

is any breach of privilege of any member, steps will be taken to maintain that privilege.

RAILWAY BUDGET, 1974-75 GENERAL DISCUSSION—Contd.

श्री राम जगत रासबाल (रोमेरा) महापति महोदय, मैं सर्व प्रथम रेल मंत्री महोदय की बहुत धन्यवाद देना चाहता हूँ, जिन्होंने समाजवादी ढाँचे पर बजट का निर्माण कर रेलवे में विकास और प्रशासन में संशुद्धि लाने का अथक प्रयास प्रारम्भ कर दिया है। रेलवे जो कि राष्ट्र की रीढ़ है, हमारे हर विकास का आधार स्तम्भ है और जनसेवा में निकटतम सम्बन्ध रखनेवाली सम्पत्ति है। इसी लिये हमारे सभी महोदय का ध्यान उन पिछड़े इलाकों के विकास की ओर गया जहाँ अभी तक विकास का कोई भी कार्य होने नहीं पाया था, आबादी का कोई भी लाभ उन क्षेत्रों को छू नहीं पाया था। मिसाल के तौर पर मकरी हमनपुर रेलवे लाइन की स्वीकृति, मोकहा झरपुर रेलवे लाइन की स्वीकृति—ये लाइनें उन क्षेत्रों से गुजरेगी जो विभिन्न दुखदार्द नदियों के आंचलों में, रमदला से फली हुई थी। जहाँ के नागरिकों को रेल पकड़ने के लिये 4 मील के बचने 40 मील की दूरी तय कर के घाना पड़ना था। वे रेलवे लाइनें कृषि, व्यापार और आवागमन की महत्वपूर्ण भूमिका भूषा करेंगी। नाथ ही यह काम उस समय होने जा रहा है जिस समय उत्तर बिहार अकाल की स्थिति से मुक्त रहा है, इस काम के मुक्त होने से हमारे मजदूरों, नवयुवकों को रोजी रोटी की सहूलता मिलेगी।

मैं इस समय रमड़ा स्टेशन के बारे में भी चर्चा करना चाहता हूँ। रमड़ा अब सब-डिवीजनल हेड क्वार्टर का कहर बन गया है। पहले एक साधारण कहर था, लेकिन अब वहाँ पर कालिज, घसताल, कचहरी, आदि सब कुछ है, एक म्युनिसिपल ब्राउन है। हम में बार बार मंत्री महोदय से आग्रह किया है कि जो भी तेज गाड़ियाँ वहाँ से गुजरती हैं उन को इस स्टेशन पर भी रोक जाये क्योंकि गाड़ियाँ पहले ही बहुत कम हैं, फिर भी

जो हैं, उन को इस स्टेशन पर अवश्य रोकना चाहिये। आस कर 'जी० एन०' के लिए तो वहाँ की जनता बहुत दिनों से आग्रह करती आ रही है, इस का स्टेशन वहाँ अवश्य होना चाहिये। मंत्री महोदय से आश्वासन भी मिल गया था, लेकिन पता नहीं अधिकारी लोग हेड क्वार्टर में बैठे बैठे गलत रिपोर्ट देते हैं, जिस में जनता की माँग पूरी नहीं होती। इस लिये मैं आग्रह करता हूँ कि रमड़ा स्टेशन पर हर तेज चलने वाली गाड़ी रुके।

मिमड़िया घाट गया के उत्तरी किनारे पर है, वहाँ हर समय लाखों यात्री गया स्थान के लिये एकत्रित होते हैं लेकिन टिकट कटाने के लिये उन का चार मील दूर जाना पड़ता है। वहाँ की जनता की माँग है कि वहाँ पर स्टेशन बनाया जाना चाहिये, यात्रियों के ठहराव के लिये वहाँ पर प्लेटफार्मे होना चाहिये। वहाँ पर पहल पदाधिकारीगण भी भेजे गये थे, लेकिन पता नहीं क्यों वह कार्य अभी तक प्रारम्भ नहीं हुआ है—इस लिये मेरा आग्रह है कि यह कार्य जल्द से जल्द प्रारम्भ होना चाहिये।

तीमरी बान उत्तरी बिहार से बेजनाब धाम के लिये धार्मिक दृष्टिकोण से लाखों यात्री जाते हैं, लेकिन दरभंगा से लेकर बेजनाब धाम तक कोई डायरेक्ट ट्रेन नहीं है—मेरा आग्रह है कि वहाँ एक डायरेक्ट ट्रेन चलाई जाये।

ममस्तीपुर से जयनगर तक साइ गेज लाइन बनाने के बारे में बहुत दिनों से चर्चा है लेकिन अभी तक कुछ नहीं हुआ है। यह बहुत पिछड़ा हुआ इलाका है, इस लाइन के खुलने से जनता को बहुत सुविधा हो जायेगी। मेरा आग्रह है कि इस साइगेज लाइन का निर्माण शीघ्र प्रारम्भ किया जाय।

सुभाषि जी, यद्यपि मंत्री महोदय का ध्यान पिछड़े और हरिजन वर्ग को उचित स्थान देने की ओर काफी गया है और वे सबैव उन को उचित स्थान दिलाने के लिये सतक रहते हैं फिर भी मैं आग्रह करता हूँ कि कम्पास 4 और क्लास की नियुक्तियों में बहुत धोखली हो रही है—इन

[श्री राम भगत पासवान]

घोर उन का विशेष ध्यान जाना चाहिये। क्लास 4 के लिये कोई कमीशन नहीं है, इस लिये हरिजनो को इन स्थानों पर नियुक्ति में काफी असुविधा हो रही है। मेरा दावत है कि उन के लिये जो कोटा निर्धारित किया गया है, वह उन्हें अवश्य मिलना चाहिये। इसी तरह से क्लास 1 की नियुक्ति में भी काफी पक्षपात होता है, हरिजनो को इस कैडर में जो स्थान मिलना चाहिये वह नहीं मिल रहा है। इसलिये इस समस्या की घोर में मंत्री महोदय का विशेष रूप में ध्यान दिवाना चाहता हूँ।

रेलवे के अमीन जो कैबुल लेबर में काम करते हैं, उन के भविष्य के बारे में शायद आप सोच रहे हों, लेकिन उन की स्थिति बड़ी दयनीय है। 8-10 घंटे काम करने के बाद उन को बेचल हाई या साढ़े तीन रुपये मिलते हैं। इस मज्दगई के जमाने में इनकी कम मजदूरी से वे अपने 10-12 बच्चों का पालन-पोषण कैसे कर सकते हैं। मेरा दावत है कि उन्हें कम से कम 5 या 7 रुपये अवश्य मिलने चाहिये ताकि वे अपने बाल-बच्चों का पालन-पोषण कर सकें।

नार्थ ईस्टर्न रेलवे और ईस्टर्न रेलवे में गाड़ियों के समय की पाबन्दी के बारे में आप में दावत करना चाहता हूँ। इन रेलों में समय की पाबन्दी बिल्कुल नहीं है, अधिकांश गाड़ियां 3 घंटे से 8-10 घंटे तक लेट चलती हैं, जिस में यात्रियों की बहुत असुविधा होती है। मैं चाहता हूँ कि गाड़ियों का लेट चलना कम हो, वे समय पर अपने निर्गमन स्थान पर पहुँचें।

लोकोमैश स्ट्राइक का मुझे बहुत कड़वा अनुभव है। जनता के साथ खिलवाड़ करने वाले पदाधिकारी और कर्मचारी केवल अपना स्वायं देखते हैं और जनता की उपहेलना करते हैं। और जनहित की उपहेलना करते हैं। तो जो राजनीतिक दृष्टिकोण से चलने वाली क्रियान्वित हैं जो जनता के साथ खिलवाड़ करती हैं उन की मान्यता अवश्य खत्म कर देनी चाहिये।

सजयपति जी, दो शब्द मैं धार० बी० एक० और जी० धार० बी० के बारे में कहना चाहता हूँ। इन दो रेलों के होते हुये भी जहाँ कहीं बन्दगी होती है तो यह लोग समय पर नहीं पहुँचते हैं जिस से अपने काम में काफ़ायत नहीं हो पाते। इसलिये मेरा सुझाव है कि दो की जगह एक ही फोर्स होना चाहिये। अभी इन का असल अपना एक ऐडमिनिस्ट्रेटिव है, रेलवे स्टेशन मास्टर से इनका कोई सम्बन्ध नहीं है। जब कभी स्टेशन मास्टर इन को बुलाता है तो मनमाने इन से आते हैं। इसलिये स्टेशन मास्टर के अधीन इन को रखा जाये ताकि समय पर कामयाब हो सकें।

जयनगर दरभंगा के बीच जो गाड़ियां चल रही हैं उनमें 10 बजे दिन और 12 बजे रात के बीच कोई गाड़ी नहीं चल रही है जिस से यात्रियों को काफी असुविधा होती है। इसलिये जयनगर और दरभंगा के बीच 10 बजे दिन और 12 बजे रात के बीच एक दो अधिक गाड़ियां बढ़ानी चाहिये ताकि यात्रियों को सुविधा मिल सके।

अल्ल में मैं मंत्री महोदय के प्रति सफ़री हमनपुर की जनता का आभार प्रकट करता हूँ और उन्हें धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होने हम पिछले हुये हलाक में सफ़री हमनपुर लाइन दबरा बहा की जनता का नया जीवन दिया है और नष्ट आशा की राजनीती दी है।

SHRI INDRAJIT GUPTA (Alipore)

There are two important matters to which I want to draw the attention of the Railway Ministry. First of all before the Railway Minister expects us to be convinced about his record of the causes of the record deficit in the Railway Budget, he must satisfy us about some questions which have arisen in the public mind regarding the avoidable shortfall in revenues. I have no time to refer to the question of pilferage which has been referred to by many Members from all sides, pilferage of coal, of railway stores, of goods, or pilferage of overhead wires, nothing effective is being done about this.

He has not told us anything about the unrealised amount of siding charges. I charge the Ministry and the Railway Board with a calculated policy of giving concessions to big business and industry generally, in the matter of realising their legitimate dues from those people. I have the experience of South Eastern Railway where I can say in several divisions where large industrial plants are situated not only in the private sector but also in the public sector, lakhs of rupees are outstanding as siding charges over many years. Why is this not being collected, I want to know? What is the pressure which is exerted on the Railway administration at divisional levels by the owners and the management of these industries as a result of which these huge amounts of money are lying unrealised as arrears of siding charges and they are not collected?

Secondly there is the question of unrealised demurrage charges. Loaded Wagons remain un-cleared and un-loaded for days and weeks on end in sidings of various big junctions, by merchants, by traders and by industrialists whose goods and consignments are in those wagons. The Minister knows that this is an annual affair as far as Calcutta Shalimar yard is concerned. At the time of the Pooja festival every year—this is an open scandal; this is an open secret—that it is cheaper for the merchants and traders to keep their goods blocked in these railway wagons rather than to hire godowns in the city. This is a sort of a godown which is provided for them by you at a much cheaper rate. So, they refuse to clear the wagons for days and months on end. The demurrage charges pile up. To what extent, have these been realised? How much arrears is lying unrealised? We would like to know that.

I know that during the month of January and February this year, 1750 wagons allocated to various jute mills for consignments of raw jute, were lying uncleared in Howrah and Shalimar for about five or six weeks. I know the excuse of the jute mill owners will be that there was a strike on the jute mills, and therefore, they could

not clear the wagons because they did not know what to do with the raw jute. Anyway, that is a different matter, as far as the jute mill workers are concerned. I want to know what is the amount of demurrage charges for these 1750 wagons, which were blocked with consignments of raw jute for five or six weeks?—this is only one example I am giving. How much do they amount to? Will they be realised? Or, will they also be in arrears year after year. At the end of each year, you will come and tell the people that the revenue has come down, and therefore, they have to pay more. We want to know about this.

About uneconomic freight rates, earlier speakers have spoken something. I was reading an article the other day by a gentleman who is a Member of the Railway Rates Tribunal. This was published in an important journal. He has made exactly the same point which I am making, that the entire freight rate structure of the Railways is not based on commercial considerations at all. Of course, it is not run as a commercial undertaking. You say that it is a public service undertaking. I can understand that, as far as, for example, the movement of foodgrains on Government account is concerned; you have to suffer some loss on that because it is a question of public service. But, I am referring to the whole list of commodities, which you can see in your rating list, which are essentially and basically raw materials for industries. They are let off the hook and they are charged absurdly low freight rates for years together simply in order to satisfy these big business interests. I consider it to be extremely fishy, if I may say so. Coal, for example, was always carried at low rates up to the time when the coal industry had not been nationalised. So long as the coal industry was in private hands, the freight rates for coal were kept deliberately at absurdly low rates. The moment the coal mines were nationalised, this year, the Railways came forward and put up the freight rates. This is a strange thing. There is a whole list of commodities.

[Shri Indrajit Gupta]

My colleague, Shrimati Roze Deshpande mentioned a thing like bamboo. Bamboo is not a thing which you carry for public service. This is the raw material for paper mills, for rayon and artificial fibre mills, belonging to Birlas. Such items are carried at absurdly low freight rates and you suffer loss on that and you pass it off under the name of social overheads. What social overheads is this? I would like to know why this kind of freight rates structure, which is heavily weighted in favour of industry and business is being allowed to continue and then you say that you are incurring loss because the revenue is not keeping pace with the expenditure. These are some of the points that I wanted to mention. I do not want to go into the details of this aspect now, because, there is no time. The Minister must deal with this in his reply. Unless you go into the question of increasing the revenue without letting these people off cheaply, you cannot expect the people of this country to go on accepting heavier and heavier burdens. This is my first point.

My second point, in fact, as my last point is this. Now, it has become a general Mantra for all the troubles of the Railways that the railwaymen and the workers are disrupting traffic. Well, I share the concern of everybody that this is an unfortunate thing. This is happening even now. We find that during the last two days, the guards all over India have resorted to a 'Work-to-Rule' Agitation. This is again going to lead to more dislocation. That is true. It is true. But, after all, these things cannot be solved by some sort of hand to mouth solution, some rule of thumb solution. We cannot go on living from day to day with this kind of thing. What are the Railway Ministry thinking about it? Are they thinking seriously about some basic long-term solution to this question?

