courteous to you. How do they expect us to be courteous?

Shri L. N. Mishra: I will convey it to him.

Mr. Speaker: The question is:

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 1965-66, be taken into consideration."

The motion was adopted.

Shri L. N. Mishra: Sir, I move:

"That the Bill be passed."

Mr. Speaker: No, first the clauses. The question is:

"That clauses 1, 2, 3, the Schedule, the Enacting Formula and the Title stand part of the Bill."

Shri Hari Vishnu Kamath: But he has already moved the motion that the Bill be passed. That should be expunged. He is ignorant.

Shri U. M. Trivedi (Mandsaur): On a point of order, Sir, just for the legality of it. I am sorry to raise it.

Mr. Speaker: If we interrupt in this way.....

Shri U. M. Trivedi: I am not going to obstruct you even for a minute. The only question is that the Minister moved a motion that the Bill be passed. It should be expunged; that should go out of the record.

Mr. Speaker: It was not placed before the House at all.

Shri U. M. Trivedi: But he said it.

Mr. Speaker: Whatever he might say. The question is:

"That clauses 1, 2, 3, the Schedule, the Enacting Formula and the Title stand part of the Bill."

The motion was adopted.

Clauses 1, 2, 3, the Schedule, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

Shri L. N. Mishra: Sir, I move:

"That the Bill be passed."

Shri Hari Vishnu Kamath: On a point of clarification only, Sir, because this Bill is being passed today, though not quite in consonance with the relevant rule; but the practice has grown here and under your inherent powers you might allow this to be done. I only ask on a point of clarification as to the point I raised yesterday with regard to the Demands for Grants on account, on account of the Ministry . . (*Interruption*). It is not on Vote-on-Account; I am sorry.

Mr. Speaker: The questions is:

"That the Bill be passed."

The motion was adopted.

13.07 hrs.

DEMANDS FOR GRANTS (RAILWAYS 1966-67 AND DEMANDS FOR SUPPLEMENTARY GRANTS (RAILWAYS) 1965-66—*contd.*

Mr. 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. Shri Shankar Alva may continue his speech.

Shri U. M. Trivedi (Mandsaur): Sir, before that, may I seek your leave that I may be allowed to move my cut motions because yesterday I was not present?

Mr. Speaker: He might give his list; I will allow him.

Shri U. M. Trivedi: I beg to move:

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[*Need to discuss the pay of temporary staff*] (43).

"That the demand under the head 'Miscellaneous Expenditure' be reduced by Rs. 100."

[*Traffic survey between Kotah-Chittorgarh*] (47).

"That the demand under the head 'Miscellaneous Expenditure' be reduced by Rs. 100."

[*Delay in foot by foot survey in Virar-Ahmedabad section*] (48).

"That the demand under the head 'Miscellaneous Expenditure' be reduced by Rs. 100."

[*Need to discuss miscellaneous establishment with reference to Central Bureau of Investigation*] (49).

"That the demand under the head 'Miscellaneous Expenditure' be reduced by Rs. 100."

[*Construction of Dandakaranya-Bolangir-Kiriburu Railway Project*] (50).

"That the demand under the head 'Miscellaneous Expenditure' be reduced by Rs. 100."

[*Need to discuss Railway Electrification*] (51).

"That the demand under the head "Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100."

[*Illegal method of imposing the penalty, withholding increment with effect on future promotion.*]

"That the demand under the head 'Ordinary Working Expenses—'Repair and Maintenance be reduced by Rs. 100."

[*Non-provision of ghat section engines on the Western Railway*] (63).

"That the demand under the head 'Ordinary Working Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100."

[*Non-payment of arrears of up-graded posts on the Western Railway particularly the commercial clerks*] (66).

"That the demand under the head 'Ordinary Working Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100."

[*Need to provide free quarters to Assistant Station Masters and Station Masters in view of their duties and responsibilities*] (67).

"That the demand under the head 'Ordinary Working Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100."

[*Essential and non-essential division between various categories of the Railway employees*] (68).

"That the demand under the head 'Ordinary Working Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100."

[*Interpolation in the A.S.M's/S.M's grade on the Central Railway*] (69).

"That the demand under the head 'Ordinary Working Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100."

[*Question of weightage for A.S.Ms. and S.Ms. who had put in more than 5 years service at the time of upgradation which was from 1-4-1964*] (70).

"That the demand under the head 'Ordinary Working Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100."

[*Lack of provision for any incentive for A.S.Ms. going on as S.M. in the grade of Rs. 205—280*] (71).

"That the demand under the head 'Ordinary Working Expenses—Staff Welfare' be reduced by Rs. 100."

[*Need to discuss the grade of the posts of Sanitary Inspectors*] (72).

"That the demand under the head 'Ordinary Working Expenses—Staff Welfare' be reduced by Rs. 100."

[*Defective method of recruiting teachers in Railway Schools*] (73).

"That the demand under the head 'Ordinary Working Expenses—Staff Welfare' be reduced by Rs. 100."

[*Inadequate medical facilities provided to Class III staff*] (74).

"That the demand under the head 'Ordinary Working Expenses—Staff Welfare' be reduced by Rs. 100."

[*Payment of non-practising allowance to the Railway doctors and their continuing to charge visiting fees from Railway employees' family*] (75).

"That the demand under the head 'Open Line Works—Capital Depreciation Reserve Fund and Development Fund' be reduced by Rs. 5,00,000."

[*Provision for passenger amenities—on the expenditure towards work-charged passenger guides*] (82).

"That the demand under the head Open Line Works—Capital, Deprication Reserve Fund and Development Fund' be reduced by Rs. 4,00,000."

[*Dismantling of good latrines on stations*] (83).

Mr. Speaker: These cut motions are also before the House

Shri A. S. Alva (Mangalore): Sir, yesterday I was detailing some of the grievances of the Southern States in respect of the railways. I will just point out one or two other things that also require consideration.

In the first place, I submit that the speed of trains, specially in the Southern Railway, is very slow and for that purpose it is necessary to strengthen the track and also to double the track in some of the important lines. As far as the Southern Railway from Madras to Jalarpet is concerned, it is a double track and the traffic from Jalarpet to Shoranur is very much congested. That is, the railways which go to Mettupalayam, Cochin and Mangalore are also routed on that line. Though in small patches it is being doubled there is still a long way off to go. So, I submit that speedy action may be taken to double the line from Jalarpet up to Shoranur and the track may also be strengthened so as to increase the speed of trains.

Then, I understand that from April onwards, the Southern Express to Madras will be run by a diesel engine. More of these should be introduced on this long journey; otherwise the journey becomes very tedious. Also, as far as electrification of railways is concerned, now that in Mysore there is a lot of electricity available in the Jog Falls, it is necessary that Government should go in for electrification of these railways on a large scale and at least make a modest beginning as far as Mysore State is concerned.

Then I would submit one or two things in respect of coaching. Very often we find that the electric connection and some safety measures as also the overhead tanks are often leaking. In the midst of the journey, we find either there is no water in the tank or the electric light fails. In this connection, I submit that at important stations there should be staff to look into these matters so that these things may be set right promptly. Also there are instances where there are short-circuits in the electric connection and sometimes coaches get burnt due to

[Shri A. S. Alva]

negligene or on account of the staff just saying that they would attend to it at the destination. This must be carefully looked into so that passengers may not be put to much difficulty.

There is one other thing also which I would like to submit and that is that the wagons which are required for carrying the goods are also not equitably distributed. Very often, complaints are received that in spite of advance intimation, and request, for bogies, these are not supplied in time and the complaints are also not properly looked into. This matter also has to be carefully considered and there should be a principle or a priority worked out in respect of particular goods so that there is no complaint from any quarter at all.

Then, there is one other aspect which I would like to stress. There are weighing bridges at some of the stations where the goods are weighed. Sometimes complaints are made that those weighing bridges do not correctly record the weights. Because of this, when goods are consigned from one place to another, at the consigning point a low weight is recorded but when delivery is taken of, the Railway officers say that the parties must pay a large penalty and take the goods. In spite of the request from those persons who take the consignments for re-weighment, it is not generally accepted and they say that re-weighment cannot be made without giving any reasons. I submit that in all cases, where re-weighment is requested for,—of course, after charging a proper fee,—it must be allowed. I know of several cases where large penalties are levied on the parties and they refuse to take the goods and, as a matter of fact, they are either sold at public auction at a low price or sometimes the cases are filed againt the Railways. This should be stopped.

I am sure the Ministry will look into all these matters. I submit that the progress of the Railways has been very good and there is a lot of improvement in all directions.

Shri D. C. Sharma (Gurdaspur): Mr. Speaker, Sir, I beg to submit very respectfully that our Railways show a great deal of progress all along the line and they have achieved a kind of dynamism, progressiveness and sense of efficiency which was not visible for a long period of time. For that, I congratulate the Railway Minister, the Minister of State and especially the Members of the Railway Board.

Sir, the Administrative Reforms Commission is now examining the administrative set-up of our country. Having watched the working of the Railway Board, all these years, I would say, in all humility, that instead of having Secretaries, Additional Secretaries, Joint Secretaries and all that kind of functionalism, some of the Ministries should try this pattern. I know, the P & T has a Board but that Board is more of an edvisory capacity than of a functional character. I would like that all those Ministries which have to do with public services, which have to do with utilitarian services, should adopt this method so that our Government achieves a greater amount of efficiency and gives a greater amount of help to the public.

I have seen some of the Railway Board Members and I must say that they are forward-looking people and they are responsive to the demands of the public. Of course, they have to work within the framework of the body. But my only difficulty is this that they are brought to the Railway Board when they are very near the brink of retirement. I do not want that those persons should become the Members of the Railway Board who are going out of office after a short time. After all, this is the highest kind of service which the Railways can render to the public. I would request that the Railway Board should

not always draw upon those persons who are very near the age of superannuation.

श्री हुकम चन्द कछवाय (देवास) : अध्यक्ष महोदय, मैं आप को व्यवस्था चाहता हूं । सदन में गणपूर्ति नहीं है ।

Mr. Speaker: The bell is being rung.... now there is quorum.

Shri D. C. Sharma: Sir, one thing which pains me very much, when I see the employment map of the Government of India and also the State Governments, is that there are permanent employees, there are quasi-permament employees and there are temporary employees—I cannot understand the word 'temporary' and the word 'Quasi-permanent'. For instance, even in the Railway Board I find on p. 2 some temporary appointments. I do not know why these temporary appointments are made. Perhaps, they are made to satisfy some particular need. What I say is that such temporary, quasi-permanent and unconfirmed appointments should be done away with so that the employees can breath freely and have a sense of security.

13.20 hrs.

[MR. DEPUTY-SPEAKER *in the Chair.*]

I am very glad that this Railway Board has a Research, Designs and Standards Organisation, but I must submit very respectfully that this is not commensurate with the needs of the Railways; it is not in proportion to the problems that the Railways have to solve; it is not in conformity with the growing importance of Railways in this country. I know the Railways are not doing very well in some countries, but in our country the Railways are doing wonderfully well and I would say that we should spend as much money on research as possible. Some of these private establishments spend about 15% of their revenue on research. I do not know what percentage is spent here on research; I do not know what percentage is spent on designs; and I do not know what amount is spent on standards. I think that these three departments should not be lumped together. Research should be kept apart from designs and designs should be kept apart from standards, so that we know where we stand in regard to research and all those things. Research is a permanent feature of our national life and I believe that more money will be provided for this; otherwise, I am afraid the Railway Ministry will become a fossilised Ministry after some time.

I now come to the surveys. You will excuse my saying that the Northern Railway has been dealt with like a step-child in the matter of surveys. More surveys are undertaken in other Railways than in Northern Railway There is one survey which is being undertaken so far as Riyasi is concerned, so far as Jammu & Kashmir is cancerned. I do not know how long the survey will take. I would like the Railway Ministry to see to it that surveys do not take inordinately long time and they do not consume as much time as it used to take during Moghal days. These should be in keeping with the fast-moving world.

The Minister of State in the Ministry of Railways (Dr. Ram Subhag Singh): There was no railway during Moghal period.

Shri D. C. Sharma: They took a lot of time and so are the Railway Ministry doing now.

I would like very much that a survey should be undertaken to have a link between Ludhiana and Chandigarh and I hope that the hon. Minister, Dr. Ram Subhag Singh, who has interrupted me very often. will undertake this survey as early as possible.

I now come to the welfare activities of the Railways. There I find these: Medical Services 9090; Health and Welfare Services 4100; Education 910; Canteens and other staff amenities 66. We are now living in a Welfare State

[Shri D. C. Sharma]

and I want that every railway employee, from the Porter to the Director, to the Member of the Railway Board, should have the feeling of living in a Welfare State.

They have not raised the amount so far as Medical Services are concerned; it is the same as for 1965-66. The amount for Health and Welfare Services has been more than doubled which is good. Education which is a Cinderella of the Government of India, which is a step-child of all the Governments, continues to be a step-child here also. I wish that they had given a little more money for Education because I have found that some of these railway schools do not compare well with the other higher secondary or high schools. So I want that the Railways should set apart a good proportion of its earnings for this welfare work.

I now come to Publicity. We are living in an age which is dominated by publicity. Of course, as you know, it is only the public man who does not care for publicity, but every other public organisation cares for publicity. Publicity is the life breath of public organisations and I find from page 21 of the booklet that the Railway Ministry has not provided enough money for publicity. For instance, they should tell the people how to keep the compartments clean; they should tell the people to whom to go when they want to know by which train they have to travel; they should tell the people how to make use of the time for waiting; they should tell the people how to keep clean the railway waiting rooms and waiting sheds. All these things should be done, but I find that very little has been done with regard to publicity. For instance, they have introduced this Taj Express. I congratulate them on that. But I would like to know whether this Taj Express is known only between Delhi and Agra or whether it has been brought to the notice of the other countries of the world also. It is something new, something worthwhile, that they have done. But I wonder if many persons outside Delhi-Agra know about it. Therefore, I would say that they should set apart a little more money for publicity work. By saying 'publicity' I do not mean it in the sense that you should bring out more posters. Publicity about railway safety, publicity about keeping the track safe, publicity about keeping the railway carriages clean, etc., should be given. I want that the Railway Ministry should become a Ministry of civic education in this country.

One thing impressed me very much and you will agree with me when I say that. They presented a children's train to Nepal. I am very happy about it.

An hon. Member: He can enter there.

Shri D. C. Sharma: I think my hon. friend does not know what a child is and what an old man is. I think most of them are bachelors; they have no children. Thank God, I have a number of children.

श्री हुकम चन्द कछवाय : आप खुद ही बच्चे हैं ।

Shri D. C. Sharma: I am like the hon. member's father.

I was saying that they presented a children's train to Nepal. Why cann't they have some of these children's trains in some of the metropolitan cities of India?

श्री हुकम चन्द कछवाय : बड़ोदा में भी चलती है ।

Shri D. C. Sharma: I think they should have those mono rails or whatever they are called, in all the metropolitan cities of India, so that the children can enjoy that.

I now come to repairs and maintenance. On page 43 I find that repairs and maintenance are not showing as much of an upward trend as possible.

Now, Sir, the British Government taught us only one thing and it was

that we should look after the repairs and maintenance. Unfortunately, We, Indians, have not learnt that thing. I must say that after the British left, the repairs and maintenance of carriages at the railway stations and at railway sheds have not been at that kind of level as they used to be.

I would like the Railways that they should give a little more attention to this.

Mr. Deputy-Speaker: Your time is up.

श्री हुकम चन्द कछवाय : उपाध्यक्ष महोदय, सदन में गणपूर्ति नहीं है ।

Mr. Deputy-Speaker: The hon. Member may resume his seat for a while. There is no quorum. The bell is being rung......

