

**Shri Ranga (Chittoor):** May I make this request to you that you may kindly announce the names of the other hon. Members also who have given similar notices?

**Mr. Speaker:** That is not necessary. If this motion had fallen through, then I might have taken up the second one.

**Shri Ranga:** I am not asking that each one of them should be taken up. I only want that the House should be given this information at least that such and such hon. Members have given notice of these motions of no-confidence.

**Mr. Speaker:** I do not think that it is necessary or even desirable for me to do that.

**Shri Surendranath Dwivedy:** You may fix the time later, but can you not fix the date now, because the hon. Prime Minister is also here?

**Mr. Speaker:** I have to consult the hon. Prime Minister as well as the Opposition. Therefore, I shall consult and then announce.

**Shri Hari Vishnu Kamath (Hoshangabad):** Let it be as soon as possible.

**Shri Surendranath Dwivedy:** We want that it may be taken up before the general discussion on the general budget.

**Mr. Speaker:** The hon. Member may allow me some time to discuss this matter.

**Shri Hari Vishnu Kamath:** How can the Government proceed with business if the House votes no-confidence in the Government?

**Mr. Speaker:** We shall now take up the Railway Budget.....

**Shri Nath Pai:** I just want your guidance on one matter. I have given you a notice of my motion for papers.....

**Mr. Speaker:** Shri Nath Pai may kindly allow me to communicate my

decision to him later and not just now.

**Shri Nath Pai:** I have naturally been waiting. I had sent it to you on Saturday.

**Mr. Speaker:** The decision would be conveyed to him.

12.16 hrs.

### RAILWAY BUDGET—GENERAL DISCUSSION—contd.

**Mr. Speaker:** The House will now take up general discussion on the Railway Budget for 1965-66. Shri G. N. Dixit may now continue his speech.

**Some hon. Members:** When will the hon. Minister reply?

**The Minister of Railways (Shri S. K. Patil):** May I know how much time is still left for this discussion?

**Mr. Speaker:** The time available is 2 hours and 50 minutes. That means that we shall conclude this general discussion by 3 p.m.

**Shri S. K. Patil:** I might be called at about 2 p.m., that is, about an hour before the conclusion.

**Mr. Speaker:** I shall call the hon. Minister at 2.15 p.m.

**श्री गो० ना० बीकित्त (इटावा)**

अध्यक्ष महोदय, पार्लियामेंट के माननीय सदस्यों का जितना सम्पर्क रेलवेज से रहता है उतना और किसी केन्द्रीय विभाग से नहीं रहता, और वैसे भी अगर रेलवेज सफलता के साथ न चलें तो जहाँ एक ओर हमारी सुरक्षा को कठिनाई पहुँच सकती है वहाँ दूसरी ओर हमारे सामाजिक जीवन में भी संकट आ सकता है। इसलिये केन्द्र की जिम्मेदारियों में अगर कोई सबसे अधिक महत्वपूर्ण विषय है तो वह रेलवे का है। इसलिये मैं आपसे निवेदन करता हूँ, रेलवे मंत्री जी की सब से बड़ी जिम्मेदारी है देश को बनाने की।

[श्री गो० ना० दीक्षित]

12.18 hrs.

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

यही नहीं कि रेलवेज से पार्लियामेंट के मेम्बरों का सम्पर्क अधिक रहता है, जनता भी रात दिन रेलों से चलती है और रेलों की अच्छाइयां और रेलों की बराइयां जनता के बीच में फैलती हैं ।

सब से बड़ी बात आज हमारे देश के सामने यह है कि हमारे देश में जो पब्लिक सेक्टर और प्राइवेट सेक्टर का विभाजन हुआ है उसमें पब्लिक सेक्टर में सब से बड़ा उद्योग हमारी रेलवेज हैं । और रेलवे में जो पूंजी लगी हुई है उसमें हमारा आधा धन लगा हुआ है । यही नहीं, जो हमारे नये उद्योग होते हैं उनमें अगर आमदनी नहीं होती है तो यह कहा जा सकता है कि यह नये उद्योग लगाये गये हैं और अभी वह ठीक से बैठ भी नहीं पाये हैं । लेकिन रेलवे हमारा बड़ा पुराना कारोबार है और इसके साथ ही अनुभवी लोग इस में काम कर रहे हैं और केन्द्रीय सरकार की इसमें मोनोपोली है । कोई दूसरा आमदनी रेलवे नहीं चला सकता । ऐसी हालत में अगर रेलवेज से मुनाफा नहीं होता या हमारी केन्द्रीय सरकार की बड़ी भारी आमदनी रेल से नहीं आती तो यह पब्लिक सेक्टर के लिए, समाजवाद के लिये बड़ा भारी झटका और बड़ा भारी खतरा है । अगर हम कामयाब नहीं होते इस व्यवसाय में जो कि हमारा जमाजमाया व्यवसाय है तो हमारे लिए कहा जाएगा कि हम पब्लिक सेक्टर में किसी भी काम को सफलतापूर्वक नहीं चला सकते । हम देखते हैं कि जो पैसा आप केन्द्रीय बजट को देते हैं उस पैसे पर अगर कोई बनिया अपना मिल लगावे तो नहीं चल सकता और कोई उसको उसे चलाने की इजाजत नहीं देगा । तो अगर आप चाहते हैं कि आपको सफल समझा जाए तो आपको रेलवे से ज्यादा पैसा केन्द्रीय बजट को देना होगा । हमको इस काम को व्यवसाय के तौर पर चलाना होगा, हम इसको

गवर्नमेंट के मुहकमे की तरह नहीं चला सकते ।

जो भी आमदनी हो सकती है वह आमदनी तो आप कर रहे हैं लेकिन आपको खर्च में कटौतियां करनी होंगी । आपको देखना होगा कि कहां पर खर्च कम किया जा सकता है । बहुत से ऐसे खर्च हैं जिनको आप बचा सकते हैं । रेलवे के पास अनुभवी अफसर हैं और आज जो हमारे मंत्री महोदय हैं वह अनुभवी तथा व्यवहारवादी हैं । आज हमको रेलवे में ऐसे कदम उठाने चाहिए कि जिनके अच्छे नतीजे दिखाए जा सकें ।

अभी आपने डीजल और बिजली के इंजिन चला कर रेलवे का बोझ हलका किया और जो कोयले की दिक्कत होती थी उसको हल कर दिया । लेकिन तीसरे दरजे के यात्रियों की कठिनाइयां बदस्तूर बनी हुई हैं । अगर आप कोई क्रांतिकारी कदम उठाएँ तो उनको भी हल कर सकते हैं । मैं आपको इस बारे में एक सुझाव यह देना चाहता हूँ कि जिस तरह बसों में जितनी जगह है उतने ही मुसाफिर बिठाए जाते हैं और कोई बाहर का आमदमी नहीं आ सकता, जैसे फस्ट क्लास के डिब्बे में रात के समय जितनी जगह होती है उतने ही लोग बैठते हैं, उसी प्रकार का नियम तीसरे दरजे में भी लागू किया जाए । अगर यह चीज बसों में और पहले दरजे में की जा सकती है तो तीसरे दरजे में भी रिजर्वेशन का नियम लागू किया जा सकता है, ताकि वहां आमदमी बैठें जिनके पास रिजर्वेशन के टिकट हैं और दूसरे आमदमी न बैठें । ऐसा किया जाएगा तो जो आज भीड़ होती है वह कम हो जाएगी । इसके करने में दिक्कत क्या है । मझे पता नहीं कि रेलवे मंत्री जी को कभी तीसरे दरजे के अन्दर बठने का मौका हुआ है या नहीं, और अगर नहीं हुआ है तो मेरा सुझाव है कि वह उसमें बैठ कर देखें कि वहां क्या दशा है । अगर दस आमदमी बिस्तरा बिछाए लेते हैं तो दस आमदमी खड़े हैं । अगर रिजर्वेशन

का नियम होता तो सब बैठ पाते । मेरा सुझाव है कि जो नियम आज सारे देश में बसों में और पहले दरजे में रेलों में है वही नियम तीसरे दरजे में भी लागू करना चाहिए ।

आपको हर मामले में उसूल पर चलना होगा । जब हम रेलवे में खिड़की से टिकट लेते हैं तो वहां लिखा देखते हैं कि खिड़की छोड़ने से पहले अपनी रेजगारी गिन लीजिए । मतलब यह कि आपने यह उसूल बना रखा है कि रेलवे का हर मुलाजिम बेईमान है, मसाफिर को चाहिये कि समझ ले कि अन्दर चोर बैठा है, तुमको चोरी से झटका देने वाला है, इसलिए अपनी रेजगारी गिन लो । जब मैं यह चीज देखता हूं तो मुझे पुराने आई० सी० एस० अफसर की कही बात याद आ जाती है । वह लन्दन में बैंक से चैक का रुपया लेने गए और रुपया मिलने पर उसको अपने हिन्दुस्तानी हिसाब से गिनने लगे, तो वह अंग्रेज कर्मचारी लाल हो गया, उसने कहा कि तुम हमको बेईमान समझते हो क्योंकि हमने गिन कर रुपया दिया फिर भी उसको गिनते हो । आप देखें कि यह रिवाज वहां है और हमारे यहां रेलवेज की हर टिकट बांटने का खिड़की पर लिखा है कि अपनी रेजगारी गिन लो । मेरा कहना है कि हमको यह मान कर चलना पड़ेगा कि रेलवे का हर कर्मचारी ईमानदार है जब तक कि यह साबित न हो जाय कि वह बेईमान है । हमारे फौजदारी कानून में अभियुक्त को उस वक्त तक दोषी नहीं माना जाता जब तक कि वह दोषी साबित न हो जाए तो रेलवे विभाग में भी हमको यह मान कर चलना होगा कि हर कर्मचारी ईमानदार है जब तक कि इसके विपरीत साबित न हो जाए ।

रेलवे में फर्स्ट क्लास का कंडक्टर गार्ड जो हमारा रिजर्वेशन आदि करता है और जो टिकट चैकर होते हैं उनको वह भत्ता (runn g allowance) नहीं दिया

जाता जो कि गार्ड को और ब्रेकवान वाले को दिया जाता है । इसको न देने की कोई दलील नहीं हो सकती । शायद यह समझा जाता है कि उनको कुछ न कुछ और आमदनी होती है । हमको यह मान कर नहीं चलना चाहिए कि कोई आदमी बेईमान है । हो सकता है कि इन में से पचास प्रतिशत लोग ईमानदार हों और दस या पन्द्रह प्रतिशत बेईमान हों । तो किसी के बारे में यह नहीं मान लेना चाहिए कि वह बेईमान होगा । हमको यह मान कर चलना चाहिए कि रेलवे के जितने भी कर्मचारी हैं वे सब ईमानदार हैं ।

आपके पास बड़े अनुभवी अफसर हैं जो बड़े तजुरबेकार हैं और बड़े ईमानदार आदमी हैं । लेकिन फिर भी डिसिप्लिन जैसा चाहिए बैसा नहीं है । अभी यह सुझाव दिया गया कि रेलवे में इण्डस्ट्रियल डिसप्यूटस एक्ट लागू कर दिया जाए । अगर ऐसा कर दिया गया तो रेलवे का सारा काम पट्ट हो जाएगा । जबकि इण्डस्ट्रियल डिसप्यूटस एक्ट वहां लागू नहीं है तभी हालत अच्छी नहीं है आज हालत यह है कि एक असिस्टेंट स्टेशन मास्टर को बड़े टेंशन में काम करना पड़ता है । उसे भय रहता है कि कोई रेल लड़ न जाए, जबकि कुछ लोग बठ मौज करते हैं । इस चीज को ठीक किया जाना चाहिए । इसके अलावा आपको अपने कर्मचारियों की स्थिति को मजबूत करना चाहिए और जो मैन आन दी स्पार्ट है उसको पूरी जिम्मेवारी देना चाहिए । ऐसा आप करेंगे तो आपका डिसिप्लिन मजबूत होगा । और ऐसा होगा तो आपकी रेलवे आगे बढ़ेगी ।

मैंने आपकी रिपोर्ट में एक चीज पढ़ी जो कि मुझे को अच्छी नहीं लगी । आप सिकन्दरबाद में एक नया जोन खोल रहे हैं और उसके लिए दफ्तर बनाने पर तीन करोड़ रुपया खर्च करने जा रहे हैं । अगर इस मुसौबत के समय आप यह जोन न बना कर इस रुपए को केन्द्रीय सरकार को दे दें तो इससे देश का बहुत काम हो सकता है । आपके इतने जोन हैं और अच्छा काम कर रहे हैं और रेलें

[श्री गो० ना० दीक्षित]

बराबर चलता जा रही हैं। अगर आप इस रुपए को खर्च न करके रेवन्यू को ट्रांसफर कर दें तो बहुत लाभ हो सकता है। और यह इस तीन करोड़ का सवाल ही नहीं है। अगर और भी जो रोजमर्रा का रिकरिंग एक्सपेंडीचर है वह भी आपका बढ़ेगा। बम्बई में जोन है, मद्रास में जोन है, अगर सिकन्दराबाद में जोन न हो तो भया बनता बिगड़ता है।

**एक माननीय सदस्य :** कानपुर में नहीं हुआ तो क्या हो गया ?

**श्री गो० ना० दीक्षित :** मध्य प्रदेश का इतना बड़ा बँच का इलाका खाली पड़ा है। वहाँ जोन नहीं है। पर इससे कोई नुकसान नहीं हो रहा। इसी तरह से अगर सिकन्दराबाद में जोन न हो तो कुछ बिगड़ने वाला नहीं है।

मैं अर्ज करता हूँ कि जो आपके पास ज्यादा स्टाफ है उसको अगर आप कम करेंगे और जो मैन आन दी स्पॉट है उसको अगर आप पूरी जिम्मेवारी देंगे और दूसरे खर्चों में कमी करेंगे तो इससे जनता का बहुत लाभ करेंगे।

एक बात मैं आप से अपने इलाके के बारे में कहना चाहता हूँ। आपने मान सिंह डाकू का नाम सुना होगा। जिस इलाके में मान सिंह का आपरेशन था वह जमना और चम्बल के रेवीन्स का इलाका है। वहाँ पर सीक्योरिटी रोजन्स की वजह से जमना और चम्बल पर पुल बनाए जा रहे हैं। इस इलाके में बिना रेल का एक बीस मील का टुकड़ा रहता है इटावा से भिण्ड तक का जो जमना और चम्बल के रेवीन्स का इलाका है, यहाँ डाक पड़े रहते हैं। इस इलाके में तीन करोड़ रुपया खर्च करके पुल बनाये जा रहे हैं, और कुछ खर्च करके इटावे से भिण्ड तक लाइन बना दी जाए तो इससे बहुत लाभ होगा। अभी आगरा से ग्वालियर को गाड़ी जाती है और कानपुर से भी जाती है। यह भी सीधी

लाइन हो जाएगी ग्वालियर जाने के लिए इससे फौजें भी आ जा सकेंगी और डाकूओं को दबाने में भी इससे सहायता मिलेगी। हो सकता है कि फिलहाल आपको इस लाइन के ट्रैफिक से ज्यादा फायदा न हो। लेकिन सीक्योरिटी के लिहाज से इसका बहुत महत्व है। और इसके बनने से जनता तथा सरकार दोनों का लाभ होगा।

**Shri Sonavane (Pandharpur):** Sir, at the outset I would take this opportunity to compliment both the Ministers in charge of the Railways and the Deputy Minister who is also here for the railways are safe in their hands and they are foresighted, intelligent and capable Ministers. While doing this, I have not been able to understand as to how these able Ministers have allowed themselves to be swayed by some conditions which are not in the interest of the Railways. On the 23rd December, 1964 the Railway Minister announced the creation of a new zone, namely, South Central Zone. In my opinion, this was the creation of a monster, unthought of and uncalculated for. The entire reorganisation of the railway system, grouping etc. of the several zones and divisions was asked for and recommended and contemplated by several expert committees that went before the formation of this new zone. There was an assurance given by the Prime Minister in 1952 to the railwaymen that whenever any new zone or reorganisation was to be done the railwaymen and the trade unions would be consulted and that they would be heard. Nothing has been done in this case. On this topic of the reorganisation of Railways, the Acworth Committee, the Wedgewood Committee, the Railway Corruption Enquiry Committee, the Estimates Committee and very recently the Kunzru Committee have all made recommendations on this aspect. The Railway Ministry, the Railway Board and the Efficiency Bureau to which our leader, Mr. Patil took re-



course, have gone into this question and have thrown overboard all these studied views of these committees; particularly the Kunzru Committee has recommended the creation of at least two more zones, not only to meet the present requirements but also the new requirements of traffic which will increase considerably in the subsequent Five Year Plans. They also suggested an expert study to be undertaken by the Railway Board to examine the whole work load and its projections on the different zones. The prerequisites as stated by all these expert committees for the formation or reorganisation of the zones were the examinations of the zone with regard to operational efficiency, work load, length of the lines and other things. Nothing has been done. I am sorry to say a Frankenstein has been created so that it will devour the railways in the future. The Ministry and the Railway Board would be affected in their future reorganisation of the railways. This aspect of the matter should be taken note of by our Ministers here.

