

Shri S. M. Banerjee (Kanpur): When the Speaker was in the Chair, lots of questions were put and as a result of that the minister has made this statement. Kindly allow a discussion on this.

Mr. Deputy-Speaker: No discussion; only some questions will be allowed. For discussion, you have to table a motion.

Shri A. P. Sharma (Buxar): It is not a question of asking questions on the statement; we were given to understand that there will be a discussion.

Shri Ranga (Chittoor): First let us go through the statement. If there is any need to ask questions or have a discussion, we can see afterwards.

Mr. Deputy-Speaker: Only clarifications can be sought. For discussion, you must table a motion and it will take its course.

Shri Radhelal Vyas (Ujjain): Clarification can be only by means of questions: so, as a matter of fact, it is only circumventing it, because under the rules it is not permissible. If you kindly refer to the proceedings yesterday, Sir, the Speaker did not give a decision. When Mr. Mathur spoke on this point, the Speaker only said he will look into it. I submit that once you have taken a decision, you must stick to it; it should not be changed.

Mr. Deputy-Speaker: That convention has been there, under the discretionary power of the Chair. I will permit some questions.

Shri Hari Vishnu Kamath: I am thankful to you for your ruling. I do not know why Mr. Vyas wants to curtail the rights of Members.

12.37 hrs.

DEMANDS FOR GRANTS—RAILWAYS, 1966-67

AND

DEMANDS FOR SUPPLEMENTARY GRANTS (RAILWAYS), 1965-66—Contd.

Mr. Deputy-Speaker: The House will now take up further discussion and voting on the Demands for Grants in respect of the Budget (Railways) for 1966-67 and Supplementary Demands for Grants in respect of the Budget (Railways) for 1965-66. Out of 11 hours allotted, 6 hours and 33 minutes have been taken and 4 hours and 25 minutes remain. How much time does the Minister want to reply?

The Minister of Railways (Shri S. K. Patil): For both of us, we want 1 hour. Half an hour for the Minister of State and half an hour for me at the end.

Mr. Deputy-Speaker: Shall I call him at 5 o'clock?

Shri U. M. Trivedi (Mandsaur): How can he be called at 5 o'clock, Sir, when everybody wants to go away?

Shri Hari Vishnu Kamath (Hoshangabad): The Junior Minister can intervene today and the Senior Minister may reply tomorrow.

Shri S. K. Patil: All right, Sir, I will reply tomorrow.

Shri Hari Vishnu Kamath: Are you taking up the Demands for Grants and the Supplementary Demands for Grants together? Were they taken together yesterday?

Shri U. M. Trivedi: I cannot understand how they can be taken together.

Mr. Deputy-Speaker: Yesterday and day before yesterday also, they were taken up together with the consent of the House.

Shri Mohan Nayak may continue his speech.

श्री मोहन नायक (भंजनगर) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे में स्वाधीनता के बाद उन्नति हो रही है यह मानना जरूरी है। मगर मैं कुछ के साथ यह बोलता हूँ कि उड़ीसा के लिए जितना ध्यान देना था उतना ध्यान रेलवे में दिया नहीं गया। उड़ीसा के बहुत से जिलों में रेल की कोई लाइन नहीं है। सन् 1952 से यह डिमांड आ रही है उड़ीसा से। अगर रेलवे चाहे तो सब जिलों में रेलवे लाइन बिछाई जा सकती है। मैं उदाहरण के लिए बताना चाहता हूँ कि द्वितीय पंचवर्षीय योजना में यह प्रस्ताव था कि गोपालपुर से बरहमपुर तक रेल लाइन बनेगी। गंजाम जिला, फुलबानी जिला, बालाहांडी और बलांगीर इन सब जिलों को यह रेलवे लाइन काम देगी अगर गोपालपुर से बरहमपुर तक यह लाइन हो जाय। मुझे मालूम है कि उस के लिए सर्वे भी हुआ था और जांच-पड़ताल भी हुई थी लेकिन चीनी युद्ध के कारण उसे ड्रॉप कर दिया, बन्द कर दिया। मैं चाहूंगा कि उस काम को फिर शुरू किया जाय। अभी पूछने पर रेलवेज से जवाब मिला कि उस पर काम किया जायेगा लेकिन दिक्कत यह हो रही है कि वह फाइल कहीं दब गई है और कुछ पता नहीं चल पा रहा है कि कहां तक और किस हद तक काम हो पाया था। मेरा निवेदन है कि अभी इस लाइन को बनाने में और देरी न की जाये और यह काम फौरन हाथ में लिया जाय। यह लाइन बन जाने से गंजाम जिले की सब जगहों को एवर कर लेगी। गोपालपुर से बरहमपुर घाटी तक लाइन बन जाये जिससे कि फुलबानी कवर करेगी, बलांगीर और बालाहांडी कवर कर लेगी और सम्बलपुर को भी रास्ता हो जायेगा।

मुझे यह चीज बड़े दुःख से बहनी पड़ती है कि रेलवेज को उड़ीसा के लिए जितना ध्यान देना चाहिए वह नहीं देती है, उसके प्रति उनका एक उपसाधुर्ण व्यवहार है। जितनी

मेल ट्रेन या एक्सप्रेस ट्रेन हावड़ा से मद्रास जाती है व सब रात को ही जाती है। उड़ीसा के अन्दर दिन में एक भी मेल या एक्सप्रेस ट्रेन नहीं आती। मद्रास एक्सप्रेस निकलती है वह भी रातों रात चली जाती है। मद्रास मेल जो हावड़ा से निकलती है वह भी रातों रात चली जाती है। पुरी एक्सप्रेस हावड़ा से निकलती है वह तो पुरी चली जाती है। गरब यह कि बरहमपुर की तरफ कोई ऐसी कनवीनियंट ट्रेन नहीं निकलती जो कि जल्दी दिन में ही वहां पहुंच जाय। कटक से बरहमपुर तक 120 मील के लिए 12-14 घंटे लग जाते हैं। इसलिए रेलवे मिनिस्टर महोदय को यह बात ध्यान में रखनी चाहिए और कोई ऐसी ट्रेन चलाये जो कि दिन-दिन में बरहमपुर जल्दी पहुंच सके।

बहुत दिन के बाद अभी कल मैं ने रेलवे का टाइटनेबुल देखा तो मालूम हुआ कि दिल्ली से एक बोगी उड़ीसा के लिए चलाई जायेगी मगर देखने से यह मालूम हुआ कि वह हमारी उड़िया भाषा की इस उक्ति को ही चरितार्थ करती है :—

“महगव जाई वाग्तारसे पड़ना”

अर्थात्, अगर जब महंगाई हो गई है तो उस से बचने के लिए यह जगह छोड़ कर चल दिया लेकिन दूसरी जगह जब पहुंचा तो देखा कि वहां अनाल पड़ रहा था। मालूम यह हुआ कि यह डिब्बा यहां से रुकगा 86 डाउन में फिर यह जाकर बनेक्ट होगा 18 डाउन में और फिर जाकर यह डिब्बा बनेक्ट होगा 352 डाउन में और बनेक्ट होकर यह हावड़ा जायेगा और हावड़ा से 8 अप में बनेक्ट होकर भुवनेश्वर तक जायेगा। मैंने हिसाब लगा कर देखा कि इसमें तीन दिन लग जाते हैं। उड़ीसा के लिए तो दिया नहीं था बाकी अगर दिया है तो ऐसा दिया कि हमारा जितना रुपया डाइरेक्ट ट्रेन में खर्च होता है उस से डबल खर्च हो जाता है।

इसलिए मेरा निवेदन है कि अगर उड़ीसा के लिए कोई डाइरेक्ट ट्रेन हो तो यहां से सीधी भासमसोल होकर खुरदारोड तक हो। अभी तक भासमसोल से चलन वाली गाड़ी पैसेंजर है अगर इस को एक्सप्रेस या मेल बना दें तो बेहतर होगा। अगर कालका मेल में इस डिब्बे को जोड़ा जाये तो वह भासमसोल डाइरेक्ट चला जायगा।

भुवनेश्वर एन. बहुत महत्वपूर्ण स्थान है अगर बरहामपुर से भुवनेश्वर आने के लिये पैसेंजर में 12 घंटे लग जाते हैं। उड़ीसा के अन्दर कोई लोकल ट्रेन नहीं है सिर्फ एक लोकल ट्रेन है जो कि ठालचर से पुरी तक है। मैं रेलवे मनिस्टर साहब से यह निवेदन करूंगा कि हजारों आदमी बरहामपुर से भुवनेश्वर रोज आते जाते हैं। इसलिए एक लोकल ट्रेन यहां से निकालनी बहुत जरूरी है जो बरहामपुर से बटक तक चलाई जाय। सुबह एक ट्रेन बरहामपुर से बटक चलाई जाय और वही शाम को रिटर्न हो जाय और बटक से भी बैसी ट्रेन चलाई जाय। ऐसा होना से एक दिन में यात्री लोग बटक और भुवनेश्वर में काम कर के लौट जा सकेंगे।

हमारे जो फोर्थ ग्रेड के स्वीपर्स रेलवे में काम करते हैं उनके वास्ते हम बहुत दिन से चिन्ता रहे हैं। गांधी जी के अनुयायी होने के नाते यह हमारा फर्ज हो जाता है कि उन्हें हम ऊपर उठावें। आज भी उनकी अवस्था शोचनीय है। अगर आप खड़गपुर जायें तो वहां रेलवे कालोनी नम्बर 3 पोटरकुली में करीब 1000 स्कैवेंजर्स रहते हैं। उन की अवस्था को अगर आप देखेंगे तो मालूम हो जायेगा कि हम गांधी जी को बिना मानते हैं? जहां वह रहते हैं वहां इंसान तो क्या जानवर भी रहना पसन्द नहीं करेंगे। ऐसी जगहों पर वह आदमी रहते हैं। वहां दुर्गति है और वहां का सेनेटेशन अच्छा नहीं है। मेरा कहना है कि स्वाधीन भारत में इंसान

को इंसान की तरह से रखना चाहिए। वह सरकार की जिम्मेदारी है। जो लोग काम करते हैं उनके रहन सहने की माकूल व्यवस्था करना और उनके बच्चों की पढ़ाई व चिबित्सा आदि की व्यवस्था करना सरकार का दायित्व है।

जहां तक रेलवे विभाग में सर्विस में हरिजनों को प्रमोशन देने का सवाल है देखने में यह आता है कि शीड्यूल्ड कास्ट्स के लिए जो परसैटेज हैं अगर स्वीपर्स के लिए, सफाई का काम करने के लिए अगर आदमियों की जरूरत पड़ती है तो वह जगह शीड्यूल्ड कास्ट्स के लोगों को मिल जाती है लेकिन अगर उस के ऊपर कोई प्रमोशन आता है तो वह जगह शीड्यूल्ड कास्ट्स के लोगों को नहीं मिलती है और उनमें उनका परसैटेज भी पूरा नहीं होता है। उसमें कोई परसैटेज रिजर्वेशन का रखा नहीं है। अगर कोई उस के लिए डिमांड भी करता है तो वह दिया जाता है कि धरे भाई तुम तो ज्यादा हो परसैटेज में। स्कैवेंजर्स में देख लो तुम बिचने हो? वहां पर हजारों में तुम लोग हो और तुम्हारा परसैटेज तो ज्यादा हो गया है। अगर स्वीपर के अलावा खलासी की या अटेंडेंट वगैरह की जगह भरनी होती है तो उनमें हरिजनों को चांस नहीं दिया जाता है। मेरा कहना है कि अगर भी कोई परसैटेज लगाना चाहिए। जो स्वीपर्स का काम करते हैं और जिनका सर्विस रेकार्ड अच्छा हो उन्हें खलासी, अटेंडेंट आदि के काम पर लगा दिया जाय, उन्हें इसका चांस दिया जाय तो वह इससे प्रोत्साहित होंगे और हर कोई चाहेगा कि वह मुस्लीम से काम करे।

उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे मंत्री महोदय को उड़ीसा के रेलवे स्टेशनों में सुधार व विकास का कार्य तत्काल प्रारम्भ करवाना चाहिए। मिसाल के लिए मैं बतलाऊं कि बरहामपुर एक स्टेशन है जहां कोई विकास नहीं हुआ है। वहां पर फर्स्ट क्लास का वेंटिंग कम नहीं है। एक फर्स्ट क्लास का वेंटिंग कम होता था

[श्री मोहन नायक]

लेकिन उसको अब ट्रायल कोर्ट बना दिया गया है और जहां ट्रायल कोर्ट था उस को रीफ्रेशमेंट रूम बना दिया गया है। कटक के बाद बरहामपुर उड़ीसा का सीकंड बिगैस्ट टाउन है। वहां पर फर्स्ट क्लास का बेटिंग रूम नहीं है। एक होता भी था लेकिन उस को ऐबालिश कर दिया गया। अब यह क्या प्रोग्रेस हुई है? यह तो भवन्ति ही हुई है।

मैं अपने रेलवे मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि वे भ्रामतीर पर केवल उत्तर भारत में घूमते रहते हैं, जहां बम्बई, कलकत्ता जैसे बड़े बड़े शहर हैं उधर ही वे जाते रहते हैं। वे उड़ीसा की तरफ बहुत कम आते हैं। मैं उनसे निवेदन करूंगा कि वे उधर घायें और अपनी घांखों से देखें कि वहां की क्या भवस्था हो रही है? कटक एक टाउन है उधर एक लेबिल क्रीसिंग है, कोई घादमी अगर उसे पार करना चाहे तो उसे उधर 15-20 मिनट खड़ा होना ही पड़ेगा।

रेलवे मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : वहां पर एक नई बना दी है।

श्री मोहन नायक : नई नहीं बनाई है— चार मील दूर एक रोड बना दी है।

डा० राम सुभग सिंह : वही बना दी है।

श्री मोहन नायक : अगर कोई घादमी बरहामपुर स्टेशन से गुड्ड शोड को जाना चाहे, तो उसको तीन चार मील घूम कर जाना पड़ता है।

उड़ीसा में जो कुछ रेलवे लाइनें बनाई जा रही हैं। वे केवल कामगंल बेंसिस पर बनाई जा रही हैं। जहां माइन्ड है, वहां रेलवे लाइनें बनाई जा रही हैं। मैं चाहता हूँ कि जैसे दूसरे प्रांतों में भ्रम जनता के लिए रेलवे की कंसिलिटीज उपलब्ध की जाती है, वैसे ही उड़ीसा में भी दी जायें।

हमारे यहां डबल लाइन बनाने का प्रोपोजल है और वह काम भी शुरू हो गया है, लेकिन वह काम खःम कब होगा यह कोई

नहीं बता सकता है। मैं भी कन्सल्टेिव कमेटी का सदस्य हूँ। जब भी इस बारे में प्रश्न किया जाता है, तो बताया जाता है कि यह काम भगले साल हो जायेगा। इसी तरह चार पांच साल व्यतीत हो गये हैं और वह काम चल रहा है। उस का भन्त कब होगा, यह कोई नहीं बता सकता है।

श्री सुरेन्द्रनाथ द्विवेदी (केन्द्रपाड़ा) : अब यह गवर्नमेंट जायेगी।

श्री हरि बिष्णु कामत : जब दूसरा मिनिस्टर आयेगा।

श्री मोहन नायक : मैंने एक दिन देखा कि भुवनेश्वर स्टेशन पर जो लैट्रिन्ड बनाई गई है, वे यूरोपियन टाइप की ह भेरे साथ एक बड़े घादमी थे। उन्होंने मुझे कहा जिसको सुनकर मुझे शर्म आई—कि यह कैसी इंडिपेंडेंस है, क्या सरकार सोचती है कि यहां पर साहब लोग रहते हैं, इंडियन नहीं रहते हैं। उन लैट्रिन्ड में कमीड है। बेटिंग हाल और कारीडार में केवल यूरोपियन टाइप की लैट्रिन्ड हैं इंडियन टाइप की नहीं।

डा० राम सुभग सिंह : हो जायेगी ;

श्री मोहन नायक : अगर हो जायेगी तो मैं मंत्री महोदय को धन्यवाद दूंगा।

अगर हमारे लिए कोई लोकल ट्रेन की व्यवस्था कर दी जाये, तो अच्छा हो। हमारे यहां जितनी ट्रेन्ड पास होती हैं, अगर वे दिन में पास हों, तो हमें सुविधा हो सकती है। इस समय हैदराबाद एक्सप्रेस रात के साढ़े दस बजे बरहामपुर स्टेशन पहुंचती है और तीन बजे पुरी को चली जाती है और पुरी से रात के एक बजे निकलती है और सबेरे चार बजे बरहामपुर छोड़ कर चली जाती है। जनता दिन के समय पास होती है, लेकिन उस से हमें कोई फायदा नहीं है। मद्रास मेल भी अन्धेरे में ही निकल जाती है।

मेरा निवेदन है कि उड़ीसा की जनता के लिए कुछ सुविधायें दी जायें। माननीय मंत्री जा कर देखें कि हावड़ा स्टेशन पर उड़िया

सोगों की भीड़ के कारण क्या प्रवस्था होती है। अगर मंत्री महोदय उड़ीसा को भी रेलवे सुविधायें दें, तब हम सोचेंगे कि भारतीय रेलवेज जैसे दूसरी जगह उन्नति कर रही है वैसे ही हमारे यहां भी कर रही है।

श्री सुरेन्द्रनाथ द्विवेदी : नहीं तो इनके खिलाफ वाट दें।

Shri Harish Chandra Mathur (Jalore): Mr. Deputy-Speaker, Sir, even though the Railway Minister has not been very fair and charitable to the various suggestions which we made last year, we have something laid down in the Library against each suggestion as to what has been done. I think, these have received only the attention up to the Director's level. I do not know whether even the Railway Minister has looked into them; otherwise, they would not have come in this form in which they have appeared. I wish, he takes a little particular care to examine the suggestions which we make here.

In spite of this personal complaint, I have no hesitation in congratulating the railway administration and the Railway Minister for their performance during the year. With some sense of pride and considerable satisfaction I would say that they have acquitted themselves well, exceedingly well, during the hostilities and whenever we were faced with an emergency the railway staff particularly showed extra-ordinary sense of responsibility and faced all difficulties and they need to be congratulated by this House.

The railway administration in other spheres also have, for the first time, been a little ahead of the demand of the country, as compared to all other sectors. Of course, it is true that our economic growth has not been what it ought to have been; still even if the economic growth had been as per targets, they would have been in a position to meet the full demand because they have carried more than 10 million tonnes of originaung freight in addition this year.

They have also made a considerable improvement in their manufacturing programme of rolling stock, signal equipment and wagons and I particularly congratulate them for being able to find a market for their equipment abroad. It was really heartening to know that they would be exporting more than 2,000 wagons outside this country in a phased programme. This definitely means that with further concerted effort they could have a target fixed for them so that they would be able to meet the entire foreign exchange demand of the railways only out of the exports which they make.

When we are now talking of self-reliance—I do not mean that we will not have to import anything when we talk of self-reliance—I think, a department like the railways should give a lead to all other public sector enterprises—this is the oldest public sector enterprise—to show a way also for the private sector that the large-scale industries and establishments like that so reorient their manufacturing programme that they are able to meet the entire foreign exchange demand, if they cannot spare a little more of their own administration, that our further expansion may become a little easier.

Even in the matter of efficiency, they have shown a little better efficiency. But this should also not throw us into any complacency because so far as efficiency is concerned, there is considerable scope for improvement. I hope that they would tell us what particular steps their Efficiency Bureau and others are taking in this particular matter.

13 hrs.

I wish to refer to two or three important policy matters. It has been suggested on the floor of this House by one particular Member that to bring about better coordination between all modes of transport, whether it is road transport or waterways, airways or railways, all these should be placed under one ministry. My very esteemed friend, Dr. Singhvi, made this suggestion. I can understand his anxiety

[Shri Harish Chandra Mathur]

to bring about better co-ordination; but, I think, the suggestion is almost fantastic. We would make the greatest mistake if we just reversed the entire process which has taken place in bifurcating the Ministry of Transport from the Ministry of Railways. There were two reasons for it. Of course, I had a chance to glance through the report which has recently been submitted, but the railways as a dominating partner will not be very conducive for the growth of other modes of transport. The other modes of transport are growing in such a proportion that it is physically impossible for any single ministry to take care of these modes of transport. It does not happen anywhere on the face of the earth. Nowhere in an advanced country where these modes of transport have grown to a particular stage are they all clubbed together and put under one particular ministry. That should never happen. I think the anxiety of the Members only underlines the need for a better coordination and to bring up the road transport in complete and better understanding with the Railways and other modes of transport. I can understand that. Almost all the facts and figures and data on which we have worked for years and years have completely exhausted our patience—I think all the necessary data is available with the Government. The only question is that at a very high level there should be some decisions taken. Even certain decisions are taken and they are not implemented. Sir, quite a few years back, I happened to be a member of the Road Transport Reorganisation Committee set up by Mr. Patil when he happened to be the Minister in-charge of that Ministry. We had submitted the report and that report had received full support of this House and yet, unfortunately, in spite of so many years lapsing, nothing very substantial has been done, no coordination could be brought about, no important decisions could be taken. If important decisions are taken, they are not being implemented. Therefore, we have got to devise ways and methods

as to how to do the job and I suggest if there are four or five important decisions which can be taken and implemented, the grievance of the road transport will be very much redressed. It would be wise if the Prime Minister under her chairmanship has a small committee, one for the Railways and the other for Transport and Aviation, and these three persons would sit together and chalk out those decisions which have got to be implemented and use their personal influence and see that those decisions are implemented. The Prime Minister will have to use her personal influence because it is not only the Railway Ministry which is concerned but the more important authorities which are concerned and which are handicapping are the State Governments. Therefore, I suggest such a committee even if it is there for one year, to take those decisions and get those implemented, and if the Prime Minister takes a personal interest, I think, that would be much better.

Another criticism which was offered was about the Railway Board, that it is a top-heavy administration. I think, the Railway Board is an organisation which we have devised with considerable thought and care and that this is one of the finest types of organisation which we have been able to build up with all the necessary autonomy as well as departmental control which is necessary to manage the public sector enterprises. As a matter of fact, I wish to remind the House that when we were talking about the P & T Board, we have been all the time telling them, putting before them, approaching before the Government and them, the example of the Railway Board. If my hon. friend who made certain criticism had studied the entire background and also studied the management question regarding the public sector enterprises, I think, he would never have made such observations on the floor of this House. I think, as a matter of fact, we should have a further examination and try to see how other public sector enterprises and the

P & T can benefit by the experience which the Railway Board offers us.

Then, passing on to the question of fares and freights, I am afraid, I have some criticism to offer. It is really a phenomenon, as a matter of fact, which should be examined analytically. What has happened is that we here in this House and the people in the country are almost indoctrinated in the sense that when the Railway Minister says there is no further rise in fares and freights, we just applaud him as if it is in the ordinary course that every year the Minister for Railways must come with additional fares and freights. It just never happens in any public sector enterprise, in any worthwhile utility concern. As a matter of fact, let us be reminded that from year to year here has been not one single year when the Railways have not increased either fares or freights under one pretext or another. I think the public attitude should change in this matter and the attitude of Parliament should change in this matter and it should ask the Railway Minister that it is out of his efficiency and out of economy that he should manage the affairs. Both the Railway Minister and the Finance Minister have got into a vicious circle in which the consumer and the citizen finds himself enmeshed. They are weaving a vicious circle. The Railway Minister says that he increases fares and freights because the Finance Minister has levied certain excise duties and, therefore, he must increase them, and the Finance Minister says that it is costing us a little more to implement our projects because the railway freights are more. Therefore, this is a most vicious circle which is strangulating the citizen and it is going on from year to year and it would be just a myth and a deception to tell the citizens that the Government is wedded to the policy of bringing down the prices. Where is the question of bringing down the prices? In the manner in which the Government is proceeding, whether it is the Finance Minister or the Railway Minister, the prices must go up from year to year and the country must be in a very

unfortunate state of affairs. It is such a vicious circle which has been going on for such a long time that a realistic approach of the situation must be taken.

Let them also understand that they are a monopoly concern. Let it not be forgotten that they are a monopoly concern and that there is no competition with them. They should not take advantage of monopolistic exploitation simply because they only happen to be in the field. I do not very much appreciate their attitude so far as this matter is concerned.

I again wish to remind—I do not know how loosely the hon. Ministers talk and when they come to the House, they say something else—the hon. Minister for Railways that, while in Rajasthan, he talked of a zone for Rajasthan. I am not one who is asking for a particular zone for every State. That would be a most fatal thing. If you succumb to this, you will be making the mistake of your life. I do not want it. But I definitely do suggest that for increased efficiency and for better service, you must have a metre-gauge zone, taking those portions from the western railways and from the northern railways and putting them together. It would be both for Gujarat and Rajasthan. There is no reason why this zone should not be made out. A glib answer is given about the load factor. I do not know what they mean by the load factor. Their own division of the zone is such that it has absolutely no comparison, one with the other. The load factor of the metre-gauge zone would certainly warrant a separate zone. It would mean greater efficiency and better attention to these neglected areas where the metre-gauge runs.

Mr. Deputy Speaker: The hon. Member may conclude.

Shri Harish Chandra Mathur: I will take a few minutes more. I think, we have the whole day and for want of

[Shri Harish Chandra Mathur]

speakers, you will have to adjourn the House.

Mr. Deputy-Speaker: I have a list of 18 speakers.

Shri Harish Chandra Mathur: There are not even 18 Members in the House.

Shri Hari Vishnu Kamath: On a point of order, Sir. I am glad he has said that there are not even 18 Members in the House. It means there is no quorum in the House.

Shri Harish Chandra Mathur: If you insist on it, I don't mind it.

Mr. Deputy-Speaker: The bell is being rung.....now there is quorum. The hon. Member may continue.

Shri Harish Chandra Mathur: I was just saying that it is in the interest of efficiency and better service that a metre gauge zone should be formed. I would like to invite the attention of the hon. Minister that, when, for the first time these zones were being formed, this matter had been gone into that a separate zone should be there with Jodhpur as the headquarters of the zone. I would, therefore, request the hon. Minister to re-examine it immediately and form this metre gauge zone with zonal headquarters at Jodhpur.

I will now rush through the three or four points that I have got.

It is really depressing to note that, so far as the outlays of the Railways are concerned, in spite of the fact that we want an increased tempo, the Railways have not, as a matter of fact, gone into under-developed areas at all. What has happened is that the outlay of the Railways has gone down during the last three years: from Rs. 614 crores it had come down to Rs. 282 crores; and now it has come down to Rs. 225 crores and even this much amount goes only to the rich, making them richer and the poor continuing

where they are, not poorer, because they do not go and break the routes, they go only to certain industrial sectors; for instance, if there is a steel mill, then they go to those areas to serve there; I can understand it. But they have completely neglected, in their scheme of things, to develop certain areas. They should not forget their responsibility to develop the country. Therefore, what I would suggest is that, whatever provision they make—let it be Rs. 300 crores—at least 30% of the total outlay should be earmarked exclusively for the development of under-developed areas because otherwise, I do not have the heart even to ask them to go and take a railway line from Abu Road to Siroha. I cannot ask them because there is no provision in their scheme of things. If they earmark about 30% or even 25% of the total outlay, then that should go to develop those areas and my friend's requirement of Orissa would also be met.

Another thing, is really very funny, is that they still continue to charge the inflated rate. They have a strange, outmoded theory which does not fit in with the socialistic pattern of society, which does not fit in at all with the welfare state. In the case of those under-developed areas, they want to charge double rate. I cannot understand it. Even the Air Service has provided Rs. one crore to meet the deficit of those areas. They were running at a loss from Delhi to Madras, but they were not charging a higher rate; they were charging the same rate and they meet the deficit from somewhere else. I can understand, they can oblige a particular section, but that is not the thing. The whole mental attitude should change in this matter.

I now come to the last point, i.e., about personnel. I referred to it last time also and it is with deep regret that I have again to reinforce what I said last time. Railways used to be the best service which attracted the best talents in the country sometime

back, but now it has ceased to be such an agency. I said, "you have got no personnel planning at all and your people from the lowest level stagnate." There are people who enter the Railways as UDCs and retire as UDCs. It is the most unfortunate thing. In Railways, the officers stagnate; the Class I officers stagnate; they have no chances of promotion. I was most amazed when I looked at the reply given by the Railways to this question when it was raised last time. They say, "yes; we find that so far as civil engineering is concerned, so far as mechanical engineering is concerned and so far as traffic is concerned". So far as all the three important sections are concerned, there is stagnation; they have got no career prospects and they have got to wait for a long time compared to what happens in other departments—PWD and other departments. This is what they admit. What is their explanation? "What we do is we try to provide an opening for them in some other public sector enterprises". This is the most amazing thing. It is one of the most important and hugest empires. Mr. S. K. Patil very rightly calls it a "big empire". It is really a big empire because it has more than half of the entire government personnel employed by you. You say that, for the career of your senior officers, you have to fall upon some other public sector enterprise. It is a question which should be examined; otherwise, you will have discontent in your services; otherwise, you will stop attracting the right type of personnel and the efficiency which we expect from the Railways will not be there.

I do hope that the Railway administration will give a real, imaginative thought to all the problems which I have posed before them.

Shri Muhammad Ismail (Manjeri): One may say that, as compared to the pre-Independence days, the present position of the Railway system of the country has indeed recorded an advance. It cannot be denied that it has made some progress. But how much, at what cost and at what speed is the question. The railway Ministry is

enthusiastic and congratulates itself on the progress the Railways have made. They speak of the performance of the Railways in glowing terms. One of the publications says this. Speaking of the journeys performed by all the passenger trains in the country during the year, they say that, if they were totalled up, they would come to more than 210 million kilometres. I now quote:

"In these days, with rockets and other bodies regularly taking off for the celestial regions, it will be opportune to talk in terms of space and say that this is the equivalent of 547 journeys to the moon."

They pay themselves a high tribute. But such comparisons with celestial and heavenly travels do not evoke much enthusiasm in people like us who are still confined to the sordid planet, Earth, and particularly in people of this country who actually see the condition of the country.

What is the real position so far as the Railways and their progress are concerned? Here are some figures furnished by the Railway Ministry; they relate to the progress and improvement effected during the last fifteen years.

In 1950, with the capital-at-charge at Rs. 8270 millions, there were about 54,000 route kilometres; in 1965, the capital-at-charge has been raised to Rs. 24,000 and odd millions, but the route kilometres have been increased only to 57,600. While the capital-at-charge has increased by about 200 per cent during this period, the route-kms. have increased only by about 7 per cent. Taking the number of railway stations, we find that in 1950 there were 5500 odd railway stations, but in 1965 the number was about 6900. Here, we have got an increase of only 20 per cent. This comes to about one station for every 85 villages in the country, and about 1 k.m. of line per every 57 sq. k.m. of the country. This is the position in which the railway systems is in the country.

[Shri Muhammad Ismail]

With particular reference to such States as Kerala and Madras, I would say that the experience of those States does not provide much ground for gratification. Their backwardness in the matter of railways is very striking as it is in the field of industries too. The case of the Kerala State is especially noteworthy; it is more neglected. Again, in Kerala, the Malabar region is subjected to still more glaring neglect. Not only the Centre but also the local Government treats Malabar in a step-motherly way. This region, Malabar, is much in the same position as it was in about twenty years ago, so far as extension of railway lines is concerned. Not a single-route-mile has been added during the last twenty years and more in Malabar. The people of the region and their representatives have been earnestly pleading and pressing for the construction of a small line, a new line between Malathur on the Nilambar-Shoranur line and Feroke on the main West Coast line. This proposed line is a small and a short one, being only about 35 miles in length. Even this small line has not yet been taken up by Government. This line, if constructed, will open up a region full of natural and valuable resources such as timber, rubber, tea, coffee, coconut, fruits and so on. It will connect the timber forest region with the second largest timber yard in the world, namely Kallai. An assurance was given about twelve years ago by the then Railway Minister that this line would be included in the Second Five Year Plan, but it was not so included. It then transpired that the Kerala Government had put it in the fourteenth place or so in the list of priorities. Worse still, it is now found that the local Government has not included this Melathur-Feroke new line in their list of proposed new lines at all. This is inequitable and highlights the parochial spirit of the Kerala Government.

Railway is the responsibility of the Centre; particularly at present when

Kerala is under President's rule, if the Centre takes a little interest and investigates the feasibility and usefulness of this line, they would be convinced of the great importance of the line not only to the whole of the Kerala State but to the economy of the country as well. It will not only open up this rich region but will also add considerably to the revenues of the existing lines.

Another point is that there is a great need and demand for constructing a railway overbridge in the place of the level-crossing which is located in the busiest and central part of the Tirur town and which is a pestering source of inconvenience and hindrance to the heavy traffic of this market town. Because of the topography of the place, the cost of this overbridge would be much lower than that of overbridges in other places.

Again, Ponnani, an important cultural and trade centre on the Arabian Sea Coast in Malabar should be connected with the main line.