Now, there is quorum. The hon. Member may continue.

Shri D. C. Sharma: I now come to what is called staff welfare. I want to ask one question from the Railway Ministry as to why there has been no proposal under staff welfare?

Mr. Deputy-Speaker: Let the hon. Member resume his seat. There is still no quorum. The bell is again being rung. Now, there is quorum. Please go on, Mr. Sharma.

Shri D. C. Sharma: I wanted to say a lot about staff welfare. But, unfortunately, the question of quorum came in.

Mr. Deputy-Speaker: You must finish now.

[Shri D. C. Sharma] One small observation that I want to make is this. My constituency Gurdaspur, gave a wonderful account of itself.

When the Pakistan aggression took place, one fireman lost his life. I want that they should commemorate the services rendered by all the persons by columns and by plaques. I would also like them to give a new look to the line from Gurdaspur to Pathankot, Dhariwal and Batala and another line from Jullundur to Pathankot and from Amritsar to Pathankot.

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

Shri D. C. Sharma: Now, Sir, we are all proud of these public undertakings and though we have been multiplying the public undertakings during the last so many years, I wish that all the public undertakings should give something to the General Revenue and not take away as much they can from the General Revenue. This public undertaking is not only at the receiving end but it is also at the giving end. I wish that all the public undertakings should be at the giving end and not at the receiving end.

श्री काशीराम गुप्त (अलवर) : उपाध्यक्ष महोदय, स्वतंत्रता प्राप्ति के पश्चात रेल मंत्रालय ने कुछ पक्ष मनाने की व्यवस्था की थी जैसे यात्रियों की सुख-सुविधा का पक्ष, यात्रियों के साथ कर्मचारियों का सदव्यवहार का पक्ष । किन्तु अब बहुत काल बीत गया है और वे पक्ष मनाने बन्द हो गये हैं । सम्भवत: रेल मंत्रालय यह सोचता है कि अब इनकी आवश्यकता नहीं रही है अथवा इस सदन के सदस्य ही काफी हैं जो इन बातों की शिकायतें कर लेते हैं । मैं रेल मंत्री महोदय से स्पष्ट कहना चाहता हूं कि इसका नतीजा यह हो रहा है कि धीरे धीरे लापरवाही बढ़ रही है और सुख-सुविधाओं का जहां तक सम्बन्ध है, जन साधारण के लिए वे कम होती जा रही हैं या उनके प्रति चेतना नहीं है । पिछले दो-तीन वर्षों से प्राय: अनेकों बार और समय समय पर मैं तथा अनेक माननीय सदस्य इस बात की ओर रेल मंत्रालय का ध्यान खींचते आ रहे हैं और हो सकता है कि उसका नतीजा यह हुआ हो कि जाब्ते की कुछ चीजों की तो पूर्ति कर दी गई हो किन्तु वास्तव में गाड़ी ज्यों की त्यों ही चल रही है ।

मैं राज्य मंत्री का ध्यान विशेषत: दक्षिण रेलवे की तरफ खींचना चाहता हूं । मैं यह सोचा करता था कि दक्षिणी रेलवे में तो

[श्री काशीराम गुप्त]

हालत ज्यादा अच्छी होगी क्योंकि उस तरफ के लोग बहुत पढ़े लिखे हैं और वहां बहुत चेतना आ गई है किन्तु जब मैं दक्षिण की यात्रा पर गत दिसम्बर मास में गया तो वहां पर मुझे बिल्कुल उलटी ही बात देखने को मिली । जितनी लापरवाही वहां है और जितनी समस्यायें वहां पैदा होती हैं सम्भवतः कहीं और नहीं होती हैं । मैं अपनी डायरी ले आया हूं जिस में मैंने सारा विवरण लिखा था और उसके आधार पर मैं आप के ध्यान में कुछ बातें लाना चाहता हूं । 17 दिसम्बर से 28 दिसम्बर तक की कुछ घटनायें मैं रेल मंत्री महोदय के ध्यान में लाना चाहता हूं । मैं 17 दिसम्बर को अपनी पत्नी सहित मद्रास मेल में बैठा बम्बई से । वहां जब हम कुपे में गये तो उस पर लिखा हुआ था कि सुरक्षा के लिए भीतर से चटखनी बन्द कर लीजिये । किन्तु जब मैंने चटखनी की तरफ देखा तो चटखनी ही नदारद थी । वहां जो आदमी ड्यूटी पर था उसको मैंने बुलाया और उसने कहा कि अब तो कुछ नहीं हो सकता है । उसका नतीजा यह हुआ कि चटखनी के बजाय अपन सामान को दरवाजे के पास रख कर हमें सुरक्षा पैदा करनी पड़ी ।

उसके बाद एक कंडक्टर आया और उसने पूछा कि सुबह का नाश्ता आप शोलापुर में लेंगे ? हम ने कहा जरूर लेंगे । उसने नोट कर लिया और तार दे दिया । किन्तु शोलापुर पहुंचने पर हमें बताया गया कि उनके पास कोई तार ही नहीं पहुंचा है इस वास्ते आप को टोस्ट नहीं मिल सकते हैं । नतीजा यह हुआ कि दस पंद्रह मिनट गाड़ी को ठहराना पड़ा और हाय तोबा मचानी पड़ी । एक कहता था कि तार आया है दूसरा कहता था कि नहीं आया है ।

वहां से हम आगे चले । 17 तारीख को हम ने रामेश्वरम् के लिए रिजर्वेशन कराया । मद्रास जब हम पहुंचे तो वहां पर यह बताया गया कि आपका रिजर्वेशन रामेश्वरम् के लिए करने के बारे में हमारे पास कोई सूचना नहीं है । इस पर हम बहुत असमंजस में पड़े । फिर बहुत दौड़ धूप के बाद किसी दूसरी ट्रेन में रिजर्वेशन कराने की कोशिश हुई और उस में कामयाबी मिली । दस दिन पहले जब यह सूचना दी कि हम को मद्रास से बंगलौर जाना है तो वहां मालूम हुआ कि कोई रिजर्वेशन उन्होंने नहीं किया है । उसके बाद स्टेशन सुपरिटेंडेंट के पास जा कर खास तौर से कहना पड़ा तब जा कर रिजर्वेशन हुआ । आप देखें कि दस दिन पहले सूचना देने के बाद भी रिजर्वेशन नहीं हो पाता है । इसके अतिरिक्त सब से बड़ी घटना त्रिचनापल्ली स्टेशन पर घटी । वहां जब हम पहुंचे और वहां से हम को सवा दस बजे के करीब पैसेंजर ट्रेन में बैठना था तो उस गाड़ी को केवल एक मिनट पहले तो प्लेटफार्म पर लाया गया और जब उस में बैठने की कोशिश की तो उस में प्रथम श्रेणी का डब्बा नहीं था । उस समय मुझ को याद आया कि हमारे संयुक्त समाजवादी पार्टी के साथी जो कहते हैं कि केवल थर्ड क्लास का ही डब्बा रहे तो आज उसी थर्ड क्लास के डब्बे में बैठना पड़ा और पत्नी सहित बैठना पड़ा । लेकिन दुःख तो यह था कि टिकट ले लिया था प्रथम श्रेणी का उन के लिये । जब उस में बैठा तो जा कर देखा कि अन्दर की जो लवेटरी थी उस में एक में नल में तो पानी ही नहीं था और दूसरी गन्दी पड़ी थी । मैं ने स्टेशन मास्टर को बुला कर कहा तो वह कहने लगे कि गाड़ी तो अभी आ कर लगी है और शायद् ट्रेन किसी दूसरे डिवीजन से आती है । मैं ने कहा कि सफाई तो यहां होनी चाहिये, उस का क्या किया । उन्होंने जवाब दिया कि चतुर्थ श्रेणी के जो लोग हैं वह यूनियन बना कर चलते हैं, वह मेरे काबू में नहीं हैं । इस प्रकार का जवाब मिलता है । जब उस को ठीक कराया तब जा कर ट्रेन दस या पन्द्रह मिनट लेट चली और दूसरी ट्रेन, जिसमें मान मदुराई में बदलना था, के छूट जाने का

खतरा पैदा हो गया । दूसरे दिन जब वापस भाया तो मान मदुराई स्टेशन में वही रगड़ा फर्स्ट क्लास में निकला । नतीजा यह हुआ कि गार्ड से सर्टिफिकेट लेना पड़ा । सोचा यह पैसा वसूल करूं या नहीं । जब श्रीमती जी से कहा तो वह कहने लगीं कि टिकट तो अपने नाम में है । मैं तो लिखा पढ़ी करने वाली हूं नहीं, मुझे तो घर में चूल्हा फूकना है । तुम को लिखा पढ़ी करना हो तो करो । कानूनी तौर से जो मिलता हो वह ले लो । आखिरकार मुझे उसे छोड़ देना पड़ा ।

इस के बाद मैं आप को बतलाऊं कि जब मैं रिजर्वेशन के लिये तिरुनलवेली गया तो वहां मैं क्या देखता हूं कि वह कहते हैं कि धर्मपत्नी का रिजर्वेशन तो कर दिया है किन्तु आप के लिये मिलना जरा मुश्किल है । यह और भी मुश्किल हुई । मेरी धर्मपत्नी तो चली जायेंगी और मैं रह जाऊंगा । मैं ने उन से निवेदन किया कि भाई ऐसा तो नहीं होता है । करो तो दोनों का करो । वहां मुझे इसलिये सुविधा मिल गई कि श्री मोहम्मद इस्माइल का रिजर्वेशन पहले से था । मैं ने जा कर कहा कि अगर मुमकिन हो तो वहीं कहीं दो । किसी प्रकार से तीन घंटे की कोशिश के बाद रिजर्वेशन वाले लोग मुझे मिले क्योंकि 12 से 3 बजे तक उन का कार्यालय बन्द रहता है । उस के बाद मैंने देखा कि वहां जो फ्लश था वह सब टूटा पड़ा था, कोई उस को सम्भालने वाला नहीं था । जब उन से कहा कि जंकशन स्टेशन में यह क्या हो रहा है तो कहने लगे कि मंजूरी के लिये भेजा हुआ है, जब मंजूरी आ जायेगी तब उसे ठीक करा सकेंगे ।

इस के बाद वहां से आया मद्रास-रनेनगुन्टा जनता एक्सप्रेस से तिरुपति महादेव के लिये तो उस में जो जनाना डब्बा था उस में मुझे अपनी स्त्री को बिठलाना हुआ । जनाना डब्बा बहुत बुरी तरह से मर्दों से भर गया था लेकिन रेलवे वालों में से किसी ने उसकी तरफ ध्यान नहीं दिया । मेरी स्त्री ने कहा कि मैं उन लोगों की भाषा नहीं समझती मैं अंग्रेजी भी नहीं जानती, यह लोग पढ़े लिखे भी है या नहीं यह मुझे पता नहीं । मैं भी उन को नहीं समझा पाया और उसी तरह से लटकते हुए हम चले आये । यह उत्तर रेलवे और पश्चिम रेलवे में तो कभी होता नहीं, दक्षिण रेलवे में ही देखने को मिला । इस के बाद जब मैं वहां से चला तो बंगलौर में भी वही हुआ । मुझ से कहा गया कि मेरा रिजर्वेशन उस दिन का तो मिला नहीं, मैं ने कहा कि कोई बात नहीं । और दिन का ले लिया । मैसूर से जब वापस आ रहे थे तब एक मेल ट्रेन थी जिस का रास्ते में एंजिन का पिन निकल गया और गाड़ी खड़ी हो गई । पिन तलाश करने से किसी तरह से मिल गया वर्ना सारी रात गाड़ी वहीं खड़ी रहती । वहां पर गाड़ी तो छोटी-छोटी हैं, धीरे-धीरे चलती हैं लेकिन नाम उनका मेल ट्रेन रखा गया है । चलती वह पैसेन्जर की तरह से हैं । मैं ने मंत्री महोदय का ध्यान इन बातों की तरफ इसलिये दिलाया है कि अगर 17 तारीख से 28 तारीख तक मुझे रोजाना डायरी लिखनी पड़े तो आप सोच सकते हैं कि दुनिया के साथ क्या होता होगा ।

अब मैं अपनी कुछ मांगें दोहराना चाहता हूं । रेलवे मंत्रालय ने अपनी यह नीति घोषित की है कि रेल लाइनों को बड़ी लाइन बनाया जायेगा । मैं ने एक मांग की थी कि अलवर से मथुरा के लिए एक बड़ी लाइन को बनाया जाये । यह जो रास्ता है वह 70 मील का लम्बा है जिस में अलवर क्षेत्र, भरतपुर क्षेत्र और उत्तर प्रदेश का क्षेत्र यह तीनों आते हैं और इस के पांच या सात कारण हो सकते है । अलवर से मथुरा का आज जो रास्ता है वह करीब दुगुना है । करीब 140 मील की दूरी 70 मील की रह जायेगी और लोगों का समय भी काफी बच जायेगा । बारह घंटे के बजाय चार पांच घंटे में यह सफर पूरा हो जायेगा । दूसरी बात यह कि वहां से कलकत्ते का फासला लगभग 100 मील कम हो जायेगा । तीसरे

[श्री काशीराम गुप्त]

मथुरा से बम्बई तक दो रास्ते हो जायेंगे जिन से लोग आ जा सकेंगे । चौथा कारण यह है कि अलवर छावनी बन गया है और अगर फौजें वगैरह ले जाने की जरूरत हो तो इस लाइन से सीधी ले जाई जा सकती हैं। पांचवां कारण यह है कि यहां पर खनिज का उत्पादन बढ़ता जा रहा है । अगर यह लाइन हो जायेगी तो उस का उत्पादन तेजी से बढ़ता जायेगा और लोगों को कामै मिलेगा । वहां पर उद्योग धन्धे भी खुलेंगे । मैं यह नहीं कहता कि इसे अभी ब[illegible] दिया जाये । मैं ने तो कहा था कि इ[illegible] का सर्वेक्षण करा लिया जाये । लेकिन हमें उत्तर मिला कि इस रेलवे का सर्वेक्षण पहले हो चुका है । मैं मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहता हूं कि पहले जो सर्वेक्षण हुआ है वह भरतपुर के लिये हुआ था, मथुरा के लिये नहीं हुआ । भरतपुर के लिये जब सर्वेक्षण हुआ था तब परिस्थिति दूसरी थी । इस के उत्तर में कहा गया है कि सारा सर्वेक्षण तो ऐन वक्त पर हो सकता है, तब तक पता नहीं क्या क्या हालत बदल जायें । इसलिये प्राथमिकता देने की बात नहीं आती है । मैं आज इस बहस में नहीं पड़ना चाहता कि यह प्राथमिकता में आता है या नहीं, मेरा तो यही कहना है कि इस के सर्वेक्षण की निहायत आवश्यकता है, अगर इस को महत्व नहीं देंगे तो आप को बड़ी मुश्किल आयेगी । इसलिये जिन परिवर्तनों का मैं ने अपने पत्र में जिक्र किया है उन को ध्यान में रखते हुए आप इस का सर्वेक्षण करा लें जिस से बड़ी लाइन लोगों को चलने के लिये सुलभ हो सके और वहां पर जो परिस्थितियां हैं वह बदलें । आज यह देखने की जरूरत नहीं है कि इस में 10 करोड़ रुपया लगेगा । देखना यह चाहिये कि जनता को कितनी सुख सुविधा मिलेगी इस लाइन के बनने से । इसलिये मैं चाहता हूं कि आप इस पर पुनर्विचार करें।

