway lines as early as possible. After all, backwardness is not something which is there because of the characteristics and habits of the people. If you give some facilities, certain benefits, provide the infra-structure, then they are bound to progress with the other people of the country.

As far as electrification is concerned, Ahmedabad and Bombay have already gone under electrification. I would suggest that Ahmedabad and Baroda are given four lines in all, in addition to the existing two lines. Electric trains should be operated between Ahmedabad and Baroda so that the heavy traffic between these two places—a distance of 85—90 miles or so—could be covered better and more speedy. This can be done by

having these four lines between the two important places.

As far as punctuality is concerned, I would like that the railways really become more punctual. Of course, the Railway Minister can say, do Indian people have the habit of punctuality? But I would say, although he is right that if trains become punctual, people will be habituated to become punctual. After all, in a developing society, often, it is the administration and the authorities which are to set up an example and the people have to follow it. Take for example, the Tapti Valley line in Surat and South Gujarat. It is known as 'Time Vagarni Railway' in Gujarat. So, in Gujarat, people call it 'T.V. Railway', that means, railway without any time! It follows no schedule and timing.

There is the region of Saurashtra. It had so many princely States with the result that there is some added complication. There are slow trains, and no proper catering facilities among other things. These are the things which are happening. This also deserves a little bit of more attention. There are no diesel engines for mail trains.

As far as catering in the Railways is concerned, it has got to be looked into more carefully.

There are millions of Second Class passengers who are travelling. Merely by converting the numbers three into two, does not make them have more facilities. Therefore, their lot under miserable conditions must be looked into and improved.

As far as reservation is concerned, many bonafide passengers are finding it difficult to get reservation in advance. May I also invite the attention of the hon. Minister concerned to the two-tier and three-tier system? Three-tier system in the second class is exclusively for sleeping. But the two-tier has sleeping-cum-sitting ac-

commodation. There is one difficulty in the two-tier system. As far as second class passengers are concerned, all those passengers who have got two-tier reservation for sleeping, below their berth is a berth which is given for sitting accommodation. During the night, when the conductors go on getting more passengers, because they get bribe from the passengers, the bonafide passengers with sleeping accommodation people cannot sleep. So, two-tier trains must have only sleeping accommodation and not sitting accommodation during the night.

When we have a train from Bombay to Varanasi direct, why cannot we have a direct train from Ahmedabad to Varanasi via Bhopal, Lucknow and Allahabad?

Lastly, I would say that the questions of increasing the operational costs are a great problem before the Indian Railways. I know that the number of employees has continuously increased, and the cost per employee has increased more than double during the last ten years. In 1933-34 the average cost per employee in the railways was Rs. 1989. But now it is more than Rs. 4033. So, obviously the pressure is great. But, in spite of all that if the railways can look into the problems of operational efficiency the problems of over-staffing and economy in the railways, I am quite sure that it will be the beginning of a new era, so far as the railways are concerned.

MR. CHAIRMAN: I have received a note from Shri Samar Guha that he wants to participate in this discussion. The time allotted for his group is four minutes and Shri Limaye has taken 22 minutes. Still, I will try to give him some time.

श्री मुहम्मद इस्माइल (वैरकपुर) :  
चेयरमैन साहब, मुझे ज्यादा नहीं बोलना है, मैंने जो कटमोशन ज़रिद है उनमें मैंने अपनी तमाम बातों को रख दिया है। लेकिन मैं दो-तीन बातों को खास तौर से इस मौके पर आपके सामने रखना चाहता हूँ। हमेशा से रेलव यह एलान करती रही है—इतिहासों के जरिये और एडवर्टिज़मेंट के जरिये—कि पब्लिक-कोऑपरेशन चाहिए—यह एक तरह से परमानेंट स्लोगन बन गया है। जब भी कोई मिनिस्टर इस विभाग में आता है—वह इस स्लोगन को जरूर बोलता है, लेकिन, जनाब, मुझे बड़े अफ़सोस के साथ कहना पड़ता है और यह मेरा तर्जुबा भी है कि पब्लिक की डिमांड्स को, पब्लिक की ग्रीवन्सेज़ को इनके यहां बिलकुल नहीं सुना जाता। आपका एडमिनिस्ट्रेशन एन्टी-पीपुल है, जनता का विरोधी है। इन्होंने एक नीति, एक रास्ता अख्तियार किया हुआ है कि जहां से लोग जिस चीज़ के लिये कहेंगे, उसके खिलाफ़ करना है, क्योंकि अगर ये उस चीज़ को मान लेंगे तो फिर दूसरी जगह के लोग भी वही मांग करने लगेंगे। यही पालिसी मैं आज तक देखता आया हूँ।

मैं एक मिसाल देना चाहता हूँ—आप जानते हैं मेरे प्रदेश में मुहल्लिफ़ जगहों पर पैसेन्जर्स एसोसियेशन बने हुए हैं, जो लोगों की दिक्कतें रेलव विभाग को बतलाते रहे हैं, लेकिन उनकी सुनवाई नहीं होती। उन्होंने अनेकों बार लिख कर भेजा, लेकिन छोटी छोटी बातों को भी नहीं माना गया। जब वे नाकामयाब हो गये, तो मुझे पकड़ कर कहा कि तुम कुछ कर सकते हो तो करो। मैं भी आज से नहीं, 6 वर्षों से कोशिश कर रहा हूँ, यहां तक कि मेरे यहां एक हाल्ट स्टेशन के लिये सिर्फ़ मैं ही 6-7 वर्षों से कोशिश नहीं कर रहा हूँ, मुझे से पहले जो उस इलाके से एम० पी० थीं—श्रीमती रेणू चक्रवर्ती जी—वे भी कोशिश करती रहीं, सैकड़ों लैटर्स लिखे, पैंटीशन्ज़ बिने, लेकिन आज तक हाल्ट स्टेशन