The creation of this haphazard, hastily-concluded, and unplanned zone will increase the burden on the already top-heavy administration. As you know, it will mean additional General Managers, CCs's, their salaries and allowances, saloons and all those things and all those difficulties. Why are we increasing the expenditure, this top-heavy expenditure? I think the best thing would have been to re-group all these divisions on the divisional level or on the zonal level. The divisions are so varied and the zones also greatly vary in their size and route mileage. For example, the Central Zone consists of 5,500 miles; the Southern Zone, 6,100 miles; the Northern Zone, 6,300 miles and the Western Zone, 6,500 miles. At this stage, when another zone is created, when the other things are left out, even for the future reorganisation the difficulties have been created.

Take for instance, the Sholapur division. The Sholapur division falls

under the Central Railway. And what length is this Central Railway? One arm of this railway extends up to Mathura which is about 1,500 km. The other arm spreads up to Allahabad which is about 1,500 km. In having this reorganisation, what have they achieved? They are getting the smallest arm which is extended towards Sholapur still shortened. In any future reorganisation, a lot of difficulties will be created. All these factors like trade, commerce, the difficulties of the employees and so on have got to be taken into consideration but these, I feel, have not been adequately taken into account in the proper manner. The Efficiency Bureau, I think, has failed to do its work, and it has been more of an inefficiency bureau than an Efficiency Bureau.

In this connection, I would invite your attention to several memoranda which have been submitted to the Railway Board and the Railway Ministry and to the General Manager of the Central Railway and other concerned authorities. Several organisations have also submitted memoranda. The Members of Parliament, on two or three occasions, have also submitted memoranda mentioning the advisability of postponing the formation of the present railway zone and asking the Government to take into consideration, in the first place, the question of reorganisation as a whole. If nothing is to be done, and if the Railway Board and the Railway Ministry want to persist in perpetuating this creature, this monster, as I said, then, let them humanise it by having certain adjustments. Those adjustments have been suggested in the several memoranda. I would also suggest one thing. If a part of the Sholapur division is excluded up to Wadi junction, it will serve as an interchange point; then I think at least a little difficulty would be solved for future reorganisation. I am for an entire reorganisation. But if the Railway Ministry and the Railway Board persist in this, let them consider some alternatives

[Shri Sonavane]

which I suggest. One alternative is, Secunderabad, Vijayawada and Guntakal and from Wadi to Raichur the Sholapur Division. The second alternative is, Secunderabad division, Vijayawada division, Hubli division and this portion of Sholapur from Wadi to Raichur. As a third alternative, I would suggest Secunderabad, Vijayawada, Hubli, Guntakal and the Wadi-Raichur section of the Sholapur division. All these three alternatives are there, and the consideration of route mileage, etc., will be met and to some extent the difficulties would be solved.

I would briefly touch on the integration of narrow gauge lines. I am a member of this august House since 1950 and we have been raising this issue several times. The policy was enunciated that the narrow gauge lines would be scrapped except those which serve a very important area. But so far nothing has been done in this regard. The inaction of the Railway Ministry is supreme. In 1950, the narrow gauge route length was 4153. According to their book, Indian Railways, the route length in 1963-64 is 4321. There is no reduction, no conversion, no scrapping. I do not understand the enunciation of policy and the inaction thereafter. The Government should decide what are those important narrow gauge lines and taken them up for conversion.

One such important line which runs through my constituency is the narrow gauge line from Latur via Kurduwadi to Miraj known as the Barsi Light Railway. There is a pilgrim centre at Pandharpur and five times a year lakhs and lakhs of people come there. They come sitting on the top of the carriages standing on footboards, etc., but nothing has been done. There are no platforms on the station and no amenities for the passengers. Ministers after Ministers have come and gone. We have requested Mr. Patil to come there. Now I would request Dr. Ram Subhag Singh to have a

inspection of Pandharpur and see the conditions of the passengers.

रेलवे मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : मैं बड़ा धर्म-त्मा हूँ। मैं गया हूँ।

Shri Sonavane: Engineering and Traffic track surveys have been carried out. Immediately this line should be converted into either broad gauge or metre gauge.

I now come to scheduled castes and tribes and backward classes. Both the Ministers are very sympathetic towards the cause of these down-trodden people. But their recruitment to the services is very appalling. Their quota is not filled up. Promotion which was held legal by the Supreme Court is not looked after. I think that the torch lit by that great minister, Jagjivan Ram, should be carried forward to uplift these backward classes economically.

I appreciate departmental catering and I am for it. It is good that it is giving some profits. I would not surrender to anybody who says that it is bad. One or two years before, even the Railway Minister remarked in a deluxe train "If this is the standard of catering, I am all for it". I would request that the catering establishment be allotted to backward classes to uplift them economically.

श्री राजबेब सिंह (जौनपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं कई दिनों से रेलवे बजट के बारे में माननीय सदस्यों के विचारों को सुन रहा हूँ, जिन में शिकायतें भी की गई हैं और तारीफें भी की गई हैं। रेलवे एक बहुत बड़ा विभाग है—एक साम्राज्य सा फेला हुआ है। दोनों बातों का होना जरूरी है—जहां अच्छाई होती है, वहां बुराई भी होती है।

हमारे सामने जो रेलवे बजट है, वह हमें विकास और विस्तार की तरफ ले जाता है, क्योंकि इसमें विभिन्न एरियाज में नई लाइनों, इलेक्ट्रिफिकेशन और डीजलाइजेशन के प्रोग्र-

सिव ढंग से इन्ट्रोडक्शन आदि सब बातों का प्राविजन किया गया है। जहां तक पैसेंजर्स की एमेनिटीज का सवाल है, दोनों तरफ के करीब करीब सभी सदस्य उस पर बहुत कुछ कह चुके हैं। इसमें कोई दो रायें नहीं हैं कि थर्ड क्लास के पैसेंजर्स को जो एमेनिटीज उपलब्ध होंगी चाहिए, वे मौजूद नहीं हैं। मैं तो कि रेलवे मन्त्रालय के आंकड़ों से मालूम होता है, थर्ड क्लास के पैसेंजर्स कुल पैसेंजर्स का 97 परसेंट कांस्टीट्यूट करते हैं। बड़ी भारी आमदनी उनसे होती है, लेकिन अगर उनकी सुविधाओं की तरफ देखा जाये, तो बहुत निराशा होती है।

हमारा देश गांवों का है, शहरों का नहीं है, लेकिन गांवों के पास जो वैसाइड स्टेशन हैं, वहां पर न तो पीने के पानी की फ़ैसिलिटी है, न कोई वॉटिंग हाल है और न कोई शेड प्लैटफार्म पर ही है। चाहे कोई मिनिस्टर हो या कोई दूसरा हो, हम सब इसी देश के रहने वाले हैं कोई बाहर के नहीं हैं और हम सब जानते हैं कि गांवों में भी अच्छे और प्रतिष्ठित लोग रहते हैं और उन को वैसाइड स्टेशन पर बहुत परेशानी होती है।

अगर और क्लासिज का किराया बढ़ाया जाये, तो ठीक है, लेकिन इस सदन के ज्यादातर माननीय सदस्यों ने थर्ड क्लास का किराया बढ़ाया जाने का विरोध किया है और उसकी बजह भी है। किसी गाड़ी में—चाहे वह पैसेंजर हो, एक्सप्रेस हो या मेल हो—थर्ड क्लास की जितनी कैपेसिटी होती है, उससे दुगने से ज्यादा थर्ड क्लास के मुसाफ़िर टिकट लेकर उस गाड़ी से यात्रा करते हैं। सभी माननीय सदस्यों को इस बात का तजुर्बा होगा कि जब कोई गाड़ी किसी स्टेशन पर रुकती है, तो ऐसा मालम होता है कि जैसे काफी आदमियों की भीड़ ने ट्रेन पर हमला कर दिया हो। इतना शोर होता है कि अगर कोई पैसेंजर सोता हो, तो वह भी जग जायेगा : इससे हम भीड़ का अनुमान लगा सकते हैं।

जहां तक ओवर क्राउडिंग का सम्बन्ध है, मैं तो नहीं चाहता था कि अपनी तरफ की बात कहूं। हमारी तरफ देहरादून से कलकत्ता एक देहरादून एक्सप्रेस जाती है। चूंकि हिन्दुओं में सायत होती है, इस लिए मंगलवार और शुक्रवार को ज्यादातर लोग कलकत्ता जाने के लिए स्टेशन पर आते हैं। मुझे यकीन है कि अगर कोई माननीय सदस्य वहां के सीन को देखें, तो उनकी आंखों में आंसू आ जायेंगे। सब चढ़ नहीं पाते हैं, गट्टर की तरह से मुसाफ़िर अन्दर फेंके जाते हैं। ओवर क्राउडिंग की बात सभी को मालूम है। इसके दो ही उपाय हो सकते हैं। एक तो जनता ट्रेनें बढ़ाई जायें लम्बे रूट्स के लिये और छोटी छोटी जगहों के लिए लोकल ट्रेनें बढ़ाई जायें। पचास किलोमीटर तक की यात्रा गांवों के लोग कभी कभी त्योहारों के सिलसिले में, शादी ब्याह के सिलसिले में, ग्रहण लगता है तब उस सिलसिले में, माघ मेला लगता है तो उस सिलसिले में करते हैं। उनका सफर पचास किलोमीटर से अधिक नहीं होता है। मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूं कि बहुत हितकर होगा कि वह पचास किलोमीटर तक का किराया न बढ़ायें क्योंकि इसका असर समाज के जो सब से दबे हुए लोग हैं, उन पर पड़ेगा।

अब मैं मैडीकल डिपार्टमेंट जो रेलवे का है उसके बारे में कुछ कहना चाहता हूं। बहुत से अस्पताल रेल विभाग की तरफ से खाले गये हैं, हैल्थ यूनिट्स भी हैं। लेकिन ये सब जितने हैं वे काफी नहीं हैं। ये जो नीड हैं उनको पूरा नहीं कर सकते हैं। रेल विभाग की यह पालिसी होनी चाहिये कि प्रोप्रैसिव ढंग से ज्यादा से ज्यादा अस्पताल नहीं तो हैल्थ यूनिट्स वह खोले और छोटे छोटे स्टेशनों पर भी इनका इन्तजाम करे।

अब मैं कुरप्शन के बारे में थोड़ा सा कहना चाहता हूं। इसका कई माननीय सदस्यों ने जिक्र किया है। कृपलानी रिपोर्ट जो है

[श्री राजदेव सिंह]

वह बहुत डिटेल्ड में डील करती है। उसने सभी चीजों को हमारे सामने रखा है कि किस तरह से कुरप्शन रेलवे के हर एक विभाग में है। उसको होराने की जरूरत में नहीं समझता हूँ। मैं चाहता हूँ कि रेल मंत्री इस बात का खयाल करें कि किसी डाक्टर की पोस्टिंग किसी अस्पताल में अगर तीन साल के लिए होती है तो उसके बाद उसको बदल दिया जाए। किसी डाक्टर को वहाँ पर पांच पांच, छः छः और सात सात और नौ नौ बरस तक न रखा जाए। यह कुरप्शन को बढ़ावा देता है। ऐसा ही एक केस रेल मंत्रालय के पास भेजा गया है। यह बनारस के अस्पताल के डाक्टर का केस है। रेलवे अस्पताल का यह डाक्टर नौ साल से वहाँ है। इसके खिलाफ बड़ी शिकायतें आई हैं। जुलूस निकले हैं, पैम्फलेट्स निकले हैं और मिनिस्टर साहब का ध्यान उधर आकर्षित किया गया है। लेकिन अभी तक कोई कार्रवाई नहीं की गई है। अगर तीन साल किसी को एक अस्पताल में रखना होता है तो उसके बाद उसको बदल दिया जाना चाहिये। अगर बहुत देर तक वह एक जगह रह जाता है तो दोस्ती कर लेता है और तरह तरह की चीजें होती हैं।

पार्लियामेंट के मेम्बरों से यह बात छिपी नहीं है और लोग गिला भी करते हैं कि जितने भी स्टोर्ज हैं जोनल रेलवेज के उन स्टोर्ज पर स्टोर कन्ट्रोलर रखे जाते हैं कभी किसी विभाग से और कभी किसी दूसरे विभाग से। उनका जो टेन्योर है वह अधि-से अधिक तीन साल का होता है। इस तरह की शिकायतें हैं कि उनको बहुत अधिक समय तक रख छोड़ा जाता है। बड़ीदा हाउस जो नार्दन रेलवे का स्टोर है उसका जो कन्ट्रोलर है उसको रखे हुए चार या पांच साल हो गये हैं लेकिन अभी तक वापिस नहीं भेजा गया है। उनके ऊपर कोई आफत आती है

तो बड़ी जगहों पर पहुंच कर, सिफारिशें पहुंचा कर के वे रुकवा देते हैं और वह आफत टल जाती है। आम तौर पर यह शिकायत है कि दिल्ली में जितने बड़े बड़े रेलवे के अफसर हैं वे कभी भी यहां से ट्रांसफर होते ही नहीं हैं। यह आम शिकायत है और इसको आपको दूर करना चाहिये। वे यहां से जाना भी नहीं चाहते हैं।