Where Malabar is concerned, even the railway timings and halts are not arranged with a view to serve the interest and convenience of the people of Malabar. It is said that the arrival time of the West Coast Express at Calicut is going to be changed from the present 6.30 p.m. to midnight, for the benefit of the passengers outside Malabar area. This is a convenient evening train for Malabar and it will be an injustice to make it a midnight train. 6.30 p.m. must be kept up for Calicut.

Moreover, this train should stop at Tirur which is an important station from the point of view of traffic and revenue. Betel leaves and fresh fishes exported from this station alone give thousands of rupees of revenue. The stopping of the West Coast Express at Tirur will serve the interests of Ernad and Tirur taluks also.

Further, it is necessary to stop all fast trains at important fishing centres,

that is, such important stations as Tanur and parappanangadi. This much of consideration at least is due to the fishing industry which has got an important bearing on the food position. A few minutes taken up by such stoppages must be made up in other ways, if they have to be made up at all.

Taking Kerala as a whole, the only line that the State has been given during the last twenty years or so is the metre gauge line from Quilon to Ernakulam. More lines and amenities are surely due to Kerala and they are seriously needed for its economic development.

My hon. friends, the other hon. Members from Kerala, have already spoken in the House about the need for providing several new lines, doubling existing lines and converting metre gauge into broad gauge lines. I also support those demands. Out of them, I shall mention just one item, that is to say, a new line connecting Bodinaikkanur with Cochin. From a mere look on the map, the importance of this line can be seen. It will make a radical cut in the railway distance between a place in the Madurai region and the Cochin area. In most cases, it will cut down the distance to one-third of the present railway distance. Such a reduction will surely increase the passenger and goods traffic between the two regions to an enormous extent.

Coming to the Madras State, during the last twenty years, the only new line that has been actually completed is the one between Manamadurai and Virudunagar, and that too after a disconcertingly long delay.

The one inequity that has been perpetrated on the Madras State is that the larger portion of its railway system is of metre gauge. This injustice was committed, of course, at a time when people had no voice on such matters. But it is now hampering the economic development of

the State. If there is a real interest and anxiety about the balanced development of the country, this grave inequity and inequality must be rectified quickly.

The electrification of the line between Tambaram and Villupuram took an unconscionably long time to be completed. About ten years ago it was said that the electrification would be completed in a year's time, but it has actually taken more than 10 years. Again, electrification alone could not fulfil substantially the desired object. For that purpose, the Villupuram-Tambaram line should be doubled.

I have tabled certain cut motions and I have already spoken on some of them. The remaining cut motions relate to the following items. The first item relates to the need for connecting Pernambur, an important tanning centre, with the Madras-Bangalore line. The second one relates to the need for constructing an overbridge or a subway in Vaniyambadi, a busy trade and tanning centre between the old town and the new town of that place.

My third point relates to renovating and modernising the very old and out-dated station at Ambur. The fourth cut motion relates to expediting payment of compensation to persons involved in accidents, especially at Valathoor in Madras-Bangalore line.

Mr. Deputy-Speaker: The hon. Member's time is up.

Shri Muhammad Ismail: This is the last item, Sir. I will just take one or two more minutes. The last item refers to the inordinate delay in settling claims and effecting payments. One case of death of one young man occurred in Valathoor owing to the absence of proper signal system a year ago, and the case is hanging fire still.

[Shri Muhammad Ismail]

Then, Sir, there is another item regarding improvements required in the Chrompet station on the Madras-Tambaram suburban line. It has covered roof just for a few feet only and the covered roof is now being extended by few more feet. During the hot season and the wet season passengers are put to great inconvenience on the platform and so the whole length of the platform should be covered. It is very inconvenient now for the passengers to be on the platform. This station has now grown into importance by leaps and bounds. It has no sufficient office accommodation; so much so, when the people are standing in queues for buying tickets, the officers have to move about in the same place and inconvenience themselves and inconvenience the people. There is a small stretch of road, it is just a stretch of 10 feet or 15 feet, in front of the Station. It is so muddy that a few showers make it impossible for the people with some decent dress to walk over the place.

There is the projected line between Tinnevely and Cape Comorin and between Nagarkoil and Trivandrum. Without this, the railway system of the country cannot be said to be complete. But it is being kept pending for decades now.

Mr. Deputy-Speaker: The hon. Member's time is up.

Shri Muhammad Ismail: All these works and certain others mentioned by other hon. Members of the House have to be taken up and executed speedily. Then and then alone the southern States will be one and will be equal with the other parts of the country in the matter of Railways.

Mr. Deputy-Speaker: Dr. Chandrabhan Singh.

Dr. Chandrabhan Singh (Bilaspur): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I must congratulate the Railway Ministry for implementing one of my suggestions

made last year about the raising of the standard of medical officers, first grade graduate assistant surgeons to the Class II service.

श्री हुकम चन्द कच्छवाय (देवास) : उपाध्यक्ष महोदय, आप मुझे कब बोलने का समय देंगे ।

उपाध्यक्ष महोदय : भ्रगर समय होगा तो दे देंगे, नहीं तो नहीं ।

Dr. Chandrabhan Singh: I offer my congratulations and thanks to the Railway Ministry on behalf of those doctors.

श्री हुकम चन्द कच्छवाय : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपकी व्यवस्था चाहता हूँ । सदन में इस समय गणपूर्ति नहीं है ।

13.33 hrs.

[SHRI SHAM LAL SARAF in the Chair]

Mr. Chairman: The bell is being rung. Now there is quorum.

Dr. Chandrabhan Singh: While congratulating the Railway Ministry for raising their status from Class III to Class II in respect of Railway Doctors (M.B.B.S.), I must also point out one important factor. While doing this to them, the authorities have denied the same recognition to the licentiates who are doing the same work in the Railways. There are licentiates of fifteen to twenty years of standing but only because they are licentiates, they are not being given this advantage. I plead with the Railway Ministry that their cases must be reconsidered, because, they are doing the same work and they should be given the privilege of being placed in the Class II service.

There is one more important point which I wish to bring to the notice of the Railway Minister. That is about the specialised service. The Railways have to be congratulated on building very good hospitals and staffing

them with specialists in surgery, in medicine and other specialities, but what happens to them? In respect of those specialists, the moment they reach their promotions, there is no higher cadre and if they are promoted they do not remain specialists, they become D.M.Os, and they are doing mostly administrative work. They have got their special qualifications, but they cannot be promoted in their special category. I want to plead for them. I understand this case, and some of the doctors came to me and I want to plead their case. I want to suggest that a specialist cadre must be created in the Railway Medical Service. If a cadre is created, then, they will be able to do better service in that section, they will work hard, and they will not fight for being promoted as D.M.Os. The number of posts of D.M.Os. is limited. There cannot be any increase in their numbers. Therefore, Sir, I plead that a special cadre of specialists in the Surgical Department, Medical Department and other specialist departments should be created. If that is created, then the complaint of these specialists will be completely eliminated, they will be able to do better work, and as such, they will be able to serve the Railway better. I must also congratulate the Railways for better hospitals, which they have provided.

The third point which I wish to state is this. This is a very important point. The Railway Board, as it is constituted now, consists of specialists in Engineering traffic and other branches concerned, but there is no Member in the Railway Board representing Health Department. The Health Department has increased to a very great extent and has come of age and the time has come now for the Railway Minister to consider this and provide for a Member, belonging to the Health Service in the Railway Board. I would like to plead again in respect of this important point. Health measures are very important and there are large numbers of medical officers and

therefore, I wish to stress that there should be a Member from the Medical Department, who should be a full-fledged Member of the Railway Board.

My next point is this. For the development of various sections, there should be a national policy for the development of transport. One of my hon. friends has just pointed out that there is no national policy for development of transport in the country. Regarding development of transport, Railways being the major partner, Railways must play a very important part in strategic places. For example, they are constructing roads in various places, but they are not connecting those areas with Railways. It has been pointed out yesterday that in the northern division of Uttar Pradesh we should have a railway communication beyond the present line. So I would suggest that there should be a regional department which must look into these things and connect the roads with strategic railway lines. That is a very important point. The northern area there should be connected by railway lines.

Now I come to another important point. This is in Madhya Pradesh. The Bailadilla-Bastar area, contiguous to Orissa is very poorly developed. It is so poorly developed that in vast areas of about 200 or 250 miles there is hardly any railway line. This Bailadilla-Bastar area abounds in mineral resources, iron ore, mica and other very important elements like bauxite, dolomite etc. There is everything there, but there are no means of transport.

A railway line connecting Dalli—Rajahara and Jagadapur in Bastar is a very important line which has to be constructed. This will connect the north and the south and as such will accelerate the development of this area where you can have cement factories, steel factories, aluminium factories and about 20 or more other very important factories. Not only that. This

[Dr. Chandrabhan Singh]

will also help develop the Dandakaranya area. There refugees are coming and settling. For that also, we need a railway system. So I will plead very strongly that this should be looked into and a railway line connecting Dalli—Rajahara (which is a very important junction) and Jagdalpur laid. This will open up the areas inhabited by the Adivasis and also help in the development of the Dandakaranya where refugees are settling. This will give a chance to the people of these areas to live a better life.

Another important thing in connection with Madhya Pradesh is this. The Mandla portion is a very backward area also Adivasi area. There should be a railway line connecting Bilaspur with Mandla. I had made this suggestion two years ago. This will open up the vast hinterland which is rich in mineral resources, very rich in forest resources. This connection will develop very important sections of that undeveloped area. I will plead again with the Ministry that a railway line from Bilaspur to Mandla should be constructed. I was told that a survey was made. But nothing further seems to have happened. I will plead again with the Ministry that the time has come when this area must be developed and a railway line connection Bilaspur with Mandla constructed as soon as possible.

Another important point I want to make concerns the co-ordinated operation and development of transport. It is a complaint very commonly made that there are many junctions, many strategic and vital areas where there are no over-bridges or under-bridges, with the result that there is considerable bottleneck in transport. This is only the result of lack of co-ordination between the transport department and the Railway Ministry. We are told that the Railways are prepared to construct the over-bridge or under-bridge, but that they are not responsible for laying the approach

roads and the State Government concerned should be responsible for it. The State Governments say that they have not got the funds for the purpose. I would plead that there should be proper co-ordination between the two departments, and on the excuse that the State Governments are not undertaking their responsibility of providing the connecting roads, the Railways should not get away and deny their responsibility. I would suggest that the Railways should set apart a special fund for this very purpose so that this problem is solved wherever it exists.

Many members have complained about the bottleneck in many level crossings. I can cite many more myself. There can only be one solution to this, namely, there must be co-operation between the Railway Ministry and the Transport Ministry. Wherever an over-bridge or under-bridge has to be built, it must be a combined rail-road so that both the media of transport can operate without hindrance. I will give one example of Hasdeo river bridge near Champa Junction in S. E. Railway where there must be rail-cum-road bridge. I had suggested last time that there must be a combined rail-cum-road bridge. If this is done, a great and urgent demand of the people there will have been met. The Railways have a greater responsibility in this matter. The excuse that the State Governments are not co-operating should not be put forward. The Railways themselves should attend to this and do the needful. This is a very important point which I would urge before the Ministry.

Some Members have mentioned about catering. I would suggest that there should be a national policy about catering. Formerly, catering was exclusively done by private contractors. Now the Railways have taken over a part of catering departmentally and the rest is done by private contractors. This is some sort of

a mixture, partly railway catering, partly private contractor catering. This is a very unsatisfactory state of affairs. The Railways must have a national policy on this. If they can do it, let them take over the entire catering departmentally. If they cannot, let them hand it over to private contractors. The time has come when the Railways must decide on this. I am not saying that the private parties must do it. But the Railways must decide on a national and uniform policy. Many Members have pointed out the difficulties and hardships experienced under the present arrangement. These must be removed by the adoption of a uniform national policy.

The condition of third class passengers is pitiable. I would suggest that every train must have two more third-class compartments than they are running now. This is the least that Government can do to relieve the hardships and difficulties felt by the third class travellers. If the Railways cannot provide more lines, if they cannot provide more trains, they must at least increase the number of third-class carriages.

Some Members have suggested abolition of classes. I do not agree with that. I would suggest: let there be two classes, upper and lower. In some countries, they have abolished classes. But conditions in our country at present are such that we cannot but have these classes (*Interruptions*). I am not defending the classes as such. But we cannot have one class. Let us have two. As it is, we have three, probably four including the air-conditioned class. I have seen some passengers who travel in first-class by passes, how they use these first-class compartments is pitiable. I am not going into that now. But the fact remains that two classes are necessary, a superior class and an inferior class. Proper facilities must be given for these two classes.

Another important point I want to make concerns employment in certain sections, in certain zones. I have written to the Railway Ministry about this. Even for class IV staff, they import people from outside the area concerned. I can cite any number of examples. This must be looked into by the Railway Ministry. For classes III and IV services, local people must be encouraged to come in. I had suggested last time that they must fix a quota; that at least 80 per cent of the people recruited to the class III and IV services must be from the local area concerned. I am not including in this technicians. That is a separate thing. But for class III and class IV service, local people must be given preference.

One more important point. There are occasionally certain difficulties between the junior P.W.D. inspecting staff and the contractors. I have brought to the notice of the Railway Minister the fact that this has resulted in stoppage of work and shortfall in plan outlay. I have mentioned the case of Bilaspur in this regard where due to lack of co-operations between the contractor and the inspecting staff work had to be suspended. Although I am grateful to the Railway Ministry for looking into the matter and informing me that the situation has been remediated, this is not a solitary example. There are many such examples. The Railway Ministry should take speedy action in such cases and restore normal work to achieve planned targets.

Before I close, I have to thank the Railway Ministry and the employees for the wonderful work they did during the emergency. It is a glorious record that has to be kept and cherished. I am told that in three days' time they transported two divisions to the area of operations. Everyone concerned deserves the thanks of this House for this. I again compliment the Railway Ministry, the staff and the Railway Board for the marvellous work that they have done.

श्री म० ला० द्विवेदी : (हमीरपुर) :
समापति जी, रेलवे प्रशासन इस बात के लिए अवश्य ही बधाई का पात्र है कि जब से देश में स्वतंत्रता प्रायी तब से हमारे देश में रेलों का जो विस्तार हुआ है उससे एक नया जमाना उत्पन्न हुआ है। जिन्होंने वर्षी 1947 के पहले रेलवे के प्रबंध को देखा होगा तो उन्हें पता होगा कि कितनी कमजोरियां कितनी खराबियां थीं। लेकिन स्वतंत्रता प्राप्ति के पश्चात् जगह-जगह ऊंचे और अच्छे प्लेटफार्म बनाये गए, बिजली का विस्तार हुआ, नयी रेलवे लाइनें चलाई गई और और भी तरह-तरह की जो सुविधायें यात्रियों को दी गई हैं या कर्मचारियों को दी गई हैं वह सब ऐसे कारण हैं जिनके लिए रेलवे मंत्रालय तथा रेलवे बोर्ड बधाई का पात्र है।

श्री बाल्मीकी (खुर्जा) : बुन्देलखंड में क्या हुआ?

श्री म० ला० द्विवेदी : बुन्देलखंड की तरफ मैं अभी आता हूँ। लेकिन जो बात कहने की है वह यह कि रेलवे बोर्ड का ध्यान या रेलवे बोर्ड का ध्यान केवल बड़ी-बड़ी लाइनों की तरफ है और बड़े-बड़े नगरों की तरफ है। जहां कहीं भी सुधार हुआ है वह बड़े बड़े स्थानों पर हुआ है और समृद्ध क्षेत्रों में हुआ है। पिछड़े क्षेत्रों की तरफ कोई भी काम विशेष नहीं हुआ है। जहां कहीं भी रेलवे लाइन पहले नहीं थी वहां रेलवे लाइन अभी तक नहीं बनाई गई है। उदाहरण के लिए मैं आपको बतलाऊं कि रेलवे मंत्रालय ने कोंब, जालौन, उरई का सर्वे कराया था। कोंब, जालौन और उरई का जो टुकड़ा बाकी है उसका सर्वे हो चुका था। उसको जोड़ने का काम करना था लेकिन अभी

तक वह नहीं हुआ है। उसके लिए शास्त्री जी ने आश्वासन दिया था, श्री जगजीवन राम ने भी आश्वासन दिया था अंग्रेजी शासन काल में ही एक और रेलवे लाइन भरभरा, सुमरपुर से हरपालपुर तक बाया राठ चलाने की तजवीज थी उसका सर्वे भी किया जा चुका था लेकिन आज तक उसको बनाया नहीं गया है और वह काम पूरा नहीं हुआ है। बुंदेलखंड के पिछड़े क्षेत्र में इसे बनवाना अत्यन्त आवश्यक है। हरपालपुर से रीवा तक बाया पन्ना एंड सतना एक रेलवे लाइन बननी थी लेकिन ज्योंही रीवा से विन्ध्य प्रदेश की राजधानी हट गयी और मध्य प्रदेश की राजधानी भूपाल बनाई गयी वह रेलवे लाइन बनाने का काम भी छोड़ दिया गया। भूपाल के राजधानी बनते ही आपने रीवा की लाइन का काम बंद कर दिया और आज वह आपकी योजना में भी नहीं है। इस प्रकार से और भी कुछ रेलवे लाइनें हैं जिनके कि बनाने की ओर आपको ध्यान देना चाहिए और जिनकी ओर माननीय सदस्यों ने आपका ध्यान आकर्षित किया है।

यह डबलिंग का काम अर्थात् रेलवे लाइनों को दुहारा करने का काम देश भर में पिछले 10 सालों या पूर्व से चल रहा है और बड़े बड़े प्लेटफार्म और शेड भी बनाये जा रहे हैं। मैं यह नहीं कहता कि आप यह बड़े बड़े काम न करिये लेकिन मेरा कहना है कि यह डबलिंग का काम और रेलवे स्टेशनों पर नये शेड बनाने का काम कुछ दिनों के लिए रोक जा सकता है। ऐसा करने से जो रुपया बचे उससे जहां कोई रेलवे लाइन नहीं है वहां आप रेलवे लाइन दे सकते हैं। आपने देखा होगा कि ताज एक्सप्रेस नई चलाई गई, एक नई गाड़ी लखनऊ एक्सप्रेस या मेल चलाई गई, असम मेल भी नई चलने लगी,

खैर झन्डा है असम के लोगों को कुछ धाराम पहुंचेगा लेकिन मेरा कहना है कि यह सब की सब कानपुर होकर जाती है। अब जिन लाइनों पर पहले से एक्सप्रेस गाड़ियां चलती हैं उन्हीं पर धीर भी तेज चलाई जाती है। जरूरत तो इस बात की है कि पहले वह उन क्षेत्रों को देखें जहां कि कोई रेल लाइन नहीं है प्रथवा एक्सप्रेस गाड़ी नहीं है। अब झांसी से मानिकपुर एक ऐसा उपेक्षित सेक्शन है इसमें कोई भी एक्सप्रेस गाड़ी नहीं चलती है। मैंने पहले भी कहा है धीर आज फिर अपनी मांग दुहराना चाहता हूं कि लूफान एक्सप्रेस दिल्ली से प्रागरा जाती है, प्रागरा से टूंडला चली जाती है और फिर टूंडला से कानपुर होकर हावड़ा जाती है तो इस गाड़ी को शालियर, झांसी, मानिकपुर और इलाहाबाद और बनारस होकर हावड़ा तक पहुंचाये तो यह पिछड़ा क्षेत्र भी उससे कवर हो जायेगा। जब मैं ने एक वाद-विवाद रेल सम्बन्धी इसी सदन में उठाया था तो श्री शाहनवाज खां ने डिप्टी मिनिस्टर रेलवेज की हैसियत से यह धारावासन दिया था कि घाठ नई जनता गाड़ियां चलाई जायेंगी जिनके नाम भी उन्होंने गिनाये थे। मैंने उस पर एक संतोष की ठंडी सांस सी थी कि चलो एक काम तो हुआ। लेकिन वह मंत्रालय बदला जब नये मंत्री पाटिल साहब और डा० राम सुभग सिंह रेलवे मंत्रालय में आये तो उन्होंने जितनी नई एक्सप्रेस गाड़ियां चलाई वह सब बिलकुल भिन्न-भिन्न गाड़ियां चलाई और जिनका कि वायदा किया गया था वह एक नहीं चलाई। रेलवे मंत्रालय को अपने धारावासनों पर ध्यान तो रखना चाहिए चाहे वह किसी पहले के मंत्री ने ही दिये हों।

बम्बई के लिए झांसी से कोई एक्सप्रेस गाड़ी नहीं है जब कि कानपुर होकर हावड़ा के लिये सैकड़ों गाड़ियां हैं। केवल एक पंजाब मेल है या हावड़ा एक्सप्रेस है जो

कि 12 घंटे के अन्तर से चलती है। जितनी भी गाड़ियां बम्बई के लिये हैं वे पश्चिम रेलवे की हैं और राजस्थान होकर जाती हैं। सेंट्रल रेलवे में बम्बई के लिये कोई जनता एक्सप्रेस ट्रेन नहीं है। झांसी के पास पास का क्षेत्र एक काफी बड़ा क्षेत्र है धीर हजारों लाखों यात्रियों को बम्बई जाना पड़ता है। लखनऊ और कानपुर का क्षेत्र भी बम्बई के लिये वहां से कवर होता है मगर मजा यह है कि सेंट्रल रेलवेज में कोई भी जनता गाड़ी की व्यवस्था नहीं है जो कि करनी चाहिये। इसलिए मेरा निवेदन है कि एक एक्सप्रेस गाड़ी प्रायः झांसी होकर बम्बई तक लाइये। दिल्ली से बम्बई तक झांसी होकर चलाइये और एक लखनऊ से बम्बई तक झांसी होकर चलाइये। ऐसा होने से जो प्रायः यात्रियों को परेशानी का सामना करना होता है धीर बारह घंटे इकना पड़ता है वह विकृत उनकी हल हो जायेगी।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि रेलवेज में अष्टाचार बहुत फैला हुआ है। उदाहरण के लिए स्लीपर कोचेज का इन्स्टॉलमेंट देखिये। अब हालत यह है कि अगर प्रायः कायदे से बड़े क्लास स्लीपर कोच में सोने की जगह लेने जायें तो कह दिया जाता है कि कोई बर्थ खाली नहीं है सब भर गयी हैं लेकिन रेलवे के मुलाखिम के हाथ में प्रायः अगर सात रुपये दे बीजिये तो सात रुपये में मछे से बर्ष टिकट के बर्थ पर सफर करते हुए प्रायः चले जाइये। प्रायको टिकट भी नहीं लेना पड़ेगा और सोने की जगह भी प्रायको मिल जायेगी। इस तरह का अष्टाचार रेलवेज में खुले तौर पर देखता हूं। प्रायः जब भी चाहे इस बारे में जांच पड़ताल करके सन्तोष कर सकते हैं। मैंने दो बार खबानी बात की है और इसकी ओर उनका ध्यान दिनाया है लेकिन अभी तक कोई ध्यान नहीं दिया गया है। प्रथम्वा यह है कि प्रायः अष्टाचार फैला हुआ है इसलिए मंत्री जी को चाहिए कि इसकी

[श्री म० ला० द्विवेदी]

मिटाने के लिए वे कोई ठोस व कारगर तरीका अपनायें।

रेलवे सम्पत्ति की जो चोरी होती है या तोड़ फोड़ होती है जैसे कि लाइट्स बल्ब्स का गायब होना, स्विच गायब होना या घाइनों का गायब होना आदि तो दर-भ्रसल यह चोरियां यात्री लोग नहीं करते हैं बल्कि रेलवे कर्मचारी ही करते हैं और वे उन्हें ठेकेदारों के हाथों में बेच देते हैं और फिर उनसे आप खरीदते हैं। मेरा कहना है कि इस तरीके से कंट्रैक्टर्स के जरिए जो खरीद फरोख्त होती है उसे आप बन्द कर दीजिये और जैसे गवर्नमेंट आफ इंडिया में सप्लाई विभाग है उसी प्रकार से रेलवे में एक सप्लाई डिपार्टमेंट आप कायम कीजिये जो कि सभी आवश्यक सामानों को विश्वसनीय लोगों से खरीदे और फिर वही सब जगह सप्लाई करे। ऐसा करने से यह जो चोरियों की आपकी समस्या है वह बहुत हद तक हल हो जायेगी।

तीसरी चीज यह है कि जहां रेलवे मंत्रालय ने रेलों में सुधार किया है और बिकास आदि का कार्य बहुत सी जगहों पर किया है हमें यह देख कर खेद होता है कि हमारे बीच में कुछ ऐसे लोग हैं जो कि रेलवे के डिब्बों को जलाते हैं, रेलवे के इंजनों को तोड़ने, रेलवे की आयदाद को नुकसान पहुंचाने, तोड़ फोड़ करने और स्टेशनों में भाग लगाने का काम करते हैं और निश्चित रूप से इस किस्म की घटनाएं घबांछनीय हैं और वह देश के लिए शुभ नहीं हैं, प्रशुभ हैं। आज जब कि देश स्वतन्त्र है और प्रजातन्त्री शासन व्यवस्था चल रही है तब राष्ट्रीय सम्पत्ति को हानि पहुंचाना बड़ा ही अनुचित और राष्ट्रद्रोही कार्य है।

एक माननीय सदस्य : कौन लोग यह काम कर रहे हैं ?

श्री म० ला० द्विवेदी : वे प्रसामाजिक और प्रराजक तत्व हैं, वे कम्युनिस्टों में हैं और हम लोगों में भी ऐसे कुछ तत्व हो सकते हैं, मैं तो देश के सभी निवासियों को अपना साथी समझता हूं। इस और रेलवे मंत्रालय और मंत्री महोदय को गम्भीरतापूर्वक ध्यान देना चाहिए और इस तरह की गड़बड़ियां और तोड़फोड़ और रेलवे की सम्पत्ति को जो हानि पहुंचाया जाती है या जो रेलवे की सम्पत्ति की चोरियां होती हैं उनको रोकने के लिए दृढ़ कदम उठायें। दरभ्रसल वहां पर दो किस्म का इन्तजाम चलता है जिसके कारण भी यह सब गड़बड़ हो जाती है। पुलिस का इन्तजाम राज्य सरकारों के हाथ में है और रेलवे में सुरक्षा का इन्तजाम रेलवे मंत्रालय के हाथ में है। रेलवे और राज्यों के बीच में कोई ऐसा समझौता होना चाहिए या सेंट्रल गवर्नमेंट को यह अधिकार दे देना चाहिए कि जहां-जहां होकर रेलवे लाइन निकलती है उनकी व्यवस्था रेलवे मंत्रालय के हाथ में आ जाये और राज्य सरकारों से वह काम छीन लिया जाय। अगर ऐसा संभव नहीं हो सकता तो थोड़े समय के लिए अपना इन्तजाम सुपुर्द करके देखें और अगर इससे स्थिति में सुधार हो तो फिर स्थायी इन्तजाम किया जा सकता है लेकिन यह बहुत आवश्यक है कि यह गड़बड़ आदि रुकनी चाहिए क्योंकि इसके कारण गवर्नमेंट आफ इंडिया बहुत बदनाम हो रही है और सम्पत्ति की भी क्षति हो रही है।

गुडस ट्रैफिक और पैसंजर्स ट्रैफिक बढ़ाने के ऊपर रेलवे मंत्रालय का ध्यान नहीं है। आप नई माल गाड़ियां चलाइये, नई यात्री गाड़ियां चलाइये ताकि जो यातायात बसों और ट्रकों द्वारा हो रहा है उस में कमी हो। इससे पेट्रोल की भी बचत होगी और स्मर्गलिंग बगैरह जो होती है वह भी बच जायेगी। अभी स्थिति यह है कि एक ट्रक वाला भ्रवैध माल को ले जाता है तो वह पुलिस के

सिपाही को 100 रुपये का नोट देकर कोई भी भ्रवैध माल एक स्थान से दूसरे स्थान पहुंचा सकता है और उसकी कोई रोकथाम नहीं है। अगर रेलवे द्वारा यह माल चलेगा तो ऐसा भ्रवैध व्यापार नहीं चल सकेगा और साथ ही साथ रेलवेज की आमदनी भी बहुत बढ़ जायेगी।

रनिंग टाइम के बारे में एक बात मुझे कहनी है। आप ने कहा कि हम गाड़ियों की रफ्तार बढ़ा रहे हैं और पाटिल साहब ने इसका आश्वासन भी दिया है। लेकिन जो नया टाइमटेबिल निकला है अप्रैल से अक्टूबर तक का, उस को देखने से पता चलता है कि ऐक्सप्रेस गाड़ियों और कुछ पैसेंजर गाड़ियों के चलने का समय घटने के बजाय बढ़ा है। उदाहरण के लिए पठानकोट ऐक्सप्रेस का समय बढ़ गया है। जो पैसेंजर गाड़ियां हमारे इलाके में चलती हैं सेंट्रल रेलवेज में उनके समय में भी वृद्धि हुई है। पैसेंजर गाड़ियों का समय ऐसा बनना चाहिए ताकि मुख्य गाड़ियों से मेल हो सके। उदाहरण के लिए मैं आपको बतलाऊं कि बांदा से कानपुर तक जो पैसेंजर गाड़ियां चलती थी वह पहले अर्थात् अंग्रेजी काल में मेल ट्रेनों को मिलाती थी। बांदा कानपुर पैसेंजर पहले गाड़ी तीन घंटे में बांदा से कानपुर पहुंचती थी अब उसमें पांच घंटे से भी अधिक लगते हैं और हावड़ा ऐक्सप्रेस को जो कानपुर में मिलाती थी वह अब नहीं मिलाती है जिसका फल यह हुआ है कि हावड़ा ऐक्सप्रेस जो कानपुर से दिल्ली के लिए चलती है कानपुर से 8-50 या 8-55 पर छूटती है लेकिन बांदा, कानपुर पैसेंजर अब नौ बजे पहुंचेगी।

देखा यह जाता है कि रेलवे की जो नई जोनस खोली जाती हैं उनका कोई एक वैज्ञानिक आधार नहीं होता है बल्कि जो लोग अपना प्रेशर या दबाव डाल देते हैं या कोई चापलूसी करते हैं तो आप उनकी बात मान लेते हैं जैसे कि हमने देखा कि आंध्र प्रदेश की नई जोन खुल गयी। आंध्र प्रदेश के लिए नई जोन आपने खोल दी मुझे कोई आपत्ति नहीं

लेकिन यह जो प्रेशर में आकर खोली जाती है वह उचित नहीं है। मेरा कहना है कि रेलवेज के मंत्रालय को एक राष्ट्रीय दृष्टि से नीति बनानी चाहिए कि जहां पर कमी हो जिस चीज की आवश्यकता हो उस के अनुरूप जोन या नया काम किया जाना चाहिए न कि उन के प्रभाव में आकर दबाव में आकर या मरजीपात्रता के कारण किया जाय। क्योंकि इस किस्म की नीति से रेलवेज को और देश को लाभ नहीं होगा। मैं चाहता हूं कि उस ओर भी आप पूरा-पूरा ध्यान दें।

जहां तक केटरिंग का सम्बन्ध है, रेलवे केटरिंग को अपने हाथ में लेने पर मैं रेलवे मंत्रालय को बधाई देता हूं। मैं कुछ माननीय सदस्यों के इस विचार से सहमत नहीं हूं कि केटरिंग के सम्बन्ध में रेलवे मंत्रालय का इन्तजाम अच्छा नहीं है। जहां कहीं प्राइवेट केटरिंग है, वहां रेलवे कर्मचारियों को तो मुफ्त चाय और खाना मिल जाता है, लेकिन बाकी मुसाफ़ि़रों को ठगा जाता है। इसलिए जहां अभी तक रेलवे केटरिंग की व्यवस्था नहीं हुई है, वहां पर भी रेलवे मंत्रालय को यह काम अपने हाथ में ले लेना चाहिए। मंत्री महोदय केटरिंग का ऐसा इन्तजाम करें, जिस से कोई चोरी और बदमाशी न हो सके। इस के लिए इन्टेलिजेंस के कुछ प्रादमी रखे जायें। वह भेस बदल कर विभिन्न स्थानों पर जायें और वहां पर केटरिंग की व्यवस्था को देखें। अगर वह ऐसे ही खुल रूप में जायेंगे, तो उन को अच्छी चाय और अच्छा खाना दिया जायेगा और वह कहेंगे कि बहुत अच्छा इन्तजाम है।

एक माननीय सदस्य : चाय के स्थान पर आज कल गर्म पानी दिया जाता है।

श्री म० ला० द्विवेदी : थर्ड क्लास के यात्रियों को जो चाय दी जाती है, वह अच्छी नहीं होती है। जब खाने-पीने की रेलवे मंत्रालय की अपनी व्यवस्था है, तो यह जरूरी है कि जनता को ठीक दाम पर अच्छी चीज मिले।

श्री वास्वीकी : इन्टेलिजेंस वाले भी चाय पीते हैं।

श्री ज० ला० द्विवेदी : श्री बाल्मीकी जैसे लोगों को इन्टेलिजेंस में रखा जाये। पार्लियामेंट के मेम्बरो से यह काम लिया जाये। हम लोग जो सूचना दें, उस पर ध्यान दिया जाये और उस के अनुसार कार्यवाही की जाये, क्योंकि इन बातों से हमारा कोई निजी मतलब नहीं है।

मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि रेलवेज में जहाँ-जहाँ कमियाँ हैं, उन को जल्दी से जल्दी दूर किया जाये और हर एक क्षेत्र में सुधार की व्यवस्था की जाये। राष्ट्र के जिस भाग में रेलवे सुविधाओं की कमी है, उस की और विशेष ध्यान दिया जाये। जिन इलाकों में कमजोरियाँ हैं, जहाँ पर पर्याप्त एमैनिटीज और सुविधाओं की व्यवस्था नहीं हो पाई है, वहाँ अधिक ध्यान दिया जाये, वहाँ नई रेलवे लाइनें बिछाई जायें, यात्रियों को उचित सुविधायें दी जायें और वर्तमान कमजोरियों को दूर किया जाये, ताकि देश के देहात और पिछड़े हुए इलाकों के लोग समझ सकें कि वाकई देश में स्वतंत्रता आई है और रेलवे बोर्ड तथा रेलवे मंत्रालय जनता का है, कुछ इने-गिने पूँजीपतियों या प्रभावशाली लोगों के हाथ में नहीं है। रेलवे मंत्रालय ने जो अच्छे काम किये हैं, उन की प्रशंसा करते हुए मैं कहना चाहता हूँ कि अगर ये काम जनता के हित के लिए किये जायेंगे तो इस में कोई संशय नहीं है कि भविष्य में हम इस मंत्रालय की ओर भी प्रशंसा करेंगे।

रेलवे मंत्रालय की ओर से जो रुपया केन्द्रीय खर्च के लिए दिया जाता है, उस को और कम कर दिया जाये, ताकि देश के पिछड़े हुए इलाकों में रेलवे लाइने बिछाई जा सकें और यात्रियों को पर्याप्त सुविधायें दी जा सकें। एक तरफ तो रेलवे मंत्रालय केन्द्रीय सरकार को पैसा देता है और दूसरी तरफ वह कहता है कि हम घनाभाव के कारण नई रेलवे लाइनें नहीं बे सकते हैं। यह तो कोई तर्क नहीं है। जब तक देश के पिछड़े हुए इलाकों में रेलवे का ठीक तरह से प्रबन्ध नहीं हो जाता है, तब तक केन्द्र को रुपया देना बन्द कर दिया जाये। उस रुपये को रेलवेज के काम में

साया जाये। जब रेलवेज में सुधार हो जायेगा तो उसकी ग्रामदनी भी बढ़ जायेगी। तब उस ग्रामदनी को जिस तरह चाहे वितरित किया जा सकता है।

अन्त में मैं रेलवे मंत्री और मंत्रालय को उन के अच्छे काम के लिए धन्यवाद देता हूँ। मैं आशा करता हूँ कि जो बातें मैं ने कही हैं, उन को केवल बकवास समझ कर न टाल दिया जायेगा, बल्कि उन को नोट कर के उन पर अमल करने की कोशिश की जायेगी और बाद में पत्र के द्वारा हमें सूचित किया जायेगा कि इन भागों और सुझावों के बारे में क्या कार्यवाही की गई है। अगर आवश्यकता हो, तो रेलवे मंत्रालय में इस काम के लिए एक विभाग खोल दिया जाये, जो वाद विवाद में उठाए गए प्रश्नों, सुझावों और भागों के बारे में सदस्यों को सूचित करे कि उन के बारे में क्या कार्यवाही की गई है और कब तक वे काम पूरे हो जायेंगे। अगर इस सम्बन्ध में सदस्यों को समय-समय पर जानकारी दी जाये, तो मैं समझूँगा कि रेलवे मंत्रालय ने एक उचित कदम उठाया है।

सभापति जी, आपने मुझे जो समय दिया है, उस के लिए मैं आप को धन्यवाद देता हूँ और रेलवे मंत्रालय ने जो अच्छा काम किया है, उस के लिए मैं मंत्री महोदय को बधाई देता हूँ।

सभापति महोदय : श्री रघुनाथ सिंह।

श्री बाल्मीकी : सभापति महोदय, खड़े होने वाले माननीय सदस्यों की तरफ भी आप की निगाह होनी चाहिए। जब हम खड़े होते हैं, तब आप हमें पहचान लें।

श्री हुकूम खन् बकशबाय : हमारी तरफ भी निगाह होनी चाहिए।

सभापति महोदय : माननीय सदस्य इस बात का खयाल रखें कि जो माननीय सदस्य अभी तक बोले नहीं हैं, उनको जरूर पहले मौका मिलना चाहिए। लेकिन मैं बता दूँ कि अगर कांग्रेस के सभी सदस्य सिर्फ दस-दस मिनट लें, तो सभी बोल सकते हैं।

श्री रघुनाथ सिंह।

श्री रघुनाथ सिंह (वाराणसी) :
सभापति महोदय, बाल्मीकी ने रामायण
लिखी है और रामायण तो सब के घरमें है
इसलिए बाल्मीकी की ओर सब की निगाह
जाती है ।

श्री बाल्मीकी : लेकिन बाल्मीकी रामा-
यण में रेलवे का जिक्र नहीं है ।

एक माननीय सदस्य : पुष्पक विमान
का जिक्र है ।

श्री स० मो० बनर्जी : (कानपुर) :
बाल्मीकी जी के समय रेलवे नहीं थी ।

श्री रघुनाथ सिंह : मैं सिर्फ़ दो तीन
विषयों की ओर रेलवे मिनिस्टर साहब
का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ ।
रेलवेज ने काम तो बहुत अच्छा किया है,
जिस के लिए सभी सदस्यों ने धन्यवाद दिया
है । मैं भी उस पंक्ति में अपने आप को
सम्मिलित कर लेता हूँ ।

श्री स० मो० बनर्जी : जब माननीय
सदस्य बोल रहे हैं, तो हाउस में कोरम तो
होना चाहिए ।

सभापति महोदय : बंटी बच्चाई जा रही
है— अब कोरम हो गया है । माननीय
सदस्य अपना भाषण जारी रखें ।

श्री रघुनाथ सिंह : डीजल लोकोमोटिव
का एक कारखाना मेरे क्षेत्र, वाराणसी, में
खोला गया है । वहाँ पर जो इंजिन तैयार
किए गए हैं, वे बड़े पावरफुल इंजिन हैं और
फाफ़ी अच्छे साबित हुए हैं । आप को मालूम
होना चाहिए कि हिन्दुस्तान को मैरिन इंजिनों
की बड़ी जरूरत है । जहाजों के लिए जो
इंजिन चाहिए, हिन्दुस्तान में उनका निर्माण
नहीं होता है । इस लिए करीब बीस,
पच्चीस, करोड़ रुपए के इंजिन बाहर से
खरीदे जाते हैं । जब वाराणसी में डीजल
लोकोमोटिव का इतना बड़ा कारखाना
खोला गया है, तो मेरी मांग है कि हिन्दुस्तान
का जो रुपया विदेशी मुद्रा के रूप में देश से
बाहर जाता है, उसको रोका जाए । अगर
सरकार वहाँ पर मैरिन डीजल इंजिन

बनाना शुरू करे, तो जहाजी व्यवसाय की
एक बड़ी समस्या हल हो सकती है ।

इसलिए मैं मंत्री महोदय से यह
प्रार्थना करता हूँ कि अगर उस कारखाने
में छोटे इंजिन से ले कर बड़े से बड़े इंजिन बनाए
जायें, तो अच्छा हो । मैं आप को एगज़ाम्पल
दूँ कि सेलिंग बैसल्स के सम्बन्ध में अरब कंट्रीज
और इरान के साथ हिन्दुस्तान का बहुत ज्यादा
काम्पैटीशन हो रहा है और हम उस
काम्पैटीशन में सफल नहीं हो रहे हैं । इस
का कारण यह है कि वे लोग बाहर से केवल
500 रुपये में इंजिन खरीदते हैं, जब कि
हिन्दुस्तान में हमें 1500 रुपये देने पड़ते हैं,
अगर सरकार वहाँ पर सस्ते इंजिन बनाने
की व्यवस्था करे, तो सेलिंग बैसल्स
की इंडस्ट्री में अरब कंट्रीज और इरान के
साथ जो काम्पैटीशन हो रहा है, हम
उस में सफल हो सकते हैं । मेरी प्रार्थना है
कि इस ओर ध्यान दिया जाये ।

हाल ही में पूर्वी कोस्ट, पर प्रदीप पोर्ट
का उद्घाटन हुआ है । बंगाल की खाड़ी
में मद्रास, विशाखापत्तनम और प्रदीप,
सिर्फ़ तीन प्रोपन सी पोर्ट्स हैं प्रदीप पोर्ट
में कोई रेलवे लाइन नहीं है । मेरी
समझ में नहीं आता कि अगर रेलवे लाइन
नहीं होगी, तो पोर्ट कैसे सफल हो सकता है ।
है । इसलिए मेरी प्रार्थना है कि यह
सरकार इस प्रोपन सी पोर्ट को प्रविलम्ब
रेलवे लाइन से संबंधित करने की कोई योजना
बनाए । वहाँ पर इस वक़्त जो रेलवे लाइन
है, अगर उस के आगे करीब तीस मील की
ओर रेलवे लाइन बिछा दी जाये, तो यह
काम पूरा हो सकता है ।

आप जानते हैं कि कलकत्ता पोर्ट की
व्यवस्था भी बहुत अच्छी नहीं है । हम
वहाँ पर ड्रीजिंग पर करीब चार करोड़
रुपये प्रतिवर्ष खर्च करते हैं । अगर प्रदीप
पोर्ट में रेलवे लाइन हो जाये, तो आज कल
कलकत्ता पोर्ट पर जो अधिक भार हो गया
है, वह कम हो सकता है । मेरी
यह प्रार्थना है कि इस विषय पर आप ध्यान

[श्री रघुनाथ सिंह]

देंगे। जब हम लोगों ने कराड़ों रुपये लगाकर प्रदीप पोंट बना कर दिया है तो उसकी तरक्की का प्रबन्ध भी होना चाहिये।

श्री एम० एल० द्विवेदी ने जो कुछ जोनल सिस्टम के बारे में कहा है। जैसे हमारे यहां भाषावार प्रान्तों की बीमारी निकल गई है, उसी प्रकार से जोनल सिस्टम की बीमारी भी निकल गई है और अब जोनल सिस्टम इस अवस्था पर आ गया है कि जैसे हर एक प्रान्त का एक जोन हो जाय। आप एक जोन बनाते जा रहे हैं, वह जोन क्या है, वह एक प्राविन्स का जोन है यह बीमारी अब तक राजनीतिक क्षेत्र में फैली थी, अगर यह बीमारी इण्डस्ट्रीयल क्षेत्र में या रेलवे में भी फैलन लगे तो हिन्दुस्तान के खण्ड-खण्ड होने में कोई शंका नहीं रह जायगी। इस लिये मैं प्रार्थना करता हूं कि यह जोनल सिस्टम प्राविन्सियल बेसिस पर करने की आपकी इच्छा हो, तो मैं यह कहता हूं कि यह इतनी खतरनाक बीमारी है कि वह हिन्दुस्तान के वांगमय को बिल्कुल नष्ट कर देगी। इस लिये मेरी प्रार्थना है कि अगर जोनल सिस्टम बनाना हो तो इन्टर-प्राविन्सियल जोनल सिस्टम होना चाहिये। अगर आप ने प्राविन्स के हिसाब से जोन बनाना शुरू किया तो हर प्राविन्स वाले कहेंगे कि हमारे प्राविन्स की जो रेलवे लाइन है, उसका एक जोन होना चाहिये।

दो बातों में अपनी कांस्टीच्यूएन्सी के सम्बन्ध में कहना चाहता हूं। बाबतपुर खालिसपुर स्टेशनों के बीच में, जो कि बनारस-जौनपुर लाइन पर हैं, आज 13 वर्षों से मैं दोनों हाथ उठाकर चिल्ला रहा हूं कि इन के बीच में एक फ्लैग स्टेशन या हास्ट स्टेशन होना चाहिये। 13 वर्ष का उमाना बीत गया, मालूम पड़ता है, कि बाबू राम सुभग सिंह के डिपार्टमेंट में कुछ ब्रेक ऐसा जाम हो गया है कि वह खुल ही

नहीं रहा है। इस सम्बन्ध में 13 वर्ष का उमाना हो गया है।

डा० राम सुभग सिंह : 12 वर्ष के बनवास से वापस आ गये हैं।

श्री रघुनाथ सिंह : इस वास्ते जो ब्रेक जाम हो गया है, इस ब्रेक को मेहरबानी कर के खोलने की कोशिश करें। बाबतपुर और खालिसपुर के बीच में एक हास्ट स्टेशन या फ्लैग स्टेशन बनाने की जो योजना है, उसको कार्यरूप देना चाहिये। और यदि इलैक्शन के पहले मेहरबानी कर देंगे तो हमारा भी लाभ हो सकता है।

एक दूसरी सजेशन है लोहता और चौखण्डी के बीच में, यह भी हमारी कांस्टीच्यूएन्सी में है, एक हास्ट स्टेशन बहुत दिनों से बना है, 8-10 साल से बना है, और बनकट उसका नाम है। इस स्टेशन से जो पैसेन्जर गाड़ियां जाती हैं, उन में सिर्फ एक को खड़ा करते हैं। और बाकियों को नहीं खड़ा करते हैं। इस स्टेशन पर काफ़ी टिकट सेल होता है, बल्कि यह स्थान बनारस शहर के पास है, उसका सबब है, मैं नहीं समझता हूं कि एक गाड़ी को ही क्यों खड़ा करते हैं...

डा० राम सुभग सिंह : कहां है ?

श्री रघुनाथ सिंह : बनकट लोहता और चौखण्डी के बीच में हास्ट स्टेशन है। इस स्टेशन पर सिर्फ एक गाड़ी खड़ी होती है, वहां से गुजरने वाली और पैसेन्जर गाड़ियों को भी वहां खड़ा करना चाहिये।

समापति बहोबय : दो मिनट में खत्म कीजिये।

श्री रघुनाथ सिंह : कंट्रिंग के बारे में सवाल उठाया गया है। मैं नहीं समझ

सकता, डा० राम सुभग सिंह जी की शकल को देखने के बाद, ऐसा मालूम पड़ता है, कि खाने की खराबी रेलवे में नहीं हो सकती। अगर ऐसा होता तो रेलवे मिनिस्टर का स्वास्थ्य खराब होता। लेकिन एक बात मुझे कहनी है कि बम्बई के बी० टी० स्टेशन पर जाइये, मैं जब भी शिपिंग बोर्ड के काम से या दूसरे काम से बम्बई जाता हूँ तो हमेशा रिटार्नरिंग रूम में ठहरता हूँ, यह हमारा नियम है, और रेलवे का भोजन करता हूँ। मद्रास, हावड़ा और बी० टी० इन तीनों स्टेशनों पर भोजन इतना अच्छा और सस्ता मिलता है कि हिन्दुस्तान में कहीं नहीं मिल सकता। बी० टी० स्टेशन पर दो-तीन हजार घाली रोड़ लगती हैं। उतनी ही कीमत हम इटारसी में देते हैं, उतनी ही कीमत हम दिल्ली में देते हैं। लेकिन नया कारण है, कि बी० टी० में दो-तीन हजार धादमी भोजन करते हैं, वहां पर क्यू लगी रहती है। अगर आप वहां पर उतनी कीमत में अच्छा खाना दे सकते हैं तो उतनी ही कीमत में दूसरी जगह क्यों नहीं दे सकते, जब कि बम्बई में और जगहों से सभी चीजें महंगी हैं। इसी तरह से मैं कहना चाहता हूँ कि मद्रास सेन्ट्रल का खाना बड़ा अच्छा खाना है, हावड़ा का बड़ा अच्छा खाना है। वहां धादमी अच्छे हैं तो वहां का इन्तज़ाम अच्छा है, खाना अच्छा है। लेकिन जहां का इन्तज़ाम अच्छा नहीं है, वहां का खाना बहुत खराब है। इसलिये आपसे प्रार्थना है, कि ऐसे धादमियों को रखें जो खाना खुद न खा जायें, बल्कि दूसरों को खाना देने की कोशिश करें, तो ज्यादा अच्छा होगा। जो खानेवाले लोग हैं, उनसे इस खाने की मुक्ति मिल जाय तो इससे बढ़ कर हम और पालियामेन्ट के मेम्बरों का कोई दूसरा फायदा नहीं हो सकता। मैं समझता हूँ कि आप इन खाने वालों से मुक्ति दिलावेंगे।

श्री राधे लाल व्यास (उज्जैन) : सभापति जी, मैं रेलवे मंत्रालय की मांगों का हार्दिक समर्थन करता हूँ। मैं यह जानता हूँ कि पिछले वर्षों में तीन पंचवर्षीय योजनाओं में रेलवे विभाग के द्वारा काफ़ी प्रगति हुई है।

सभापति महोदय : 10 मिनट में खरम करेंगे। समय नहीं है। कोशिश हमारी यह होगी कि जितने माननीय सदस्य अभी नहीं बोले हैं कांग्रेस पार्टी के, क्योंकि उनका वक्त बाकी है, मैं चाहूंगा कि उन सबको एकामोडेट कर सकूँ।

श्री राधेलाल व्यास : मैं सबसे पहले बहुत नम्रतापूर्वक माननीय रेलवे मंत्री जी से निवेदन कर्ना कि मध्य प्रदेश राज्य एक तो नया बना है, राज्य पुर्णगठन के बाद सारे देश में इतना बड़ा यह राज्य एक नये ढंग का है, इसकी राजधानी भोपाल एक नई राजधानी है, जिसका कि सम्बन्ध अभी तक प्रदेश के अन्य भागों से नहीं था। वह एक ऐसी चीज बनी कि इसी को लेकर स्टेट्स रिपार्प्रिजेशन कमीशन ने खास तौर से अपनी रिपोर्ट में शासन का ध्यान इस ओर आकर्षित किया था। श्रीमान्जी, 1956 में यह नया राज्य बना और अब 1966 है। मैं बड़े दुःख के साथ कहता हूँ कि हमारी राजधानी भोपाल का हमारे प्रदेश के अलग-अलग, भिन्न-भिन्न भागों से उसका सम्बन्ध, आवागमन के साधन सुलभ नहीं हो पाये हैं। हालांकि होना यह चाहिये था कि कुछ नई रेलें बनतीं, लेकिन आज मैं यह कह सकता हूँ कि नई रेलें तो दूर की बात है, हमारे यहां कोई एक्सप्रेस ट्रेन और मेल ट्रेन भी जारी नहीं हुई है। विलासपुर से भोपाल जाने वालों को बड़ी तकलीफ़ होती है, उधर रतलाम, मन्दासीर से इन्दीर जाने वालों, को बड़ी तकलीफ़ होती है। इनके लिये

[श्री राधेलाल व्यास]

कुछ सहूलियतें तथा सुविधायें होनी चाहियें, कनेक्शन्स ठीक प्रकार से दिये जाने चाहियें।

सभापति श्रीबय : भोपाल जो कॅपिटल है मध्यप्रदेश का, उससे मध्य भारत के जितने पुराने कॅपिटल थे, क्या वे सब जुड़े हुए हैं, अगर जुड़े हुए नहीं हैं तो आपकी मांग हो सकती है।

श्री राधेलाल व्यास : इनकी तरफ विशेष ध्यान देना चाहिए।

अगर दूसरी स्टेटों के मुकाबले में मध्य प्रदेश में प्रति स्क्वायर मील के हिसाब से जोड़ा जाय, तो सबसे पीछे आप मध्य प्रदेश को पावेंगे। वहां पर बड़े-बड़े ब्लाक्स हैं, जिनके अन्दर हम देखते हैं कि मीलों तक, दो-दो सौ और ढाई ढाई सौ मील तक रेल लाइन नहीं है। हमारा वस्तर खिला केरल से बड़ा है, लेकिन वहां पर रेल लाइन नहीं है। मैं यह निवेदन करूंगा कि रेलवे बोर्ड और मंत्री जी देखें कि वहां पर क्या कुछ हो सकता है। हमारे मिनरल रिसोर्सेज खूब हैं, फॉरेस्ट वेल्थ बहुत ज्यादा है, उस सबका उपयोग केवल मध्य प्रदेश के लिए नहीं, बल्कि सारे देश के लिए हो सकता है। उसका सर्वे करें और वहां की आवश्यकताओं को देखते हुए, वहां पर नई रेलवे लाइनें बिछायें। अभी नई रेलवे लाइनों के बारे में डा० सी० बी० सिंह ने भी ध्यान आकर्षित किया था और समय-समय पर मैंने भी आपका ध्यान आकर्षित किया था, इसी सम्बन्ध में मैं कुछ बातें रखूंगा। हमारे यहां बस्तर का सर्वे हुआ था। डा० नागराज राव, जो कि प्लानिंग कमिशन के एक बहुत बड़े अधिकारी हैं, वह स्वतः वहां पर गये थे और उन्होंने सर्वे किया। उन्होंने रिपोर्ट दी और यह कहा कि यहां की उपज को देखते हुए, यहां की खनिज उपज और वन उपज को देखते हुए यहां पर

22 बड़ी-बड़ी इण्डस्ट्रीज कायम हो सकती हैं। लेकिन यह कैसे सम्भव हो सकता है, जब तक वहां पर रेल न हो। बहुत सा माल हमको बाहर से लाना होगा और जो वहां पर उत्पादन होगा, वह बाहर जायगा, इतना ही नहीं वह वह क्षेत्र है जिसे दण्डकारण्य कहते हैं और जिसमें हमारे शरणार्थी भाइयों को बसाना है। लेकिन वह वहां पर जाना नहीं चाहते हैं। उनके लिए खर्चा होता है, वहां उनको ले जाया जाता है, लेकिन वह वहां से चले जाते हैं। कहीं वहां रेलवे लाइन नहीं है। वहां उद्योग कायम नहीं हुए हैं, इंडस्ट्रीज कायम नहीं हुई हैं। यह जो डा० नागराज राव ने रिपोर्ट दी है, उसके अनुसार इंडस्ट्रीज तभी कायम हो सकती हैं जब कि वहां रेलें हों। इसलिये मैं चाहता हूँ कि डालही-राजारा और जगदलपुर तक जब तक रेलवे लाइन नहीं जायेगी तब तक इंडस्ट्रीज कायम नहीं हो सकती हैं। जब तक ऐसा नहीं होता है तब तक यह जो इतना बड़ा प्रदेश है जिसमें कि बिस्कुल रेलवे लाइन नहीं है और इसके भूगर्भ में प्रचुर मात्रा में घन भरा पड़ा है, उसका कोई उपयोग नहीं हो सकता है। इससे न केवल उस प्रदेश को नुकसान होता है बल्कि सारे देश को इससे बहुत बड़ा नुकसान होता है। इस वास्ते मैं नम्रतापूर्वक निवेदन करूंगा कि इस और आप अवश्य ध्यान दें और इसको आप हाथ में लें।

और भी कई नई रेलवे लाइंस हैं जिनका आपको सर्वे करवाना चाहिये। हमारे यहां आदिवासी क्षेत्र में इंदौर से दोहद तक की कई बार मांग की गई है। इसी तरह से खंडवा से दोहद तक की कई बार मांग की गई है कि जब कभी कोई मिनिस्टर जाता है तो देख कर वह यह कहता है कि यह बहुत आवश्यक है लेकिन कुछ होता नहीं है। मैं चाहता हूँ कि इस और भी आपका अविलम्ब ध्यान जाए।

हमारे यहां नेरो गेज ट्रेंज बहुत हैं । ग्वालियर से भिड, ग्वालियर से शिवपुर, ग्वालियर से शिवपुरी कितनी ही छोटी-छोटी गाड़ियां हैं । इनकी रफ्तार आठ और नी मील प्रति घंटा है । इस जमाने में भी इतनी कम रफ्तार से गाड़ियां चलें, इसको देख कर आश्चर्य होता है । इन सबमें नुक्सान ही नुक्सान है । उज्जैन से भागरा है, मांडला और छत्तीसगढ़ क्षत्र में है । गोंदिया वगैरह से जबलपुर तक है । मैं निवेदन करता हूँ कि इसमें नुक्सान होता है । जब प्राप इतना खर्च करते हैं और खर्च करने के बाद भी प्रापको नुक्सान होता है तो क्यों नहीं प्राप नेरो गेज को यहां पर मीटर गेज में और ब्राडगेज में बदलने की कोशिश करते हैं । तीसरी पंचवर्षीय योजना समाप्त हो गई है और चौथी शुरू होने जा रही है । इस तीसरी योजना में प्रापको इस दिशा में शुरुआत तो कम से कम कर देनी चाहिए थी, पांच, दस या पचास मील को तो बदल देना चाहिए था, इसको तो मीटर गेज या ब्राड गेज कर देना चाहिए था । लेकिन इस तरफ प्रापका ध्यान नहीं है । अब मैं प्रापसे प्रार्थना करता हूँ कि चौथी योजना में तो कम से कम इस दिशा में शुरुआत की जाए और नेरो गेज के बजाय ब्राडगेज उसको किया जाए ।

कल हमारे राजस्थान के एक भाई श्री भोंकार लाल बेरवा ने एक बहुत अच्छा सुझाव दिया था और उन्होंने कहा था कि झालावार से ले कर भागर तक रेलवे लाइन बनाई जाए । मैं निवेदन करूंगा कि यह जो उनका सुझाव है यह बहुत ही उपयुक्त सुझाव है । मैं तो यहां तक कहूंगा कि झालाबाड़ से भागर और भागर से जो नेरो गेज है जो कि लाखों रुपये का नुक्सान दे रही है उनको अगर प्राप बन्द नहीं कर सकते हैं क्योंकि वह एक एमेनेटी है, लोगों को सुविधा के लिए है तो उसके बजाय उज्जैन तक अगर ब्राड गेज लाइन बना

हैं तो उससे काफी लाभ प्रापको हो सकता है और लोगों को भी सहूलियत हो सकती है । इससे प्रापको काफी मजबूत मिल सकती है । मैं चाहता हूँ कि इस ओर प्रापका ध्यान जाए ।

कुछ एक्सप्रेस और मेल ट्रेंज को भी बहुत जरूरत है । पिछले दस सालों में एक भी हमें नहीं मिली है । इतनी गाड़ियां प्रापने चलाई हैं लेकिन हमें उनसे कोई फायदा नहीं हुआ है । मध्य प्रदेश की आवश्यकताओं को अगर देखा जाए तो एक भी एक्सप्रेस या मेल ट्रेन नहीं है, सभी पैसेंजर ट्रेंज हैं । यह कहा जा सकता है कि उस राज्य में से हो कर भी तो मेल ट्रेंज निकलती हैं, फ्रंटियर मेल निकलती है, कलकत्ता मेल निकलती है । लेकिन प्राप देखें कि ये तो बाबा आदम के जमाने से निकलती चली आ रही हैं । ये तो कलकत्ता और बम्बई वालों के लिए हैं और इनसे तो हमारा जो काम है वह पूरा नहीं होता है, हमारा जो उद्देश्य है, उसकी पूर्ति नहीं होती है । भोपाल जिनको आना हो या जबलपुर आना हो या बिलासपुर तक आना हो या रायपुर तक आना हो या रतलाम तक आना हो इंदौर से आना हो या सागर से आना हो तो उनको कोई लाभ नहीं है । मैं निवेदन करूंगा कि एक मेल ट्रेन और एक एक्सप्रेस ट्रेन इधर भी प्राप अवश्य जारी करें । इसमें प्रापका ज्यादा खर्च नहीं होगा ।

इसी तरह से मैं कहूंगा कि ग्रहमदाबाद से भोपाल तक एक एक्सप्रेस ट्रेन होनी चाहिए था या आनन्द । एक गाड़ी थी, उसको भी अब बदल दिया गया है, रेलवे बोर्ड ने उसके भी अब तीन टुकड़े कर दिये हैं । पैसेंजर ट्रेन तो है लेकिन एक्सप्रेस ट्रेन भी होनी चाहिए । अगर वह हो जाती है तो लोगों को बहुत सहूलियत ही आएगी । उससे झाबुआ और रतलाम वगैरह के सब लोग उधर आ सकते हैं ।

[श्री राघेलाल व्यास]

भोपाल से बाया बीना कटनी, बिलासपुर एक एक्सप्रेस ट्रेन होनी चाहिए। यह दूसरी एक्सप्रेस ट्रेन अगर आप दे दें तो बहुत अच्छा हो सकेगा। इससे हमारे यहां की जनता को भी बहुत लाभ होगा।

गुना मक्सी रेलवे लाइन बन रही है। इसको बनते कई साल हो गए हैं। प्रगति की जो रफ्तार है वह बहुत धीमी है। मैं चाहता हूँ कि इस काम में भी शीघ्रता लाई जाए।

जहां तक स्पीड का सम्बन्ध है, वह भी बहुत कम है। अभी द्विवेदी जी ने कहा है कि उज्जैन से भोपाल तक जितना पहले समय लगा करता था आज उससे अधिक समय लगता है। होना तो यह चाहिए कि कम समय लगे, लेकिन होता यह है कि अधिक समय लगता है। इसका कारण यह है कि आज का प्रगति हो चुकी है। लेकिन यहां जो स्पीड कम हुई है, उसको भी देखा जाए और उसमें सुधार लाया जाए।

इसी तरह से स्लीपर कोच के बारे में भी कई बार हम कह चुके हैं और सुझाव दे चुके हैं। जो बिलासपुर को कोच जाती है, जो स्लीपर पर कोच लगती है वह भोपाल से लगती है। वह उज्जैन से लगनी चाहिए ताकि रतलाम वगैरह के लोगों को फायदा पहुंच सके, वहां के लोग भी फायदा उठा सकें। एक ही स्लीपर कोच से काम हो जाएगा।

सभापति महोदय : आप अपने इन सुझावों को लिख कर दे दीजिये।

श्री हुकम चन्द कछवाय : जहां तक रेलवे की डिमांड का सम्बन्ध है, मैं रेलवे मंत्री महोदय का सबसे पहले ध्यान तीसरी श्रेणी की तरफ दिलाना चाहता हूँ। हमारे देश में रेलों ने इन पिछले सालों में इतनी

प्रगति की है परन्तु तीसरी श्रेणी के पैसंजर्ज को हमने कोई विशेष सुविधा नहीं दी है। हम रोज देखते हैं कि तीसरी श्रेणी के पैसंजर्ज किस तरह से भीड़ में कुचले जाते हैं, कैसी-कैसी मुसीबतों का उनको सामना करना पड़ता है और कितनी कठिनाई से उनको गाड़ियों में बैठने तक के लिए स्थान मिल पाता है।

सभापति महोदय : विरोधी दलों का समय अब कुछ नहीं है। कुछ समय स्वतन्त्र पार्टी वालों का बाकी है। लेकिन चूंकि कुछ समय हमारे पास बच रहा है इस वास्ते पांच-पांच मिनट में दे रहा हूँ। आप भी पांच मिनट में खत्म करें।

श्री हुकम चन्द कछवाय : मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि जहां तक बर्ड क्लास पैसंजर्ज का सम्बन्ध है, उनको सुविधायें प्रदान करने की ओर आपका विशेष ध्यान जाना चाहिए।

एक बार नहीं अपने-क्यों-क्यों माननीय सदस्यों ने बर्ड क्लास के डिब्बों की तरफ आपका ध्यान खींचा है, जो भीड़भाड़ रहती है उसकी तरफ आपका ध्यान खींचा है। मैं अपना एक अनुभव आपके सामने रखना चाहता हूँ। देहरादून एक्सप्रेस बम्बई से आती है। उसमें बहुत ज्यादा रश होता है। उस रश को कम करने के लिए आप एक पार्सल गाड़ी चलाते हैं। वह पार्सल गाड़ी लेट चलती है, या रास्ते में लेट हो जाती है और इस वजह से जो पैसंजर्ज हैं उनकी जो आवश्यकतायें हैं वे पूरी नहीं हो पाती हैं। इस वास्ते मैं चाहता हूँ कि इसका एक तो टाइम ठीक किया जाए और दूसरे एक और गाड़ी बढ़ाई जाए।

आपने एयरकंडिशन के डिब्बे को बढ़ाना स्वीकार किया है। समझ में नहीं आता है कि ऐसा आपने क्यों किया है। अगर आप जनता की आवश्यकताओं को पूरा

करना चाहते हैं तो आप केवल दो क्लासिस ही रखें फर्स्ट और थर्ड क्लास और थर्ड क्लास के पैसेजर्ज को अधिक सुविधा प्रदान करने के लिए आप थर्ड क्लास के डिब्बे बढ़ायें ।

प्रथम थर्ड क्लास के डिब्बों की जो हालत होती है वह मैं आपके सामने रखना चाहता हूँ । कहीं लैट्रिज में पानी नहीं आता है, कहीं खिड़कियां टूटी रहती हैं कहीं चटखनियां नहीं होती हैं या होती हैं तो वे लगती नहीं हैं । उनमें गन्दगी भरी रहती है, उनकी सफाई ठीक प्रकार से नहीं होती है । मैं आपको धपना अनुभव बतलाना चाहता हूँ । मैं 17 तारीख को जनता में बैठ कर आ रहा था । मुझे पानी की आवश्यकता हुई । मैंने कंडक्टर से कहा कि पानी नहीं है और पानी का इंतजाम करो । मथुरा के अन्दर वह गाड़ के पास गया । लेकिन पानी का इंतजाम नहीं हो सका । हमने कहा कि गाड़ी तब तक आगे नहीं बढ़ेगी जब तक कि पानी का इंतजाम नहीं हो जाता है, लैट्रिज वगैरह में कचरी नहीं आ जाता है । और जो पैसेजर्ज वे उन्होंने भी इसकी शिकायत की । लेकिन पानी का इंतजाम नहीं हो सका । जब गाड़ी चल पड़ी तो मैंने जंजीर खींची । पांच-पांच हाथ खींचता चला गया लेकिन गाड़ी नहीं रुकी । यह तो पानी का हाल है और यह जंजीरों का हाल है । पानी न रहने का कारण क्या है, इसको आपको देखना होगा । एक कारण तो यह हो सकता है कि जो टंकियां हैं वे लीक करती रहती हैं, पानी उनमेंसे टपकता रहता है और टंकियां खाली हो जाती हैं इस तरह से उनमें पानी इकट्ठा नहीं हो पाता और इस कारण से मुसाफिर पानी से वंचित रह जाते हैं । मैं चाहता हूँ कि उसी तरह की जो चीजें हैं इनकी ओर आपका ध्यान आये ।

बी० लिंक के जो गाड़ हैं उनके बारे में अब मैं कुछ कहना चाहता हूँ । हमारे 2959 (A1) LS-7.