नहीं बना। वहां पर डिस्प्लेस्ड पर्सन्ज़ की बहुत बड़ी पापुलेशन है, वह इलाका डेवलप हो रहा है। क्यों नहीं बनाया गया—इस लिये कि वहां वैगन-ड्रॉकिंग होता है, वह ऐसी जगह है जहां वैगनों को आसानी से खोला जा सकता है और माल को सीधे ले जाया जा सकता है, वहां कोई आदमी नहीं है। लेकिन अब वह हालत वहां नहीं है—वहां आदमी बसने लगे हैं, रिस्क्यूजीज़ बसने लगे हैं, वहां का डेवलपमेंट हो रहा है—इस लिये वहां हाल्ट स्टेशन होना बहुत जरूरी है। आखिर मैंने यह कहा कि रेलवे बोर्ड एफ़ ऐसा हाथी है जिसको कहने में कुछ नहीं होगा। सब को उठाया जा सकता है, झिला जा सकता है, आर्थ्यूमेंट्स दी जा सकती हैं, लेकिन यह रेलवे बोर्ड इन सब बातों को नहीं समझता है। अब तो बेरी जो वहां बैठे हैं—मालूम नहीं इनको भी कुछ समझ में आता है या नहीं। मिनिस्ट्रों ने हम से वायदा किया कि कंसीडर करेंगे, मैं हर वजत पर ईस के बारे में बोला हूँ—लेकिन कुछ नहीं हुआ। अब हमारे लोगों ने कहा है कि चीफ़ मिनिस्टर के पास चलो, उनको भी हम ने लिखा है और उन लोगों का डेपूटेशन चीफ़ मिनिस्टर के पास ले जाऊंगा—ऐसा तय कर के आया हूँ, देखता हूँ क्या होता है।

पब्लिक कोऑपरेशन की एक दूसरी मिसाल देखिये—हमारे यहां आम्टा रेलवे है—लाखों आदमी उससे आते हैं, यहां गलत गलत वायदे किये जाते रहे हैं, सर्वे हो गया है, रुपया सैकशन हो गया है, 50 लाख रुपया सैकशन कर दिया है—लेकिन कोई लाइन नहीं बनी। जनता पूछती है हम से कि क्या होगा? मैं कहता हूँ कि कुछ नहीं होगा। आरा-सहसराभ और आम्ता-हावड़ा लाइट रेलवे जो बन्द हो गई है, उसके लिये रोज़ टेलीग्राम आते हैं, लोग पूछते हैं कि हम गरीब लोग जो 25 सालों से इस छोटी लाइन पर चल रहे थे इसको क्यों बन्द कर दिया गया। आप ही बतायें कि हम क्या जवब दें?

मैट्रोपॉलिटन सिटीज में एन्टरप्राइज्ड रेल्स का काम चल रहा है। लेकिन उसकी क्या हालत है? आप देखें कि एक साल के एन्टरप्राइज्ड प्रोग्राम सेतेवर बढ़ने। डिपार्टमेंट प्राइवटी बहा भेजे जावे हैं। मने सीने अवरन प्रीवियर्स से इस बारे में मिलना पडा। अभी गवर्नरी हाइड्र जवरल सेनेवर हैं, यह कहते हैं कि हम एक साल के निवे हैं। तो एन्टरप्राइज्ड रेल्स प्रोजेक्ट के निवे 250 करोड रु० मजूर किया है फिर उकडे एक्विनिस्ट्रेशन में सीरियमनेस क्यों नहीं है, यह मेरी समझ में नहीं आता।

नवावारा हास्टिंग स्टेशन के बारे में मैं क्यूटे कहते बक मया लेकिन उस बारे में कोई बिचार नहीं किया गया। मैं मन्त्री जी के साथ चर्चे के लिये तैयार हूँ। आप खुद चल कर देखें कि बड़ा रु० जनता की ज्ञान अत्यन्त है कि नहीं। बहाने के बीचकन यह रहे हैं कि हम मूल काम करने को तैयार हैं, लेकिन इसको हास्टिंग स्टेशन बकर बनया जाय। भारतीय बूटा बिज्ज जी बहाने मने, उन्होने मुझे हलका नहीं दी इसलिये मैं उनसे नहीं बिच सका।

अध्यापित बर्हीमन अब आप खत्म कीजिये क्योंकि आप 8 मिनट ले चुके हैं।

श्री. मोहनलाल इरवडीस बर्कले कायाप-रेमन की आप बात करने हैं। लेकिन मजदूरी में कितना अमतोष है यह भी तो आपको मानुम होना चाहिये। देखते स्पष्टक के बाद अभी तक मोकों में डिपार्टमेंट है क्योंकि आप ने उत्रको पत्रिकाक लेक्टर के राइ मैरिटी नहीं की उत्रकाक कया मोहनलाल इरवडीस मुचिबोधो न। पांच, पांच हाई कोर्ट स ने फ्रीला किया कि आप ने जो डिपार्टमेंट का चार्जर दिया का यह मत है और आप को कर्मचारियों को पैसा देना छोडना। लेकिन यह पैसा भी आप ने नहीं माना। मैं अवर कौन्सिलिटिव कमेटी का समझ हूँ, पूरी स्थिति में राय दी, उस पर भी कोई समझ नहीं हुआ। मुझे समझ है कि रेल्स बोर्ड सुप्रीम कोर्ट में चार्जना। एवर आप

ही सुप्रीम कोर्ट में जायेंगे तो प्राइवेट सेक्टर वाले क्यों नहीं जायेंगे? हाई कोर्ट की बात एवर सरकारी डिपार्टमेंट न माने तो और कीन मानेगा?