On the 27th of January, Shri L. N. Mishra had convened a conference, to which the federations of railwaymen and also some other unions were invited, for a general discussion on the question of

industrial relations in the railways. I want to know what is the up-shot of that. A question was asked here the other day and there was a written reply given in which it was stated that the exchange of views was useful. After that what has happened? It is still hanging in the air.

The Minister says in his speech that if one federation can be created in the railways, if necessary, even by trying to have it by means of secret ballot, it would be a good thing. I want to make it clear that in the particular situation which obtains on the railways, where recognised unions, unrecognised unions, unions on an industrial basis and unions on a category or craft basis have come into existence—whether we like it or not, this is a reality—in such a situation this problem cannot be solved just now by a secret ballot. Secret ballot among whom? A secret ballot implies that unions will contest against each other and the union with a majority of votes will win. But I am afraid that is not the situation that is obtaining in the railways just now. You cannot solve it like that.

I want to know whether the Railway Ministry have got any idea in their head of trying to bring about one united federation on the railways in which all organisations which are at present either recognised or unrecognised, whether constituted on an industrial basis or a craft basis, must be made to unite into one national federation, which alone will be recognised, but which must give proper representation to all the categories, because there are so many categories, and that one federation must be made to function in a democratic way with a democratic constitution, regular elections and all the rest of it, and it should not have any particular political colour. Anybody who is working in the railway unions, if he can go there through the proper election machinery, he should be free to work inside that organisation.

Something like this was tried years ago in the posts and telegraphs. There were so many craft unions there also. But they were made to become one united Posts &

Telegraphs Federation on a national level by making them all to merge together on a mutually agreed basis, on a commonly agreed basis. I want to know if the Railway Ministry have got any such ideas at all. If not, then I am afraid we are in for more trouble. Because, first of all, you refuse to recognise these railwaymen as industrial workers and they continue to be treated as departmental workers. Because Railways are treated as departmental therefore, in freight rate and so on also you are following practices which are completely non-commercial. As far as industrial workers are concerned, they have the right of eight hours of work, right to negotiate, proper classification and categorisation of their jobs and so on. But nothing is done on the railways.

Now I would say finally, Shri Qureshi knows it well, the situation has developed to a point, of course also because of the pressure of inflation and rising prices and all that, that even a recognised organisation like the All India Railwaymen's Federation has now recently been forced to accept the reality that there are other substantial sections of railwaymen who belong to organisations which may be unrecognised but which, nevertheless, are able to mobilise and activate large sections of the railwaymen, and the All India Railwaymen's Federation has now entered into a Joint Committee with some other organisations which are not recognised, and recently, as Shri Samar Mukherjee has stated, they held a convention in Delhi and they have put forward five demands. I do not think anybody can quarrel with those demands, because they are general demands of a very urgent nature. They have said that by the 10th of April the Railway Ministry or the Railway Board should sit down and negotiate with them. If they do not negotiate with them, then, after the 10th of April they say they are free to take any action they like. It does not mean that from 11th April, there will be a strike. The point is that they have put first the emphasis on negotiation, on settlement of these demands by negotiation. They have

not said, "First we will go on strike and then let us see what happens."

What is the reaction of the Government going to be to this? If they stick to the old way of thinking that they will not talk to anybody except those whom they have been recognising in the past, I am afraid, nobody has got the capacity to check or to control the type of agitations which are breaking out now here and there, today in this category and tomorrow in some other category. It is, just not possible. It is beyond anybody's capacity. Therefore, a larger view should be taken with the aim of moving towards one single united Federation, embracing all categories, all political trends, functioning in a democratic way.

For the time being, on these immediate outstanding four or five issues, I strongly urge upon the Government not to wait until it is too late, not to stand on a false sense of prestige, but to sit down, talk with them and negotiate with them. These are their employees, after all, and they should try to settle with them by negotiation so that a major crisis may be averted while there is yet time.

श्री सम्प्रदाय बन्दानगर (दुर्ग) समार मे रेलवे सिस्टम सबसे बड़ा कम का है और दूसरे नम्बर पर हमारा धना है। यहाँ प्रतिदिन 11,000 रेल गाड़ियाँ चलती हैं। जिसकी सम्प्रदाय दूरी मे ये रेल गाड़ियाँ चलती हैं उन मे दुनिया के तीन बाज़ चक्कर मे लगा सकती हैं। इसना होने पर भी क्या बजह है कि जब कभी बजट बनाया जाता है तो वह पाटे का होता है और पाटे को पूरा करने के लिये किराए पाटे मे वृद्धि करने की आवश्यकता महसूस की जाती है। मैं समझना हूँ कि आपको इस पर बहुत ही गंभीरता से विचार करना चाहिये कि क्यों बाटा होता है। वृत्त समय की कमी है इसलिये मैं बहुत ही संक्षेप मे इसके कुछ मुख्य कारण बताना चाहता हूँ। पहला कारण तो यह है कि रेल रखाव की, मेंटेनेंस की, रेलखाल की कमी है और इस काम मे बहुत डील भा गई है। मेंटेनेंस जो इतना कमजोर है यह भी एक मुख्य कारण है कि बाटा हो रहा है।

दूसरा मुख्य कारण कोरियों का होना है। रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स होने के बावजूब भी होती है और

[श्री बन्धुल [न बन्धुकर]

उसकी संख्या जितनी बढ़ती जा रही है औरियां भी उसी अनुपात में बढ़ती जा रही हैं। पता नहीं इसकी क्या बजह है। इस और भी आपकी ध्यान देना चाहिये।

तीसरी बात यह है कि हमारे पास तीन लाख 88 हजार रेलवे बैगज हैं जिन में से एक तिहाई हमें रियेयर के लिये वर्कशॉप में पड़ी रहती है। इसके प्रलाप कई हजार रेलवे बैगज निक रहती है। इसकी बजह भी यही है कि वेल्डिंग ठीक नहीं है।

अभी पूर्व बकता न यूनियन की चर्चा की है। एक ही यूनियन कैसे हो यह भी आपको देखना चाहिये। इसके सबब से 1953-54 से वर्तमान राष्ट्र-पति श्री गिरि ने जब वह 1953-54 में अम्र बली ये एक यूनियन बनवाई थी। तब एक नेशनल फ़ैडरेशन आफ इंडियन रैलवेमैन और दूसरा आफ इंडिया रेलवेमैन फ़ैडरेशन थी। उन्होंने वन यूनियन वन इडल्टी के सिद्धांत को अमल में लाया और दोनों को मिला कर एक बना दिया और एक के प्रतिनिधि श्री बासबबा का इसका प्रेजिडेंट बना दिया और दूसरी के प्रतिनिधि श्री गुरुत्वामी को इसका वैकेट्री बना दिया और एक फ़ैडरेशन बना कर उसका नाम नेशनल कनफ़ेडरेशन आफ रेलवेमैन कर दिया गया। समय आ गया है कि उन्हीं साइज पर आप भी शोर्ष और काम करें। आपको इसके लिये विभिन्न यूनियनों से बातचीत करनी चाहिये। सीक्रेट बैलट के जरिये यह मतला हल नहीं होगा।

सीक्रेट बैलट की व्यवस्था को लागू करने का मतलब यह होगा कि यूनियन में बहुत भंयकर लड़ाई होगी और इस के प्रतिरिक्त रेलवे विभाग को यह व्यवस्था करने के लिये न जाने कितने लाख रुपया खर्च करना पड़ेगा। वन यूनियन फार वन इडल्टी की बात नेगोशियेन्स, के जरिये तय की जा सकती है, और करनी चाहिये।

सरकार की ओर से बहुत बार यह कहा गया है कि पिछले छपे शोर्षों में नई रेलवे लाइनों बिछाने की व्यवस्था की जा रही है। कुछ शोर्षों में ऐसा किया भी गया है। लेकिन हम देखते आ रहे हैं कि सब से अधिक पिछले छपे शोर्षों की हमें सबसे अधिक उधेका होती है। मैं समझता हूँ कि अगर रेलवे मंत्री और रेलवे बोर्ड हिन्दुस्तान के रेलवे के नक्शे को देख कर यह पता लगायें कि किस क्षेत्र में बिस्कुत कोई रेलवे लाइन नहीं है तो उन्हें लागू होगा कि बस्तर जिले में, जो केरल राज्य के बराबर है,

कोई रेलवे लाइन नहीं है। इसी प्रकार कर्नाटक और राजगढ़ के इलाके में बहुत कम रेलों के बराबर-रेलवे लाइनें हैं और वहां कोई रेलवे लाइन बिछाने का प्रयत्न भी नहीं किया गया है। उस क्षेत्र में लागू बहुत अधिक है, और वेइंग, साबनायक, है, और इस लिये वहां रेलवे लाइन खोलने से देश की खानों का अधिक से अधिक उपयोग होगा और उन क्षेत्रों का विकास भी होगा। लेकिन उस की हमें उधेका की जाती है।

दिल्ली-राजहरा से बेलाहिला धर्नात् बस्तर तक की रेलवे लाइन के बारे में काफी समय से मांग की जाती रही है, और हर रेलवे बजट में कहा जाता है कि उस का सर्वे हो रहा है। स्थिति यह है कि उस का सर्वे हो चुका है, लेकिन बात वहीं की वहीं है। रेलवे प्रशासन का कहना है कि केवल वही पर रेलवे लाइन खोली जायेगी, जहां उस से 6 परसेंट प्रॉफिट-बर्ष इनकम हो। रेलवे के सर्वे से पता चला है कि उस रेलवे लाइन से 8, 10 या 12 परसेंट तक इनकम होगी, लेकिन फिर भी उस के निर्माण में देरी की जा रही है। मैं चाहता हूँ कि रेलवे मंत्रालय इस बात की घोषणा करे कि दिल्ली-राजहरा से बेलाहिला रेलवे लाइन के निर्माण की तत्काल अनुमति दी जायेगी।

स्टेट्स रीघार्गनाइजेशन कमीशन की रिपोर्ट में साफ कहा गया था कि मध्य प्रदेश एक बहुत बड़ा राज्य बन रहा है और उस में सबक, रेल और हवाई मंजूर प्रावि धातायात के साधन बहुत कम हैं। इन लिय केन्द्रीय सरकार उस की ओर विशेष ध्यान दे लेकिन केन्द्रीय सरकार के तीनों संबद्ध मंत्रालयों ने मध्य प्रदेश की ओर कोई ध्यान नहीं दिया है। आम जनता तो रेलों द्वारा ही यात्रा करती है और अपनी सामान बेचती है। लेकिन मैं समझता हूँ कि रेल मंत्रालय ने मध्य प्रदेश की जितनी उधेका की है और उसके साथ जितना खर्चा किया है उतना किसी और मंत्रालय ने नहीं किया है। आज मध्य प्रदेश में न तो रेलवे लाइनें हैं और न ही कोई सीधी ट्रेनें चलती हैं।

मध्य प्रदेश का छत्तीसगढ़ क्षेत्र राजिम पूर्व रेलवे के अन्तर्गत आता है। वह बहुत बड़ा क्षेत्र है। उस की सवा बा डेढ़ करोड़ की आबादी है और वहाँ सब से अधिक खदानें हैं। लेकिन वहाँ के लोगों की दिल्ली या पण्य की राजधानी घोषणा करने-माने के लिये कोई सीधी और

फास्ट ट्रेन उपलब्ध नहीं है। जब गाड़ियां कोयले से चलती थीं तब जी० टी० एक्सप्रेस व दक्षिण एक्सप्रेस रेलगाड़ी में स्वारह बारह कोचिज लगाये जाते थे। हमारे ध्यान करने पर कहा जाता था कि धीरे कोचिज नहीं जोड़े जा सकते हैं क्योंकि गाड़ियों की कैपेसिटी फुल है। जब गाड़ियां डीजल से चलने लगीं तो बार कोचिज धीरे बढ़ा दिये गये। हमारे पास बार साल के ये उत्तर था रहे हैं कि कैपेसिटी नहीं बढ़ाई जा सकती है और छत्तीस-गढ़ के लिये कोचिज नहीं दिये जा सकते हैं। इस प्रकार मध्य प्रदेश की निरन्तर उपेक्षा की जाती रही है।

मैं भाग करता हू कि दुर्ग या रायपुर से नागपुर और भोपाल होते हुए एक सीधी फास्ट ट्रेन दिल्ली के लिये तत्काल स्टार्ट की जाये।

मध्य प्रदेश में रेलवे कार्यालयों में धीरे रेलवे स्टेशनों पर वहाँ के लोगों को बहुत कम नौकरिया मिलती हैं—वे नहीं के बराबर हैं। इस का मुख्य कारण यह है कि दक्षिण पूर्व रेलवे के तबिस कमीशन का कोई कार्यालय मध्य प्रदेश में नहीं है। मैं भाग करता हू कि दक्षिण पूर्व रेलवे के तबिस कमीशन का कार्यालय बिसामपुर या रायपुर में खोला जाये जिन से स्थानीय लोगों का नौकरी मिल सके।

जितनी भी ट्रेनें उस क्षेत्र में चलती हैं वे कभी भी समय पर नहीं आती हैं। चक्रधरपुर-नागपुर पैसेंजर ट्रेन का यह रिकार्ड है कि वह 365 दिनों में कभी भी समय पर नहीं पहुंचती है। मुझे बताया गया है कि श्री हनुमन्तैया के समय में वह ट्रेन तीन दिन टाइम पर चली थी। लेकिन उस के बाद वह हमेशा प्रति-दिन दो तीन घंटे लेट चलती है। उस गाड़ी के हमेशा लेट होने के कारण लोगों को जी० टी० धीरे सर्वन एक्सप्रेस आदि दूसरी गाड़ियों का भी कभी कनेक्शन नहीं मिल पाता है।

पहली पंच-वर्षीय योजना में वह निर्णय किया गया था कि जब देश में रेलों में केवल दो फिक्स के गेज होंगे बाइ गेज धीरे सीटर गेज। लेकिन अभी तक नेरो गेज धीरे फास्ट नेरो गेज भी चल रहे हैं। मैं समझता हू कि देशवे संसाधन में भी अभी तक इस धीरे ध्यान नहीं दिया है। जब समय था गया है कि इस निर्णय को लागू करने के क्वाकी-वर विचार करने के लिये एक कमीशन

एपायट किया जाये और यह आवश्यक हो गया है कि देश में केवल दो ही फिक्स के गेज—बाइ गेज धीरे सीटर गेज हो।

