

SHRI S. M. BANERJEE: I move an amendment.

I beg to move:

"That instead of the punishment suggested by the Minister of Parliamentary Affairs to these three young boys, they should be given a chance to improve themselves, to believe in parliamentary democracy and they should be warned not to do it in future."

MR. CHAIRMAN: I first put the amendment moved by Shri S. M. Banerjee to the vote of the House.

The amendment was put and negatived.

MR. CHAIRMAN: Now, I put the motion moved by the Minister of Parliamentary Affairs to the vote of the House.

The question is:

"This House resolves that the persons calling themselves Pema Wangyal son of Shri Karma, Tsering Chopel son of Shri Chokhdondup and Ven N. C. Gyatso son of Late Shri Wangyal who shouted from the Visitors' Gallery, attempted to throw some leaflets from there on the floor of the House and assaulted the Watch and Ward staff on duty in the Visitors' Gallery at 12.02 hours today and when the Watch and Ward Officer took into custody immediately, have committed a grave offence and are guilty of the contempt of this House.

This House further resolves that without prejudice to any other action to which they may be liable under the law, the said Pema Wangyal, Tsering Chopel and Ven N.C. Gyatso be sentenced to rigorous imprisonment till 6 P.M. on Wednesday, the 19th March, 1975 for the aforesaid contempt of the House,

and sent to Central Jail, Tihar, New Delhi."

The motion was adopted.

17.14 hrs.

RAILWAY BUDGET 1975-76—GENERAL DISCUSSION—Contd.

MR. CHAIRMAN: We continue our discussion on the Railway Budget. Shri Shankerrao Savant.

SHRI SHANKERRAO SAVANT (Kolaba): Mr. Chairman, Sir, it is with mixed feeling of satisfaction and despair that I support the Railway Budget.

The Railway Budget is like the proverbial curate's egg, good in parts, keeping the passenger fares untouched and doing away with the break in service of the employees who were mostly victims of coercion by the militant trade unions are some of the good features of the Budget. But I am pained to note that the projects in the south continue to be neglected as before.

Shri K. Hanumanthaiya, ex-Minister of Railways, pointed out yesterday that as many as Rs. 6.5 crores meant for south were diverted to Bihar by late Shri L. N. Mishra. If this charge is true, it is certainly a very serious charge and must be looked into. In this tendency to continue even today during this year? The fear is legitimate because both the Railway Ministry and the Railway Board are dominated by persons from the North. Very few projects in the South are taken up, and those that are taken up are also not completed. I would like to point out that, in reply to a question put by Mr. Parashar as to which are the projects in the backward areas—unstarred Question No. 1175 answered on 25th February 1975—, they have given 13 projects and out of these 13 projects, there is only one from the South, i.e., Nadi-kude-Bibinagar in Andhra Pradesh;

the rest are from the North. I am surprised to find that as many as two or three projects are from Howrah area. Is Howrah a backward area? Many of these projects are from areas which are certainly not backward. On the contrary, there is one project from a hilly, backward area in Himachal Pradesh, Nangal-Talwara, the inaugural ceremony of which has been completed, but it is not included in the list of projects from backward areas. Of course, our project, Konkan railway, is from a backward area, but it is also not there. Projects from non-backward areas are included, but projects from backward areas are dropped in this list. That is the reason why I say that we should be cautious while dealing with these projects and making expectations from the Railway Board.

The main project in the South is the West Coast Railway. For over 60 years, the people of the coastal region are demanding this rail link. Loud and firm promises are being given for this rail link since independence, but the performance is awfully poor.

It was on 7th January, 1973 that our respected Prime Minister declared that the work on Konkan Railway would be taken up as a drought-relief work. In reply to my Starred Question No. 105 on 27-3-1973, the Railway Minister gave an assurance that the earth-work on the line was being taken up and that the major items of work would be taken up in due course. But nothing absolutely has been done so far. The earth-work had been taken up by the State Government. The railway administration has not done anything let alone the major items of work....

THE MINISTER OF RAILWAYS
(SHRI KAMLAPATI TRIPATHI):
After three months, the State Government stopped it.

SHRI SHANKERRAO SAVANT:
As soon as the drought relief was suspended, naturally they had to stop it.

On 5th April, 1973 an urgency certificate for this work on the section between Apta and Dasgaon was also given. The cost of this section is only Rs. 13.92 crores or about Rs. 14 crores. I can understand that the whole project of 900 kms. cannot be taken up, but this project of only 108 kms. can easily be taken when it will cost only Rs. 14 crores and also when the location survey has been completed. But still no beginning has been made. It is not even included in the list of projects from backward areas as can be seen from the reply given to Mr. Parashar's Unstarred Question No. 1175 dated 25th February, 1975. Although everything is completed, this project is not included even in the list of works to be taken this year. On page 8 of the Demands, final location survey and earthwork, that item is there, but there is no provision of even a single pie this year. Location survey is already completed. It means that they are not going to do even earthwork. They had promised that major works would be taken up. Is this the way in which governments promises are to be kept?

While replying to Unstarred Question No. 3131 on 13-3-1973, the Railway Minister had assured the House that the entire West Coast Railway from Apta to Mangalore would be completed in eight years. The total length of this rail line is 909 kms, while the Anta-Dasgaon section is only 108 kms., i.e., less than one eighth part of the whole line. This means that, if the promise was really meant to be kept up, the Apta-Dasgaon section ought to have been completed in 1973-74. But, as it is, there is no provision for this work even in 1975-76. Is this the way Government should act? Should there be absolutely no connection between promise and performance? How long will this carrot of Konkan Railway be dangled before our eyes?

The railway administration's pet theory is that there are no funds.

[Shri Shanker Rao Savant].

May I point out how they are spending on grandiose schemes enormous money without any connection between the expenditure and gain to the public utility? Why not put off the underground railways in the metropolitan areas like Calcutta, Bombay, Delhi and Madras? You will then be able to give more trains for suburban passengers in these areas and also new lines in backward areas and thus serve the people.

Secondly, why are we running air-conditioned coaches which are a dead loss to the railways? I have been warning for the last two years that these air-conditioned coaches should be done away with. Even if you increase the fare for air-conditioned travel, you will not get the return. That is exactly what is happening. Now, who travels by air-conditioned coaches? Not the ordinary people. Only Ministers and high government officials and their fare is ultimately paid by the government. Then, as the air travel is cheaper than the fare by air-conditioned class, they naturally go by air. If only you stop the air-conditioned class and convert them into I class and II class coaches, people will thereby get more accommodation and you will also be saving crores of rupees.

Then, Sir, I am not able to understand why the Apta-Mangalore section of the West Coast Railway should not be taken up. If the entire line cannot be taken up immediately, at least Apta-Dasgaon section for which the locational survey has been completed and also a part of the railway earthwork has been completed, should be taken up immediately. We should at least take up this work immediately and complete it. If you are to keep the promise of completing the entire railway line within 8 years, then, during this year let us complete at one stage but at least this section. Only in that case we will have satisfaction.

MR. CHAIRMAN: When did they say 'eight years'? Eight years means eight years from the date of starting.

SHRI SHANKERRAO SAVANT: On 13th March, 1973 in reply to unstarred question No. 3131 they said that it will be completed in 8 years.

MR. CHAIRMAN: You are saying that 8 years should be counted from 1973?

SHRI SHANKERRAO SAVANT: Naturally, what is the meaning of the promise? As a matter of fact, this section 108 km should have been completed by now as the locational survey has long been completed. Absolutely there is no sign when it will come up. The work is held up. I can understand that you cannot complete the entire 909 km line at one stage but at least this section should be taken up this year and I am sure our new Railway Minister, if he takes it into his head, will complete it.

सभापति महोदय : सब लोग अगर सात सात मिनट बोलें तो अच्छा रहेगा क्यों कि बोलने वालों की काफी लम्बी लिस्ट है। मन्त्री महोदय का कहना है कि एक घंटा समय और बढ़ा दिया जाय।

श्री नान्देन्द्र प्रसाद यादव (सीतामढ़ी) : सभापति जी, यदि 8, 9 बजे तक बैठना हो तो हम लोग बैठेंगे। लेकिन समय 20, 20 मिनट मिलना चाहिये।

SHRI P. VENKATASUBBAIAH (Nandyal): Those who have not participated so far in any discussion should get a chance. It is for you to decide. But if you say that the Members should confine their speeches only to 5 or 7 minutes, we will not be able to say anything, and this discussion will only be superficial. We

are waiting for a chance. I have not participated in any discussion.

MR. CHAIRMAN: We will extend the time. You will all get your opportunity. All I am saying is that Members should not be repetitive.

SHRI K. RAMAKRISHNA REDDY (Nalgonda): Sir, permission may be given to the Members who have not got any chance in the debate.

MR. CHAIRMAN: If your name is here, you are bound to get a chance. I am calling everyone. Why are you worried? Have some patience. You are from the Congress side. There are forty names of which only nine have spoken uptill now. You can go on merrily.

SHRI BISHWANATH ROY (Deoria): Sir, the number of Congress Members in this House is 371. Of course those who take part in this debate should have a better chance and more time so that this might be in proportion to the number of Members in the House and the Members of the Opposition

MR. CHAIRMAN: I am completely in your hands. You can decide whatever time you want.

THE MINISTER OF WORKS AND HOUSING AND PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI K. RAGHU RAMAIAH): One suggestion that I am making for the information of the House is this—I seek the cooperation of all of you in this regard—that let us sit till seven so that all the members who are here at least get a chance to speak

श्री राज हेडार्क (रामटेक) : उप-सभापति जी, जब कोई नया बजट आता है तो जनता यह महसूस करने लगती है कि अब और महंगाई बढ़ेगी। किन्तु इस वक्त

जो रेल मंत्री ने बजट पेश किया है इसको देखकर जनता को यह खुशी का धक्का जरूर मिला है। क्यों? क्योंकि रेल का किराया नहीं बढ़ाया गया है। लेकिन मैं यह कहूंगा कि जनता की खुशी अधिक दिन तक टिकने वाली नहीं है क्योंकि अगले वर्ष में जब रेल का नया बजट आयेगा तब इस वक्त जो किराया नहीं बढ़ाया गया है अगले बजट में उसकी पूर्ति किये बिना हमारी सरकार नहीं रहेगी। यह हमारा हमेशा का अनुभव है।

दूसरी बात यह है कि इस वक्त जनता को जो राहत दी गयी है इस के पीछे राज्य कर्तव्यों का कुछ न कुछ राज तो जरूर है। चुनाव को मद्देनजर रखते हुए भी शायद यह कदम लिया हो इसमें कोई आश्चर्य की बात नहीं हो सकती। अनाज के आवागमन पर जो किराया बढ़ाया गया है उस का मैं विरोध करता हूँ। पहले तो अनाज वैसे ही महंगा है और देहात के लोगो में खरीदने की क्षमता नहीं है। और उस पर यह जो अनाज के आवागमन पर भाड़ा बढ़ाया गया है इस कारण प्रति किलो 2, 3 नया पैसा अनाज का दाम बढ़ जायगा। देखने में 3 पैसा कम लगता है लेकिन गरीब जनता के लिये वह बहुत है। तो अनाज पर जो भाड़ा बढ़ाया गया है इसको निकाल देना चाहिये, ऐसी मेरी मांग है।

रेलो का कार्य भार सही माने में कौन चलाता है? रेल मंत्री जी चलाते हैं, रेल मंत्रालय चलाता है, या रेलवे बोर्ड चलाता है? जब रेल मंत्रालय रेलो का कार्य भार चलाता है तो रेलवे बोर्ड की क्या जरूरत है?