एक एक्सीडेंट हुआ उल्टाहागा स्टेशन पर इन्फिनिम मेक से जड़ पर कई ब्रावनी मार गये हैं। आप जानते हैं क उसकी क्या हकीकत है? पुरान बेल इन्फिनिम को छोड कर जो डि मीनिबर होवे है, जूनियर इन्फिनिम को भेजा जाता है और उल्टाहागा गेसा स्टेशन है कि वह 60 माल से बिसा ही बना हुआ है जब कि ट्रेनिक काफी कठ गया है और स्टेशन भी बंदगा बना हुआ है जिनमे तजुर्वकार इन्फिनिम ही खरी उरिऊ स बाड़ी ले जा सकता है। नीन महीमे मे दो दो एक्सीडेंट हुए हैं। इसलिये उल्टाहागा स्टेशन क बारे में आप बिचार करे।

2 डाउन कालका-हावड़ा मेल का आपने टाइम बढ़ा दिया है। अब वह दिनकी से 8 बजे छुटती है और साठे घाठ बजे हावडा पहुंचती है। आप उस पर 5 रु० का सरचाज भी लेने हैं। यह क्यों लेते हैं जब कि पहले यह गाडी यहां से 8 बजे छुट कर मुचह 6 बजे कलकत्ता पहुंचती थी और अब साठे घाठ बजे पहुंचती है।

SHRI D. BASUMATARI (Kokrajhar) Mr Chairman, Sir, at the outset, I welcome our new Railway Minister, Mr. Kamalapati Tripathi, whom I know and I respect as one of the national leaders. We are glad and we welcome such a man here as the Railway Minister. I hope, he will try to do his level best to remove disparities in regard to railways.

Now, coming to the eastern zone he is quite new, he may not know what is Assam—I think Assam now Assam, the INTUC President is from Assam; the INTUC President is from Assam and also the AICC President

[Shri D. Basumatari]

is from Assam. Therefore, Assam is known, I am sure. But, that Assam is very backward is not known.

I must tell the hon. Railway Minister how we got the broad-gauge railway line and in what condition we were sanctioned the broad-gauge line from Calcutta to New Bongaigaon. In 1962, when China attacked us, the army people could not go there. Prime Minister Nehru, in spite of the objections raised by the Railway Board and in spite of the objections of the Railway Minister, being inspired by or being objected to by the Railway Board, sanctioned it. Now, the Defence Minister, Sardar Swaran Singh, while he was the Minister of Railways, had to take a long time to agree to this broad-gauge railway line. Only because of that war, this broad-gauge line was granted to us. It has been established only upto New Bongaigaon as an award given by our beloved Prime Minister Nehru.

That is now a missing railway line. What was the object of it? The object was to take it from New Bongaigaon via Jhagigopa to Gauhati to cater the needs of the military in an Emergency. There are several rivers there and bridges on the rivers from New Bongaigaon to Gauhati have been constructed and strengthened so that the broad-gauge line can be extended from New Bongaigaon to Gauhati and from Gauhati to Tinsukhia. But I have heard from reliable source, though the late Railway Minister, Mr. L. N. Mishra, had assured us that this broad-gauge line would be extended and the money has been sanctioned and provided in the budget, it has been cut. I do not know whether the new Railway Minister cut it or the Railway Board cut it.

My esteemed friend, the ex-Minister of Railways who was in the Constituent Assembly with me, Shri Poonacha, used to say, "The Railway Board is so water-tight a compart-

ment that I cannot lay a finger on." If it is so, I ask, whether the Railway Board should exist or not. I have no objection to any Board or anything else. But I want that the Minister should prevail upon them. The Minister must have his say in the railway administration. Therefore, I request our respected friend, Mr. Kamlapati Tripathi and our esteemed friend, Mr. Qureshi, that they should help us in this matter. The B.G. railway line from New Bongaigaon should be extended to Gauhati and Tinsukhia.

Another thing that we have been requesting repeatedly is that there should be one train from Delhi to Gauhati via Farraka Barrage to minimise the time. The late Railway Minister, Mr. L. N. Mishra, had sanctioned it. It is known as the Tinsukhia Express. This is a bi-weekly train. The Railway administration is running it in a half-hearted way. There is no light. The coaches are outmoded and worn out. There is no latrine, nothing of the sort. It is a long-distance train. We have requested them to give a diesel engine in place of steam engine. It is running with a steam engine. At the same time, we have requested them to give a dining car. It is difficult to get food from here to New Bongaigaon. We have been requesting them to give a dining car. That too is refused.

Today, we have submitted a memorandum to them signed by all the Members from the eastern zone, including Nagaland, Manipur, Tripura, etc. We have submitted it just now in the Central Hall and I hope hon. Tripathiji will attend to this application.

There is another thing which I have to mention. Shri Qureshi comes from the same area as ours—a backward area—and he must have some sympathy for us. When we requested just for extension of railway line from Bongaigaon to Gauhati, they

said last time, that it was very difficult. Now they are saying that it is not feasible to have a line just to take from New Bongaigaon to Gauhati because it is very costly; and some time they say that a survey has been made for a second railway bridge from Jogighopa to Pancharatna over Brahmaputra. It is funny that when we asked for just an extension of the broad-gauge line from New Bongaigaon to Gauhati they say it could be very costly and we are sometimes given to understand that they have already made a survey for a second bridge over Brahmaputra. Now it is difficult for us to understand which work they are going to take up—whether they will extend the railway broad-gauge line from New Bongaigaon to Gauhati or the second bridge over Brahmaputra will be opened at Jogighopa with a view to take the said line to Gauhati. We want a clear assurance about the operations; we should not be kept in the dark. This is not a new thing; this is a hope which has been there for a long time since 1962 when war broke out with China. Do you want that there should be a second war with China and then alone we should get the railway line sanctioned for completing the missing line?

The other day I spoke about this in my budget speech also and requested Mr. Subrahmaniam to allot money so that the line from New Bongaigaon to Gauhati can be extended. I hope to get an assurance from Mr. Kamalapati Tripathi also about this.