जहां तक रेलवेज में प्रमोशन का संबंध है, वह आवश्यक है कि पचास परसेंट प्रमोशनल् हमेशा रैक एंड फाइल में हो।

मेरा यह भी गुंजाव है कि मेलन मिस्टम को बिल्कुल बन्द कर दिया जाये।

आजकल हर एक डिजिटल हेडक्वार्टर में थला-मियो धीरे मैकेनिकल कर्मचारियों से रेलवे के अफसर अपने बगलों में धरेलू नौकर का काम लेते हैं। वे उन लोगों में वर्नन माफ कराने हैं धीरे अन्य काम कराने हैं। इस को तत्काल बन्द किया जाना चाहिये।

रेलवे ट्रंक के सिनारे की जमीन पर अनाज बोने के लिये रेलवे एक्सीज में पचाम रुपये प्रति-एकड़ क हिसाब से लिये जाते हैं। चूँकि वह जमीन ऊबड़-खाबड़ होती है, इस लिये दस रुपये प्रति-एकड़ लेने चाहिये, क्योंकि हमारा उद्देश्य उत्पादन बढ़ाना है। पचास रुपये प्रति-एकड़ बहुत ज्यादा है।

रेलवेज में एस्टाब्लिशमेंट कोड आदि जितने भी कोड हैं, उन सब का हिन्दी तथा सभी भारतीय भाषाओं में अनुवाद होना चाहिये, ताकि रेल कर्मचारियों धीरे जनता का यह मालूम हो कि वे कोड हैं क्या। अंग्रेजों के जमाने में जो कोड बनाये गये थे, आज भी वही चल रहे हैं।

इस बात की बहुत जरूरत है कि हमारी रेलों में मेडिकल पसाइज स्क्वड की तरह के मोबाइल, चलते-फिरते, स्क्वैड बनाये जायें, जो द्यूडी पर काम करने वाले ड्राइवर, गाई धीरे फायरमैन आदि रेलवे कर्मचारियों को बैक करे कि उन में के कौन शराब पिये हुए है। जो लोग शराब पिये हुए पाये जायें, उन का प्रमोशन हमेशा के लिये बन्द कर देना चाहिये, क्योंकि एक्सिडेन्स का यही एक बड़ा कारण है धीरे ऐसा किये बिना एक्सिडेन्स कम नहीं होंगे।

रेलवे प्लेटफार्म का किराया बढ़ाया गया है। वह बिल्कुल न बढ़ाया जाये। इसी तरह पैसेंजर ट्रेनों में पचास किलोमीटर तक का किराया भी न

[श्री बन्धुलाल मन्नाकर]

बढ़ाया जाये। उन गाड़ियों में न बैठने का इन्त-
जाम होता है, न लाइट होती है और न ही कोई
घन्य सुविधा उपलब्ध होती है। जितने भी पैसेजर
तीसरे दर्जे में यात्रा करते हैं, उन को बहुत कष्ट
उठाना पड़ता है। इस लिये रेलवे मन्त्रालय को कोई
हक नहीं है कि वह उन रेलवे पैसेजर्स का किराया
बढ़ाये, जिन को कोई सुविधा प्रदान नहीं की जाती
है, इसलिये तीमरी क्लाम पर पचास किलोमीटर
तक कोई भी किराया न बढ़ाया जाये।

17 00 hrs

श्री राजबेब सिंह (जोनपुर): सभापति जी,
आप ने जो मुझे मौना दिया है रेलवे मन्त्रालय के
बजट पर अपने विचार प्रकट करने का उस के लिये
मैं आप को बहुत धन्यवाद देता हूँ। इस में कोई
शक नहीं कि रेलवे के निय पिछला साल बहुत
मुश्किल और कठिनाइयों का साल रहा है। तरह
तरह की हड़ताले हुईं। नही मास ऐक्सेन्टीज्म, कही
गो स्त्रो, कहीं वाइल्ड कैट स्ट्राइक, ये तरह तरह के
जितने नमूने ये सब देश किए गए। रेलवे की फिर्ने-
सेज को बहुत जबरदस्त धक्का इस से लगा है।
साथ ही पे कमीशन की रिपोर्ट भी आई। उससे
भी इस के फिर्नेसेज पर बहुत ही स्ट्रेन पड़ा।
लेकिन इन सब के बावजूब भी हम देखते हैं कि
बहुत से नये काम रेलवे ने अपने सालों के लिये निश्चिन
किए हैं जिन में बहुत से खर्च होंगे। उस के लिये
मैं समझता हूँ कि रेल मन्त्रालय धन्यवाद का
पात्र है।

आज जब कोई आन्दोलन होता है, कोई बन्ध
होता है तो सब में रेलवे का हम से घाते हैं।
तो हमारा रेलवे का पब्लिक रिलेशन्स आर्गनाइजेशन
जो है उसे इतना मजबूत होना चाहिये कि वह
जनता से यह आण्ठी तरह से नमझा सके कि रेलवे
की प्रायर्टी जनता की है और इसे मुकसान नहीं
पहुँचाना चाहिये। जनता के ही आदमी बन्ध इत्यादि
में जा कर रेलवे प्रायर्टी का मुकसान पहुँचाते हैं।
इस लिये रेलवे के पब्लिक रिलेशन्स आर्गनाइजेशन को और
मजबूत बनाना चाहिये जिससे वह जनता को जा
कर समझा सके कि पब्लिक प्रायर्टी को मुकसान
वही पहुँचाना चाहिये।

बहुत से काम हैं जैसे रेस्टोरेशन आफ डि-
मेटिक्ड लाइन्स और गेज कन्वर्शन का काम तो
गेज कन्वर्शन के संबंध में मैं यह आभुरोध करना रेलवे
मन्त्रालय से कि पहले जो बैकवर्ड एरियाज में मीटर
गेज लाइनें हैं उन के कन्वर्शन का ध्यान रखे
क्योंकि मीटर गेज लाइन उस एरिया की बैकवर्नेम
को दूर करने में एक तरह से हिन्ड्रेंस हैं। तो
बैकवर्ड एरियाज में सब से पहले गेज कन्वर्शन का
काम होना चाहिये।

दूसरी बात मैं भ्रष्टताओं के संबंध में कहना
चाहता हूँ। रिपोर्ट से मालूम हुआ कि 659 भ्रष्टताएँ
हैं लेकिन उस में कितने आयुर्वेदिक और कितने
यूनानी डग के है यह साफ नहीं है। सब बैड्स
मिलाकर करीब 6000 बैड्स हैं। 14 लाख रेलवे
कर्मचारियों की संख्या है, उन हिसाब से यह बहुत
नम है। बैड्स और बढ़ाए जाने चाहिये और जो
और तरीके हैं इलाज के आयुर्वेदिक तथा यूनानी
वगैरह इन को रेलवे में और एन्क्रेज किया जाना
चाहिये।

पैसेजर एग्जिटीज की बात कही गयी। मोड़ें
दिन पहले उस के लिये जो रकम थी वह 2 करोड़
थी। अब यह चार करोड़ हो गई है। लेकिन
पैसेजर्स की संख्या वत गुनी हो गई है और चार
गुना ट्रेन्स और बढ़ गई है। इसलिये वह जो
चार करोड़ पैसेजर एग्जिटीज के लिये रखा गया है
इसे और बढ़ाया जाना चाहिये।

हमारे पहले बोलने वाले कुछ माननीय सदस्यों
ने इस बात का जिक्र किया है और मैं भी उन
बीजों को और साफ कर देना चाहता हूँ कि जो
रेलवे की आमदनी में लीकेज है जहाँ से रेलवे की
आमदनी दूसरी जगह चली जाती है उसे रोकना
चाहिये। यदि उसे रोकना जाये तो हमारी फिर्नेसेज
आण्ठी हो सकती है। उस में से एक डेमरेज
है। मैं समझता हूँ कि डेमरेज अगर लक्ष्मी से
बहुत किया जाय और बड़े बड़े भ्रष्टाचारों की जो
भ्रष्टाचार भ्रष्टाचार रकनों को राखत आस करने का अधि-
कार दिया गया है उसे समाप्त कर दिया जाय तो
चीज सी करोड़ रुपये इस से बहुत किए जा सकते

हैं और रेलवे की फ़िनेंसिंग को इस में बड़ी मदद मिल सकती है।

रेलवे प्रोटेक्शन कोर्म्स की बात भी झई। मुझे से यह धार्यनाइजेशन नहीं था। रेलों में चोरियाँ बढ़ने पर यह धार्यनाइजेशन बनाया गया। लेकिन 13 करोड़ रुपये उन पर खर्चा करने के बाद भी वह चोरियाँ बढ़ रही हैं तो एक बड़ा सोचना पड़ेगा कि ऐब कहाँ पर है? या तो वे भी उनके साथ मिलकर यह सारा काम कराते हैं या उनका कंट्रोल इतना डिफ़िक़्ट है कि जिन तरह से उन्हें काम करना चाहिये उस तरह से वह काम नहीं कर पा रहे हैं। तो वे दो आइटम और एक क्लेम का मामला भी ऐसा ही है। व्यापारियों को उनका लास नहीं होता है जितना कि बड़े बड़े अफ़सरों से मिल कर अपना क्लेम बना लेते हैं। क्लेम की बड़ी सक्ती से जाँच की जाय तब उसे दिया जाय और डेमरेज में कोई रहम न किया जाय सक्ती से उसे बसुल किया जाय। इन को करने में मैं समझता हूँ मास में तीन सौ माइले तीन सौ करोड़ रुपये आप को बचेंगे।

रेलवे की जो टेरीटोरियल यूनिट हैं उस ने बड़ा-अच्छा काम किया है। मैं समझता हूँ कि टेरीटोरियल यूनिट को और मजबूत बनाया जाय।

बोर्ड के एबोलिशन की बात बहुत की गई। लेकिन बोर्ड एबालिश कर देने हैं तो उन की जगह कोई न कोई आल्टरनेटिव मेथड रखना पड़ेगा, रेलवे का मेनेजमेंट रखना पड़ेगा। बोर्ड के अंदर जहाँ तक मैं समझता हूँ विभिन्न जो डिपार्टमेंट्स हैं उन के जो एक्सपर्ट्स और उच्च अधिकारी हैं वह उस की कास्टीट्यूट करते हैं। किसी विशेष व्यक्ति के बारे में हो सकता है कि वह अच्छा हो या न हो, वह चाहे ठीक काम न करता हो लेकिन बोर्ड के धार्यनाइजेशन का जहाँ तक सवाल है वह धार्यनाइजेशन अपनी जगह पर ठीक है, उसे कायम रखना चाहिये और मजबूत करना चाहिये।

फ़ोर्डी सी बात मैं अपने खेल की भी कहना चाहता हूँ क्योंकि रेलवे हर जगह फ़ैली हुई है। लखनऊ और बनारस सेक्शन पर जोनपुर स्टेशन दूसरे नम्बर का धायवमी देने वाला स्टेशन है। लेकिन

उसके नम्बर एक के प्लेटफ़ार्म पर जो बिल्डिंग के साथ पुराने क्लिम का बराडा बना हुआ है उस पर कोई ग़ोड नहीं है और हमारे प्लेटफ़ार्म पर भी छोटे मोटे बीड्स हैं। इस के लिये सिखाया गया था। मानून हुआ कि पहले नम्बर के प्लेटफ़ार्म पर बीड मज़ूर हुआ है लेकिन वह अभी तक ख़टाई में पड़ा हुआ है। तो पब्लिक एग्जिनिटीज के नाम पर वहाँ एक बीड भी नहीं है। बरसात के दिनों से लोग बीगते रहते हैं। बराडे से निकलने के बाद भी एक गज का कामना पड़ता है जहाँ बरसात में भीगना पड़ता है। दूसरी बात—उसी लाइन पर बनारस और जोनपुर के बीच एक नया स्टेशन पिछरा हास्ट अभी बना है। उन के बारे में भी काफी लिखा पड़ी हुई। वह काब्रतपुर हवाई अड्डे के करीब की है। वहाँ का प्लेटफ़ार्म ऊँचा करने की ज़रूरत है। पैवमेंट के इंतज़ार करने के लिये वहाँ बीड का इतना होना चाहिये और सैट्रिन तथा धानी इत्यादि की व्यवस्था होनी चाहिये। अभी तक वह इतना उस स्टेशन पर नहीं है।

दूसरी बात—प्राज कोयले की कमी की वजह से या लोकोमैन् की स्ट्राइक की वजह से जो ट्रेने बन्द हुई हैं, उन में पटना-दिल्ली एक्सप्रेस भी बन्द हुई है और प्राज तक नहीं चलाई गई है। मैं चाहता हूँ कि इस ट्रेन का भी प्र चलाया जाय।

अपर इंडिया एक्सप्रेस जो बनारस से इलाहाबाद, कानपुर होते हुए दिल्ली जाती है, मैं चाहता हूँ कि इस ट्रेन को बनारस से लखनऊ होते हुए कानपुर की तरफ़ डाएक्ट किया जाय। दिल्ली-इलाहाबाद एरिया को फ़ीड करने के लिये बहुत ट्रेने हैं, लेकिन बनारस लखनऊ एरिया के लिये ज्यादा ट्रेने नहीं हैं, इस लिये इस ट्रेन के उधर से डाइरेक्ट करने से उस खेल की ज्यादा अच्छी सेवा हो सकेगी। उस खेल के लोगों की यह बहुत दिनों से प्राउट-स्टेडिय डिमाण्ड है, क्योंकि कानपुर से ज्यादातर पूर्वी जिले और पश्चिमी बिहार के व्यापार का सबब है।

अनापति बहुशब्द पटना और लखनऊ के बीच में एक और गाड़ी हो जाय तो बहुत अच्छा होगा—इसकी प्राज बहुत ज़रूरत है।

श्री राजेश सिंह जोनपुर और इलाहाबाद के बीच में दो गाड़ियाँ चलती थीं। लेकिन कोयले

[श्री राखेब सिंह]

की कमी की वजह से एक गाड़ी बन्द हो गई है जिस से बहुत कठिनाई हो रही है, मैं चाहता हूँ कि दूसरी गाड़ी को भी मीथ्र चलता जाय।