रिक्तमेंट के बारे में अब मैं कुछ कहना चाहता हूँ। एक माननीय सदस्य ने कल इस ओर इशारा किया था कि बारह बारह साल काम करते लोगों को हो गए हैं उनको मुस्तकिल ही नहीं किया जाता है। बारह बारह साल से कैज्युअल लेबर काम कर रहा है लेकिन अभी तक उसको मुस्तकिल नहीं किया गया है। वे भी रेलवे का बड़ा इम्पार्टेंट काम करते हैं। गैंगमैन ज्यादातर इस तरह का लेबर रहता है जो बड़ा इम्पार्टेंट काम करता है। अगर वह इनएफिशेंटली और मन से काम न करे तो बहुत से एक्सीडेंट हो सकते हैं। इसलिये इनकी तरफ भी आपको ध्यान देना चाहिये।

आपका एक हाउसिंग डिपार्टमेंट भी है। कभी कभी ऐसा होता है कि पचास पचास क्वार्टर खाली पड़े होते हैं लेकिन चूंकि अलाटमेंट कमेटी की मीटिंग नहीं होती है इसलिए वे छ छः महीने तक इसी तरह से खाली पड़े रहते हैं। बीच बीच में जो दूसरी चीजें हो जाती हैं वे अलग। एक दफा की बात है कि इस कारण से 45,000 रुपये का रेलवे विभाग को नुकसान उठाना पड़ा और छः महीने तक पचास क्वार्टर एलाट नहीं किये गये। लोग किराये पर रहते हैं लेकिन अफसरों की तरफ से, रेल विभाग की तरफ से नहीं। इस तरह की चीजें नहीं होनी चाहियें। जब पांच छः क्वार्टर खाली हों, कमेटी की मीटिंग बुलाई जाये और उनको एलाट कर दिया जाए। दिल्ली में भी क्वार्टरों की बहुत तकलीफ है। मकान जिनको मिलने

हैं उन्हें जल्दी मिल जाया करें, ऐसी व्यवस्था आपको करनी चाहिये ।

एक माननीय सदस्य ने कल हिन्दी के सम्बन्ध में एक बात कही । बहुत दिन हुए रेल विभाग में एक हिन्दी विभाग खोला गया है ताकि हिन्दी को बढ़ावा दिया जा सके, उसको प्रोत्साहन दिया जा सके, उसका प्रचार और विस्तार किया जा सके । इसके लिए एक इम्प्लेमेंटेशन कमेटी भी बनी है । मैं नार्दन रेलवे की बात करता हूँ । यह पूरी की पूरी हिन्दी रिजन में पड़ती है । इसका इतना बड़ा आफिस है लेकिन इस में सिर्फ तीन हिन्दी टाइपराइटर हैं । पिछले तीन महीनों में 25,00 अंग्रेजी के सर्क्यूलर निकले हैं और सिर्फ 250 हिन्दी के निकले हैं अगर यही रफ्तार रही तो मैं समझता हूँ कि पचास साल तक भी इस रेलवे में जो पूरी की पूरी हिन्दी रिजन में पड़ती है हिन्दी को बढ़ावा नहीं मिल सकेगा, इसका प्रचार नहीं हो सकेगा ।

अब मैं अपनी कंस्टिट्यूएन्सी के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ । एक मामले में बहुत लिखा पढ़ी की गई है । आपको मालूम होगा कि लखनऊ रेलवे स्टेशन और वाराणसी रेलवे स्टेशन, इन दोनों के बीच में 324 किलोमीटर का फासला है । जौनपुर रेलवे स्टेशन बीच में पड़ता है । लखनऊ तथा वाराणसी स्टेशनों को छोड़ कर जौनपुर ऐसा स्टेशन है जहां से सब से ज्यादा आमदनी रेलवे को होती है । लेकिन इस स्टेशन पर आज तक शौड नहीं है किसी प्लेटफार्म पर भी । यहां पर थर्ड क्लास का कोई बेटिंग रूम या हाल भी नहीं है । बहुत लिखापढ़ी करने के बाद इसकी मंजूरी दी गई थी लेकिन इकोनोमी ड्राइव चल पड़ी और वह मंजूरी रद्द कर दी गई । यह उस रेलवे स्टेशन का हाल है जिस से अधिक रेलवे को आमदनी होती है । इस और आपका ध्यान जाना चाहिये ।

शाहगंज से एक लाइन बलिया तक चली जाती है । उस पर एक ट्रेन चलती है ।

बरसात के दोनों में उस गाड़ी में बैठा भी नहीं जा सकता है, वह चूती है । खिड़कियां भी उसकी चढ़ नहीं सकती हैं, सब में जंग लग गया है, इतना जंग लग गया है कि ऊपर नहीं उठती हैं । ऐसी हालत में पैसेंजर्स को कितनी तकलीफ होती होगी इसका अनुमान आप लगा सकते हैं । मैं चाहता हूँ कि इस और भी आपका ध्यान जाए ।

**श्री श्रींकार लाल बेरबा (कोटा):** उपाध्यक्ष महोदय, समय के लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ । मुझे यहां बैठे हुए चार दिन हो गए हैं और आज मुझे बोलने का समय दिया गया है ।

रेल मंत्री ने यह बजट बड़ी सावधानी के साथ, बड़ी चतुराई के साथ पेश किया है । लेकिन मैं कहना चाहता हूँ कि गरीब आमदमी का, तृतीय श्रेणी में जो सफर करता है, उसके भाग्य का निर्णय उन्होंने ठीक नहीं किया है ।

सब से पहले मैं धन्यवाद दूंगा कि कोटा जो कि मेरी कंस्टिट्यूएन्सी है वहां पर जो एक लाखिरी इंद्रगढ़ स्टेशन है वहां पर उन्होंने पहली अप्रैल से जनता का स्टोपेज किया है । दूसरा धन्यवाद मैं इसलिए देता हूँ कि कोटा से चितौड़गढ़ तक उन्होंने 31,000 रुपये इस बजट में सर्वे करने के लिए रखे हैं । वह भी बहुत अच्छा है । उस से वहां के लोगों को बहुत आराम मिलेगा ।

मैं रेल मंत्री जी को दिल से धन्यवाद नहीं देता सिर्फ मुंह से देता हूँ । इसका कारण यह है कि आपने बताया है कि 6 किलोमीटर तक किराया माफ कर दिया गया है । आप देखें कि छः किलोमीटर में साढ़े तीन मील होते हैं और अगर आप हिन्दुस्तान भर के स्टेशनों को देखें तो एक स्टेशन और दूसरे स्टेशन के बीच में कहीं भी आप साढ़े तीन मील की दूरी

[श्री: श्रीकार लाल बेरवा]

नहीं पायेंगे। कितनी होशियारी दिखाई गई है जब यह कहा गया है कि छः किलोमीटर किराया माफ किया है। अच्छा होता अगर पचास किलोमीटर तक एक नया पैसा भी न बढ़ाया जाता। इस से गरीब जनता को बहुत राहत मिल सकती थी।

दूसरी बात यह है कि यह एक होड़ सी लग गई है किराया बढ़ाने के मामले में और टैक्स बढ़ाने के मामले में। कभी वित्त मंत्री साहब टैक्स बढ़ा देते हैं और कभी रेल मंत्री जी जी घटा देते हैं। और कभी वित्त मंत्री जी घटा देते हैं और रेल मंत्री जी बढ़ा देते हैं। जनता को नोचना हो, गरीब जनता की जेबों से पैसा निकालना हो तो यह बड़े हथकंडे की बात है। चूंकि इन्होंने ऐसा ही किया है इस लिए मैं इनको धन्यवाद तो नहीं दूंगा लेकिन इतना अवश्य कहूंगा कि बड़ी होशियारी से काम किया है।

रेलों में बहुत गड़बड़ियां होती हैं, वैसे तो सभी कामों में होती है, अष्टाचार सभी कामों में है लेकिन आप देखें कि 1 लाख 8 हजार 297 गड़बड़ी के मामले पकड़ गए जिन जिन में रेलवे को 1 करोड़ 56 लाख 65 हजार 319 रुपये की हानि उठानी पड़ी। दूसरी गड़बड़ी मुरम्मत आदि के मामलों में हुई। इन में 74 लाख 12 हजार 997 रुपये की हानि रेलवे को हुई है। इस में कोयले का लदान भी शामिल है।

13 hrs.

तीसरी गड़बड़ी सामान खराब होने के कारण जो 33 घटनायें हैं वह है। उनमें 55 लाख 82 हजार 736 रुपये बरबाद हुए। 9.34 लाख ६० की हानि बाढ़ से हुई, 1.13 लाख ६० की हानि अग्निकांडों से हुई। पश्चिमी रेलवे के गलत पत्थरों की सप्लाई के कारण ठेकेदार को 1.19 लाख ६० ज्यादा दिया गया। भारी सामान उठाने

के लिये जो ट्रेन आई उसमें .78 लाख ६० ज्यादा देने पड़े।

मुगलसराय लोको शेड में कोयले की चोरियों की वजह से सरकार को 3 लाख, 90 हजार, 303 ६० का घाटा हुआ, और जो सब से बड़ा घाटा है वह यह है कि 25.9 लाख ६० रेलवे के अफसरों से वसूल ही नहीं हुये। ठेकेदारों के टेंडर देर से मंजूर करने के कारण 2 लाख 20 हजार, 515.६० की हानि हुई। अफसोस इस बात का है कि यह सारा रुपया थर्ड क्लास का किराया बढ़ा कर पूरा किया जा रहा है। अगर यह रुपया वसूल कर लिया जाता तो थर्ड क्लास के यात्रियों के ऊपर किराया न बढ़ता। इस तरह की घटनायें होती रहीं। यह बात ठीक है कि हमारे रेलवे मिनिस्टर साहब बहुत कुछ कोशिश करते हैं। लेकिन मैं उन से कहना चाहता हूं कि जो उनके नीचे के अफसर हैं उनको थोड़ा सा कसना पड़ेगा।

मैं आपको दिल्ली के विजिलेंस अफसरों की बात बतलाऊं। वैसे तो मैं आपको कई लेटर लिख चुका हूं। और आप चाहें तो मैं आप को उन का विवरण दे सकता हूं। 23 नवम्बर, 1964 को लिखा, 11 दिसम्बर, 18 दिसम्बर, 24 दिसम्बर, 1964 और 16 फरवरी, 1965 को लिखा। लेकिन इन सब पत्रों का कोई उत्तर नहीं। पटुंच की रसीद जरूर आई। उसके बाद में फिर मिनिस्टर साहब को लिख चुका हूं नम्र निवेदन के साथ। मैंने 28 दिसम्बर को चिट्ठी लिखी उसका जवाब आया कि मेरी चिट्ठी मिली और एक केस पर एन्क्वायरी की जा रही है। इन्क्वायरी चल रही है। लेकिन उसका क्या होगा इसका मालिक परमात्मा ही है। अगर नीचे के अफसर कुछ दे ले कर छूट जा तो मिनिस्टर साहब का क्या कसूर है। इस के बाद मैंने 7 जून, 7 जुलाई, 22 सितम्बर, 30 सितम्बर, 2 अक्टूबर, 15 नवम्बर, 30

नवम्बर, 7 दिसम्बर, 8 दिसम्बर, 1964 और 7 फरवरी, 1963 को भी पत्र लिखे हैं। उनके ऊपर एक जांच की गई। शराब पीते हुये कन्टीन में लोगों को पकड़ा गया। लेकिन विजिलेंस आफिसर ने असली पीने वालों को छोड़ दिया और चार दूसरे आदमियों को पकड़ लिया। दस महीने तक केस चला। दो चारों को सस्पेंड किया गया। अब 25 फरवरी से फिर उनको सर्विस में लिया गया है। इस केस में हजारों रुपये खर्च कर दिये गये। यह जो विजिलेंस का महकमा है इस पर 60 हजार रुपये महीना खर्च होते हैं। अगर विजिलेंस महकमे का काम इसी तरह से चलता रहा और उनको कसा नहीं गया तो इससे रेलवे की बदनामी ही होगी। इस लिये इस पर जल्दी ध्यान देने की जरूरत है। अगर इस तरह से चोरियां आदि होती रहीं और हमारे मंत्री जी ने उस पर ध्यान न दिया तो कैसे काम चलेगा।

कैसे मैं आप से थर्ड क्लास यात्रियों के बारे में कहना चाहता हूं। सन् 1950 में पंद्रह कीलो मीटर का किराया थर्ड क्लास के यात्रियों से 19 पैसे था, लेकिन कुछ दिनों के बाद सन् 1964 में उसे 30 पैसे कर दिया गया। ऐसी स्थिति में अब 5 या 7 पैसे किराया बढ़ाना क्या वाजिब है। इस के साथ ही साथ मैं कहना चाहता हूं कि 800 कीलो मीटर का किराया पहले ही 2 से 3 २० तक बढ़ा दिया गया था, अब फिर 2 २० बढ़ाना क्या ठीक है। बजाय थर्ड क्लास के किराये के अगर फर्स्ट क्लास का किराया बढ़ा दिया जाता, एअर कंडिश्नड क्लास का बढ़ाया जाता तो गरीब लोगों को राहत मिलती। इसलिये मेरा नम्र निवेदन है कि यह जो किराया बढ़ाया गया है इस को आपस ले लिया जाये।

तीसरी चीज मैं यह कहना चाहता हूं कि अगर केन्द्र में कोई राजस्थान का मिनिस्टर होता तो राजस्थान की तरफ ज्यादा ध्यान दिया गया होता।

डा० राम सुभग सिंह : तीन तीन थे।

श्री श्रींकार लाल बेरवा : लेकिन होता क्या है कि जिस वक्त अंग्रेज यहां प्राये उन्होंने सर्वे किया और मद्रास को सब से पिछड़ा हुआ इलाका समझा, और जब हमको आजादी मिली तो हमने सर्वे किया और राजस्थान को सबसे पिछड़ा हुआ इलाका समझा। बतलाये राजस्थान के अंदर नई लाइन कहां बन रही हैं। नई लाइन और जगह बन रही हैं। आप देखिये कि भाषण में कितनी लाइनें दी गई हैं। ग्रैंड ट्रंक मार्ग, दिल्ली बम्बई मार्ग, दिल्ली कलकत्ता मार्ग, दिल्ली क्षेत्र, कलकत्ता-नागपुर-बम्बई मार्ग, पूर्वी किनारे का मार्ग, मद्रास-बैंगलूर और मद्रास-कोच्चिन मार्ग, नियत खनिज लाइन और सर्वेक्षण, यह सारे के सारे हैं लेकिन राजस्थान मार्ग कहीं नजर नहीं आता। राजस्थान को इतन पिछड़ा हुआ समझकर पाँछे छोड़ दिया गया है। इसलिए राजस्थान के ऊपर आप को अधिक ध्यान देना चाहिये। कोटा से चित्तौड़ तक की जो मांगें हैं उसमें से तालेड़ा से बूंदी देवली, और देवली से टोंक व नसीराबाद अजमेर तक मिलाया जाये। इस का भी साथ साथ सर्वे करवा दें तो अच्छा होगा क्योंकि जितना पैसा इस को बनवाने में लगेगा उतना पैसा आप एक साल में उस से वसूल कर लेंगे। क्योंकि वहां का पत्थर डाबी पलका सारे देश में जाता है और रोज एक रेल भर कर जाया करेगा। इस लिये बूंदी, देवली, अजमेर व टोंक का सर्वे जो आप को बतलाया उस को साथ साथ करवा लिया जाये।