श्री अश्वमेध चण्ड सिंह (फरुखाबाद) :  
सभापति महोदय, आप ने समय सीमित कर दिया है इसलिये मैं सिर्फ अपने निर्वाचन क्षेत्र के अन्तर्गत जो समस्याएँ हैं उन्हीं तक अपने को सीमित रखूँगा। मैं उमर प्रदेस के मेनपुरी और फरुखाबाद जिलों से आता हूँ। वहाँ की स्थिति यह है कि स्वतंत्रता प्राप्ति के बाद आज तक किसी प्रकार का कोई भी विकास कार्य रेलवे का उस क्षेत्र में नहीं हुआ है। विकास की

वान तो जहाँ की तहाँ रही वहाँ हमारे यह फरुहागड में जो एक डिविजनल आफिस था उसको भी वहाँ से हटा दिया गया है। शिकोआबाद—फरुखाबाद एक ब्राच लाइन है। उस पर जहाँ पहले चार गाड़ियाँ चलती थी अब तीन और कभी-कभी दो ही गाड़ियाँ चलती हैं। यह सब स्थिति है जबकि यात्रियों की संख्या बढ़ी है। हमारे उस क्षेत्र के निवासियों को बेहद परेशानी और दिक्कत का सामना करना पड़ रहा है। पहले एक ट्रेन फरुखाबाद से आगरा और दूसरी फरुखाबाद से दिल्ली आती थी। लेकिन पिछले दो-तीन बरस से इन दोनों रेल गाड़ियों को बन्द कर दिया गया है। मेरा सुझाव है और मैंने कट मॉशन भी दिया है कि अगर आप दोनों गाड़ियों को चालू नहीं कर सकते हैं तो कम से कम एक तेज गाड़ी फरुखाबाद से आगरा होते हुए दिल्ली तक जरूर चालू कर दें।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र में नाथ ईस्टर्न रेलवे की लाइन भी आती है। वह एक बैंगाली एक्सप्रेस अभी चालू की गई है जो कामगंज में एक बहुत मामूली जगह है वहाँ से चलती है। उसको मेरा सुझाव है कि बढ़ा कर आगरा तक कर दिया जाये। इससे हमारे यहाँ में जनता को आने जाने में सुविधा होगी। वह गाड़ी कानपुर तक लगभग खाली जाती है। उसमें जब यात्री चलने लगेंगे तो आपको इससे लाभ भी होगा।

पूर्वोत्तर रेलवे पर एक और एक्सप्रेस गाड़ी चलती है आगरा से लखनऊ तक। वह काफी समय तक आइडल खड़ी रहती है। उसको जयपुर तक बढ़ा दिया जाये।

एक और समस्या है। पूर्वोत्तर रेलवे की जो गाड़ियाँ हमारे यहाँ से हो कर गुजरती हैं उनमें डीजल इंजन अभी तक भी नहीं लगाया गया है। उससे एक तो माल के



[श्री अलक्षेय राव सिंह]

डिब्बों को खींचने में कठिनाई होती है और दूसरे रक्तार भी उन मायियों की तेज नहीं हो पाती है। इससे लोगों की सुविधा नहीं मिल पाती है। मैं चाहता हूँ कि इस लाइन पर भी डीबल इंजन लगाये जायें।

भूतपूर्व रेल मंत्री जी की कृपा से एक नयी लाइन की सबसे का काम शुरू हुआ था फर्रुखाबाद, माहजहापुर, गोला गोकर्ननाथ। यह करीब दो सौ किल मीटर का टुकड़ा है। यह बहुत बिकवर्ड और पिछड़ा हुआ क्षेत्र है। मेरी मांग है कि उस सबको पूरा करा कर उस रेलवे लाइन को बनाने की व्यवस्था स्वीकृति दी जाये।

पूर्व बक्ता ने अभी कहा कि गंगा के मैदान में रेलों का जाल बिछा दिया गया है। लेकिन मेरा अनुभव इससे बिलकुल विपरीत है। 26-27 मान की आजादी के बाद भी जहां तक हमारी जानकारी है उत्तर प्रदेश में केवल टुंडवा से एटा तक तीन-चालीस किलोमीटर में केवल एक नई रेल लाइन बिछाई गई है। मेरी जानकारी में कोई नई रेलवे लाइन उत्तर प्रदेश को नहीं मिली है। मेरा सुझाव है कि फर्रुखाबाद-माहजहापुर होते हुए मोला गोकर्ननाथ तक जिसके सबके लिए बजट में इस सान प्रावधान किया भी गया है, जल्दी सब करवा कर इस रेलवे लाइन की स्वीकृति दी जाये।

बहुत के मायियों ने चोरियों और बिना टिकट यात्रा और कमचारियों के नैतिक स्तर में किराबट घाने का विक्र किया है और मैं भी उसके सहमत हूँ कि इनके कारण रेलों को बहुत ब्यादा मुकसान होना है। मुझे पूरी आशा है कि अंतिम कमक्षारि सिपाठी द्वारा रेल मंत्रालय सम्मालने के बाद इनमें सुधार होगा। इससे पूर्व बक्ता बहन ने ठीक ही कहा है कि चेन्न सुविधा और पायियों के हेर से सुधारने तथा चोरियों के कारण पायियों को बहुत कमविधा होती है। मैं

आशा करता हूँ कि मंत्री महोदय इस घोर अवश्य ध्यान देंगे।

श्री सरजू खांडे (गाजीपुर) : मैं कुछ सुझाव ही देना चाहता हूँ। रेलों की बहुत आलीशाना हो चुकी है। मैं कई बार कह चुका हूँ कि रेलवे बोर्ड की कोई आवश्यकता नहीं है और मैं फिर से कहना चाहता हूँ कि सिपाठी जी, जो इन मंत्रालय के नये मंत्री बने हैं कि वह कम से कम इतना परिवर्तन तो लाये कि इस नफद हाथी को समाप्त करें। हमारी उनसे हाथ जोड़ कर इतनी प्रार्थना आवश्यक है।

रेल मंत्री (श. कमक्षारि सिपाठी) : मैंने यह कहा था कि कोई विकल्प बनाईयें।

श्री सरजू खांडे मेरा यह कहना है कि आप या तो इसमें खुद सम्मिल हो जाइये, खुदरोधी के हाथ में इनको रखने की जरूरत नहीं है।

पूर्वी उत्तर प्रदेश सबसे पिछड़ा हुआ है, वहाँ रेलवे की बड़ी माइत नहीं है। इसलिए मेरा खुदरोधी है कि पूर्वी उत्तर प्रदेश में रेलवे की बड़ी लाइन बनाई जाये।