दूसरा निवेदन यह है कि जो छोटी लाइन रेवाड़ी तक जाती है उस पर खलीलपुर गढी हरसरू के बीच में डबल लाइन नहीं है । यह बहुत जरूरी लाइन है । लेकिन पता नहीं इस में क्या रुकावट हो रही है कि इस को अभी तक दोहरा नहीं किया गया है जब कि सारा हिस्सा डबल हो चुका है । सिर्फ तीन या चार ऐसी पुलियां हैं जिन की वजह से यह काम रुका हुआ है । यह चीज राष्ट्र हित में है और जनता के हित में है । इसलिये इस को हाथ में लिया जाये ।

इस के बाद मुझे आप का ध्यान इस बात की ओर दिलाना है कि मैं उन लोगों में से नहीं हूं जो यह कहें कि फर्स्ट क्लास को बिल्कुल हटा दिया जाये । लेकिन मैं यह जरूर जानना चाहता हूं कि प्रथम श्रेणी में कौन सा वर्ग ज्यादा चलता है । अगर सरकारी कर्मचारी ही चलते हैं तब तो उसे रखने की जरूरत नहीं होगी क्योंकि उन का हिसाब तो इधर से उधर होता रहता है और उस से कोई मतलब सिद्ध नहीं होगा । अगर दूसरे लोग चलते हैं तो उन का अनुपात क्या है यह जानना चाहिये । किन्तु विशेष बात यह है कि आज जो डिजाइन वगैरह रोजाना बदल रहे हैं वह किस आधार पर बदल रहे हैं । पहले शायद चार आदमियों के लिये एक लेवेटरी दी जाती थी लेकिन अब आठ आदमियों के लिये देते हैं । लोगों के शौक बढ़ते जा रहे हैं। हजामत वह अन्दर बनाते हैं, गुसलखाते में अगर एक आदमी घुस जाता है तो वह पौन घंटे बाद ही बाहर निकलता है । इस से बुरी हालत थर्ड क्लास की होती है । उन को मौका नहीं मिल पाता है इतनी कम लेवेटरीज होती हैं । इन सब चीजों को ठीक करने का तरीका हमें अपनाना पड़ेगा । थर्ड क्लास के लिये जो परिवर्तन हों वह आधुनिक ढंग के होने चाहियें और उन को साथ ले कर हम आगे चलें ।

एक बात के बारे में मैं मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहता हूं और वह यह कि

आप ने कुछ सुविधायें दे रखी हैं उन लोगों को जो रेलवे यूजर्स कन्सल्टेटिव कमेटी के मेम्बर हैं, डिवीजन के, जोन के या सेन्टर के। उन को एक नौकर का पास भी थर्ड क्लास का दिया जाता है। मैं ने इस पर आपत्ति उठाई है। इस के सम्बन्ध में पत्र लिखे हुए दो-तीन महीने हो चुके हैं लेकिन उस का उत्तर नहीं आया है। जो हम संसद् सदस्य हैं उन को तो इस की कोई आवश्यकता ही नहीं है क्योंकि पता नहीं है वह कहां से चलेंगे और कब कहां पहुंचेंगे। फिर आज आप सर्वेन्ट्स का डब्बा बराबर में तो लगाते नहीं। वह दूर पर साधारण तीसरी श्रेणी में बैठता है इस से वह यात्रियों की सुविधा के लिये नहीं होता। उस का एक ही इस्तेमाल हो सकता है कि सदस्यगण अपने साथ मन चाहे दोस्त को ले जा सकते हैं। इसलिये मेरा कहना यह है कि जहां तक एक तरफ प्रथम श्रेणी को हटाने की बात हो रही है, अगर वह न हो सके तो कम से कम तृतीय श्रेणी का नौकर का पास जो है, जो कि समाजवाद के विपरीत है, उसको तो बन्द करने की कृपा करें। इस बात को तो जरूर ही खत्म करना चाहिये ताकि नौकरशाही का तरीका अपनाने की जो आदत हर एक को पड़ रही है वह आगे न जा सके।

इस बारे में रेलवे यूजर्स कन्सल्टेटिव कमेटी के सम्बन्ध में भी बड़ी धांधली चल रही है। इस की मीटिंगें भी वह अपने मन चाहे तरीके से करते हैं। यहां पर सेशन चल रहा होता है और उसी वक्त वह उस की भी मीटिंग कर लेते हैं जिसे से कि लोग समय पर पहुंच नहीं पाते हैं। इसी तरह से वह उस के चुनाव का तरीका भी अपने मन चाहे तरीके से कर लेते हैं। इसकी ओर भी सरकार का ध्यान जाना चाहिये।

अब इस के पहले कि मैं कुछ ऐसी बातें रखूं जिनका संबंध रेलवे कर्मचारियों से है, मैं एक और बात रखना चाहता हूं। लगभग तीन वर्ष से मैं लिखता चला आ रहा हूं और अब भी मंत्री महोदय को लिखा है कि हमारे यहां अलवर जयपुर लाइन पर महुआ स्टेशन है। उसके पास एक कल्वर्ट है जहां पर 93 नं० की क्रासिंग है जिस पर रेलवे को एक फाटक बनवाना है। इस के लिये वर्षों से किसान लोग पुकार रहे हैं। लेकिन रेलवे ने स्टेट गवर्नमेंट को इस सिलसिले में लिखा है कि वह 8,000 रु० दे और वह उन को लिखे तो वह बनवा दें। जब 8,000 रु० देने की बात आई तो स्टेट गवर्नमेंट ने गांव पंचायत को लिखा है कि वह इस में से 3,000 रु० दे। तो यह जो धन्धा शुरू कर रखा है कि स्टेट गवर्नमेंट गांव पंचायत के ऊपर टाले और गांव के लोग चार चार हजार रुपया देने पर आमादा किये जायेंगे तो उनकी क्या दशा होगी? वह एक ऐसा गांव है कि जहां उसकी दूसरी तरफ खेती बहुत पड़ती है और हमारे राज्य मंत्री महोदय तो स्वयं किसानों के नेता हैं और उनकी तकलीफ को जानते हैं। वह समझ सकते हैं कि जहां पर उनकी खेती का प्रश्न हो वहां वह गांव के आदमी 6-6 मील का चक्कर काटकर आयें और तीन, तीन, चार-चार वर्ष हो जायें लिखते हुए, फिर भी निर्णय न हो। तो इस प्रकार की बातें धांधली की हों यह कोई अच्छी चीज नहीं है। आपको इस सम्बन्ध में अपनी नीति को बदलना होगा। जहां पर किसान की खेती का प्रश्न है, उनकी जमीन का प्रश्न है, अन्न का प्रश्न है, वहां तो कम से कम अपनी तरफ से खुलवा दीजिए और अपनी तरफ से नहीं खोल सकते तो स्टेट गवर्नमेंट को मजबूर कीजिये कि वह किसानों से रुपया न मांगें और अपनी तरफ से रुपया दें।

14 hrs.

अब मैं रेलवे कर्मचारियों की कुछ बातों की तरफ आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं। पहली बात तो यह है रेलवे गार्ड्स् के मामले में, उनकी मांग आपके पास आ चुकी है और अनेक संसद् सदस्यों ने उसका समर्थन

[श्री काशीराम गुप्त]

किया है । मैं भी उसका समर्थन करता हूं कि उनक ग्रेड ठीक किया जाना च हिए ग्रौर उनको सब को एक समकक्ष लाना चाहिये । ग्राज उन के साथ न्याय नहीं हो रहा है । उन के मामले को जल्दी से जल्दी ठीक किया जाना चाहिये । दूसरी बात मैं ट्रैन एग्जामिनर्स के बारे में कहना चाहत हूं । वह दो प्रकार के लोग हैं । एक तो सीधे रिक्रूट किये जाते हैं ग्रौर दूसरे वह हैं जिनकी नीचे से तरक्की की जाती है । इन में उन लोगों को जिनकी नीचे से तरक्की होती है , जिनका प्रोमोशन होता है, उन के ग्रेड्स उन से कम हैं जो सीधे रेक्रूट किये जाते हैं । उनक ग्राखिरी ग्रेड भी कम है । उनका ग्रेड 180 से 240 है जब कि जो सीधे लिये जाते हैं उनका ग्रेड 205 से 280 है । तो कम से कम इतना तो करना चाहिए कि ग्राखिरी ग्रेड उनका भी 280 हो । हो सकता है कि पहले कुछ वर्षों तक दूसरों का कुछ सुविधा देनी हो लेकिन बुढ़ापे में जो मिलता है वह तो उनको उनके समकक्ष मिलना चाहिए ।

एक बात ग्रौर है । सन् 47 से 57 तक कुछ जो लोग रिटायर हुए, उन में से कुछ लोग ग्रब भी जिन्दा हैं ग्रौर उनकी मांग है कि उनको जिस वक्त रिटायर किया गया, उस वक्त जो रुपया मिला वह नाकाफी है ग्रौर ग्रब पेंशन स्कीम चल रही है, इसलिए उनको भी पेंशन स्कीम में शामिल किया जाये । वह बहुत ज्यादा ग्रादमी नहीं हैं । मैं निवेदन करता हूं कि उनकी गणना की जाये ग्रौर उनको पेंशन देने का कोई न कोई फैसला किया जाये । उनको वर्षों हो गए हैं इस बात को उठाए हुए । ग्रभी तक कोई जांच उनकी नहीं हुई है ।

ग्रन्त में उपाध्यक्ष महोदय , मैं एक बात कह कर समाप्त करूंगा । जहां तक रेलवे में माल के गायब होने का सवाल या उस में भ्रष्टाचार का सवाल है उसमें कोई बहुत बड़ा फर्क लम्बा चौड़ा ग्रा गया हो. उसके ठीक होने के सम्बन्ध में तो वह हमारी समझ से ग्रभी नहीं हुग्रा है । मैं इसके ऊपर जादा समय नहीं लेना चाहता इन बातों की तफसील में जाकर लेकिन मैं यह बताना चाहता हूं कि इस बीमारी को ठीक करने के लिए ग्रापको कुछ सख्त कदम उठाना पड़ेगा । रेल में जो सामान की चोरी होती है उस में बड़े बड़े गिरोह मिलकर के चलते हैं । बल्कि यहां तक हो गया है कि कुछ लोग तो राजनीतिक उल्लू सीधा करने के लिए यह कोशिश करते हैं बताने की कि हम कांग्रेस दल के मेम्बर हैं चाहे हों या न हों ग्रौर हों तब भी उसका कोई प्रश्न ही नहीं हो सकता है । ऐसे लोग जो इस तरह से राजनीतिक रूप धारण कर के चोरी में शामिल होने की कोशिश करते हैं ग्रौर जो कुछ सरकारी कर्मचारी उन से डरने की कोशिकें करते है, ऐसे लोगों से सतर्क रहना चाहिए ग्रौर रेल कर्मचारियों को भी उन से सतर्क रहना चाहिए । इन लोगों को किस प्रकार वहां से हटाया जाये इस बात को ध्यान में रखना चाहिये ।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि रेलवे बोर्ड उन लोगों को जिनको कि वह सर्विस से हटाते हैं मौका नहीं देता स्वयं हाजिर होने का । वह केवल उनकी ग्रपीलों पर फैसला कर देता है । उस में उन के साथ ग्रन्याय हो जाने की संभावना रहती है । इसलिए ऐसे लोगों को मौका देना चाहिए यदि वह चाहते हैं स्वयं हाजिर होकर कुछ कहना क्योंकि यह उन के जीवन का सवाल है । उनको नौकरी से हटाने का सवाल है । उनको मौका देना चाहिए कि वह स्वयं हाजिर होकर ग्रपनी बात कह सकें । मंत्रालय के पास वह ग्रपना ग्रावेदन-पत्र भेजें तो खास तौर से इस बात का डाइरेक्शन होना चाहिए कि उनको मौका मिले स्वयं उपस्थित होकर ग्रपनी बात कहने का ।

श्री श्रीनारायण दास (दरभंगा) : उपाध्यक्ष महोदय, इस बात में कोई सन्देह नहीं है कि भारतीय रेलवे में पिछले वर्षों में विभिन्न दिशाओं में बहुत से सुधार हुए हैं और इसका विस्तार और विकास भी बहुत ठीक रास्ते पर होता जा रहा है । लेकिन एक ऐसी समस्या हमारे देश में है जिसकी तरफ रेलवे ने ध्यान तो जरूर दिया है लेकिन उस में हिन्दुस्तान की जो बढ़ती हुई जनसंख्या है और जिस मात्रा में मुसाफिरी बढ़ रही है उस के मुकाबिले में सरकार का प्रयत्न काफी नहीं है । वह है तीसरे दर्जे के डिब्बों में भीड़ । वैसे तो यह जो भीड़ की शिकायत है डिब्बों में जितने आदमियों के बैठने का नियम है उस से चार गुने पांच गुने आदमी बैठते हैं । और यह करीब-करीब सभी रेलों में है । लेकिन मुख्य कर के जो छोटी लाइनें हैं और खासकर के जो शाखा लाइनें है उन पर तो भीड़ की मात्रा में कुछ भी कमी नहीं हो रही है । बड़ी बड़ी जो दूर जाने वाली ट्रेनें हैं उस में कुछ तीसरे दर्जे के डिब्बों का इजाफा हुआ है लेकिन जो हमारी शाखा लाइनें हैं उस में इतनी भीड़ रहती है कि जिसकी कोई हद् नहीं और जैसा कि कुछ वर्ष पहले रेलवे की तरफ से जो साहित्य वितरित किया गया है उस में इस बात का एक जगह जिक्र किया गया है जिस में पंडित जवाहरलाल नेहरू ने कहा था, यह उन्हीं का कोटेशन मैं कोट करता हूं :

> "I would not have believed it if I had not seen it myself how many people were jammed into our third class compartment especially and, to some extent, other classes also."

यह जो शिकायत पंडित जी की है आज से समझिये की 13–14 वर्ष पहले 1952 की है । जब उन्होंने यह कहा था । उस के बाद बावजूद तीन योजनाओं के अर्थात् 15 वर्ष के बाद भी, बावजूद इसके कि 20–21 हजार नये डिब्बे गाड़ियों मे जोड़े गए हैं, आज भी यही हालत है । मैंने एक प्रश्न किया था कि जितना अधिकारपूर्वक थर्ड क्लास में बैठे का नियम है उसको अगर ठीक ठीक बरता जाय तो कितने डिब्बों की जरूरत होगी इसका हिसाब रेलवे बोर्ड ने लगाया है या नहीं । उस प्रश्न के उत्तर में रेलवे बोर्ड ने बताया कि उन्होंने इस बात का कोई हिसाब नहीं लगाया है । उपाध्यक्ष महोदय, इस बात से आप यह पता लगा सकते हैं कि रेलवे बोर्ड यह जरूरी नहीं समझता है । डिब्बों में लिख दिया जाता है कि यहां 15 आदमियों के बैठने की जगह है और वहां 45 आदमी, 50 आदमी बैठते हैं, और इस बात का अन्दाजा रेलवे बोर्ड को अभी तक नहीं है कि हिन्दुस्तान में थर्ड क्लास में मुसाफिरी करने वाले जितने लोग हैं उन के लिये अगर ठीक ठीक नियम के मुताबिक जगह दी जाय तो कितने डिब्बों की जरूरत होगी, यह रेलवे बोर्ड ने अभी तक इसका निर्णय नहीं किया, इस से स्पष्ट मालूम होता है कि इस दिशा में रेलवे बोर्ड बिलकुल समझता है कि थर्ड क्लास के मुसाफिर के लिये बैठने के लिए पूरा इन्तजाम करने की क्या जरूरत है ? वह तो जैसे तैसे माल गाड़ी में जैसे सामान लादा जाता है, वैसे ही थर्ड क्लास मुसाफिरों को मालगाड़ी में लादे जाने वाले माल के समान समझा जाता है . . .