रतलाम डिविजन में जो ये गाड़ हैं इनकी बदली की जा रही है । जब इसका कारण पूछा गया तो हमें बताया गया कि रेलवे बोर्ड के इस प्रकार के आर्डर हैं और उनकी बदली करना जरूरी है । आप कृपलानी रिपोर्ट को देखें, उसमें साफ लिखा हुआ है कि जिन गाड़ों का सम्बन्ध जनता से आता हो या ऐसे से होता हो उनको पांच साल के बाद तबदील कर दिया जाए, पांच साल के बाद उनकी बदली कर दी जाए । लेकिन इनका जनता से कोई सम्बन्ध नहीं आता है । इस वास्ते मैं कहना चाहता हूँ कि इनकी बदली करने का कोई कारण नहीं है और इनकी बदली नहीं होनी चाहिए ।

बहुत से ठेके जो स्टेशनों पर दिये जाते हैं उनमें बहुत घांघली चलती है । उदाहरण के लिए मैं आपको बतलाना चाहता हूँ कि एक नागदा कास्टेशन है । वहां पर भोजनालय नहीं है । इस वजह से काफी पैसेजर्ज को भूखे रहना पड़ता है । वहां पर एक चाय की दूकान है । पटेल की वह दूकान है और उसकी एक फूट की दूकान रतलाम में है । उसी की नागदा में है । यह सारा एक शो है । वह कहता है कि उसने नीकर रखा हुआ है । यह झूठ है । इस सम्बन्ध में हमारे छापीवाला साहब ने भी कहा था । हमारे राधेलाल ब्यास जी भी यहाँ बैठे हुए हैं वे भी इस बात को जानते होंगे । अगर कोई शंका हो तो आप जांच कर सकते हैं । हमने देखा है कि वह पहली तारीख को उस दूकान पर आता है और हजार रुपया ले कर चला जाता है । इसी तरह से वह ठेके वालों से सो दो-ती रुपया ले कर चला जाता है । यह उसकी मौनोपोली है । उसकी जो यह मौनोपोली है, इसको मैं चाहता हूँ समाप्त किया जाए ।

दिल्ली स्टेशन पर मास के ऊपर सरकार को काफी मुद्दाबन्दा देना पड़ता है । पिछले साल हमारी सरकार ने डेढ़ लाख रुपये के

[श्री हुकम चन्द कछवाय]

करीब मूभावजा दिया है। यह उस माल का मूभावजा था जोकि चोरी चला गया था। मैं समझता हूँ कि सुरक्षा की कोई संतोषजनक व्यवस्था के अभाव में ऐसा होता है। इस बास्ते कोई संतोषजनक सुरक्षा की व्यवस्था होनी चाहिये ताकि माल चोरी न जा सके। गार्ड जिस डिब्बे में बैठते हैं उनको देखने का धीर उसमें बैठने का मुझे भ्रवसर मिला है। उनकी कंडिशन बहुत खराब होती है। जब वह मालगाड़ी ले कर चलता है तो उसके डिब्बे में हवा से बचाव के लिए कोई इंतजाम नहीं होता है, सर्दी से बचाव के लिए कोई इंतजाम नहीं होता है, न खिड़की होती है और न कोई दूसरी व्यवस्था होती है। बहुत पुराने जमाने के वे डिब्बे हैं। मैं चाहता हूँ कि इन डिब्बों की ठीक व्यवस्था हो।

कई माननीय सदस्यों ने भोजन के बारे में कहा है। मैं भी इसके सम्बन्ध में यह कहना चाहता हूँ कि देहरादून से जो गाड़ी कोटा में घाती है उसके अन्दर जो पैसेंजर होते हैं उनको कोटा के बाद भोजन के बारे में बड़ी तकलीफ का सामना करना पड़ता है। वह गाड़ी साढ़े छः बजे वहाँ पहुँचती है और वहाँ पहुँचने के बाद भोजन बन्द कर दिया जाता है। इसका प्रमुख कारण रेलवे प्रशासन के अन्दर समय पर भोजनालय का न काटा जाना है। भोजनालय का समय नियत करने की मोनोपली रेलवे प्रशासन की है। कुछ लोगों का नुकसान न हो इसके कारण भोजनालय का डिब्बा कोटा में काट दिया जाता है। यदि वह डिब्बा सवाई माधोपुर में काटा जाये तो उसका लाभ काफी पैसेंजर उठा सकते हैं। चूँकि वह कोटा में काटा जाता है इसलिये यात्रियों को ठीक समय पर भोजन नहीं मिलता। जब 16 तारीख को मैं स्टेशन से बाहर भोजन करने गया तब गाड़ी चली गई और मैं लुंगी और बनियान पहने रह गया। इस तरह की जो गड़बड़ी होती है उसमें सुधार किया जाये।

जहाँ तक ठेलों का सवाल है मैं कहना चाहता हूँ कि सामान को एक प्लेटफार्म से दूसरे प्लेटफार्म पर साने ले जाने में बहुत देरी नहीं लगनी चाहिये क्योंकि इससे लोगों को काफी कठिनाई होती है। आज कन ठेलों को खींचने में काफी ताकत लगानी पड़ती है। ठेला गाड़ी का पहिया जमीन के अन्दर गड़ जाता है और बहुत ताकतवर धादमी ही उसको खींच सकता है। इसमें सुधार होना चाहिये।

इसके बाद मैं टी० टी० ब्राइज के बारे में कहना चाहता हूँ। यह एक ऐसा विभाग है जो सरकार का गड़ा हुआ पैसा, खटाई में पड़ा हुआ पैसा उखाड़ कर लाता है। इन टी० टी० ब्राइज को रनिंग स्टाफ में ले घाना चाहिये। इस बारे में ; अनेक बार यहाँ कहा जा चुका है। मैं पुनः इस को बोहराना चाहता हूँ।

रेलवे विभाग बहुत से कर्मचारियों की बदली करता है। मैं मानता हूँ कि उनकी बदली होनी चाहिये और किस समय होनी चाहिये यह भी सरकार देखे। परन्तु बदलने से पहले उनके मकानों की व्यवस्था होनी चाहिये। हमारे सामने बहुत से ऐसे उदाहरण हैं....

सभापति महोदय : यह सब बातें पहले धा चुकी हैं।

श्री हुकम चन्द कछवाय : कोटा डिवीजन रतलाम डिवीजन, बडौदा डिवीजन, सब जगह यह देखा गया है कि जब उन लोगों की बदली होती है तो उन्हें रहने के लिये मकान नहीं मिलता और उनको काफी परेशानी होती है। वे तो बेटिंग रूम में भी ठहर जाते हैं लेकिन उनके परिवार के लोग आखिर कहाँ रहें।

फर्स्ट क्लास के जो डिब्बे होते हैं उनमें कंडक्टर होने चाहिए। वैरा अपना अनुभव

है कि जब हम गार्ड के पास पूछने जाते हैं तो हमें धर धर बहुत भागना पड़ता है। वह जब धाता है तब जा कर हमको बतलाता है कि मेरी सीट कहां है। इसलिये फर्स्ट क्लास के डिब्बों में कंडक्टर जरूर होना चाहिये।

श्री बाल्मीकी (खुर्जा) : सभापति जी, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे बोलने का अवसर प्रदान किया।

राष्ट्रीय अर्थव्यवस्था की पृष्ठभूमि में हमारे देश में की रेलवे ने जो भाग लिया है और जो उसका भाग रहा है, मैं उसकी प्रशंसा करता हूँ। देश के रेलवे बोर्ड ने कार्य कुशलतापूर्वक और कार्यपटुता पूर्वक जो आदर्श स्थापित किया है वह दूसरे विभागों के लिये एक प्रकार से अनुकरणीय है। मैं ऐसे अवसर पर मंत्री जी, माननीय राज्य मंत्री जी, उपमंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ कि उनकी कार्यकुशलता का और उन्होंने जो गहरी दिलचस्पी इस कार्य में ली है उसका का प्रभाव कर्मचारियों पर पड़ा है। मैं ऐसे अवसर पर कहना चाहता हूँ कि प्रभाव बहुत कुछ ऊपर-ऊपर नजर धाता है। बड़े अधिकारियों का बड़े अधिकारी जितने अच्छे होते हैं उतना ही प्रभाव उनका नीचे तक पड़ता है। लेकिन जब मैं नीचे की ओर तक जाता हूँ तो धीरे-धीरे वह प्रभाव कम होता चलता है, और उस की सूरत जितनी उज्ज्वल ऊपर नजर आती है उतनी कांयले जसी काली नीचे नजर आती है। इस और भी मैं आपका ध्यान आकषित करना चाहता हूँ।

यह बात सही है कि जब अगस्त और सितम्बर सन् 1965 में देश के ऊपर संकट रहा, उस संकट की स्थिति में बड़ा अच्छा पार्ट हमारे रेलवे का रहा और वह पिछड़े भागों की तरफ उन, उत्तर पश्चिमी और अनेक पूर्वी देश के भागों की ओर रेलवे का ध्यान गया और उन्होंने रेलवे के कार्य को सँभाला और विमोचक हमारी सेनाओं जो

जमीं थीं उनके लिये सामान सज्जा पहुंचाने के लिये लड़ाई का सामान पहुंचाने के लिये जो कार्य किया वह प्रशंसनीय कार्य ही है। मैं चाहता हूँ और मेरा ध्यान भी जाता है कि काश्मीर और उत्तरी भागों तक कि रेलवे वहां तक चली जाये और उन का सम्बन्ध जुड़ जाये। कभी मुझे काश्मीर रेल में जाने का अवसर मिला, तो जाऊंगा, हवा का रास्ता कोई मुज जैसा पसन्द नहीं करता।

यहां पर जिक्र किया गया कुछ विभिन्न परिवहन के जो कार्य चलते हैं देश के अन्दर। रेल की दृष्टि से, नभ की दृष्टि से, समुद्र की दृष्टि से, सड़क की दृष्टि से, जो परिवहन कार्य चलता है उसमें कुछ समन्वय होना चाहिये।

समन्वय की पद्धति अनेक प्रकार से अच्छी है, लेकिन समन्वय में बिलग भाग, विविधता होनी चाहिये। उस को दार्शनिक दृष्टि से देखा जाये तो मैं नहीं समझता कि सड़क और रेल का कोई सम्बन्ध हो सकता है। विचार की दृष्टि से प्रबन्ध की दृष्टि से होना चाहिये लेकिन रेलवे जो अक्षुण्ण रह कर कार्य कर रहा है उसमें उस को समन्वय इस दृष्टि से प्राप्त करना चाहिये कि उसमें उन्नति हो सके। लेकिन जो गड़बड़ सड़क परिवहन में, नभ परिवहन में और जो दूसरी जगह दिखाई देती है वह इसमें नहीं आनी चाहिये। इसमें अलग रह कर ही प्रबन्ध करना चाहिये।

मैं यह इस अवसर पर कहना चाहता हूँ कि हमारे रेलवे के अन्दर विभिन्न माय्यता प्राप्त संस्थायें कार्य कर रही हैं और वह इस प्रकार से रिकग्नाइज्ड हैं और वह इस तरह की ट्रेड यूनियन्स हैं। मैं बड़े अदब से कह देना चाहता हूँ कि वह बड़ी ट्रेड यूनियन्स छोटे कर्मचारी, हमारे जो सफाई पेशा आई हैं, हमारे जो मामूली लोग हैं, हमारे जो छनी लोग हैं, उन की समस्याओं का निराकरण

[श्री बाल्मीकी]

नहीं करती हैं। बड़ी समस्याओं में वह पार्ट भदा करती हैं। हमारे रेलवे को एक प्रकार का का नकशा सा, बड़े से बड़े जो आर्गेनाइजेशन हैं वह कोई भी हैं, इस प्रकार का कोई व्यवहार मैं नहीं करना चाहता कि मैं उन से कुछ धरग दिखाई दूँ लेकिन यह बात जरूर है कि व्यक्तिगत दृष्टि से एक प्रकार की संस्थाएं ले कर चलने की दृष्टि से, मैं ऐसी संस्थाओं को ले कर चलता हूँ जो 1860 के सोसायटी ऐक्ट के अनुसार रजिस्टर्ड हैं। उन रजिस्टर्ड संस्थाओं की बात कहां सुनी जाती है, लेकिन रेलवे के जो कर्मचारी हैं, बड़े से बड़े अधिकारी और जी० एम० के दफ्तर के, डी० एम० के दफ्तर के वे कर्मचारी नहीं सुनना चाहते हैं। मेम्बर पार्लियामेंट की हैसियत से सुनना चाहते हैं। लेकिन व्यक्तिगत दृष्टि से कि उन को क्या दिक्कत होती है वह नहीं सुनना चाहते हैं। मैं मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि सन् 1860 के सोसायटी ऐक्ट के अनुसार जो आज इस प्रकार की संस्थायें हैं, चाहे वह कैंटीन से सम्बन्ध रखती हैं, हमारे सफाई पेशा के भाइयों से सम्बन्ध रखती हैं या कुली भाई हमारे जो भार वहन करने वाले हैं भाइयों से, उन की बात सुनी जानी चाहिये। इस प्रकार का आदर्श सारे हमारे अधिकारियों को जाना चाहिये ऊपर से ले कर नीचे तक ताकि हम समझ सकें कि जो आप बात सुनना चाहते हैं वह आप न सकते हैं।

मैं अब से भ्रज करना चाहता हूँ कि कि देश के अन्दर जो नौकरियों के अन्दर स्थान सुरक्षित करने की बात है, नये स्थानों में वह किसी हद तक पूरी होती है। लेकिन रेलवे के अन्दर भी और जैसा दूसरे विभागों में होता है, जब तकसीम कर के सफाई वाले इधर उधर के सब लगा कर उस भाग को चतुर्थ श्रेणी में भी दिखा देते हैं, तीसरी, दूसरी और पहली श्रेणी में हमें तक है उधर वह रूप होता है। लेकिन इधर वह पूरा

होना चाहिये। मैं यह कह देना चाहता हूँ कि जो उन्नतिशील स्थान हैं उन उन्नतिशील स्थानों के अन्दर जो एक प्रकार का कदम उठाया गया था कि उन के अन्दर भी स्थान सुरक्षित रहेंगे और सुरक्षित स्थानों पर उन को भवसर मिलेगा, मैं समझता हूँ कि वह भवसर नहीं मिलता है और हमारे जो इस तरह के संगठन शेड्यूल्ड कास्ट्स और ट्राइब संगठन, अपब्लिक्ट यूनियन आदि हैं जिस में मैं भी किसी प्रकार मैं भी पार्ट भदा करता हूँ, उस की ओर से यह प्रश्न उठाये जाते हैं, लेकिन मंत्रालय की ओर से रेलवे बोर्ड की ओर से कोई ध्यान नहीं दिया जाता है। लिस्टें तैयार होती हैं या इस प्रकार से पैल बनाये जाते हैं, लेकिन नाना प्रकार से हमारे कर्मचारी जो चतुर्थ श्रेणी के हैं, जो द्वितीय श्रेणी के हैं, और जरा पहली श्रेणी में मैं उतना नहीं कहता हूँ लेकिन वहां तक भी सताय जाता है, उन के कांफिडेंशल रेकार्ड को बिगाड़ा जाता है। और इस प्रकार से उन के साथ अन्याय होता है। मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि वह इस ओर ध्यान देंगे और यह जो प्रमुखिषा है इसको दूर करने का प्रयत्न करेंगे।

मैं और तो कहीं नहीं कम से कम यह सोच सकता हूँ कि बापू का स्वप्न म्युनिसिपैलिटी के अन्दर पूरा हो जाये कभी पूरा नहीं हो सकता। हमारे सफाई पेशा भाई इस मंत्रालय के अन्दर रेलवे में काफी एक महत्वपूर्ण पार्ट भदा करते हैं। लेकिन आप यह समझ सकते हैं कि जो बेचारा एक सफाई कर्मचारी लगता है वह उन्नति करता हुआ कोई और स्थान प्राप्त कर जाय, ऐसा नहीं होता है। मैं समझता हूँ कि उधर माननीय मंत्री जी ध्यान देंगे और यह भी कहने के लिये तैयार हूँ कि अ ठकी पास, हाई स्कूल पास और कहीं, कहीं एक० ए० पास भी हम रे भाई जो इस जाति से संबंध रखते

हैं इस परिगणित जाति से संबंध रखते हैं वह अभी तक सफाई का काम करते हैं। ऐसे लखनऊ में भी कुछ लोग हैं और दूसरी जगह भी हैं। उनकी ओर ध्यान देना चाहिए जिस से हमारे इन भाइयों की भवस्था में सुधार हो सके।

चतुर्थ श्रेणी कर्मचारियों के रहने की भावास की जो समस्या है वह भी अत्यन्त विकट है। बहुत बड़े हैं अधिकारी तो बहुत बड़े अच्छे बंगले हैं और जितने बड़े स्थान हैं पाते हैं उनको अच्छे ही बंगले मिलते हैं लेकिन जो चतुर्थ श्रेणी कर्मचारी हैं खास तौर से हमारे सब सफाई पेशा भाई उनकी भवस्था दिल्ली में देख लें, खडगपुर में देख लें, कहीं भी देख लें, पुराने क्वार्टर रद्दी से रद्दी जगह यहाँ तक की लैट्रिन के करीब वह विये जाते हैं और इस प्रकार से उनकी भावास की समस्या को बिल्कुल ठीक नहीं किया जातः है। मैं चाहता हूँ कि माननीय मंत्री जी उधर ध्यान दें और वे सोचें कि उधर क्या हो सकता है ?

वैसे यह बात जो है देश के अन्दर जो एक यह प्रथा है पाखाना साफ करने की पाखाना साफ करना है, उसे देखता है, हमारे रेलवे के पास धन का बहुत प्रबन्ध है सब कुछ होते द्ये भी भी जो इस प्रकार के विचार व्यक्त किए गए हैं कि इस प्रकार के पाखाने समाप्त किये जाने जायेंगे और जो प्रथा सिर पर डोनेकी है वह भी चल रही है डिब्बा सिस्टम के तरीके से और बाल्टी सिस्टम के तरीके से वह कैसे समाप्त हो सकता है ? उस में एक सुधार के कैसे हो सकता है ? हासकि यह समस्या सारे देश के सामने है। चतुर्थ योजना के अन्दर पंचवर्षीय योजना के अन्दर उस के ऊपर विशेष ध्यान देना चाहिए और अधिक धन राशि उपलब्ध करनी चाहिए। लेकिन रेलवे जो पीछे की दृष्टि से बहुत ही सुविधापूर्ण स्थिति में है मैं कहना चाहता हूँ कि रेलवे स्टेशनों पर पाखानों का और जो हमारे

यूरिनल्स हैं, पेशाबघर हैं, बहुत बवद्धार हैं और मैं समझता हूँ कि जैसाकि जिक्र किया गया है अष्टाचार का वह सारा पैसा फिनायल की शकल में तौलिये की शकल में छा लिया जाता है सैनिटरी स्टाफ के जरिये और उस में डाक्टर हमारे डी० एम० प्रो० का स्टाफ भी उत्तरदायी है, छा लेते हैं। इस तरह से वह अष्टाचार नीचे से की तह तक फैलः हुआ है। मैं यह कह देना चाहता हूँ कि रेलवे का का सैनिटरी स्टाफ और डी० एम० प्रो० आफिस और जो दूसरे इस तरह के कार्यालय हैं उन में अष्टाचार व्याप्त है। चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों का ठीक तरह से इलाज नहीं किया जाता है। उनको वह सुविधायें प्राप्त नहीं होती हैं और विशेषकर उन के साथ में भ्रयाय होता है और छुट्टी लेने में दूसरे कामों में रिश्बत ली जाती है और यहाँ तक कि जो काम पर पर लगते हैं, यहाँ दिल्ली मैन पर भी मैं यह कह सकता हूँ कि 6 सी रुपये रिश्बत ली जाती है तब उन को स्थान दिया जाता है और इस तरह से बदली बगैरह में भी रिश्बत ली जाती है और जो इस प्रकार के हमारे कर्मचारी हैं, सैनिटरी स्टाफ के अन्दर सैनिटरी इंस्पेक्टर उन के खिलाफ शिकायत की भी जाती है कि वह इस प्रकार से रिश्बत लेते हैं लेकिन कोई कदम नहीं उठाया जाता है।

जैसा और को समय दिया है, कुछ स्थानीय समस्याओं की ओर मैं दो तीन मिनट ध्यान माननीय मंत्री जी का भी आकर्षित करना चाहता हूँ। यह बात ठीक है, कुछ पिछड़े इलाकों और और कुछ गरीब इलाकों का जिक्र आता है कि वहाँ रेलवे फैलाया जाय। लेकिन मैं बुलन्दशहर से आता हूँ। बुलन्दशहर का जिला कुछ प्रास्पेरस तो नहीं उतना लेकिन फिर भी उसकी एक महत्त्वपूर्ण, ऐश्वर्यपूर्ण स्थिति है। और

[श्री बाल्मीकी]

वहाँ अब इंटरमिडिएट हो रहा है, मिल खुल रही है। और दूसरा काम बढ़ रहा है और दूसरे प्रकार के काम के साथ-साथ एक वहाँ पर इंटरमिडिएट चल रहा है क्योंकि हम समझते हैं कि इंटरमिडिएट ही जड़ है समृद्धि की और वह बात हो रही है। बुलन्दशहर का स्टेशन एक ऐसा स्टेशन है, जिसको बढ़ावा मिलना चाहिए और वहाँ पर सभी प्रकार की सुविधायें जो प्राप्त होनी चाहिए वह मिलनी चाहिए। बराबर इस तरह का डेपुटेशन हमारे रेलवे बोर्ड के चेयरमैन से भी मिला है और माननीय मंत्री जी को भी लिखा गया है कि बुलन्दशहर का जो स्टेशन है उसकी उन्नति तभी हो सकती है जब धाप दि ली से लेकर बाया हापुड़ रास्ते को डबल कर दें और कोई इम्पॉर्टेंट ट्रेन वहाँ से वापस करें। सारी छोटी गाड़ियाँ वहाँ से पास होती हैं। इस ओर मैं मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करता हूँ और एक बात और भी क्योंकि हाई कोर्ट इलाहाबाद को और दूसरी जगह जाना होता है तो जो गाड़ी पास हो तो उस में थर्ड क्लास, सिकेंड क्लास और फर्स्ट क्लास के डिब्बों की तादाद और सीट उस में ज्यादा होनी चाहिए ताकि लोगों को सुख सुविधा मिल सके।

यह बात मैं कहना चाहता हूँ कि रेलवे के अन्दर जो बराबर भीड़ बढ़ रही है उस को कम करने की तरफ ध्यान नहीं दिया जाता है। टिकट ईम्पू करते चले जाते हैं। किसी आधार पर करना चाहिए। जो दशा हीन दशा सोचनीय दशा उनकी है मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि धाप देखें कि हम लखनऊ जाते हैं, लखनऊ को एक मेल गाड़ी जाती है, एक एक्सप्रेस जाती है, दोनों में थर्ड क्लास में बड़ी भीड़ होती है। मैं चाहता हूँ कि कोई इस तरह की गाड़ी भी शल करें ताकि भीड़ कम हो सके और लोगों को कुछ सुख सुविधा मिल सके। और अभी

कहा गया कि जो पैसेंजर ट्रेन हैं उन के अन्दर कितनी बेर लगती है। मैं बराबर कभी कभी सफर करता हूँ दिल्ली से बनकौर तक पैसेंजर गाड़ी में 6-6 घंटे लगते हैं। गाड़ी को डिटेन किया जाता है और सब से ज्यादा मेरे जिले का यहाँ दूध आता है। पैसेंजर जो लेट होते हैं उनका कुछ नहीं बिगड़ता है लेकिन जो दूध की गाड़ी दिल्ली के लिए आती है और सारा दूध लाती है चाहे वह पैसेंजर है या दूध की गाड़ी है उधर ध्यान दें। उन के साथ रेलवे पुलिस का अच्छा व्यवहार नहीं होता है। मैं जरूर चाहता हूँ कि उनका हजारों रुपये का जो नुकसान होता है उसको माननीय मंत्री जी को देखना चाहिये। नुकसान ही नहीं होना चाहिए और चाहे और गाड़ियों को चाँद मेल हैं, एक्सप्रेस हैं, पैसेंजर हैं, वह पैसेंजर गाड़ी जिन में दूध नहीं लाया जाता उनको डिटेन किया जा सकता है किसी कारण से, लेकिन दूध की गाड़ी को बिलकुल डिटेन नहीं किया जाना चाहिये और उसको दि ली बराबर समय के अनुसार जैसा कि समय की अवधि है माने देना चाहिए।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं फिर मंत्रालय को धन्यवाद देता हूँ कि वह जागरूकता से काम करेगा, दृढ़ता के साथ काम करेगा और देश के अन्दर रेलवे का काम ऐसा चलेगा कि जिसके अन्दर श्रेणी भेद जाना चाहिये और मैं यह कहने के लिए तैयार हूँ कि यह प्रथम, द्वितीय, तृतीय और अतुल्य यह स्थान जाने चाहिए और एक ऐसा स्थान होना चाहिए जो केवल कुछ आधार पर कि उस में कुछ ज्यादा पैसा देकर आदमी बैठ सके लेकिन इस तरह से आधारित करें कि जो थर्ड क्लास जैसी है वह बैसी ही रहनी चाहिए। फिर भी श्रेणी भेद जाना चाहिए और श्रेणी भेद नहीं रहना चाहिए। श्रेणी भेद जब सारे देश में बुरा है तो रेलवे के अन्दर भी बुरा है और वहाँ से जाना चाहिए।

श्री न० प्र० याबब (सीतामढ़ी) : सभापति जी, आपने समय दिया इसके लिए धन्यवाद । मैं आपके द्वारा अपने रेलवे राज्य मंत्री डा० राम सुभग सिंह का ध्यान उत्तरी बिहार के सीतामढ़ी क्षेत्र की ओर ले जाना चाहता हूँ । उत्तरी बिहार में रेलवे की अभी बड़ी व्यवस्था है जिस तरह सन् 1947 के पहले मैंने देखा था । मैं आपके द्वारा अपने रेलवे राज्य मंत्री को निमंत्रण देता हूँ कि वह चलकर देखें । पहलेदाघाट से नरकटियागंज की ओर जो ट्रेन जाती है करीब सौ मील की दूरी तय करने में उसे 14 घंटे लगते हैं । 1947 के पहले भी पहलेदाघाट से नरकटियागंज की दूरी तय करने में 14 घंटे लगते थे । सबह्र घंटाह्र बचें धाजादी प्राप्त करने के बाद भी अभी हमारे उत्तरी बिहार की रेलवे की व्यवस्था उसी तरह है जिस तरह सन् 47 के पहले थी । पहलेदाघाट से नरकटियागंज को जो ट्रेन जाती है उसमें थर्ड क्लास की व्यवस्था तो खराब है ही, प्रथम श्रेणी के डिब्बे में भी मैंने देखा कि उसके शौचालय में पानी चूता रहता है बदन पर । कभी कभी मैंने देखा कि शौचालय में पानी रहता ही नहीं । ओर मैं यह भी बताना चाहता हूँ कि इधर नरकटियागंज से पहलेदाघाट की ओर जो ट्रेन जाती है उसमें जितने भी डिब्बे फर्स्ट क्लास तथा थर्ड क्लास के लगाए गए हैं सभी डिब्बे 1947 के पहले के बने हुए हैं । इसलिए उसमें बड़ी खराबी है । काफ़ी कमजोर हो चुके हैं । मेरा निवेदन है कि इस में जितने भी डिब्बे हैं वह नये डिब्बे देने चाहिए ।

मैं आप के द्वारा रेलवे मंत्रालय का ध्यान मुजफ्फरपुर-मुनवरसा रेलवे लाइन की ओर दिलाना चाहता हूँ । मुजफ्फरपुर-मुनवरसा बाया सीतामढ़ी रेलवे लाइन का सर्वेक्षण 1928 में हुआ था । उस के बाद 1948 में उस का सर्वेक्षण हुआ । इस सम्बन्ध में यह सिफ़ारिश की गई कि जितनी जल्दी हो सके यहां रेलवे लाइन की व्यवस्था होनी चाहिए । मैंने पहले भी कहा था कि दिल्ली से पटना

तक की दूरी, जो कि करीब 700 मील है, हम पन्द्रह सोसह घंटों में तय करते हैं, लेकिन इस की तुलना में पटना से सीतामढ़ी ओर पटना से बरगनिया तक जाने में करीब चौदह से अठारह घंटे लगते हैं, जो कि केवल सौ मील के लगभग दूरी है । इसलिए मेरा निवेदन है कि एक एक्सप्रेस गाड़ी नरकटियागंज से पालेजाघाट जानी चाहिए ।

जो आसाम मेल बरौनी से दिल्ली की ओर जाती है, उस ट्रेन का उत्तर बिहार में नरकटियागंज से अभी तक किसी तरह का कनेक्शन नहीं है । इसलिए मेरा निवेदन है कि नरकटियागंज से समस्तीपुर तक एक एक्सप्रेस गाड़ी होनी चाहिए, जिससे उत्तर बिहार के लोग आसाम मेल से आसानी से दिल्ली आ सकें ।

आसाम मेल में अभी तक भोजन की अच्छी व्यवस्था नहीं है । इसलिए उस में एक डाइनिंग कार होनी चाहिए ।

पटना, कानपुर, दानापुर, मृगलसराय इत्यादि स्टेशनों पर रेलवे की ओर से खाने की जो व्यवस्था की गई है, वह बहुत खराब है । अगर राज्य मंत्री महोदय बिना सूचना दिये हुए इन स्टेशनों पर खाना मंगाएँ, तो उन को पता चल जायेगा कि इन स्थानों पर कितना खराब खाना दिया जाता है । मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि जब वह बिहार जायें, तो वह रेलवे डिपार्टमेंट को बिना सूचना दिये हुए टुंडला होते हुए यात्रा करें और रेलवे का भोजन खायें । तब उनको मालूम होगा कि यात्रियों को भोजन के सम्बन्ध में कितनी असुविधा होती है ।

इस के बाद मैं आप का ध्यान भीसा गाँव के परसीनी स्टेशन की ओर ले जाना चाहता हूँ । मेरा निवेदन है कि परसीनी स्टेशन का नाम बदल कर ठाकुर रामनंदन सिंह रेलवे स्टेशन कर दिया जाये । मैं आप को बताना चाहता हूँ कि ठाकुर रामनंदन सिंह बिहार के एक बहुत बड़े नेता थे । 1947 से पहले बिहार

[श्री न० प्र० यादव]

में जब कभी भी आजादी की लड़ाई छिड़ी, तब वे पिता पुत्र दोनों—ठाकुर नवाब सिंह और ठाकुर रामनंदन सिंह—एक साथ जेल जाते थे। 1942 की क्रांति के बाद ठाकुर नवाब सिंह घर से गए और बागमती के किनारे उन की मृत्यु हो गई। ठाकुर रामनंदन सिंह भी आजादी के बाद मर गए। मंत्री महोदय से मेरा निवेदन है कि परसौनी स्टेशन का नाम बदल कर ठाकुर रामनंदन सिंह रेलवे स्टेशन कर देना चाहिए।

सीतामढ़ी सीतामढ़ी सब-डिविजन का मुख्यालय है और सीता जी की जन्मभूमि भी है। मेरा निवेदन है कि जिस तरह मेथरा में एक बहुत बड़ा थर्ड क्लास वेंटिंग हाल बनाया गया है, उसी तरह सीतामढ़ी में भी थर्ड क्लास के यात्रियों के लिए एक बड़ा वेंटिंग हाल होना चाहिए।