जब आप खुदरोधी थे, तो गाजीपुर में आपने गंगा पर पुल बनाने की योजना बनाई थी। वह कार्यान्वित हो गई। मेरा खुदरोधी है कि बड़ी लाइन से जोड़ने के लिये गंगा पर रेलवे का पुल बना दिया जाये ताकि उस जिले का बिकास हो। पटेल आयोग ने भी अपनी विचारण में यह कहा है। मैं समझता हूँ इस पर आप जरूर ध्यान देंगे।

बेलाहीना मध्य प्रदेश में एक बड़ी लोहे की खान है। वहाँ पर हमारे तमाम पूर्व के लोग नौकरी करते हैं। उनमें आने-जान के लिये वहाँ कोई माइत नहीं है। वहाँ रेलवे लाइन है उस पर नवारी बाकी है किन्हे बसना है।

धेरा कहना है कि मऊ रेलवे स्टेशन के पास प्राथमिक पर कोई शीवरक्रिज बना दीजियेगा। वहाँ गाड़ी की घटी तक भट्टिन होती है जिससे लोगों को बड़ी परेशानी होती है।

रेलवे में चौरी के बारे में माननीय सदस्य कह चुके हैं। लोगों की जान सुरक्षित नहीं है सफा करना बहुत कठिन हो गया है। इस बारे में भी कोई ठोस कदम उठाया जाये।

रेलवे हड़ताल के बारे में जो भी दमन हुआ है, उसकी मैं एक मिसाल घापका देना चाहता हूँ। एक घावमी जिसका नाम बी० के० मित्रा है, वह जलपाईगुडी में थे। एक रेलवे एक्सीडेंट में उनकी मौत हो गई। उनकी मौत के बाद भी श्री मित्रा को नौकरी के बरखान्त किया गया है। यह रेलवे बोर्ड की प्रवृत्ति का सब से बड़ी बान है। यह मान्यता करना चाहिए कि कौन अधिकारी इसके लिये जिम्मेदार है कि करें हुए आकस्मिकी को उसने नौकरी में निकाला है।

घापने घास्वामिन दिया था कि रेलवे कर्मचारियों के साथ जिन लोगों ने स्ट्राइक में हिस्सा लिया है उन लोगों में बदले की भावना से काम नहीं लिया जायेगा। मगर सबसे धारकर्मजनक बात यह है कि आज तक भी उनके बदले की भावना दूर नहीं हुई है। इस बारे में मैं दो नाम नोट कराना चाहता हूँ। एक हैं श्री हजारा मिह दिल्ली और दूसरा है श्री ए० लाल, कटिहार। इन दोनों को अखिल ने निर्दोष घोषित किया है फिर भी वे दोनों आकस्मिकी नौकरी में नहीं लिये जा रहे हैं। आप ने अखिल दिया उसके लिये सदन की ओर से घापको बर्खास्त मिला। लेकिन यह काम भी होना चाहिए कि इन कर्मचारियों के खिलाफ भी अखिल मिह नहीं हुआ है इसलिए इनको से लेना चाहिए।

वहाँ एक अष्टाचार का सम्बन्ध है, जिस प्रकार ईश्वर को सर्वभवादि कहा जाता है, उसी प्रकार अष्टाचार भी सर्वभवादि हो

गया है। मगर कम-से-कम ऊपर तो अष्टाचार नहीं होना चाहिए नाकि देश के लोग अंगरी न उठा सके। हमारा अग्रिम आवाज उच्चजन होना चाहिए।

मुझे मान्यता दृष्टा है कि गोरखपुर में ए० सी० एम० और ए० श्री० ए० ए० दो इन्सपेक्टर हैं वे रिक्रिज क्लास अफिसरों के, जिन्में एम० ए० पाल लडको को फैन कर दिया गया है और हाई स्कूल को पाल किया गया है। मगर देश परेशान है। हमारे साथी श्री अरुणदेव गाय जी ने रेल मन्त्रालय को लिखा है और यह भी चर्चेज करने है कि अगर सदन होगा तो वह पार्लियामेंट छोड़ने के लिए तैयार है। इसलिये इसकी इन्सपेक्शन कराई जाये। (अध्यापकान)

अध्यक्ष जी, इन मुद्दों के साथ मैं दो-तीन बातें और कहना चाहता हूँ। बहुत से लोगों ने यूनियन का मामला उठाया है। हमारी यूनियन नार्थ-ईस्टर्न रेलवे है। एक ऐसी यूनियन को मान्यता दी गई है जो यूनियन रिकग्नाइज नहीं है रजिस्टर्ड नहीं है। जिसका कोई दफ्तर नहीं है। रेलवे बोर्ड के चेयरमैन श्री जेरी माह्व के कुछ काम लोग हैं जिनको वे बनाये रखना चाहते हैं। तो कम से कम इन यूनियन को मान्यता तो दीजिये। जो क्लस अफ प्रोसीजर बनाये गये हैं, उनके अनुसार काम होना चाहिए। इस तरह मैं नहीं कि कुछ आर्बियों को रखना चाहते थे इसलिए मान्यता दे दी और किसी को मान्यता न दी जाये। यह तरीका बन्द करायें। रेलवे बोर्ड के लोग, अगर कोई प्रतिबेधन देता है तो वह यूनियन रिकग्नाइज हो या न हो, उसकी बातें सुनें। उनको दरखास्त देने का हक होना चाहिए।

अन्त में एक सुझाव और देना चाहता हूँ। मजदूरी रेलवे स्टेशन है। वह हसनपुर मुन्नाबाद की एक बहुत बड़ी इम्पेस्टेड क्लस्टर है। उस इलाके में नये की बहुत ज्यादा काम होती है। मैं चाहता हूँ कि

[श्री सज्जू पांडे]

बहुत से एक रेलवे लाइन बनाई जाये। वहा की जनता की बडी मांग है।

अब रेलवे मंत्री हमारे प्रदेश के आये है। सारे देश के निर्माण के माथ-माथ आज तक हमारे प्रदेश मे जो हालत हुई है उसे सुधारने का भी वे प्रयास करे।