[श्री राम हेडाऊ]

मैं समझता हूँ कि यह बोर्ड सरकार द्वारा जनता के पैसे के बलबूते पर पाला हुआ हाथी है, इसको खत्म कर देना चाहिये, इसमें कोई सुधार के आसार नजर नहीं आ रहे हैं। और इस का कार्यभार सुचारु ढंग से कम खर्चीला और जनता के दृष्टिकोण से शुद्ध प्रशासन देने वाला ऐसा रेल मंत्रालय के जरिये ही चलाना चाहिये। और रेलवे में जो हमारे कर्मचारी हैं, उनका विश्वास भी हम सम्पादन करें और उम दृष्टिकोण से पिछले वर्ष जो रेलवे का आन्दोलन हुआ, उस में जिन लोगों पर अभी भी कैसेज जारी है, मैं सरकार में अनुरोध करूंगा कि उन सब कैसेज को दया भाव की दृष्टि से, उनके जो बच्चे हैं उनकी रोजी रोटी न छीनते हुए, वापस ले ले और उन सभी कर्मचारियों को काम पर लाने की कृपा करे।

साथ साथ मैं यह कहूंगा कि रेलवे द्वारा जो विभाग अब तक उपेक्षित रहा है, उस में पिछड़े हुए एरियाज की ओर अधिक प्राथमिकता के साथ ध्यान देना चाहिए। आज भी हम देखते हैं कि पिछड़े हुए एरियाज की अपेक्षा रेलवे मंत्रालय के जरिए हो रही है। देहातो में पिछड़े हुए एरिया में आपको ऐसे कई लोग मिलेंगे कि जिन्होंने रेल का पहिया नहीं देखा होगा, बैठने की बात तो दूसरी है। तो जब देश का विकास हो रहा है, तो ऐसे भागों में भी ये रेलवेज पहुंचनी चाहिए और संतुलित विकास के दृष्टिकोण से जिस विभाग में आज रेलें दौड़ रही हैं वहां पर और रेल लाइनें देने की अपेक्षा जिन विभागों में रेल लाइन

नहीं गई हैं, वहां पर उनके पहुंचावों काया चाहिए। वहां पर रेलों का निर्माण करने से उत्पादन भी बढ़ेगा और उस विभाग के विकास में भी मदद होने वाली है। हमारे देश में कई ऐसे पिछड़े हुए इलाके हैं जिनका सर्वे किया जाना चाहिए और उन पिछड़े हुए इलाकों में प्राथमिकता देकर रेलों का निर्माण करना चाहिए।

साथ ही साथ मैं एक बात की ओर रेल मंत्रालय का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा और वह यह है कि रेल में सफर करने वालों की संख्या कम होती जा रही है। यह देश के लिए बड़ी हानि की बात है और इसका एक कारण यह हो सकता है कि रेल में लोगों को जो सुविधाएं मिलनी चाहिए, उन का बहुत अभाव है। भेड और बकरियों जैसे सैकंड क्लास में लोग सफर करते हैं। क्लाम तो आपने सैकंड बना दी लेकिन थर्ड क्लाम कम्पार्टमेंट की सुविधाओं के अतिरिक्त और क्या सुविधाएं आपने वहां पर दी हैं? कहने के लिए आपने उम को सैकंड क्लास कर दिया है लेकिन कौन सी और सुविधा आपने दी है? पानी की व्यवस्था नहीं है, सफाई की व्यवस्था नहीं बिजली के बिद्ये जलने नहीं। इस वास्ते उन लोगों के लिए कोई अच्छी व्यवस्था नहीं है। हम पार्लियामेंट के मेम्बर तो फ्रस्ट क्लास में सफर करते हैं और मंत्री लोग एयर कन्डीशन्ड क्लासेज में सफर करते हैं, उन्हें इन लोगों की तकलीफों को देखने की नीयत नहीं आती होगी।

रेल मंत्रालय में उपजंत्री (श्री बूटा सिंह) :
किस ने किया है ?

श्री राजू हेडगेकर : आप करते हैं और हम भी करते हैं, लेकिन द्वितीय श्रेणी में जो लफर करने वाले प्रवासी हैं, उनकी मूल्यवर्तें बहुत ज्यादा हैं और उन्हें ज्यादा तकलीफ होती है और इसी का कारण यह है कि नजदीक के प्रवासी बस में प्रवास करना ज्यादा पसन्द करते हैं हालांकि उसका किराया ज्यादा होता है। इसलिए रेलवे के प्राक्सिसियों की संख्या घट रही है और यदि हम ने यह कारण दूर नहीं किया, तो रेलें और घाटे में जाने वाली हैं। इस वास्ते इस मंत्रालय को इस बात को ध्यान में रख कर इस स्थिति का निवारण करना चाहिए।

साथ ही साथ मैं यह कहूंगा कि इस वर्ष का बजट देख कर एक बात स्पष्ट होती है कि महाराष्ट्र के ऊपर रेल मंत्रालय की अब कृपा आवश्यक है। महाराष्ट्र में एक भी नई लाइन का निर्माण नहीं किया गया है। उधर कोंकन में जो सर्वे हुआ था, वह भी ठप्प है। सावंत साहब ने बताया कि मराठवाड़ा में रेलवे का काम ठप्प है। विदर्भ के लिए भी आपने कोई व्यवस्था नहीं की है। विदर्भ में तो 75 वर्ष से एक भी नई रेल की लाइन नहीं डाली गई है। यह क्या बात है। बनी चनाखा में जो काम शुरू हो गया था, वह क्यों बन्द कर दिया गया। यह बात तो ठीक नहीं है। मराठवाड़ा, कोंकन, विदर्भ और जो महाराष्ट्र के इलाके हैं वे सब पिछड़े हुए हैं। गरीब लोग वहाँ रहते हैं और वहाँ किसी प्रकार का आब तक प्रधान उद्योग नहीं बना। उस की पूरी ज़रूरत की गई है।

वहाँ पर यदि रेलवे का सर्वे किया जाए, तो आपको पता चलेगा कि वहाँ पर यदि नई रेल लाइन का निर्माण हुआ, तो वह घाटे में चलने वाली नहीं है। इसलिए इन पिछड़े हुए इलाकों का विकास करना भी बहुत जरूरी है और मैं मंत्री महोदय से इस बात की आशा करता हूँ कि वे इस के लिए एक सर्वे कमेटी का निर्माण करेंगे और इन पिछड़े हुए इलाकों में कहां कहां रेलवेज की जरूरत है, इसको सर्वे किया जाए और उसको प्राधान्य देकर पूरे देश में पिछड़े हुए इलाकों में रेलों का जाल फैलाने की व्यवस्था करें।

*SHRI R. N. BARMAN (Balurghat):
 Mr. Chairman, Sir, while rising to speak on the Railway Budget I am reminded of our former Railway Minister, Late Shri Lalit Narayan Misra. For the last 25 years the Congress party is running the Government at the Centre and in various States to the best of their ability in accordance with the desire of the people. But such an incident of the brutal murder of a Minister had not taken place at any time. Such literal application of the term 'dying in harness' is heart rending indeed. Therefore at the very outset I will like to pay my homage to the departed soul. Sir, you will recall that in the discussion that took place in this House on the murder of Shri Misra, many hon. members had voiced the feeling that the family of Shri Misra may not be harassed for vacating the Government accommodation occupied by them. No clear reply to this was given at that time. I will repeat the same request and hope that the hon. Minister will give a reply to this question also while replying to this debate.

Sir, the Railway budget that has been presented before this House does not call for any particular criticism. But many members of the Opposition

*The original speech was delivered in Bengali.

[Shri R. N. Barman].

have even then criticised it from various angles. I of course do not blame them, for it is their business to point out any shortcomings in the budget. But it would have been better if they also recorded their appreciation of the food works that have been done. This would enhance our respect for the Opposition and we would be able to receive the various suggestions made by them more seriously. The time at my disposal being very short, I would like to mention a few problems of the area which I represent. Sir since my joining this Lok Sabha I have been voicing only one demand for the laying of a broad gauge railway line from Maldaha to Balurghat via Gazol. At first it was decided that this line will be laid via Gazol. Later on the decision was modified and it was said that the line will pass through Gazol, Buniadpur, Gangarampur and Rampur. The Techno economic survey of these lines were completed and in the report it was said that although this railway line was somewhat uneconomical, it will be taken up in the Fifth Five Year Plan in view of the extreme backwardness of the area. This will help in the development of the whole area. Even in this decision a big 'if' have been inserted. It has been stated that this work will be taken up 'if' adequate finances are available. That means whatever progress we made in this direction during the last few years have again been left in a state of uncertainty. Why should it be so? Is it not correct that my area is not only economically backward but it is also inhabited mostly by the people belonging to the Scheduled Castes and Scheduled Tribes? Whenever some discussion takes place in Parliament about these people, a great hue and cry is raised by all sections of this House for helping these backward classes. But is it not unfortunate that when some specific scheme is put forth for their welfare, it is said "we are sorry, there are no funds. If funds are available, we will try to do some thing in the next five year plan." It

is a cruel joke on the people of my area. Is it not a fact that because my area is backward and inhabited by Scheduled Castes and Scheduled Tribes, the legitimate demands of the people have not been met for the last 25 years? I will demand that in the next Five Year Plan all new railway lines must be allotted only in the backward areas and there too priority should be given to the areas inhabited mostly by the Scheduled Castes and Scheduled Tribes people. At the end of this debate I will expect the hon. Minister to give an assurance about the construction of this line from Maldaha to Balurghat. The Late Railway Minister, Shri Misra was quite sympathetic towards this line. Unfortunately he is no more with us. But I will hope that with his departure all sympathy for this railway line will also not vanish. The survey work for the Maldaha—Balurghat railway line was conducted in 1949 also. Many earlier railway Ministers, even the Late Prime Minister, Shri Lal Bahadur Shastri had assured the people at Balurghat about this line. Respected Babu Jagjivan Ram, when he was Minister of Railways, had also visited this area and had given an assurance to the people about the railway connection. Sir, the backward people of this area had only been getting assurance after assurance without any concrete result till now.

I will give one more instance to prove that the attitude of the railway Ministry towards the backward areas is not only disappointing but at times it tends to be cruel. Sir, there is an old railway station called Dalimgaon on the NEF railway. It is the only railway station serving the people of this area. It is being said that this railway station is going to be converted into a flag station. We have heard of flag stations being converted into full fledged stations. But instances of conversion of established railway stations into flag stations is unique indeed. On the one hand we are unable to provide new railway

lines, on the other we are downgrading existing stations. Does it not amount to cruelty? I will like the hon. Minister to say something on this.

One more point Sir, the goods siding at Kaliaganj station (NEF railway) has been so arranged that it is causing great inconvenience to the people. The local people had sent a representation about this. I have also written to the hon. Minister on 13.8.73. It is regrettable that neither have I received any reply to my letter nor any steps have been taken to remedy the situation. When the people of any particular area have some difficulty, if the local M.P., after an on-the-spot inspection, recommends the case then some action should be taken on that, irrespective of the party affiliation of that M.P. If such small matters cannot be redressed through Members of Parliament, whichever party they may belong to, then the faith of the people in Parliament will tend to suffer. I have also been demanding an overbridge at the above station without result. The question of converting the metre-gauge line from Radhikapur to Barasoi into broad-gauge may also be kindly considered.