सीतामढ़ी में एक प्रोवरब्रिज होना चाहिए। वहाँ स्टेशन पर जो शीड बनाया गया है, वह बहुत छोटा है। इसलिए वहाँ पर एक बड़ा शीड बनाया जाना चाहिये।

मैं मंत्री महोदय का ध्यान बरगनिया रेलवे स्टेशन की प्रोर दिलाना चाहता हूँ। बरगनिया शहर दो भागों में विभक्त है। इसलिए वहाँ पर भी एक प्रोवरब्रिज और एक शीड होना चाहिए।

मेरा यह भी निवेदन है कि सीतामढ़ी से मुजफ्फरपुर तक एक एक्सप्रेस गाड़ी होनी चाहिए। सीतामढ़ी और मुजफ्फरपुर की दूरी करीब 37 मील की है। लेकिन 37 मील की यह दूरी तय करने में रेलवे के यात्री को करीब आठ घंटे लगते हैं। इसलिए मेरा निवेदन है कि सीतामढ़ी से मुजफ्फरपुर तक एक एक्सप्रेस गाड़ी होनी चाहिए और यात्रियों के घर लौटने के लिए मुजफ्फरपुर से सीतामढ़ी तक—और बरगनिया तक भी—एक एक्सप्रेस गाड़ी होनी चाहिए।

स्टेशनों पर भोजन इत्यादि की खराबी के बारे में जो कम्प्लेंट बुक रखी जाती है, उस में यात्री अपनी अपनी शिकायत लिख देते हैं। उस के पन्द्रह दिनों के बाद विभाग के किरानी की प्रोर से शिकायत करने वाले एम० पी०, या अन्य यात्रियों, को लिख दिया जाता है कि अच्छा भोजन न मिलने के बारे में आप ने जो कम्प्लेंट की है, उस से रेलवे अधिकारियों को काफ़ी तकलीफ है और हम प्रागे इसमें सुधार करेंगे। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि मैं चार वर्ष से संसद् में हूँ और इस अवधि में मैंने भोजन की खराबी के बारे में अनेकों कम्प्लेंट्स दी हुई हैं—कानपुर में भी और लखनऊ में भी—, लेकिन अब भी जब कभी मैं उधर जाता हूँ, मैं देखता हूँ कि जिस तरह का भोजन पहले मिलता था, ठीक उसी तरह का खराब भोजन मुझे—मुझे ही नहीं, जितने यात्री जाते हैं, उन सभी को—मिलता है। प्रगर कोच एटेंडेंट ने डाइनिंग कार या भोजनालय में कह दिया कि एम० पी० को भोजन चाहिए, तो अच्छा भोजन मिलता है, लेकिन प्रगर बिना यह बात बताए हुए भोजन मंगाया जाये, तो बहुत खराब भोजन मिलता है। उस की तुलना में मार्केट में उतने पैसे खर्च करने पर सुन्दर भोजन मिल सकता है। इसलिए मेरा निवेदन कि जो कम्प्लेंट्स की जाती हैं, उन के लिए एक उच्चाधिकारी होना चाहिए, जो देखे कि कम्प्लेंट क्या है। उसके बाद वह आवश्यक जांच-पड़ताल करे और फिर सम्बद्ध मामले में संशोधन होना चाहिए। लेकिन मेरा अनुभव है कि रेलवे मंत्रालय में लोगों की कम्प्लेंट्स पर कोई खास ध्यान नहीं दिया जाता है।

मैं मंत्री महोदय का ध्यान फिर बरगनिया स्टेशन की प्रोर दिलाना चाहता हूँ। बरगनिया और डेंग रेलवे स्टेशन के बीच में बागमती नदी की बाढ़ के प्रकोप के कारण 1962 में 300 फ़ीट रेलवे लाइन टूट गई, 1963-64 में भी इसी कारण रेलवे लाइन टूटी और 1965

में भी करीब 500 फ्रीट रेलवे लाइन टूट गई। सरकार की ओर से उस नदी को कंट्रोल करने के लिए प्रति वर्ष लाखों रुपये खर्च होते हैं, लेकिन अभी तक इस बारे में कोई खास सुधार नहीं हुआ है। मैं माननीय मंत्री जी को निमंत्रण देता हूँ कि किसी समय वह प्लेन में न जा कर हमारे साथ ट्रेन में पटना से सीतामढ़ी और ढेंग से बरगनिया चलें। तब उन को वह 100 मील की दूरी तय करने में चौदह घंटे लगेंगे और उन को पता चल जायेगा कि रेलवे की क्या व्यवस्था है। मुझे विश्वास है कि मंत्री महोदय के उधर जाने से नार्थ बिहार में रेलवे की बहुत तरक्की और सुधार होगा।

प्राप ने मुझे समय दिया, इस के लिए मैं प्राप को धन्यवाद देता हूँ।

श्री बूटा सिंह (मोगा): चेयरमैन साहब, प्राप रेलवे मंत्रालय की मांगों पर बोलने के लिये आपने जो समय दिया है, उसके लिये मैं बहुत आभारी हूँ। सुबह सुबह जब हम लोग अपनी शक खोलते हैं...

सभापति महोदय : प्रापको 11+5 यानी 16 मिनट मिल सकते हैं।

श्री बूटा सिंह: तो कोई भी ऐसा दिन नहीं होता जिस दिन हमारे खेतों में रेलवे मजदूरों, रेलवे कर्मचारियों और कभी कभी रेलवे आफिसरों की भी शिट्ठियां होती हैं। मुझे यह बात कहने में खुशी है कि बहुत सी समस्याएँ जो कि इंडियन प्रोब्लम होती हैं, जिनको हम अपने मंत्री डा० राम सुभग सिंह जी, जो बहुत अच्छे दोस्त भी हैं, उनके साथ लेते हैं तो बहुत हमदर्दी के साथ वह हर एक केस को सुनते हैं। अगर डाक्टर साहब भी जो महकमे की तरफ से रिपोर्ट प्राती है, उसको बदलने में या उसको सबलील करने में, मजदूरों की या कर्मचारियों की मांगों को, उनकी तकलीफों को हल करने में

बहुत हद तक कामयाब नहीं हो सके हैं। हमारे ज्यादा तात्सुकता नार्दन रेलवे से पड़ते हैं और मैं कभी कभी जनरल मैनेजर के पास भी जाता हूँ। वह भी बहुत अच्छे तरीके से पेज प्राते हैं, बहुत से कामों में वह हमारी मदद करते हैं।

बहरहाल जब हम रेलवे की स्थिति पर, खास कर के मेरा मतलब नार्दन रेलवे से है, उस से हमारा बास्ता पड़ता है नजर डालते हैं तो जो तसबीर सामने प्राती है, उस को देख कर सच-मुच जी चाहता है कि चेयरमैन साहब अपने दो दोस्त डा० राम सुभग सिंह को, ये मांगें मनवाने के लिये जो पैसा वह मांगते हैं, उसके लिये ना कर दी जाय। क्योंकि वही तरीके जो धरोजों के जमाने में थे, वही प्राज भी चले प्रा रहे हैं। वही फर्नीचर स्टेशनों पर है जो उस जमाने का है। भारत की बहुत संख्या जो तीसरे दर्जे में सफर करती है, उनकी हालत में कोई सुधार नहीं हुआ है। हम लोग फर्स्ट क्लास में जाते हैं, डाक्टर साहब भी जाते और मेरे साथी जो लोक सभा और राज्य सभा के हैं, वे भी जाते हैं। जब हम सफर करते हैं किसी स्टेशन से तो गाड़ियों में जनरल तीर पर बेजों तीसरे दर्जे के मुसाफिरों का हाल शायद दोखब तो किसी ने देखा नहीं, लेकिन तीसरे दर्जे के डिब्बों का जो हाल है वह दोखब से भी बुरा होगा। कोई उनके लिये बैठने की जगह नहीं है। मैं यह मानता हूँ कि मुसाफिरों में भी बहुत हद तक ट्रेफिक माइन्डबे नही है, कई लोग ऐसे हैं कि जब गाड़ी प्राकर खड़ी होती है तो एक दम से सारा सामान फेंक देते हैं, सो जाते हैं। और दूसरे मुसाफिरों के बैठने के लिये जगह नहीं छोड़ते हैं। लेकिन इसके बावजूद जो महकमे की तरफ से तीसरे दर्जे के मुसाफिरों से बुरी तरह से सलूक किया जाता है, रेलवे मंत्रालय को कोई हक नहीं है टिकट ईशू करने का, अगर यह उनको जगह नहीं दे सकते हैं बैठने के लिये। कई कई डिब्बे इतने पुराने होते हैं कि न उनकी बारनिब होती है और न वह बैठने क लायक होते हैं। न

[श्री बुटा सिंह]

उनके बन्दर जगह होती है। होता क्या है - लोगों को बाहर लटकना पड़ता है और इस तरह से सफर करने से रास्ते में अनेकों जानें बची जाती हैं।

मुझे याद है एक दफा हम लोग पंजाब से आ रहे थे। एक छोटा सा स्टेशन है फिलौर वहाँ गाड़िया बहुत कम चकती हैं। तीसरे दर्जे में एक देबी चढ़ने वाली थी उनके पास दो बच्चे थे। वह भाग कर आ रही थी। मैं प्लेट फार्म पर खड़ा था। मैंने गाड़ से कहा कि देखो वह देबो आ रही है, उनको चढ़ने के लिये धाप धोड़ा सा मार्जिन जरूर दीजिये। मगर उसने मेरा कहना नहीं किया, गाड़ी चल दी। नतीजा यह हुआ कि उसने दोनों बच्चों को गाड़ी में फँक दिया और जब वह खुद चढ़ने लगी तो उसका पांव फिसल गया, और इस तरह पहियों के बीच उसकी एक टांग बिलकुल पिस गई। आखिर उस गाड़ ने गाड़ी को रोकना। मैंने कहा कि अब गाड़ी रोकने का क्या फायदा, उस की जान तो चली गई और उसको हम लोग अस्पताल ले गये। मगर उसके बच्चों का किसी ने ध्यान नहीं दिया, न रेलवे स्टेशन वालों ने, न गाड़ों के स्टाफ ने और पुलिस ने, जिसको रेल गाड़ी के साथ इस लिये रखा जाता है कि मुसाफिरों की हिफाजत करे। किसी ने देखा तक नहीं और वे प्लेटफार्म पर खंबते रहे। यह है मेरा कहना तीसरे दर्जे के मुसाफिरों के बारे में।

दूसरा दर्जा जो है, उसमें ज्यादातर रेलवे के कर्मचारी बैठे रहते हैं। उसमें ज्यादातर वे लोग होते हैं जो टिकट नहीं लेते हैं जो पास पर चलते हैं। वे किसी को धुसने नहीं देते।

अब रहा फुस्ट क्लास, पता नहीं किस ने केबिन सिस्टम सजेस्ट कर दिया। केबिन सिस्टम इतना भद्दा, इतना धन-हाइजीनिक कि अगर भाजकल गमियों में किसी को सजा देनी होती तो वह रेलवे के फुस्ट क्लास के डिब्बे में बन्द कर दिया जा सकता है।

तो मेरे कहन का मतलब यह है कि ये जो मांगे हैं, यह जो पैसा रेलवे मंत्रालय को दिया जाता है, लोक सभा यह चाहेगी कि उस पैसे का इस्तेमाल लोगों की सहाय्यता के लिये किया जाय खास कर बड़े क्लास के पैसेन्जरो की सहाय्यता के लिये किया जाय।

मैंने जैसा इशारा किया था कि नार्दन रेलवे में पिछले तीन चार वर्षों में हमारे मामले कुछ ऐसी मिसालें देखने में आई हैं, मैं किसी कर्मचारी का नाम नहीं लूंगा, मगर ऐसे केसेज हैं कि जिनकी इच्छा, जिनके मन, जिनका सोचने का तरीका, जिनका काम करने का तरीका बहुत ही हाकिमकारक हैं। मैं आपके सामने मिसाल देता हूँ। इसमें कोई शक नहीं है कि रेलवे के कर्मचारियों ने पिछली सड़ाई में जिस हौसले और बहादुरी का सबूत दिया, उसकी मिसाल नहीं मिलती। गाड़ियों में लाइट नहीं थी मगर पंजाब के लोगों ने जिस तरीके से रेलवे कर्मचारियों का साथ दिया उन ले खाना दिया, धूमतसर, सुधियाना और जालन्धर जैसे स्टेशनों पर पूरी-पूरी गाड़ी को खड़ा करके खाना खिलाया, यह नहीं देखा कि यह मुसाफिर फौजी है या सिविलियन है, उन दिनों में जिन हालात में रेलवे कर्मचारियों ने काम किया, उसके लिये यह लोक सभा बहुत बहुत मशकूर है और सरहाना करती है, मगर उन्ही दिनों में हमारे देखन में एक और बात आई हमारी सैकड़ों बोगियां, पाकिस्तान के साथ उनका कोई एग्रीमेंट था, जिसके तहत हिन्दुस्तान के कुछ डिब्बे पाकिस्तान के साथ एक्सचेंज होते थे, उनकी मेन्टेनेन्स के लिये, उनके ओवर-हाल के लिये और उनकी जैन्वरल देख बाल के लिये, दोनों मूल्कों में कोई एग्रीमेंट था। मेरे ध्यान में यह बात आई गई कि पाकिस्तान के सैकड़ों डिब्बे, एक डिब्बे की कीमत बहुत ज्यादा है, डाक्टर साहब बता सकेंगे, पाकिस्तान के सैकड़ों डिब्बे जो घाउट-मोडेड थे, टार्न-घाउट थे, जिनकी कन्डीशन बहुत खराब हो चुकी थी, जो ट्रेक में नहीं चल सकते थे,

उनको समय से वापस नहीं किया गया । दूसरी तरफ हमारे देश के फर्स्ट क्लास के डिब्बे, उनको धोबरहाल करवा कर, पेंट करवा कर, फर्स्ट क्लास बनवा कर पाकिस्तान के सुपुर्द कर दिये गये । मैं चाहता हूँ कि इस बात की जांच की जाय और देखा जाय कि इसके लिये कौन जिम्मेदार है और इसमें कोई भेद की बात तो नहीं है । मैं चाहूँगा कि डाक्टर साहब इस बात की एन्क्वायरी करें ।

मूझे बहुत दुःख के साथ यह बात कहनी पड़ती है कि दुर्भाग्य से नार्दन रेलवे के फीरेंजपुर डिबोडन में कुछ ऐसे घाक्रिसर घा गये हैं जिनका रबीया पंजाब में रहने वाले— अगर मैं सिख कहूँ तो बहुत से लोगों को ऐतराज होगा, क्योंकि जब हम यहाँ सिखों का नाम लेते हैं तो ये लोग कहते हैं कि हिन्दुस्तानी कहो

सभापति महोदय : सिख भी हिन्दुस्तानी हैं ।

श्री बूटा सिंह : अगर जब उनके साथ क्यादती होती है तो उनका नाम लेना पड़ता है । जब हम और कपूर सिंह जी नाम लेते हैं तो यहाँ कहा जाता है कि उनका नाम न र्.जि.ये, हिन्दुस्तानी कहिये । जब उनके साथ कोई क्यादती होती है तो हमें आईडेंटिफ.ई करना होता है । नार्दन रेलवे के फीरेंजपुर डिबोडन के लोकोशेड में काम करने वाले जितने भी सिख मजदूर हैं, उनके साथ बतौर एक श्रेणी के, बतौर एक जमायत के धन्याय हो रहा है । उसकी जांच करवायें । आपको पता चलेगा कि सिख चाजमैन बर्गरह जो हैं उनको सिर्फ इस बिना पर तबदील कर दिया जाता है कि उनके जो सुपीरियर हैं, वे उनसे नफरत करते हैं । मैं किसी अफसर का नाम नहीं लेना चाहता हूँ । लेकिन मैं यह कहना चाहता हूँ कि ऐसी-ऐसी बातें सिखों के खिलाफ की जाती हैं कि अगर कहीं एक सांप हो और एक सिख मिस जाये तो सिख को पहले मारा जाये और सांप को बाद

में । डी० एम० ई० कहते हैं कि मैं सब से पहले सिख को मारूंगा और फिर सांप को ।

सभापति महोदय : जनरलाइज करने से तो कोई मतलब हल नहीं होता है । पटिकुलर केस है तो मिनिस्टर साहब के नोटिस में धाप ला सकते हैं ।

श्री बूटा सिंह : अगर धाप यह चाहते हैं तो मैं एक नहीं दर्जनों केस मिनिस्टर साहब को भेज दूंगा । मैं कहना चाहता हूँ कि उनको धाप बिसकरेज मत करो । उनका हिस्सा हिन्दुस्तान को बनाने में बड़ा शानदार रहा है । हिन्दुस्तान को बनाने में न सिर्फ उनका हाथ रहा है बल्कि जितना बड़ा हिस्सा इन लोगों का रहा है, उस पर हमें फख है । मैं समझता हूँ कि डा० साहब स्वयं भी बहुत हमदर्दी के इनके प्रति रखते हैं और मूझे आशा है कि वह अवश्य ही इस बात की जांच करवायेंगे ।

एक बात जो मैं पंजाब के जो मेन स्टेशन हैं, जो मेन लाइज के स्टेशन हैं उनके बारे में कहना चाहता हूँ । अमृतसर से मैं शुरु करता हूँ । दिल्ली तक धाज धाप देखे कि तो किसी भी स्टेशन पर रिटायरिंग रूम नहीं है । शायद अंग्रेजों से तो भल हूँ गई । लेकिन हमारी गवर्नमेंट ने क्यों इसकी व्यवस्था नहीं की, मूझे मलूम नहीं है । लुधियाना एक इन्टरनेशनल बिजिनेस सेंटर है । धाज-कल वहाँ की मशीनरी अमरीका, कनाडा, जर्मनी और जापान तक में जाती है । इस बात पर हिन्दुस्तान को फख होना चाहिये । वहाँ पर रेस्टॉरेंट भी अच्छा नहीं है । जहाँ तक रिटायरिंग रूम का सम्बन्ध है, वह तो है ही नहीं

डा० रातेन सेन (कलकता पूर्व) : और कहाँ-कहाँ नहीं है ?

श्री बूटा सिंह : अमृतसर में नहीं, आसंधर में नहीं, पठानकोट में नहीं । जितने

[श्री बूटा सिंह]

पंजाब के ये बड़े-बड़े स्टेशन हैं वहां पर नहीं है ।

डा० रानेन सेन : पठानकोट में तो अच्छा है ।

श्री बूटा सिंह : मैं चाहता हूँ कि डा० राम सुभग सिंह जी इस पर ध्यान दें कि लुधियाना जो कि बिजिनेस सेंटर ही नहीं है बल्कि बहुत इम्पोर्टेंट स्टेशन भी है और साथ ही साथ डिफेंस की स्ट्रेटेजी को भी मद्देनजर अगर रखा जाये तो वह सीकंड लाइन आफ डिफेंस का सेंटर हो सकता है, उसकी एक और बहुत बड़ी समस्या है जिसको बार-बार इस मंत्रालय के ध्यान में लाया गया है और वह समस्या यह है कि लुधियाना शहर से जो रेलगाड़ियाँ चलती हैं और वहां पर लुधियाना मेन लाइन के ऊपर जो एक रेलवे क्रॉसिंग है और उसके जंक्शन होने की वजह से सारा दिन गाड़ियाँ चलती रहती हैं हर रोज कोई न कोई एक्सीडेंट हो जाता है । उस क्रॉसिंग पर हर रोज कोई न कोई एक्सीडेंट हो जाता है । लुधियाना के शहरियों की तरफ से भी और हमने अपनी तरफ से भी रेल मंत्रालय का ध्यान इस ओर खींचा है, उसको इस बारे में लिखा है कि वह पुल जो है वह बहुत बाधा डालता है और उस का कोई इलाज किया जाए । जब हमारी पिछली बार पाकिस्तान के साथ लड़ाई हुई थी और उस पुल ने सब से ज्यादा बाधा डाली तो पी० डब्ल्यू० डी० ने एक बाईपास निकाला और उससे मिलिटरी की समस्या तो जरूर हल हो गई हो तो वह तो हो सकता था लेकिन जहां तक वहां के लोगों का सम्बन्ध है, जनता का सम्बन्ध है, वह जी० टी० रोड के ऊपर है और इसलिए सारा ट्रेफिक रेलवे क्रॉसिंग से होकर आता है और बहुत तकलीफ होती है । मैं मंत्री महोदय से प्रार्थना करता हूँ कि उस क्रॉसिंग पर जरूर पुल का इंतजाम किया जाए ताकि न सिर्फ लुधियाना के लोगों को बल्कि सारे पंजाब के लोगों को सहूलियत हो सके ।

मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि कुछ ऐसी गाड़ियाँ हैं जो कि ब्रांच लाइन की हैं और जिनका मेन लाइन की गाड़ियों से सम्बन्ध जुड़ना चाहिये । मेरी कांस्टिट्यूएन्सी में मोगा, डिस्ट्रिक्ट फीरोजपुर और भटिंडा आते हैं और यह एक ऐसा सेक्टर है जो बोर्डर पर है । यह एक ऐसा इलाका है जो हिन्दुस्तान भर में अगर यह कहा जाये कि अनाज की उपज के मामले में सब से अच्छा है तो गलत नहीं होगा । यहां से जो गाड़ियाँ चलती हैं वे लुधियाना में मेन लाइन की गाड़ियों को मिलाती हैं । उन गाड़ियों का जो टाइम रखा हुआ है खास तौर से जो दिन को चलती हैं जैसे फ्लाइंग मेल है, वह ठीक नहीं है । इस फ्लाइंग मेल को पहले अमृतसर-पंजाब मेल कहा जाता था । पता नहीं इसका नाम बदल कर फ्लाइंग मेल क्यों रख दिया गया । मैं सुझाव देता हूँ कि इसका पुराना नाम ही रखा जाए । उससे अमृतसर को इम्पोर्टेंस मिलती है जो हमारे गुरुग्राम की नगरी है और जिसको देखने के लिए बाहर की सैलानी भी बड़ी तादाद में आते हैं और दर्शन करते हैं । उस गाड़ी को पकड़ने के लिए भटिंडा और फीरोजपुर से गाड़ियाँ आती हैं । आप इस बात को जानते ही हैं कि गाड़ियाँ ठीक समय पर बहुत कम चलती हैं और ब्रांच लाइन की तो बहुत ही कम चलती हैं । जो ब्रांच लाइन की गाड़ी आती है उसके आने के पांच सात मिनट बाद फ्लाइंग मेल छूट जाती है । सिर्फ पांच सात मिनट का समय ही यात्रियों को उस गाड़ी पर चढ़ने के लिए मिलता है । पांच सात मिनट तो उनको बिजिज को क्रॉस करने में ही लग जाते हैं और नतीजा यह होता है कि एक तो लेट ब्रांच लाइन की गाड़ियों के आने की वजह से और दूसरे पांच सात मिनट बिजिज को क्रॉस करने में लग जाने की वजह से उनको वह गाड़ी नहीं मिलती है । यह एक ऐसी समस्या है जिसकी तरफ जल्दी ध्यान दिये जाने की आवश्यकता है । मैं चाहता हूँ कि

बंदी महोदय इस पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करें।

मैं आपको जो समय आपने मुझे दिया है, उसके लिए धन्यवाद देता हूँ।

श्री चं० ला० चौबरी (महुआ) :
महतरिम चेररमन साहब, रेलवे की ये जो डिमांडज पेश की गई हैं, इनका मैं समर्थन करता हूँ (व्यवधान)। आप मुझ टोकिये नहीं। जब आप बोलते हैं तो मैं आपको इंटरप्ट नहीं करता हूँ।

मेरे दोस्तों ने इन डिमांडज की बहुत मुखालिफत की है। मैं आपको बतलाना चाहता हूँ कि जिस वक्त हम ब्रिटिश एम्पायर से, ब्रिटिश सल्तनत से लड़ रहे थे, तलवार के जोर से उसका मुकाबला कर रहे थे तो ये प्रपोजीशन के मेरे दोस्त खामोश थे और गहरी नींद में सोये हुए थे। उस वक्त रेलों की जो हालत थी उसको हम अच्छी तरह से जानते थे और आज जो हालत है उसको भी हम अच्छी तरह से जानते हैं। आज बहुत ज्यादा सुधार आ गया है। आज बहुत ज्यादा सहुलियतें लोगों को दी जाती हैं जो कि तब नहीं दी जाती थीं। आप यह भी देखें कि हमने कितनी तरक्की की है। हमने कितरंजन में रेल इंजन बनाने का कारखाना स्थापित किया है। पता नहीं और क्या-क्या हमने कर दिखाया है। डिब्बे अब हमारे देश में बनने लग गए हैं। जवाहरलाल जी के नेतृत्व में और डा० राम सुभग सिंह के नेतृत्व में हमारे देश में बहुत प्रगति हुई है, रेलों ने बहुत प्रगति की है। शायद हमारे विरोधी दल के भाइयों ने जो तरक्की हुई है उस तरफ ध्यान नहीं दिया है और न वे देना चाहते हैं। इनको तो हर काम में बुराई ही बुराई दिखाई देती है और कोई अच्छाई इनको दिखाई नहीं देती है। इनका काम ही भ्रालोचना करना है।

मैं यह नहीं कहना चाहता हूँ कि जो खासिब हैं उनकी तरफ आप सरकार का

ध्यान न दिलायें, जो खराबियाँ हैं उनकी तरफ ध्यान न दिलायें लेकिन जो भी आप सजेशन दें वे कंस्ट्रक्टिव सजेशन होनी चाहिये। आपको साथ ही साथ इस बात को भी एप्रिशियेट करना चाहिये कि आज की के पहले रेलों की क्या हालत थी और आज क्या है। मैंने पहले प्लेटफार्म्स को देखा है, वे बहुत खराब हालत में हुआ करते थे, उन में से बड़बू प्राया करती थी, सफाई का कोई प्रबन्ध नहीं हुआ करता था लेकिन आज प्लेटफार्म्स की हालत बहुत सुधर गई है जो चहुंमुखी प्रगति हुई है, वह काबिले तारीफ है। जो विदेशी आते हैं, जो टूरिस्ट आते हैं वे भी हमारी इस मामले में तारीफ करते हैं। मैं ने उनसे बात की है !

श्री श्रीकार लाल बोरवा (कोटा) :
हिन्दी में की थी ?

श्री चं० ला० चौबरी : जर्मनी का एक प्रादमी प्राया था। उसके साथ मैंने हिन्दी में बात की थी। यह हिन्दुस्तान के लिये कोई नफरत की बात नहीं है। हिन्दी में बात करना नफरत की बात नहीं है। वह अपने मुल्क का एक बहुत अच्छा शहरी था। वह हिन्दी समझता था और उसने हमारे साथ हिन्दी में बात की। आपकी तरह से उसको हिन्दी से नफरत नहीं थी। अगर मां को मां कहें तो आप इसको बड़ी जिल्सत की बात समझते हैं लेकिन अगर मीडम कहें तो आपको बड़ी खुशी होती है... (व्यवधान) अगर आप मुझ को इस तरह से टोकते चले गये तो मैं आपको बता देता हूँ कि भइडा लगा कर मैं बैठ जाऊंगा और आपको बोलने नहीं दूंगा। मैं बहुत अच्छे प्रादमी हूँ। मैं जब आप बोलने हैं तो आपको इंटरप्ट नहीं करता हूँ।

15.18 hrs.

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

हमारे देश की 45-46 करोड़ की आबादी है। आप लोगों को गुमराह करना

[श्री चं० ला० चौधरी]

चाहते हैं। आप सरकार को कमजोर करना चाहते हैं, मजबूत करना नहीं चाहते हैं। अच्छाइयों की तरफ आप गौर नहीं करते हैं, बुराइयों को ही आप बूँडते हैं।

बहुत से माननीय सदस्यों ने कहा है कि रिजर्वेशन नहीं मिलता है। लेकिन मैं आप को बतलाना चाहता हूँ कि इसी दिल्ली शहर में बाज बाज दफ़ा बगैर रिजर्वेशन के आखिरी दिन मेरा काम हो गया था। मेरी पत्नी बीमार थी। मैं रिजर्वेशन नहीं करा सका था। मेरे पास तार भ्राया था। मैं गया और बड़े ध्रुव के साथ कर्मचारी से बोला कि यह बात है और मुझे रिजर्वेशन चाहिये। उसने दे दिया। उसका भी हृदय पाषाण नहीं होता है, पत्थर का नहीं होता है, वह भी सद्दयमी होता है। आप अपने रुतबे की वजह से रिजर्वेशन चाहें, इस वास्ते चाहें कि आप मेम्बर पार्लियामेंट हैं तो काम नहीं हो सकता। आपको उसको यह भी बतलाना चाहिये कि यह वजह है कि मैं रिजर्वेशन नहीं करा सका हूँ और अब मुझे जाना पड़ गया है, इस वास्ते अगर आज रिजर्वेशन कर दो तो आपकी बड़ी मेहरबानी होगी तो कोई वजह नहीं है कि वह आपका रिजर्वेशन न कर दे। हर आदमी के पास उस के सोचने का दायरा होता है। अगर आप उस को नीकर समझते हैं तो वह भी आपको दूसरी तरह से देखेगा। अगर आप किसी के बाप की कद्र करते हैं तो कोई वजह नहीं है कि वह आप के बाप को गाली दे। लेकिन अगर आप किसी को गाली देंगे तो आप को गाली सुननी पड़ेगी। ... (व्यवधान)। उपाध्यक्ष महोदय, जो आप का अनुकरण करेगा यहाँ पर वही आप को कुर्सी पर बैठने लायक हो सकता है। जो गलत बात करेंगे वह कभी उस पर नहीं बैठ सकते हैं। यही बात सब जगह देखी जाती है। गांधी जी ने, जवाहरलाल नेहरू ने, शास्त्री जी ने, यह नमूना देश के सामने रखा।

उपाध्यक्ष महोदय : आप रेलवे डिमान्ड पर बोलिये।

श्री चं० ला० चौधरी : मैं आप की मार्फत कहना चाहता हूँ कि मैं रेलवे बोर्ड के चेयरमन की बड़ी इज्जत करता हूँ। उन्होंने लड़ाई के मौके पर जो काम किया उस के लिये एक हिन्दुस्तानी होने की हैसियत से बड़ा मशकूर हूँ, बड़ा शुकुगुजार हूँ। लेकिन इस के साथ साथ यह भी कहना चाहता हूँ कि बहुत स्टेशनों के नाम इस तरह के हैं जिन का कोई मतलब नहीं होता। आज मैं मंत्री महोदय का ध्यान इस बात की तरफ दिलाना चाहता हूँ कि हमारे बहुत से बहादुर सेनानियों ने आज्ञादी की लड़ाई में कुर्बानी दी है सन् 1921, 1930 और 1942 में। उन लोगों ने निहत्थेपन से मुल्क के साथ बफादारी की और अंग्रेजों से लड़ाई लड़ी। उन लोगों के नाम पर स्टेशनों के नाम होने चाहियें। आपने मुजफ्फरपुर, मुजफ्फरनगर, इलाहाबाद जैसे नाम रखे हैं। मैं समझता हूँ कि उन शहीदों के नाम पर जो अपना खून बहा चुके हैं हम फ़व्वारे पर जाते हैं और सिर झुकाते हैं।

एक माननीय सदस्य : यह कौन सी डिमान्ड है।

श्री चं० ला० चौधरी : क्या आप नहीं जानते। मैं कहना चाहता हूँ कि उन बहादुरों के नाम पर हमें स्टेशनों के नाम रखने चाहियें। इससे आज के लोगों पर भी नहीं आने वाली पीढ़ियों पर असर पड़ेगा कि हमारे मुल्क में ऐसे-ऐसे शहीद हुए थे जो आज्ञादी की लड़ाई में मारे गये थे। इस तरह से कम से कम उन के नाम अमर रहेंगे। इस तरह के दरवाजे बनाकर डा० राम सुभग सिंह और पाटिल साहब उन बहादुरों को याद रखें। साथ ही साथ मैं यह कहना चाहता हूँ कि आरा और सहसराम जैसे नामों के कोई मतलब नहीं होते। मैं नहीं समझता

कि इन नामों से किसी के दिल व दिमाग में किसी बहादुर आदमी का खयाल पैदा होता होता है ।

एक माननीय सदस्य : बक्सर की बात भी कहिये ।

श्री चं० ला० चौधरी : बक्सर की बात तो यह है कि वहां पर पुराने-पुराने लीडरों को को कैंद में डाला गया था । बक्सर में धीर कोई बात नहीं है । बक्सर में कोई ऐसी बात नहीं हुई है जिस से हम को बहादुरी की जगह समझें । मैं रेलवे विभाग का ध्यान बाबू कुंवर सिंह जैसे सेनानी धीर झांसी की रानी लक्ष्मीबाई की तरफ खींचना चाहता हूँ ।