मैं अपील करता हू कि चूकि आपने आश्वासन दिया था लेकिन आज तक कर्मचारियों को काम पर नहीं लिया गया है। ऐसे लोगों को छुट दीजिए जिन पर हिसा के आरोप हैं लेकिन ऐसे लोग जिनके खिलाफ कोई आरोप नहीं है उनको भी नौकरी पर नहीं लगया गया है। मैं नाम मेन्शन किया है कम-मे-कम जो मित्रा जी का नाम बनाया है उनके बारे मे तो जाच कीजिए और गार-खपुर वाले मामले मे तो जाच कीजिए नाकि भ्रष्टाचार को रोक जा सके और न्याय तथा शासन के प्रति लोगों मे आस्था पैदा हो।

आज कल हमारे देश की हालत बहुत खराब है और इसमे भी कुछ लागू हवा देन के लिए बैठे है। ज्यादा मे जय दा बुराडया नलाश करके लोगों का दिमाग खराब किया जा रहा है। ऐसी दशा मे हमारा और आपका कर्तव्य और बढ़ जाना है कि इन बातों का दूर किया जाए। रेलवे मे लोगों की आस्था पैदा की जाए।

बेल पुनिग का बहुत ममला चला हुआ है। कोई माडी चलने नहीं पानी है। अगर बनारस मे चलना हो तो तीन दिा का समय निकालक चलना चाहिए। अगर इडिया का या 11-अप या किसी दूसरी गाडी का चलने नहीं देते हैं। बडी बुरी हालत कर रखी है। लाइफ का कोई प्रोटैक्शन नहीं है। इन बातों के माथ में अपनी बात ममापन करना हू।

श्री हरी सिंह (खुर्दा) रेलवे बजट पर तथा उसकी भागों पर कई दिन बहुत तफतील में बहस हो चुकी है। मुझे मिले इस बडे समय में, जे इस तफतील में, बहसों में नहीं

जाना चाहता हू। मेरे साथी माननीय सदस्य मांग कर रहे हैं कि प्रथम में, गुजरात में, बंगाल में, महाराष्ट्र में लाइन बननी चाहियें। उनके यहां भी रेलवे लाइन बने लेकिन दूर के स्थानों पर नई लाइनें बनाना तो दूर रहा यहां दिल्ली के बिल्कुल नाक के नीचे, यहां से 40 मील की दूरी पर बुलन्दशहर से दिल्ली आने के लिये कोई सीधी रेल गाडी नहीं है। उसकी बराबर मांग हम करते चले आ रहे है। यही नहीं, आपको सुनकर ताजुब होगा कि बुलन्दशहर जिले मे हजारों की तादाद मे लोग, कर्मचारी यहां दफ्तरो मे, बाजारो मे और दुकानों पर काम करने के लिये आते हैं। उनको कितनी परेशानी होती है, इसका अन्दाज आप नहीं लगा सकते हैं। हजारों की तादाद मे कर्मचारी लोग इस बात की मांग करते रहे हैं कि कोई ट्रेन ऐसी बना दे जो इसी काम के लिये हो, जैसे बम्बई मे इलेक्ट्रिक ट्रेने हैं जो सीधे बुलन्दशहर मेरठ जाये और दिल्ली आ जये। इससे थोडी तनख्वाह पाने वाला को जिनको भ्रजूवरी मे दिल्ली मे रहना पटना है, उनको भी यहां नहीं रहना पडेगा। इससे दिल्ली की आबादी पर जोर भी कुछ कम हो जायेगा और लोगों को एक स्याा पर रहने-सहने का प्रबन्ध रखने की बजह मे अपनी गुजर ठीक प्रकार से कर पायेंगे। इस बात की ओर मैं सरकार का ध्यान आकषित करना चाहता हू।

माननीय श्री कमलापति जी त्रिपाठी और श्री कुन्ती माह्व नौ इस इलाके से लूब वाकफ हैं। दैनिक आने वाले कर्मचारियों को कितनी परेशानी होती है, उनके लिये कोई व्यवस्था नहीं है। अगर मोटर वाले, बसे वाले हडनाश कर दें तो बहुत से लोग यहां के दफ्तरो में नहीं पहुंच पायेंगे। मैं मांग करता हू कि दिल्ली और बुलन्दशहर के बीच एक सीधी रेलगाडी चलायी जाये।

बुलन्दशहर के पास नरीरा भी है जो बड़ी इम्पोर्टेड जनहू हो गई है, जहाँ पर देश का बड़ा इम्पोर्टेड फैसला लिया गया है। न सिर्फ हिन्दुस्तान में, बल्कि दुनिया में नरीरा का नाम चमक गया है। नरीरा के प्राण-विक्रम केंद्र के बनाने के लिये भारी भारी मशीनें वहाँ ले जाने की भी जरूरत पड़ेगी। उसके बन जाने पर हर वर्ष हजारों यात्री नरीरा केंद्र को देखने जायेंगे। अभी भी वहाँ जाने के लिये मवारी की कोई समुचित व्यवस्था नहीं है। हमलिये दिल्ली से नरीरा और बुलन्दशहर के लिये सीधी ट्रेन चलायी जायें। और इम लाइन के बनने व ट्रेन के चलाने की घोषणा हमी अघिवेशन में करनी चाहिये।