श्री हुकम चन्द कछवाय : उपाध्यक्ष महोदय, जहां बैठने की व्यवस्था है वहां तो बैठते नहीं हैं । (**व्यवधान**) . . . सदन में गण पूर्ति नहीं है ।

Mr. Deputy Speaker: The bell is being rung.—Now there is quorum. Shri Shree Narayan Das may continue.

श्री श्रीनारायण दास : तीसरे दर्जे के जो मुसाफिर हैं उन के बैठने के लिए पूरा पूरा इंतजाम जहां तक जल्द से जल्द हो सके उसकी ओर माननीय रेलवे मंत्री को पूरा ध्यान देना चाहिए । जैसा कि कई माननीय सदस्यों ने जब रेलवे बजट पर आम बहस

[श्री श्रीनारायण दास]

हो रही थी तो बतलाया था कि तीसरे दर्जे के मुसाफिरों से ही रेलवेज को ज्यादा ग्रामदनी प्राप्त होती है । वैसे हाल में रेलवेज में थर्ड क्लास में यात्रा करने वालों की सुख सुविधा के लिए थोड़ा बहुत ध्यान दिया जाने लगा है लम्बे सफर के लिए उनके सोने का इंतजाम कुछ हो गया है । सीट्स का रिजर-वेशन होता है उस के लिए रेलवे बोर्ड को धन्यवाद है । लेकिन तीसरे दर्जों में जहां तक ग्रोवरक्राउडिंग का सवाल है भीड़ का सवाल है वह समस्या ग्रभी हल नहीं हुई है । रेलवे बोर्ड इस बात का भी ग्राश्वासन देने के लिए तैयार नहीं है कि इस समस्या का समाधान हो जायगा । मैं माननीय मंत्री से निवेदन करूंगा कि उस ग्रोर उन का ग्रधिक से ग्रधिक ध्यान जाना चाहिए ग्रौर जल्दी से जल्दी इस बात का प्रबन्ध होना चाहिए कि भीड़ में कमी हो जाय ।

हमारी सुविधा के लिए खास कर उत्तर पूर्वी भाग में रहने वाले ग्रसम ग्रौर पश्चिमी बंगाल के लोगों की सुविधा के लिए जो एक ट्रेन ग्रसम मेल जारी की गई है उस के लिए हम रेलवे मंत्रालय ग्रौर मंत्री जी के ग्रनुगृहीत हैं लेकिन उसमें एक त्रुटि की तरफ़ मैं ध्यान दिलाना चाहता हूं । वह जो थर्ड क्लास के ग्रौर फर्स्ट क्लास के कम्पोजिट डिब्बे लगाये जाते हैं समस्तीपुर से दिल्ली तक के लिए मालूम नहीं जब दिल्ली में वह ट्रेन पहुंचती है तो उन डिब्बों को रेलवे के कर्मचारी देखते हैं या नहीं देखते हैं ? मैं बराबर उस ट्रेन में सफर करता हूं ग्रौर देखता हूं कि एक लैवेटरी की सीलिंग चूती रहती है । बार बार जब जब जाता हूं तब तक उस के चूने की शिकायत मौजूद रहती है । मालूम नहीं ट्रेन को दिल्ली में बरौनी में वा समस्तीपुर में देखा जाता है या नहीं देखा जाता है । मैं उधर ध्यान खींचते हुए कहना चाहूंगा कि उसे शीघ्र सुधारा जाय ।

हम ने कई बार कहा है ग्रौर ग्राज फिर दुहराना चाहता हूं कि हम लोग जो उत्तर बिहार के रहने वाले हैं वह बरौनी से लेकर समस्तीपुर तक जो बड़ी लाइन का विस्तार किया गया है उस के लिए हम मंत्री जी का धन्यवाद करते हैं । लेकिन उस से हमारा सवाल पूरा पूरा हल नहीं होता है । जैसा कि माननीय मंत्री को मालूम है कि दरभंगा एक जंकशन है तीन रेलवे लाइनों का तीन तरफ़ से रेलवे लाइंस ग्राती हैं दरभंगा में मिलती हैं उसी तरीके से समस्तीपुर है वह भी तीन रेलवे लाइनों का जंकशन है । समस्तीपुर से दरभंगा एक सिंगिल लाइन है । उस का सर्वे हुग्रा था कि उस को डबल लाइन किया जाय । मालूम नहीं वह सर्वे कहां खटाई में पड़ गया उसका कोई पता ठिकाना नहीं है । कहा यह गया कि बरौनी से समस्ती-पुर जो बड़ी लाइन गई है उस का विस्तार किया जायगा ग्रौर डबल लाइन की जरूरत नहीं होगी । मालूम नहीं उस के सम्बन्ध में सरकार की क्या भावना है ग्रौर सरकार क्या करना चाहती है ? 24 मील की जो इस की दूरी है उस 24 मील की दूरी से एक ही लाइन है ग्रौर उस एक लाइन में माल ढोने का या सवारियों को ले जाने का इंतजाम है वह नाकाफी साबित होता है ग्रौर उस कारण बड़ी भीड़ रहती है । उस में काम नहीं चलता है ग्रौर जब ऐसी हालत है तो उस लाइन को दुहरा करना चाहिए । यह ब्रोडगेज को बढ़ा कर जयनगर ले जाने का काम है वह एक सही दिशा में कदम है उस से वहां के लोगों को सुविधा मिलेगी ग्रौर मैं चाहता हूं कि यह काम जल्द से जल्द किया जाय ।

उपाध्यक्ष महोदय जैसा मैं ने कहा यह ग्रसम मेल जो चलाई गई है उस के लिए मैं रेलवे मंत्रालय का धन्यवाद देता हूं लेकिन एक छोटी बात की ग्रोर मैं उन का ध्यान ग्राकृष्ट करना चाहूंगा । कभी कभी ऐसा

होता है कई दिन ऐसा होता है कि समस्तीपुर से जो हमारा डिब्बा जोड़ा जाता है असम मेल में उस डिब्बे में समस्तीपुर से जब हम चलते हैं तो कभी बीच में गाड़ी को रोक कर यह असम मेल छोड़ देते हैं। पता नहीं रेलवे का कंट्रोलर ऐसा क्यों करता है ? समस्तीपुर का डिब्बा कुछ देर तक बरौनी में पड़ा रहता है उस के बाद में मोकामा में रात भर वह डिब्बा कट कर आगे दूसरे दिन दिल्ली एक्सप्रेस में जोड़ा जाता है। एक दिन ऐसा हुआ कि 10 मिनट आगे वह असम मेल छोड़ दी गई। समस्तीपुर की गाड़ी आकर बरौनी में रुक गई। मैं समझता हूं कि यात्रियों की सुविधा की खातिर अगर गाड़ी कहीं 10 15 या 20 मिनट लेट हो जाय तो मेल लेने के लिए कनैक्शन लेने के लिए स्टेशन मास्टर को यह अधिकार रहना चाहिए कि वह गाड़ी को दस पन्द्रह मिनट तक रोके रहे ताकि कनैक्शन मिल जाय। जब उस दिन के वाक़ये के बारे में स्टेशन मास्टर से शिकायत की गई कि गाड़ी को थोड़ी देर तक रोका क्यों नहीं रखा गया उसे छोड़ क्यों दिया गया तो उन्होंने जवाब दिया कि कंट्रोलर से हमने इस के लिए अनुरध किया था लेकिन कंट्रोलर साहब नहीं माने और हमें कहा कि गाड़ी को छोड़ दीजिये। मैं समझता हूं कि इस शिकायत को किताब में लिखे एक महीना हो गया लेकिन मालूम नहीं कि उस शिकायत का क्या बना

इस के साथ साथ एक छोटी बात और है जिसकी कि तरफ़ मैं ध्यान दिलाना चाहूंगा। समस्तीपुर से दिल्ली के लिए जो फर्स्ट क्लास और थर्ड क्लास के कम्पोजिट डिब्बे जुड़े रहते हैं तो थर्ड क्लास में कोई नियंत्रण नहीं रहता है कि उस डिब्बे में कितनी दूरी के यात्री चढ़ेंगे और कितनी दूरी के यात्री नहीं चढ़ेंगे। हालत अभी यह है कि सब तरह के यात्री उस में चढ़ जाते हैं और परिणामस्वरूप समस्तीपुर से दिल्ली की तरफ़ आने वाले लोगों के लिए उसमें बैठने की व्यवस्था नहीं रह पाती है। मैं मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि उस डिब्बे में कुछ सीट्स रिजर्व कर देनी चाहिएं दूर के मुसाफिरों के लिए ताकि नजदीक के मुसाफिर उस में न चढ़ सकें।

उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य का समय समाप्त हो रहा है।

श्री श्रीनारायण दास : आप ने घंटी बजा दी है इसलिए मैं बस एक आध मिनट में ही अपनी बात समाप्त कर दूंगा।

दूर के यात्रियों के वास्ते थर्ड क्लास कोचेज में सीटें रिजर्व हो जाने से निश्चित रूप से मुसाफिरों को बहुत सुविधा होगी। नार्थ ईस्टर्न रेलवे में बहुत से सुधार हुए हैं लेकिन जैसा कि मैं ने कहा उसमें जो शाखा लाइन है उस में बहुत से स्टेशन ऐसे हैं जहां पर कि सैनेटरी अरेंजमेंट आधुनिक ढंग का नहीं है पुराने ढंग का अभी भी वहां पर चल रहा है। मैं अनुरोध करूंगा कि रेलवे मंत्रालय उधर ध्यान दे और वहां पर भी सैनेटरी अरेंजमेंट सुधार कर उसे आधुनिक ढंग का बना दे ताकि यात्रियों को सुविधा हो।

पीने के पानी की समुचित व्यवस्था की जाने की ओर मंत्रालय ध्यान दे। यह ठीक है कि मंत्रालय द्वारा स्टेशनों पर ट्यूबवेल्स का इंतजाम किया गया है लेकिन बहुत जगह वह ट्यूबवैल ठीक हालत में नहीं हैं और बन्द पड़े हैं। अब गरमी का समय आ रहा है और यात्रियों के लिए पानी की आवश्यकता और भी होगी इसलिए जहां यह बहुत आवश्यक है कि उन ट्यूबवैल्स की तत्काल मरम्मत कराई जाय वहां यह भी आवश्यक है कि चूंकि गाड़ी इन स्टेशनों पर बहुत थोड़ी देर ही रुकती है इसलिए रेल के डिब्बों में भी पीने के पानी की व्यवस्था की जानी चाहिए। इन शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त

[श्री श्रीनारायण दास]

करते हुए आशा रखता हूं कि मैं ने जो चंद सुझाव रेलवे मंत्रालय और मंत्री जी के सामने रखे हैं उन पर सहानुभूतिपूर्वक विचार किया जायगा और तत्काल आवश्यक कार्यवाही की जायगी ।

Shrimati Renuka Barkataki (Barpeta): I support the Demands before the House I would like to avail of this opportunity to make a few observations on the working of our railway system and the likely effects of the new proposals that the Railway Ministry has put forward for raising additional revenue.

I shall attempt to examine the first question from the point of view of the needs of the north-eastern region of our country, and the second from the point of view of the impact that the incidence of the proposals will have on the people of this region. But before I do so, I would like to join other hon. Members who have preceded me and who have congratulated the railwaymen on the magnificent manner in which they responded to the demands imposed by the emergency consequent on the Pakistani aggression. I come from a State which is in the frontier of our country and so it has had to bear the full impact of of aggression both in 1962 and in 1965. It is well known that it is virtually surrounded by the territories of China and Pakistan and is connected with the rest of India with a narrow corridor. The artificial partition of India disturbed all the lines of communications that existed with Assam. A new railway line had to be constructed and new bridges had to be built and an entirely new system of communication with the State had to be built up. Even though 18 years have passed since we got our independence and we became aware of the needs of building up an alternative system of communication, a stable system of railway communication with Assam, I cannot say that we have succeeded in building up a system which can adequately cope up with the volume of traffic in that area or appreciably reduce the fear of vulnerability in communication with the State. I am happy that the railway minister had reiterated the need to accord the highest priority to the development of the strategic area required for national security. I am quite aware of the achievements that stand to the credit of the Ministry. A metre gauge, line was laid immediately after independence. The broad gauge line has now been extended to Jogighopa The ferry capacity at Farakha and Khejuriaghat had been augmented and steps have been taken to have better co-ordination of rail, road and water transport. All these had no doubt made the transport to the State more efficient and but for the timely completion of these projects it might have been impossible to maintain the flow of goods to Assam during the days of conflict. But I wonder whether the paramount needs of defence and the basic needs of the people of this land-locked State can be met by the existing railway system. I do not want to describe the constant volume of traffic that the line will have to carry for defence requirements on the extensive frontier of the north-eastern parts. 15 million people live in Assam and in the north-east part of the country. This is an area of our country which is economically very backward. People of this area have today to depend on the produce of the other parts of the country for many essential commodities such as salt, sugar, textiles, pulses, oil, grams, etc. The tea, timber and jute that the state produces have to be transported to Indian ports from where they are exported to earn valuable foreign exchange. The horticultural products of the hills, oranges, pineapples and the like can have extensive market outside the state if speedy and reliable means of transportation are available. All these requirements can be met only by increasing the capacity of the existing railway system.

The House will recall that even when

the metre gauge line was being laid, it was pointed out and recognised that the link line will not be able to cope with the traffic to and from the state. Even after the line was laid nearly 50 per cent of the goods traffic to the State had to depend upon waterways that passed through Pakistan. The danger of this dependence, the paralysis that this dependence can cause had been spectacularly demonstrated to us twice in the course of the last three years. It is therefore imperative that the highest priority be accorded to increasing the capacity of the rail communication with Assam by laying a broad gauge line right up to Dibrugarh. If the laying of such a line is a necessity for defence of our country and the economic biability of our strategic area, it is equally necessary to augment it with a network of feeder lines that connect the capitals of the various hill districts with the main arterial line to facilitate the improvement of the economy of the hills and to promote commercial and cultural contact and integration. The needs of expanding the railway system in the State should not, therefore, be treated on a per with the competing claims of the other states but as part of the national strategy of defence and integration in the border. I will therefore urge that the Fourth Plan should have a specific provision for strengthening the railway system in the north-east frontier area.

The increase in passenger and goods traffic handled by the railway in this region and the increase in earnings from the traffic are not comparable to the increase in most of the other railway system. The operating costs of the NEF railway are the highest and are as high as 115.9 per cent when the corresponding figure for the entire railway system is only 63.2 per cent. It will be readily admitted that one of the reasons for the low income is the poor economic efficiency of the metre-gauge system. Another major factor that affects costs in this region is the cost of fuel. Most of the coal used by the railways in Assam comes from outside Assam. The cost of transporting it to Assam, the consequent additional strain on the wagon needs and the potentiality of Assam in hydro-electricity and oil should be taken into consideration in determining the economic means of traction that can be employed in the state. Lack of planning or for thought of the past should not be allowed to adversely affect the economic efficiency or inhabit the growth. I therefore urge that the possibility of dieselisation or electrification of traction in Assam should be given urgent and timely consideration. I am glad that the hon Minister referred to the fact that the railways have been able to achieve effective co-ordination between rail, road and river transport along the Bongaigoan-Jogighopa axis. I am sure the government realises that there is perhaps no state in India which depends so much on the effective co-ordination of rail, road and river transport for even intra-state transport as Assam does. I am, therefore, surprised that though the railways have made considerable investments in state road transport corporations or undertakings involving a total capital investment of about Rs. 15 crores in eleven states, no such investment to promote co-ordination has been made or is proposed to be made in the state of Assam.