इस के बाद मैं कोटा क्षेत्र की बात करूंगा। कोटा क्षेत्र में हमारे यहां एक गाड़ी देहरादून एक्सप्रेस जो आती है उसमें बैठने के लिए दो ही बम्बे थर्ड क्लास के होते हैं। थर्ड क्लास के यात्रियों के लिए बैठने के लिए उस में बहुत कम जगह होती है। इसलिये जो गाड़ी बीना से कोटा



[श्री श्रीकार लाल बेरवा]

आती है उसे कोटा से गंगापुर तक बढ़ाया जाये और जो बयाना से आती है उस को बयाना से इधर की तरफ लाया जाये । या नगदा से मथुरा तक गाड़ी चला दी जाये तो वहाँ के लोगों को बड़ी सहूलियत होगी ।

इस के बाद मैं यह कहना चाहता हूँ कि शाम को साढ़े चार बजे से छः बजे तक देहरादून एक्सप्रेस में चाय मिलती है और डाइनिंग कार का डब्बा कोटा में काट दिया जाता है । जो आदमी चार बजे चाय पियेगा वह कैसे छः बजे खाना खा लेगा । इसलिये डाइनिंग कार का डब्बा सवाई माधोपुर में काटा जाये । लोगों को सबेरे ब्रेड टी सवाई माधोपुर पर मिल सकती है । इसी तरह से नाश्ता भी कोटा में किया जा सकता है और लंच शामगढ़ में किया जा सकता है ।

इस के बाद मैं मनोपली सिस्टम के बारे में कहना चाहता हूँ । यह बिल्कुल खत्म होना चाहिये । कन्ट्रॉल की ठेकेदारी कोटा में राज एंड कम्पनी के पास है । उस की तीन ट्राली व एक स्टाल ब्लैक से वहाँ चल रही हैं । आखिर इस की क्या बजह है । उसे बन्द किया जाये और जो डाइनिंग कार का डब्बा है वह कोटा में काट दिया जाता है उसे माधोपुर पर काटा जाये ।

अब आप देखिये कि 44 हजार कामर्शल क्लर्क हैं । उन के साथ इतना अन्याय हो रहा है जिस का ठिकाना नहीं है । उन के लिये न तो ठीक ग्रेड है और न ठीक से सहूलियत मिलती है । दिसम्बर, को जो काला कानून पास किया गया उसके अनुसार पार्सल के जो बक्से टूट जाते हैं उनका पैसा भी उन से वसूल किया जाता है । इसलिये मैं नम्र निवेदन करूँगा कि उन को पूरा ग्रेड दिया जाये ।

गाड़ें जो चलते हैं उन को पांच मिनट पहले दिल्ली में रिजर्वेशन लिस्ट दी जाती है । जब इतनी देर में लिस्ट आती है तो वह कैसे बतलायें कि किस की जगह कहां पर है । इस के लिए कंडक्टर गाड़ें जरूर होना चाहिये जो रिजर्वेशन के बारे में ठीक से बता सके । उसके न होने पर अगर यात्रियों को पूछ ताछ करनी होती है तो गाड़ें को एक छोर से दूसरे छोर तक घूमना पड़ता है और इतने में गाड़ी छूट जाती है । स्वीपर कोच की सारी जिम्मेदारी कंडक्टर पर होती है और उन्हें को सीट नहीं मिलती है । अगर कोई किसी का विस्तार ले कर चला जाये या बक्सा ले कर चला जाये तो कंडक्टर जिम्मेदार ठहराया जाता है । इस लिये वहाँ पर टोकेन सिस्टम कर दिया जाना चाहिये । अगर कोई यात्री चाहे तो अपना टोकेन सामान का तो ले और वह जा कर टोकेन वापस दे कर सामान ले ले । यह फैंसिलिटी यात्रियों को जरूर होनी चाहिये ।

अब मैं कोटा स्टेशन की बात बतलाऊँ ॥ कोटा स्टेशन पर करीब 20 हजार कर्मचारी हैं । लेकिन उन के बच्चों के लिए एक भी स्कूल नहीं बनाया गया है । न वहाँ पर कोई कायदे का थाना है । वही अस्पताल में क्लिनल एंड कम्पनी की मोनोपली है । रतलाम का यही हाल है, श्यामगढ़ कोटा का यही हाल है, अजमेर का यही हाल है, रतलाम का यही हाल है । इस कम्पनी के एजेंट हर वक्त वहाँ पर बैठे रहते हैं । यह चीज बन्द होनी चाहिये ॥ आज कल जब तक अस्पताल के डाक्टर तीन चार सौ रुपये नहीं ले लेते तब तक किमों को फिटनेस सर्टिफिकेट नहीं देते । अगर कोई किसी दूसरी जगह से चग्मे का नम्बर ले चाये तो वह इन्कार कर देता है । इस लिये कोटा स्टेशन पर या दूसरी जगहों पर जो अष्टाचार चल रहा है सबसे

पहले उस को बन्द किया जाये। तभी जा कर काम ठीक हो सकता है।

**श्री हुकम चन्द कछवाय (देवास) :** उपाध्यक्ष महोदय, इस समय हाउस में कोरम नहीं है।

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

**श्री विश्वनाथ पाण्डेय (सलेमपुर) :** मैं कई रोज से इन्तिजार कर रहा हूँ तब मुझे बोलने का आज मौका मिला है। इसके लिए मैं आभारी हूँ और मेरा निवेदन है कि और भी जो लोग बोलने के लिए बैठे हैं उनको भी समय दिया जाए।

इस रेलवे बजट पर कई दिन से चर्चा हो रही है और काफी सदस्यों ने इसकी प्रशंसा की है और यह मंत्रालय है भी प्रशंसा का पात्र और दोनों मंत्री अनुभवी हैं और इन्होंने अच्छा काम किया है। लेकिन मैं सन् 1962 से कुछ ऐसी परम्परा देख रहा हूँ कि प्रति वर्ष रेलवे मंत्री बदलते रहते हैं। मेरा निवेदन है कि जिस तरीके से मंत्री महोदय ने रेलवे बजट को पेश किया है अगर यह लोग कुछ दिन इस मंत्रालय में रहें तो इनको अपनी भावना को कार्यान्वित करने का अवसर मिल सकता है, इनको जल्दी जल्दी नहीं बदला जाना चाहिये।

रेलवे विभाग एक बहुत बड़ा विभाग है। यह केवल एक द्वागवसायिक संस्था ही नहीं है इसका सम्बन्ध सम्पूर्ण राष्ट्र के विकास से है, रक्षा से है और व्यापार तथा यातायात से है। देश की एकता कायम रखने में भी इसका बड़ा योग है। यह चारों तरफ फैला हुआ है। 112 बरस हुए जब कि इस देश में पहले पहल रेलवे का पदार्पण हुआ था और उस वक्त 32 किलोमीटर की लाइन बिछाई गई थी।

तब से आज तक काफी प्रगति हुई है। दस हजार ट्रे रोज चलती हैं पचास लाख से अधिक यात्री रोज गाड़ियों में सफर करते हैं, 6,000 से उपर स्टेशन हैं, और 57,000 किलोमीटर में लाइन बिछी हुई है। आशा है कि जहां पर लाइनों की कमी है उसकी भी पूर्ति कर दी जाएगी।

सन् 1924-25 से रेलवे के सुधार के लिए रेलवे के बजट को जनरल बजट से अलग कर दिया गया ताकि इस विशाल रेलवे का समुचित प्रबन्ध किया जा सके, और इसके आठ खंड बनाये गये। लेकिन जो योजना प्रस्तुत की गई है उसमें कोई ऐसी क्रमबद्ध योजना नहीं है कि जिसके अनुसार सारे देश में एक ही प्रकार की लाइन बनायी जाए। अभी तीन प्रकार की लाइनें हैं, बड़ी लाइन, छोटी लाइन और नैरोगेज लाइन। नैरोगेज की 607 किलोमीटर की लाइन है जो कि प्राइवेट लोगों के हाथ में है। मेरा सरकार से निवेदन है कि यह जो नैरोगेज लाइन है उसे भी सरकार अपने हाथ में ले ले और क्रमबद्ध योजना बना कर उसको बड़ी लाइन में बदल दे।

इसके अलावा मैं आपका ध्यान पूर्वोत्तर रेलवे की तरफ दिलाना चाहता हूँ। इस में उत्तर प्रदेश का पूर्वी अंचल और बिहार का भाग आता है। मैंने देखा है कि मंत्री महोदय ने जो धनराशि अन्य खंडों के लिए दी है उसको देखते हुए इस रेलवे के साथ विभाता का सा बरताव किया गया है। इस क्षेत्र में कोई नई लाइन बिछाने की योजना नहीं है। सन् 1965-66 में इस क्षेत्र में कोई नई लाइन बिछाने की योजना नहीं है। इन्होंने दिखाया है कि ट्रेनों में अधिक सवारी होने के नाते बहुत सी नई गाड़ियां चलायी गयी हैं। बड़ी लाइन में कई गाड़ियां चलायी हैं। इन्होंने 15 गाड़ी आसाम एक्सप्रेस इस

[श्री: त्रिवेणी: पाण्डेय]

क्षेत्र को भी दी है लेकिन अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि यह गाड़ी देवरिया स्टेशन पर नहीं रुकती। देवरिया की आबादी 25 लाख है लेकिन यह ट्रेन जो लखनऊ से गौहाटी तक जाती है देवरिया पर नहीं रुकती। मैं ने जनरल मैनेजर से कहा कि यह जिले का सदर मुकाम है, यहां पर 14 चीनी मिलें हैं और यह महत्व का स्थान है, यहां पर आसाम एक्सप्रेस को रोकना चाहिए, तो उन्होंने कहा कि हम नहीं रोकेंगे। मेरा निवेदन है कि देवरिया स्टेशन के मुकाबले बाराबंकी नहीं है, बस्ती नहीं है, गोंडा नहीं है। आप देखें कि यहां से कितने मुसाफिर बंगाल और आसाम को जाते हैं। मैं माननीय मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि कम से कम आने वाली आसाम एक्सप्रेस अवश्य देवरिया में रुके।

इलाहाबाद और गोरखपुर की जो शाखा लाइन है उसमें कोई गाड़ी नहीं दी गयी। जो भी धनराशि आपने रखी है पूर्वोत्तर रेलवे के कर्मचारियों की शिक्षा के लिए, उनको अस्पताल के लिए, वह बहुत कम है। देवरिया जनपद से जो रेलवे कर्मचारी गोरखपुर रोज काम करने आते हैं उनको चौराचौरी तक का पास केवल मिला हुआ है। मेरा निवेदन है कि इनका पास भटनी तक के लिए बढ़ा दिया जाए। इनकी संख्या करीब 600 है। ये उसी गाड़ी और उसी रैक से भटनी जा सकते हैं। मेरा निवेदन कि जनरल मैनेजर को इसके लिए हिदायत की जाए।

एक उच्चतर माध्यमिक विद्यालय भटनी में है, जिसका नाम सुभाष विद्यालय है। इसमें रेलवे कर्मचारियों के दो सौ, तीन सौ बच्चे पढ़ते हैं लेकिन इसको कोई अनुदान नहीं मिलता। मेरा आग्रह है कि इस को दस हजार रुपए का अनुदान दिया जाए।

मैं पूर्वी अंचल से आता हूँ जहां की आबादी 2½ करोड़ है। और इस अंचल में बनारस अन्तर्राष्ट्रीय महत्व का स्थान है। और बनारस के लोगों की मांग है कि बनारस से सीधी गाड़ी मद्रास के लिए देना चाहिए क्योंकि वहां से बहुत से लोग बनारस आते हैं क्योंकि वहां काशी विश्व-विद्यालय है, संस्कृत विश्वविद्यालय है और काशी अन्तर्राष्ट्रीय महत्व का स्थान है। बहुत से पर्यटक भी यहां आते हैं। लेकिन आपने बनारस से न कोई एक्सप्रेस गाड़ी कलकत्ता को दी है, न दिल्ली को दी है, न डाकगाड़ी है। मेरा निवेदन है कि बनारस से एक गाड़ी अवश्य चलायी जाए।

मैं एक बात और कहना चाहता हूँ। आप पूर्वोत्तर रेलवे के इन्तिजाम की ओर भी ध्यान दें। यह ठीक है कि जनरल मैनेजर साहब बहुत अच्छे आदमी हैं और बहुत ही सुन्दर ढंग से बात करते हैं। सदस्य लोग जो उनको पत्र लिखते हैं उनका यह जवाब तो आ जाता है कि आपका पत्र मिला उस पर विचार हो रहा है, लेकिन उसके बाद कोई काम नहीं होता। इस प्रकार काम चलने वाला नहीं है। उनको काम भी तो करना चाहिए।

जहां तक दुर्घटनाओं का सवाल है पूर्वोत्तर रेलवे पर और दक्षिण पूर्व की तरफ काफी दुर्घटनाएं होती हैं। ये कर्मचारियों की गलती तथा रेलपथ में खराबी के कारण होती हैं। यहां कहा गया कि दुर्घटनाएं कम हो रही हैं, लेकिन उनकी संख्या सात हजार से अधिक है। यह बहुत बड़ी संख्या है। इसलिए मेरा निवेदन है कि पूर्वोत्तर रेलवे की ओर विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है। उसमें सुधार की ओर विशेष ध्यान देना चाहिए।

हमने मांग की कि हमको लखनऊ से सिलीगुड़ी तक डबल लाइन दे दी जाए, तो डाक्टर साहब ने कहा कि हम आप को उस के बजाय सी० टी० सी० देते हैं। हम तो डबल लाइन मांगते हैं और वह सी० टी० सी० देते हैं। इसका परिणाम यह होगा कि अभी तो सामने से गाड़ियां सड़ती हैं, फिर पीछे से टक्कर हुआ करेगी। छपरा से गोरखपुर तक यह सी० टी० सी० की जा रही है। इसमें ढाई करोड़ रुपया खर्च होगा। अगर थोड़ा और रुपया खर्च किया जाए तो डबल लाइन हो सकती है।

अब मैं अपनी कांस्टीट्यूएंसि के बारे में कुछ निवेदन करना चाहता हूं। एक रेलवे का पुल भागलपुर में है छोटी लाइन पर तुरती पार और बेलघरा रोड स्टेशनों के बीच में। यह ऐसा पुल है जो कि आजमगढ़, बलिया, जौनपुर, गाजीपुर और बनारस को मिलाता है। मेरा सुझाव है कि इस भागलपुर पुल पर सड़क का भी इन्तिजाम किया जाए जिस में कि जो लोग मोटर आदि सवारी से यात्रा करते हैं उनको गोरखपुर की तरफ से धूम कर बरहज न जाना पड़े, उनके लिए यह सीधा रास्ता हो जाए और बनारस से भटनी तक बड़ी लाइन करा दिया जाये।

इसके अतिरिक्त मेरा निवेदन है कि तरकीपार, नोनापार, बनखटा और सन्तरांव स्टेशनों पर प्लेटफार्म और शौच नहीं है। यह दिया जाए।

एक बात का मुझे अफसोस है कि जो गाड़ियां दो बरस पहले हमारे क्षेत्र के स्टेशनों पर रुकती थीं उनका रुकना बन्द कर दिया गया है। मए जनरल मैनेजर ने यह बन्द कर दिया है। भाटपार क्षेत्र बड़े महत्व का क्षेत्र है, व्यवसाय का केन्द्र है, 2371 (a) LSD—5.