श्री श्रीकार लाल बेरबा : उपाध्यक्ष महोदय, सदन में कोरम नहीं है ।

उपाध्यक्ष महोदय : बंटी बजाई जा रही है । . . . अब कोरम हो गया है । माननीय सदस्य अपना भाषण शुरू करें ।

श्री चं० ला० चौधरी : मैं आप के जरिये से डा० राम सुभग सिंह का ध्यान इस तरफ आकर्षित करना चाहता हूँ कि धारा धीर सहसराम से बहादुर सेनानी बाबू कुंवर सिंह की याद आती है जो देश की आजादी के लिये लड़े थे । यह भारत के स्वतंत्रता संग्राम की तबारीख, की बात है धीर एक ऐसी बीज है जिस को इस देश के लड़ाकू सिपाही धीर आजादी के लिये लड़ने वाले परवाने मानते हैं । हम चाहते हैं कि आज जो सहसराम धीर धारा के नाम हैं उन को हटा दिया जाये धीर बीर सेनानी कुंवर सिंह के नाम पर इन दोनों स्टेशनों के नाम रख दिये जायें । साथ ही उनकी एक स्टैचू लगवाई जाये जो कि बोर्डे पर सवार ही जिस से लोग सबक ले सकें ।

रेलवे के प्रन्दर बहुत से माननीय सदस्यों ने धामियां बतलाई हैं कि यर्ड क्लास के

निये नहीं मालूम क्या क्या किया जाये । लेकिन मैं यहां कहना चाहता हूँ कि लखनऊ से चलकर जो गाड़ी असम तक जाती है उसी में सिलिगुड़ी तक मैंने वहां के जनरल मीनेजर को गोरखपुर से कई मंतेबे बीरा करते देखा है । मैंने अपनी आंख से से देखा कि उन्होंने चक्के के नीचे का खुद मुआयना किया । मैं एक मामूली बेश में हूँ । यह नहीं था कि मैं एक एम० पी० बनकर वहां गया था । मैं यह कहना चाहता हूँ कि अगर कोई अफसर कोई खास काम करता है तो ऐसा नहीं होना चाहिये कि उस के काम की सराहना न की जाये ।

एक बात की तरफ मैं धीर आपका ध्यान आकर्षित करना चाहंगा... (ध्यानवान) आखिर इस पार्लियामेंट की कोई डिगनिटी तो होनी चाहिये । जिस तरह से यहां बाधा डाली जाती है वह हमारे प्रपोजीशन के लिये शर्म की बात है । क्या इस तरह से किसी इन्सान को करना चाहिये ।

मैं आप के जरिये डा० राम सुभग सिंह से कहना चाहता हूँ कि असम सिलिगुड़ी के बीच में जो गाड़ी आज आती धीर जाती है उस में डा० एस० ए० नवाब जैसे बड़े सज्जन को कुछ सफाई में बहुत तंग किया । रेलवे के काफ़ी इन्तजाम के बावजूब वह उन का सेमान छीन ले गये । मैं कहना चाहता हूँ कि इन बड़े सज्जन की तरह के आदमियों को चोरियों से इन गुंडों धीर बदमाशों को महफूज रखने के लिये रेलवे महकमे को बहुत सख्त कदम उठाने होंगे धीर रेलवे बोर्ड को भी इस का इन्तजाम करना होगा । धीर आपको कुछ उसके लिए गोपनीय लोग, गुप्तचर रखने पड़ेंगे जो यह देखें कि इस किस्म के कौन इन्सान हैं जिनकी बजह से बड़े अण्डे-अण्डे लोगों की बेइज्जती होती है धीर कभी-कभी तो फर्स्ट क्लास पैसेंजर का टिकट लेकर घुस जाते हैं धीर उस में भी जाकर अण्डे लोगों को हँरेस करते हैं ।

[श्री चं० ला० चौधरी]

एक बात धीर कहना चाहता हूँ। हरि-जनों का मामला प्रायः धीर बहुत कुछ कहा गया कि रेलवे में यह बातें नहीं हुईं वह बातें नहीं हुईं। ठीक है लेकिन मेरे दोस्तों 1942 और 1921 तक हमारे हरिजनों की क्या हालत थी? प्रायः सोचें गौर करें धीर जवाहरलाल जी शास्त्री जी पंत जी मोतीलाल नेहरू तथा मौलाना आजाद के प्रयास से हिन्दुस्तान में संविधान बना जिसमें हरि-जनों को यह राहत मिली जो कि न कभी मोगल एम्पायर में हुआ धीर न किसी धीर एम्पायर में मिल सकी। धीर न पहले कभी हरिजनों की कोई वकत थी। लेकिन ब्राहिस्ता ब्राहिस्ता प्रायः भी इसको देखें। अगर हम किसी से लड़ना चाहते हैं तो हमको भी दंड बैठक मारना पड़ेगा। तो हरिजनों को भी धाई० सी० ए० बनने के लिए यह तालीम पढ़नी पड़ेगी।

एक तरफ धीर मैं प्रायः ध्यान खींचना चाहता हूँ। हिन्दुस्तान में जो रेलवे के सारे काम हुए धीर दूसरे काम हुए वह सराहनीय हैं। लेकिन रेलवे कर्मचारियों के जो मासूम बच्चे हैं जिनको की कम तनखाह मिलती है धीर जो रेलवे कालोनीज में रहते हैं वहाँ रेलवे कर्मचारियों के रहने का आवास प्रायः बनाते हैं तो उसके साथ साथ उनके मासूम बच्चों के लिए भी कम से कम स्कूल होने चाहिए लाजिमी तौर से जिससे उनके बच्चे सही सही शिक्षा प्राप्त करके भागे निकल सकें।

इसके अलावा स्टेशनों की बात जो मैंने कही है इलाहाबाद वगैरह की मैं चाहता था कि उस पर शहीदों का नाम धीर बड़े-बड़े लोगों का नाम पंतजी का नाम लिखा जाये मुजफ्फरपुर न रखें। मुजफ्फरपुर धीर मुजफ्फरनगर के कोई माने नहीं हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : धाईर धाईर।
सब प्रायः खत्म करें।

श्री चन्द्रमणिलाल चौधरी : इसी के साथ मैं रेलवे डिमांड की कुछ कद करता हूँ धीर उसकी तार्ई करता हूँ।

Shri Bakar Ali Mirza (Warrangal):
Mr. Deputy-Speaker, Sir, I will not take much time of the House. I have got only two points to make. The Railway system is a measure of the country's progress. The length of railway lines and of roads proper communications, proper means of transport all these are the indications of the progress the country has made. That is also an instrument of social revolution. The differences between various communities and various castes and creeds and various linguistic divisions are removed when we travel by the Railways. And it is an excellent example of national integration. For the closer contact of the people of India and for the removal of all distinction from class to class, community to community, etc. we have to see the condition of our third-class carriage. All distinctions are removed, excepting the distinction of wealth and status.

I am not one who would condemn totally the condition of the third class and I would not agree with such a view, because, conditions have changed quite a lot nowadays. Sleeping accommodation is provided in the Indian Railways. Sleeping accommodation over long distances can be reserved beforehand. This is a thing which was unheard of and which could not be dreamt of during the British days. There is no overcrowding there but there is overcrowding else where no doubt, but anybody travelling on the Railways will admit that the crowd is less today than it was before.

About the speed of the railways I wish to say something. I am glad that the Railway Department and the Railway Ministry have put greater stress on the movement of goods than

on the movement of passengers. They have tried to help in the industrial development of the country by using diesel engines in railway trains for goods movement and steam engines mostly for passenger trains. But, Sir, we must admit and we must also realise that the Indian Railways are probably the slowest in the world. I have travelled many times from Hyderabad to Delhi. On the way the train would be two hours late, or two-and-a-half hours late or even three hours late. They make up that and reach Delhi in time. They can make up because there is no difficulty in making up; what is the difficulty then in respect of increasing the normal speed. Why cannot the normal speed of the train be increased when the capacity and capability is there. That is one of the important points. Speeding is very essential. I am glad in this regard that there is some improvement, especially in the speed of the trains in the Madras-Delhi section. I have been writing to the Railway Ministry and the Railway management for adjusting the time-tables in such a way that you can save some time in reaching Hyderabad from Delhi. The trains start from here with two hours difference and with a little speeding and some adjustment in the time table time could be saved and people could reach Hyderabad or Madras in reasonably good time. I have travelled on this line very many times and so I can speak of the condition here. In the new time table they have reduced the time between Kazipet and Delhi by as much as four hours. Now, if they could start two hours earlier from here, you could reach Kazipet; instead of 9 o'clock, you can reach there at 7 o'clock and you can be in Hyderabad by 10 o'clock, or 11 o'clock instead of reaching there the next morning as they do now. You save the rolling stock. You save the precious time of the passengers. I think, Sir, this is not a very revolutionary suggestion. The Railways have done something in this respect this year.

I hope in the near future they will be able to reduce the time further.

About catering, a great deal has been said. It is very difficult to satisfy different tastes of people with different tastes and all that. You will agree, whether it is run by the Railway Department or by the contractors, the one thing that is very essential is cleanliness. It does not matter who runs it, who gets profit. I think one condition must be imposed that all those who are serving food should have clean clothes and in cases of persons who are found to be serving with dirty clothes necessary action should be taken. If a person wears clean clothes he also moves in a clean way. The Railways should see that necessary cleanliness is observed. This is the minimum that the Railways should do.

About the waiting rooms in Kazipet, a part of my constituency, the Railways have already started building one. At Warrangal this is not so. Large number of people live round about this station of Warrangal. The mail and express trains do not stop even for one minute. That is causing lot of difficulties to the passengers. This town has not grown in a normal fashion. It is a thin strip going from Warrangal to Kazipet and the third-class travellers have to travel beyond seven or eight miles to catch this mail or express. Therefore, the question of making Warrangal a halting station for mail and express trains and of providing waiting rooms for third-class passengers in Warrangal should be looked into straightway.

I am glad that there is going to be a special train from Hyderabad to Delhi. I hope this will not be postponed till the new Zone is actually formed.

The last thing which I wish to say is this: my hon. friend opposite complained that Sikhs are badly treated

[Shri Bakar Ali Mirza]

in the district of Lulhiana or Amertsar and so on. This approach by itself is really annoying and, to say the least, disgusting. Anybody who is travelling in a third class is a passenger. All the persons travelling in the same train will suffer the same inconvenience, whether they belong to one community or another. If there is no waiting room and if there is no facility, all will suffer. How is it that he can say that a particular community is not treated well?

Shri Buta Singh: It was in the context of the employees in the service.

Shri Bakar Ali Mirza: In services, you could argue that efficiency should be the criterion. Whoever is inefficient, whether he is a Brahman or Sikh or Muslim, should be thrown out. If he says that, I can agree with him; but if he says that just because a person is a Sikh and the officer is a Hindu or Muslim, therefore he is being removed, that is not a fair thing. That will lead to inefficiency, because all the time if I remember that I am a Muslim and my subordinate is a Hindu and if I do something, it will be interpreted in such a way that I am doing it to him for some reason other than that for good management; if I proceed on that basis, efficiency will certainly suffer. If a particular employee has not been given justice, his case can be brought to the notice of Shri Patil or Dr. Ram Subhag Singh and you could see that justice is done; if it is not done, you can make a complaint.

But to take a general remark that some particular community is being ill-treated is not right.

Shri Buta Singh: It was a question of facts. It was a trend which could not be checked.

Shri Bakar Ali Mirza: He belongs to one minority, I to another. I also know how things can be interpreted. I am a believer in this that whatever injustice is done to a particular person or group, by pursuing it and trying to get justice with a particular communal object in view, and all attempts from that narrow angle do not help. This search for security is really a thing which does not lead to progress of the society.

My hon. friend was talking about Sikhs not being treated well in Amritsar and so on. May I tell him that the Jews had been persecuted and condemned for 2,000 years not in one country but in several countries? And yet what has happened? They are now the most prosperous people in the world. The biggest bankers of the world in Wall Street are Jews. Most of the eminent scientists, artists, musicians, litterateurs are Jews. How is that? They have in their State, by sheer industry and perseverance, made the desert bloom.

This search for security, therefore, only leads to insecurity. We should not go after it. The search for security—only shows up a weak and imbecile mind. It will only make one insecure. Why should one be afraid? Why should one take the stand that one belongs to a particular community and should try to get things done on that basis? Bring the cases of injustice to the notice of the House. If Shri Patil does not do it, we will all support you. Everyone of us will be with you. But if you bring it under the garb of communalism, that is not fair.

For example, in Warangal there is no third class waiting room, there is no overbridge. Shall I say that it is just because the people in that area are Telugu-speaking Hindus

and Shri Patil is not an Andhra, that is why he is not attending to it? I cannot say that. This is not the type of argument we should adduce in support of our points.

This is all I wanted to say.

Shri Muthu Gounder (Tirupattur): First of all, I would thank the Railway Minister for the provision the Ministry has now made for stopping the Vrindavan Express at Jalarpet, on my suggestion made on many occasions, though it was done at the eleventh hour. Jalarpet is a very important junction in Madras State. If they had omitted to do this, it would have been a big injustice done to the Southern railway system and particularly to my constituency, because Jalarpet is the junction from where lines go to Mysore as well as to the southern side.

Vaniampadi is a very big leather trading centre. There is a flourishing leather industry there. We are earning valuable foreign exchange from that product. There is every justification for having at least the important mail trains stop at Vaniampadi, which is a very big municipal centre too.

Dharmapuri is another important place. It is 40 miles between Salem and Jalarpet on the northern side. Morapur was a junction before, but now it is not. It is near the Dharmapuri district centre. I would request the Ministry to see that all the important Express/Mail trains stop at Morapur because it will help officers going to the Dharmapuri district centre and also to Harur.

Also there was one train service between Tirupattur and Krishnagiri. It was removed at the time of the war. If it is possible to do so, I would request the Minister to resume that railway line between Tirupattur and Krishnagiri or connect Tirupattur with the proposed line under construction between Salem and Bangalore.

I also would request the Railway Minister to construct a line between Salem and Tiruchirappally via Rasiapuram and Namakkhal. These are very big trade centres. There is a very big starch industry there. It is a rural industry, a cottage industry, a small scale industry. There are about 400 or 500 units operating. We are sending daily 300 tonnes of starch to northern India, specially Ahmedabad and Bombay. But on account of the heavy railway freight on starch, we are not able to compete with other manufacturers, specially manufacturers of starch from the Malabar area who are sending their goods by sea from Calicut to Bombay. Therefore, I would plead with the Railway Minister to give some concession in freight charges to starch, 300 tonnes of which are being sent daily to Ahmedabad and Bombay, from this area.

There is need for overbridges at Morapur and Vaniambadi. Buses and cars and other vehicles have to be stopped for hours together. Nowadays the diesel engines carry many wagons so that you find that a train is nearly two furlongs long. Therefore, we find that the level crossings are always closed and the other traffic cannot move. So at Vaniambadi and Morapur, there is every justification for overbridges. It has been under consideration of the railway department for so many years. But now the construction of the overbridges at these places has become all the more important. This work should be taken up immediately.

In the catering department, they have increased the price of coffee to 22P. Even when good coffee is available in Madras for 15P the railways increased their price to 22P. There is no justification for it. Even now in Madras, in the best hotels one can have good coffee for 15P. But the railways have unnecessarily increased it to 22P. Simply taking advantage of some excuse or other, they increase the price and that too for ordinary

[Shri Muthu Gounder]

coffee. It is the poor people who suffer in the process, We are not able to get good coffee, even standard coffee, at any of the railway stations. Even in the train when we travel from Madras to Delhi, we are not supplied peaberry coffee; we get second-rate coffee and that too for 22P. There is no justification for this high price for ordinary quality. In the best hotels in Madras, even in very costly hotels, we can get peaberry coffee for 20P, but here on the railways we get ordinary coffee for 22P. There is no justification for this increase in price.

Some of the refreshment rooms are run by the department itself. I find from experience that they are not working well. Only where there is competition, there will be improvement in quality and quantity. Therefore, wherever there is refreshment room run by the Railway Department, it is better to hand it over by tender for competition to other traders. That will be very much preferable. With this I end my speech.

श्री सुनी लाल (अम्बाला) : उपाध्यक्ष महोदय सबसे पहले मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया ।

जैसा कि आप जानते हैं इस मंत्रालय की बड़ी प्रशंसा हुई है । खास तौर से एग्जेशन के वक्त जो उसने काम किया उस से मुल्क में इस मंत्रालय को काफ़ी इज्जत मिली है । इसके अलावा हम देखते हैं कि इस मंत्रालय ने हर एक क्षेत्र में काफ़ी तरक्की की है । यही नहीं बल्कि इस मंत्रालय के अफसरों की बीवियों ने भी जबानों के लिए हजारों रुपयों का चन्दा इकट्ठा करके दिखाया है । इस के लिए वे बधाई के पात्र हैं ।

कैंटरिंग के बारे में कुछ माननीय सदस्यों की राय है कि डिपार्टमेंटल कैंटरिंग में ठीक काम होता है और कुछ की राय है कि प्राईवेट कंट्रैक्टर ठीक तरह से काम करते हैं । मैंने इस सिलसिले में काफ़ी दिलचस्पी ली

है कई जगह चैक भी किया है देखा भी है । मुझे इस कमेटी का मेम्बर रहने का भी इतिहास हुआ है । मेरा अनुभव है कि पैसेजर्स को डिपार्टमेंटल कैंटरिंग में जितनी सुविधा मिलती है, जितनी अच्छी क्वालिटी की चीजें मिलती हैं उतनी प्राईवेट कंट्रैक्टर्स के जरिये नहीं मिल पाती हैं ।

प्राईवेट कंट्रैक्टर्स कई दफ़ा तो सबलेट कर देते हैं । सबलेटी को कंट्रैक्टर को भी पैसा देना पड़ता है और अफसरों को खुश करने के लिए कुछ फल-फूल भी चढ़ाने पड़ते हैं । इसलिए वह पैसेजर्स को बड़े क्लास क्वालिटी की चीजें सप्लाई करते हैं । मैं समझता हूँ कि प्राईवेट कंट्रैक्टर्स करीब-करीब पैसेजर्स को चीट करने की कोशिश करते हैं ।

दूसरी तरफ़ डिपार्टमेंटल कैंटरिंग को किसी को फल-फूल चढ़ाने की जरूरत नहीं है । वे लोग अच्छी क्वालिटी की चीजें लेते हैं । और पैसेजर्स को सप्लाई करते हैं । उनके काम में एफिशेंसी भी होती है । यह ठीक है कि उनको कुछ नुकसान होता है लेकिन उस की वजह यह है कि वे पैसेजर्स को अच्छी चीजें सप्लाई करते हैं । मैंने रेलवे कैंटरिंग का कार्य साउथ इंडिया में भी देखा है और नार्थ इंडिया में भी देखा है । मेरा यह अनुभव है कि डिपार्टमेंटल कैंटरिंग अच्छी तरह से और सुचारु रूप से काम कर रहा है और उस से पैसेजर्स को काफ़ी फ़ायदा होता है ।

लेकिन इस बारे में मैं एक बात जरूर कहना चाहता हूँ कि रेलवे रेस्टोरान्स और डाईनिंग कार्स ज्यादातर फ़र्स्ट क्लास और सेकंड क्लास के पैसेजर्स को ही खाना सर्व करते हैं । उन की तरफ़ से बर्ड क्लास के पैसेजर्स की कोई परवाह नहीं की जाती है । बर्ड क्लास के पैसेजर्स को इन रिफ़्रेशमेंट रुम्ब और डाईनिंग कार्स से कोई फ़ायदा नहीं होता है, क्योंकि उन लोगों को वे खाना सर्व नहीं करते हैं ।

श्री कपूर सिंह (लुधियाना) : खाना बर्ब क्लास होता है ।

श्री जुनी लाल : खाना भ्रच्छा होता है । शायद माननीय सदस्य को भ्रच्छा नहीं लगता है ।

एक माननीय सदस्य : मुर्ता मिलता है ।

श्री जुनी लाल : मैं मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहूंगा कि फ्रस्ट क्लास और सैकण्ड क्लास के पैसेजर्स के भ्रलावा डाइनिंग कारों और बूफेट कारों का खाना बर्ब क्लास के पैसेजर्स को भी पहुंचाया जाना चाहिए, क्योंकि बर्ब क्लास के पैसेजर्स को स्टेशन पर जो खाना मिलता है, जो पूरियां वगैरह मिलती हैं, वे भ्रच्छी नहीं होती हैं और इस वजह से उनको काफ़ी तकलीफ होती है ।

कुछ कंट्रेक्टर्स ऐसे भी हैं, जो खुद तो रहते कहीं हैं और काम उनका कहीं और होता है, जिस की वजह से वे अपने काम की देख-भाल नहीं कर पाते हैं । वे कुछ मन्जूर नखर होते हैं, जिनको ये कंट्रेक्ट दिये जाते हैं । दिल्ली ही के कुछ लोगों को दो सी, ती नसी मील दूर के स्टेशनों पर कंट्रेक्ट दिये गये हैं । वे खुद यहां बैठे हुए हैं और सब-लेट करके पैसा कमाते हैं । लेकिन इस व्यवस्था से पैसेजर्स का नुकसान होता है । कई कंट्रेक्टर्स ऐसे हैं, जिनके पास कई स्टेशनों के कंट्रेक्ट हैं । उसको भी रोकना चाहिए । मैं समझता हूँ कि जो लोग खुद काम करते हैं, सिर्फ उन्हीं को कंट्रेक्ट दिये जायें, तो ज्यादा बेहतर है, बजाये इसके बड़े बड़े या रसूख वाले प्राधमियों को कंट्रेक्ट मिल जायें और वे दूसरों को सबलट करें और उससे पैसा कमायें ।

कुछ एयर-कम्पनीशन्ड कोचिज बलाए जा रहे हैं और कुछ बनाए भी जा रहे हैं । मेरा ख्याल है कि आज जरूरत इस बात की

है कि हम बर्ब क्लास के पैसेजर्स को कुछ धाराम दें । रेलवे का सब से ज्यादा उपयोग बर्ब क्लास के पैसेजर्स करते हैं, न कि फ्रस्ट क्लास, सैकंड क्लास या एयरकम्पनीशन्ड कोचिज के पैसेजर्स, जिनसे हमको उतना फ़ायदा भी नहीं होता है और जिनकी तावाव भी बहुत थोड़ी है । जो लोग बहुत थोड़ी तावाव में हैं, उन का इतना ज्यादा ख्याल हो और जो सारी जनता बर्ब क्लास में सफ़र करती है, उस की तरफ ध्यान न दिया जाये, यह मुनासिब नहीं है । इसलिए यह जरूरी है कि बर्ब क्लास के पैसेजर्स की तरफ ज्यादा ध्यान दिया जाये ।

बजाये इसके कि हम एयर-कम्पनीशन्ड कोचिज बनायें, हमें बर्ब क्लास के कोचिज को बढ़ाना चाहिए और इस बात की कोशिश करनी चाहिए कि बर्ब क्लास के यात्रियों को अधिक से अधिक सुविधायें दी जायें । निसाल के लिए सफ़ाई की सुविधा को ले लीजिए । ग्राम तौर पर स्टेशनों पर बर्ब क्लास के डिब्बों में सफ़ाई की सुविधा नहीं होती है और उनके बाथ रूम गन्दे होते हैं ।

मेरी ख्वाहिश है कि फ्रस्ट क्लास, एयर कम्पनीशन्ड और सलून, इन तीनों को हटा देना चाहिए । हमारे देश में इस वक्त डेमोक्रेसी है । जिस एटमास्फीयर में हम लोग रहते हैं, उस एटमास्फीयर में, उस जलवायु में रहने और सफर करने की श्रावत और सहन-शक्ति हम लोगों में होनी चाहिए । धाप देख कि कितना भ्रन्तर हो जाता है कि एक तो सलून में सफ़र करता है और दूसरा बर्ब क्लास में सफ़र करता है, जिसमें इतनी भीड़ होती है । इस तरफ ध्यान देने की जरूरत है ।

कण्डीगढ़ पंजाब का कैपिटल है और हमने उस पर तीस करोड़ रुपये खर्च किये हैं, लेकिन उसके स्टेशन को देखने से ऐसा भावम होता है कि जैसे वह किसी छोटे से शहर

[श्री चुनी लाल]

का स्टेशन है। मैं समझता हूँ कि एक तो चंडीगढ़ स्टेशन को मेन लाइन पर लाना चाहिए और दूसरे, उसके प्लेटफार्म और बेंचिंग रूमज वगैरह अच्छे बनाने चाहिए।

धम्बाला केन्ट स्टेशन बड़ा इम्पोर्टेंट स्टेशन है। वह एक बहुत बड़ा जंक्शन स्टेशन है और वहाँ पर काफ़ी मिलिटरी के लोग आते-जाते हैं। वहाँ बेंचिंग रूमज बिल्कुल नहीं है। मेरे एक क्वैस्चन के जवाब में रेलवे मंत्री ने यह माना था कि वहाँ पर रिटायरिंग रूम बनने चाहिए और उन्होंने वादा किया था कि वहाँ पर रिटायरिंग रूम बनेंगे, लेकिन वे अभी तक नहीं बन पाए हैं। मैं निवेदन करूँगा कि मंत्री महोदय इस बारे में जल्दी कार्यवाही करें।

यह खुशी की बात है कि हिल स्टेशनज के लिए कन्सेशन टिकट दिये जाते हैं। लेकिन जो लोग पहाड़ों पर रहते हैं, रेलवे की तरफ से उन पर कोई पनेस्टी नहीं होनी चाहिए। उन लोगों से एकचुभल माइलेज के हिसाब से तीन गुना ज्यादा किराया चार्ज किया जाता है। अगर माइलेज पचास मील है, तो उन से 150 मील का किराया चार्ज किया जाता है। आखिर वे भी मुल्क का हिस्सा हैं। शारे का सारा बोझ उन पर ही नहीं पड़ना चाहिए, बल्कि उसको सब में बांटना चाहिए।

श्री ए० प्र० शर्मा (बक्सर) : लोगों को वहाँ जाने के लिए एनकरेज करना चाहिए।

श्री चुनी लाल : चेंकिंग स्टाफ के बारे में थोड़ा सा ध्यान देने की जरूरत है। बाज अभीकत वे ऐसी मुसीबत में पड़ जाते हैं कि उनका चेंकिंग करना मुश्किल हो जाता है। दिल्ली से जो ट्रेनें चलती हैं, उनमें स्टूडेंट्स वगैरह कई लोग इकट्ठे हो कर चलते हैं। अगर उनसे टिकट मांगा जाये, तो वे लड़ने के लिए तैयार हो जाते हैं।

ऐसा एलिमेंट भी है, जो बगैर टिकट सफ़र करता है और रोब के साथ करता है। इसलिये यह जरूरी है कि चेंकिंग स्टाफ की प्रोटक्शन का इन्तजाम किया जाये और उन को ऐसी सुविधा दी जाये, जिससे वे इस तरह के लोगों को चेक कर सकें।

लिर्फ एक बात कह कर मैं बैठ जाना चाहता हूँ और वह यह है कि स्टेशनों पर जो कुली होते हैं, वे बेचारे थोड़े से पैसों के लिये वहाँ काम करते हैं, उनको बहुत थोड़ा पैसा मिलता है। उनके लिये कोई सोच नहीं पाता है, रेलवे मन्त्रालय ने उनके लिये कभी नहीं सोचा है, खास कर उनकी बेतन और सुविधा के लिये, उनकी वर्दी प्रादि के लिये, इस लिये मन्त्रालय का फर्ज है, कि उनकी तरफ ध्यान दे। अन्त में मैं आपको धन्यवाद देता हूँ, मन्त्री जी को भी बहुत धन्यवाद देता हूँ, उन्होंने बड़ी तरक्की की है और देश का बड़ा काम किया है।

डा० राम सुभग सिंह : उपा.यज्ञ जी, इस बात की मुझे बड़ी प्रसन्नता है कि करीब 40 माननीय सदस्यों ने इस बहस में भाग लिया। अभी श्री चुनी लाल जी ने स्टेशन के उन सहायकों के लिये, जिनको कुली कहा जाता है, चर्चा की और उनके लिये बताया कि रेल मन्त्रालय कम ध्यान रखता है। लेकिन मैं उन्हें कहना चाहता हूँ कि यह हमारी कोशिश होगी कि कुली लोगों के लिये बाजिब हिफ़ाजत की बात की जाय। साथ ही यहाँ तीसरे दर्जे के यात्रियों के बारे में भी काफ़ी चर्चा की गई। प्रायः सभी सदस्यों ने इस सम्बन्ध में बताया कि इसके बारे में कुछ प्रगति और ज्यादा होनी चाहिये और यह बाजिब भी है। क्योंकि रेलों की ज्यादा से ज्यादा प्राय तीसरे दर्जे के मुसाफ़िरो से होती है। यों तो माल की दुलाई से भी होती है।

मेरे साथियों ने बताया कि नई जगहों पर रेल-साइनें बिछाई जानी चाहियें। श्री राघे लाल व्यास और श्री राम सहाय जी तिवारी ने बताया कि पिछड़े इलाकों में ये साइनें डाली जानी चाहियें और वह बहुत मुनासिब भी है। क्योंकि मध्य प्रदेश या अन्य जगहों में जैसे असम वगैरह हैं, जो पिछड़े इलाके हैं, चाहे उत्तर, दक्षिण, पूरव या पश्चिम में हों, हर माननीय सदस्य की यह इच्छा रही है कि रेल मन्त्रालय की ओर से इनकी तरक्की का कार्य किया जाय और तीसरी पंचवर्षीय योजना में 147 करोड़ रुपये नई साइनों आदि के लिये रखे गये थे, फिर उसमें 59 करोड़ रुपया और प्राया, स्ट्रेटिजिक लाइन्स बनाने के लिये जो असम में काफ़ी बनाई गई हैं और कुल मिला कर 206 करोड़ रुपया लगा तीसरी पंचवर्षीय योजना में। चौथी पंचवर्षीय योजना में, वह अभी पूरी तरह स्वीकृत नहीं हो पाई है, लेकिन अभी 161 करोड़ रुपये की बात है। इसीलिये माननीय मन्त्री जी ने सम्बन्धित लोगों का ध्यान इस बात की ओर आकृष्ट किया है कि यह और बढ़ाया जाना चाहिये। श्री माथुर जी ने बताया कि कम-से-कम 300 करोड़ रुपया होना चाहिये और उसका दसम भाग यानी 30 करोड़ रुपया वैसे इलाकों पर खर्च किया जाना चाहिये कि जिन इलाकों को बिल्कुल वैसा इलाका माना जाता है कि जहां कुछ नहीं है। यह एक अच्छा उदाहरण है और इस लक्ष्य की ओर बढ़ने का सबको यत्न करना चाहिये और हम लोग भी करेंगे।

श्री पी० के० देव जी ने बताया कि साउथ ईस्टर्न रेलवे की गति कम हो गई है। वैसे बात नहीं है। ऐसी ही बात हमारे जगदलपुर से जो माननीय सदस्य हैं उन्होंने भी बताया है। लेकिन यदि वे साउथ ईस्टर्न रेलवे के एफिसियन्सी के आंकड़े देखें तो उन्हें मालूम होगा कि सन् 1955-56 में ये 105 थे, जबकि 1964-65 में 205 हो गये हैं। आपको श्रीमान्, यह भी मालूम है कि जितने

अपने लोहे के कारखाने हैं या जो बड़ी-बड़ी साइन्स हैं कोयले वगैरह की, करीब-करीब उनकी अधिकांश की सेवा इसी रेलवे के द्वारा होती है और उसके साथ-साथ वैसे इलाकों की भी सेवा होती है जो इलाके दण्डकारण्य के नाम से प्रसिद्ध हैं।

श्री मोहन नायक ने बताया और पिछली बार भी कुछ साथियों ने बतलाया था कि वहां पर यानी उड़ीसा में कोई गाड़ी दिन में जाती ही नहीं है। लेकिन यदि आप वहां मेल और एक्सप्रेस ट्रेन्स के टाइमिन्स को देखें तो आपको मालूम होगा कि करीब-करीब घाघी गाड़ियां दिन में पड़चती हैं। मैं जब भी ट्रेन से भुवनेश्वर गया हूँ तो दिन में गया हूँ और रात में भी वहां पर ट्रेनें चलती हैं। उन्होंने यह भी कहा कि वहां पड़चने में तीन दिन लगते हैं और यह मांग भी की कि इसके लिये कोई व्यवस्था हो, अतः रेल मंत्रालय ने इस प्रकार का इन्तजाम किया है कि एक कोच सीधे भुवनेश्वर जाय और ऐसा नहीं है कि हावड़ा से होकर जाय, वह कोच वाया भासनसोल जायगी और सबसे तेज गाड़ी में लगाई जा रही है, आसाम मेल में। इससे उनको फायदा होगा।