माथ ही माथ जो खूर्जा का जश्न है वह बरल पाँचवाँ का जश्न है। दिनों में पूबं का आर जान वाली गाड़ी, हावडा, लखनऊ या कानपुर का जान वाली हरक गाड़ी खूर्जा जश्न में होकर जाती है। वहाँ पर एक लेवन कार्मिग है और वहाँ पर कोई ओवर ब्रिज नहीं है। सैकड़ा की तादाद में मजदूर किमा। बेल, उना और अन्य मवारियों को लिये घटो खडे रहते है। रात के वक्त में और भी परधानी वहाँ पर हो जाती है। ला एड आडर की दृष्टि में यह स्थान अच्छा नहीं है। पिछले दिनों कई घटना इस प्रकार की हुई है। एक स्टेशन स्कॉक की बन्दूक की मोक पर लूट लिया गया, उसके परिवार को बुरी तरह मारा गया। उसका सारा सामान छिन लिया गया। ऐसी परिस्थिति में इस स्थान पर ओवर-ब्रिज का बनना बहुत जरूरी है। जब माननीय कमलापति जी जिपाठी रेल सत्री बन तो वहाँ के लोग कहने लगे कि भायद अब ओवर-ब्रिज अब जल्दी बन जायेगा क्योंकि पबित जी बहुत धार वहाँ से गुजर चुके है और उन्होंने इस स्थान की शिकत को स्वयं देखा है। अतः खूर्जा बचकन पर एक

ओवर ब्रिज तुरन्त बनाया जाये, जिसे इस क्षेत्र के लोगों का कल्याण हो सके।

विद्यार्थियों द्वारा बिना टिकट चलने आदि की जो प्राबलम पैदा का जाती है उनको हल करने के लिये भी एक योजना बनानी चाहिये। महज डडे क डर में या गोली के डर या पकड़ धकड़ में स्टूडेंट्स का रेलों में जो गेमे चलना है खत्म नहीं हो सकना है। विद्यार्थियों की भी अपनी समस्याएँ हैं और उनके हल व मोल्यण की अपेक्षा हम में विद्यार्थी करना है। आज के महगाई के समय रोजाना आने व जाने का खर्च रेल किराया बहुत में विद्यार्थियों के बल बूत में बाहर की बात है। हमने विद्यार्थी मजदूर होकर बिना टिकट चलने का माहम करना है। हालांकि विद्यार्थी बिना टिकट चलना स्वयं पसन्द नहीं करता है। इस विकट समस्या के हल किये जाने के सम्बन्ध में एक मुझाव देना चाहना है कि आगे लाइनो का मरवे करा लिया जाय, जिन पर विद्यार्थी यात्रा करने हैं, और उसके बाद हर एक गाडी में दो दो वांगीज एकमकूनूमिबली स्टूडेंट्स के लिये लगा दी जाये। उन के कालेजों के प्रिंसिपल्ज की मार्फत यह तय कर लिया जाये कि स्टूडेंट्स को एक नोमिनल किराया मासिक पास के लिये जरूरी तौर पर देना पड़ेगा। और यह मासिक किराया, बहुत ही थोडा होना चाहिए, जब स्टूडेंट्स के लिये अल्प से दो बोपीज होगी, तो वे उन्ही में बैठेंगे, और इस प्रकार आज जो अनुशासनहीनता, मारपीट, लूट-पाट और बेन-मुसलम बनीरह होती है, वह खत्म हो जायेगी। और अन्य यात्रियों से भी विद्यार्थियों का कोई टकराव नहीं होगा।

जहाँ तक रेलवे विभाग में मिडियुन्ड कान्ट्रस के लोगों की सर्ती का मबाल है, अगर उन लोगों को नहीं लेना होगा है, तो रेलवे के अधिकारियों की तरफ से कहा जाता है कि उपयुक्त आवसी नहीं मिल पाने हैं।

[श्री हरी सिंह]

हम बहाने के तहत कुछ पौन्टस को "जेनेरल" लोगों के द्वारा भर दिया गया। हम तरह की जिम्मेदारता का मोका नहीं मिलना चाहिये।

जैसा कि मैंने कहा है, बुलन्दशहर जिले से रोखाना हजारों की तादाद में लोग दूसरी धीर दुकानों आदि में नौकरी के लिये आते हैं। उनके लिये सम्बन्धित प्रश्न किया जाना चाहिये। इसलिये बुलन्दशहर में दिल्ली के लिए एक सीधी ट्रेन चलाना जम्मी है।

लखनऊ, लखनपुर, इलाहाबाद और कलकत्ता से बिन्नी आने वाली गाड़ियां केवल श्रुद्धा जक्मन पर रुकती है। मेरा निवेदन है कि उनका स्टापेज और दो तीन जगह धीर होना चाहिये। और दैनिक यात्रियों का कष्ट भी निवारण होना चाहिये।

मुझे जो पांच मिनट का यह समय रेलवे बजट पर बोलने के लिये मिला है मैं उसके लिये अपनी आभार प्रगट करता हूँ और अपनी उपरोक्त मांगों को जल्दी पूरा किये जाने का सरकार से अनुरोध करता हूँ। इन्हीं शब्दों के साथ रेल बजट व उसकी मांगों का समर्थन करता हूँ।

श्री बल्लभ शर्मा (इलाहाबाद) सभापति महोदय, मेरी हार्दिक इच्छा थी कि मैं रेलवे बजट पर बोलूँ, लेकिन सम्भव न सिद्ध होने के कारण मैं नहीं बोल पाया। आपने मुझे रेलवे में सम्बन्धित अनुदानों की मांगों पर बोलने का अवसर दिया है, इसके लिये मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ।

रेलवे बजट पर मैं बोलने में जब भी कोई अवसर मिले, तो स्वर्गीय रेल मन्त्री, श्री लालत नारायण मिश्र, का स्मरण हो जाना स्वाभाविक है। भारतीय रेलों की प्रगति के लिए हुआ उनका अविदान देश के इतिहास में हीना बार किया जाता है। मैं स्वर्गीय लालत नारायण मिश्र के अविदान के प्रति आभार व्यक्त करता हूँ।

देश की महान् सेवा, प्रधान मन्त्री, श्रीमती इन्दिरा गांधी, ने रेल मन्त्रालय का श्रीमती श्री विपाठी के सहकर्मियों पर डाला है, और उन्होंने अपनी प्रकृत बुद्धि से देश की नब्ब को देख कर, जिस सुख-सुख के साथ अत्यन्त सम्मानपूर्वक सन्तुष्टि, समाज-वादी और मानवता बजट पेश किया है, उसके लिए मैं उनकी सराहना किये बरीर नहीं रह सकता हूँ।