Sir, about the A Calcutta tube railway it has been said that Rs. 240 crores are going to be sanctioned and a final decision in this regard will soon be taken. For construction of this tube railway land has to be acquired. In 1970 it was estimated that Rs. 4 crores will be needed to acquire land. But at present the estimated cost has gone up to Rs. 10 crores. The State Government is required to meet this cost of acquiring land. But, Sir, the financial position of the Government of West Bengal is not strong enough to meet this heavy burden. I will therefore request the Central Government to bear this liability or at least a major portion of it. This is the initial step in the construction of the tube railway and if there is a delay in acquiring the land, the entire

project will get delayed and consequently the total cost will go up considerably. Sir, in reply to a question it was stated in this House that soon talks will be held with representatives of Central Government employees over the question of payment of dearness allowance. The outcome of the talks will apply to railway employees also. I request that the issue of dearness allowance may be gone into more depth in the forthcoming talks. At present the Central Government employees and the railway employees are paid DA. at one rate while the employees of banks LIC etc. get DA at a different and higher rate. This disparity should end. Those working in banks and LIC are also Government employees and the rate of dearness allowance must be the same for all Government employees. I hope this aspect would be kept in view in the coming talks and the present disparity in the rates of D.A. would end.

Sir, I support the railway budget and conclude my speech.

SHRI K. RAGHU RAMAIAH: Sir, I want to make a submission. I have consulted friends on the other side. They have no objection if we sit up to 7 P.M.

श्री हाबू राम (फिलौर) : रेलवे हमारे देश का बिगस्ट इंडस्ट्रिय है और उसके बजट पर आज विचार किया जा रहा है। लेकिन यह भूला दिया जाता है कि पंजाब भी भारत का एक हिस्सा है। पंजाब को न तो आजादी से पहले और न आजादी मिलने के बाद ही कोई एक मील नई लाइन देने के लिए तैयार है। जब कभी हिन्दुस्तान पर आपत्ति आती है तो पंजाब को ही आगे होना पड़ता है और वह कुरदती बात भी है और वह इसके लिए हमेशा तैयार भी रहता है। वह किसी के बस की बात भी नहीं है। लेकिन अफसोस की बात है कि पंजाब को एक मील भी लाइन नहीं दी जाती है और जब उसकी मांग की भी जाती है तो उस पर कभी रेल मंत्रालय विचार

[श्री. स. प्र. र. व.]

करने के लिए तैयार नहीं होता है। पंजाब के साथ यह बेईसस्फी ठीक नहीं है। बहा इस बेइसस्फी को खिलाफ जो नारा लग रहा है बाज वफा मुझे वह ठीक ही मालूम देता है, सही नफा मालूम देता है। पंजाब की राजधानी चंडीगढ़ है। बहुत बार कंसल्टेटिव कमेटी की मीटिंगों में, यू.एन. कंसल्टेटिव कमेटी की मीटिंगों में, जोनल कंसल्टेटिव कमेटी की मीटिंगों में और यहाँ पर भी मांग की गई है कि चंडीगढ़ से लुधियाना को अग्र मिला दिया जाए तो रोपड़ बीच में आ जाता है और उसको भी लाइन जाती है। रोपड़ से राहों मिला देना भी ठीक रहेगा क्योंकि दरिया का जो पुल है वह पहले से बना हुआ है और काफी चौड़ा है और लाइन अग्र बिछा दी जाए तो पुल बनाने की भी आपकी जरूरत नहीं होगी। राहो से नवाशंहर गढ़शंकर सेला तक लाइन है और उससे आगे हैरिणवा, फुर को डाला लाइन से मिला दिया जाए और होशियारपुर से पोंग डम और उससे जम्मू को मिला दिया जाए तो यह लाइन बड़ी फायदेमंद साबित हो सकती है। पंजाब के लोगों को इससे फायदा तो होगा हो लेकिन वार प्वाइंट आफ व्यू से भी यह बहुत फायदेमंद साबित हो सकती है ? डेरा बाबा जैमल सिंह व्यास रेलवे स्टेशन पहले से ही है। इस स्टेशन से बकाला कमाओं तक लाइन चली जाए तो यह पाकिस्तान की हद तक जा सकती है और सिखों के धार्मिक स्थान भी हैं जो कि कवर हो सकते हैं। यह जम्मू होते हुए पाकिस्तान की हद तक जा पहुंचती है। इन दो लाइनों से मिन्टरी लाने ले जाने में आपको बड़ी सहूलियत होगी। पिछली लाडाईयों में जो पाकिस्तान के साथ हुई है हमन देखा है कि मिन्टरी के लोगों को बड़ी मुश्किल का सामना करना पड़ा था, असला पहुंचाने में बड़ी मुश्किल पेश आई थी ? वहाँ पर हजारों टुक असला पहुंचाने के लिए इकट्ठे हो गए थे और उन्होंने इस काम को किया था। वही फौजियों को भी पहुंचाते थे। क्या यह गवर्नमेंट की कमजोरी

वही है, क्या उसने कभी इस पर क्योचा है कि पंजाब में से सहूलियतें मिलनी चाहिये जो कि देश को बचाने के भी काम आ सकती है ? मेरी प्रोजेक्ट से नार्थ का इलाका, जम्मू कश्मीर का इलाका भी उस में कवर हो जाता है और हमारी हदें भी जो पाकिस्तान के साथ लगी हैं मजबूत हो जाती हैं। रास्ते में कोई छान्दनियां हैं। वहाँ बड़ी दिक्कत यह है कि कोई लाइन नहीं है। इस वास्ते इस तरफ आपको खास ध्यान देना चाहिये। हमारे देश में शैड्यूल्ड कास्ट्स का आबादी 15 करोड़ है और शैड्यूल्ड ट्राइब्स की आबादी 5-6 करोड़ के लगभग है। क्या रेल विभाग ने कभी देखा है कि सविमिस में उनका जो कोटा है वह पूरा किया जाए ? हमेशा प्राइम मिनिस्टर होम मिनिस्टर वगैरह की तरफ से विश्वास दिलाया जाता है कि कोटा पूरा किया जाएगा लेकिन क्या आपने क्लास 1, 2, 3 या 4 में इसको पूरा कर दिया है, कास्टीट्यूशन में जो हमने प्रोवाइड किया है, क्या उसको आपने पूरा कर दिया है और अगर नहीं किया है तो इसकी जिम्मेदारी किस पर है, कास्टीट्यूशन पर है, आप पर है या हाउस पर है ?

अनटचेबिलिटी देश के माथे पर एक कलक का टिका है। इसको हम अभी तक हटा नहीं पाए हैं। करोड़ों लोगों को अभी तक इमानों का दर्जा नहीं मिल पाया है। उनको अनन्वेबल्ल मथका जाता है। इसको दूर करने का रेलवे के पास एक बहुत बड़ा साधन है। आप तमाम स्टेशनों पर पानी पिचाने के लिए इन लोगों को रख सकते हैं कैटरिंग और व डिग वगैरह के ठेके उनको देने हैं। लेकिन ऐसा रेल अभी कभी करने के लिए तैयार नहीं होते हैं। मैंने उनको बहुत पत्र लिखे हैं और मुझे व मैं ही उनका उत्तर आया है, हमें नहीं।

कोओप्रेटिव सोसाइटीज को भी आप बढावा दे सकते हैं और उनको बढावा देने से

एक आदमी को नहीं बँक चुनबीं का आप भला कर सकते हैं, आप उनकी एम्प्लायमेंट दे सकते हैं। कोओपरेटिव सोसाइटीज की तर्फ कभी आपके डिपार्टमेंट का ध्यान नहीं गया है। स्ट्राइक जब होती है तो उससे बड़ी डिस्टर्बेंस होती है बड़ी गड़बड़ पैदा होती है।

मेरा मुझाव यह है कि रेलवे प्लानिंग कमीशन में मिलकर फैसला कर लें कि हर साल के बजट में एक रकम रखी जाये जिससे सब रेलवे एम्प्लॉयज के लिये क-२ परेटिव स्टोर खोल दिये जाये ताकि उनको वहा से एंशियल कमोडिटीज आप लाइफ मिलनी रहे और वो हर दूसरे तीसरे महीने अपने बज्जेज बढ़ाने के लिये सगडा न करे। ऐसा करने से कर्मचारियों का भी भला होगा, देश का भी भला होगा और रेलवे का भी भला होगा।

शङ्खुल्ड कास्ट्स लोगों के बारे में मेरे पास बहुत-सी शिकायतें आती हैं। हमारी एक यूनियन है शङ्खुल्ड कास्ट्स अप-लिफ्ट रेलवे यूनियन हमारे पास एसी शिकायतें आती रहती हैं कि शङ्खुल्ड कास्ट्स के आदमियों को रिट कर दिया। निकाल दिया वगैरह वगैरह। जब हम इस बारे में लैटर लिखते हैं तो उनका जवाब सैटिस्फैक्ट्री नहीं दिया जाता है।

कुछ देर पहले सरदार बूटा सिंह शङ्खुल्ड कास्ट्स एंड शङ्खुल्ड ट्राइब्स कमेटी के चेयरमैन थे। उन्होंने अपनी एक रिपोर्ट इसी पार्लियामेंट में पेश की थी कि शङ्खुल्ड कास्ट्स और शङ्खुल्ड ट्राइब्स की जो त लोफ है, गवर्नमेंट को उन्हें बुरकर देना चाहिये। अब बखुद डिप्टी मिनिस्टर बन गये हैं। मैं उनसे छना चाहता हूँ कि क्या वह रेलवे मिनिस्टरू पू उस रिपोर्ट को इम्प्लीमेंट करवा देंगे? मैंगर वह अपनी ही रिपोर्ट इम्प्लीमेंट नहीं करवायेगे तो अच्छा नहीं होगा। आज हासत क है कि शङ्खुल्ड कास्ट के करोड़ों लोग

तडप रहे हैं, कोई उनकी तकलीफो को नहीं सुनता है और रेलवे डिपार्टमेंट में ब दूसरे डिपार्टमेंट्स में उनकी रिजर्वेशन की पूर्ति नहीं होती है। मैं रेलवे मिनिस्टरू से बिजती करूंगा कि वह जरूर इस रिजर्वेशन को पूरा करवाने की कोशिश कर।

मिनिस्टर साहब ने अपनी स्पीच में कहा है

Similarly the present policy of the Government to give special encouragement to Scheduled Castes and Scheduled Tribes in recruitment and promotion will continue to be followed with vigour. Fulfilment of reserved quotas will be systematically monitored in Board's office

इमने मुझे थोडा सा विश्वास हुआ है कि शायद इस तरफ ध्यान दिया गया हो। स्पीच में जो बातें कही गई हैं, अगर आपको इम्प्लीमेंट न कराया जाये तो यह बहुत ना-इन्साफी होगी।