श्री श्रीनारायण दास जी ने मीटर गेज के बारे में कहा और श्री चन्द्रमणि सास चौधरी ने और श्री नगेन्द्र प्रसाद यादव जी ने भी इसका चिह्न किया। श्री वासुमतारी जी ने बताया कि उनको बरौनी में कुछ दिक्कत हुई, मायव टिकट लेने में, बुकिंग आफिस में दिक्कत हुई। इन चीजों की तुरन्त देखभाल की जायगी कि आयन्दा किसी भी यात्री को कोई वहां पर कठिनाई न हो। लेकिन यह जरूर है कि जब मैं यहां कहता हूँ फिर भी अगर दिक्कत होती है तो उस पर जरूर धंक्रुण लगाया जायगा।

श्री दास जी ने ओवर-आउटिंग की बात कही। मीटर गेज में बहुत ज्यादा ओवर-आउटिंग होता है, यह बात सही है। दास जी

[डा० राम सुभग सिंह]

को इस बारे में मुझ से ज्यादा अनुभव है, हर इलाके का, और इनको मालूम होगा कि वहाँ पर जो सोनपुर का मेला लगता है, या चाहे कुम्भ मेला हो, तो पहले जो सोनपुर का मेला लगता था और पिछले साल जो मेला सोनपुर का लगा, चाहे कुम्भ का मेला हो, उसमें क्या अन्तर था मीटर गेज की प्रगति का। इसलिये नहीं कि मैं यह कहता हूँ, बल्कि उसकी निपुणता, कुशलता का यही सबूत है कि एक भी भादमी उस ओवर-क्राउडिंग के कारण नहीं मरा, चाहे सोनपुर का मेला हो या हरिहर क्षेत्र का मेला हो। अगर आप इसके आंकड़ें देखें तो मालूम होगा कि अभी तक जितना सेंट्रलाइज्ड ट्रेफिक हुआ है वह खाली मीटर गेज में हुआ है। गोहाटी से चांगसारी तक और छपरा से गोरखपुर तक। हालांकि वह अभी इनीशियल स्टेज में है, लेकिन उसकी प्रगति और होती जायगी। जहाँ तक आंकड़ों का सवाल है, यह नहीं है कि केवल ब्राड गेज में ही हुआ है, अगर आप मीटर गेज को देखें तो मालूम होगा कि 1964-65 में 318 गाड़ियाँ चलीं, जिनमें 208 गाड़ी बड़ी लाईन पर चलीं, 106 मीटर गेज पर चलीं, और 4 नैरो गेज पर चलीं। इसी तरह से स्पेशल ट्रेज जो चलीं, उनमें से 887 स्पेशल ट्रेज मीटर गेज पर और 746 ब्राड गेज पर। गाड़ियों में भीड़-भाड़ कम करने के लिए इस वर्ष जहाँ तक संभव हो सका, गाड़ियों में और डिब्बे भी जोड़े गये। 1965-66 में 311 गाड़ियों में प्रतिरिक्त डिब्बे लगाये गये। इनमें से 203 गाड़ियाँ बड़ी लाईन पर और 108 गाड़ियाँ मीटर लाईन पर नियमित रूप से चल रही थीं। इसी तरह से कोचेज वगैरह के भी आंकड़ें हैं। लेकिन इन आंकड़ों से मैं यह नहीं बताना चाहता हूँ कि अब और कुछ करने की जरूरत नहीं है। करना बहुत बाकी है, यह लक्ष्य जरूर होना चाहिये। हम लोग भी अनुभव करते हैं कि जितने टिकट ईशू हों, उतनी सीटें हों। जैसे फर्स्ट क्लास में चार टिकट ईशू हुए तो चार भादमियों की सीटें रिजर्व हुईं,

बैसा ही बर्थ क्लास में भी हो, कि अगर 76 सीटें हैं, या उससे कम हैं, या उससे ज्यादा है, तो उतने ही टिकट दिये जायें। लेकिन जो व्यावहारिक कठिनाई है, उससे यह सदन अपरिचित नहीं है। लेकिन लक्ष्य हमारा यही रहेगा जो दास जी का है।

इसके साथ साथ खुद इनके इलाके में अभी पहली तारीख से एक नई गाड़ी चलेगी—समस्तीपुर से निर्मली तक और नरकटिया गंज और बरोनी की भी उन्होंने चर्चा की, तो उन सारी चीजों की ओर भी ध्यान रहेगा। सरदार सहगल जी ने मेहर बाबा की चर्चा की है और अध्यात्मवाद का प्रचार किया है। श्री चंद्रमणिलाल चौधरी ने कहा है कि तीसरी और चौथी श्रेणी के कर्मचारियों के लड़कों को शायद दिक्कत होती है। चौधरी साहब हमारे एक साथी हैं और वह हर जगह जाते हैं और उनको अनुभव भी है। उनको मालूम ही है कि हर जगह कोई न कोई रेलवे का स्कूल है। कोई इलाका यदि ऐसा कहीं है जहाँ नहीं है तो उसके लिए हम उसके अनुकूल विद्यालय का प्रबन्ध करने का यत्न करेंगे। हम ऐसा प्रबन्ध करना चाहते हैं और इसका यत्न करेंगे कि कोई लड़का जो रेल बालों का है और रेलवे की कालोनी में रहता है उसको पढ़ने की सुविधा मिले। आज तक हमने करीब सात सौ प्राइमरी और मिडल स्कूल और 100 से ज्यादा हायर सेकेंडरी स्कूल खोल रखे हैं।

हमारे बात्मीकी जी ने कहा कि चौथी श्रेणी के कर्मचारियों को दिक्कत है। चौथी श्रेणी के कर्मचारियों के लिए उन्होंने अस्पतालों की बात बताई है।

में उनको बतलाना चाहता हूँ कि भ्रगर उनको दबा लेने में दिक्कत पड़ती है तो हमें बतायें और हम दूर करने की कोशिश करेंगे। उनको मैं बतलाना चाहता हूँ कि ऐसा इंतजाम किया गया है कि इन लोगों को बायट वगैरह का पैसा भी न देना पड़े, जोकि दूसरों को देना पड़ता है। जिन की तनखाह 180 से कम है वह चाहे खुद या उसके परिवार का कोई सदस्य भ्रगर भरती हो जाता है तो उससे खाने के भी पैसे न लिये जायें, ऐसी व्यवस्था हमने कर रखी है। भ्रगर कहीं दिक्कत है तो वह हमें बतायें। रेलवे के 87 के करीब भ्रस्पताल हैं और चार सौ से ज्यादा छोटे छोटे यूनिट हैं, जिसपैसरीज के साथ ही दूसरे भ्रस्पतालों में भी बैड्स लिये गये हैं। उन में यदि कहीं दिक्कत हुई हो तो हमें बताया जाय तो हम उसको दूर करने की तत्काल व्यवस्था करा देंगे। इन्होंने घूस वगैरह का भी जिक्र किया है। ऐसा कहना हमारे लिए सम्भव नहीं है कि बिलकुल इस चीज को समाप्त कर दिया गया है। यह कुप्रथा अभी भी चलती है। इन्होंने दिल्ली स्टेशन की चर्चा की है और कहा है कि किसी ने ट्रांसफर के लिये छः सौ रुपये दिये। आज तक तो इन्होंने इस तरह की बात को बताया नहीं है। अब इन्होंने बताया है तो इसी वक्त तो जांच हो नहीं सकती है। भ्रगर वह नाम वगैरह बता दें तो तत्काल इसकी जांच कराने की व्यवस्था हम लोग कर देंगे।

हमारे सहगल साहब ने और व्यास जी ने भी तथा कुछ माननीय सदस्यों ने भी कहा है कि मध्य प्रदेश में गाड़ियों की तादाद बढ़ाई जानी चाहिए और एक्सप्रेस गाड़ियाँ दी जानी चाहिए। बिस्तृत रूप से हम लोग उस के बारे में विचार करेंगे। तत्काल इस के बारे में कुछ कहना तो कठिन है। हमारे सहगल जी ने विलासपुर से एक डिब्बा लगाने की बात कही है। उनको यह जानकर खुशी होगी कि रायपुर से विलासपुर होते एक यू. कोच प्राएगी दिल्ली तक पहली तारीख से।

हमारे रघुनाथ सिंह जी ने बताया है कि बीजल लोकोमोटिव वर्कशॉप के बारे में। उन्होंने मैरीन इंजन का भी जिक्र किया है और बंकट स्टेशन का भी जिक्र किया है। अभी चूँकि उनकी तरफ से यह सुझाव प्राया है इसलिए इसके बारे में पता लगाना पड़ेगा। माननीय रघुनाथ सिंह जी शिपिंग बोर्ड के चेयरमैन हैं। उन्होंने मैरीन इंजन के बारे में जो कहा है उसके बारे में मैं यह कहना चाहता हूँ कि अभी तो वह नई फैंट्री है और भ्रच्छा काम कर रही है। हम लोगों को उस पर बहुत गर्व है। रघुनाथ सिंह जी की तरफ से चूँकि इस फैंट्री की प्रशंसा की गई और प्रमाण-पत्र दिया गया है इस वास्ते यह हमारे लिये गर्व की बात है। उन्होंने जो सुझाव रखा है उस पर हम लोग विचार करेंगे। उन्होंने कहा है कि वह वन प्राफ दी बँस्ट है एशिया में।

हमारे हंसदा जी ने खडगपुर टाटा ट्रेन के बारे में कहा है। उन्होंने यह भी बताया है कि खडगपुर में एक ऐसा स्कूल है जिसमें रेलवे कर्मचारियों के भी लड़के पढ़ते हैं और उनके लिए भी कुछ व्यवस्था की जानी चाहिये। स्कूल की जमीन शायद अपनी नहीं है। उस स्कूल को हम लोगों ने लिखा था कि जमीन ले ल। रेलवे की जहाँ जमीन है वहाँ हम देने को तैयार हैं और भ्रगर वे चाहें तो ले लें। वह बिट्टी भी चली गई है। सामन्त जी और हंसदा जी को शायद मालूम है.....

Shri Subodh Hansda: (Jhargram): Why not the school....

Dr. Ram Subbag Singh: That is another thing. We have accepted the first suggestion to provide a suitable plot to that school at a site convenient from the railway point of view. Your alternative suggestion is that failing that the railways can take over that school. The first suggestion is accepted by the railways and the second will have to be gone into only when a situation arises....

Shri Subodh Hansda: But the point is....

Dr. Ram Subhag Singh: Later on, not now. To meet the immediate local needs of the passengers, one Machhda local has been extended to and from Gidhni and train Nos. 321/322 Tata-nagar-Nagpur passenger trains have been extended to and from Khargpur.

खड़गपुर और टाटानगर के बीच की आवश्यकताओं को ये दोनों गाड़ियां कुछ हद तक पूरा कर देंगे ।

डा० चन्द्रभान सिंह ने कहा है कि रेलवे बोर्ड में एक सदस्य मैडिकल फ्रेटरनिटी का होना चाहिये । कहना तो उनका ठीक है लेकिन यह संभव नहीं है । हर डंग के कर्मचारियों को बोर्ड में अगर प्रतिनिधित्व मिले तो उससे बोर्ड अनवील्डी हो जाएगा । हमारे सिंह साहब अगर यहां मौजूद रहते बहस के दौरान तो उनको पता चलता कि बोर्ड की माननीय सदस्यों की तरफ से कितनी तारीफ की गई है

श्री बाबूजी : वह हड़ियों के एक्सपर्ट हैं ।

डा० राध लुभग सिंह : बोर्ड ने जो कार्य किया है और जो वह भागे करेगा उसके बारे में यहां सन्तोष प्रकट किया गया है । अभी हमारे माधुर साहब ने उसके काम की बड़ी दाद दी है । इस वास्ते मैं समझता हूँ कि बोर्ड को अनवील्डी बनाने की कोशिश नहीं होनी चाहिये । उन्होंने यह भी कहा है कि मैडिकल प्रोफेशन के जितने भी एक्सपर्ट्स हैं उनके सम्बन्ध में भी सोचना चाहिये । मैं उनको बतलाना चाहता हूँ कि जो भी बात यहां हाउस में रखी जाती है उस पर पूरी तरह से विचार किया जाता है उसकी पूरी तरह से छानबीन की जाती है और अब भी की जाएगी ।

I am sorry I am switching over to English because he may not able to

follow Hindi, I refer to Shri Muthiah He said about Tinnevely. He wanted that caution sign boards should be provided at all level crossings. That has been the practice and the railway accidents enquiry committee suggested the provision of road signs and signals at approaches to level crossings to warn the road users to reduce their speed and to pass over level crossings cautiously. The railways have fixed caution boards at approaches to all unmanned level crossings. We have also given suggestions to the road authorities to repeat it on roads which are owned by them. He also referred to the passenger amenities. This also has been attended to and the provision for users' amenities has also been raised from Rs. 3 crores to Rs. 4 crores, as the House knows, and basic amenities have already been provided at more than 5000 stations. Within two years we are going to extend those facilities to all the other stations on our railways. He also suggested about the provisions of facilities such as bigger waiting halls, bathrooms, covered platforms at Tinnevely station. The general manager had already paid a visit to the place and whatever suggestions were offered they are under his examination, not examination in the sense that they will be gone into after some years. They have virtually been taken up and some have been finalised also. There is the proposal for increasing the accommodation in the third-class waiting hall at Tinnevely and for providing separate covered accommodation for ladies together with bathroom facilities. Platform 1 is covered for 245 feet and platforms 2 and, 3, for 212 feet. Covering for 120 ft. more on platform No. 1 is in progress and proposals for covering the entire length of platform Nos. 2 and 3 will be taken up progressively in the coming years. Shri Muthiah also suggested the Tirunelveli - Trivandrum - Kanya-Kumari railway line, and so

did Shri Warrior and some other hon. friends and Shri Maniyangadan who is not at the moment present here. That is being gone into, this project has been surveyed and it will be examined.

Shri Muthiah (Tirunelveli): What about the overbridge, Sir?

Dr. Ram Subhag Singh: The Chief Minister of Madras told us orally that he will be including the programme for the over-bridge near the Tirunelveli railway station in his plan and he will have that sent to us and we are awaiting it. It may be that he might have got that sent to our Southern Railway Headquarters. Whatever the position, the Chief Minister had himself orally told me, and I think that will be done.

Shri Muthiah: I came to know through the Divisional Engineer, Tirunelveli from the Chief Engineer, Highways, that the Chief Minister of Madras has included it in the fourth Plan and has allotted Rs. 40 lakhs and he is seeking more Central aid.

Dr. Ram Subhag Singh: That is the information which he is giving. We will be accepting that without any hesitation. Then, Shri V. B. Gandhi mentioned that industrial accidents had increased in the railway workshops, and said that the figure was 42.4 per 1,000 workers in 1962, against the prewar figure of 20. He stated that he had been informed regarding these accidents and suggested that a special organisation be set up for controlling the accidents in railway workshops, as had been done in respect of open line accidents. But the information that we have got after his speech is that there has been a progressive decrease in the incidence of accidents in railway workshops as can be seen from the figures which I shall quote. In 1952-53, the number of accidents per thousand employees was 95.9. I am not giving yearwise, but the figure has gone down progressively. In 1952-53, as I said, it was 95.9 in 1958-59, it came down to 69.6. In 1960-61, it came down to 64.1. In

1962-63, it came down to 49.5. In 1964-65, it was 44.5. So, I think Shri Gandhi will appreciate that, rather than increasing, it has progressively gone down. But we are not going to be complacent. We shall take suitable precautions to further reduce the rate of accidents. There has been a steady improvement in the precautionary measures also.

Shri D. C. Sharma—he is not here at present—referred to our research, designs and standards organisation which is located at Lucknow and said that not even one per cent of the railway revenue is being spent on that. He stated that he has been taking interest in this organisation. We are ourselves particular that every step should be taken to improve this organisation because this is an organisation which will provide avenues for improving the railways. He might be happy to know that the expenditure on this organisation which used to be of the order of Rs. 30 lakhs in 1956-57 has increased to Rs. 1.3 crores now. It will further go up, because we want to expand the activities of this organisation.

Pensionary matters were also mentioned by Shri Kashi Ram Gupta and some other hon. Members. Shri Kashi Ram Gupta pointed out that the staff who retired after 1957 should be given another chance to opt for pension. From 1957, the staff in service have had nine distinct opportunities of opting for pension, and the last option was recently given on 3rd March, 1966 and is open until 30th June, 1966. The staff in service on 1st April, 1957, had the opportunity of option up to March 1961, Those and 30th September 1959. Those in service on 1st July, 1957 had another option up to 30th March, 1961, Those in service on 1st April, 1961 were given an option up to 30th June 1961 and so on until this last option. Those who retired on contributory provident fund system, therefore, did so of their own deliberate choice.

Regarding quarters, some mention was made by some hon. Members. The Railway Ministry is fully conscious of

[Dr. Ram Subhag Singh]

the needs of the railway employees. Particularly Shri Subodh Hansda mentioned Khargpur and Shri Mohan Nayak also made a reference today and several other hon. Members suggested that there should be improvement. Nowadays, unlike in the pre-1947 period, we are not having one room tenements. Anybody who would like to see the quarters which are under construction on the Ranchi-Bondamunda line or anywhere else in India will realise that the pattern is more or less the same; that is, they are having at least two rooms, with store kitchen, lavatory, etc. Anyway, we are not satisfied with this either, because all the railway staff have not yet been able to get housing accommodation. Only a little less than 37 per cent have got the facility. But every year, during the third Plan period, on an average, about 14,000 units of quarters have been added on to the Indian railways, and the total expenditure on these during the same period would aggregate to about Rs. 53 crores. For 1966-67, the allocation made for staff quarters is about Rs. 11.36 crores. As soon as the funds position improves, further efforts will be made.

Shri A. P. Sharma: How many recruits were added every year, as against these 14,000 units which have been added every year?

Dr. Ram Subhag Singh: I have given the figures for the quarters. If the hon. Member wants the recruitment figure, that can be separately given, because that point was not raised during the course of the debate.

Shri A. P. Sharma: I was only asking for those figures of recruitment.

Mr. Deputy-Speaker: If you want he will give it later.

Dr. Ram Subhag Singh: Then, Shri Warior referred to the staff who stay in and around Olavakot. Under the extent principle, the house-rent allowance as admissible at Palghat to staff serving and residing outside the municipal limits of a qualifying city but

within eight kilometres from the periphery thereof, can be allowed provided that there is no other suburban municipality, notified area or cantonment within the eight kilometres limit. However, whatever be the position, Olvakot railway station proper falls within the municipal limits of Palghat and the staff are, therefore, already eligible for house-rent allowance. It is only the Divisional Office, Permanent Way Inspector's Office, hospital, electric repair shop and the office of the Assistant Inspector of Works that are situated a few yards away from the municipal limits. But all these persons also, as I said the other day, will be having the facility.

I have already covered Shri Mathur's suggestion regarding the allocation of Rs. 300 crores. I also made a reference to the suggestion about the need for the construction of a new line between Trivandrum and Cape Comarin. In the budget for 1966-67, provision has been made mostly only for continuing schemes, but a survey for this line has been made and the survey reports are expected to be received very shortly. When they are received, from Nagercoil that line is proposed to be constructed down to Kanyakumari.

Mr. Warior and Mr. Maniyangadan pointed out the need for converting the MG line at least between Quilon and Trivandrum into BG.

Mr. Warior (Trichur): Not between Quilon and Trivandrum but between Ernakulam and Quilon.

Dr. Ram Subhag Singh: The position is that the density of traffic operating on the Quilon-Ernakulam section is 1075 net ton kilometres per route kilometre per day which is very much below the highest density attained elsewhere on the metre-gauge, namely 7300.

From investigations of the capacity and traffic prospects, it is seen that spare line capacity is available on the existing MG line which can be further augmented by the provision of

minor line capacity works and dieselisation and no difficulty is anticipated for handling all the traffic foreseeable in the near future. This is the position and whole thing is being gone into.

The need for the construction of a BG line between Guntakal and Hospet was emphasised by Mr. Shankar Alva. With a view to step up the movement of iron ore from Bellary-Hospet area for export through Madras Harbour and to avoid transhipment at Guntakal, it was considered necessary to lay a separate BG line from Hospet to Guntakal.

Shri Basappa (Tiptur): That is not enough. The BG line must be extended from Hospet to Hubli and to Miraj.

Dr. Ram Subhag Singh: I know in the general discussion he had emphasised it. It will receive our attention.

About Paradip port, Mr. Raghunath Singh, Mr. Deo and others have spoken. The South-Eastern Railway have carried out preliminary engineering and traffic surveys for a new broad gauge line from Banspani to Paradip port via Nayagarh and Tomka Daitari iron ore areas. The survey reports of this line are now under examination of the Railway Board. The justification for this line is dependent on the schemes for export of Nayagarh ore via Paradip Port.

Shri Raghunath Singh: Without the railway line, Paradip Port is useless.

Dr. Ram Subhag Singh: Sardar Buta Singh referred to the Ferozepore loco shed. I may say on the floor of this House that our colleagues in the Ferozepur loco shed rendered marvellous duty towards the country during the Pakistani attack. We are proud of their performance. Everyone of them despite the bombardment stuck to their duty. I do not know what is the position there today. I went there soon after that. If there is anything of the

nature which has been pointed out by my hon. friend, we shall immediately attend to that.

It is a fact that there has been some difficulty on the catering front, because sometimes materials also are very scarce. We will do our best to improve the standard.

Shri M. L. Dwivedi: Why not hand it over to private parties?

Dr. Ram Subhag Singh: That is a matter of policy. All these matters will be dealt with tomorrow by my senior colleague. But constant efforts will be made to improve catering.

Shri M. L. Dwivedi pointed out about Bundelkhand. We know the zeal with which he and others work for it. The railways would not lag behind them. This much assurance, I will give. (Interruptions).

मैं आ रहा हूँ देवी जी की ओर । सागर के बारे में और और कुछ स्टेशनों के बारे में देवी जी ने और ज्योतिषी जी ने बताया कि वहाँ पर भोवर ब्रिज होना चाहिए । देवी जी ने और एक दो जगहों के बारे में बताया । भोवर ब्रिज 24 फीट चौड़ाई का होता है । उसमें जो रोड का पोरशन है उसे स्टेट गवर्नमेंट पी० डब्ल्यू० डी० के द्वारा बनवाये तो उसके लिए देवी जी के सजेसन को उनकी सरकार को भेज देंगे । वहाँ से जो जवाब प्रायेगा उसको देखेंगे । डा० सी० बी० सिंह ने कहा कि जितने रेल के पुल बनें उन सबों के साथ साथ रोड का भी बने पी० डब्ल्यू० डी० का । यह सजेसन उम्दा है मगर उसमें कठिनाई भी है और खासकर के एमजैसी पीरियड में कठिनाई होती है । ब्यास में जो सरदार बूटा सिंह जी शायद जानते होंगे या और जगहों में भी कि कितनी सतर्कता बरतनी पड़ी थी तो यह किया जायेगा कि जितना सम्भव है रेल कम रोड ब्रिज बने । लेकिन स्टेटिजिक दृष्टि से या सुविधा की दृष्टि से भी कुछ भ्रलग भ्रलग भी बनें तो खबड़ाने की जरूरत नहीं है । और यहाँ पर बताया गया परसोनल के बारे में ।

[Shri Subhag Singh]

Several hon. members, including Mr. Mathur, said there is not much scope for promotion for the railway people, that the railways used to attract the best talents, etc. It is a matter of pride that our officers who were Assistant Engineers or Divisional Engineers or others are today running the railways; some of them are members of the Railway Board; they have attained the highest post. That does not mean that we should not create a proper and congenial atmosphere to attract the best talent. We shall consider this matter, so that the best talent may be attracted towards one of the best public undertakings of India.

श्री सरजू पाण्डेय (रसड़ा) : गार्ड्स के बारे में बताइये ।

डा० राम सुभग सिंह : मैं भ्राता हूँ उधर भी । पाण्डेय जी आप घबड़ायें मत । गार्ड्स टी० सी० और ए० एस० एम० बगैर हर वर्ग के रेल के कर्मचारी की चर्चा की गई और यह सब ऐसी बातें हैं कि जिसमें विस्तृत रूप से विचार करने की जरूरत पड़ेगी और हम सारी बातों पर विचार करेंगे ।

गोविन्दपुर के बारे में जो आपने कहा था उसके बारे में पाण्डेय जी को शायद जानकारी भी होगी कि कई एक छोटे स्टेशन हैं जो चालू नहीं हैं और कुछ जो कम दूरी पर हैं यह नहीं है कि उधर ध्यान नहीं गया कल उनको थोड़ी चिन्ता हुई और हम लोगों को भी चिन्ता हुई कि एक ही दृष्टि से जैसे सारी दुनिया को देखें तो ऐसा तो नहीं करना चाहिए जो आपकी बाजब शिकायत है ।

श्री सरजू पाण्डेय : पिछली दफा भी कहा था और दो साल से बराबर कह रहा हूँ ।

डा० राम सुभग सिंह : वही मैं कह रहा हूँ कि एक नहीं है अनेक स्टेशन हैं कि जो बन चुके थे और जो नहीं चालू किये गये

हैं क्योंकि वह बीच-बीच में हैं नजदीक नजदीक हैं लेकिन यह हम सब लोगों की बड़ी इच्छा रही है कि ग्राम जनता को कोई दिक्कत न हो । क्योंकि वह मीटर गेज सेक्शन से भ्राते हैं और जो श्री श्रीनारायण दास के बारे में मेरा जवाब है वह सारा जवाब उनके लिए भी लागू है क्योंकि वह भी मीटर गेज एरिया के हैं लेकिन मीटर गेज एरिया में कहीं कहीं दिक्कतें भी पैदा की जाती हैं । इसीलिये पाण्डेय जी को कहा था कि उन दिक्कतों से परहेज करना चाहिए ।

जो चौधरी चन्द्रमणिलाल ने कहा कि जिन जिन स्टेशनों पर सन् 42 में लोग मारे गये थे उनकी बात याद रखी जानी चाहिए और हाउस को खुशी होगी और एक सदस्य ने नाते मुझे भी हार्दिक प्रसन्नता है कि रेल मंत्री महोदय ने इस हाउस में और दूसरे हाउस में बताया कि इस युद्ध में जिन लोगों को वीर चक्र और परम वीर चक्र मिले हैं उनकी प्लेट स्टेशनों पर लगायी जा रही है । जितने साथियों की इस युद्ध में मृत्यु हुई है उनकी और 1942 वालों की भी यह नहीं कि हम उनको धुला दें और जैसा कि मेहर बाबा के प्रध्यात्मवाद की ओर सरदार सहगल ने ध्यान आकृष्ट किया उनकी और जैसा मैंने कहा स्वतन्त्रता संग्राम के जितने सेनानियों ने अपने प्राणों की आहुति दी उनकी स्मृति को बनाये रखने के लिए हम रेलवे स्टेशनों पर कोई उनकी मुनासिब यादगार स्थापित करने की सोचेंगे ताकि उनकी यादगार चिरस्थायी हो और उनके नामों की प्लेट्स प्रादि लगायेंगे ।

Mr. Deputy-Speaker: Shri P. G. Sen.

Shri U. M. Trivedi: He has not covered some of the points....

Mr. Deputy-Speaker: The debate is not over. Shri Patil is going to reply tomorrow.

Shri U. M. Trivedi: I know that the Minister is going to reply tomorrow. The Minister of State in his reply covered only the points raised in the speeches. Unfortunately, the very purpose of moving Cut Motions is defeated if the hon. Minister does not apply his mind to those Cut Motions and refer to them in his reply. So, I would request him to deal with the Cut Motions also. It is not as if he should discard them.

Shri Buta Singh: I brought to the notice of hon. Minister the question of the exchange of wagons between India and Pakistan.

डा० राम सुभग सिंह : एक्सचेंज प्राप. वेगस जो कि हिन्दुस्तान और पाकिस्तान के बीच में हुआ है और उसके बारे में जो माननीय सदस्य ने मित्रायात की है उसकी जांच कराई जायगी ।

श्री क० गो० सेन (पूर्णिया) : उपाध्यक्ष महोदय मैं आपका आभारी हूँ कि आप ने मुझे रेलवेज की सप्लीमेंटरी डिमांड्स फार ब्रांट्स पर बोलने का अवसर दिया ।

अभी मेरे मित्र माननीय मंत्री डा० राम सुभग सिंह ने रेलवेज के काम आदि के बारे में जो बतलाया है मैं उसका स्वागत करता हूँ । मैं यह मानता हूँ कि रेलवे ऐडमिनिस्ट्रेशन ने काफी काम किया है विकास का काम भी किया है । रेलवेज ने अच्छा काम किया है इस बात का कोने-कोने में धोर है । अभी भाई श्री रघुनाथ सिंह ने कुछ नये स्टेशंस खोलने के बारे में कहा था और मैं भी उन की बात की तारीफ करता हूँ । लेकिन अफसोस की बात यह है कि हमारे यहां एक खुला हुआ स्टेशन है जिसे कि बंद करने जा रहे हैं । अलीनगर टूला एक हाल्ट स्टेशन है । वह कंट्रैक्ट बेसिस पर चल रहा है । कुल 4, 5 हजार रुपये की आमदनी है । टिकटों की सेल ही क्या है ? टिकट भी 23 किलोमीटर की सेल के हैं उससे ज्यादा

के बेचने को नहीं देते हैं । अब अगर आप इसे बंद कर दीजियेगा तो यह जितनी आमदनी रेलवेज में अभी प्राप्ती है वह भी बंद हो जायगी । इसी अलीनगर टूला हाल्ट के पास गोकुलपुर पोलिंग बूथ पर एक स्पिक्टुकलर साइट देखने में आयी । सन् 62 के एलेक्शन में वहां के लोगों ने कहा था कि आप को यहां से सैट परसैट बोट्स मिलेंगे । इसलिए मैं उस पार्टीकुलर साइट पर खास तौर से वोटिंग देखने के लिए गया था और जिस तरीके से वोट लोगों ने दिये उसे देख कर मैं हैरत में पड़ गया और जब वोटों की गिनती हुई तो मैंने देखा कि सैट परसैट वोट मेरे फेवर में गये । अब यह जो आप उस हाल्ट स्टेशन को उठाने जा रहे हैं बंद करने जा रहे हैं तो ऐडमिनिस्ट्रेशन की तरफ से यह कार्य मेरे मुंह पर एक जबरदस्त थप्पड़ होगा ।

अभी वहां से 4, 5 हजार रुपये का आमदनी है । आप उस हाल्ट स्टेशन को कंट्रैक्ट बेसिस पर रन कर रहे हैं और अगर आप इसको बंद कर देते हैं तो वह खपया रोडवेज में चला जायेगा क्योंकि लोग बैठे थोड़े ही रहेंगे । ऐसा करके आप रेलवेज को होने वाली आमदनी को बंद कर देंगे । अभी वहां एक या दो ट्रेंस ही रुकती हैं बाकी अगर वहां पर इम्पोर्टेंट ट्रेंस भी रुकने लग जायं तो रेलवेज की उससे आमदनी निश्चित रूप से बढ़ेगी । टिकटों की सेल प्रांसीड से आमदनी अधिक बढ़ जायगी इसलिए आप उस स्टेशन को बंद न कीजिये । मैं चाहूंगा कि मंत्री महोदय इस पर विशेष ध्यान दें और इसे बंद न करने का आदेश जारी करें ।

दूसरी बात मैं यह निवेदन करना चाहूंगा कि कठिहार से बरौनी तक ब्रीडगेज कर देनी चाहिए । कठिहार से असम तक ब्रीडगेज हो गयी है और इधर से भी बरौनी तक ब्रीडगेज है बाकी रह गया कठिहार बरौनी सेक्शन जो कि 110-112 मील

[श्री फ० गो० सेन]

का है इस सैकशन को अगर आप ब्रौडगेज कर देते हैं तो दिल्ली से लेकर असम तक आप का ब्रौडगेज हो जाता है। यहां दिल्ली से या पटना से लोग असम चले जायेंगे। खास कर हमारी इस जोगमनी-बरोनी पैसेंजर गाड़ी में बिहार के काफ़ी एम० एल० एज० लोग जाते हैं, टी प्लाटेशन है जिसके कि कारण बिहार से काफ़ी लेबर क्लास जाता है और उस लाइन पर बड़ा रण रहता है। मैं चाहूंगा कि मंत्री महोदय इधर ध्यान दें और असम मेल तथा अन्य गाड़ियों को डीजल इंजन से रन करवायें और बोगीज बढ़ा दी जायें 17, 18 और 20 बोगीज दी जायें। चूंकि इसमें बिहार के काफ़ी एम० एल० एज० जाते हैं और टी कल्टीवेशन के कारण बिहार के काफ़ी लेबरर्स आसाम जाते हैं और इस में अत्यधिक भीड़ होती है खासकर श्री टायर्स वाली स्लीपिंग कोच लगाई जायें। अब टू टायर्स की अपेक्षा श्री टायर्स वाली कोच ज्यादा पापुलर हो रही है इसलिए श्री टायर्स की एक स्लीपिंग कोच इस गाड़ी में लगा दी जायें। मुझे आशा है कि मंत्री महोदय इधर अवश्य ध्यान देंगे और इस पैसेंजर गाड़ी में जरूर एक श्री टायर्स वाली स्लीपिंग बोगी लगा देंगे। चूंकि हमारे एम० एल० एज० आजकल बहुत रन करते हैं इसलिए उस में फर्स्ट क्लास का कम्पार्टमेंट भी ज्यादा होना चाहिए।

हमारे यहां कटिहार में ब्रौडगेज का स्टेशन अलग है और कटिहार का मीटरगेज का स्टेशन अलग है। अभी दोनों को कनेक्ट नहीं किया हुआ है। मैं चाहता हूँ कि इन दोनों को कनेक्ट कर दिया जायें। ब्रौडगेज स्टेशन से मीटरगेज का स्टेशन करीब आधे मील के फासले पर है। अब पता नहीं कि यह दोनों इस तरह से अलग-अलग क्यों रखे गये हैं और इनको कनेक्ट क्यों नहीं किया गया है? मेरी तो अकल काम नहीं करती है कि आखिर ऐसा इनको इस तरह से डिस्कनेक्ट

क्यों रखा गया है? अभी होता यह है कि ब्रौडगेज स्टेशन से लोग उतरे तो सामान उतार कर रिकशा करनी पड़ती है और मीटरगेज स्टेशन पर जाकर रिकशा से सामान उतार कर मीटरगेज स्टेशन पर पहुंचा जाता है। इसलिए इन दोनों को अगर कनेक्ट कर दिया जायेगा तो पैसेंजर्स को आज जो कठिनाई होती है वह दिक्कत उन्हें नहीं होगी और वह ट्रेन से ही ब्रौडगेज स्टेशन के प्लेटफार्मे से मीटरगेज स्टेशन के प्लेटफार्मे पर चले जायेंगे। मैं चाहता हूँ कि इन दोनों स्टेशनों को कनेक्ट करने की ओर मंत्रालय ध्यान दे।

रेलवे कैटरिंग के बारे में माननीय सदस्यों ने बहुत कुछ कहा है। आपकी यह कैटरिंग नो प्राफिट नो लॉस बेसिस पर चल रही है। अब आहिर है कि जब कैटरिंग का काम नो प्राफिट नो लॉस बेसिस पर चलेगा तो उसमें लॉस का कहां सवाल रहता है? कैटरिंग एक ऐसा बिजनेस है, एक ऐसी चीज है कि इस में हरगिज लॉस नहीं होना चाहिए फिर कैटरिंग जब नो प्राफिट नो लॉस बेसिस पर चलेगी तब उस में लॉस का कहां सवाल है? कैटरिंग के काम में सब जानते हैं इतना प्राफिट है कि उस में लॉस का सवाल ही नहीं आता है। अब होता यहां यह है कि अगर एक चिकन तीन आदमियों के लिए होता है तो वह 5, 6 और 8 आदमियों तक बला दिया जाता है और जब ऐसी हालत हो तो लॉस का सवाल ही कहां रहता है?