विकास का केन्द्र है, यहां पर बिबी कासिज है। यहां पर कानपुर एक्सप्रेस पहले रुकती थी अब नहीं रुकती। इसके रुकने की व्यवस्था की जाए। इसी तरह से सलेमपुर स्टेशन तहसील का सदर मुकाम है। इस पर भी पहले इलाहाबाद एक्स स रुकती थी अब नहीं रुकती। इसको रोकने की भी व्यवस्था की जाए।

मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूं कि गोरखपुर से इलाहाबाद तक बड़ा भ्रष्टा खंड है। लेकिन इलाहाबाद जाने के लिए दिन में कोई ट्रेन नहीं है। दो ट्रेनें हैं, एक 8-35 पर गोरखपुर इलाहाबाद एक्सप्रेस जाती है और दूसरी गाड़ी रात के दस बजे जाती है बनारस के लिए। उसके बाद कोई ट्रेन नहीं है। पहले एक ट्रेन चलती थी दिन में लेकिन उसको बन्द कर दिया गया। मेरा निवेदन है कि जहां भीड़ के कारण आपने इतनी गाड़ियां चलायी हैं, मेल चलायी हैं, पैसेंजर गाड़ियां चलायी हैं, वहां इस जनपद की ओर ध्यान क्यों नहीं दिया गया, जो गाड़ियां पहले चलती थीं उनको भी रोक दिया गया। इस ओर विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है। हमारा वह क्षेत्र न केवल रेल की सुविधा की दृष्टि से अपितु और भी कई दृष्टियों से पिछड़ा हुआ है। वह शिक्षा, सिंचाई और कृषि के क्षेत्र में भी पिछड़ा हुआ है। यह रेल मंत्रालय बचत का मंत्रालय है। सन् 1963-64 में 49 करोड़ की बचत हुई जबकि 29 करोड़ की बचत सन् 1965-66 में दिखलाई गई है। अब कुशीनगर हमारा एक अन्तर्राष्ट्रीय महत्व का स्थान है लेकिन आज वहां पर जाने के लिए रेल का कोई साधन नहीं है। मैं चाहता हूं कि बरहज से लेकर रुद्रपुर, गीरीबाजार कुशीनगर से होते हुए खड्डा में रेब निकाल कर मिला दी जाय। कुशीनगर महात्मा बुद्ध का निर्वाण स्थल है। गोरखपुर से कुशीनगर 80 मील के फासले पर

[श्री विश्वनाथ पाण्डेय]

हे श्री देवरिया से 24-26 मील के काससे पर है। बस में लोग जाते हैं लेकिन रेल का अभी कोई साधन नहीं है। इसलिए अगर इस लाइन की व्यवस्था कर बी जाये तो प्रति उत्तम रहेगा। रेल का संतुलन कर देने से आवागमन सुलभ हो जायेगा और यातायात का वह उत्तम साधन बन जायेगा। इस बारे में मैं खासतौर से डा० राम सुभग सिंह का ध्यान दिलाना चाहता हूँ क्योंकि वह इसी लाइन के आसपास के रहने वाले हैं और वह वहाँ की कठिनाइयों को जानते हैं और उनसे परिचित हैं। डा० साहब से मेरा अनुरोध है कि वे इस पर गौर करें और गोरखपुर के जनरल मैनेजर से जो कुछ हम ने निवेदन किया है और उनको जो उस पर सुझाव दिया है उन पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करके उन्हें कार्यान्वित करने के लिए जोर दें तभी यह काम सम्पन्न हो पायेगा अन्यथा नहीं।

श्री सिंहासन सिंह ( गोरखपुर ) :  
उपाध्यक्ष महोदय, रेल मंत्री ने रेलवे बजट प्रस्तुत करते समय जो भाषण दिया है वह मेरी समझ में किराये और सामान भाड़े को छोड़ कर संतोषप्रद रहा है। मैं चाहता हूँ कि यही उत्साह और यही संतोष आगे और भी बातों में हमें होता।

रेल मंत्री महोदय ने इस बात की सूचना दी है कि गाड़ियों की स्पीड और संख्या बढ़ायी जायेगी। आज जापान में गाड़ियों की रफ्तार 135 मील प्रति घंटा है जब कि हमारे देश में काफी कम है वैसे शायद पहली अप्रैल से गाड़ियों की गति कुछ बढ़ायी जायेगी। अगर एक्सप्रेस जो कि ताज एक्सप्रेस कहलाती है उसकी रफ्तार 75 मील प्रति घंटा होने जा रही है। यह एक संतोष की बात है। लेकिन इसी बारे में मुझे यह भी निवेदन करना है कि जिस रफ्तार से पहले रेलगाड़ियाँ

चलती थीं उस से वे धीमी चलने लगी हैं। यह कासका मेल जो कहलाती है यह जहाँ पुराने जमाने में पहले 24 घंटे में दिल्ली से कलकत्ते जाया करती थी जब कि लाइनें शायद पतली और हलकी ही रहें। होंगे अब भारी लाइनों के होने के बाद 25 और 26 घंटे उन्हे पहुँचने में लगते हैं। इस का लेट हो जाना आये दिन की बात हो गई है।

मैं चन्द एक बातें भाड़े के सम्बन्ध में भी कहना चाहूँगा। भाड़े में वृद्धि करने के लिए यह कहा गया है कि बड़े हुए खर्च की पूर्ति करने के लिए वैसा करना पड़ रहा है। अब एक तरफ तो ग्राम बजट में हमें कुछ राहत दिखलाई दी वह थोड़ी सी राहत इस रेलवे बजट ने ले ली है। उधर तो आप ने भाड़े में कुछ वृद्धि कर दी और यहाँ दिल्ली में चूँकि कारपोरेशन ने कुछ टैक्स लगा दिया है तो जाहिर है कि वह चीज अब पहले से कुछ मंहगी ही बाजार में बिकेगी? रेलवे के भाड़े में वृद्धि होने से वह चीजें भी जो कि जनरल बजट के टैक्सों के आधार पर मंहगी न बिकती वे भी मंहगी बिकने वाली है। यहाँ पर मैं आप का ध्यान सोशलिस्ट मुल्कों की धोर दिलाना चाहता हूँ जहाँ पर टैक्सों की मात्रा केवल 8 फीसदी है। सरकार की कुल आमदनी व्यवसायों जैसे रेलगाड़ी, हवाईजहाज और पोस्टल सर्विस आदि पर निर्भर करती है। इन की आमदनी से वहाँ की सरकारें चलती हैं। इस व्यवसाय में करीब 30 अरब रुपया लगा हुआ है। रेलवे कन्वेंशन के आधार पर रेलवेज केवल 4 या 5 फीसदी डिबिटेट के रूप में सरकारी खजाने में देती है। लेकिन अगर इनका ही रुपया, 30 अरब रुपया किसी प्राइवेट सेंक्टर में लगा होता तो जहाँ वह आप को टैक्स देते, सुपर टैक्स देते वहाँ उस के साथ ही वह अपने शेयरहोल्डर्स को काफी मुनाफा भी देते। मुझे स्मरण है कि बी० एन० डब्ल्यू० आर० जब प्राइवेट था तो वह सब से अधिक आमदनी वाली रेलवेज कहलाती थी और वह

काफी मुनाफा अपने जेयरहोल्डरों को दिया करती थीं लेकिन सरकारी क्षेत्र में घाने के बावजूद वह घाज घाटे में चल रही है। इस का कारण क्या है उस पर हमें विचार करना चाहिए? हम घाटे की पूर्ति केवल टैक्स और किराया बढ़ा कर ही कर सकते हैं सो बात नहीं है। घाटे की पूर्ति हम अपने खर्च में कमी कर के भी कर सकते हैं और सविसेज में सुधार कर के भी कर सकते हैं। हमें सही मायनों में मितव्ययिता बरतनी होगी।

मैं घ्राप की मार्फत रेलवे मंत्रालय का ध्यान एक चीज की ओर दिलाना चाहता हूँ। इस सदन में पहले भी कई बार यह कहा जा चुका है कि कम से कम इस प्रजातांत्रिक युग में जब कि हम समाजवाद का नारा लगाते हैं तो यह अधिकतम और न्यूनतम के बीच जो जारी अन्तर घ्राज भी विद्यमान है वह अन्तर घ्रागर एक दम से खत्म नहीं किया जा सकता है तो उसे कम तो प्रवश्य किया ही जाना चाहिए। आखिर यह रेलगाड़ियों में अधिकतम और न्यूनतम का जो अन्तर है वह कब खत्म होगा? घ्राज के युग में यह कब तक न्यायसंगत है कि एक तरफ तो एक 12 पहिये वाली सैलून में एक घ्रादमी बैठ कर जाता है और दूसरी तरफ थर्ड क्लास के बुसाफिर डिब्बे में भूसे की तरह एक के ऊपर एक ठूस कर जाते हैं। समाजवादी व्यवस्था में यह भारी असमानता और अन्तर वाजिब प्रतीत नहीं होता है। रेलवेज मंत्रालय के पास इस तरह के कोई 800 सैलून हैं। उचित तो यह होगा कि इन 800 सैलूनों को रेलवे के डिब्बों में तबदील कर दिया जाय। 10 सैलून पर एक गाड़ी के हिसाब से इन से हम 80 गाड़ियां बना सकते हैं। घ्राज हमारी रेल गाड़ियों में जो घोबरआउटिंग होती है और छत पर जाने की बात होती है तो यह चीज किसी कवर हल हो सकती है घ्रागर हम इन सैलूनज को गाड़ियों में तबदील कर ले।

कहा यह जाता है कि यह सैलून सैलून नहीं हैं बल्कि यह तो इस्पैकशन गाड़ी हैं

और ये मुघ्रायना करने के लिये बनीं हैं। लेकिन मैं घ्राप के जरिये इस ओर ध्यान दिलाऊंगा कि 40 या 50 मील के अन्तर कोई ऐसा स्टेशन नहीं है जहां इन रेलवे विभाग के अफसरों के ठहरने के लिये सुन्दर रिटायरिंग रूम्स न बने हों। इस के अलावा इन अफसरान के पास मोटर ट्रेली होती है जो कि 30-50 मील दोनों ओर जा सकती है और वहां के स्थानों का मुघ्रायना भली भांति कर सकते हैं। रात के वक्त जो यह सैलून चलते हैं तो उस समय वह किस मुघ्रायने पर जाते हैं? घ्रागर मंत्री महोदय जांच करें तो उन्हें पता लगेगा कि गोरखपुर से हर शनिवार को लखनऊ के लिए 31 घ्राप में दो बजे एक सैलून लगता है और फिर इतवार को 32 डाउन में वह लखनऊ से गोरखपुर के लिए वापिस होता है। घ्राब इतवार को कौन सा इस्पैकशन होता है? इतवार को सिवाय लखनऊ शहर में सिनेमाघों का ओर बाजार का इस्पैकशन ही होता होगा और दूसरा कुछ इस्पैकशन तो मेरी समझ में घ्राता नहीं है। मंत्री जी को उधर ध्यान देना चाहिए।

श्रीमती विजय लक्ष्मी पंडित जब वह गवर्नर होती थीं तो वह कभी भी सैलून में नहीं घ्रायीं। इसी तरह एक दूसरे गवर्नर श्री विश्वनाथ दास यहां दिल्ली घ्राये तो सैलून में नहीं घ्राये बल्कि उन्होंने ने कहा कि वह सैलून का इस्तेमाल न कर के फर्स्ट क्लास में सफर करेंगे। जब हमारे यह गवर्नर के पद पर मुशोभित व्यक्ति सैलून का इस्तेमाल नहीं करते और उन्होंने ने कहा कि मैं फर्स्ट क्लास में चल सकते हैं तो फिर हमारे रेलवे के उच्च अधिकारी क्यों सैलून के बगैर नहीं चल सकते हैं? मुझे एक दफे की बात याद है कि घ्राज के प्रधान मंत्री श्री लाल बहादुर शास्त्री जिस समय वह रेलवे के मिनिस्टर थे गोरखपुर में मौजूद थे। घ्राब रेल मंत्री तो मैकेंड क्लास में बैठे हुए थे लेकिन उन के पीछे वो अफसरों के सबूत लगे हुए थे, एक मनेजर का और एक चीफ इंजीनियर का। मुझे यह देख कर बड़ा दुख हुआ और शर्म महसूस

### [श्री सिंहासन सिंह]

हुई कि उन अधिकारियों में इतनी भी हया नहीं आई कि जब उनके रेस मंत्री सैकेंड क्लास में जायें तो उन के नीचे के अधिकारी उन्हीं के पीछे लगे हुए सैलून में बैठ कर सफर करें। आखिर यह अधिकतम और न्यूनतम का अन्तर कब मिटेगा। आज के युग में तकाजा है कि हम इस अन्तर को जल्द से जल्द खत्म या कम करने की कोशिश करें। हमें हर तरह की असमानता को देश से मिटाना है। अगर हम अपने मुल्क को उठाना चाहते हैं तो इन सैलूनों को छोड़ें। फर्स्ट क्लास मौजूद है, एयर कंडीशन्ड बोगीज मौजूद हैं और इस के अलावा बड़े बड़े अफसरों के जाने के लिए हवाईजहाज भी मिलते हैं ऐसी हालत में मैं नहीं समझता कि वे अभी तक सैलूनों का मोह क्यों नहीं छोड़ पा रहे हैं? यह कहाँ तक वाजिब है कि कलकत्ता और बम्बई से वह दिल्ली में सैलून पर चढ़ कर आयें, एक अपना घर उस में बनाये रखें, नौकर, चाकर, कुक आदि सब लवाजमात अपने साथ साथ रखें? मैं समझता हूँ कि मंत्री महोदय मेरी सैलून के खिलाफ बात सुनकर मन में हंस रहे होंगे क्योंकि मेरा एक लड़का जो कि उच्च अफसर है वह भी सैलून का उपयोग भरता है। मैं जानता हूँ कि वह सैलून का उपयोग करता है लेकिन मैं ने उस से भी कहा है कि वह सलून का इस्तेमाल क्यों करता है? वह इस का इस्तेमाल न करे। इसलिए मैं तो चाहूँगा कि देश के हित में अधिकारियों द्वारा सैलून के प्रयोग को समाप्त किया जाय और इस दृष्टि से मेरे लड़के का भी सैलून छान लिया जाये। जब यह अफसरान इंस्पेक्शन के लिए जाते हैं और छोटी जगहों पर अपने सैलूनों में ठहराते हैं, उन में सारे साज-सामान के साथ रहते हैं तो उस का कोई अच्छा असर वहाँ के कर्म-चारियों पर नहीं पड़ता है।