I must now refer to a major problem that the railways and the railway users of this area are facing and that is the problem of security. I am aware of the measures that the railway administration is taking to improve security. The railway protection force has to prevent pilferage in transit, it has to prevent attack on railway property and attempts to tamper with track and installations. It is very difficult for me to say and I am sure for the minister to claim, that all these functions are being effectively performed by the railway protection force in Assam. It is a frontier state with hostile elements

[Shrimati Renuka Barkataki]

on the borders and in some pockets within the state. The necessity to to take foolproof protective measures to safeguard tracks, bridges and installations and passengers is all the greater in such a state. I do not say that during the Chinese aggression and conflict with Pakistan precautionary measures were not taken. But the number of attempts to tamper with the track, to derail and blow up trains, to attack passenger trains, to intimidate railway staff on this sector of the railway track bordering Nagaland has not decreased. On the other hand, these incidents have increased in recent months resulting in many deaths and an increased feeling of in security. The proposal to clear up jungle on either side of the track seems to have been soft-pedalled. If clearing the jungle is not a safe solution, other means of protection should be found. An effective railway intelligence cell should be set up to work in co-ordination with local intelligence and police. The review of the accidents shows that the number of accidents and attempted derailments is perhaps the highest in the NEF railway when the number is related to the miles in the area. I would, therefore, plead with the government to streamline the railway protection force in the area, augment their strength, enable them to detect, prevent and deal with atempts to attack the track and the passengers so that passengers and railwaymen will have a sense of security and safety in this sector of our railways.

Now. Sir. I must refer to the proposal for a levy of surcharge on the rates on all goods traffic. We are glad that passenger fares have not been increased. But I submit that the general surcharge and the enhancement in the rates for the individual commodities will have an inequitous incidence on Assam. The people of Assam have to depend on supplies from other states for many essential commodities like salt, fish, pulses oil, coal, sugar, textiles etc. All these will be affected by the surcharge and the enhancement in rates for commodities carried over long distances. It is undeniable that in view of the long distances over which essential commodities have to be transported to reach Assam, it will be the people of Assam, who will be most adversely affected by these surcharges and increased.

This will have an iniquitous effect and will put a tremendous additional burden on the common man in Assam. I will therefore appeal to the Minister to find some means of exempting essential commodities transported to Assam from the harsh and iniquitous effects of this increase.

Sir, now I will say a few words about the amenities of passengers and the railway employees in the region. I see that there are provisions in the Demands for increasing these amenities, but the conditions of many of the railway stations, many of the bogies that are used in the line, the catering services available for passengers and the schools, medical services, co-operative societies and fair price shops available for railwaymen and their families need to be radically improved.

Lastly, I must say I was a little surprised to find that the hon. Minister did not refer to the position of private lines in the country. I shall not generalise about economic efficiency or social necessity, but I have no doubt in my mind that in a frontier State like Assam we cannot afford to leave essential services like the railways in private hands. I will therefore urge the hon. Minister to give thought to the need to take over the three private railway lines in Assam, both from the point of view

of economic efficiency and administrative necessity.

With these words, I support the Demands for Grants.

Dr. L. M. Singhvi (Jodhpur): Mr. Deputy-Speaker, Sir, since some of the points that I had raised in my speech on the general discussion on the railway budget have not been answered at all or have not been answered adequately and satisfactorily, I am constrained to reiterate them and once again to elicit the hon. Railway Minister's attention on the issues. I had referred in particular to the fact that Class I officers in the railways were confronted with a total stagnation and with wholly disconcerted lack of incentives and of future prospects. This is a matter of fundamental importance to the efficiency and the morale of any public service organisation in terms of good public administration. I would like to know whether the hon. Railway Minister or the Railway Board have studied this matter in all its ramifications to consider in particular the situation in which Class I officers find themselves, their service prospects, their promotion prospects, their conditions of service at present, and whether it is reasonable to infer from the data that are available to us outside the Government, that the apprehensions and the misgivings of this class of officers are wholly justified. It is a matter of great concern because I am sure the hon. Railway Minister, Shri S. K. Patil and his colleague whom I esteem greatly, Dr. Ram Subhag Singh, time and again pay their tributes in which we heartily and cheerfully join. As a matter of fact, you would recall that I have myself said that at the time of emergency, the manner in which the railway operations were carried out is a matter of great pride and glory for this Ministry. But it is on the basis of the performance, it is on the basis of the contribution which class of officers makes to the administration of railways that such tributes could be paid to the work of the Railwas Ministry. It is on the basis of their work that it could be said that the Railway Ministry has functioned in a satisfactory way considering it from an overall point of view. I am sorry to say that although Shri S. K. Patil touched on many of the points raised by us, this matter was left perhaps to be expatiated upon on some future occasion. I hope that when the hon. Minister of Railways rises to reply, he would deal with this particular matter on the basis of the available data as also in terms of an assurance that this matter would be studied properly and in detail in order to remove these misgivings from the minds of Class I officers in the railways.

Similarly, I have voiced the very legitimate demands, or what appear to be eminently legitimate demands of that category of guards, station masters and assistant station masters and of travelling ticket examiners. It seems to me that the service conditions are not at all uniform. The dearness allowance paid is not on the basis of any consistant criteria which could be justified as looking at the whole thing as an integrated whole.

Shri A. P. Sharma (Buxar): The criteria already laid down by the Railway Board need to be changed.

Dr. L. M. Singhvi: This is another aspect of the matter. I agree with my hon. friend. As I said, in the first place, there are no consistent criteria, and in the second place, perhaps it is necessary to revise and recast the criteria on which some of these benefits are conferred.

It seems to me that it is wholly unreasonable to subject, for example the guards to a lower rate of allowance than is given to persons who are also performing mobile duties and in some cases giving them a lower rate than even those who are stationed in statutory in stationary positions. The claim of the travelling ticket examiners for dearness allowance, I think, is equally justified, and I need hardly say that as the designation itself signifies, they are mobile and are travelling. There is no reason why they should not be

[Dr. L. M. Singhvi]

given proper allowance or at par with and consistent with the criteria laid down by the Railway Ministry already, or if necessary to change and recast these criteria to make a consistent whole, to make a just and equitable approach to their demands.

I have heard it said that the position of housing for railway employees at all levels is in a deplorable state. Perhaps it is part of the general pattern of complete lack of housing for the people in this country and for employees generally. I am told that there are cases even in the railways which is a very much more solvent organisation financially, where persons have to wait for their allotment particularly in the lower levels, for years and years, before they can have a habitable place to live in. They have, therefore, to be content either with the makeshift arrangements made by the railways or, worse still, they have to be content by living in conditions which can be likened to slums.

There is another matter that I shall briefly bring to your attention and that is in respect of rewards and recognition for good performance particularly in the context of the last emergency. I do not know what system the Railway Ministry follows in these matters. But it does appear to me that in cases which were palpably outstanding performance they were ignored either through lack of knowledge or through lack of administrative initiative or because of a lack of judgment in matters administrative. I know that at Gadra, for example, excellent work was done because there were a few helpful people who were able to rise to the occasion and act in, what could be described, a heroic manner. It is all right for us to pay lip sympathy to what they did, but it is frustrating and it is embittering to find that in some cases at least they have not been given a fair and proper recognition for what that did during the emergency. It is true that whatever they did during the period of the emergency was a matter of duty and as a matter of obligation, but to say that some people in some other parts are rewarded very amply, very generously, and some other people in some other parts are neglected and their performance is not taken into account as it should be taken into account, is a matter which can cause legitimate heart-burning. I am sure that the hon. Minister of Railways would rectify and remedy the position.

I had also mentioned in respect of the laying of new railway lines. Here, I would like a clear and somewhat more detailed statement from the hon. Railway Minister in respect of the policy for laying new railway lines. Sometimes it is said that new railway lines are not being laid because they would compete with the possibilities of developing road transport. On other occasions it is said there is not sufficiently strong sponsorship from the State Government for these proposals. I know in Jodhpur division particularly several proposals for new lines where surveys have been made, are lying shelved for over a decade. I want to know whether there is any possibility or hope of salvaging some of these proposals which have been lying in cold storage for too long.

Since on this occasion we can depart from our general tradition of discussing only general policies because we are discussing somewhat more detailed and specific matters, I want to know whether the railways are in a position to do something about introducing a new train between Delhi and Jodhpur, which is the headquarters of the unified High Court of Rajasthan, which has a residential university, as you know, on account of your recent visit that city and which is the acknowledged intellectual and cultural capital of Rajasthan. Now the time taken from here to Jodhpur, the second largest city of Rajasthan, is too long. Perhaps I have been putting too much pressure year after year and I am thankful to the railway ministry

that some acceleration has taken place. The time has been shortened somewhat, but we feel there is scope for shortening the time further, particularly by introducing an alternative route for a new train which would save about 30 to 35 miles distance. This should be looked into. I am told a proposal was in the final stage, but at that stage, the Western Railway said they could not agree to this. I am aware of the difficulties of reception facilities here at Delhi platform, and that some of these lines are restricted. But it is necessary that this matter of very great importance to a premier city of Rajasthan and the importance of having a better link between this city of Rajasthan and Delhi is recognised and something is done in respect of it.

About the transfers, it came to my notice recently that on a number of occasions, the policy of allowing people to be promoted in the same division is not followed and in spite of this, persons are transferred from other divisions precisely where some of these persons are likely to get their promotions. Either the railways should follow a uniform policy of having an all-zone seniority list promotion scheme or there should be a consistent scheme of transfers and promotions within that division. What is happening now is in many cases transfers are being carried out to thwart the service prospects of people and people who are serving in U.P. are transferred to Jodhpur or Bikaner division as a punishment. But what happens in the process is people who are serving in these areas, who belong to these areas and whose promotions had declined very substantially in the general pattern of recruitment, suffer further. This causes unnecessary heart-burning. I think some uniform and consistent policy must be followed.

I do not say we should have separate recruitment boards or separate service commissions for each State. I am very much an advocate of a railway commission for each zone, but the idea never came to pass; it remained in the cloudy regions and has not been implemented in practice. So, it does appear to me that a more consistent pattern should be followed for institution of railway service commissions. For example, the Northern Railway which is very unwieldy and extensive has its service commission as far away as at Allahabad, which is at one corner of the zone and a person from Jaisalmer, Barmer or Jodhpur finds it miles and miles away. It is very difficult and this hardship should be removed. Some method of service facilities must be instituted in the division itself.

I hope the minister would reconsider the possibility of instituting a Rajasthan zone, about which he was good enough to say while replying to the general debate that it is there in his mind, that he is thinking about it, but the figures do not justify it at present. I only want to say that Mr. Patil is a clever man. He has not only the reputation of being clever, which many ministers acquire after becoming ministers, but he is really clever. He knows it is possible to put figures in a particular way and make out a case. I am a lawyer and I know it is always possible to make out a case. This case exists not only on the figures of traffic or lines, but on other considerations also, which cannot long be ignored. I think Mr. Patil will take this demand into account in good time, rather than to the usual routineering policy of the government, taking a demand into consideration only when it becomes insistent and pressing. It will be a measure of his foresight and earnestness to recast the administrative pattern, particularly of the Northern Railway which is so unwieldy and so unmanageable that it cannot give even a modicum of attention to the metre gauge portions of this railway.

श्री मा० मि० पटेल (बुलसार): उपाध्यक्ष महोदय, मैं अपना वक्तव्य शुरू करने से पहले माननीय श्री पाटिल और माननीय डा० राम सुभग सिंह जी को मैं

[श्री ना० नि० पटेल]

बधाई देना चाहता हूं एक बात के लिए । पिछले कई सालों में जो रेल मिनिस्टर रहे हैं उन्होंने इस के बारे में नहीं सोचा है लेकिन इन्होंने इस बात को सोचा है । पिछले साल मैंने रेलवे बजट पर बोलने हुए कहा था और दूसरे माननीय सदस्यों ने भी यहां कहा था कि हमारे देश में रेलवे लाइन के बाजू में जो ज़मीने पड़ी हुई हैं उन ज़मीनों को हमें कल्टीवेशन के लिए उपयोग करना चाहिये । मंत्री महोदय ने हमारी इस मांग पर सोच विचार किया है और कुछ महीनों पहले उन्होंने एलान किया था कि हमारे देश में रेलवे लाइंज़ के बाजू में जो ज़मीनें पड़ी हुई हैं उन में से करीब करीब 85,000 एकड़ जमीन स्टेटों को दी गई है और उन से कहा गया है कि इन ज़मीनों पर वे कल्टीवेशन करवायें । इस स्टेप को लेने से आज कल हमारे देश में जो एक बड़ी समस्या अनाज की है उसको हल करने में मदद मिलेगी , सुविधा होगी । हमारे देश में अभी बहुत सी नई गाड़ियां शुरू की गई हैं । लेकिन इतनी गाड़ियों से हमारी जो मांग है उसकी पूर्ति नहीं होती है । है । लेकिन वह एक अच्छी निशानी है । हमारे यहां वैस्टर्न रेलवे में काफी गाड़ियों में वृद्धि हुई है । खास तौर से जिस भाग से मैं आता हूं वहां मैंने कहा था कि लोगों की बड़ी मांग है कि एक सूरत-बलसार शटल शुरू की जाए । माननीय डा० राम सुभग सिंह जी वहां आए थे । और देख कर के उन्होंने घोषणा की थी कि उस शटल को पहली अप्रैल से चलाना शुरू कर दिया जाएगा । उस घोषणा के मुताबिक वह शटल ट्रेन सूरत - बुलसार के बीच में पहली अप्रैल से शुरू हो हो रही है । इस बार हमारे पाटिल साहब ने रेलवे बजट में जो कुछ कहा उस के मुताबिक सूरत मकदल्ला के बीच, जो कि एक छोटा सा बन्दरगाह है, मुश्किल से आठ या दस मील का फासला है, उस के अन्दर रेलवे डालने के लिये वहां के व्यापारी महामंडल ने और दूसरी संस्थाओं ने रिप्रेजेन्टेशन किया । हमारे मंत्री श्री राज बहादुर जी जब मकदल्ला बन्दरगाह की ओपेनिंग के लिये आये थे उस वक्त उन्होंने देखा कि सूरत और मकदल्ला के बीच में रेलवे लाइन डालनी चाहिये । उन्होंने आश्वासन दिया था कि वह रेलवे मंत्रालय से बात करेंगे । मुझे पता नहीं कि उन्होंने बात की या नहीं , लेकिन रेलवे विभाग का फर्ज है कि यह जो आठ या दस मील रेलवे लाइन डालने के बारे में तय किया गया है उस को जल्दी से जल्दी पूरा करें ।

हमारे यहां बिल्लीमोरा से बघई तक नैरो गेज ट्रेन चलती है । वहां पर बहुत बड़ा डांग फारेस्ट है । वहां पर नैरो गेज होने की वजह से बिल्लीमोरा स्टेशन पर टिम्बर के ट्रांस्पोर्टेशन में बड़ी दिक्कत होती है । इसलिये आज बिल्ली-मोरा से बघई तक जो नैरो गेज लाइन जाती है उस को ब्राड गेज किया जाना चाहिये और उसे नासिक तक ले जाना चाहिये उस से वहां पर जो टिम्बर है डांग फारेस्ट या उस का पूरा उपयोग हो सकेगा ।

पिछले बजट में मैंने एक बात कही थी, मुझे खुशी है कि मंत्री महोदय ने उस पर विचार किया । उन्होंने वर्क्स मैशीनरी ऐंड रोलिंग स्टाक प्रोग्राम आफ रेलवेज नामक पुस्तिका में इस का जो महत्व है उस को बत-लाया है और कहा है कि :

"Electrification of the line between Birar and Sabarmati—Western Railway—The section between Virar and Sabarmati, a length of 422 route kilometres (1125 track kilometres) forms a major part of the Western Railway's trunk route between Bombay and Ahmedabad. The section

up to Baroda also serves the main traffic stream to Delhi. The density of goods traffic on the section is expected to increase by about 100 per cent by the end of the Fourth Plan period, having regard to the establishment of the oil refinery and the development of a petro-chemical complex in Gujarat as also the anticipated expansion of a number of existing industries in the Baroda-Ahmedabad region. The demand for additional passenger services on this section is also very heavy. Steam traction with its inherent limitations is not capable of meeting such a phenomenal increase in traffic.