जो एन० ई० रेलवे ऐम्प्लायीज साउथ ईस्टर्न रेलवे में ऐबसोर्ब हो गये हैं उन के साथ बड़ा स्टेप मदरली ट्रीटमेंट हो रहा है। उनकी लिस्ट में ने दी है और लैटर लिखा है मैं चाहता हूँ उस पर सहानुभूतिपूर्वक विचार होना चाहिए। ऐसे ऐबसोर्ब हुए ऐम्प्लायीज के साथ विमाता का व्यवहार क्यों होता है? 15-15 और 20-20 साल तक कोई प्रमोशन नहीं है लेकिन उधर पांच, सात साल के बाद ही प्रमोशन हो रहा है। यह भेदभाव

और अन्तर क्यों किया जा रहा है ? इस बारे में लिखा पढ़ी कर चुके हैं मगर उसे कोई देखने वाला नहीं है । ऐसा नहीं होना चाहिए । हमने इस विषय में एक लिस्ट दी है कि उन लोगों की कब की एपायंटमेंट है और वे इस समय कहाँ पर हैं । उसके ऊपर जरूर तवज्जह देनी चाहिए ।

कटिहार—बारसोई सैकशन में जाने वाले के लिए जोगबनी—बरोनी ट्रेन कटिहार देर से पहुंचती है और कटिहार—बारसोई सैकशन की पैसेंजर ट्रेन उससे पहले चली जाती है । लोग शिकायत करते हैं कि उनको दिन भर कटिहार पड़े रहने के बाद शाम को गाड़ी मिलती है । मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि कटिहार—बारसोई सैकशन को स्टार्ट न किया जाये, बल्कि वहाँ और ट्रेन्ज दी जायें । ट्रेन नम्बर 104 को विदड़ा किया गया है । उम ट्रेन को पुनः चालू कर देना चाहिए ।

रेलवेज में डाक्टरों की शाटेंज है । मेरा सुझाव है कि रेलवे प्रशासन की तरफ से गरीब तबके के लड़कों को स्कालरशिप दे कर उनको पढ़ाया जाये और फिर उनसे सविम ली जाये । हमारे हरिजन और बैकवर्ड क्लासिज के भाइयों से अच्छे लड़के मिल सकते हैं ।

श्री हुशम चम्ब कडवाय : उपाध्यक्ष महोदय, मदन में गणपूर्ति नहीं है ।

उपाध्यक्ष महोदय : घंटी बजाई जा रही है—धन कोरम हो गया है । माननीय सदस्य अपना भाषण जारी रखें ।

श्री क० गो० सेन : इसी तरह इंजीनियरों भी तैयार किये जा सकते हैं । बैकवर्ड क्लासिज के जो लोग इकानोमिकली बैकवर्ड हैं, अगर उनके बच्चों को रुपया उधार दिया जाये, तो वे शिक्षा प्राप्त कर सकते हैं । भाजकल एजुकेशन एक कास्टली एफ़ेयर हो गया है । गरीब घरों के अच्छे अच्छे लड़के धन के अभाव के कारण नहीं पढ़ सकते हैं । उनको

सहायता दे कर डाक्टरों और इंजीनियरों की शाटेंज को दूर किया जा सकता है । मंत्री महोदय को इस बारे में कोई सूत्र निकालनी चाहिए ।

एक बात मैं ने पहले भी कही है और मैं उमको दोहराना चाहता हूँ कि घासाम मेल में थर्ड क्लास के थ्री-टायर डिब्बे बढ़ा दिये जायें और उसकी बजह से वहाँ डीजल इंजन लगाना भी जरूरी होगा ।

16.54 hrs.

[SHRI SHAM LAL SARAF in the Chair]

जहां तक हम एम० पीज० का सम्बन्ध है, हम लोग फ़र्स्ट क्लास में यात्रा करते हैं, लेकिन क्या हम अपने परिवार के लोगों को भी फ़र्स्ट क्लास में यात्रा करा सकते हैं ? सौ रुपया प्रति व्यक्ति के हिसाब से क्या हम अपने परिवार के लिए किराये पर तीन-चार सौ रुपया खर्च कर सकते हैं ?

इस सम्बन्ध में मैं आपको अपना अनुभव बताना चाहता हूँ । बरोनी में हमको थ्री-टायर नहीं मिला, इसलिए हमको टू टायर डिब्बे में घुमना पड़ा । मेरे साथ मेरे बच्चे थे । हम को नम्बर 5, 6, 7, 8 और 9, ये पांच बर्थ मिल गये । लेकिन सीटिंग एरेन्जमेंट क्या रहा ? 15, 16, 21, 25 और 26 । इसका नतीजा यह हुआ कि एक यहाँ है और एक वहाँ है—एक बच्चा यहाँ है और उसकी माता जी वहाँ बैठी है । चूँकि हमको नीचे की जगह नहीं मिली, इसलिए हमने 17 और 18 नम्बर या 18 और 19 नम्बर, के ग्राकुपेंटस को ऊपर फुल बर्थ दे दिया । उन दो बर्थ्स को हमने फोरगो कर दिया, हालाँकि हमने उन को 3 रुपये, 75 पैसे प्रति बर्थ के हिसाब से रिजर्व करवाया था । इस की बजह यह थी कि मेरी फ़ैमिली मेरे साथ थी और मेरी वाइफ़ ऊपर नहीं जाना चाहती थी ।

[श्री फ० गो० सेन]

हमारे लिए सीटिंग एरेंजमेंट इस तरह किया गया था कि एक यहाँ है और एक वहाँ है। नैचुरली बच्चे अपनी माँ के साथ बैठना चाहते हैं। लेकिन सम्बद्ध अधिकारियों की तरफ से यह नहीं देखा जाता है कि यात्रा करने वालों में कोई बच्चा या महिला है या नहीं। इसी कारण हम को बर्थ तो 5, 6, 7, 8 और 9 मिले और सीट्स नम्बर 15, 16, 21, 25 और 26 मिलीं। जैसा कि आप जानते हैं, हर एक बर्थ के नीचे चार सीट्स होती हैं। इस तरह हमारे बर्थ्स के नीचे 4 × 5-20 सीट्स थीं। इसके बावजूद सम्बद्ध अधिकारी हम लोगों को सीरियली पांच सीट्स न दे सके।

जब हम लोग पीने घाट बजे स्टेशन पर पहुँचे तो गाड़ी में केमोटिक कन्डीशन्स थीं। हमारी सीटों पर सामान भरा हुआ था। ट्रेन के डिपार्चर तक हमको बैठने की जगह नहीं मिली कोई आरहा था और कोई जा रहा था। कोई चादर बिछा कर हमारी सीटों पर सो गया और कोई बैठ गया। उस वक्त उस डिब्बे के इनचार्ज बाहर लिस्ट ले कर क्या कर रहे थे? उसको पैसेंजर की सीट्स वगैरह की ठीक व्यवस्था करनी चाहिए थी। जब ट्रेन चली तो उसकी नींद भी खुल गई। वह धन्दर प्राया और तब लोग आहिस्ता आहिस्ता सरकने लगे।

श्री प्र० प्र० शर्मा (बक्सर) : माननीय सदस्य जिस गाड़ी में आ रहे थे वह उसका नम्बर लिखवा दें।

श्री फ० गो० सेन : 21 तारीख आसाम मेल का कैरिज नम्बर 1414 टू-टायर। यह मेरा भ्रन्दाबा है।

सभापति महोदय : माननीय सदस्य खत्म करें। उनका वक्त खत्म हो गया है।

श्री फ० गो० सेन : आपने हुकम दिया और मैं ने खत्म कर दिया।

श्री तुलसीदास जाधव (नांदेड़) : सभापति महोदय, रेलवे के सम्बन्ध में मेरी

कास्टीट्यूएन्सी में जो तकलीफें हैं उनको मैंने कई बार यहाँ पर रखा है लेकिन उनकी तरफ जितना ध्यान दिया जाना चाहिए उतना ध्यान नहीं दिया गया है। इसलिए मैं एक बार फिर मिनिस्टर साहब के सामने अपनी कुछ मांगें रखना चाहता हूँ।

नांदेड़ डिस्ट्रिक्ट में मन्माड से कांचीगुड़ा तक मीटरगेज लाइन है। उस पर जो स्पेशल पैसेंजर ट्रेन मन्माड से परली-बीजीनाथ तक जाती है वह उसके प्रागे नहीं जाती है। वह प्रागे जाकर मुन्नेड तक या कम से कम नांदेड़ चली जाये तो वहाँ पर पैसेंजर को जो तकलीफ होती है वह मिट जायेगी।

महाराष्ट्र गवर्नमेंट ने कई बरस पहले शोलापुर-औरंगाबाद की नई ब्राडगेज रेलवे लाइन को प्रायर्टी दी थी। इस बारे में उस ने सेंट्रल गवर्नमेंट को लिखा है, लेकिन अभी तक उस के लिए कुछ नहीं किया गया है। मेरा कहना है कि उस रेलवे लाइन की बड़ी गर्ज है क्योंकि महाराष्ट्र में मराठवाड़ा के औरंगाबाद, बीड, परभनी, नांदेड़ और उस्मानाबाद इन पांच डिस्ट्रिक्ट्स की जमीन अच्छी है लेकिन डेवेलपमेंट कम है। यह रेलवे लाइन होने से उन पांच जिलों की डेवेलपमेंट ज्यादा होगी और वहाँ का कच्चा माल, राँ मैटिरियल इधर उधर जाने से उस एरिया में और दूसरी जगहों पर भी नये धन्धे चलाये जा सकेंगे। इसके लिये महाराष्ट्र गवर्नमेंट ने भी लिखा था और उन पांच डिस्ट्रिक्ट्स के जितने एम० पीज हैं वे भी चाहते हैं कि औरंगाबाद-शोलापुर रेल होनी चाहिये। इस के बारे में मेरी विनती यह है कि इस काम को जल्द तुरन्त हाथ में लें।

दूसरी बात यह है कि मराठवाड़ा एरिया में ब्राडगेज लाइन नहीं है और वह पांच डिस्ट्रिक्ट्स का एरिया बहुत भारी एरिया है। वहाँ पर मन्माड से कांचीगुड़ा लाइन मीटर गेज है और उसके ऊपर ज्यादा गाड़ियाँ नहीं हैं, इस से वहाँ

की जनता को बड़ी तकलीफ होती है। वहाँ पर ब्राडगेज लाइन होनी चाहिये। पांच डिस्ट्रिक्ट्स से जो माल आता है वह मनमाड स्टेशन पर ब्राडगेज में बदला जाता है। मनमाड स्टेशन पर ब्राडगेज है इसलिए उस माल को एक बगन से दूसरे बगन में चढ़ाना पड़ता है उस से बहुत तकलीफ होती है। इसलिये मेरा सुझाव है कि मनमाड से कांचीगुडा तक ब्राडगेज लाइन करदी जाये मराठवाड़ा की जो विकास परिषद् है उसने इस बारे में प्रस्ताव पास किया है जिसमें वहाँ के प्रेसीडेन्ट और चीफ मिनिस्टर श्री बसन्त राव नायक भी उपस्थित थे।

तीसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ हमारे यहाँ लातूर-मिरज लाइन नैरोगेज है। मैंने जहाँ तक सुना है और जैसा मुझे मालूम है कि हमारे प्राज कल के जो रेलवे मिनिस्टर श्री एस० के० पाटिल और डा० राम सुभग सिंह हैं ये दोनों गरीबों की जो तकलीफें होती हैं उनको दूर करने में बहुत ध्यान से काम करते हैं।

श्री बड़े : जब वह बन्दई आयेंगे, तो उन्हें पकड़ लेना।

श्री तुलशीदास जाधव : मैंने खुद श्री एस० के० पाटिल साहब से और डा० राम सुभग सिंह से इस बारे में बात की थी कि लातूर-मिरज लाइन में जो इन्जिन होते हैं वे बहुत पुराने हैं और बार बार खराब हो जाते हैं। चार महीने पहले वहाँ एक घटना घट गई। इन्जिन के दो भाग होते हैं एक कोयले-पानी का और दूसरा भाग इन्जिन का। एक दफ़ा ऐसा हुआ कि इन्जिन चला तो उसका कोयला-पानी वाला भाग पीछे रह गया और इन्जिन वाला भाग आगे चला गया।

श्री बड़े : पाटिल साहब को इस का पता होगा।

श्री तुलशीदास जाधव : इस तरह वह इन्जिन कहीं भी गिर जाता। उस लाइन की बहुत बुरी हालत है। इसके अतिरिक्त बहुत दिनों से मांग है कि वहाँ पंढरपुर में बहुत

यात्री आते हैं वहाँ पर यात्री ज्यादा होने हैं तो उनको लाने से जाने के लिये जो माल ढोने की बैगन्ज होती है उनका इस्तेमाल करते हैं। बहुत वर्षों से वहाँ के लोग यह कहते रहे हैं कि घ्राप बैगन्ज के बजाय बोगियों की व्यवस्था कीजिये लेकिन यदि घ्राप बोगीज की व्यवस्था नहीं कर सकते तो बैगन्ज को न चलायें, कम से कम पैसेजर्स बैगन के न चलने से अपनी जगह पर तो रहेंगे, पंढरपुर नहीं जायेंगे, लेकिन बैगन्ज में भेड़-बकरियों की तरह से भरकर ले जाया जाता है, उस से न उनको पेशाब के लिये जाने को मिलता है, न संडास जाने को मिलता है और न उतर ही सकते हैं। लातूर-मिरज लाइन की जैसी स्थिति है वैसी शायद सारे हिन्दुस्तान में और कहीं नहीं होगी। अगर घ्राप बोगी नहीं दे सकते तो न दें लेकिन भेड़-बकरी की तरह लोगों को ले जाना बन्द कर दें। मेरी विनती है डा० राम सुभग सिंह से जिनका स्वभाव जिनका रीति-रिवाज बहुत अच्छा है, कि वह इस चीज को बिलकुल बन्द करें। वहाँ पर तीस-तीस बैगन्ज में उनको लादा जाता है उसके बजाय पैसेन्जर बोगी की व्यवस्था की जाय तो बड़ी अच्छी बात है, अगर वह न मिले तो कम से कम बैगन का इस्तेमाल न करें।

श्री ए० प्र० शर्मा : लाइन तो बतला-इये क्या है ?

श्री तुलशीदास जाधव : पंढरपुर है।

श्री ए० प्र० शर्मा : उस में की बैगन्ज अब कहां मिलेंगे ?

श्री तुलशीदास जाधव : जब पैसेन्जर डिब्बे बनाते हैं तो क्या वह नहीं बना सकते। नहीं बना सकते तो इम्पोर्ट करें, अगर वह भी नहीं हो सकता तो इसे बन्द कर दें, लेकिन बैगन का इस्तेमाल न करें।

जो वहाँ पर पुराने इन्जिन धंधेबां के जमाने के चलते हैं उसके बजाये नये इन्जिन

[श्री तुलशीदास जाधव]

या डीजल के इन्जिन इस्तेमाल करें। जब तक वहां परे ब्राडगेज लाइन नहीं बनती तब तक के लिये मेरा यह सुझाव है।

एक बात मुझे यह कहनी है कि श्री पाटिल साहब जब पिछले दिनों शोलापुर आये थे तो हमारे वहां के प्रवासी संघ का एक शिष्ट-मंडल उनसे मिलने गया था और उन्होंने उनकी बात सुनी थी। उनको एक नकशे के ऊपर हम ने बताया कि लातुर से लातुर रोड तक 20 मील का फासला है, उसको जोड़ा जाये। वहां ब्राडगेज है और यहां नैरोगेज है, अगर यह 20 मील का फासला जोड़ दिया जाय तो इससे नार्थ इण्डिया साउथ इण्डिया से जुड़ जायगा, नहीं तो बहुत लम्बा रास्ता तय करना पड़ता है, मनमाड से दौण्ड और फिर शोलापुर आना पड़ता है। इसलिये इस 20 मील के फासले को जोड़ा जाना पाटिल साहब कबूल कर लें, यह मेरी बिनती है।

एक बात मुझे और कहनी है। इस के बारे में मैंने लिखा भी था और अपनी रेलवे की स्पीच में कहा भी था। हमारे शोलापुर के पास बम्बई से मद्रास लाइन पर पाकणी और मुंबेबाड़ी दो स्टेशनों के बीच में एक नदी है उसके ऊपर एक ब्रिज था, जिसके दोनों तरफ फुटपाथ बना हुआ था। जिसके द्वारा लोग उधर से उधर जाया करते थे। लेकिन जब से वहां पर नया ब्रिज बना है तब से वे दोनों फुटपाथ निकाल दिये गये हैं, जिसके कारण दोनों तरफ से लोगों को आने जाने में बड़ी तकलीफ होती है। हर साल दो-तीन आधमी कट जाते हैं। दो बरस पहले तीन आधमी उस लाइन पर कट गये और उनके टुकड़े नदी में गिर गये। इस बारे में रेलवे मिनिस्टर का यह कहना है कि वह स्टेट गवर्नमेन्ट का काम है। मेरी बिनती है कि आप स्टेट गवर्नमेन्ट को कहें, उनको कम्पेल करें कि वह वहां पर फुटपाथ बनायें ताकि लोगों की यह तकलीफ दूर हो।

एक और बात बिना खर्च की है और इसको मिनिस्टर साहब या डिपार्टमेन्ट वाले अपने हाथ में लें। 17-18 बर्ष हो गये स्वराज्य को मिले हुए, लेकिन किसी भी स्टेशन पर यह बात नहीं होती कि किस बोगी में मिनिस्टर या कोई अधिकारी आने वाले हैं। श्री एस० के० पाटिल जब शोलापुर आये तो सब आफिसर हार लेकर खड़े हुए, लेकिन किस बोगी में हैं और वह बोगी कहां खड़ी होने वाली है, यह किसी को पता नहीं था। स्टेशन पर इन्जिन से लेकर आखरी बोगी तक कौन बोगी कहां खड़ी होगी, इस का पता पैसेन्जर को नहीं चलता है। अर्थात् कहां पर थर्ड क्लास का डिब्बा खड़ा होगा, कहां पर फ्रस्ट क्लास का खड़ा होगा, इसका पता नहीं होता है और गाड़ी आने पर पैसेन्जर्स यहां से वहां तक भागते हैं, बल्कि प्लेट फार्म पर गिर भी जाते हैं। इस काम में कोई पैसे का खर्च नहीं है, इन्जिन से लेकर आखिर तक 9-10 बोगियां होती हैं, उसको देखते हुए प्लेटफार्म पर निशान लगा दिये जायें, जिससे पैसेन्जर्स को पहले से पता हो सके कि यहां पर थर्ड क्लास की बोगी आकर खड़ी होगी, यहां पर फ्रस्ट क्लास की खड़ी होगी। यही मेरी बिनती है। इसके लिये चाहें तो हम मदद कर सकते हैं, लेकिन हम क्या मदद कर सकते हैं, इसकी बाबत मिनिस्टर और डिपार्टमेन्ट देखें।

Dr. Ranen Sen: I take this opportunity to raise a few important points.

The Sealajah Station is the only central station in the municipal limits of Calcutta. It is one of the most busy stations in India. For the last 15 years, we are hearing about the remodelling and re-alignment of this station. I want to know why there should be so much delay in regard to the remodelling of such important central stations, this one in the heart of the city of Calcutta.

Secondly, there are some suburban stations near about Calcutta, like Ul-tadanga, Jadhavpur, Dhankuria, Bally-gunge and Kalighat which need re-modelling, because in these places the

pressure of the population has increased, and with the pressure of population, there is increase in the pressure of passengers also. Therefore, I want to draw the attention of the hon. Minister to these two points.

Then there is the question of having halt station at Haltu between Jadhavpur and Gharia. It is a distance of only six or seven miles. It is a populous area, and the people belonging to that area have been demanding a halt station or a flag station here between these two stations. I do not understand why the Railway Ministry should take such a miserly attitude towards those people living in that area. Moreover, a halt station will satisfy the people there, and their difficulties will be removed.

Then there is the question of the squatters on railway land in the Sealdah Division of Eastern Railway. Two or three years back the railway authorities had transferred certain plots of land to the West Bengal Government for settling those squatters. The West Bengal Government, after settling a few squatters, are not taking interest in the resettlement of most of the squatters who are squatting on the railway line. The railway needs expansion, therefore, the land should be acquired, nobody denies that, but I request the Railway Minister to see what has happened to the railway land which has been transferred to the West Bengal Government for the resettlement of the squatters. I also pray to the Railway Ministry to see that the squatters who are now on railway land in places like Pauchnantala and in the railway land like Dhakuria and Tollygunge are transferred to some other land belonging to the railways near about Calcutta, so that these people do not suffer, and at the same time, the railway also does not suffer.

Lastly, the attendants who are moving in the first class compartments in the main line mostly, are drawing a salary of Rs. 75, going up to Rs. 89.

Shri A. P. Sharma: First class and A.C. both.

Dr. Ranen Sen: After working for 14 hours, if a man draws only Rs. 89, what will happen to him and his family when he retires? Therefore, there should be a little consideration shown to those attendants, because in the A.C. compartments there are two types of attendants, one getting Rs. 120 to Rs. 200 and the other getting Rs. 75 to Rs. 89. Therefore, I request the Railway Ministry to see that this invidious discrimination is done away with.

Mr. Chairman: Shri A. P. Sharma. Seven minutes.

Shri A. P. Sharma: At the outset, I would like to thank the Railway Minister, Shri S. K. Patil, for his announcement for establishing a service commission on the Eastern Railway, at Danapur. This decision of the Minister and the Ministry will meet the long-standing demand not only of the people of a particular State, that is Bihar, but the people of the particular area, i.e., the people residing in the States of U.P., Bihar, Madhya Pradesh and area round about. In the limited time at my disposal I would like to deal with two or three points. First, I would say something about the railway board at the ministry level managing the affairs of the Indian railways. The members the railway board are drawn from the various railways from the ranks of the general managers. Then I would like to say something about the appointment of officers both in the technical and the administrative departments. The same old system which was guiding the appointments and promotions of these officers in continuing even today. The usual way in which officers are appointed to higher grades and promotional posts is based on the confidential reports of the immediate superior officers. These reports are sometimes based on the prejudices of the immediate superior officer... (Interruptions.)

Mr. Chairman: Order, order. When hon. Members go out, they should not

[Mr. Chairman]

talk in the gangway or stand there. They should sit down if they do not want to go out.

Shri A. P. Sharma: I do not know whether there is any system or procedure laid down to scrutinise these reports. Sometimes even the contents of these reports are not conveyed to the officers concerned. If a particular officer is not considered suitable for promotion to the next higher grade, the discretion of the appointing authority, whatever may be the appointing authority should be exercised at a much lower level. In my opinion, this screening should be done, this selection should be made at the level of the junior administrative rank and thereafter promotion should be based on doubt on the performance and seniority of the particular officer, because what is being done today creates a lot of dissatisfaction in the minds of the officers concerned. Lot of influences and wirepullings are exercised in various quarters to get promotion.

According to the present rules, one has to retire at the age of 58 years. This limit is applied only in the case of the gazetted employees. Most of the non-gazetted employees are made to retire at the age of 55 or with great difficulty, and sometimes at the discretion of the higher bosses, they get their extension from year to year. There should be no discretion left to give extension. There should be a fair and square rule laid down according to which these things should be done.

There is no personnel management cadre in the railways. I asked a question as to how many railway officers at various levels are qualified in the personnel management courses. The figures that I have been furnished, you will be surprised to know, show that there is not a single chief personnel officer qualified in the personnel management courses.

Mr. Chairman: You may please conclude now. There is no time left.

Shri A. P. Sharma: You gave me seven minutes, Sir; I have not even taken that time. I was saying about the personnel management course. According to this statement, two deputy chief personnel officers are qualified. If you go downwards, that means senior scale officers, there also you will not find sufficient number of qualified officers in the personnel department. Therefore, at this stage, I will repeat my previous request and draw the attention of the hon. Minister and particularly our hon. friend Dr. Ram Subhag Singh, that this question should be examined, if they want to manage the labour relations of the railways fairly well and according to the satisfaction of the labour also. The same answer should not be repeated again and again, namely, that the labour relation is very good and the workers are satisfied, in spite of the fact that the labour organisations, whether they belong to the right or the left—everybody—complaining that the labour relations on the railways are not managed well. Therefore, I request the Minister that the time has come when this question should be examined and there should be a regular personnel management cadre on the Indian railways right from bottom to the top at the Railway Board level. If this is not done, the Railway Ministry may feel satisfied, but the labour on the Indian railways are not going to be satisfied.

Since you have asked me to close and I do not like to take much of your time, I will simply say only one thing more. It is the popular demand of the people of my State, Bihar, that there should be a direct train between Patna and Dhanbad. This demand has been repeated and it is a very popular demand of the people from that area. I need not emphasise the importance of Dhanbad either to Dr. Ram Subhag Singh, the Minister of State or to Shri S. K. Patil, the Minister of Railways. I think both of them are aware of the importance of Patna being the capital of Bihar, and also the importance of

Dhanbad which, so to say, is the gold-mine of India because coal is gold. Therefore, the necessity for a direct train in that region and the importance of that place need not be over-emphasised. I hope they will consider this question and see that a direct train is provided between Patna and Dhanbad.

Only one word more and I will finish, and that is about the railway quarters. I had many points to make but since the time at my disposal is very short, I am closing my speech with this suggestion. My hon. friend the Minister of State said that the railways are constructing 14,000 quarters every year.

Mr. Chairman: Say immediately what you want. The time is up.

Shri A. P. Sharma: He has also said that only 37 per cent of the employees on the railways have been provided with quarters. I just wanted to know from the Minister of State how many lower grade staff in the railways are provided with quarters and how many higher grade people are provided with quarters and how long will it take to provide all the railway employees with quarters at this rate of construction of 14,000 quarters every year.

श्री आर्यभट्ट दास (शाहजहांपुर) : यों तो हम यह ख्याल करते हैं और हमारी सरकार भी बार बार यह एलान करती है कि यह समाजवादी सरकार है, लेकिन फिर भी रेलवे कर्मचारियों की तनख्वाहों में इतना अन्तर, इतनी असमानता क्यों है। रेलवे में बड़े बड़े कर्मचारियों की इतनी तनख्वाहें हैं लेकिन जो छोटे छोटे लोग हैं उन की तनख्वाहें बहुत कम हैं। इस की वजह से वह लोग चोरियां करते हैं। मैं यह कहना चाहता हूँ कि यह असमानता नहीं होनी चाहिये। वैसे तो जिन की बड़ी बड़ी तनख्वाहें हैं वह लोग भी चोरियां करते हैं, लेकिन यह उनके लिये निन्दा की बात है।

दूसरी बात के लिये मैं रेलवे मंत्रालय को धन्यवाद भी देता हूँ। जितनी तरक्की रेलवे में हुई है उस के लिये धन्यवाद देना भी जरूरी है लेकिन जो जो खामियां हैं जैसे कि रेलवे में कोई व्यवस्था नहीं, लोकल ट्रेनें जो हैं, वह ठीक से चलती नहीं हैं, टी० टी० अपनी जैबे भरते हैं या अपनी जिम्मेदारी नहीं समझते हैं, उसके लिये उन को बुराई भी की जानी चाहिये। अक्सर देखा जाता है कि गुंडे या हमारे बच्चे भी बिना टिकट सफर करते हैं। इस के लिये रेलवे की तरफ से कोई व्यवस्था नहीं है। मैं एक दिन शाहजहांपुर के जिले के तिलहर स्टेशन पर पहुंचा तूफान या लोकल ट्रेन से तो वहां पर कोई टिकट पूछने वाला ही नहीं था। तब जो आदमी टिकट लेकर शाहजहांपुर स्टेशन से चला था, उस ने कहा कि मैंने बड़ी गलती की टिकट लेकर। सभी मसाफिर यही कहते सुने गये कि उन्होंने टिकट ही बेकार लिया। अगर इस तरह से होता है तो जो टिकट लेकर चलने वाले लोग हैं उन की टिकटें न लेने की मनोबुत्ति बनती है। ऐसी सूरत में जरूरी है कि रेलवे की तरफ से इसका उचित प्रबन्ध किया जाये। अगर यह नहीं किया जाता है तो इससे लोगों की बगैर टिकट चलने की आदत पड़ेगी।

दूसरी बात यह है कि रेलवे का सामान बेजा तरीके पर नष्ट भ्रष्ट किया जाता है। मैं रोज ही किसी न किसी गाड़ी पर सीटें नूची हुई देखता हूँ। चाहे गुंडे उनको नोचते हों, या हमारे बच्चे उनको नोचते हों, लेकिन इससे उन लोगों की आदतें खराब होती हैं। मैं तो यह दर्शाग्त करना चाहता हूँ कि अगर आप हमारे बच्चों के साथ कोई रियायत करना चाहते हैं तो आप उन को फी पास दीजिये। यहां तक तो ठीक है, लेकिन जो लोग बगैर टिकट के फर्स्ट क्लास में आनन्द से सफर करते हैं उस की रोक थाम की जाये और जो लोग सामान बरबाद करते हैं उस की भी रोक थाम की जाये। जो लोग टी० टी० बगैर अपनी जिम्मेदारी नहीं समझते, न टिकट देखते

[श्री लाखन दास]

हैं स्टेशनों पर, उन की रोक बाम के लिये भी काफी पुलिस का या किसी और तरह का इन्तजाम किया जाये । जो रेलवे के पुलिस के सिपाही हैं मैं तो उन को भी सफर करते हुए बिना टिकट देखता हूँ । मैं जब तिलहर से आ रहा था तब मैंने देखा कि फ़र्स्ट क्लास में पुलिस का सिपाही बैठा हुआ था और मैं बड़ी मुश्किल से उस में घुस पाया । अगर घाप के पास घावमी कम हों तो इस बात की निगरानी करने के लिये और घावमी रखे जा सकते हैं क्योंकि घाजकल बिना टिकट चलने की मनोवृत्ति बहुत बढ़ती जा रही है और सामान भी बरबाद होता है । इससे धैरे

का घाप का नुकसान होता है और जो तरक्की घाप करना चाहते हैं वह नहीं हो पाती है ।

श्री हुक्म चन्द कच्छबाय : सभापति जी, हाउस में कोरम नहीं है ।

Mr. Chairman: The bell is being rung . . . The bell has stopped ringing. As there is no quorum in the House, the House stands adjourned.

17.33 hrs.

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Thursday, March 24, 1966/Chaitra 3, 1888 (Saka).