सेवा काल को 55 की आयु को बढ़ा कर जो 58 अब कर दिया गया है उस की और भी मैं मंत्री जी का कुछ ध्यान दिलाना चाहूँगा। यह 55 वर्ष को बढ़ा कर रिटायर होने की आयु

58 इसलिए की गई है कि हमारे लोगों की उम्र बढ़ गयी है। ठीक है उम्र तो हमारी बढ़ गयी है लेकिन क्या देश की बेकारी नहीं बढ़ गई है? 55 को 58 करते समय देश की बेकारी का ख्याल नहीं किया गया कि आज देश के में कितने लोग बेकार हो रहे हैं लेकिन उधर कुछ आदमियों की उम्र बढ़ने के कारण रिटायरी की आयु बढ़ा दी गयी। जो अवकाश की आयु बढ़ाई गई, वह तो ठीक है। उस में तो मजबूरी है क्योंकि गवर्नमेंट जो कुछ तय करेगी, उस को स्वीकार करना पड़ेगा। लेकिन अवकाश की आयु बढ़ाने के बाद भी अवधि का बढ़ाना उचित नहीं है। गत वर्ष मैं ने कहा था कि रेलवे बोर्ड के पांच सदस्यों में से चार सदस्य अवकाश प्राप्त हैं और एक्सटेंशन पर हैं। इस साल कितने हैं, मैं नहीं जानता। लेकिन 58 वर्ष के बाद किसी को एक दिन की भी एक्सटेंशन मिले यह देश के लिए अहितकर है। इस का एक दुष्परिणाम यह होता है जो लोग किसी पदोन्नति की आशा लगाए होते हैं, किसी व्यक्ति को 58 वर्ष के बाद भी एक्सटेंशन देने से उन में फ्रस्ट्रेशन पैदा होती है और इस प्रकार कायकुशलता या एफिसियेंसी के बजाये इन एफिसियेंसी बढ़ती है। मैं इस मंत्रालय के तीनों नये मंत्रियों से निवेदन करूँगा कि यह त्रिमति सोचे कि 58 वर्ष के बाद किसी के सेवा-काल में वृद्धि करने की क्या जिस्टिफिकेशन है।

अभी एक रेलवे अधिकारी मुझे मिला, जो कि रेलवे का चीफ इंजीनियर है। उस ने इसी 11 तारीख को अवकाश प्राप्त करना है, लेकिन उस के पास कोई आर्डर नहीं गया कि उस ने रहना है या जाना है। वह व्यक्ति तो आशा लगाए बैठा है कि वह आगे भी रहे, लेकिन नीचे वालों में खबराहट है कि पता नहीं, उन को अवसर मिलेगा या नहीं। इसलिए रेलवे मंत्रालय को यह तय करना चाहिए कि अवकाश प्राप्ति के बाद एक दिन की भी एक्सटेंशन नहीं देना चाहिए, क्योंकि 58 वर्ष के बाद एक दिन को भी एक्सटेंशन देने की कोई जिस्टिफिकेशन नहीं है।



मंलून खत्म कर के धीर दूसरी कई मयों में खर्चा घटाया जा सकता है। इस साल खर्चा बढ़ाया गया है, जब कि इस साल की आडिट रिपोर्ट में कहा गया है कि बढ़तीरी की कोई जस्टिफिकेशन नहीं है। रेलवे मंत्रालय पूरक मांगें करता है लेकिन 17 पूरक मांगों में सभी में सरन्डर हुआ था। एक तरफ रेलवे मंत्रालय पूरक मांगें करता है और दूसरी तरफ सरन्डर करता है। इस के माने यह है कि उस को सही धन्याजा नहीं है कि उस ने क्या खर्च करना है। उस ने लाखों करोड़ों रुपयों का सरन्डर किया है और उस के साथ धीर मांग भी करता जाता है। इस लिए जो खर्चा बढ़ाया गया है, उस की कोई जस्टिफिकेशन नहीं है।

धगर एयर-कंडीशन्ड के किराये बढ़ाये जायें, तो कोई एतराज नहीं है। लेकिन धगर गरीबों के किराये बढ़ाने के साथ साथ उन की सहूलियतें भी कुछ बढ़ा देते, तो संतोष होता। थर्ड क्लास में टटियर और धी-टियर के डिब्बे बने हुए हैं। मैं आप का ध्यान दिलाना चाहता हूं कि तीन टियर की गाड़ी तो केवल नाम के लिए स्लीपिंग गाड़ी है, क्योंकि जो कोई उस में घुस जाता है, उस के लिए निकलना मुश्किल हो जाता है। धगर डा० राम सुभग सिंह तीन टियर की स्लीपिंग गाड़ी में घुस जायें और धगर उन को रात के समय प्राकृतिक आवश्यकता पड़े, तो वह निकल नहीं पायेंगे। इसलिए भगवान के नाम पर तीन टियर की गाड़ी को खत्म कर दिया जाये।

जहां तक दो टियर की गाड़ी का सम्बन्ध है, उस में आज यह गड़बड़ी है कि ऊपर सोने को देते हैं और नीचे बैठने को देते हैं। यह व्यवस्था खत्म कर देनी चाहिए और नीचे भी सोने के लिए दिया जाये। कई मुसाफिरों ने यह शिकायत की है कि ऊपर सोने वाले रीर नीचे बैठने वाले होते हैं और धूँक

नीचे बैठने वालों को रात भर सोने की जगह नहीं मिलती है, इसलिए वे बातों और हल्सा करते हैं, जिस का परिणाम यह होता है कि ऊपर सोने वाले सो नहीं पाते हैं। इस धवस्था में बहुत से लोग यह सोचते हैं कि सोने के लिए पैसा खर्च करने की क्या जरूरत है, चार धाने दे कर बैठने की जगह ले लेते हैं और धगर जगह खाली होगी, तो सो जायेंगे। इस प्रकार रेलवेज को घाटा रहता है। इसलिए यह व्यवस्था करनी चाहिए कि रात के बक्त स्लीपिंग गाड़ी में बैठने का इन्तजाम न हो, केवल सोने का इन्तजाम हो। उस से रेलवेज को लाभ होगा।

जब स्वर्गीय रफ़ी साहब रहे, तो बड़हड़-गंज से बहराइच तक रेलवे लाइन की खर्चा चली थी। वह एरिया धम का भंडार है और वहां पर व्यवसाय बढ़ सकता है। इसलिए उस रेलवे लाइन के बारे में जांच की जाये। हमारे प्रधान मंत्री, श्री लाल बहादुर शास्त्री, के समय में बड़हड़गंज पुल के बारे में यह तय किया गया था कि वह रेल-कम-रोड़ ब्रिज बने। उस पर भी विचार किया जाये। जहां तक बड़हड़गंज से बहराइच तक रेलवे लाइन का सम्बन्ध है, वह बहुत लम्बा इलाका है, जहां बिल्कुल रेल नहीं है। इस लाइन के बनाने से बस्ती, गोरखपुर, बहराइच और गोंडा जिलों से सम्बन्ध स्थापित हो जायेगा और इस के अतिरिक्त तराई के इलाके से भी सम्बन्ध स्थापित हो जायेगा, जो कि नेपाल से लगा हुआ है।

धन्यवाद।

श्री हुकम चन्द कछवाय : हाउस में कोरम नहीं है।

उपाध्यक्ष महोदय : घंटी बजाई जा रही है—धब कोरम हो गया है।

Shri Rajaram (Krishnagiri): I am coming from an area where many people have not seen a train at all. If they want to see a train they must travel by bus for a distance of 50

[Shri Rajaram]

miles. Most of the people who have spoken so far have been arguing for the development of the railway system but I am going to plead for a new railway line for my constituency. But before doing so, I want to say something about the railway budget in general.

The Railway Minister has enhanced the rates of passenger fares. The increase in freights adds to the sufferings of not only the users but also of the other people. Experience has shown that every little increase in freight rate had pushed up the prices. Such increase in prices was not necessary at all. But I think the Railway Minister wanted to show his capacity more than the Finance Minister and that is why probably he has increased the fares for the third class passengers. I must say that such increase must be avoided. If he wants to earn more he can find some other ways and means for that purpose.

In the Southern Railway Consultative Committee, even the Congress Members said that the south had been treated as a Cinderella. The railway system reflects the disparity in a very marked manner. I took the figures of the population of the whole country and also the total kilometre route of the railway system, and I found that these figures worked out to an average of 130 k.m. of railway line per thousand people in the population. That is the average for the whole country. If we take the States of Kerala and Madras together, the population of these two States comes to about 51 million people. On the basis of the average for the whole country these two States are entitled to at least about 6500 k.m. of railway lines, whereas I do not think that the length of the railway system there would exceed even 3,000 k.m. This is the disparity and the imbalance seen from region to region and from State to State.

For the past ten or eleven years, I do not know exactly for how many years, only a nominal amount of Rs. 3

crores is being allotted towards amenities for railway passengers. The Railway Convention Committee of 1954 recommended that a minimum amount of Rs. 3 crores might be allotted per annum for this purpose. They only set the minimum amount at this. But the railways seem to have taken that as the maximum amount. For the last five years, they have not touched that mark at all. And the actual expenditure has been very much less. This is an important aspect which needs to be looked into.

In this connection, I may point out that there is no public convenience at the Salem Junction. If a third-class passenger wants to pass urine, he must walk at least two furlongs. If the Ministry is finding it difficult to spend even this allotted amount, we are prepared to give any amount of suggestions and schemes for provision of amenities to the passengers. I am sure that every member here on this side as well as on the other side has bitterly complained about the inadequacy of passenger amenities. If you ask them for schemes, not 3 crores, even 35 crores or 100 crores will be sufficient to cover one. Therefore, it is not lack of schemes but lack of sympathy on the part of the Ministry towards the third class passengers that has resulted in under-spending the amount.

As far as the South is concerned, we are making requests to construct many new lines, one from Tirunelveli to Nagarkoil, Nagarkoil to Trivandrum, Dharmapuri to Jalarpet via Krishnagiri, Ongole to Hyderabad, Hassan to Mangalore and some other lines also. Now the Salem-Bangalore line is under construction. But for the past three months the work has been stopped. I don't know the real reason for that. Last year everybody was interested in this line. That is because this line starts from the former Deputy Minister for Railways Mr. S. V. Ramaswamy's constituency, running through mine and Mr. Dasappa's constituencies and ends in Mr. Hanu-

manthia's constituency. Unexpectedly Mr. Dasappa passed away, and Shri S. V. Ramaswamy is now in another portfolio. So I think that line has become an orphan again. I do not know whether they require Mr. Hanumanthia to become a Minister for completion of this task.

Sir, even in this Salem-Bangalore line, there is a plea to construct it as a broad-gauge line. I need not say that broad-gauge lines are more economical, more efficient and can carry more passengers. The Salem-Bangalore line is in the construction stage and so I would request the Railway Ministry to reconsider this again. This line is bound to become an important one, because there is a proposal for a steel project at Salem. Of course, it may or may not be possible in the times of Mr. Sanjeeva Reddy, who being an iron Minister does not have a soft corner for Salem. Even then it will come, though not during the time of Congress Ministry at Madras, through our Ministry at Madras. So I am requesting the Minister for Railways again to consider this seriously.

Sir, I want to stress another important point and that is about the electrification of Madras-Villupuram line. It is a metre-gauge line now. It must be converted into a broad-gauge line now. The progress of electrification is very very slow. I am requesting the Railway Ministry to speed it up.

I would like to say something about the cyclone disaster in Dhanushkodi. To Madras State the year 1964 ended on a tragic note. The cyclone and the tidal waves swept the island of Rameshwaram on December 22 and 23. Dhanushkodi at the eastern tip of the island from which plies the ferry service to Talaimannar in Ceylon was practically wiped out, the only three buildings which survived the fury of the storm being the post-office, railway station and customs house. The casualties suffered have been

variously estimated from few hundreds to a thousand more.

But the worst part of the tragedy was the fate which overtook the Pamban-Dhanushkodi passenger train on the night of December 22. The tidal wave hit the train while it was about to enter Dhanushkodi station and all the 110 passengers.....

**Shri Priya Gupta** (Katihar): More than that.

**Shri Rajaram**:.....who were on board and five members of the Railway staff disappeared without leaving a trace. Apart from these passengers who had purchased their tickets at Pamban, it is reported that there were some students and through-ticket holders in the train. According to two Congress M.L.As. who visited these ports, 130 tickets for passengers had been issued that day for that train from Pamban Railway station but the total number of people who actually travelled by that train according to certain other accounts were not less than 300.

The compartments had all disappeared, the chassis alone being found intact but thrown off the rails. The engine had also derailed and was found buried in the sand and only a small portion was visible above. This train disaster does not seem wholly an act of angry Gods. It even appears that official complacency was responsible. The cyclone hit the land point at Dhanushkodi in the small hours of December 23. The Pamban-Dhanushkodi passenger left the starting point in the forenoon—at least five hours after the cyclone had set in. With a little imagination and use of common sense the trip could have been cancelled. But it was not. The driver of the train, it is said, was most reluctant to start on the journey when forebodings could not be misread or ignored. The local authority would not however agree to his request. The train started its journey on doom. Again it is said that at the Dhanush-

[Shri Rajaram]

kodi outer point there was no signal. Evidently the cyclone had played havoc with it. But the train did not stop there in the absence of clearance. It went ahead and soon off the track into the tidal waves that had engulfed the railway station. But, on the same day what has happened in Ceylon. A Press-note says that the train, which left Colombo on Tuesday night with India-bound passengers, returned to Colombo this morning as it could not proceed beyond Murunkan, a few miles from Talaimannar, as a portion of the track had been washed away in the heavy rains. So also another train, that is Colombo bound train, which left Tuesday night with passengers from India, returned to Talaimannar. In Ceylon they saved the passengers and the trains because of their able administration. But you have failed miserably here. Because of lack of intelligence and misguide we have lost 300 lives in the train disaster.

I am expecting answers to these questions from the Railway Minister. What was the need to run a train in the face of such odds? Who again is responsible for this tragedy?

Another serious loss suffered by the Railways was the washing away of the famous Pamban bridge connecting Mandapam with Rameshwaram island. The bridge was constructed by the old South Indian Railway Company in 1914. The destruction of the whole Pamban bridge is also intriguing. The bridge had won the admiration for its operational ease, but the question being asked about is, when it was last examined for its pressure capacity? There have been disturbing reports that the bridge had not been technically resurveyed at all for years though there had been 'paper' assessments of its fitness as required by 'routine'.

I remember four years ago the Deputy Minister of Railways, Shri S. V. Ramaswamy, stating in a Press Conference that the Pamban bridge

needed strengthening. Afterwards nobody worried about it. If the Railway Ministry had been a little bit careful, we would not have lost so many lives and the bridge. With this I close my speech.