श्री विपाठी ने यह रेल बजट भववान् बुद्ध के महान् मित्रान् "बहुजनहिताय बहुजन-मुखाय" पर आधारित किया है। किराया नहीं बढ़ाया गया है, यह एक बहुत बड़ी बात है। देश की जनता को विशेषकर माध्याम जनता को, इससे बहुत बड़ी गहन मिली है, और इस लिए देश की जनता रेल मन्त्री के प्रति बहुत आभारी है। कुछ घाटस्थ को छोड़ कर पाल-भट्टे में भी कोई बुद्धि नहीं की गई है, यह भी बहुत बड़ी बात है।

मैं कुछ ऐसे मुद्दों पर प्रकाश डालना अपना कर्तव्य समझता हूँ, जो रेलवे में कोई का काम कर रहे हैं। रेलवे में चोरियां बहुत होती हैं—कोई, इत्यादि और कोथने की चोरी होती है। मैं यह कहने के लिए मजबूर होना पड़ रहा है कि इन चोरियों और हकीतियों में रेलवे के रजक धार० पी० एक० धीर जी० धार० पी०, की भी मिली-भगत होती है। बूक वे मुम्बई से अपनी इम्पूटी का अंजाम नहीं देते हैं, इसीलिए इस प्रकार के कांड होते हैं।

रेलवे में सिद्धपूर्व काम्प्ले धीर सिद्धपूर्व ट्राइम्ब के कर्मचारियों और अधिकारियों की संख्या में के बराबर है। मैं मन्त्री महोदय से यह विन्यास रखूँगा कि उनके आने के बाद रेल के अधिकारियों की संख्या में भी रेलवे की नौकरियों में पूरा रिजर्वेशन मिलेगा।

रेलवे बोर्ड को मैं "सर्व-श्रीमती" का प्रतीक समझता हूँ। बहुत से सामर्थ्य-सम्पन्नों में रेलवे बोर्ड को सर्वोच्च माना जाता है।

की है। मैं इसकी गहराई में नहीं जाना चाहूंगा, लेकिन मैं यह बकर करूँगा कि समय रहते इसमें सुधार किया जाना चाहिए।

संयुक्त प्रथा का मैं विरोधी हूँ। इसको भी समाप्त किया जाना चाहिए।

जैसा कि फ़्लोबाबाद के माननीय सदस्य, श्री धनशेखरचन्द्र सिंह, ने कहा है, बैंगाली एक्स-प्रेस पूर्वोत्तर रेलवे में कामगंज जकान तक जाती है, उसको आगरा तक धनस्य बढ़ाया जाये। पूर्वोत्तर रेलवे में कोई बढ़ी ट्रेन नहीं है। इसलिए इसकी दृष्टि बढ़ी प्राथम्यता है।

मैं अपने क्षेत्र की समस्याओं पर प्रकाश डालकर अपने ध्यान को समाप्त करूँगा। घाट भी महीने पहले मुझे जापान जाने का मौका मिला। वहाँ रेल गाइडिया 400 किलोमीटर प्रति घंटा की रफ्तार से चलती है, लेकिन हमारे देश में ऐसी कोई गाडी नहीं है, जो 100 किलो-मीटर प्रति घंटा की रफ्तार से भी चलती हो। मैं रेल मंत्री से चाहूँगा कि रेल-गाइडियो की रफ्तार बढ़ाई जाये और उनको समय पर चलाया जाये। बीजे, मन्त्री महोदय के ध्यान के बाद इसमें काफ़ी सुधार हुआ है।

धनस्य क्षेत्र की बहुत समस्याएँ हैं। श्री मीर बहा के रहने वाले हैं और श्री कुरेकी की मिला-बीजा धनस्य में हुई है। वे वहाँ की समस्याओं को अच्छी तरह से जानते हैं। जब मैं मैं लोकसभा में आया हूँ, मैं यह बत कर रहा हूँ कि धनस्य में रामदास प्रसिध और मो० टी० शंकर प्रसिध पर धनस्य बनाये जाये। वे दोनों धनस्य के धनस्य हैं। धनस्य-धनस्य

वहाँ दुर्घटनाएँ होती रहती हैं। कुछ दिन पहले की बात है कि टीकाराम गल्लं कालेज की एक 16 वर्षीय छात्रा क्रान्तिको को पार कर रही थी। वहाँ उसकी चपल तार में घटक गई। उसी समय अप्पर इन्डिया एक्सप्रेस आ गई, और वही पत्र उसकी मोत हो गई। जब से मैं लोकसभा में आया हूँ, तब से अनेक बार मैंने इस समस्या के बारे में कहा है, लेकिन येरी बात पर कोई नवजुद्ध नहीं दी गई है। मैं चाहूँगा कि इन दोनों क्रान्तिको पर धनस्य बनाये जाये और धनस्य-धनस्य की इस तरह की घटनाओं को रोका जाये।

हाथरस जकान और हाथरस किला के बीच में एक छोटी सी रेनगाड़ी-गटल-चलती थी वह मुद्द से बन्द पड़ी थी। श्री सिपाठी ने उसको पुन चालू करवा दिया है, उसके लिए मैं उनका शुक्रनुआर हूँ।

हाथरस एक धनस्य केन्द्र है, बड़ा नगर है और व्यापारी लोग बढ़ा रहते हैं। लेकिन मुझे धनस्य के साथ कहना पड़ता है कि लोकसभा में मन्त्री और धनस्य के साथ का रिजर्वेशन वहाँ नहीं होना है। मेरा निवेदन है कि मन्त्री महोदय इस तरह धनस्य के और हाथरस सिटी और हाथरस जकान में धनस्य और धनस्य के लिए रिजर्वेशन की व्यवस्था करें।

समाप्त महोदय, मैं आपके प्रति पुनः धनस्य प्रकट करता हूँ और धनस्य करता हूँ कि धनस्य महोदय मेरे इन धनस्य सुझावों पर धनस्य करें और उनको कार्यान्वित करने की कृपा करें।