बन्द साल पहले हम ने रेलवे बजट पर बोलते हुए साहगंज-मुल्तानपुर के लिये लाइन की मांग की थी। उस का सर्वे भी हो चुका था। यदि इस लाइन को बना दिया जाय तो उस से बहुत सी ट्रेनों का लखनऊ का फासला काफी कम हो जायगा और उस क्षेत्र के विकास में काफी मदद मिलेगी।

इन शब्दों के साथ मैं रेलवे बजट का समर्थन करता हूँ।

श्री टी० डी० कांबले (लातूर) : सभापति महोदय रेलवे बजट का समर्थन करते हुए मैं अपने विचार आप के सामने रखने जा रहा हूँ। हमारे मंत्री महोदय ने एक बात बहुत ही अच्छी की है—अपने भाषण में उन्होंने पिछड़े क्षेत्रों के विकास की तरफ बहुत ध्यान दिया है। पिछले साल भी उन्होंने पिछड़े क्षेत्रों के विकास के लिये कुछ लाइनों की घोषणा की थी लेकिन इस समय उन के भाषण से और जो बजट हमारे सामने प्रस्तुत किया गया है उस को देखने से पता चलता है कि पिछले साल उन्होंने जिन लाइनों की घोषणा की थी उनके बारे में विषय सर्वेक्षण के और कोई बात नहीं कही है। नई पंचवर्षीय योजना के अन्तर उन्होंने जिन नई लाइनों के निर्माण का जिक्र किया है उनमें सिर्फ एक ही लाइन का जिक्र है बाकी के लिये बजट में प्रावधान भी नहीं किया है।

नई लाइनों का जिक्र करते हुए—मैं सिर्फ महाराष्ट्र के बारे में कहूँगा, जिसकी मुझे जानकारी है—उन्होंने कहा है—“बांधी-भनाका रेल लाइन (26 किलोमीटर लम्बी बड़ी लाइन है जिसकी लागत 5.3 करोड़ रुपये है) पर निर्माण कार्य करने की मंजूरी 1973-74 में दी गई है। लेकिन बाकी लाइनों के लिये कोई मंजूरी नहीं दी गई है और न उनके लिये कोई बजट रखा गया है। सिर्फ सर्वेक्षण के लिये उन्होंने कुछ पैसा रखा है। निरज-कुरखवाडी-लातूर और लातूर से लातूर रोड तक की लाइन के सर्वेक्षण के लिये

4 लाख 30 हजार रुपये रखा गया है। इसी तरह से मनमाड-परभनी की बड़ी लाइन के सर्वेक्षण के लिये 5 लाख 76 हजार रुपये रखा गया है। लेकिन ये लाइनें कब बननी शुरू होंगी और कब पूरी होंगी इस का कोई संकेत नहीं मिलता है। मैं चाहता हूँ कि मंत्री महोदय अपने भाषण में बतायें कि इस पंचवर्षीय योजना में इन लाइनों को कहां तक पूरा कर सकेंगे। यदि ये लाइनें इस योजना में पूरी हो सकें तो बहुत अच्छी बात होगी यदि पूरी न हो सकें तो कब तक काम पूरा होगा? नई पंच वर्षीय योजना में नई लाइनों के लिये आप ने 100 करोड़ रुपये रखा है इससे ज्यादा रकम नहीं रखी है इस लिये मैं मंत्री महोदय से प्रार्थना कर रहा हूँ कि वे बतायें कि इन लाइनों पर इस योजना में कितना काम हो सकेगा।

लातूर-मिरज लाइन और लातूर से लातूर रोड की लाइन के सर्वेक्षण की चीज हमारे सामने आई है लेकिन आप के भाषण में उसका जिक्र नहीं है। मिरज से लातूर तक का कामना बड़ी लाइन से मिलाना बहुत जरूरी है इसके बनने से बम्बई से हैदराबाद का नया रास्ता खुल जाता है। इस समय कुरखवाडी से बम्बई के लिये बड़ी लाइन है और इसे कुरखवाडी से लातूर रोड जोड़ दी जाये तो इसके द्वारा परली से हैदराबाद बड़ी लाइन से मिल जाती है।

पिछले दिनों सिकन्दराबाद में एक कमेटी ने इस बात का जिक्र किया था जिसमें मिरज-लातूर लाइन को घाटे की लाइन बताया गया था। मैं आप को बतलाना चाहता हूँ—अगर इस लाइन को ठीक करना है तो इस को ब्राउ-नेज बनाये बिना इस घाटे की पूरा नहीं किया जा सकता। ब्राउ-नेज बन जाने से यातायात में सुविधा होगी, जो व्यापारी या प्रवासी वहां जाते हैं उनको सुविधा होगी। उस लाइन पर पंढरपुर बहुत बड़ा तीर्थ स्थान है जहां मेला लगता है, लाखों यात्री वहां आते हैं—उन को भी इस लाइन के बन जाने से बहुत सुविधा होगी—इस लिये इसको सीधे पूरा करना बहुत जरूरी है।

इस बजट में दक्षिण मध्य रेलवे की एक लाइन रामचूडम से निजामाबाद के सर्वेक्षण का बिक्रि किया गया है—यह बहुत अच्छी बात है। लेकिन यदि इस लाइन से आप को फायदा उठाना है तो इसकी निजामाबाद से लाटूर रोड तक मिलाया जाय। 40 मील पहले भी यह बाग हुई थी—उस समय हम निजाम स्टेट में थे और उस समय भी इसका सर्वे हुआ था। रामचूडम से कुकडवाडी तक सर्वे हुआ है जब कुकडवाडी-लाटूर रोड लाइन से जा रहे हैं तो इसको निजामाबाद से जोड़ देने में बहुत लाभ होगा। ये सब पिछड़े हुए क्षेत् हैं वहां किसी प्रकार की काई सुविधा नहीं है। अगर आप इस तरह बाटा ध्यान दें तो एक नई लाइन खुल जाती है बम्बई से लाटूर रोड, लाटूर राड में निजामाबाद के मिल जाने से दुगुना फायदा होगा।

हमारे यहाँ एक लाइन पाचोंग ग्रामनेर लाइन है यह औरंगाबाद के बहुत नजदीक है और अजन्ता वहां में 10 मील है। यह छोटी लाइन है—यदि इस को बाड़-गेज बना दिया जाय और अजन्ता तक जोड़ दिया जाय तो इसमें बहुत लाभ होगा। अजन्ता एक एतिहासिक प्रसिद्ध स्थान है बाहुर के दुनिया भर के लोग उस देखने जाते हैं यदि उनके लिये सुविधा हो जायगी तो टूरिस्ट की संख्या बढ़ेगी और इसमें आमदनी का साधन बनेगा।

रेलवे प्रशासन का भारतीय जीवन में एक बड़ा महत्वपूर्ण स्थान है—लाखों यात्री इसके द्वारा यात्रा करते हैं लाखों टन अनाज बोया जाता है लेकिन फिर भी इसमें घाटा होना है—यह बड़े खेद की बात है। इसकी बड़ी संस्था जिसमें लाखों कर्मचारी काम करते हैं—फिर भी उनमें घाटा होता है—यह बड़ी चिन्ता का विषय है। रेल प्रशासन के संबंध में कुछ सुझाव आप को नामने रखना चाहना हूँ—

1 सब से पहली चीज गाड़ियों का समय पर आना जाना है। गाड़ियों के समय पर न चलने से जनता को बहुत तकलीफ होती है और दूसरी गाड़ियों के कनेक्शन नहीं मिलते हैं। अभी पिछली

माह की 19 तारीख को मैं बम्बई गया था वहां-गाड़ी तीन घंटे लेट निकली जिसमें मुझे आगे की गाड़ी का कनेक्शन नहीं मिला। जब पूना पहुँचा तो ड्राइवर माहब वहां नहीं पहुँचे जिसके कारण गाड़ी लेट हो गई आखिर मुझे कुकडवाडी में गाड़ी नहीं मिल सकी और मुझे वहाँ रुकना पड़ा। कृपा कर समय पर गाड़ी का चलाने का प्रबन्ध करें। माननीय श्री हनुमैया जी ने इस सब में कुछ किया था जिससे गाड़ियाँ समय पर चलने लगी थी लेकिन अब गाड़ियाँ समय पर नहीं पहुँचती हैं जिस में आगे के लिये कनेक्शन नहीं मिलना है। और समय पर गाड़ी मिले तो इसमें जनता को बहुत सुविधा हो सकती है। नहीं तो जनता को परेशानी हो जाती है।

2 आज कम टुपेंटनाय बहुत हान लगी है—अब लोग रेल में जाने से बर्जित हैं पना नद्दी अगले स्टेशन तक पहुँचने में क्या हालत होगी। मैं चाहता हूँ कि टुपेंटनाया की जाच की जाये और जिनकी गलती से टुपेंटनायें होती हैं उनको सजा मिले। आज तक कितने लोगों का सजा मिली है? हमें बनाय, सजा मिलने पर प्रशामन में भी काफी सुधार होगा।

रेल यातायात से मुसाफिरो को एक तकलीफ और होती है—बर्फ पानी की असुविधा है। कई जगहों पर रेलवे स्टेशन पर पानी नहीं होता है जिससे बहुत सी जगह यात्रियों को पानी की असुविधा होती है। बहुत से लाइन के रेल के डिब्बे में पानी नहीं होता। दक्षिण रेलवे में पानी के लिये लोगों को स्टेशन पर उतरना पड़ता है और जब तक पानी ठूँडे और लामे तक गाड़ी छट जाती है।

इसके अलावा डिब्बा में आक्जल इसकी भीड़ हो रही है कि लोगों का बुरी तरह से चढ़ने का मिलता है। यहाँ तक कि उन का बाहर लटक रहना पड़ता है। इसलिये भीड़ को कम करने का कोई इतजाम कीजिये। या तो और डिब्बे जोड़ दीजिये जगह हो नहीं तो टिकट न दीजिये जिससे लोग ऐसी गाड़ी से जा सकें जिसके लिये उन्हें

[बी.राज रेड]

दिकट मिल सके। लोग बाहर लड़के रहते हैं। कई बार दर्शनक धनार्थी देखने को मिलती है लोग बल्लरी माड़ी के नीचे गिर जाते हैं। तो भीड़ को कम करने के लिये कुछ इंतजाम कीजिये।

बड़े रेलवे प्लेटफार्म पर कुछ एजेंट होते हैं जो मुसाफिरों से इयाता लेकर बैठने की सुविधा कर देते हैं और सोने की सुविधा भी कर देते हैं। बम्बई और कलकत्ता तथा अन्य बड़े स्टेशनों पर लोग पीते डेते हैं और लोग अपनी यात्रा की सुविधाजनक बनाते हैं। समझ में नहीं आता कि जब रिजर्वेशन काउन्टर पर रिजर्वेशन नहीं मिलता है तो वह लोग पीसा सेंक रकित प्रकार रिजर्वेशन करा देते हैं? इस मुद्दे को रोका जाय।

जहां तक रेलवे में हरिजन और आदिवासियों की नौकरी का प्रश्न है समझ में नहीं आता कि दूसरी श्रेणी के कर्मचारियों के लिये भी हरिजन और आदिवासी उम्मीदवार आप को नहीं मिलते हैं। पता नहीं क्यों करते ब्रत क्या नियम लागू है जो उन का परसेंटेज पूरा नहीं होता? इसकी उचित जांच की जानी चाहिये और सख्त हिदायत होनी चाहिये कि इतने दिनों के अन्दर उन का रिजर्वेशन पूरा हो जायेगा। अगर ऐसी व्यवस्था आप कर देते हैं तो हरिजन तथा आदिवासी नौकरी पा सकेंगे जिस प्रकार पिछड़े इलाकों का आप फायदा करने जा रहे हैं उसी तरह से पिछड़े लोगों को भी फायदा कीजिये जिससे उन को लाभ मिल सके।

श्री मुहम्मद अबीदुल्लाह (किशनगंज): मोहतरम मेयरजी साहब, इसकाफ की बात है कि आप भी बिहार के हैं और मैं भी बिहार का हूं और रेलवे मिनिस्टर भी बिहार के हैं। भ्रम यह है कि मैंने रेल मंत्री की स्पीच को गौर से पढ़ा है, बोड़े से ब्रत में मैं झांझों में नहीं आऊंगा, कुछ बातें बातों की ओर ही आपका ध्यान दिखाना चाहता हूं। आप ने देखा कि ट्रेकिंग का कौन्सिल कोई नई बात नहीं है। चौबी योजना में यही बात थी और अभी तक यही हाल है। अब आगामी कम हो और चर्चा बढ़ता जाय

यह कौसी इकोनमी है, कौसा लीड अप है, और इसका कोई हिसाब नहीं है। सवाल यह है कि इसकी कोई हद होनी चाहिये, कोई लिमिट होना चाहिये। जब तक यह इम्प्लीमेंट होती रहने उस वक्त तक जो गरीब जनता है और लीयर वर्क में बसती है उसकी जेब पर इसका बोझ पड़ता रहेगा। इसलिये हम चीजों को कंट्रोल रखते हुए लोगों में लिमिट करने की सलाह अकरत है।

जहां तक ऐडमिनिस्ट्रेशन की बात है इसकी भी टोन अप करना चाहिये। हालत दिन ब दिन खराब होती जा रही है। ऐसा मालूम पड़ता है कि किसी पर कोई जिम्मेदारी नहीं है और हर मजदूर बिस्कुल भाजाव है। जिम्मेदारी किस पर होनी चाहिये इस को कोई देखने वाला नहीं है। जहां तक ट्रेनों के चलने का ताल्लुक है वह तो एक आम बात हो गई है कि कोई भी गाड़ी 5, 10 बंटे से कम लेट नहीं चल रही है। इसमें सुधार लाने की जरूरत है। अगर रेलवे में किसी बात की बढ़ोतरी हुई है तो लेट रनिंग की हुई है, उसमें कुछ भी कमी नहीं हो पायी। इसको सोचने की जरूरत है। समय की पान्थी बहुत बड़ी बात है और गाड़ियां ठीक से चले इसका इंतजाम होना चाहिये।