हम लोग रेलवे यूनियन वरिटेड क टी और जानल कमेटी के मेम्बर होने के नाते रेलवे मिनिस्टरू का ध्यान इस तरफ दिलाते हैं कि हमारे हल्के की क्या क्या तकलीफ है लेकिन उस पर कभी ध्यान नहीं दिया जाता है। हमारे लैटर का एक्नालेजमेंट तो आ जाता है, मगर उसके बाद कोई कार्यवाही नहीं होती है। मैंने बहुत दफा कहा है कि फगवाडा में डी-लक्स को खडा किया जाये। यह एक ऐसा सिटी है जो जानन्धर और लुधियान के बीच स्थित है जहा 70 हजार की आबादी है, 3 मिले हैं और 4 कालेज है। लोगो का सख्त तकलीफ होने के बावजूद वहा डी-लक्स को खडा नहीं किया जाता है। कहा जाता है कि इससे डी-लक्स का मोशन खत्म हो जाता है। अगर वो सिमेंट फ्लेवो दे तो बहा खडा करने से क्या दिक्कत आती है।

काश्मीर मेल भी वहां खड़ी नहीं होती वह जाने वक्त तो खड़ी होती है लेकिन जम्मू से वापिस आते वक्त उसको खड़ा नहीं करते हैं। समझ में नहीं आता कि यह क्या तरीका है।

फगवाड़ा में फर्स्ट-क्लास वेटिंग रूम पुराने जमाने का, महाराजा के जमाने का बना हुआ है। आज तक उसमें कोई इम्प्रूवमेंट नहीं हुई है। चारों कालेजों के स्टूडेंट्स, लड़के-लड़कियां वहां आते हैं। एक ही वेटिंग रूम है, जो कि बिल्कुल छोटा है। अगर औरतों और मर्दों का वेटिंग रूम अलग-अलग हो जाय तो नौजवान लड़के औरतों के वेटिंग रूम में नहीं जा सकेंगे। इस वक्त वहां रोज भगड़ा होता है। लड़कियों को अपनी इज्जत बचाने के लिए वेटिंग रूम में जाना पड़ता है।

मैं कई चिट्ठियां लिख चुका हूँ कि फगवाड़ा में स्टाफ बहुत कम है जिसकी वजह से बहुत से लोग बगैर टिकट के सफर करते हैं।

फगवाड़ा दो हिस्सों में बटा हुआ है। दो कोलेज रेलवे लाइन के एक तरफ हैं और दो दूसरी तरफ। शहर के बीच से लाइन जाती है। वहां ओवर-ब्रिज बनाने के लिये पंजाब गवर्नमेंट म्युनिसिपैलिटी और शहर के लोग अपने हिस्से का पैसा देने के लिये तैयार हैं। मैंने इस बारे में भी सन्दार बूटा सिंह और श्री कृष्णों को कई दफा लिखा है— उनका सब कंठ खर खर का जो एस्टीमेट होगा, हम उनका कुछ हिस्सा दिलवा दूँगे लेकिन लोगों की तकलीफों को दूर करना बहुत जरूरी है।

फिल्लौर एक जंक्शन स्टेशन है। सरदार बूटा सिंह जानते हैं कि नवाशहर, राहों बगैरह के लोग, और जो पहाड़ी इलाका साथ साथ लगत है, वे तम म लोग फिल्लौर से जा सकते हैं।

वहां पुलिस का एक बड़ा भारी ट्रेनिंग सेंटर है। फिल्लौर में कोई कालिज नहीं है। इसलिये लड़के, लड़कियों को लुधियाना, जालन्धर या ढगावाड़ा जाना पड़ता है। फ्लाइंग मेल के वहां खड़ा न होने की वजह से सब लोगों को बड़ी तकलीफ का सामना करना पड़ता है। अगर फ्लाइंग मेल को वहां खड़ा नहीं किया जा सकता है तो लुधियाना-जालन्धर के लिये कोई ऐसी ट्रेन चलाई जाय जिससे उन लोगों को सुविधा मिल सके।

नवाशहर-जालन्धर लाइन पर गाड़ी के टाइम चेन्ज करने की वजह से लोगों को बड़ी तकलीफ हो रही है। जो की डिमान्ड है और मैंने भी इस बारे में लिखा है कि उसको टाइम को फिर ठीक कर दिया जाये।

मैं यह कहना चाहता हूँ कि पंजाब की लाइनों के बारे में जरूर कमीडर किया जाये मैं श्री पाराशर को इस मांग का समर्थन करता हूँ कि नगल तलवाड़ा रेलवे लाइन का काम जल्दी पूरा किया जाये। उसमें पंजाब का कोई नुकसान नहीं है।

आखिर में मैं यह कहना चाहता हूँ कि अगर रेलवेज ने श्रद्धालु कास्ट्स के उप-लिफ्ट के लिये कुछ करना है तो उन लोगों की सविसेज और प्रमोशन की परसेट्र को बिन्कुल पूरा किया जाये।

18 hrs.

*SHRI NOORUL HUDA (Cachar):
Mr. Chairman, Sir. During May, 1974 nearly ten thousand Railway employees were punished for participation in the Railway strike but during all these months neither the Railway Ministry nor the Railway Board were able to take any decision about the withdrawal of this punishment. It is a matter of great regret and I have but no other alternative than to criticize the Government for their

inaction in this regard. Sir, I know about the conditions obtaining in the N.F. Railway. There 325 permanent and 1200 temporary and casual employees were thrown out of employment and they have not been taken back. This is regrettably so despite the repeated assurance given by the Railway Minister that all Railway employees barring those against whom charges of violence and sabotage have been registered, will be taken back to job. The conditions of the families of all these retrenched employees is pitiable and seated in this air-conditioned chamber neither the Minister nor the officials of the Ministry would be able to assess their plight in a right manner. I would, therefore, demand on behalf of these retrenched workers, on behalf of my Party and all the trade unions that all these railway employees should be taken back without any further delay and without any precondition. In regard to those who have been charged with violence and sabotage, their cases may be referred to courts and if they are found guilty of the charges and are awarded punishment then the railway authority may reconsider whether such employees should be kept in service back or not. But surely, all the employees who are at present without any job should be taken back immediately.

Sir, I would now refer to a few points pertaining to the working of the N. F. Railway. The pace of development of Titas area is very slow. A little while ago my friend from Assam had also commented upon it. For a very long time we have been hearing about the plan of a broad gauge line from New Bongaigaon to Gauhati but nothing concrete has been done in this matter. I would urge upon the Railway Minister that he should take a final Minister that he should take a final and see to it that work is also initiated.

Sir, I come from Cachar. It is an under-developed area. There are

many such areas in Assam and Sibsagar is one of them. The working of the Railways in the branch lines in these areas beggars description. The General Manager of the N. F. Railway never considers it necessary or desirable to pay a visit to these areas and see for himself the deplorable state of affairs prevailing there. In this year of 1975 when in Japan trains are running at the speed of 100/120 miles per hour, in these branch lines of Assam the trains travel with a speed not exceeding 10/12 miles per hour. Is it not a shockingly lamentable situation? But who has the time to look into the plights of the hill people? The time at my disposal is short otherwise I could have given you many concrete examples but to make it brief I will cite only one example to convince the hon. Minister. The distance between Silchar and Karimganj is 33 miles. It takes 3 hours for the train to cover this distance. What a wonderful achievement of our Railways? I would request my friends present here to consider in what age we are still living in Assam? The situation is the same in Katagal-Lalaghat Branch Line, Karimganj-Dullavchara and other branch lines also.

I would now like to say something about Badarpur-Lambding Section. This is a hilly track. During rainy season from May to October, due to heavy rains and land slides the tracks suffer heavily and because of poor maintenance the train service in this section remains suspended for quite some time. Being the main communication link, the suspension of train service stops movement of supplies of essential commodities and people have to go without essential commodities or days together. This affects the 18 lakh people of Cachar, Mizoram and also the people of Tripura. Three Railway Ministers are present in the House and surely the senior Railway officers are also listening to the debate. To them, I will appeal that the hill section stretching from Badarpur to Lambding deserve better attention. The track

(Shri Nourul Huda)

should be maintained properly and they should kindly do something to speed up the movement of the train on this line. You will be surprised to know, Sir, that the section spreads over 85 miles and it takes 10/11 hours for the trains to cover it. I refuse to accept that the situation is beyond reform. All that is necessary is that some concerted and determined efforts should be made and I am sure the hon. Minister will take urgent steps to effect necessary improvement and ensure that disruption in train service in this area is eliminated altogether.

Finally, I would like to say that the Railway Stations of Assam, e.g. Cachar, Lumbini, Gauhati, New Bongaigaon do not have adequate waiting room facilities for the second class passengers. The quality of food served in the canteens on these stations is of a very poor quality and people do not like to take it. I have invited the attention of the Railway Minister and his Ministry to this matter but unfortunately nothing has been done to improve the situation. The bell has gone and, therefore, I would once again reiterate that all Railway employees who were punished and retrenched in May, 1974 should be taken back immediately and cases may be filed in regard to those who have been charged with violence and sabotage but all of them should be taken back immediately in the first instance. I would also urge upon the Railway Ministers present here that they should examine the different points that I have raised about the working of the Railways in the different sections of Assam and should try to ameliorate the difficulties of the people. With these words I conclude. Sir.

श्री एम० राम गो० शि रेडः (निज.भा-
वद) सभापति महोदय, मैं पहले पंडित
किंमलपति त्रिाठी को बधाई देना चाहता हूँ,
क्योंकि बंस विंगल इज हाफ डन—उन्होंने
जिस तरीके से अपने काम का प्र.राज्य, प्र.रम्भ,
किया है, उससे देश में एक अच्छा वातावरण

पैदा हुआ है और उस पर पूरा विश्वास
हो गया है।

एक बात तुम कर मुझे बड़ी तकलीफ
हो रही है, और वह यह है कि देश को
उत्तर, दक्षिण, पूर्व और पश्चिम में बांटने की
तेशिष की जा रही है। हम ते अपने बचपन
में ऐसी बातें नहीं सुनी थीं। कोई उत्तर का रहने
वाला है और कोई दक्षिण का रहने वाला है,
स तरह सोचना गलत है। पूरा देश एक
है। अगर उत्तर की बात कही
जाती है, तो हमारे उत्तर में तो
चाइन है, और अगर दक्षिण में कुछ है,
तो हिन्द महासागर है। हम को प्रांतों या
प्रदेशों की टर्ज में नहीं सोचना चाहिए।
विशेष रूप से जब इस तरह की बात श्री हनुमन्तैया
के पक्ष में निकलती है, तो वह बड़ी श्रावजगनेबल
हो जाती है। अब देश एक है, तो जहाँ-जहाँ जो
प्रांटी के काम हैं, उन पर ज्यादा खर्च करना
पड़ता है। नगार्जून सागर पर दस करोड़
रुपये का हर साल खर्च किया जाता है।
वहाँ हमने 20 करोड़ रुपया मांगा है। हमारी
प्रान्त मिनिस्टर ने 6 करोड़ रुपये का इजाजा
किया है। तो हो सकता है वह पैसा ले कर
नागार्जून सागर के लिए रखें। उस से प्राज
देश को ज्यादा शान्त पैदा हो रहा है। हम
लोगों ने इस साल 7 लाख टन शान्त दिया है।
तो इस तरह से प्रायःरिडिज इधर से उधर या
उधर से इधर करने से यह न समझना चाहिए
कि यह किसी इच्छा से किया गया है। और
विशेषकर जो नेता हमारे बीच में नहीं रहे उन
के खिलाफ कुछ कहना यह सभ्यता की बात
नहीं होती। जिस श्री देश में ऐश वात
नहीं की जाती, वाइवल में लिखा हुआ है।
nil nisi bonum.