श्री प्रताप सिंह (सिरमौर) : चार दिनों से इस सदन के सामने 1965-66 का रेलवे बजट विचाराधीन है। बजट में इस साल किराया बढ़ाने की बात भी कहा गया है। इस में कोई दो रायें नहीं हो सकती हैं कि अगर हमने काम को बढ़ाना है, काम को उन्नति देनी है, नई लाइनें बिछानी हैं और वर्कर्स को फायदा देना है तो हमें किराये में से कुछ अधिक आमदनी पैदा करनी होगी।

जहां तक स्टाफ वेलफेयर का तात्लुक है, मैं समझता हूं कि इस वर्ष बहुत अच्छा कार्य इसके लिए किया जा रहा है। पिछले वर्ष 14,704 स्टाफ क्वार्टर्स बनाये गये थे और इस वर्ष 17,530 स्टाफ क्वार्टर बनाने की योजना है। इस तरह से रेल विभाग में इस साल के अन्त तक 4 लाख 16 हजार स्टाफ क्वार्टर बन कर तैयार हो जायेंगे। मैं आशा करता हूं कि अगर इसी तरह से आप स्टाफ को सहूलियतें देते चले गये तो वह दिन दूर नहीं जब आप तमाम मूलाजिगों के रहने सहने के लिए अच्छी जगह का प्रबन्ध कर देंगे।

इसके अलावा लेबर वेलफेयर का भी काफी ध्यान रखा गया है। हेल्थ और मेडिकल फैसिलिटीज का भी खास तौर से इम्पार्टेंट टाउंज में, जैसे दिल्ली, बम्बई, मद्रास और कलकत्ता वगैरह है, ध्यान रखा गया है। ऐसी जगहों में जनता को सहूलियतें देने का और डबल लाइनें बिछाने की बात भी कही गई है और साथ ही तेज रफतार गाड़ियां चलाने की बात भी कही गई है। इसी तरह से बम्बई से दिल्ली, कलकत्ता-बम्बई, दिल्ली-कलकत्ता, मद्रास-कलकत्ता इत्यादि बड़े-बड़े स्टेशनों से एक्सप्रेस रेल

गाड़ियां चलाने का प्रबन्ध किया गया है ताकि लोग वहां एक जगह से दूसरी जगह जल्दी पहुंच सकें। लेकिन बहुत से अच्छे-अच्छे कामों के बावजूद भी आज रेलवे का काम कुछ धमूरा सा रह जाता है क्योंकि जब तक अनडेवेलप्ड एरियाज की तरफ मंत्रालय का खास ध्यान नहीं होगा, जब तक अनडेवेलप्ड एरियाज की तरफ रेलवे लाइन नहीं बिछाई जा सकती तब तक कभी भी भारतवर्ष की उन्नति नहीं हो सकती। यहां पर बहुत से माननीय सदस्यों ने इस बात की तरफ सरकार का ध्यान दिलाया है कि रेलवे विभाग की तरफ से यह कमी रह गई है कि जो एरिया अभी तक पिछड़े रहे हैं उन की तरफ रेलवे लाइन नहीं बिछाई गई। मुझे हिमाचल प्रदेश की यूनिजन टेरिटरी की तरफ मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना है और कहना है कि एक पहाड़ी इलाका होने के कारण से वह पिछड़ा रहा है और उस का डेवेलपमेंट नहीं हो सका। वहां पर जो मादनियात हैं उनको निकाला नहीं जा सका और वहां बड़ी-बड़ी इंडस्ट्रीज भी नहीं शुरू की जा सकीं क्योंकि वहां पर थोड़े से भी घाने जाने के साधन नहीं हैं। इसलिये मैं मंत्री महोदय से कहना चाहता हूं कि वे हिमाचल प्रदेश की तरफ ध्यान दें और वहां पर रेलवे लाइन बिछायें ताकि वहां के लोगों को लाभ हो सके।

यह बात सब को मालूम है कि हिमाचल प्रदेश छोटी-छोटी रियासतों का मजमूहा रहा है। उन रियासतों के जमाने में भी वहां के राजाओं ने बड़ी हिम्मत के साथ काम लिया और रेलवे लाइनों का सर्वे कराया ताकि उन के इलाकों की पैदावार बाहर जा सके और मिनरल्स बाहर जा सके। रियासत सिरमूर में भी सर्वे हुआ ताकि यमुनानगर जगाधरी से रेलवे लाइन बिछाई जा सके, लेकिन वह बात आज तक खटाई में पड़ी है। अगर यह लाइन यमुनानगर जगाधरी से छछेड़ा, खिजराबाद, कलेश्वर पंजाब से होती हुई बरोल, प.बटा, नवादा, गोरखबाबा,

राजाना, महासू और कसाऊ डैम तक मिला दी जाये तो कोई बजह नहीं है कि इस इलाके की बहुत जल्द तरक्की न हो सके। इस रेलवे लाइन का फासला यमुनानगर के कसाऊ डैम तक कुल 70 मील का होता है। उस में से 40 मील मैदानी इलाका है और 30 मील पहाड़ी इलाका होगा। इस रेलवे लाइन को बनाने में दस रेलवे स्टेशन बनाने होंगे और सिर्फ चार पुल उस पर तैयार करने होंगे। यह कोई बहुत बड़ी बात नहीं है। अगर इस सारी रेलवे लाइन के खर्च को सरकार देखे तो बहुत मामूली से खर्च से यह काम पूरा हो सकता है। इस पूरी लाइन में से 40 मील के मैदानी इलाके का खर्च 7 लाख ६० फी मील के हिसाब से 280 लाख ६० होता है, 30 मील जो पहाड़ी इलाका है उस पर 10 लाख ६० फी मील के हिसाब से 300 लाख ६० होते हैं। दस रेलवे स्टेशनों पर 4 लाख ६० फी स्टेशन के हिसाब 40 लाख ६० खर्च होते हैं, 10 पुलों पर 4 लाख ६० फी पुल के हिसाब से 40 लाख ६० खर्च होते हैं। इस तरह से 660 लाख ६० में यह रेलवे लाइन तैयार हो सकती है। अगर ठीक से इस को बनाने पर खर्च किया जाये तो यह रकम बहुत जल्दी से पूरी हो सकती है और इस के बाद आप को काफी फायदा उस से पहुंच सकता है। इस रेलवे लाइन से 5,000 स्क्वायर मील एरिया कवर हो जाता है और पन्द्रह लाख आदमियों को इस से फायदा पहुंचेगा। पिछली बार जब इरिगेशन एंड पावर मिनिस्टर डा० के० एल० राव ने हिमाचल प्रदेश का दौरा किया था तो उन्होंने गिरि प्रोजेक्ट बनाने का विचार सामने रक्खा। यह गिरि प्रोजेक्ट सिरमूर में है। इस को बनाने से बड़ा फायदा हो सकता है। आज हमारी सरकार ग्रान्ट इन एड की शकल में इस पिछड़े हुए इलाकों को रुपया देती है। इस प्रोजेक्ट के बनने

[श्री प्रताप सिंह]

से उस का खर्च काफी हद तक पूरा हो सकता है और भारत सरकार को एक पैसा भी इस इलाके को देने की जरूरत नहीं पड़ेगी। इस रेलवे लाइन के बनने से न केवल इस इलाके की बहबूदी होगी बल्कि यहां के मिनरल्स वगैरह सारे हिन्दुस्तान के काम में आ सकते हैं। इतना ही नहीं, बल्कि पांवटा में, जो कि इसी रेलवे लाइन पर आ सकता है, हिमाचल प्रदेश सरकार ने इंडस्ट्रीज लगाने का बड़ा भारी आयोजन किया है, जिस की वजह से सीमेंट फ़ैक्ट्री, पेपर पल्प फ़ैक्ट्री, टिम्बर मार्केट, यह सब चीजें इसी जगह पर लगाई जा सकती हैं। यहां पर आज तक आमदोरफ्त के साधन नहीं हैं। जब तक इन पिछड़े इलाकों की तरफ ध्यान नहीं दिया जाता और वहां पर रेलवे लाइन नहीं बिछाई जाती तब तक यह इलाके कभी भी उन्नति नहीं कर पायेंगे। इस लिये मेरा निवेदन है कि इस रेलवे लाइन पर पूरा पूरा ध्यान दिया जाये। इस इलाके में कोडया, बरली, सतीन, भगानी, शीलाई, कमरऊ और दूसरे मुकाम हैं जहां पर जिप्सम और लाईम स्टोन का भंडार भरा हुआ है। यहां पर रेलवे लाइन बन जाने से सारे देश को फायदा पहुंच सकता है जब कि यह चीजें मुह्तों से बेकार पड़ी हुई हैं। हम इन चीजों को मुल्क से बाहर भी भेज सकते हैं।

मुझे इस तरफ ध्यान दिलाना है कि आप एक रेलवे लाइन कसाऊ डैम तक ले जा रहे हैं लेकिन अगर वह रेलवे लाइन देहरादून से कसाऊ डैम तक लायेंगे तो आप को बहुत लम्बी लाइन तैयार करनी पड़ेगी और आप का खर्च भी बहुत आयेगा। उन पर पुल ज्यादा बनाने पड़ेंगे दूसरे जो पैदावार करने वाली जमीन है उस को भी आप बरबाद करेंगे। इन

सब बातों को ध्यान में रखते हुए अभी जैसा मैंने आप का ध्यान दिलाया है अगर आप यमुनानगर से कसाऊ डैम तक पांवटा होते हुए लाइन बना दें तो आप को बड़ा लाभदायक होगा।

जो रेलवे लाइन कालका से शिमला जाती है उस के बारे में भी मैं कहना चाहता हूँ। शिमला एक पहाड़ी जगह है। शिमले के अन्दर कोई ऐसी जगह नहीं है जहां पर रेलवे स्टेशन को बढ़ाया जा सके। वहां से 16 लाख मन के करीब भालू बाहर जाता है, दस लाख पेटियां सेब की जाती हैं। मैं उम्मीद करता हूँ कि चन्द सालों के अन्दर वहां से 10 लाख पेटियों के बजाय 50 लाख पेटियां सेब की बाहर जाने लगेगी। इस रेलवे स्टेशन में सामान रखने की कोई जगह नहीं है। फिर डिफेन्स परपोजेज के लिए भी यह इलाका अहम है। वर्ल्ड वार टू में इस इलाके का सर्वे किया गया था रेलवे विभाग की तरफ से। शिमला से मतियाना, नारकंडा, रामपुर, और बांडर एरिया तक वह लाइन जानी थी। मैं सारी लाइन को तरफ मंत्रालय का ध्यान नहीं दिलाता, सिर्फ इतना किया जाये कि शिमला से मतियाना तक उस को पहुंचा दिया जाये ताकि वहां की पैदावार जो है वह मार्केट में सस्ते दामों पर आ सके और पूरे इलाके को फायदा हो। यह रेलवे लाइन इस लिये भी मांगता हूँ कि डिफेन्स परपोजेज के लिए भी यह अच्छी साबित होगी।

इस के अलावा इस वक्त सिर्फ दो गाड़ियां चौबीस घंटों के अन्दर दो से चार बजे के दरम्यान शिमला से कालका के लिए आती है। मैं चाहता हूँ कि एक रेलगाड़ी सुबह के वक्त भी चले ताकि शिमले से कालका आने में आसानी हो और वहां के पैसेन्जरों का फायदा हो सके।

इसी तरह से एक दूसरी लाइन हिमाचल प्रदेश के लिए बहुत जरूरी है यह है मोघर महासू में। ब्रिटीशवाला बड़ी इण्डस्ट्रियल प्लेस बनती जा रही है वहां पर एक रेलवे लाइन होनी चाहिये जिस के जरिये से नन्नाल पंजाब से ब्रिटीशवाला को मिलाया जा सकता है। मैं चाहूंगा कि इस तरफ भी ध्यान दिया जाये।

एक और लाइन पठानकोट से जोगिन्द्र-नगर को भीटर गेज की जाती है। इस रेलवे लाइन के ऊपर सब से बड़ी बात यह है कि सिर्फ 56 मील का फासला है लेकिन अगर आप देखें तो भीटर वहां से सिर्फ दो घंटे में पहुंचती है लेकिन जो रेलवे है वह साढ़े पांच घंटे में पहुंचती है। इस लिये हम लोगों की मांग यह है कि इस लाइन पर एक फास्ट ट्रेन चलाई जाये और चूंकि यह इलाका पहाड़ी नहीं है इसलिये वहां पर ब्राड गेज की लाइन बनाई जा सकती है। इस से हिमाचल प्रदेश, पंजाब और जम्मू काश्मीर सब को फायदा होगा।

इन शब्दों के साथ मैं आप को धन्यवाद देता हूँ।

**Shri J. N. Hazarika (Dibrugarh):** The railways are the biggest public undertaking in our country. Therefore, the country expects more revenue from this public undertaking. Our public undertakings have to contribute more and more revenue to the Central Government and, therefore, we expect that something more should be contributed by the railway authorities.

We are happy to note that about Rs. 100 crores have been apportioned for central revenues out of the Railway Budget.

It is really a heavy sum.. Never before it was expected that such a big sum would be contributed to the General Finance. I think that this has been done according to a proposal by Members of Parliament two or three years back that the rate of divi-

dens should be 4½ per cent. I think that time has now come when the bank rate has also been increased, this contribution should be raised upto 6 per cent.

**Dr. Ram Subhag Singh:** Now it is 5 per cent.

**Shri J. N. Hazarika:** Now, it is 5 for new enterprises I suppose. At the same time I would like to suggest that the contributions given in lieu of the passenger fare tax also should be increased. Now it is only Rs. 12½ crores. Now it has been distributed amongst the States—I do not know on what principle it is distributed. It should be distributed amongst the States on the basis of population as well as on the backwardness in transport and communications in the States. If this is done, then only the States will be benefited out of the running of the Railways. It should be at least Rs. 50 crores a year. Now I join with the Minister for the appreciation given to the Railway Board for the outstanding works that they have done during the last three or four years. In the Third Plan, doubling of railway lines particularly between the big cities which are at a distance of above 2,000 k.m. and the construction of new line in the North-East Frontier zones as also conversion of metre-gauge lines into broad gauge lines are some of the outstanding achievements of the Railways done in the last two or three years. I think the Minister's proposal to increase the passenger fare and freight rates is justified due to above reasons and I hope that the House will support that without any grudge I would also suggest that the Railways being a very large public sector undertaking should be self-sufficient as far as possible. At present, the Railways are manufacturing many things in a limited way—they are manufacturing locomotives and wagons. Besides they are procuring certain items from the private agency. Large sums of money are spent in procuring these things. Therefore, the Railways should undertake to manufacture all their requirements like tubes, pipes



[Shri J. N. Hazarika]

electric fans, electric bulbs rexine etc. besides sleepers and fish plates. If this is done, I think the scope for corruption will also be reduced at least by 50 per cent.