The work of electrification of the section has, therefore, been tentatively included in the Budget at an estimated cost of Rs. 25.20 crores (excluding the cost of rolling stock). A detailed economic analysis of this scheme is under way. The object of making a token provision of Rs. 10 lakhs in the budget year 1966-67 is that in case it is decided to take up the work later in the year, the provision can be used for doing the ancillary works connected with overhead and site clearances, modifications of power lines, etc."

मुझे यह जान कर बड़ी खुशी हुई है कि आप ने उस पर सोच विचार किया । इस सम्बन्ध में मेरी आप से एक ही प्रार्थना है कि जब आप जानते हैं कि इस की कितनी एसेन्शैलिटी है तब यह काम जितनी जल्दी हो सके उतनी जल्दी हाथ में ले कर पूरा किया जाना चाहिये।

बुल्सर रेलवे स्टेशन के पास जो नैशनल हाई वे हैं जो कि बांकी रिवर के पास और बुलसर स्टेशन के साउथ में है, उसके ऊपर आप आध घंटे तक कारें, ट्रक और बैलगाड़ियां खड़ी रहती हैं क्योंकि क्रासिंग होने की वजह से वहां पर फाटक बन्द रहता है । इस कष्ट को बचाने के लिए वहां पर एक ओवर ब्रिज बनाना बहुत जरूरी है । मैं समझता हूं कि आप इस पर सोच विचार करेंगे ।

हमारे यहां वेस्टर्न रेलवे पर 1 अप्रैल, से बम्बई वीरमगांव जनता एक्सप्रेस शुरू की गई है । लेकिन मुझे यह कहते हुये बड़ा दु:ख होता है कि जो अहमदाबाद जनता एक्सप्रेस है उस का जो हाल्ट है और गुजरात मेल का जो हाल्ट है वह दोनों उसी जगह पर दिये गये हैं। मेरा सुझाव है कि अहमदाबाद एक्सप्रेस का जो हाल्ट है और गुजरात मेल का जो हाल्ट है उस के बजाय जिस बड़े स्टेशन पर हाल्ट नहीं है वहां पर इस नई गाड़ी का हाल्ट रक्खा जाये । अगर नई ट्रेन का हाल्ट दूसरी जगह पर बनाया जाये तो इस से दूसरे स्थान के पैसेन्जरों को सुविधा मिलेगी ।

फंटियर मेल बम्बई से दिल्ली तक चलती है । यह बड़ी महत्वपूर्ण ट्रेन है । जब डा० राम सुभग सिंह कुछ महीने पहले बुलसर आये थे तब हम ने बतलाया था कि बुलसर आर० पी० एफ० सेन्टर है, वहां पर रेलवे डिस्पेन्सरी है, लेकिन यह ट्रेन वहां रुकती नहीं है । अगर यह ट्रेन वहां पर रुके तो इस से बुलसर की पापुलेशन को बड़ी सुविधा हो जायेगी । मैं समझता हूं कि जब बी० बी० ऐंड सी० आई० रेलवे थी उस समय बुलसर पर फंटियर मेल रुका करती थी । दो साल हो गये हैं जब मैं ने श्री पाटिल से रिक्वेस्ट की थी इसके बारे में। उन्होंने कहा था कि उन्होंने दिल्ली पहुंचने का टाइम कुछ कम किया है लेकिन दिल्ली से बम्बई तक किसी रेलवे स्टेशन का स्टापेज कम नहीं किया है सिवा बुलसर स्टेशन के। मेरी प्रार्थना है कि बुलसर रेलवे स्टेशन पर जो यह अप और डाउन ट्रेनें आती हैं उनका स्टापेज जरूर बनाया जाये ।

इस के बाद जो हमारी कोचेज हैं मैं उन के बारे में कुछ कहना चाहता हूं । जिस

[श्री ना० नि० पटेल]

समय कोचेज को हमारी रेलवेज के लिये लाया जाता है उस समय वर्कशाप्स में उन की पूरे ध्यान से चेकिंग नहीं होती है । जो हमारी फस्ट क्लास की कोचेज हैं उन की विन्डोज में एक तरफ स्टापर लगा हुआ है । अगर दोनों तरफ स्टापर लगाया जाये तो कोचेज में मिट्टी न आये । अभी हालत यह है कि एक तरफ का स्टापर लगाने से एक ही तरफ वह फिट होता है । दूसरी तरफ खुला रहता है जिस से एक दम मिट्टी आ जाती है । जब मैं किसी ऐसी रेल से चलता हूं तो न्यूज पेपर की पट्टी लगा लेता हूं खिड़की पर । मेरा सुझाव यह है कि अगर उस के नीचे एक रबर की पट्टी लगा दी जाये और दोनों तरफ स्टापर लगाये जायें तो उस से मिट्टी आना कम हो जायेगा । मैं इस सम्बन्ध में दो एक इन्सिडेंट्स की तरफ रेलवे विभाग का ध्यान दिलाना चाहता हूं । मेरे साथ दादरा नगर हवेली के एम० पी० हैं जो कि बेचारे देहात के रहने वाले हैं । कभी ट्रेन पर चले नहीं थे । अब तो खैर यात्रा करना उन्होंने शुरू किया है । करीब करीब 20 दिन पहले मैं और वह दोनों डीलक्स ट्रेन से ट्रैवल कर रहे थे । हम दिल्ली आ रहे थे । वह दोहद स्टेशन पर बाथ रूम गये । उस में जो टावर बोल्ट लगा हुआ था वह बड़ा आर्डिनरी था । वह इस तरह से बन्द हो गया कि दोहाद से रतलाम पहुंचने तक डेढ़ घंटे तक उन से नहीं खुला । उन के पास और कोई साधन तो नहीं था, स्नफ की डिब्बी थी, उससे खोलना चाहा, वह भी टूट गई । खुले कैसे ? रात का समय था । पैसेंजर सब सो रहे थे । तो उन्होंने जो खिड़की है उसका हैंडिल तोड़ा और तब वह टावर बोल्ट खोला और दरवाजा खोला । बाद में आये तो कहने लगे कि मैं तो उस में इस तरह से फंस गया । मैंने कहा क्या हो गया ? तो सब बताया । दूसरे दिन सुबह फिर वही हालत हुई । वह इंडियन स्टाइल का संडास था । उसकी वजह से वह उसी में गए । और फिर से वह टावर बोल्ट बन्द हो गया और वह दरवाजा नहीं खोल पाये । मैं भी जल्दी उठा । वहां गया तो देखा अन्दर से दरवाजा ठोक रहे थे । मैं ने कहा, ठहरो यह मत करो, । मैं किसी को बुलाता हूं । अटेंडेंट को देखने गया है मोहमडन था, नमाज़ पढ़ने बैठा था, अब उस को भी मैं कैसे डिस्टर्ब करता ? तो फिर मैंने एलेक्ट्रिक वाले को बुलाया । तो वह पहले एक स्क्रू ड्राइवर लाया, फिर छेनी लाया और बाद में एक बड़ा स्पैनर लेकर आया । पहले स्क्रू ड्राइवर से खोलना चाहा, नहीं खुला, तो उस ने छेनी डाली तब भी नहीं खुला तो फिर स्पैनर डाला । वह यह समझे कि मुझे स्पैनर दे रहा है तो उसे अन्दर खींच लिया और उसे ठोंकने लगे । फिर हमने कहा की भाई, यह मत करो । स्पैनर दे दो । छेनी लो । तो फिर छेनी से दरवाजा खुला । करीब करीब डेढ़ घंटे उस में लगे । तो मेरी यह प्रार्थना है कि जब यह कैरेजेज लगती हैं उस वक्त उसके ऊपर कोई ऐसा आदमी रखना चाहिए जो उसकी पूरी चैकिंग कर ले और इन सब चीजों को चेक करके देखे । और वह टावर बोल्ट जो लगाते हैं वह बिलकुल मामूली लगाते हैं । ए०सी०सी० फर्स्ट क्लास में जैसे टावर बोल्ट लगाये हैं और ए० सी०सी० थर्ड क्लास में जैसे टावर बोल्ट मेटल के लगे हैं वैसे लगाये जाने चाहिये ।

एक बात और कहना चाहता हूं ।

उपाध्यक्ष महोदय : नहीं जी, अब खत्म कीजिए ।

श्री ना० नि० पटेल : आदिवासी और शिड्यूल्ड कास्ट के लोगों को सर्विसेज में लेने के लिए जो इन्तजाम किया है उसका पूरा इम्प्लीमेंटेशन नहीं होता है । उस के लिए मेरी प्रार्थना है कि उस पर भी ध्यान रखे और उसको पूरा करें ।

श्री ज्वाला प्रसाद ज्योतिषी (सागर): उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे की मांगों के सम्बन्ध में जो चर्चा चल रही है उस में भाग लेने से पहले मैं रेल के उन कर्मचारियों को बधाई दूंगा जिन्होंने कि युद्ध के वक्त में, संघर्ष के वक्त में, शासन की और देश की बड़ी जबर्दस्त सेवा की। मैं जब यह कहता हूं तो इसे केवल मौखिक सहानुभूति के रूप में नहीं लेना चाहिए। मैं चाहता हूं कि रेलवे मंत्रालय इस बात की तरफ ध्यान दे कि जो इस तरह के ईमानदार कर्मचारी हैं जिन्होंने रेलवे यातायात को, पैसेंजर्स को, युद्ध के मोर्चे पर काम करने वाले सैनिकों को जल्दी से जल्दी अपने स्थान पर पहुंचाने में मदद की है, उन लोगों का अच्छी तरह से ख्याल रखें और उन लोगों को अधिक से अधिक सम्मान और सहूलियत देने की दिशा में अपना मजबूत कदम उठायें। मैं इस तरह के व्यय को ऐसा व्यय मानता हूं कि जो अच्छे परिणामों के रूप में इस देश में पल्लवित और पुष्पित होने वाला है। इस तरह का व्यय आदमियों के जीवन में एक नयी भावना को जगायेगा और देश सेवा की जो भावना है, देश की भलाई, के लिए परिश्रम करने की जो भावना है, उसको अधिक मजबूत करेगा। इस भावना की मजबूती नितान्त ही आवश्यक है।

उपाध्यक्ष महोदय, प्रस्तुत मंत्रियों ने मंत्रालय को संभालने में और उसको गति देने में जो अपना योगदान और अपनी शक्ति का उपयोग किया है, उसके लिए वह निश्चित रूप से बधाई के पात्र हैं। लेकिन मैं इस बात को बहुत साफ साफ तौर से उनकी नजर के सामने रख देना चाहता हूं कि मध्य प्रदेश के आम लोग इस बात से पूरी तरह से सन्तुष्ट नहीं हैं। जब हम भारतवर्ष के नक्शे को देखते हैं तो हम देखते है कि भारतवर्ष का हृदय जो है उस हृदय में रेलवेज़ की बहुत कमी है। इस से चाहे सीमा की तरफ से चलने वाले यात्री हों, चाहे उत्तर की तरफ जाने वाले हों या दक्षिण की तरफ अथवा पूर्व या पश्चिम की तरफ जाने वाले हों, वह रफ्तार नहीं आ सकती है। अगर मध्य प्रदेश में भारतवर्ष के मध्य भाग में यातायात के साधनों की कमी रहती है तो सीमा पर भी जिस तेजी से हमको जाना चाहिए, उस जाने में रुकावट आती है। इसलिए इस तरफ अधिक से अधिक ध्यान दिया जाना चाहिये। मैं एस० आर० सी० की रिपोर्ट की तरफ ध्यान आकर्षित करूंगा रेलवे मंत्रालय का कि जब मध्य प्रदेश का निर्माण हुआ था, वृहद् मध्य प्रदेश का, तो उस रिपोर्ट में खास तौर से जिक्र किया गया था कि यह प्रदेश जो हम बना रहे हैं सीमा की दृष्टि से, चौड़ाई और फैलाव की दृष्टि से बहुत बड़ा प्रदेश है, और इंटीग्रेशन की दृष्टि से, लोगों में भाईचारा कायम हो, इस दृष्टि से इस इलाके में एक बड़ा भारी प्रश्न रहेगा लेकिन यातायात के साधन अधिक से अधिक किये जायें, रेलवे के साधन अधिक से अधिक किये जायें तो यह समस्या अधिक से अधिक हल हो सकेगी। मुझे दुख है कि इस बात की तरफ हमारा कदम अभी तक उतना ज्यादा नहीं बढ़ सका जितनी कि अपेक्षा थी। तो इंटीग्रेशन की दृष्टि से मध्य प्रदेश में रेलवे लाइनों का अधिक फैलाया जाना मैं आवश्यक समझता हूं और दूसरी दृष्टि से भी जैसे बस्तर का इलाका है जोकि लोहे कोयल, डोलोमाइट और चूने के खनिज धन से परिपूर्ण है वह भारतवर्ष का एक अत्यन्त बहुमूल्य स्थल बन सकता है। जंगल का धन भी वहां प्रचुर मात्रा में मौजूद है। अभी एक नागराज कमेटी बैठाली गई थी। और उस कमेटी ने इस बात की तफतीश की कि इस इलाके में किस तरह के उद्योग धन्धों का प्रसार हो सकता है। वहां कागज का एक बड़ा कारखाना खुल सकता है। इतना वहां पर धन है। सीमेंट के कारखाने खुल सकते हैं। एक नहीं दो दो तीन-तीन। और-और भी फैक्ट्रीज शासन वहां व्यवस्था करना चाहता है। मैं चाहता हूं कि इस इलाके को रेलवे की सुविधा दी जाय। इस बात के ऊपर प्रदेश की सरकार द्वारा बार-

[श्री ज्वाला प्रसाद ज्योतिषि]

बार जोर दिया गया कि अगर रेल से जगदलपुर को कनेक्ट कर दिया जाय तो उस इलाके के विकास में और खनिज धन की तरक्की में काफी लाभ हो सकता है । जो दण्डकारण्य आपने बसाया है वहां पर शासन ने करोड़ों रुपया खर्च किया है । उसका भी समुचित उपयोग नहीं हो रहा है क्योंकि वहां पर यातायात के साधनों का अभाव है, लोग वहां जाने को जिस तेजी से तैयार होना चाहिए, वहां की सुविधाओं और सहूलियतों को देखते हुए उस तेजी से वहां नहीं जा रहे हैं कारण यह है कि वह इलाका भारतवर्ष के शेष भाग से एक तरह से कट आफ सा है। तो मैं जोरदार शब्दों में इस बात की अपील करूंगा कि रेलवे मंत्रालय से और मंत्री महोदय से भी कि वह इस बात पर ध्यान दें । औद्योगिक विकास की दृष्टि से, सांस्कृतिक विकास की दृष्टि से और जो क्षेत्र बहुत से आदमियों को एम्प्लाय कर सकता है उस क्षेत्र का समुचित उपयोग हो सके, इस दृष्टि से उस क्षेत्र में रेलवे लाइन लगाना बहुत आवश्यक है ।