ट्रेन की सफाई का यह आसम है कि देखने से ताल्लुक रखता है। अगर आसाम मेस में बढ़िये तो खुदा और भयवान की पहले पूजा कर लीजिये उस माड़ी पर बढ़िये क्योंकि यदि मुबार की इन्तहा है, बरबाने टूटे हुए रहते हैं, चारों तरफ गंदगी ही गंधगी गजर आती है और खुदा याद आता है जब आसाम मेस में बढ़ते हैं, यह कांपती है इन चीजों को देखकर कि पानी मायब, बिजली नहीं और पंचा भी आसब। मैं एक बात कह कि रमजान के महीने में जब मैं जर जा रहा था, बोबी नम्बर 749, फर्स्ट क्लास की बात है जिसमें 19, 20 मुसाफिर आसाम के थे। उसमें मुटान के ऐम्बेसेडर की बीबी भी थी। उस दिने को जब हम सारे लोग सोवे हुए थे मुजबलाप में काट दिया गया और उस वक्त आसाम मेस चला गया। मैं जब सेहरी जाने के लिये सुबह 3.30 बजे जगा तो देखा कि बोबी कड़ी हुई है। पता

महा प्रस्ताव होते हुए सियाल्वाह जायेगी इसलिये यह बोधी सिवाल्वाह एक्सप्रेस में लगी हुई है। एक इनामा बढ़ा हो गया। मैंने औरल स्टेशन मास्टर को बुलाया और उससे सब पूछा। कोई सलासी बख्त जवाब नहीं मिला। मैंने इस बारे में रेल मन्त्रालय को लिखा था लेकिन उस पर कोई ध्यान नहीं दिया गया है।

बिहार की मिलास को लीजिये। मुन्सिफ है फर्स्ट क्लास में बढ़ना। वहाँ पर जो यात्री आते हैं फर्स्ट क्लास के तो वे उन में कांस्टेबिलों की प्रशंसा पाते हैं नतीजा यह होता है कि बोनाफाइड पैसंजर्स को जगह नहीं मिलती है। इसको कोई देखने वाला नहीं है। प्रोटेक्शन फोर्स का यह हाल है कि बोरियां और रेलवे का नुकसान बढ़ना ही जा रहा है। करोड़ों ६० रेलवे को नोगा को स्लेम के तौर पर बेना बचना है। फिर तेजे कोर्म को रखने में क्या फायदा ही रहा है। जब रेलवे को 20 से 40 करोड़ ६० सालाना स्लेम की बखल में देना पड़ना है तो इनने बड़े सैट प्रप को रखने की क्या जरूरत है? और अगर रखने की आवश्यकता है तो उनका एडमिनिस्ट्रेशन टोल प्रप कीजिये, उनको प्रच्छा बनाइये ताकि मही सालों में जो देश का नुकसान ही रहा है उनको रोकने में वह कामयाब हो सके।

बाहिर में एक, दो बातें अपने हलकों के बारे में कहना चाहता हूँ। किसानगज रेलवे स्टेशन पर तीसरे दर्जे का कोई बेटिंग हाल नहीं है जब कि वहाँ तीसरे दर्जे के मुनाफिर काफी होते हैं। किसानगज टाउन में जो नेशनल हाई वे नम्बर 31 है जो ग्रामाम, बाजौलिंग, नेफा, मणिपुर और मिजोराम की कनेक्ट करता है लेकिन वहाँ पर ओवर ब्रिज नहीं है। मैं जब से इस हाउस का मेम्बर हुआ हूँ तब से बारम्बार इस मसाल को उठा रहा हूँ कि एक ओवर ब्रिज किसानगज में होना चाहिये, एक ओवर ब्रिज पूनिया जक्कन पर होना चाहिये, एक ठाकुरगज में होना चाहिये, एक पोडिया में होना चाहिये। लेकिन अभी तक कुछ नहीं हो पाया है। मेरी मसल में नहीं आया कि यह यात्रा कब तक पूरी होगी। कहीं ऐसा हो नहीं है कि "हम बाक हो जायेंगे नेरे जुल्क के

सर होने तक।" इन बातों की तरफ ध्यान देने की जरूरत है।

अभी मैं पटना गया था मुझे से एक ग्रुप कांटेस का डेपूटेशन मिला, उन्होंने कहा कि हम लोपो ने पोडिया में गोहाटी-मन्थनक एक्सप्रेस का बेराब किया था। वह एक इम्पोर्टेंट स्टेशन है सिलीगुरी और किसानगज के बीच में सिर्फ एक पैसिन्जर ट्रेन है, न वहाँ प्रबध तिरहुत मेल चकता है, न गोहाटी मेल चकता है और न आसाम मेल चकता है, हालांकि वहाँ पर जाने हैं ग्लास आफिम है, जूट की बहुत बड़ी मशी है और एक इम्पोर्टेंट स्टेशन है। इसलिये मेरी गुजारिश है कि कम से कम दो मिनट के लिये बड़ा हर गाड़ी को रोकना चाहिये क्योंकि इस्लामपुर में और किसानगज में कोर्ट कचहरी है इसलिये लोग कचहरी में नाम से आते जाते हैं। अगर बड़ा गाड़िया रुकने लगे तो दोनों तरफ के लोगों को आने जाने में सुविधा होगी, ग्रामानी होगी कोर्ट कचहरी करने में। पूनिया को काट कर प्राप ने कटिहार जिला बना दिया है लेकिन बारेलोई में उनके आने जाने की सुविधा के लिये कोई लोकल ट्रेन नहीं है जिनमें लोग कचहरी जा सकें। इसलिये इस तरफ जल्दी ध्यान देना चाहिये। और एक लोकल ट्रेन बारेलोई से कटिहार तक आने जाने के लिए मुबह शाम होनी चाहिये।

जहाँ तक बहाली का सवाल है, मुझे अच्छी तरह से याद है चेयरमैन माहब प्राप के और श्री मनपाल कपूर के सवाल के जवाब में 29 जुलाई को रेलवे मिनिस्टर ने कहा था कि एक पर्सनल आफिसर जोनबाइड बहाल करेये जो यह देखेगा कि हरिजनो और मुसलमानों का कितना तमामुब है और हर 6 महीने में हाउस को रिपोर्ट देंगे। इनको हर जोन में बहाल किया जाएगा और हर जोन की रिपोर्ट बहाली की ६ महीने के बाद पार्लियामेंट में पेश की जाएगी। यह 29 जुलाई की बात है। मेरा ख्याल है कि अभी तक कुछ नहीं हुआ है। हम लोग जानना चाहते हैं कि रेल मन्त्रालय की तरफ से क्या कदम इस बारे में उठाए गए हैं। जो आश्चर्यजनक 29 जुलाई,

[श्री मुहम्मद जमीनुर्रहमान]

1973 को हाउस में दिया गया था उसका इम्प्लेमेंटेशन कहाँ तक हुआ है। यह जो सवाल था यह आपका और श्री सतपाल कपूर का था। मैडिय और कैटरिंग का जहा तक सवाल है कितने हरिजनों को या माइनारिटी कम्युनिटी के लोगों को लाइसेंस दिए गए हैं यह भी देखने वाली चीज है। उनके साथ बहुत बेइसारी हो रही है। एक एक धारणी बीस बीस के नाम से बर-कमाने देता है और सेल करता है। इस मामली सी बात का क्या धाय पता नहीं लगा सकते हैं। मैं समझता हूँ कि एक मुकम्मिल साक्षिण घाल इबिया लेबल पर हरिजना और माइनारिटी कम्युनिटी के खिलाफ रबी गई है और यह इसलिए किया गया है कि इनको मंजूरल मेन स्ट्रीम से दूर रखा जाए। जो बाइबलन धायने 29 जुलाई 1973 को दिया था उस बारे में क्या किया है यह हमें पता चलना चाहिये। उनकी रिपोर्ट हर छ महीने के बाद हमारे सामने इस हाउस में आनी चाहिये।

क्लास 3 और 4 की बहालिया लोकली होनी चाहियें और इनके लिए लोकल पेजर्स म एक्स्प्रेसिजमेंट्स निकलने चाहिये।

स्ट्राइक्स क्यों होती हैं, जिन्गी का क्या इधर किया जाना है? दूसरी तरफ के लोगों का कुछ भी नबर नहीं आ रहा है। मैं तो जो फीसदी सहमत हूँ कि एक इस्ट्री में एक मुनिबन होनी चाहिये। किसी के भी बबाब म आ कर मबी महोबय को काम नहीं करना चाहिये, किसी भी कीमत पर नहीं करना चाहिये। उन्होंने एक अच्छा कदम पिछले महीने उठाया था। पूरा सदन और सारे लोग उनके साथ हैं।

जबन्ती जगता ट्रेन दिल्ली से समस्तीपुर जो धायन बनाई है उबावा बड़ा ग्वागन हुआ है। मेरी दरकबास्त है कि उस सिलसिल में एक बाई लोकली कमीटियन ट्रेन बरीनी हूँ जोगबनी होनी चाहिये जो कि इटरनेशनल बोर्डर पर है, वहाँ तक के लिए होनी चाहिये। इसको आप एक्स्प्रेसिजमेंट करके देखें। जिस दिन यह वहाँ पहुँचे उस दिन कमीटियन ट्रेन धाय दे दें तो आपकी पैमिजर्ज बकर मिलेंगे।

डी० एल० बक्यू० बासफसी पर धाय करोड़ों वर्ष कर रहे हैं। उसकी तरफ किसी का ध्यान नहीं गया है। बजट स्पीच में भी धायने उस पर कोई तकाबा नहीं किया है। वहाँ बितनी कमेटी है उसके मुताबिक काम नहीं हो रहा है, रा-मैटीरियल सप्लाई नहीं हो रहा है। बर्कर आइडल बैठे हैं। बहुत से बर्कर बव दिन हो चुके हैं फूँकि उनके प्रोजेक्शन के केनिल बहुत दिनों से बटाई में पड़े हुये हैं।

एक आखिरी बान में रेलवे टाइम टेबल के बारे में कहना चाहता हूँ। पिछले सेशन में भी मैंने इसके बारे में कहा था। हिन्दी, उर्दू, बंगला धावि में ये क्यों नहीं छपते हैं? क्यों सिर्फ एक बिदेसी भाषा में ही हमेशा छापे जाते हैं। इन तरफ भी धायना ध्यान देना चाहिये।

شری محمد جمیل الرحمان (کسنگج): مخترم جیرمن صاحبہ اسمای کی بات ہے کہ آپ بہار کے ہیں۔ میں بھی بہار کا ہوں اور ریلوے مسٹر بھی بہار کے ہیں۔ عرصہ نہ ہے کہ میں نے ریل سٹری کی سیچ کو عور سے بڑھا ہے۔ تھوڑے سے وہ میں میں آنکڑوں میں نہیں جاؤنگا۔ کچھہ خاص باتوں کی طرف ہی آپ کا دھیان دلانا چاہتا ہوں۔ آپ نے دیکھا کہ ٹریفک کا شارٹ فال کوئی نئی بات نہیں ہے۔ چوبھی یوجیا میں یہی بات تھی اور ابھی تک یہی حال ہے۔ جب آمدنی کم ہو اور درج بڑھتا جائے۔ نہ کبھی انکومی ہے۔ کیسا سیٹ اپ ہے۔ اور اس کا کوئی حساب نہیں ہے۔ سوال یہ ہے کہ اس کی کوئی حد ہونی چاہئے۔ کوئی نیلس ہونا چاہئے۔ جب تک یہ امبیلنس ہوئے رہیں گے۔ اس وقت تک جو عریب حنا ہے اور تیسرے درجے میں چلتی ہے

اس کی جیب پر اس کا بوجھ پڑتا رہیگا اس لئے ان چپروں کو مد نظر رکھتے ہوئے دوون مین بیلنس کرنے کی سخت ضرورت ہے۔ جہاں تک ایڈمنسٹریشن کی بات ہے اس کو بھی ٹون اپ کرنا چاہیے۔ حال دں بدن حرات ہونی جا رہی ہے۔ ایسا معلوم پڑتا ہے۔ کہ کسی پر کوئی دمہ داری نہیں ہے۔ اور ہر شخص نالکل آزاد ہے۔ زبے داری کسی پر ہونی چاہیے۔ اس کو کوئی دیکھنے والا نہیں ہے جہاں تک ٹرینوں کے چلنے کا تعلق ہے۔ وہ تو ایک عام بات ہو گئی ہے۔ کوئی گاڑی پانچ دس گھنٹے سے کم لٹ نہیں چل رہی ہے۔ اس میں سدھار لانے کی ضرورت ہے۔ اگر ریلوے میں کسی بات کی بڑھوسہ ہوئی ہے تو لیٹ رسنگ کی ہوئی ہے۔ اس میں کچھ بھی کمی نہیں ہو پائی اس کو سوچنے کی ضرورت ہے۔ وقف کی پابندی بہ نئی بات ہے۔ اور گاڑیاں ٹھیک سے چلس اس کا انتظام ہونا چاہئے۔

ٹرین کی صفائی کا نہ عالم ہے کہ دیکھنے سے تعلق رکھتا ہے۔ اگر آسام میل میں چڑھنے تو خدا اور بھگوان کی پہلے بوجھا کر لیجئے۔ تب گاڑی میں چڑھئے۔ کیونکہ گرد و غبار کی انتہا ہے۔ دروازے ٹوٹے ہوئے رہتے ہیں۔ چاروں طرف گدگی ہی گدگی نظر آتی ہے۔ اور خدا پاد ۱۲ ہے۔ جب آسام میل میں چڑھئے ہیں روح کانٹتی ہے ان چیزوں کو دیکھ کر کہ پانی غائب بجلی نہیں اور پنکھا بھی غائب۔ میں ایک باب عرض کروں کہ رمضان کے مہینے میں جب پچھلے سال میں گھر جا رہا

بھا ہوگی نمبر ۹۴۷ فٹ کلاس کی بات ہے جس میں ۲۰ - ۱۴ مسافر آسام کے تھے۔ اس میں بھونان کے ایمپسٹر کی بیوی بھی تھی۔ اس نے کو جب ہم سارے لوگ سوئے ہوئے تھے۔ مغل سرائے میں کٹ دیا گیا۔ اور آسام میل اس وقت تک چلا گیا تھا۔ میں جب سحری کھا ہے کے لئے صبح ساڑھے تین بجے اٹھا تو دیکھا کہ نوگی کٹی ہوئی ہے۔ پتہ چلا کہ دھن ناد ہوتے ہوئے سالہ ناد حائگی۔ اس لئے وہ نوگی سیالہ ناد اپکسپریس میں لگی ہوئی ہے۔ ایک ہنگامہ کھڑا ہو گیا۔ میں نے فوراً اسٹیشن ماسٹر کو بلایا اور اس سے سب پوچھا۔ کوئی سلی بخش جواب نہیں ملا۔ میں نے اس مارے میں ریل مسرالیہ کو لکھا تھا۔ اس پر کوئی دھیان نہیں دنا کہا ہے۔