अगर कोई बुराई है तो मरने के बाद
उस की बुराई नहीं करनी चाहिए।

Of the dead (say) nothing but good.
मगर मैं अपने तजुब से कहता हूँ कि उन्होंने
कभी भी कोई इस किस्म की चीज नहीं की है
और वह बहुत बड़े ऊँचे पाये के लीडर अपने
देश के रहे हैं। अभी एक दूसरा वाक्य हुआ।

हनुमन्त्रयथा जीं ते सिंघे मन्त्रीं को जिम्मेदार ठहराया और हमारे मार्कनीय भागवत झा आजाद ने रेलवे बोर्ड को सारी बुराइयों के लिये जिम्मेदार ठहराया। तीनों यह कहता हूँ कि ये दोनों नेता आपस में बैठ कर फंसला कर के बोले कि आया रेलवे बोर्ड जिम्मेदार है या भन्नी जिम्मेदार है ?

श्री भागवत झा आजाद : यह कोई बुद्धिमान आदमी बतला दे कि कौन जिम्मेदार है ? पब से बुद्धिमान आदमी रदन का बता दे, मैं मान लेता हूँ।

श्री एम० रामगोपाल रेड्डु : अच्छी बात है। मुझे जब कहा गया है कि मैं बुद्धिमान हूँ और मुझे बताना है कि कौन जिम्मेदार है तो मैं बताना हूँ कि अगर कोई जिम्मेदार है तो विरोधी दल उस के लिए जिम्मेदार है।

MR CHAIRMAN: A Daniel come to judgment

श्री एम० रामगोपाल रेड्डु : विरोधी दल को मैं इसलिए जिम्मेदार ठहराता हूँ कि सौ किलोमीटर में जब 25 पैसे का किराया बढ़ा दिया गया तो ये लाला जे. के. रेल की पटरियों पर बैठ कर सत्याग्रह किए हैं और रेलों को रोक दिया गया है जिस से रेलवे को आमदनी कम हुई है। मैं पूछना चाहता हूँ कि यह विरोधी दलों का काम है क्या ? विरोधी दलों की तीनों मांग है। मजदूर की तनख्वाह बढ़ाओ, देश में किराया और टैक्सेज मत बढ़ाओ और सुविधाएँ ज्यादा दो। मैं पूछना हूँ कि इन तीनों चीजों का समन्वय करके आप बताइये कि क्या करना चाहिए। गवर्नमेंट इन तीनों चीजों का समन्वय करके चल रही है।

दूसरी बात यह है कि हमारे जो ऐम्बेड इन्डियन नामिनेटड मेम्बर हैं वह यह कह रहे थे कि उन्होंने कई बार लेटर्स लिखे हैं और कोई जवाब नहीं आया है। तो जैसा अभी कहा गया कि मैं एक बि. कुल नया आदमी हूँ, जूनियर मेम्बर हूँ, मैं अपने बारे में बताता हूँ। मैंने एक बेबा की तरफ से पेंशन के मुतालिक लेटर

लिखा। उस वक्त हमारे जनरल मर्नजर कोल साहब वहा पर थे। उस बेबा को वीशन मिलनी थी। उस की बेटी की शादी एक महीने में होने वाली थी। एक महीने के अन्दर उस को पैसा चाहिए था। उस का पति रेलवे का एंगलाई था। उस ने एम्बेज नमेट किया था इसलिए उस का पसा रोक दिया गया था। मेरे लेट लिखने पर जितना एम्बेज नमेट था उतना रोक कर बाकी पूरी रकम का प्रमेट उस को कर दिया गया। तो एक पार्लियामेंट के मेम्बर के लिखने के बाद उस पर कार्यवाही न हो, यह मैं नहीं समझ सकता हूँ क्योंकि मैं अपने तजुबे से जानता हूँ कि जितने नेटम मैंने लिखे हैं उन के ऊपर फौरन से फौरन कार्यवाही हो गई।

हमेशा अपोजीशन की तरफ से मांग की जाती है कि रेलवे एम्प्लाइज को, पूरे के पूरे को ले लिया जाय और उन को तनख्वाह दी जाय, उन को वोनस दिया जाय। मैं पूछना हूँ कि यह पसा किस का है जिस को आप बाटना चाहते हैं ? 130 साल से 3 हजार करोड़ रुपया इस देश के गरब जनता ने ज रेलवे पर इन्वेस्ट किया है उस को क्या मिन रहा है। अगर यह 3 हजार करोड़ रुपया बैंक में रख दिया जाय तो टैन परमेट इंटरेस्ट मिनिमम उस पर आएगा। ता इस 3 हजार करोड़ रुपये के ऊपर हर साल 30 करोड़ रुपए जनरल रेवेन्यू में रेलवे बोर्ड और रेलवे मिनिस्ट्री को जमा करना चाहिए। उस के बाद आप मजदूरों का बला कर उन्हें बैठा कर उनकी पैसा बाट लीजिए, मुझे कोई एतराज नहीं है। यह 3 हजार करोड़ रुपया किस का है ? क्या रेलवे के युनर्स हैं उन से कभी पूछा गया है ? न से तो कभी पूछने नहीं। जो भी है बस उन का दे दो क्योंकि उन की अर्गें। उट यूनिवर्स हैं, उन की जुवान है, उन के आफिसेज हैं और अखबार वाले उन की बातें लिखते हैं इस वास्ते उन को सब कुछ दे दीजिए। मैं कहता हूँ कि आप पहले 300 करोड़ रुपया जनरल रेवेन्यू में दीजिए, उस के बाद पैसेजर्न जो

[श्री एम० राजगोपाल रेड्ड]

इस के मालिक हैं, जो देश के मालिक हैं, उन को पूरी-पूरी सुविधाएं दी जाए। उन को सुविधाएं देने के बाद जो बचता है वह जरूर उन में बटवारा कर दी जाए। हमेशा यह होता है बटवारा जब होता है तो उस में ऊपर के लोगों का दे देते हैं और नीचे के लोगों का ख्याल नहीं किया जाता है। इसलिए मेरी पहली विमांड है कि 300 करोड़ रुपया जनरल रेकन्यू से बिया जाय।

दूसरी बात यह है कि हमारे रेलवे के स्टाफ के लोग बगबर मेहनत से काम नहीं करते। इस के बारे में उधर से भ्रष्टी सिन्हा जी ने बड़ी अच्छी बात कही इन की मफियेसी हर साल में कितनी बढ़ी है, इनका इन्फ्लेमेंट तो हर साल बढ़ रहा है। जो आदमी सौ रुपये में नौकर हुआ था उस की तनख्वा आज 500 रुपया हो गई। लेकिन मैं पूछना चाहता हूं कि एफियेसी में कितना इजाफा हुआ है? प्रोडक्टिविटी में कितना इजाफा हुआ है? प्रोडक्टिविटी में तो कोई इजाफा होता नहीं, मेहनत से काम करते नहीं और डिमांड इन की बढ़ती जाती है? मैं चाहता हूं कि रेलवे में जितने कर्मचारियों का ज्याद स्टाफ है उस का हिसाब किताब निकाला जाय। उन लोगों को रिट्रिच न करें लेकिन जो रिटायर हो रहे हैं उन की जगह पर किसी और का आवाइंटमेंट न किया जाय। पेमेंट नाट ऐंट डि काकट आफ बेरी इन्वेस्टमेंट लेकिन वह चीज अपने देश में हो रही है।

दूसरी बात यह है कि हमारे देश में जितना प्रोडक्शन हो रहा है, फैक्ट्रियों में, कोयले की खानों में वह प्रोडक्शन फौरन शिप्ट होना चाहिए, ट्रांसपोर्ट होना चाहिए, उस के लिए क्या इंतजाम कर रहे हैं? मुझे मालूम है आंध्र प्रदेश में एक-एक साल का प्रोडक्शन सीमेंट फैक्ट्रियों में पड़ा हुआ है। मैं पूछना चाहता हूं रेलवे के एम्पलाइजस या

मैनेजर जो बीजावा तनख्वाह मांगते हैं क्या कभी उन्होंने सोचा है कि देश में जो सम्पत्ति पैदा हो रही है उसको प्रोडक्शन सेंटर से कांज्यूमिट सेंटर तक पहुंचाने के लिए क्या सुविधा दी गई है? स्टील फैक्ट्रियों में बाकी और जगहों में भी जगह यही हाल है। इसलिए मैं कहना चाहना हूं कि एफियेसी से काम होना चाहिए।

जनेश्वर मिश्र जी ने एक बात कही कि स्वर्गीय ललित नारायण मिश्रा जी जो हमारे मिनिस्टर थे जबवे के उन्होंने अपने नेफ्यू की शादी में मोटर भांगी किसी से, तो पिछले दस सालों में अब तो उन के किसी नेफ्यू की शादी ही नहीं हुई है। जयह हाशय कहां से ऐसी खबर लाते हैं? जनेश्वर मिश्र जी को अगर गाड़ियों की जरूरत है, मेरे पास गाड़ी नहीं है, लेकिन उन के बेटे की शादी में मैं चार गाड़ियां भेज दूंग देता हूं उनके वास्ते। इनने बड़े मदन में आ कर के इस किस्म की नीच और हीन बातें करना यह शोभा नहीं देता और यह अच्छा भी नहीं है। मैं यह कहना चाहता हूं कि जो भी स्वर्गीय मिश्रा जी ने देश के वास्ते किया है वह बहुत अच्छा किया है। आज वह हमारे बीच में नहीं है। इस के लिए हम सब को तकलीफ है। इस के बाद जो भी रेलवे की मांग है उस का मैं पूरा पूरा समर्थन करता हूं।

श्री बिडवनाय राय (बेबेरिया)

समापति जी, कई साल के घाटे के बजट के बाद इस वर्ष बचत का बजट नये मंत्री जी ने पेश किया है। इस से हम लोगों को उन्हे बढ़ाई तो देनी ही है, लेकिन यह भी चेतावनी देनी है कि इस के साथ साथ हम लोगों की आशाएं बड़ी हैं और आशाएं ही नहीं बढ़ी हैं बल्कि इस अवसर पर मैं उन्हे इस बात की यद दिलाना चाहता हूं कि जिन बातों या जिन कार्यक्रमों के लिए पिछले रेल मंत्रियों ने इन मदन में वादा किया था उन को भी

बहु पूरा करने का प्रयत्न करें। इसी से यह आशंका होना स्वाभाविक है कि कहीं बचत या घाटे के कारण जो कार्य होने वाला है या जो निर्माण होने वाला है, या जो निर्माण हो रहे हैं उन की गति धीमी तो नहीं होगी, या रुकेगी तो नहीं? मैं विशेषकर माननीय मंत्री त्रिपाठी जी को इस बात की याद दिलाना चाहता हूँ कि उन के पुराने सहपाठी स्वर्गीय साथी और भूतपूर्व प्रधान मंत्री अपने देश के जो थे उन्होंने इस मदद में पहली लोक सभा के सामने ही वादा किया था कि एक रेलवे लाइन का मर्म होगा, और वह रेलवे लाइन देवरिया से कमिया होने हुए खड्डा की तरफ जायगी। ऐसे देखने में वह लाइन छोटी होगी साइल ज्यादा नहीं होगी और यह भी हो सकता कि भारत के नक्शे में रेलवे लाइनों को देखते हुए उस का महत्व न बढ़े लेकिन उत्तरी भारत की जो सीमा है उसकी जो राजनीतिक स्थिति है, उस के उस पार चीन का एक बड़ा देश है उस को देखते हुए जो लाइन नहीं बनेगी उसको बना कर उत्तर भारत को उस से मिला देना अति आवश्यक है। वहाँ की आबादी घनी है। उस के बारे में लोक सभा में स्वर्गीय लालबहादुर शास्त्री जी ने कहा था कि उस का सर्वे होगा, लेकिन आज तक सर्वे नहीं हुआ, इस बात को लगभग 17-18 साल हो गये।