इधर विन्ध्य प्रदेश के क्षेत्र में भी मैं देखता हूं कि रेलवे लाइन की बहुत कमी है । एक अरसे से हम इस बात पर जोर देते रहे हैं कि रींवा को रेलवे लाइन से जोड़ा जाय और पन्ना छतरपुर को जोड़ते हुए कटनी या दमोह को जोड़ दिया जाय ताकि वह क्षेत्र जो जंगल के धन से परिपूर्ण है उसका समुचित विकास हो सके और लोगों में एक इन्टीग्रेशन की भावना पैदा हो सके, भाईचारा कायम हो सके इसके लिए इस रेलवे लाइन की आवश्यकता है ।

मैं अपने स्थान सागर की दृष्टि से इस बात पर अनेक बार जोर दे चुका हूं कि इस शहर का रेलवे स्टेशन एक तरफ है और शहर दूसरी तरफ है और इसके कारण वहां के लोगों को बहुत परेशानी उठानी पड़ती है । सागर एक यूनिवर्सिटी टाउन है और मिलिटरी का केन्द्र भी है ऐसे केन्द्र में यातायात एक दिन में पच्चीस-पच्चीस और तीस-तीस दफे रुके और पौन-पौन घंटे और आध-आध घंटे तक लोगों को सैकड़ों की तादाद में रुका रहना पड़े यह बड़ा दुखद होता है । इसके लिए वहां के लोगों ने बार-बार प्रार्थना की कि या तो ओवर ब्रिज या अगर ओवर ब्रिज बहुत कास्टली होता है और प्रदेश का शासन अपनी गरीबी की वजह से पैसे नहीं लगा सकता है तो कम से कम अन्डर ब्रिज की तो अवश्य व्यवस्था की जाये । 9 वर्ष एग्जामिन किये हो गया । मुझे मालूम हुआ कि केन्द्रीय सरकार ने और रेलवे मंत्रालय ने दो ओवर ब्रिजेज देने का वायदा किया था आठ नौ वर्ष पहले । लेकिन आज तक एक भी नहीं मिल सका । मैं बहुत नम्रतापूर्वक ध्यान आकर्षित करूंगा कि यदि ओवर ब्रिज की व्यवस्था नहीं हो सकती है तो सागर के लिए एक अन्डर ब्रिज निश्चित रूप से दिया जाय ताकि हजारों आदमियों की जो रुकावट होती है आधे-आधे और पौन पौन घंटे का समय बरबाद होता है उसकी बरबादी बच सके ।

महोदय मैं रेलवे मंत्रालय का ध्यान छोटे कर्मचारियों की तकलीफों की तरफ निश्चित रूप से आकर्षित करना चाहूंगा । छोटे कर्मचारी आपके शासन की रीढ़ हैं । उनकी बुनियाद पर आपके शासन का महल खड़ा हुआ है । अगर नींव के पत्थर कमजोर रहते हैं अगर उनके जी कसकते रहते हैं तो इस भवन को इस विकास और व्यवस्था के भवन को जिसको हम चाहते हैं कि मजबूती से कायम हो वह उस मजबूती से कायम नहीं हो सकता है । कुछ न कुछ झंझट रुकावट आप भी महसूस करते होंगे । मुझे कुछ कान्फ्रेंसेज में आमंत्रित किया गया था । मैं अभी अभी एक कान्फ्रेंस से होकर आया हूं । वहां पर मेरे सामने छोटे रेलवे के कर्मचारियों और मिस्त्रियों ने यह बात रखी कि हम रेलवे विभाग में 6-6, 8-8 और 10-10 साल तक

काम करते होते हैं लेकिन हम टैम्पोरेरी रहते हैं। होता यह है कि जब एक जगह का काम खत्म हो जाता है तब हमारी सर्विसेज खत्म कर दी जाती हैं। अगर कहीं दूसरी जगह काम शुरू भी होता है और हमें वहां पर काम करने के लिए आमंत्रित भी किया जाता है तो नये तरीक़े पर और नयी सर्विस की तरह से हम अपना काम शुरू करते हैं। निश्चित रूप से यह एक बड़ी दिक्कत की बात है। आज के जमाने में जबकि छोटे और गरीब कर्मचारी परेशान हैं एक तो आठ-आठ और दस-दस वर्ष तक नौकरी करने के बाद उनको टैम्पोरेरी ही रखा जाता है और काम खत्म हो जाने पर जब उन्हें नौकरी से अलग कर दिया जाता है तो वह परेशान हो जाते हैं। जब वह ईमानदारी से काम कर रहे हैं तो उन्हें दूसरे कर्मचारियों की तरह की सब सहूलियतें कम से कम दी जायं। प्रमोशन आदि भी उन्हें उसी तरह से मिले तो मैं समझता हूं कि यह एक उचित बात होगी। मुझे यह बतलाया गया कि जब शासन को नये कर्मचारी लेने होते हैं तो उनके हुकूकों का कोई खयाल नहीं किया जाता है। प्रमोशन्स जो होते हैं उनके लिए नये सैलैक्शंस हो जाते हैं नये लड़कों को उन में भरती कर लिया जाता है और वह बेचारे छोटे कर्मचारी जोकि रेलवे विभाग की 4-4, 6-6 वर्ष तक सेवा कर चुके होते हैं उनकी सेवाओं का ख्याल नहीं किया जाता है। यह उचित ही होगा कि वे आदमी जोकि आपके विभाग में काम कर चुके हैं या कर रहे हैं उन आदमियों को यह मौक़ा दिया जाय, नये दरवाज़े तरक्की के प्रमोशन के जो खुलें तो उसके लिए उन लोगों को कंसिडर किया जाय और उन को प्राथमिकता दी जाय ताकि ऐसे लोगों को स्थान मिल सके।

15 hrs

उन्हीं छोटे कर्मचारियों से बात करने के बाद मुझे यह मालूम पड़ा कि वहां पर अन्न का अभाव है। कर्मचारी यह महसूस करते हैं कि निश्चित रूप से वहां पर अन्न का अभाव है। एक-आध राशन की दुकानें होने से क्या बनता है? अब छोटे कर्मचारियों के और उन के परिवार वालों के लिए खाने को अन्न न हो और उस के दिमाग़ में यह चिन्ता सवार हो कि मैं जब शाम को काम से घर वापिस लौटूंगा तब मुझे पता नहीं रोटी भी मिल पायेगी कि नहीं, घर में मेरे चूल्हा सुलग भी सकेगा या नहीं? आप स्वयं समझ सकते हैं कि इस तरह की चिन्ता उस पर सवार रहने से वह कैसे मन लगा कर रेलवे विभाग की सेवा कर सकते हैं? मैं चाहूंगा कि या तो शासन सस्ते गल्ले की दुकानें पर्याप्त मात्रा में वहां पर खोलने का प्रबन्ध करे और अगर वैसा न हो सके तो जहां उनकी कोआपरेटिव्स हैं उनको ताक़त दे, पैसा दे और उन्हें अन्य रेलवे के छोटे कर्मचारियों को सप्लाई करने का काम सौंपे। बाकी उन पर मंत्रालय कुछ थोड़ा सा नियंत्रण रखे ताकि वहां ठीक से काम सम्पन्न हो सके। उन कोआपरेटिव्स के द्वारा उन्हें अधिक से अधिक अन्न मिल सके, सहूलियत के साथ में अन्न मिल सके इस तरीक़े की व्यवस्था करने की वह कृपा करें।

कटनी और बीना आदि स्थानों में मेरे नोटिस में छोटे कर्मचारियों द्वारा यह बात लाई गई कि रेलवे के छोटे कर्मचारियों के लिए आवास का वहां मुनासिब इंतजाम नहीं है। बड़े कर्मचारियों को भी मैं मानता हूं कि आवास सम्बन्धी दिक्कत होगी, उन के लिए तो मकानात इधर उधर बनाये भी गये हैं लेकिन छोटे कर्मचारियों के लिए जिस अनुपात में उनके मकान बनने चाहिएं वे बिलकुल नहीं बने हैं और मैं उस ओर मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहूंगा। बड़े कर्मचारियों के लिए तो कुछ सहूलियत मिल भी जाती है, बड़े बड़े स्टेशनों के नजदीक विकास कार्य हो रहा है लेकिन छोटे कर्मचारियों की जिंदगी मुसीबत की जिंदगी बन रही है। इस ओर मंत्रालय तत्काल ध्यान दे और छोटे कर्मचारियों की आवास सम्बन्धी

[श्री ज्वाला प्रसाद ज्योतिषी]

व्यवस्था करे । जो इस तरह के विकसित स्थान हैं, कटनी सरीखे, जहां कि पहले 8000 की ग्राबादी थी ग्राज वह बढ़ कर 30 ग्रौर 35 हजार हो रही है ऐसे स्थलों में निश्चित रूप से छोटे कर्मचारियों के लिए काफ़ी संख्या में मकान बनाने का इंतजाम करें ।

मैं शासन का ध्यान इस बात की तरफ़ ग्राकर्षित करूंगा कि जब भी रेलगाड़ी स्टेशन की तरफ़ पहुंचती हैं, किसी बड़े स्टेशन की तरफ़ तो स्टेशन के ग्राउटर सिगनल के पास निश्चित रूप से चेन खींच कर लोगों द्वारा गाड़ी को खड़ी कर दिया जाता है ग्रौर उस समय जो भी बिला टिकट वाल यात्री रहते हैं वह गाड़ी से उतर कर चले जाते हैं । मैं देखता हूं कि इस से शासन को काफ़ी नुक़सान होता है । इस दिशा में शासन ग्रौर ग्रधिक सजग हो ग्रौर मैं समझता हूं कि यह ग्राउटर सिगनल पर गाड़ी पर से उतरना यह एक कानूनन जुर्म ठहरा दिया जाय ग्रौर ग्रगर कोई ग्रादमी उतरता हैं तो इक्के, दुक्के उन ग्रादमियों को पकड़ कर प्रासीक्यूट करने की व्यवस्था ग्रगर विधान में हम करने की कोशिश करें तो मैं समझता हूं कि हम यह बगैर टिकट की यात्रा को रोकने में किसी हद तक कामयाब हो सकते हैं ।

जब भी मैं शौकिया तीसरे दर्जे में बैठ जाता हूं तो देखता हूं कि वहां ग्रब भी ग्रत्यधिक भीड़ होती है । मैं चाहूंगा कि सरकार इस भीड़भाड़ को कम करने के लिए ग्रौर जोरदार क़दम उठाये । मैं चाहूंगा कि सागर, कटनी ग्रौर वीना जो रेलवे लाइन है उस पर कम से कम एक ग्रौर गाड़ी निश्चित रूप से चलायें । जो भीड़भाड़ उस क्षेत्र में रहती ह उसके लिए गह नितान्त ग्रावश्यक है कि एक नई रेलगाड़ी चलाई जाय । ग्रगर कुछ न हो तो कम से कम एक शटल ट्रैन उस क्षेत्र के लिए दी जाय ताकि वहां पर यात्रियों की भीड़ कम हो सके । मैं देखता हूं कि रात को बहुत कम गाड़ियां वहां से चलती हैं । तीन गाड़ियां जो चलती हैं इस तरफ़ से ग्रौर उस तरफ़ से वह दिन के वक्त समाप्त हो जाती हैं । रात को ग्रगर एक गाड़ी इस तरफ़ ग्रौर उस तरफ़ से, कटनी से वीना को ग्रौर वीना से कटनी को दे दी जाय तो ग्रच्छा रहेगा ।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं बहुत समय से इस बात पर जोर देता ग्राया हूं कि छतीसगढ़ का जो क्षेत्र हैं उस क्षेत्र से उत्तरी मध्यप्रदेश को जोड़ने के लिए एक फास्ट ट्रेन की बहुत ग्रावश्यकता है । मैं समझता हूं कि दिल्ली को भी उस तरफ़ से जोड़ने के लिए ग्रच्छा हो यदि बिलासपुर के ग्रागे से उस तरफ़ से भिलाई इत्यादि के पैसेंजर्स को लेते हुए दिल्ली की तरफ़ को कोई तेज गाड़ी होनी चाहिए ।

यह बात कही जाती थी कि वहां की लाइन कमजोर है उस की कैपेसिटी कम है, मैं समझता हूं कि शासन उस ग्रोर ध्यान दे ग्रौर एक फास्ट ट्रेन मध्यप्रदेश के दक्षिणी इलाक़े को उत्तरी भारत से जोड़ने वाली एक फास्ट ट्रेन इस तरह से चलाने की व्यवस्था की जाय ।

ग्राजकल यह चर्चा सुनने में ग्राई है कि नये डिब्बे जो रेल के बन रहे हैं उन में मोटे ताजे ग्रादमियों को चलने में ग्रौर उनसे निकलने में बड़ी तकलीफ़ होती है । ग्रगर वाकई ऐसी बात हो तो उधर ध्यान दिया जाय । जहां तक मेरा ताल्लुक है मैं एक बहुत दुबला पतला व्यक्ति हूं इसलिए वैसा तो खतरा मुझ जैसे ग्रादमियों को नहीं है लेकिन कभी कभी मेरे जैसे दुबले पतले ग्रादमियों के सैंडविच होने का खतरा पैदा हो जाता है । जब उस तरह का कोई तगड़ा ग्रादमी ग्राता है ग्रौर हम लोग उस तरफ़ से निकलते हैं तब ऐसा ख़तरा रहता है इसलिए ग्रपने बचाव की दृष्टि से भी मैं चाहूंगा कि इस तरफ़ रेलवे मंत्रालय ध्यान दे ।

यह बात सही है कि थर्ड क्लास के डिब्बों में सफ़ाई की ओर कम ध्यान दिया जाता है, उस ओर एक उपेक्षा का व्यवहार किया जाता है । मैं चाहूंगा कि थर्ड क्लास के डिब्बों में सफ़ाई रखने की ओर उचित ध्यान दिया जाय । मैं देखता हूं कि हर आल्टरनेट स्टेशन पर या तीन, चार स्टेशनों के बाद फ़र्स्ट क्लास के डिब्बों की सफ़ाई को देख लिया जाता है और उनकी सफ़ाई करा दी जाती हैं और अगर कोई एम० पीज० ट्रैविल कर रहे होते हैं तो निश्चित रूप से सफ़ाई करा दी जाती हैं और फ़र्स्ट क्लास के डिब्बे को साफ़ रखा जाता है । मैं चाहूंगा कि थर्ड क्लास के डिब्बों की सफ़ाई की ओर प्रशासन द्वारा समुचित ध्यान दिया जाय । उनके शौचालयों को अधिक से अधिक साफ़ रखा जाय क्योंकि आपको यह नहीं भूलना चाहिए कि असल में आम जनता ही रेलवेज की आमदनी कराती है ।

मैंने देखा है कि बहुत देर तक गाड़ियों में रोशनी नहीं रहती है । उधर भी हम को ध्यान देना है । खास तौर से थर्ड क्लास के कम्पार्टमेंट्स में जहां अत्यधिक भीड़भाड़ होती है वहां पर यह लाइट न होने से बड़ी दिक्कत हो जाती है इसलिए लाइट की समुचित व्यवस्था रखने की ओर आप ध्यान दें । आप ने जो मुझे बोलने का समय दिया उस के लिए धन्यवाद ।

श्री किशन पटनायक (सम्बलपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, कटौती प्रस्ताव 179 से 206, 212 से 221 और 281 और 282, इन कटौती प्रस्तावों की तरफ़ रेलवे मंत्री महोदय का मैं ध्यान खींचना चाहता हूं क्योंकि श्री काशी राम गुप्त ने यह कह दिया था कि संयुक्त समाजवादी दल सब लोगों को तीसरे डिब्बे में यात्रा करने के लिए सुझाव देता है । मैं स्पष्टीकरण दे देना चाहता हूं कि हम भूदान मार्गी नहीं हैं और हृदय परिवर्तन से सब लोगों को तीसरे दर्जे का यात्री बना देंगे ऐसा विश्वास हम लोगों का नहीं है । हम तो चाहते हैं कि सिर्फ़ तीसरा दर्जा ही ट्रेन में रहे ताकि मजबूरन सब लोग एक दर्जे के यात्री बनें । इस दिशा में मुझे अफ़सोस के साथ कहना पड़ता है कि आजादी के पहले के वर्षों में कुछ प्रगति शुरू हुई थी जबकि जनता गाड़ियां बनीं । लेकिन आजादी जितनी पुरानी हो चली, समाजवादी विचार भी उतना ही पुराना हो चला और यह समाजवादी प्रवृत्ति कमज़ोर होने लगी । जितनी जनता गाड़ियां चलाई भी गई थीं, उन में से कुछ गाड़ियों में तो पहला दर्जा भी शामिल कर लिया गया और नई जनता गाड़ियां बननी बन्द हो गईं ।

इस सम्बन्ध में रेलवे मंत्रालय को कोई राय और कोई सिद्धान्त बना लेना चाहिए । जिस हालत में मौजूदा जनता गाड़ियां चलती हैं, उस से तो उन का न चलना ही अच्छा है, क्योंकि जनता गाड़ी का मतलब यह हो जाता है कि उस में सिर्फ़ तीसरे दर्जे के यात्री चलते हैं । इसी लिए जो लापरवाही दूसरी ट्रेन्ज के तीसरे दर्जे के लिए दिखाई जाती है, उस से भी ज्यादा लापरवाही जनता ट्रेन्ज के प्रति होती है ।

श्री चन्द्रमणिलाल चौधरी (महुआ) : क्या माननीय सदस्य ने कभी उस में सफ़र कर के देखा है ?