بہار کی مثال کو لیجئے۔ مشکل ہے فٹ کلاس میں چڑھنا۔ وہاں پر حویاسی آئے ہیں فٹ کلاس کے نو وہ پاں میں کاسٹیلوں کی بھر مار پائے ہیں۔ نتیجہ یہ ہوتا ہے کہ بونا فائڈ پیسجرس کو حگہ نہیں ملتی ہے۔ اس کو کوئی دیکھنے والا نہیں ہے۔ پرنٹیشن فورسز کا یہ حال ہے کہ چوریاں اور ریلوے کا نقصان بڑھتا ہی جا رہا ہے۔ کروڑوں روپے ریلوے کو لوگوں کو کلیم کے طور پر دینا پڑتا ہے۔ بھر ایسی فورسز کو رکھے گا کہ فائیدہ ہر سکتا ہے۔ جب ریلوے کو ۲۰ سے ۴۰ کروڑ روپے سالانہ کلیم کی شکل میں دینا پڑتا ہے۔ تو اسے بڑے سٹاپ کو رکھنے کی کیا ضرورت ہے۔ اور اگر رکھے کی ضرورت ہے تو اس کی ایڈمنسٹریشن

[شری محمد جمیل الرحمان]
کو ٹون اپ کیجئے۔ اس کو اچھا
بٹائیے۔ تاکہ صحیح معنوں میں جو
دیش کا نقصان ہو رہا ہے۔ اس کو
روکنے میں کامیاب ہو سکے۔

آخر میں ایک دو باتیں اپنے خالق
کے بارے میں کہنا چاہتا ہوں۔ کشن
گنج ریلوے اسٹیشن پر تیسرے درجے
کا کوئی ویشنگ روم نہیں ہے۔ جبکہ وہاں
تیسرے درجے کے مسافر زیادہ ہوتے ہیں۔
کشن گنج ٹاؤن میں جو نیشنل ہائی وے
نمبر ۳۱ ہے جو آسام دارجلنگ نیفد منی
پور اور مزورم کو کونیکٹ کرتا ہے۔
لیکن وہاں پر اوور برج نہیں ہے۔ میں
حب سے اس ہاؤس کا میجر ہوا ہوں۔
تب سے برابر اس وال کو اٹھا رہا
ہوں۔ کہ ایک اوور برج کشن گنج
میں ہونا چاہئے۔ ایک اوور برج پورنیہ
جنگشن پر ہونا چاہئے۔ ایک ٹھا کر
گنج میں ہونا چاہئے۔ ایک پوتھیا
میں ہونا چاہئے لیکن اب تک
کچھ نہیں ہو پایا ہے۔ میری سمجھ
میں نہیں آتا کہ یہ مانگ کب تک
پوری ہوگی۔ کہیں ایسا تو نہیں ہے
”کہ ہم خاک ہو جائیں تیرے زلف کے
سر ہونے تک“۔ ان باتوں کی طرف
دھیان دینے کی ضرورت ہے۔

ابھی میں پٹنہ گیا تھا۔ مجھ سے
ایک پوتھ کانگریس کا ڈیوٹیشن ملا۔
انہوں نے کہا کہ ہم لوگوں نے پوتھیا
میں گواہٹی لکھنؤ ایکسپریس کا گھیراؤ
کیا تھا۔ وہ ایک اسپورٹس اسٹیشن ہے
سلیمنگٹری اور کشن گنج کے بیچ میں۔
صرف ایک پیسنجر ٹرین ہے۔ نہ وہاں
اودھ تیرپت میل رکٹا ہے۔ نہ

گواہٹی میل رکٹا ہے۔ نہ آسام میل
رکٹا ہے۔ حالانکہ وہاں پر تھانے ہیں
ہلاک آفس ہے۔ جیل کی بہت بڑی
منڈی ہے۔ اور ایک اسپورٹس اسٹیشن
ہے۔ اس لئے میری گزارش ہے کہ
کم سے کم دو منٹ کے لئے وہاں پر
کالوں کو روکنا چاہئے۔ کیونکہ اسلام پور
میں اور کشن گنج میں کورٹ کچہری
ہے۔ اس لئے کچھ لوگ کچہری کے کام سے
آتے جاتے ہیں۔ اگر وہاں گاڑیاں رکنے
لگیں تو دونوں طرف کے لوگوں کو
آنے جانے میں سہولت ہو گی۔ آسانی
ہو گی۔ کورٹ کچہری کرنے میں
پورنیہ کو کٹ کر آپ نے کثیر
ضلع بنا دیا ہے۔ لیکن بارسون سے
ان کے آنے جانے کی سہولت کسے لئے
کوئی لوکل ٹرین نہیں ہے۔ جس سے
وہ لوگ کچہری جاسکیں۔ اس لئے
اس طرف جمی دھیان دینا چاہئے اور
ایک لوکل ٹرین بارسون سے کٹھپلر
تک آنے جانے کے لئے صبح شام ہونی
چاہئے۔

جہاں تک بحال کا سوال ہے۔
مجھے اچھی طرح سے یاد ہے کہ
چیرمین صاحب آپ اور شری ستیاں کپور
کے سوال کے جواب میں ۲۹ جولائی کو
ریلوے منسٹر نے کہا تھا کہ ایک
پرسنل آفیسر زون وائیز بٹال کریں گے۔
جو یہ دیکھے گا کہ ہریجنوں اور
مسلمانوں کا بٹال میں کتنا تناسب ہے
اور ہر چھ مہینے کے بعد ہاؤس کو
ریورٹ دینگے۔ ان کو ہر زون میں
بھال کیا جائیگا۔ اور ہرزوں کی ریورٹ
بھال کی چھ مہینے کے بعد پارلیمنٹ
میں پیش کی جائے گی۔ یہ ۲۹ جولائی

کی بات ہے۔ میرا خیال ہے کہ ابھی تک کچھ نہیں ہوا ہے۔ ہم لوگ جاننا چاہتے ہیں۔ کہ ریل سٹرائیک کی طرف سے کما قدم اس بارے میں اٹھائے گئے ہیں۔ جو آسٹوٹن ۲۹ جولائی ۱۹۷۳ کو ہاؤس میں دیا گیا تھا اس کا امپلیمنٹیشن کہاں تک ہوا ہے۔ یہ جو سوال تھا یہ آپکا اور شری ست پال کپور کا تھا۔

وینڈنگ اور کسٹنگ کا جہاں تک سوال ہے کتنے ہریجنوں کو یا مانیور پٹیز کمیونٹی کے لوگوں کو لائسنس دئے گئے ہیں۔ یہ بھی دیکھنے والی چیز ہے۔ ان کے سامنے بہت غیر انصافی ہو رہی ہے۔ ایک ایک آدمی ۲۰-۴۰ کے نام سے درخواستیں دیتا ہے۔ اور سیل کر رہا ہے۔ اس معمولی سی بات کا کیا آپ پتہ نہیں لگا سکتے ہیں۔ میں سمجھتا ہوں کہ ایک مکمل سائز آل انڈیا لیول پر ہری جنوں اور مانیور پٹیز کمیونٹی کے حلف رچی گئی ہے اور یہ اس لئے کیا گیا ہے۔ کہ ان کو نیشنل مین سٹریٹ سے دور رکھا جائے۔ جو یقین دہانی آپ نے ۲۹ جولائی ۱۹۷۳ کو دیا گیا تھا۔ اس بارے میں کیا کیا ہے۔ یہ ہمیں پتہ چلتا چاہئے۔ اس کی رپورٹ ہر چہ مہینے کے بعد ہمارے سامنے اس ہاؤس میں آنی چاہئے۔ کلاس تین اور چار کی بھالیاں لو کل ہونی چاہئے۔ اور ان کے لئے لو کل پھیز مین ایڈورٹائز میٹ نکلتے چاہئیں۔

سٹرائیک کیوں ہوتی ہیں۔ زندہ گی کو کیوں دوبارہ کیا جاتا ہے؟ دوسری طرف کے لوگوں کو کچھ بھی

نظر نہیں آ رہا ہے۔ میں سولیسٹی متفق ہوں کہ ایک انٹسٹری میں ایک یونین ہونی چاہئے۔ کسی کے بھی دباؤ میں آکر مستی مہودے کو کام نہیں کرنا چاہئے۔ کسی قیمت پر نہیں کرنا چاہئے۔ انہوں نے ایک اچھا قدم پھلے مہینے اٹھایا تھا۔ پورا مدفن اور سارے لوگ ان کے سامنے ہیں جیتی جیتا ٹرین دہلی سے سستی ہو جو آپ نے چلائی ہے۔ اس کا بڑا سواگت ہوا ہے۔ میری درخواست ہے کہ اس سلسلے میں ہائی ویکل کونیکٹنگ ٹرین بیرونی سے جوگ بنی ہونی چاہئے۔ جو انٹرنیشنل یارڈز پر ہے۔ اس کو آب ایکسپیریمینٹ کر کے دیکھیں۔ جس دن یہ وہاں پہنچے۔ اس دن کونیکٹنگ ٹرین آپ دے دیں تو آپ کو سنبھڑ ضرور ملیں گے۔

ڈی ایل ڈبلیو وارانسی پر آپ کروڑوں روپیہ خرچ کر رہے ہیں۔ اس کی طرف کسی کا دھیان نہیں ہے۔ بجٹ اسپچ میں اس پر آپ نے کوئی تذکرہ نہیں کیا ہے۔ وہاں جتنی کیسٹری ہے۔ اس کے مطابق کام نہیں ہو رہا ہے۔ کچھ مال سہلائی نہیں ہو رہا ہے۔ ورکرز بیکار بیٹھے ہیں۔ بہت سے ورکرز بددل ہو چکے ہیں۔ چونکہ ان کے پروموشن کے کیسز بہت دنوں سے کھٹائی میں پڑے ہوئے ہیں۔ ایک آخری بات میں ریلوے ٹائم ٹیبل کے بارے میں کہنا چاہتا ہوں۔ پچھلے سیشن میں بھی میں نے اس کے بارے میں کہا تھا۔ ہنسی اردو بنگال وغیرہ میں یہ کیوں نہیں چھوٹے ہیں۔ کیا صرف ایک بدبینی بھاشا میں ہی ہمیشہ

[شری محمد جمیل الرحمان]
چھائیے جانے ہیں - اس طرف بھی آپ
کو دھیان دینا چاہئے۔]

17 hrs.

SHRI SHANKER RAO SAVANT (Koleba) : Mr. Chairman, Sir, the Railway Minister deserves more sympathy than approbation for his Budget. Owing to a malignant confluence of hostile circumstances like price rise, oil shortage, wild cat strikes, incessant bandhs etc., the Railway Minister found all his last year's calculations upset and he has had to perform a feat of tight-rope walking. A good many of these hostile circumstances were outside his control. But there were some where he could have shown a better performance. I mean, in the handling of the strikes. He is himself to blame for the spineless attitude which he took in August last when the locomen went on strike, which cost the Railways Rs. 21 crores and which fanned the flames for aggressive demands afterwards. Thereafter, the Railway Minister took some lesson from the effects of this weak-kneed policy adopted in August 1973 and showed a slightly better performance at the time of the next strike, with the result, the Railway Administration has been saved from a dismal surrender. The go-slow and the work-to-rule tactics still continue and we have only to pray to God that the Railway Minister will not kneel down again to these anti-national agitations.

Let me make a suggestion about the Railway Protection Force. There is much talk about the streamlining of its work for a good many years, but absolutely no improvement has become visible so far. The pilferage and danger to life are as acute as before. Nobody would object to the improvement of service conditions and the promotion prospects of the Railway Protection Force. The question is whether their utility as protectors of life and property will be increased. The leisurely way in which they go to their work and their semi-somnolent faces do not inspire any confidence in the eyes of the people. It is for the railway administration to see that

they show at least as much efficiency as the State Police. This can be done only if the officers are given rigorous training, as is done in the Police Training Schools, and the work of detection of crime is given to them, along with the work of protection of life and property. There is no reason why their training and efficiency should in any way be less rigorous than the training of the State Police.

Lastly, I want to draw his attention to an exceedingly tantalising statement made by him on page 11 of his budget speech. He has stated there that sanction has been accorded to the execution of earth work on the Apta-Dasgaon section. What does this sanction signify? Does it signify that he is going to take up the earth work at least this year? The answer will be "No" because there is absolutely no provision for this so-called earth work in the budget. As a matter of fact, all types of surveys on the Apta-Dasgaon line have been completed long ago. There is no reason why work on this line should not be started immediately. It may be that some surveys of the Dasgaon-Mangalore line are incomplete, but that is no reason why work on the Apta-Dasgaon line should be held up. Or are we to suppose that the equivocal assurance given in the speech, viz. "sanction has been accorded to the execution of earth work on the Apta-Dasgaon section" is only a carrot dangled before the eyes of the perpetually-neglected and oft deceived people of Konkan?

I have, therefore, to make a fervent request to the Railway Minister not to indulge in any such gimmicks and to start the work on the Apta-Dasgaon line immediately. The Planning Commission too need not delay its sanction to part of the big Apta-Mangalore i.e. West Coast line scheme but give its sanction immediately. The remaining part may be taken up afterwards. Let not the statement regarding the taking up of work in backward areas remain a mere platitude. These platitudes are repeated from year to year and are now worn out. It is time that some serious action is taken on them.

With these words, I support the Railway Budget and make a fervent request once again that the Railway Minister be pleased to stand by his promise of last year of taking up the earth construction work in backward areas like the Konkan, whose demand for railways is more than 50 years old. With these words, I again support the Railway Budget.