ऐसी ही एक दूसरी बात की तरफ आप का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ—गण्डक पुल का मामला बहुत दिनों में चल रहा है। उस के लिये श्री लाल बहादुर शास्त्री जी ने कहा था कि गण्डक का जो पुल 1923-24 में टूट गया था उस को फिर से बनाने के लिये बजट-एण्ड-मीन्स-ग्रार-बीग-रिवाइज्ड। उस के बाद वह काम बहुत दिनों तक पड़ा रहा। जब श्री लाल नारायण मिश्र के कार्यकाल में हम ने उन का ध्यान उस की तरफ आकर्षित किया तो उन्होंने उस को शुरू करने का फैसला किया और हमारी प्रधान मंत्री श्रीमति इन्दिरा गांधी जी ने

उस का आभार अभिवादन किया, लेकिन मुझे दुःख के साथ कहना पड़ता है कि उस योजना पर काम बहुत धीमी गति से हो रहा है। जो पुल 51-52 साल पहले टूट गया था, उस को बनाने के लिये विशेष धन होना चाहिये उस में सक्रियता होनी चाहिए, जागरूकता होनी चाहिये, ताकि उत्तरी सीमा के पास जाने वाली लाइन जो गोरखपुर से पूर्व की तरफ जाती है उस पर पुल बन जाए और आवश्यकता पड़ने पर हमारे मैनिफेस्ट और युद्ध सामग्री आसानी से जा सके।

मैं इस सम्बन्ध में यहाँ पर यह भी कहूँ—कि मैं इस मसल पर आकाश के दृष्टिकोण में ज्यादा बातें कहूँगा। इस मसल पर आकाश की से मन्स्तीपुर को ब्राड-गेज बनाने का कार्य आरम्भ हो गया है और यह इस दृष्टिकोण में है कि हमारी सीमा सुरक्षित रहे और आवश्यकता पड़ने पर जो भी सामग्री हो, वह जल्दी पहुँचाई जा सके। इसी सम्बन्ध में एक बात यह भी है कि जो लाइन लखनऊ से हो कर मन्स्तीपुर जायगी उस को मिलाने के लिये यदि इलाहाबाद से भटनी जंक्शन तक ब्राड-गेज कर दिया जाय तो उस अभिप्राय से यह भी एक बहुत अच्छा काम होगा। इसी सम्बन्ध में मैं यह भी निवेदन कर दूँ कि ऐसी बात नहीं है कि इलाहाबाद से आप को कोई नई लाइन बनानी होगी काशी के पास मडुआडीह तक ब्राड-गेज है, उस को मिला देने से काम हो सकता है। उसका सर्वे हो चुका है एस्टीमेट बन चुका है। हमारे मंत्री जी इस की महत्ता को मानते हैं इस लिये इस की तरफ विशेष ध्यान देने की जरूरत है।

इसी तरह से कुछ और भी लाइनें हैं—जिन की तरफ मैं आप का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। बरहजसे भटनी जंक्शन तक एक लाइन चलती है जो इस समय घाटे

[श्र. १० राजगोपन रद्दि]

में चलती है, इस में केवल तीन स्टेशन हैं। यदि इस लाइन को बढ़ा कर देवरिया, गोरखपुर होते हुए खड्डा, छितीनी तक कर दिया जाय तो एक बहुत बड़ी कमी पूरी हो सकती है। यः देवरिया से उत्तर की तरफ जाने के लिये लाइन बहुत लाभदायक सिद्ध हो सकती है और इन में जो घाटा हो रहा है, वह मुनाफे में बदल सकता है।

रेल मंत्री (श्र. क. ला. प्रति विप. ठ) : क्या देवरिया से खड्डा तक कोई लाइन है ?

श्री विश्व नाथ राय : जी, नहीं है।

श्र. क. ला. प्रति विप. ठ : तब फिर लाइन बिछाने की इर्गति ?

श्र. विश्व नाथ राय : जब तक दूसरी लाइन बनेगी, तब तक डम में सुविधा हो सकती है—बरहज से भटनी, भटनी से देवरिया, गोरखपुर होते हुए खड्डा तक ले जा सकते हैं।

एक विशेष बात के लिये मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ—जिस के लिये मैंने 10 दिन पहले उन को संकेत किया था और आज उन्होंने राज्य सभा में बतलाया है कि एक नई ट्रेन अब दिल्ली से चलेगी जो काशी तक जायगी मेरा मुझाव इस प्रकार का था कि उस ट्रेन को सबेरे दिल्ली से चलाया जाय जो लखनऊ होते हुए काशी तक जाय, उसी तरह से काशी से सबेरे एक ट्रेन चले जो लखनऊ होते हुये दिल्ली तक आये। इस गाड़ी के चलाने से देश की राजधानी का सम्बन्ध प्रदेश की राजधानी के साथ तथा उस के बाद काशी जैसे ग्रामिक

और महत्वपूर्ण स्थान के साथ हो जायगा। इस सम्बन्ध में आप ने कहा है कि कुछ सोच-विचार हो रहा है और सम्भवतः यह काम जल्दी हो जायेगा—इस के लिये आप को पुनः धन्यवाद देता हूँ।

श्र. कमलापति त्रिपाठ : इस का बड़ा विरोध हो रहा है, लोग कहते हैं कि होम-टाउन को चला रहे है।

श्र. विश्वनाथ राय : जो विरोध करने वाले हैं वे तो विरोध करेंगे ही। अच्छे से अच्छा काम हो, तो भी विरोधी दल लाभ और हानि का ध्यान रखे बिना विरोध करता है—इस से हमें डरना नहीं चाहिये।

माननीय मंत्री जी से मेरा अनुरोध है कि आपने कार्यकाल में देश का इस दृष्टिकोण से सर्वो कार्यात्मक काम कहा पर रेलवे लाइन बनाने की अत्यन्त आवश्यकता है। धनी आवादीवाले क्षेत्रों में डम की आवश्यकता ज्यादा है। जैसा कई साथियो ने कहा है कि बहुत में ऐसे क्षेत्र हैं जहां लोगो ने रेलवे लाइन देखी भ नहीं है। ऐसे क्षेत्रों में जहा घनी आवादीनही है, रेलवे लाइन खोलने से यह तो ठीक है कि लोग लाइन देखलेंगे, इन्जिन देख लेंगे लेकिन जनसख्या यदि कम होगी तो वह लाइन लाभप्रद नहीं होगी, उस का उतना उपयोग नहीं हो सकेगा जितना हानि चाहिये। इस लिये मेरा अनुरोध है कि रेलवे लाइने ऐसे क्षेत्रों से बनाई जाये जो घनी आवादी के क्षेत्र हो।

अब मैं कुछ छोटी-मोटी बातों की तरफ आप का ध्यान आकषित करना चाहता हूँ। बिहार की तरफ से छोटी लाइन पर आनेवाली गाड़िया जो लखनऊ आती हैं, वे प्रायः देर में पहुंचती है। मैं चाहता हूँ कि इस सम्बन्ध में कुछ सुधार किया जाय, यदि टाइम पर पहुंचना सम्भव न हो तो कम से कम इतना अवश्य कर दें कि जहां पर मुसाफ़िरो को ब्राड-

गेज लाइन के लिये खेप करना ही; वहां पर पर्याप्त समय दिया करें, तबकि ट्रेन छूट न जाय। लखनऊ में प्रायः ट्रेन छूट जाती है।

मुसाफ़िरो के लिये सुविधायें बढ़ाने की मांग हर वर्ष की जाती है, लेकिन मैं यह देख रहा हूँ कि सुविधायें बढ़ाना तो दूर रहा, जो सुविधायें इस समय उपलब्ध हैं उन को भी कम किया जा रहा है। रेल मंत्रालय ने थर्ड क्लास तोड़ने के बाद तथा थर्ड क्लास को सैकण्ड क्लास में बदलने के बाद, स्टेशनों पर जो सैकण्ड क्लास के वैटिंग रुज थे, उन को सैकण्ड क्लास में कन्वर्ट करने के बजाय, उन का उपयोग अन्य कामों में लेना शुरू कर दिया है। हम का नतीजा यह हो रहा है कि न तो फ़र्स्ट क्लास के यात्रियों को सुविधा मिलती है और सैकण्ड क्लास के यात्रियों को सुविधा मिलती है। कानपुर, लखनऊ, गोरखपुर जंक्शनों पर ऐसा ही हो रहा है। गोरखपुर जंक्शन पर हम को बराण्डे में सोना पड़ा, क्योंकि न फ़र्स्ट क्लास में जगह थी और न सैकण्ड क्लास में जगह थी सब जगह बहुत ज्यादा भीड़ थी। इस लिये मेरा अनुरोध है कि उन वैटिंग रुज का उपयोग जनता की सुविधा के लिये किया जाय, दूसरे कामों में उन का उपयोग न किया जाय।

अन्त में मैं यही निवेदन करना चाहता हूँ जिन कामों के बारे में पिछले मंत्री महोदय ने आश्वासन दिये थे उन को शीघ्र से शीघ्र पूरा किया जाय तथा जो सुझाव इस समय मैंने आप के सामने रखे हैं, उन पर गम्भीरता से विचार किया जाय तथा उन पर कार्यवाही की जाय।

DR. RANEN SEN (Barasat): Mr. Chairman, Sir, I want to raise two small points, but they are important: from the point of view of the public. Sir, there is the Bongaon section under the Sealdah Division of the Eastern Railway. Mr. Qureshi and Mr. Tripathi, I am raising a small point for your kind consideration.

SHRI KAMLAPATI TRIPATHI: We are very patiently hearing you.

DR. RANEN SEN: Sir, there is the Bongaon section under the Sealdah Division of the Eastern Railway. It is a single track railway line. From there, there are lines which go to Bangladesh. In fact, it is on the border. Now, Sir, from Sealdah up to Dum Dum Junction there are double line, from Dum Dum Junction up to Bongaon, there is single line. Because of this, two things happen. Firstly trains, are very much delayed. This is due to passing of trains, sidings and other things. It takes nearly 2 to 2 and half hours to reach Sealdah from Bongaon though the distance will be roughly 40 miles or so. If there is a double line from Dum Dum Junction which is nearly ten miles from Sealdah, then the train services will be quicker. Secondly, a lot of passenger crowd in the trains because the trains run late and there are few trains in that particular section for the last seven years, I am trying to get the Railway Board and the Railway Minister accept this proposal which has come from the local public that a double line be constructed—already there is one line—from Dum Dum Junction to Bongaon by phases. I do not say that this 28—30 miles should be covered all at a time. When I raised that question last time, the late Shri L. N. Mishra wrote to me that a techno-economic survey had been done and probably by phases double line from Dum Dum to Borasat and then from Borasat to Bongaon could be done. Again this year also he wrote to me but unfortunately he was killed later. Secondly, more trains should be run between Bongaon and Sealdah.