Incidentally I am sorry to observe that there has been some disparity among the broad-gauge lines and metre gauge lines. All kinds of facilities are given to the broad-gauge lines. Large sums of money are spent over there. At the same time funds are not allocated proportionately to the metre-gauge systems. The kilo-metre on the broad-gauge lines is almost equal to that of the metre-gauge system. We are told that 7,000 k.m. is on the broad-gauge system while it is 25,000 in the metre-gauge system. Compared to this the expenditure incurred every year should be more or less proportionate. Of course we all admit that the revenue earned by the broad-gauge lines must be bigger than that of the metre-gauge lines. In the metre-gauge area we do not find as much facilities as are available in the broad-gauge area. Stations are also not very well attended to. Even bath-rooms are of sub-standard type.

**Shri Narendra Singh Mahida** (Anand): May I correct the hon. Member? The metre-gauge line is not more than broad-gauge line viz., 25,063 k.m. is for metre-gauge line and 27,359 k.m. is for broad-gauge line.

**Shri J. N. Hazarika:** That is what I say. I, therefore, request the Ministry to remove this disparity as far as possible in future. In the matter of allotment of wagons it varies from zone to zone. For example, recently, there had been a great demand for tank wagons at Gauhati. Somebody required them—I do not know who they are. All these tank wagons have been brought to Barauni I understand. All these tank wagons are still lying idle and they remain unutilised. At the same time, North-East Frontier Railway is suffering for want of these wagons. In respect of wagons as well as in many other matters; I find some disparity among the metre-gauge and broad-gauge systems.

In this year's budget one will find that only Rs. 93,000 has been apportioned for the purpose of locomotives, coaches etc. on the North-East Frontier Zone. This is a very small sum compared to the sums given to other railways. Likewise, I find that in many matters the metre-gauge system particularly on the N.E.F. Zone, has been very much neglected.

I would like to suggest that the broad-gauge railway line should be extended upto Gauhati as early as possible. I would go a little further to suggest that the broad-gauge line should be extended upto Dibrugarh Town. I want an express train like the Grand Trunk Express from New Delhi to Madras to be provided from Delhi to Dibrugarh. I don't say that this should be done in a year. But, I think it should be done slowly. It should be extended upto Gauhati at least in this Third Five Year Plan period but that it should be extended upto Dibrugarh at least in the Fourth Plan period.

In this connection further I would like to say one thing. There is a small workshop at Dibrugarh Town where carriages etc. were overhauled. About three or four years back, this was threatened by the Brahmaputra river. Hence the railway authorities removed all the machineries as far away from Dibrugarh Workshop. At present only locomotives are repaired at the Dibrugarh Workshop. I think that this Workshop should be maintained at Dibrugarh for all the three purposes I have mentioned. I see that only a sum of Rs. 3,000 has been provided for for this purpose of overhauling of the locomotives in this budget at Dibrugarh. A larger sum has been provided in the budget. But this sum is apportioned to be used in a phased manner in the next few years. I would also stress another thing that there should be some fast trains between the big cities in Assam. At present there are only two or three trains between Dibrugarh and Gauhati cities.

Hence there is overcrowding in all the trains. In order to avoid this overcrowding in the trains, one fast train between Dibrugarh and Gauhati right upto Shillong is very much required. At least one train should be introduced there with a diesel engine so that within a short time the people can travel from one end to the other end.

There are certain towns in Assam where there is quite a lot of traffic but there are no over-bridges. Hence, accidents take place and the public are detained for a long time. Therefore, I suggest that over-bridges should be constructed in the important towns where the railways pass through in the State of Assam.

I join my hon. friends who appreciate departmental catering. I find that it is better than private catering. Therefore, it should be continued. I also suggest that a dining car should be attached to the Assam Mail, since it goes a long distance from Delhi up to Gauhati and Dibrugarh. Therefore, at least this suggestion should be carried out.

**श्री नवल प्रभाकर (दिल्ली-करोलबाग):**

माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं ने जो बात कहनी है, बिना किसी भूमिका के मैं वह कह देता हूँ। आप जानते हैं कि एक जमाने में दिल्ली की आबादी ढाई लाख थी और आज रेलवेज का जो कुछ इन्तजाम है, वह उसी के अनुसार है। जितने रेलवे स्टेशन उस समय थे, एक-आध छोटे मोटे रेलवे स्टेशन को छोड़ कर बाकी सारे रेलवे स्टेशन उसी प्रकार हैं और उन में कोई परिवर्तन या परिवर्द्धन नहीं हुआ है। आबादी बराबर बढ़ती चली जाती है, लेकिन रेलवे मंत्रालय की तरफ से कोई इन्तजाम नहीं हुआ है।

1947 से निरन्तर आबादी बढ़ते रहने के कारण यहां पर यातायात और परिवहन की जो समस्या हमारे सामने है, उस को हल करने के लिए दिल्ली की नगर निगम,

म्युनिसिपल कार्पोरेशन, बहुत इन्तजाम कर रही है, बहुत कोशिश करती है, किन्तु मैं समझता हूँ कि वह चाहे कितना भी प्रबन्ध करे, यह यातायात और परिवहन की समस्या उस से हल नहीं होने वाली है। मैं माननीय श्री पाटिल को याद कराना चाहता हूँ कि बम्बई में आबादी के बढ़ने के साथ साथ रेलवे लाइन भी बढ़ीं, लोकल ट्रेनें भी बढ़ीं और निरन्तर बढ़ती चली गईं और इस ओर पर्याप्त ध्यान दिया जाता है। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि दिल्ली भारत की राजधानी है, और एक ऐसे विशाल देश की राजधानी है, जिस में 46 करोड़ इन्सान रहते हैं। 1947 के बाद जितनी इसकी आबादी बढ़ी है, उतनी किसी भी शहर का नहीं बढ़ी है। 1947 से पहले यहां पर लगभग साढ़े आठ, नौ लाख आदमी रहते थे, जब कि आज 32 लाख आदमी यहां रहते हैं और हर साल दो लाख आदमी बढ़ते चले जाते हैं।

बहुत पहले से, म्युनिसिपल कमिटी के जमाने से, इस समस्या का समाधान करने की मांग चली आ रही है। जब माननीय श्री शाम नाथ दिल्ली के मेयर थे, तब म्युनिसिपल कार्पोरेशन में इस आशय का एक प्रस्ताव पास किया गया था। मैं भी निरन्तर पिछले तेरह सालों से निरन्तर यह कहता चला आ रहा हूँ कि दिल्ली के यातायात और परिवहन की समस्या को हल किया जाये। कहा गया कि यहां पर एक रिग रेलवे बनाई जायेगी। इस हाउस में उस का नाम बहुत बार सुना। मैं ने इस सम्बन्ध में बहुत प्रयत्न किया। इस के बारे में पूछने पर कई बार कहा गया कि रिग रेलवे बनाई जायेगी। उसका शुभारम्भ भी हुआ और नई दिल्ली से विनयनगर तक रेल चल भी गई, लेकिन उस के बाद काम ठप हो गया।

फिर दिल्ली की सलाहकार समिति में भी यह प्रश्न उठाया गया, उस समय जिस के सभापति स्वर्गीय पल जी थे। उन्होंने कृपा-

[श्री नवल प्रभाकर]

पूर्वक इस सम्बन्ध में कुछ कार्यवाही की। चूंकि वत्र में कंट की जमीन प्राप्ती थी, इसलिए उन्होंने दोनों तीनों मंत्रालयों को मिलाकर उस जमीन की समस्या का समाधान करा दिया। जब उस समस्या का समाधान हो गया तो एकाएक रेलवे मंत्रालय का या रेलवे बोर्ड का या उत्तर रेलवे का—मैं नहीं कह सकता हूँ कि किस का—विचार बदल गया और पिछले दो तीन बजटों में रिग रेलवे का नाम खत्म हो गया और उस की जगह पर परिहार या एवाइडिंग लाइनों का जिक्र किया गया है, जिन के बारे में यह कहा गया है कि व तो सिर्फ इस लिए हैं कि जो बाहर से माल-गाड़ियाँ धायेंगी, उन को दिल्ली से अलग अलग ले जा कर निकाल लिया जायेगा।

मुझे अच्छी तरह से याद है कई बार और कई स्तरों पर रिग रेलवे के बारे में बातचीत हुई। मैं स्वयं बड़ौदा हाउस में उत्तर रेलवे के कार्यालय में गया, जहां मैं ने नकशे देखे, उन में रेलवे स्टेशनों के नाम देखे और उनकी जगहें देखीं। मुझे मालूम नहीं है कि किस तरह से यह परिवर्तन हो गया। जब माननीय श्री स्वर्ण सिंह रेलवे मंत्री थे, तो उन्होंने भी कहा था कि हम रिग रेलवे की तरफ ध्यान देंगे।

पिछले दिनों म्युनिसिपल कार्पोरेशन ने एक प्रस्ताव पास किया और कहा कि अब रिग रेलवे से भी काम नहीं चलेगा, बल्कि अब तो यहां पर भूमिगत (ग्रंडरग्राउंड) रेलवे चलानी चाहिए और जब तक भीड़-भाड़ के इलाकों, कनाट प्लेस और चांदनी चौक में भूमिगत रेलवे नहीं चलाई जायेगी, तब तक काम नहीं चल सकेगा। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि वह इस ओर ध्यान दें। जिस तरह से बम्बई में यातायात की समस्या का समाधान

किया गया है, अगर वैसे ही दिल्ली में न किया गया, तो ...

श्री बसबन्त (धाना): बम्बई में यातायात की समस्या का समाधान नहीं हुआ है।

श्री नवल प्रभाकर: माननीय सदस्य की दृष्टि से नहीं हुआ है, लेकिन जब मैं बम्बई जाता हूँ, तो हर मिनट गाड़ी चलते देखता हूँ।

मैं माननीय मंत्री जी से यह भी निवेदन करना चाहता हूँ कि नई बढ़ती हुई धाबादी और बस्तियों के लिए जो नया रेलवे स्टेशन—पटेल-नगर रेलवे स्टेशन—बनाया गया है, वह उस को जा कर देखें। वहां बहुत सवारियाँ उतरती और चढ़ती हैं, किन्तु रेलवे स्टेशन से निकलने का कोई रास्ता नहीं है और कोई अपरोच रोड़ नहीं है। आज हालत यह है कि जो सवारियाँ उतरती हैं, वे लाइन के साथ साथ निकल कर चली जाती हैं और मेरा खयाल है कि उन में बहुत से लोग बगैर टिकट के होंगे। पटेल नगर रेलवे स्टेशन बहुत आमदनी वाला स्टेशन है, इस लिए उस को अच्छा और आधुनिक बनाया जाये। उस का सरबे करवाया जाये। मैं ने सुना है कि जमीन एकबायर कर ली गई है, लेकिन उस काम को जल्दी से जल्दी पूरा करने का प्रयत्न किया जाये।

इस के साथ ही मैं पटेल रोड़ पर स्थित रेलवे क्रासिंग की बात भी कह देना चाहता हूँ। वह सड़क पश्चिमी दिल्ली को मिलाती है। मैं ने स्वयं देखा है कि बाज दफा जब वहां का फाटक बन्द हो जाता है, तो वहां पर सवा सवा घंटे तक खड़ा रहना पड़ता है, जब कि रेलवे कानून के मुताबिक फाटक पंद्रह मिनट से ज्यादा बन्द नहीं रहना चाहिए। वहां पर कई बार ऐसा देखा गया है कि एक गाड़ी उधर से आती है और दूसरी उधर से आती है कभी कोई माल-गाड़ी आती है और कभी दूसरी गाड़ी आती है और

वह प्रवाह निरन्तर चलता रहता है । इस का परिणाम यह होता है, कि इधर भी कारों, बसों और दूसरी गाड़ियों की लाइन लग जाती है और दूसरी ओर भी । वहां पर तीसरी पंच-वर्षीय योजना में ओवर-ब्रिज बनाने का इन्तजाम किया गया है । तीसरी पंच-वर्षीय योजना तो धीरे धीरे खत्म होने जा रही है । मैं ने सुना है कि उस का सरखे हो गया है, लेकिन ट्रैफिक इधर से घुमा कर ले जाने के लिए सड़क बनाने का आज तक तय नहीं किया गया है । मुझे लगता है कि तीसरी पंच-वर्षीय योजना समाप्त हो जायेगी और ओवर-ब्रिज का नाम और काम आफिस की फाइलों के चक्कर में घूमता रहेगा ।

मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि दिल्ली की समस्या को सर्वोपरि समझ कर इस ओर ध्यान दिया जाये । उस के लिए पैसा पड़ा हुआ है, किन्तु सवाल यह है कि उस काम को कौन करे, उस पुल को बनाए कौन । माननीय मंत्रीजी इस को देखें और इसको पूरा करवायें ।

मेरे निर्वाचन-क्षेत्र में सराय रोहिल्ला स्टेशन घाटा है । वहां पर बहुत सी गाड़ियां आती जाती हैं, लेकिन मैं ने देखा है कि वहां पर प्लेटफार्म बिल्कुल छोटे और संकरे हैं । वहां पर बहुत सवारियां ठहरती और रुकती हैंगी । वहां पर एक छोटी सी पटरी है । आप वहां जा कर देख सकते हैं, वहां कोई उसके ऊपर शेड भी नहीं है, कुछ भी नहीं है । उस प्लेटफार्म को बढ़ाया जाना चाहिये, उसके ऊपर शेड बनकर डाला जाना चाहिये ।

14.20 hrs.

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

अंतिम बात मैं यह कह कर समाप्त करता हूँ । भोजन जो दिया जाता है उसका बहुत जिक्र छाया है । मैं निवेदन करता हूँ कि उसकी क्वालिटी अच्छी होनी चाहिये । जो भोजन मिलता है रेनों के अन्दर वह इतना

खराब होता है, कि उसको कोई खा नहीं सकता है । चपातियों के ऊपर घाटा चिपका रहता है, राख लगी रहती है । आप जितना चाहें चपाती को झाड़ लें, वह राख छूटती ही नहीं है । खाना अच्छा भी नहीं होता है । मैं निवेदन करता हूँ कि इस ओर भी आप ध्यान दें और अच्छे से अच्छा भोजन दिलवाने की कृपा करें ।

14-21 hrs.

#### MOTION OF NO CONFIDENCE IN COUNCIL OF MINISTERS—Contd.

**Mr. Speaker:** The no confidence motion that was admitted this morning shall be taken up on Monday, the 15th and the whole day shall be spent on that.

**Shri Hari Vishnu Kamath:** May I submit that we welcome your announcement, but we would certainly plead with you that the importance and the gravity of the motion demands that not less than three days be allotted for this motion.

**Mr. Speaker:** The hon. Member would realise that we are in the midst of financial business and all these discussions that might be relevant can be taken up here as well. There is the target fixed, before which we have to finish all these discussions and therefore any time that is spent on this shall have to be taken out from that. That is also very important. But I shall see if the hon. Members want on that day to sit for longer hours, say, 6, 7 or 8 as the House may desire.

**Shri H. N. Mukerjee:** So many signatories were there as you would have noticed to the motion of lack of confidence and the discussion would necessarily involve. Mr. Kamath suggests three days at least a couple of days that would be the minimum and beyond that you can extend the time at your discretion.