श्री रत्न सुरत प्रसाद (बांसगांव) : सभापति महोदय, प्राजापदी के बाद इन छद्मीय बर्षों में यातायात के साधनों में काफी सुधार और विकास हुआ है और जनता में उन साधनों का उपयोग करने की इच्छा भी बढ़ी है। लेकिन जिस अनुपात में जनता में यात्रा करने की इच्छा बढ़ी है और यात्रा करने वालों की संख्या में वृद्धि हुई है, उस अनुपात में यातायात के साधनों का उपलब्ध नहीं कराया जा सका है।

यातायात के साधनों में रेलों का प्रमुख स्थान है। रेलों में मालाया यात्रियों की ज्यादा से ज्यादा सुविधायें प्रदान करने के लिये साधन इकट्ठा करने की दिशा में प्रयत्नशील है और इन बजट में भिन्न-भिन्न प्रकार के किरावों में वृद्धि करके साधन इकट्ठा करने की व्यवस्था की गई है। लेकिन किरावों में वृद्धि की उपयुक्तता तभी सिद्ध होगी, जब उस वैसे न यात्रियों को अधिक में अधिक सुविधायें प्रदान की जायेंगी। चूंकि सब रेल-यात्रियों में तृतीय श्रेणी के यात्रियों की संख्या सब से अधिक है, और यात्रा करने में उन को सब से अधिक कष्टों का सामना करना पड़ना है, इसलिए उन की सुविधाओं की ओर विशेष ध्यान देना चाहिये।

रेलवे एक बहुत बड़ा विभाग है, देश भर में जिस में नौ जोन हैं। इस विभाग में अनुसूचित जातियों के लोगों का रिजर्वेशन पूरा नहीं हुआ है। मैंने सरकारों रिपोर्ट में देखा है कि क्लाम बन और टूम जटा अनुसूचित जातियों के लिये 15 परसेंट रिजर्वेशन रखा गया है, बहा सिर्फ 3.8 परसेंट भाग रखे गये हैं। इसी तरह क्लाम घरी में, जिस में लिये लाखों की संख्या में इन्टरमीडिएट, सेक्यूएट और पोस्ट-ग्रीजुएट पास डिप्लोमा कास्ट्स के लोग उपलब्ध हैं, इस वर्ग के लोग केवल 8.79 परसेंट हैं, जबकि उन के लिये 15 परसेंट रिजर्वेशन रखा

गया है। मैं यह जानना चाहता हूँ कि रेलवे मंत्रालय इस दिशा में कौनसी सच्चा कार्यवाही करने जा रहा है, जिन से यह रिजर्वेशन जल्दी से जल्दी पूरा हो, क्योंकि प्राजापदी के बाद छद्मीय वर्ष व्यतीत होने के बाद भी हरिजन बहुत बड़ी संख्या में बेकार पड़े हुए हैं।

जैसा कि इस रिपोर्ट में बताया गया है, रेलवे में डिप्लोमा कास्ट्स का कोटा पूरा करने के लिये एक स्पेशल सेल बनाया गया है। इस के अतिरिक्त अन्येक जोनल रेलवे में पर्सनल डिपार्टमेंट को भी स्टूडेंट किया गया है और केवल इन काम की देखभाल करने के लिये एक सीनियर पर्सनल आफिसर की नियुक्ति की गई है। लेकिन मैं समझता हूँ कि बिना इस काम में बड़ी धिक्कन बरती जा रही है। जब तक ऐसी व्यवस्था नहीं की जायेगी कि जो लोग भर्तियों के लिये जिम्मेदार हैं, अगर वे अनुसूचित जातियों के कोटे का समय पर पूरा नहीं करते हैं, तो उन की आचरण-पत्री में प्रबिन्टि की जायेगी, तब तक रेल सेवाओं में इस वर्ग का कोटा पूरा नहीं हो पायेगा।

मन्त्री महोदय ने हर एक जोनल रेलवे में एक नॉन कमीशन ऑफिसर की बात कही है। गोरखपुर एक प्रमुख स्थान है और रेलवे का हेडक्वार्टर है। मेरा सुझाव है कि गोरखपुर में एन०ई० रेलवे के सचिव कमीशन का कार्यालय खोला जाये। साथ ही अगर गोडा से लेकर बिहार के कुछ हिस्से का काट कर एक डिजिटलन आफिस गोरखपुर के बना दिया जाये, तो उन में काफी महानिबत हो जायेगी।

बड़ी लाइन में कनवर्शन का काम शुरू हो गया है, लेकिन इन सम्बन्ध में जित तेजी से बिहार में काम हो रहा है, उत तेजी से उत्तर प्रदेश में बाराबकी और गोरखपुर जेलों में नहीं हो रहा है। मैं चाहता हूँ कि इन एरिया में भी यह काम तेजी से शुरू किया जाये, ताकि यह रेलवे लाइन भी साथ-साथ तैयार हो सके।

सब से महत्वपूर्ण बात यह है कि गोरखपुर जिला, जिसमें मेरी पार्लियामेन्टरी कास्टीडियुमन्सी, बामगांव, भी है, बहुत ही पिछड़ा हुआ क्षेत्र है। चूंकि वहां राजी-राटी का कोई साधन नहीं है, इसलिए वहां

[श्री राम चूरन ब्रह्म]

मे बहुत बड़ी संख्या में लोग रोजगार पाने के लिये न केवल देश के कोने-कोने में, बल्कि विदेशों में भी, रुके हैं। कोई भी उद्योगपति वहाँ पर उद्योग खोलने के लिये तैयार नहीं है, क्योंकि वहाँ पर याता-यात का कोई साधन नहीं है। यातायात का साधन केवल रेलवे ही हो सकती है। वहाँ रेलवे लाइन निकालने के बारे में मैंने भी हनुमन्तैया श्री पार्थ, श्री ललित नारायण मिश्र और प्रधान मंत्री जी को पत्र लिखे हैं। इन तीनों मंत्रियों जी और मैं यह उत्तर दिया कि चूँकि इस क्षेत्र में कोई उद्योग नहीं है, जिसके कारण वहाँ रेलवे लाइन अंशोऽंशकर सिद्ध होगी, इसलिये बेहतर दिन आने पर इस बारे में विचार किया जायेगा।

मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि अधिकमिनि क्षेत्रों के विकास की जिम्मेवारी सरकार पर है। अगर सरकार वहाँ यातायात के साधन उपलब्ध नहीं करेगी, तो कोई उद्योगपति वहाँ उद्योग नहीं लगायेगा। इसलिये यह तर्क कोई अण्डा प्रतीत नहीं होता है कि चूँकि वहाँ कोई उद्योग नहीं है, इसलिये वहाँ रेलवे लाइन नहीं निकाली जायगी। जहाँ तक बेहतर दिन आने का सम्बन्ध है, हमारी टर्न के तीन मास अवसर्ग हो गये हैं और दो मास शेष हैं। मुझे तो ऐसा महसूस होता है कि हमारे और नहीं महोदय लोगों के बेहतर दिन लची आयेगे, जब हम दोनों इस सचन के सम्बन्ध नहीं रहेंगे।

मैं चाहता हूँ कि मंत्री महोदय हमारे क्षेत्र की और विविध ध्यान दें। बुनाब के मिलमिले में वह वहाँ गये थे और उन क्षेत्र के पिछड़ेपन की उन्होंने स्वयं देखा है। इस सम्बन्ध में मेरी उन से बातचीत भी हुई है। यह उचित होगा कि वह इस सचन के यह धारणासन हैं कि वह वहाँ सर्वे करा कर रेलवे लाइन निकालने की व्यवस्था करेंगे, ताकि उन पिछड़े क्षेत्र का उद्धार हो सके। यद्यपि कीर्ती भर्ती और परोक्षता ने तो निम्नवर्ग कास्ट्स के लोगों के लिये रिजर्वेशन की व्यवस्था है, लेकिन अपरवर्ग का बीच कर एक ऐसा कैंडर निकाला गया है, जिसके अगिये परोक्षता की जाती है, अगर उस में रिजर्वेशन की व्यवस्था नहीं है। मैं चाहूँगा कि अपरवर्ग की व्यवस्था की समाप्त

कर दिया जाने, और अगर उस की रचना है, तो उस में निम्नवर्ग कास्ट्स के लोगों के लिये रिजर्वेशन की व्यवस्था की जाये।

मेरे निवास क्षेत्र में सरदार नगर एक बड़ा महत्वपूर्ण स्थान है। वहाँ कोई एंग्लो-इंडियन नहीं रहती है। 9-अप और 10 अड्डा ऐसी मुविद्याजनक गाड़ियाँ हैं, जिन के वहाँ रुकने से बड़ा के लोगों को लाभ होगा। इस लिये उन गाड़िया को वहाँ रुकने की व्यवस्था की जाये।

पीछे गोरखपुर अस्पताल में हवाई सर्वे की दवाओं की बीपी की बटना हुई थी, जो एक कम की गयी गई थी। पता नहीं, रेलवे मंत्रालय ने इन मिलमिले में क्या कार्यवाही की है। मैं चाहूँगा कि सम्बन्ध कार्यवाहियों के बिना संजन ने सचन कार्यवाही की जाय, ताकि बकिष में इस प्रकार दवाओं की बीपी न हो।

गोरखपुर में मास गोवाम गोरखपुर मुख्य स्टेशन पर ही है। वहाँ हमनी सीध होगी कि लोग को वहाँ मास लाने से जाने में बड़ी रिक्तता होती है। गोरखपुर शहर में पत्तने ही एक बड़ा बूजकुड है। अगर वहाँ मान-माडियो के रुकन और मोटाउन की व्यवस्था कर दी जाये, तो व्यापारी धानाली से अपना सामान वहाँ ला और ले जा सकेंगे।

गोरखपुर शहर के अन्दर जैटपुर अस्पताल स्थान की नामिय ऐसी है कि नीचे से हा कर सड़ गई है और ऊपर रेलवे लाइन है। पाना इतना बरा रहता है कि बड़ा नीचे से सड़ के राले मवारियों की निकालना बड़ा मुश्किल होगा है। मैं चाहूँगा कि मंत्री महोदय आदमन में जो कनवर्शन कर रहे हैं, उनके साथ यह भी व्यवस्था करें कि गोरख मास बाँधर की जाने वाला मकड़ पर, जैटपुर अस्पताल के पास और कूड़ाघाट पीट, इन स्थानों पर बीबरविज बनवा दिये जाये जिससे सड़क के वातावरण में भी मुषिहा हो और रेलवे लाइन का भी काम बानू रहे।

इन सबों के साथ मैं रेलवे बजट का समर्थन करता हूँ।

सामर्थ्य नहीं है। ऐसा कि माननीय मन्त्र्य जानते हैं, वह वर्षा काय सम्पन्न होने वाली है। इसलिये अब समय की आवश्यकता और उत्साह करनी पड़ेगी। मैं माननीय मन्त्र्य को सावधान करना चाहता हूँ कि उन्हें केवल तीन हीन मिस्ट का समय मिलेगा।

श्री चरमवीर झा (सहरसा) सम्प्रति महोदय इस अभाव अवस्थिति और हड़ताल के जमाने के मत एक वर्ष की अवधि में सर्वोत्तम रेल मंत्री जी ने जिस अक्षता सक्षिप्ता और नतिशील मन्त्रालयी बुद्धिकोण का परिचय दिया है मैं उस के लिये उन को धन्यवाद देता हूँ। इन कठिनाइयों और अनुविधाओं के बावजूद इस अवधि में जहां अक्षमता और अक्षमता से जो बाधा उत्पन्न हो सकल प्रयास किया गया है वहां मानायात की माधुर्य व्यवस्था कायम रखी गई है। इतना ही नहीं कई जगह पुरानी रेलवे लाइनों की जो बरतों से अक्षम और अक्षम पड़ी हुई थीं पुनः चालू किया गया है और कई जगह नई रेलवे लाइनें चालू की गई हैं।

सम्प्रति महोदय माननीय मन्त्र्य अपने सुभाष दे।

श्री चरमवीर झा निम्नवत् यह बहुत ही सार्थक वचन है। अवधि काय मूल्य-बुद्धि और अभाव की स्थिति में मन्त्रालय का हर वर्ष प्रभावित हुआ है इसमें दो राय नहीं हैं। लेकिन अब यह भी जानें कि रेल विभाग अपने कर्मचारियों को जो वेतन और सुविधायें देता है। अन्य सरकारी महकमों के कर्मचारियों को भी उत्तम वेतन और वैसी सुविधायें प्राप्त उपलब्ध नहीं हैं। इसके बावजूद भी रेल में इसके जो आये दिन इतना बन्ध और दूसरी इस तरह की स्थिति पैदा हो जाती है। जो एक बहुत ही चिन्ता की बात है। मैं रेल कर्मचारियों से आग्रह करना चाहूँगा कि एसी संकट की बाड़ी में उन्होंने भी वर्तमान स्थिति का मदेनजर रखते हुए और आम लोगों की जो हालत है आज के रूप में उसे ध्यान में रखते हुए। बाधा इन सब हकमों के पक्ष में करना चाहिये। साथ ही मैं रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहूँगा कि जिस तरह की बाधा इतनी ही एक लाइन तैयार करने का कार्य रखती है और संकट के भीके पर उससे कम लेनी है उसी तरह की व्यवस्था

रेल में भी हर सबके के कर्मचारियों की एक दूसरी कठार प्रवृत्ति कर के रखी जानी चाहिये ताकि जो समय होही समय के सुख और राह होही उस वक्त कर्मचारियों के बीच में बुरा कर अपने छोटे से स्वाभ की मित्र के लिये देश को बख्श करके पर तुल जाते हैं ऐसे संकट के भीके पर उन लोगों से काम लिया जा सके जिससे देश की यह प्रगति हो अवश्य न हो जाये।

मैं अपने क्षेत्र की कुछ आम अनुविधाओं की और रेल मन्त्रालय और मंत्री महोदय का ध्यान दिलाऊँगा। ऐसा कहा जाता है कि पूर्वोत्तर रेलवे का सीसा क्षेत्र बहुत बड़ा है। क्या यह संभव हो सकता है कि इसे दो भागों में बाँटा जाय और इसके पूर्व भाग को एन०एन० रेलवे का कुछ मन्त्रालय हिस्सा लेकर एक दूसरी रेलवे का जोन बना दिया जाय। साथ ही उस जोन के लिये इधर कोई उस का एक हैब आफिस बना दिया जाय तो यह एक बहुत बड़ी चीज होगी और शायद इससे रेल के संचालन और प्रशासन में भी सुविधा होगी। मैं चाहूँगा रेल मन्त्रालय इस पर विचार करे।