There is another suggestion Passengers coming from Hasnabad have to alight at Barasat and then they have to go to Sealdah by different trains. Mr. Ishaque is now the Deputy Minister of Health and he comes from that place and he made the same suggestion; I do not know whether he will raise his voice again after becoming a Deputy Minister. But it had been the demand of the local people and it

[Dr. Ranee Sen]

should be conceded that trains should run from Hasnabad to Sealdah straight.

It is said that the techno-economic survey showed that the Bangaon line was unremunerative. It is unremunerative because there are very few trains and the trains are very much overcrowded, giving chance to people to travel without ticket. Because trains are few in number, people prefer to go by bushes which are quicker. If the track is doubled and more trains are run the possibility of travelling without tickets could be minimised by stricter checking and it will become remunerative.

There is another reason also This line touches Bangla Desh and are having good relations with that country. Before Partition, and even after Partition, trains used to run up to Khulna or Dacca from Sealdah. Perhaps sooner than we imagine, at any rate not in the remote future, we may resume that. From that point of view Dum Dum—Bangaon double line scheme should be implemented by the Railway Board

श्री नारायण प्रसाद दादब (सीता. टी) :
सभापति जी, सब से पहले मैं स्वर्गीय ललित बाबू को श्रद्धांजलि अर्पित करता हूँ और ईश्वर से प्रार्थना करता हूँ कि उन की दिवंगत आत्मा को शांति दे। मैं रेल मंत्री जी का ध्यान स्व० ललित बाबू की हत्या की और ले जाना चाहता हूँ। उन की हत्या गांधी जी की हत्या के बाद देश में सब से बड़ी हत्या है। स्व० ललित बाबू को वह बम 5.45 मिनट पर लगा। लेकिन मैं कहना चाहता हूँ कि वह ट्रेन दो घंटे समस्तीपुर में रुकी रही और स. र्त.पुर से दानापुर जो 100 मील का फासला है वहाँ उन को ले जाया गया जबकि दानापुर में उसी तरह का अस्पताल है जिस तरह का समस्तीपुर में है। जो रेलवे के बड़े डाक्टर थे, बम लगने के बाद उन्होंने कहा कि यह छोटी घटना है

कोई बचाने की बात नहीं। रेडियो में साढ़े सात बजे हम ने सुना कि रेल मंत्री को जान को किसी तरह की चिन्ता नहीं है, उन को दानापुर ले जाया जा रहा है और वे सुरक्षित हैं। दूसरे दिन हम ने सुना कि ललित बाबू आउट ऑफ डेंजर हैं, चिन्ता की कोई बात नहीं है। 10.45 मिनट पर एकाएक हम ने उन की मृत्यु की खबर सुनी। वैसे तो भारत सरकार की ओर से सुप्रीम कोर्ट के एक जज मुकर्रर किये गये है, लेकिन मैं आप से कहना चाहता हूँ कि आप भी अपने विभागीय जो उच्च अधिकारी है उन से पता लगाये कि क्या कारण था कि घटना के बाद उन को उचित तरह से देखभाल क्यों नहीं की गई। अगर किसी को साय काट लेता है, हैजा हो जाता है तो 100 मील की दूरी पर इलाज करने के लिये मरीज को नहीं ले जाया जाता है। डाक्टर या दाब दारू करने वाले रोगी के पास पहुँचाये जाते हैं। मुझे विश्वास है कि उस दिन यदि समस्तीपुर में उसी स्थान पर रेलवे अस्पताल में उन का इलाज होता तो स्व० ललित बाबू जरूर बच जाते जैसा कि हम बिहार के मंसद मदस्यो और बिहार की जनता एवं भारत की जनता में यह ख्याल है। इसलिए अपने उच्च विभागीय अधिकारी से हम की भी जाच पबताल कराये, और वह डाक्टर रेलवे के बड़े डाक्टर ने जो 100 मील की दूरी पर उन्हें चाय पिला कर और गोली खिला कर ले गया और 11.20 मिनट पर वह ट्रेन पटना पहुँची, वहाँ भी वह गाड़ी 40 मिनट रुकी रही और 12.40 पर दानापुर पहुँची, इस बीच में ललित बाबू के बदन में जो खून था वह निकल गया। उस के बाद आपरेजन हुआ और उन की मृत्यु हो गई। तो यह एक बहुत भयंकर घटना है इस पर पूरी छानबीन आप की ओर से होनी चाहिये।

मेरा अनुरोध है मंत्री जी से कि आप का जो रेल भवन है उस का नाम शहीद ललित नारायण मिश्र स्मारक भवन रखें। जिस तरह पास में ही स्वर्गीय लाल बहादुर शास्त्री के

नाम से एक भवन है, उसी तरह स्व० ललित बाबू के नाम पर भी एक स्मारक मान होना चाहिये और एक संगमरमर की अच्छी मूर्ति रेलवे या भारत सरकार के खर्च से किसी अच्छे आर्टिस्ट द्वारा बनवाई जाय जिसे को रेल भवन के सामने वाले चौराहे पर स्थपित किया जाय। समस्तीपुर में भी उस प्लेटफार्म पर जहाँ उन्हें बम लगा वहाँ रेल मंत्रालय की ओर से उन का एक मुन्दर चित्र स्मारक के रूप में लगाया जाय।

श्रीमन्, मेरे साथी विश्वनाथ जी ने संसद् सदस्य ने आपका ध्यान बगहा-छितीनी घाट के पुल को तरफ धार्षिण किया है। 1923 में यह पुल टूट गया था। मैं स्मरण दिवाना चाहता हूँ कि टून रो मीनामती की एक बारात उसी लाइन से उसी दिन गई थी और ज्यों ही गाड़ी ने पुल पार किया, उसके तीन मिनट ही बाद वह पुल बह गया। उस पुल को बनाने के लिए हमारे स्पर्धीय ललित बाबू ने प्रधान मंत्री जी से उसका शिन्धान्यास कराया था। मेरा आप से अनुरोध है कि वह उत्तरी भारत का एक प्रमुख स्थान है और उस के लिये पैसे की कमी का सवाल स्व० ललित बाबू की मृत्यु के बाद नहीं भाना चाहिए और बड़ पुल जितनी जल्दी हो सके, बनाना चाहिए और उस पुल का नाम भी शहीद ललित नारायण पुल रखा जाना चाहिए।

मुझे इस सत्र में बोलने का मौका नहीं मिला है, इस लिए मेरा अनुरोध है कि कम से कम 10 मिनट का समय मुझे और दे दीजिए।

संशर्तित शहीद बाबू के जितने उपयोगी सुझाव थे, वे तो आप ने बता ही दिये हैं। इसलिए आप जल्दी समाप्त करिये।

श्रीमन्, मेरे प्रसन्न बंधु बाबू : अभी मुझे कुछ और स्पेशल प्वाइन्ट्स रखने हैं, अभी तो मैं ने इशारा ही किया है।

सभापति जी, मैं आप के माध्यम से, रेल मंत्री, राज्य रेल मंत्री, और उप मंत्री तीनों से ही यह निवेदन करना चाहता हूँ कि मडेन्दू घाट से पहलेजा घाट के बीच रेलवे की 50 एकड़ जमीन है और इस पर माल टुक, बस और स्टीमर में ले जाया जाता है। इस में एक प्राइवेट स्टीमर चलता है जो कि माल ढोया करता है। आप के पचासों स्टीमर हैं और आप के हज़ारों बर्कम बैठे हुए हैं। इसलिए मेरा आप से यह अनुरोध है कि मडेन्दू घाट ए पहलेजा घाट तक जो प्राइवेट स्टीमर चलता है, उनको जितनी जल्दी हो सके, आप बन्द करावें और साथ ही साथ आप के जो पचासों स्टीमर बन्द पड़ें, उनको चालू करावें, जिन में उत्तरी बिहार और दक्षिणी बिहार को जनायत परेशानी दूर हो सके।

श्रीमन्, पटना में जो रेलवे का ब्रिज बना है, उसका सर्वेक्षण करीब करीब पूरा हो गया है। आप से अनुरोध है कि उत्तरी बिहार और दक्षिणी बिहार को जोड़ने के लिए और उत्तरी बिहार और दक्षिणी बिहार के यात्रियों को सुविधा देने के लिए, जितना जल्दी हो सके पटना में गंगा पर रेलवे को धोर से ब्रिज बनाने की व्यवस्था भी आप करें।

श्रीमन्, नरकटिया गंज से पहलेजा घाट तक छः महीने पहले एक ट्रेन घाती थी लेकिन 150 मील की दूरी तय करने में उत्तर बिहार के यात्रियों को 18 घंटे पहले लाने थे, लेकिन दुख के साथ कहना पड़ना है कि करीब छः महीने से वह एक मात्र ट्रेन जो कि नरकटिया गंज से पं लेजा घाट माना जाया करती थी, वह भी बन्द कर दी गई है। श्रीमन्, यही नहीं स्व० ललित नारायण मिश्र को हत्या के बाद दरभंगा से पहलेजा घाट जो एक ट्रेन घाती थी, उसको भी बन्द कर दिया गया है। इसलिए श्रीमन्, मेरा

[श्री न.गन्द्र प्रसाद मादव]

आप से अनुरोध है कि नरकटियागज के पहलेजा घाट तक जो ट्रेन पहले आया जाता करती थी, उस को चालू करावे और साथ ही साथ दरभंगा से पहलेजा घाट तक जो एक ट्रेन स्व० ललित बाबू के जमाने में चलती थी, उसे भी आप चालू करावे ।

श्रीमन्, समस्तीपुर से दरभंगा तक बड़ी लाइन के लिए कुछ काम चल रहा है लेकिन दरभंगा से नरकटिया गज आया सीतामढ़ी तक कोई बूट लाइन नहीं है । सीतामढ़ी से नेपाल का बोर्डर कही 10 मील है और वर्गनिजा में तो यह सिर्फ दो मील पर है । हालत यह है कि बोर्डर पर हमारे चाइनीज आई आते हैं और व हमारी क्या सैयारी है, हम न कितनी सड़क बनाई है, हमारे पास रेल की कितनी लाइने हैं, यह स. देखते रहते हैं । इसलिए सुरक्षा की दृष्टि से, मेरा आप से अनुरोध है कि समस्तीपुर से नरकटिया गज तक आया दरभंगा, सीतामढ़ी बड़ी लाइन की व्यवस्था करनी चाहिए । हमारे स्व० ललित बाबू इस को करना चाहते थे और आप से प्रार्थना है कि आप भी इस को पूरा करें और साथ ही साथ मेरा आप से अनुरोध है कि देश में जो भी पिछड़े हुए इलाके हैं, जहां पर हमारे स्व० ललित बाबू रेल की लाइने बिछाना चाहते थे, वे सभी । काम पूरे होने चाहिए जिस से कि स्वर्गीय ललित बाबू की आत्मा को शान्ति मिले । मेरा आप से अनुरोध है कि आप उन के अधूरे कामों को, जिनको उन्होंने शुरू किया था जितनी जल्दी हो सके, पूरा करावे ।

श्रीमन् निरमली से भपटियाही की पहले रेलवे लाइ थी, 1934 से पहले यह लाइन थी और ट्रेने आया जाता करती थी लेकिन 1934 में बिहार के अन्दर भयंकर भूकम्प आया था जिसमें यह रेल की लाइन टूट गई

थी । अभी भी वहां पर पुल का कुछ हिस्सा पड़ा हुआ है । हमारे स्व० ललित बाबू इस काम को भी पूरा करना चाहते थे । इसलिए मेरा आप से निवेदन है कि निरमली से भपटियाही तक रेलवे लाइन बननी चाहिए । रेलवे की जमीन है और इस को खरीदने की जरूरत नहीं है । इसलिए निरमली से भपटियाही तक एक रेलवे लाइन की व्यवस्था डोनी चाहिए ।

श्रीमन्, मैं रेल मंत्री जो से यह भी कहना चाहूंगा कि सोनबरसा से मुजफ्फरपुर तक एक रेलवे लाइन होनी चाहिए । सन् 1942 की अग्रस्त क्रांति में सीतामढ़ी की जनता ने काफी मुश्किलों के साथ आन्दोलन को सफल बनाने के लिए काम किया था, जिस के फलस्वरूप वहां का एस० डी० ओ० और इस्पेक्टर मारा गया । इसलिए अग्रजों ने कुछ हों कर जो बोनवासा से मुजफ्फरपुर तक रेल की लाइन बिछनी थी, उस को बन्द कर दिया । इसलिए आप से निवेदन है कि इस लाइन को बचाए ।

एक मेरा निवेदन यह है कि आप अपने टाइम में कम से कम जो बहादुर लोग थे जिन्होंने आन्दोलन को सफल बनाने के लिए अपनी जानें दी और शहीद हुए और बहुत से जेल गये, उन को स्मृति में इस रेलवे लाइन को प्रारम्भ करें । हमारे स्व० ललित बाबू 21 जनवरी 1975 को सीतामढ़ और सोनबरसा जा कर उस को देखना चाहते थे और उन्होंने अपने पहले बजट में कहा भी था और आश्वासन भी दिया था इस सत्र में कि सुनबरसा, मुजफ्फरपुर रेलवे लाइन में बनवाऊंगा । इसलिए आप से निवेदन है कि आप सुनबरसा-मुजफ्फरपुर आया सीतामढ़ - रेल लाइन का निर्माण शीघ्रतया शीघ्र करें ।

जयन्ती जनता जो समस्तीपुर से दिल्ली आती है उसका जो रेलवे स्टॉप है वह समस्तीपुर के बाद कभी पटना में बंदल दिया जाता है, कभी मुगलसराय में और इसका नतीजा यह

होता है कि वह गाड़ी दो तीन घंटे लेट हो जाती है। मेरा निवेदन है जहाँ उनको क्यूटी भाठ घंटे खत्म हो वहाँ उनको आप उतारें। ऐसा नहीं होना चाहिये कि दो तीन घंटे के बाद स्टाफ को बदल दिया जाय।

जयन्ती जनता के बारे में मुझे एक बात और कहनी है। स्व० ललित बाबू इसी गाड़ी का उद्घाटन करते हुए शहीद हुए हैं। समस्तीपुर-मुजफ्फरपुर रेलवे लाइन के उद्घाटन के सिलसिले में गए हुए थे। आप जयन्ती जनता को समस्तीपुर से मुजफ्फरपुर तक ले जाए और समस्तीपुर के बदले में वह मुजफ्फरपुर से चले।

स्व० ललित बाबू ने हिमाचल प्रदेश के पिछड़े पन को ध्यान में रखते हुए उसको आगे लाने में बड़ा योगदान दिया है। 22 दिसम्बर 1974 को उन्होंने नाल तलवाड़ा रेलवे के निर्माण के काम को शुरु किया। मेरा आप से निवेदन है कि पैसे के कमी की वजह से इस लाइन को आप बन्द न होने दें और जितनी जल्दी हो सके इस लाइन को बनाने की व्यवस्था करें ताकि स्व० ललित बाबू की आत्मा को शान्ति मिल सके।

आपने मुझे जो समय दिया उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। बहुत ने प्वाइंट्स रह गए हैं जिन को फिर कभी किसी मीके पर मैं आपकी सेवा में रखूंगा।

MR CHAIRMAN There are two points The first point is. Does the House want to sit beyond 7 O'Clock?

SOME HON. MEMBERS. Yes

SHRI RAMAVATAR SHASTRI (Patna). We do not want to sit beyond 7 O'Clock

MR. CHAIRMAN. If Maulana Ishaque Sambhall is going to relieve me at 7 O' Clock, I do not mind I have my

own difficulty. Unless there is somebody to relieve me at 7 O'Clock, it will be a problem This is my difficulty I have placed it before you If he relieves me, I don't mind

SHRI RICHHARIA

डा० गोबिन्दा शिन्धिया (झासी)

सब से पहले मैं सदन की ओर से और अपनी ओर से भी तथा देशवासियों की ओर से पंडित जी को बधाई देना चाहता हूँ और उनके साधियों का अभिनन्दन करना चाहता हूँ कि उन्होंने एक बहुत ही अच्छा रेलवे एजेंट पेश किया है जिसमें देशवासियों ने शान्ति का श्वास लिया है। सभी लोग रेलवे बजट को पढ़ कर और सुन कर प्रसन्नता अनुभव कर रहे हैं।

रेलवे हमारा सब से बड़ा सम्पत्तन है। शान्ति के समय में इसकी आवश्यकता निर्विवाद है और युद्ध के समय भी सेना के बाद दूसरा नम्बर रेलों का आता है। इस सम्पत्तन का काम ठीक तरह से चलाने के लिए, इस में नई स्फूर्ति लाने के लिए, इसके कार्य में तेजी लाने के लिए कुछ काम हमारे नए रेल मंत्री जी करेंगे, ऐसी में उन से आशा करता हूँ। इस दृष्टि से मैं समझता हूँ कि जो सुझाव मैं उनको देने वाला हूँ उन में वह सहमत होंगे।

जितने भी आपके कर्मचारी हैं उनको रेलवे के प्रशासन में और रेलों के लाभ में भागीदार बनाया जाना चाहिये ताकि वे समझ सकें कि रेलवे हमारी है और हम को इनको ठीक तरह से चलाना है देश के लिए यह काम करना है।

दूसरा कदम आप यह उठाये कि रेलों में जितनी भी यूनियन हैं चाहे चुनाव के जरिए या किसी दूसरी प्रकार से, उनको समाप्त करके, उनके स्थान पर एक यूनियन प्राय बनायें क्योंकि कई यूनियन के रहने से इनको प्रकार के झगड़े रेलों में होते रहते हैं।

[श्री गोविन्ददास रिछासिया]

तीसरा अनुरोध मेरा थाप से यह है कि आप समय निश्चित कर दें कि फलां तारीख से सारे देश में रेलें ठीक समय से चला करेंगीं। लैट रनिंग की बड़ी पुरानी बीमारी है। हनुमंथैया जी ने चाहे और कुछ किया हो या न किया हो, एक काम उन्होंने प्रवश्य किया था। बजट भाषण के उत्तर में उन्होंने कहा था कि बजट अधिवेशन के पूरा होते होते रेलें सही समय पर चलने लगेंगी और उनका सही समय पर चलना शुरू हो गया था। मैं आशा करता हूँ कि आप भी इसी तरह से तारीख निश्चित कर देंगे और चाहे आप जनरल मैनेजर को जिम्मेवार ठहराए, या रेलवे बोर्ड को यह अत्यन्त आवश्यक है कि सभी ट्रेनें ठीक समय पर चलें।

आपने घोषणा की है और इससे बड़ा सन्तोष भी हुआ है कि स्ट्राइक के बाद जिन रेल कर्मचारियों का हिस्सा या तोड़फोड़ में हाथ नहीं था उन सब को वापिस ले लिया जाएगा और आप पुरानी फाइलों को मंगा कर देखेंगे। ऐसे कर्मचारियों को तुरन्त वापिस नौकरी पर ले लिया जाना चाहिए। लेकिन आपके उच्च अधिकारियों ने एक नारा सा दे दिया है, एक बहाना सा बना लिया है कि इन लोगों ने भड़काने का काम किया है और इनको वापिस नहीं लिया जा सकता है। भासी में सैट्रल रेलवे का डिविजन है। वहाँ पर सब से कम हड़ताल का असर पड़ा और सब से अधिक कर्मचारी हड़ताल के दिनों में काम कर आए। लेकिन फिर भी कुछ लोगों को तीन तारीख को गिरफ्तार कर लिया गया था जबकि हड़ताल आठ तारीख को होने वाली थी और अब तक भी उनकी काम पर वापिस नहीं लिया गया है। वे न जेल में रहे, न तोड़फोड़ में उन्होंने हिस्सा लिया और नहीं किसी प्रकार की हिंसा में उनका हाथ है लेकिन अब तक भी उनकी वापिस नहीं लिया गया है। मेरा अनुरोध

है कि उनकी फाइलें मंगा कर वापिस लेने के लिए आर्डर पास करें। यह आपकी जो नीति है तथा घोषणा है उसके अनुरूप होगा। मेरा खयाल है कि आप इनकी कृपा प्रवश्य करेंगे।

19 hrs.

अब मैं एक ऐसा सुझाव देना चाहता हूँ जिससे आपका खर्चा कोई अधिक नहीं होगा लेकिन लाभ बहुत होगा और अगर खर्चा होगा भी तो वह जो आमदनी होगी उससे पूरा हो जायगा। आपन दिल्ली से आगरे के लिए ताज एक्सप्रेस चालू की है। वह वहाँ जाती है और वापि आ जाती है। यदि उसी इंजन से और उसमें एक भाग बोगी और बड़ा और उसको आप भासी तक ले जायें उसी शाम और फिर उसे भासी और आगा की सवारियों को ले कर दिल्ली वापिस ले आये तो खुजराहों के तमाम यात्री, विदेशी पर्यटक उस में आ जा सकते हैं और यह गाड़ी उनके लिए बहुत अच्छी सिद्ध हो सकती है। विदेशी पर्यटकों के लिए बहा जाने के लिए अभी तक कोई अच्छी गाड़ी नहीं है। उनको सुविधा भी हो जाएगी और आपको अधिक खर्चा भी नहीं करना पड़ेगा। यह एक बहुत सुन्दर काम होगा। ताज और खुजराहों देख कर वाली वापिस दिल्ली उसी दिन शाम को आ सकते हैं। इसलिए इसका भी तुरन्त आदेश देकर इसको चालू करें। मुझे यह पता लगा है कि अधिकारी यह कहते हैं कि भासी तक पहुंचाने से उसकी सफाई आदि की व्यवस्था नहीं होगी।

लेकिन मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि श्री कृष्ण चन्द्र जिस समय डी० ए० ये भासी में, उनकी अध्यक्षता में एक मीटिंग हुई थी। उन्होंने हिसाब लगाकर बताया था कि भासी में अधिक कर्मचारी रखकर इसकी सफाई की व्यवस्था की जा सकती है। उन्होंने खुद भी सुझाव दिया था, क्योंकि

यह टैकनिकल आश्चर्य है, कि इस यात्री को जहाँ तक ले जाया जा सकता है और ठीक समय पर आसानी से दिल्ली लाया जा सकता है।

इसी तरह से उत्तर प्रदेश के पूर्वी जिलों के हजारों नहीं लाखों कर्मचारी बम्बई में काम करते हैं।

MR. CHAIRMAN: Now it is beyond seven. You can continue tomorrow. We adjourned now till 11 A.M. tomorrow.

19.01 hrs.

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Friday March 7, 1975/Phalgun 16, 1896 (Saka).