दूसरी बात सहरसा जो कोसी कमिश्नरी का प्रधान केन्द्र स्थान है वहाँ रेलवे के एक डिप्टी मंत्री जी स्वयं जानते हैं। उस क्षेत्र में वह आते हैं। उन्होंने उधर की कहीं से बर्बाद पुरानी रेल लाइन को पुनः चालू करने की व्यवस्था कर दी है। वहाँ के लोग इस के लिये उनके कृतज्ञ हैं। अब मैं यह आग्रह करूँगा कि कोसी पर पुल बना कर निर्माता और सार्वजनिक को मिलाने की व्यवस्था मंत्री जी कर दें। उसी कम में मैं कहना चाहूँगा कि पार्थिवर्षी संकट पर कोसी के ऊपर जा पुल बनाने का सरकार का निर्णय हुआ है अथवा उसे रेल-कम-रीड पुल बना दिया जाय तो उस से बहुत बड़ा काम हो जायेगा क्योंकि से कोसी के कारण विभिन्न सम्बन्ध जुड़ जायेगा और उत्तर बिहार के लोगों के लिये एक बरदान प्रभावित होगा। मंत्री जी मैं स्वयं इस पिछड़े क्षेत्र के विकास के लिये अब तक जो प्रयास किया है जो सेवा की है उस कड़ी में यह कार्य सोने में सोहागा के समान होगा।

[श्री शिरसीय भा]

दूसरी चीज मैं यह कहना चाहता हूँ कि मधुपुर से सिद्दुवर का जो स्थान है उस सिद्दुवर स्थान को समाप्ति महोदय भी जानते हैं कि कितना प्रशस्त स्थान है और कितना बड़ा मेला वहाँ लगता है अगर वहाँ रेलवे लाइन से सिक जोड़ दिया जाय और वहाँ से श्रीमशंकर को जोड़ दिया जाय तो इस से लोगों को बड़ा फायदा होगा और रेलवे को भी बहुत बड़ा फायदा होगा।

SHRI SYED AHMED AGA (Baramulla) : Mr. Chairman, Sir, I will not make a speech; I have come here to give certain points on this Railway Budget for the consideration of the hon. Railway Minister. I support the Railway Budget. But it seems that Kashmir is not at all in the mind of the Railway Minister. Jammu was re-connected after 26 years. In 1960 Bourbelle gave a report saying that Srinagar could be connected with Jammu which was already on the Railway map. The Railway Minister does not seem to have bothered to read this report or other reports that were given earlier to this. The reports had said that Srinagar cannot be connected with Rawalpindi as the hills between Srinagar and Rawalpindi are not strong for laying down a railway line, whereas, railway line can be laid between Jammu and Srinagar.

Sir, it has come to my knowledge that the Northern Railway line surveyed the Kashmir valley so that Kazigond and Baramulla could have a railway link. I don't know if the survey is completed and when the hon. Minister proposes to have this railway line. But, what I am insisting is that they must construct Jammu and Srinagar line on top-priority basis. It cannot wait any longer. Kashmir is isolated; this feeling of isolation must end. I hope that they will do it very soon.

My point number two is this, Sir. There is a holiday-home in Srinagar. It is near the Stadium. What it faces is a slum area which is in front of it. Why could not they have it on the boulevard overlooking the Dal Lake, if it was going to be a fit holiday-home? In any case, I would expect that they will have another holiday-

home now on the boulevard near about the gardens.

I am only mentioning my points very briefly. I now come to the Third Class passengers. The main income of the Indian Railways is from the Third Class passengers. Third class passenger earnings because of increase in fare is Rs. 34.54 crores whereas First Class gives them only Rs. 4.45 crores. But there are no amenities given to the Third-class passengers. I urge upon the hon. Minister the need to provide these basic facilities and amenities. What we find is that there is much over-crowding and there is not even water for them to drink, as another hon. Member has also mentioned. I request that amenities must be provided to third-class passengers.

The Government proposes to electrify the main trunk routes but they want to have power houses in the sixth plan only. I ask : Why can't you have it in the Fifth Plan? Why do you postpone it to the Sixth Plan? They don't seem to be serious about it. If it is so urgent especially because of the present oil crisis why cannot they have it in the Fifth Plan rather than postponing it to the Sixth Plan? This is my submission. Otherwise, this electrification scheme will be just a pious wish only, Sir. And actually it may not happen. So, with these few words, I want to conclude with the following couplet of Ghalib :

बारन बह न लगन हूँ न लगनो मेरी बात,
दे और दिल उन को जो न देखे लो जहाँ और।

رب نہ وہ سمجھیں ہیں نہ سمجھیں گے
میری بات
دے اور دل ان کو جو نہ دے سمجھ کو
زبان اور

18 hrs.

श्री राम ब्रह्म (अम्बाला) : वेबरमैन साहब, रेलवे का यह बजट इस में कोई बक नहीं काफी सुधार लावेगा, इस लिये मैं श्री महोदय को धनार्थ देता हूँ। आज रेल की प्रगति का सारा धारोमदार रेलवे पर है। सरकार ने पिछले कई सालों में

इस महकमें में सुधार लाने की काफी कोशिश की है, अगर यहाँ बढ़ता गया ज्यों ज्यों रहा की।

घाज देश के अन्दर जो महंगाई है इस का सब से बड़ा कारण रेलवे का टाइटम पर मूवमेंट न होना है। मुझे अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि इस डिपार्टमेंट के अन्दर सब से ज्यादा हड़तालें होती हैं और उन हड़तालों का असर तमाम देश पर पड़ता है। घाज दिल्ली के अन्दर या किसी भी स्टेट को ने सीधिये, कोयले के लिये कितना हाहाकार मचा हुआ है। हालाँकि जहाँ पर हमारी माइन्स हैं, वहाँ लाखों टन कोयला साइडिंग पर पड़ा हुआ है। लेकिन हमारे पास बैगन्ज नहीं हैं, अगर रेलवे बैगन्ज चलेती है तो रेल कर्मचारी हड़ताल कर देते हैं। पिछली दफा मैंने अपने काल-एन्ट्रन्स मोशन मे मिनिस्टर साहब से यह कहा था कि जब तक हमारे देश की हालत नहीं सुधरेगी, उस वक़्त तक कम से कम दो साल के लिये, इस देश में हड़तालें कानूनी तौर पर बन्द कर दी जाय और जो पार्टी हड़तालों को उभारती है, लोगों को बर्गलाने की कोशिश करती है, उन के ऊपर कानून के जुर्म का मुकदमा चलाया जाय, तब हमारे देश की हालत सुधार सकती है, बर्ना नहीं सुधरेगी। मिश्रा साहब, सारी पार्लियामेंट आप के साथ है, घाज देश के अन्दर लोगों को जो तकलीफें हो रही हैं उसके लिये जनता आप को जिम्मेदार ठहराती है, हम को जिम्मेदार ठहराती है। इन लिये हमारी तरफ से आप को खुली छूट है, रेलवे को सुधारने के लिये आप जितने सक्त से सक्त कदम उठा सकते हैं, उठाइये, सारी पार्लियामेंट के सम्बन्ध आप के साथ है, सिवाय बन्द पाटियों के।

चेयरमैन साहब, आप ने अखबारों में पढ़ा होगा, हमारे देश में एक मोबल-आइस विनर घाये हुए है, व्हीट के बारे में उनका एक बयान निकला है। उन्होंने कहा है कि हरियाणा और पंजाब को डीजल दिया जाय तो अभी भी 15 लाख टन गल्ला ज्यादा पैदा हो सकता है, क्योंकि हरियाणा और पंजाब में बिजली की कमी है, वहाँ पर ट्यूब-वैल नहीं चल सकते हैं। अगर डीजल मिल जाये तो ट्यूब-वैलों को चला कर इतना ज्यादा गल्ला पैदा कर सकते हैं। मैं माननीय मंत्री जी से

निवेदन करूँगा—हरियाणा और पंजाब को जितनी जल्दी हो सके डीजल भेजने की कृपा करें ताकि किसान अपने ट्यूब-वैल चला सकें।

अब मैं अपने क्षेत्र की बाबत कुछ कहना चाहता हूँ—जगाधरी, चण्डीगढ़, जगाधरी-पांवडा रेलवे लाइने अण्डर-कस्ट्रक्शन है, उन का सर्वे हो चुका है। मैं चाहता हूँ कि इन को जल्द से जल्द पूरा किया जाय।

मैंने रेल मंत्री जी से पहले भी निवेदन किया था—अम्बाला और सहारनपुर के दरमियान घाज 5 पेनेन्जर ट्रेनें घाने-जाने के लिये चलती हैं। इन के बीच में 12 रेलवे स्टेशन हैं। एक गाड़ी सबेरे चलती है शाम को वापस आती है, इतनी कम गाड़ियों में बनलाइये किम तरह जनता का भला हो सकता है। मैं चाहता हूँ कि इन में कम से कम दो-चार ट्रेनों का इरादा किया जाय।

अम्बाला ठावनी और सहारनपुर के दरमियान एक स्टेशन बराडा है, जहाँ जनता एक्सप्रेस पहले रुका करती थी लेकिन अब वह स्टॉपेज बन्द कर दिया गया है। मैं चाहता हूँ कि स्टॉपेज को फिर से खोल दिया जाय, इस में जनता को बहुत बिकत हो रही है।

SHRI D. K. PANDA (Bhanjanagar)
Mr. Chairman, Sir, it has been declared times without number that railways play a vital role in the transport system as it provides a reliable and bulk carrier transport service for mineral, agricultural and industrial development. But inspite of such declarations as far as Orissa is concerned though it is a very backward State where mineral resources are plenty no development has been made for railways are concerned. Now Gopalpur port has already been sanctioned and this has to be connected with the hinterland, that is, from Behrampur, Aska, Bhanjanagar and from Balangir there will be one line upto Raipur. That had been surveyed in 1946 at the tune of the British. There was another survey in 1947. Though the survey has been made twice yet the Ministry is remaining silent over this issue in spite of the fact that several representations have

[Shri D. K. Panda]

been made by the Orissa Government. So, I want a specific answer to this as to why it should not be developed as it will make huge contribution to the national development connecting the Gopalpur port with its hinterland.

My second point is that Orissa is very badly affected because of the accumulation of pit-head stocks of coal due to non-supply of wagons. Now, there are two or three telex messages sent by the Orissa government to the Chairman, Railway Board in the month of February saying : "There is acute scarcity of petrol and diesel in Rourkela Private transport and also HSI transport at standstill. Difficulty is partly due to trouble in Barjamanda marshalling yard. Kindly take up the matter with the Railway Board for speeding up the wagon movement."

This is very important and all the essential commodities, especially sugar, kerosene, petrol, coal and soft-coke are not being supplied to the different areas and especially the industrial areas like Rourkela due to insufficient number of wagons. Due to non-supply of soft-coke the people are suffering the worst. The wagon supply should be immediately met to the required extent and that will solve the problem.

डा० कैलाश (बम्बई-वस्तिन) : सभापति महोदय, रेलवे बजट के समर्थन के लिये बड़ा धुआ है। मैं रेलवे मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ— उन्होंने एक नया मोड़, एक नया रास्ता इस देश के लिये कायम किया है कि जो भी पिछड़े क्षेत्र हैं, उनमें भी रेलों की जायेंगी ताकि उन क्षेत्रों का भी विकास हो सके।

मैंने उन के भाषण को बड़े ध्यान से पढ़ा— रत्नागिरी-कोलाबा क्षेत्र जो महाराष्ट्र के लिये बहुत महत्वपूर्ण क्षेत्र है, वहाँ पर जो रेलवे लाइन जाने वाली थी, जिसे हम बिस्ट-कोस्ट रेलवे कहते हैं— उस में पिछले वर्ष स्केवरसिटी वर्क की योजना के अन्तर्गत काफी धर्म-वर्क हुआ भी है। और अब वह काम अधूरा रह गया है। कृपा कर उसे अपने हाथ में ले लेंगे तो जो आप ने अपने भाषण में कहा है उस की पूर्ति कर सकेंगे।

MGIPRRND-71LSS-I-D-978

एक राजधानी स्विच मुक्त की गई तो कहा गया था कि 17 घंटे में दिल्ली से बम्बई और बम्बई से दिल्ली पहुँचा जा सकेगा। लेकिन अभी तक वह घोषित नहीं आयी है। मेरा निवेदन है कि उस की स्पीड बढ़ाइये जिस से बम्बई से दिल्ली का फासला 17 घंटे में पूरा किया जा सके। आजादी से पहले कन्टिन्टल रेल 21 घंटे में दिल्ली से बम्बई और बम्बई से दिल्ली पहुँचा करता था। लेकिन अभी तक वह 22, 23, 24 घंटे का समय लेता है। उस की भी स्पीड को बढ़ाना चाहिये। जिससे कन्टिन्टल रेल 21 घंटे में दिल्ली-बम्बई का रास्ता तय कर सके।

टी०टी०ई० और टी०टी०आई० को रविन स्टाफ नहीं मान रहे हैं। उन से क्या परेशानी है यह मैं जानना चाहता हूँ। जब इन्डियन और गार्ड का अस रविन स्टाफ मानते हैं तो उन को भी मानना चाहिये। आप ने कहा है कि रिजर्वेशन के लिये एक वर्ष का समय बढ़ा दिया गया। इसकी लम्बी अवधि देने से तो ज़ीक और बढ़ जायगा। अभी राजधानी का टिकट 50 रु० ज़ीक देने से मिल जाता है। वह कैसे मिल जाता है? इस त्तर में कुछ विचार कर के उचित कार्यवाही करना चाहिये। आप ने कुछ रेलवे के टिकट बेचन में एजेंट्स रखे हुए हैं। मेरी समझ में नहीं आता कि उन को आज भी क्या रखा जा रहा है क्योंकि टिकट तो अपने आप बिक रहे हैं? तो उनकी एजेंसी की आवश्यकता नहीं है। क्या हम कमीशन से रेलवे को जा मुकसान हा रहा है। बचाना जाना चाहिये। आप ने जो मुझे समय दिया उसके लिये मैं आप को धन्यवाद देता हूँ।

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI L. N. MISHRA) : Mr. Chairman, I am indeed grateful to the House.

MR. CHAIRMAN . He might continue tomorrow.

The House now stands adjourned to meet again at 11 A.M. tomorrow.

10.11 hrs.

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Wednesday, March 13,

1974/Phalgun 22, 1895 (Saka)