श्री किशन पटनायक : एक बार मैं उस पर चढ़ा था और मेरा बक्सा पानी में बिल्कुल ख़राब हो गया ।

श्री चन्द्रमणिलाल चौधरी: क्या माननीय सदस्य बराबर उस में सफर करते हैं ?

श्री किशन पटनायक : बराबर उस में सफ़र नहीं करता हूं । लेकिन अगर माननीय सदस्य ने यह सोचा था कि मैं सिर्फ़ फ़र्स्ट क्लास में ट्रेवल करता हूं, तो उन का अनुमान ग़लत है । मैं कभी कभी—यह नहीं कि बराबर—तीसरे दर्जे में यात्रा करता हूं ।

श्री चन्द्रमणिलाल चौधरी : अगर माननीय सदस्य को फ़र्स्ट क्लास मिले, तो कोई तकल्लुफ नहीं उन को !

श्री किशन पटनायक : इस सम्बन्ध में कोई सिद्धान्त अपना लेना चाहिए ।

विशेषकर सफ़ाई के बारे में मैं कहना चाहता हू कि मुफ्त सफ़ाई का तो सिर्फ़ नारा ही होता है । जो सर्विस करने वाले लोग होते हैं, उन के औजारों पर लिखा होता है कि सफ़ाई मुफ्त की जायेगी, लेकिन जब गाड़ी स्टेशन पर खड़ी होती है, तो प्लेटफ़ार्म पर जितने भी सफ़ाई वाले होते हैं, वे सब के सब पहले दर्जे के डिब्बे में घुस जाते हैं और वहीं काम करते हैं । तीसरे दर्जे की तरफ़ उन की नजर बिल्कुल नहीं जाती है ।

इस समय रेलवे मंत्रालय की जो हैसियत है, अगर मंत्री महोदय उस हैसियत का पूरा इस्तेमाल करेंगे, तो वह इस महकमे को एक आदर्श या अगुआ महकमा, एडवांस्ड डिपार्टमेंट, बना सकते हैं—अगर मंत्रियों में उतना दम हो, तो ।

रेलवे के सम्बन्ध में एक लम्बी योजना बनानी चाहिए और पंद्रह, बीस, पच्चीस साल आगे सोचना चाहिए—यह सोचना चाहिए कि अगले पच्चीस साल में रेलवे का किस तरह का विकास हो और उस हिसाब से छोटी योजनाओं को प्रायर्टी मिलनी चाहिए । चूंकि इस समय कोई लम्बी योजना नहीं है, इसलिए बीच बीच में जो स्थानीय या और प्रकार के प्रेशर होते हैं, उन के कारण कहीं कुछ लाइन्ज बन जाती हैं, कहीं कुछ डीजलाइजेशन हो जाता है । इस समय दूर-दृष्टि के साथ और एक दूरगामी योजना के अन्तर्गत कोई भी परिवर्तन या विकास-कार्य नहीं होता है ।

इस सम्बन्ध में मैं कहना चाहता हूं कि अभी कुछ डीजलाइजेशन चल रहा है, लेकिन यह डीजलाइजेशन किस हद तक चलेगा ? हमारे देश में डीजल का आयात होता है और उस के लिए काफ़ी विदेशी मुद्रा खर्च करनी पड़ती है और इस वक्त विदेशी मुद्रा खर्च करना मुनासिब नहीं है । दूसरी तरफ़ जब कि हमारे देश में पर्याप्त कोयला है, उस का इस्तेमाल नहीं हो रहा है । सारी तीसरी पंचवर्षीय योजना के लिए कोयले के इस्तेमाल का जो लक्ष्य रखा गया था, रिवाइज्ड एस्टीमेट्स में उस में कमी पड़ रही है । एक तरफ़ तो कोयले का इस्तेमाल नही हो रहा है, जो कि देसी चीज है और दूसरी तरफ़ विदेशी मुद्रा का खर्च हो रहा है ।

मैं कोयले से डीजल तक परिवर्तन का विरोधी नही हूं । यह सही है कि कोयले को जलाना अच्छा नहीं है—उस से बहुत गन्दगी होती है । लेकिन अगर हम कोयले से बिजली निकालें और बिजलीकरण के प्रति ज्यादा ध्यान दें, तो वह ज्यादा अच्छा रहेगा और विदेशी मुद्रा का खर्च नहीं होगा । इसलिए मैं सुझाव देना चाहता हूं कि रेलवे मंत्रालय अपनी तरफ़ से कुछ कोयला खानों के पास थर्मल प्लान्ट लगाए, ताकि कोयले का भी इस्तेमाल हो और रेलगाड़ियों में कोयले से बिजली तक परिवर्तन में तरक्की भी हो जाये ।

मेरा सुझाव है कि मंत्री महोदय रेलवे के विकास के सम्बन्ध में पंद्रह, बीस साल की एक योजना बनायें । वह एक अच्छी योजना होगी ।

श्री हुकम चन्द कछवाय : क्या बीस साल तक यह सरकार रहेगी ?

श्री किशन पटनायक : अगर अच्छी योजना होगी, तो दूसरी सरकार भी उस योजना को चला सकती है ।

श्री मधु लिमये (मुंगेर) : रेलवे तो रहेगी ।

श्री हुकम चन्द कछवाय : [सब को ब्लड प्रेशर है ।

श्री मधु लिमये : पाटिल साहब जाने से पहले योजना तो बनायें ।

श्री किशन पटनायक : खासकर सीमाओं के पास जो नैरो गेज रेलवे लाइनें हैं, उन को तुरन्त बदल दिया जाये । खासकर उत्तरी बिहार से आसाम तक जो लाइन है, जो इस समय छोटी है, उस को बड़ा बना दिया जाये ।

श्री सरजू पाण्डेय (रसड़ा) : पूर्वी उत्तर प्रदेश में भी ।

श्री रामसेवक यादव (बाराबंकी) : यू० पी० को प्रधान मंत्री मिल गया । और क्या चाहिए ?

श्री किशन पटनायक : मैं ने उड़ीसा के बारे में कुछ कटौती-प्रस्ताव दिये हैं । मैं इतना याद दिला दूं कि इस समय उड़ीसा में डेढ़ हज़ार किलोमीटर से से भी कम रेलवे लाइन है । असल में उड़ीसा की तरक्की और औद्योगिक उन्नति के लिए अभी तक ज्यादा से ज्यादा सौ किलोमीटर रेलवे लाइन बनी होगी । बाकी जितनी भी रेलवे लाइनें उड़ीसा में हैं, वे उड़ीसा के लिए नहीं हैं । चूंकि बंगाल से मद्रास को या महाराष्ट्र या आन्ध्र को कलकत्ता से कनैक्ट करना था, इसलिए वे लाइनें बन गई हैं ।

इसलिए यह आवश्यक हैं कि उड़ीसा के अपने विकास की दृष्टि से भी कुछ लाइनें बनाई जायें । अगर मंत्री महोदय उड़ीसा का रेलवे लाइनों का नक्शा देखेंगे, तो उन को तुरन्त पता चल जायेगा कि बरसवां से तालचेर तक सिर्फ अस्सी किलोमीटर का फ़ासला है । राउरकेला से बरसवां तक एक लाइन बन चुकी है, क्योंकि वहां लोहा मिलता है । इसलिए बरसवां से तालचेर तक रेलवे लाइन तो तरन्त बनाई जा सकती है, ताकि राउरकेला से पुरी या भुवनेश्वर, जो कि उड़ीसा की राजधानी है, कनेक्टिड हो जाये । इस बारे में मंत्री महोदय को बहुत जल्दी कार्यवाही करनी चाहिए । उस के साथ साथ अगर सम्बलपुर को भी तालचेर से जोड़ दिया जाये, तो जब कि उड़ीसा के चारों तरफ़ रेलवे लाइन है, उस के बीच में भी रेलवे लाइन की लकीर हो जायेगी ।

श्री मधु लिमये : यह सरकार लकीर की फ़कीर है ।

श्री किशन पटनायक : उड़ीसा के लिए ये दो लाइनें बहुत जरूरी हैं । जैसा कि मैंने कहा हैं, चूंकि बरसवां से तालचेर तक केवल अस्सी किलोमीटर का फ़ासला है, इसलिए वह लाइन बहुत जल्दी बना देनी चाहिए ।

रेलवेज में नौकरशाही बहुत ज्यादा चलने लगी है । खास तौर पर सिलेक्शन और ट्रांस्फ़र वग़ैरह में नौकरशाही की स्वेच्छाचारिता बहुत ज्यादा हो गई है । मैं ने कभी कभी रेलवे मंत्रालय को ऐसे मामलों पर खत भी लिखे हैं । मैं मिसाल देना चाहता हूं कि रेलवे में एसिस्टेंट इन्जिनियर्स के लिये एक सिलक्शन हुआ था—लोअर गजेटेड स्केल में 1965 में और उस में 9 कैन्डीडेट्स को सफल घोषित किया गया था कि ये सिलेक्ट हुए हैं प्रमोशन के लिये । लेकिन उन 9 में से सिर्फ़ 5 को नौकरी मिली प्रमोशन के हिसाब से और बाकी चार को नहीं मिली, जब कि वहां पर जगहें थी और उन जगहों में कुछ ऐसे लोगों को लिया गया जो इस सिलेक्शन टेस्ट में फेल थे । इसकी तो आप एन्क्वायरी करेंगे ही, लेकिन यहां पर मैंने इसको मिसाल के तौर पर रखा है । इस वक्त रेलवे में नौकरशाही में पक्षपात बहुत ज्यादा चल रहा ह ।

इस सम्बन्ध में एक सवाल मेरे साथी श्री रामसेवक यादव ने संसद् में रखा था और जब उस अफ़सर को इस सवाल के बारे में

[श्री किशन पटनायक]

पता लगा तो उस ने उन लोगों से जिनको जगह नहीं मिली थी यह भी कहा कि :

"Let Parliament now promote the above-named persons; I have nothing to do."

श्री मधु लिमये : यह विशेषाधिकार का प्रश्न हैं ।

श्री किशन पटनायक : वह नहीं हो सकता क्योंकि लिखा हुआ नहीं मिलगा, कोई डाक्यूमेन्ट नहीं मियेगा, इसलिये दिक्कत है ।

यहां पर ग्रेड्स के बारे में कई बातें कही गई हैं । मुझे किसी एक ग्रेड की नौकरी बारे में कोई बात नहीं कहनी है । जहां तक ग्रड्स की नौकरियों की तनख्वाहों में तरक्की को बात है, उस सम्बन्ध में मैं सिर्फ इतना ही निवेदन करूंगा कि रेलवे मंत्रालय कम से कम नौकरियों के मामले में कुछ अगुआ हो । दसरे महकमों की तुलना में जो असमानतायें ह उनको खत्म किया जाय । तनख्वाहों में गैरबराबरी है उसको घटाया जाय ताकि समाजवाद का कुछ आभास तो मिल सके । हम बार-बार यह शिकायत आपके सामने लाते हैं ।

कोच-एटेंडेंट्स के बारे में मुझे कुछ कहना हैं । उनको कभी भी रहने की जगह नहीं मिलती हैं । पिछले साल भी इसी डिमाण्ड पर बोलते हुए मैंने मंत्री महोदय का ध्यान इस ओर आकर्षित किया था । मंत्री महोदय ने कहा था कि इसके बारे में हम सोचेंगे, लेकिन अभी तक कुछ नहीं किया गया हैं । उनको अभी भी रहने के लिये जगह नहीं मिलती है । मैंने एक मिसाल दी थी कि कैसे एक कोच-एटेंडेंट के लिये उसके माता-पिता के मरने का टेलीग्राम आया और उसका कोई पता न होने के कारण उसको डिलीवर नहीं हो सका, उसका कोई पता नहीं मिला कि वह कहां रहता हैं । किसी तरह से नार्दरन रेलवे के डाइनिंग कार के बेयराज़ को चार-पांच महीने तक तनख्वाह नहीं मिली । मैं जब उड़ीसा से दिल्ली आया था यह तब की बात ह, मुझे पता नहीं कि अभी उनको मिली या नहीं मिली । अगर मिल गई हो तो मंत्री महोदय बतला दें । इसी तरह से रेलवे के गैंग-कुलीज़ की हालत है, उनको बहुत शोषित किया जाता हैं । जो लोग इंस्पैक्टर वगैरह होते हैं उन से काफ़ी रिश्वत लेते हैं । उनको नौकरियों में कोईस्थायित्व नहीं होता है । इसी तरह से स्टेशन के कुलियों की भी बहुत खराब हालत है ।

आखिर में ये जो कांट्रेक्टर्स को कैन्टीन दिये जाते हैं, खाने के लिये कान्ट्रेक्टर्स बनाये जाते हैं, जो कार्मशियल मैनेजर्स होते हैं, जिनके हाथ में पावर रहती है उन काट्रेक्टस को देने की, इनका रिश्ता उन कांट्रेक्टर्स के साथ बहुत बढ़िया रहता है ।

एक माननीय सदस्य : गुप्त रिश्ता रहता है ।

श्री किशन पटनायक : मैं एक मिसाल देता हूं--आमलट का । धरसुगुडा स्टेशन पर जो साउथईस्टर्न रेलवे का है, वहां अण्डा मिलता ह बाजार में तीन आने का, लेकिन दो अण्डे का जो आमलेट बनता है, उसकी प्राइस सवा रुपया या एक रुपया दस पैसा फिक्स की गई है । इतनी प्राइस की मन्जूरी देने से आप अनुमान कर सकते हैं कि कांट्रेक्टर और उस डिपार्टमेंट दोनों में कितना लेन-देन हो गया होगा । यह मैंने एक ही मिसाल दी है, इसी तरह से और भी मिसालें दी जा सकती हैं। इस के बारे में आप तहकीकात जरूर कीजिये ।

Shri Basumatari (Goalpara): I rise to support the demands for gants for Railways. I do not like to repeat what the hon. Members who spoke before me.

I congratulate the Railway Minister first of all for giving attention to our eastern zone. By saying 'eastern zone', I do not mean only Assam; by 'eastern zone' I mean Assam, Nagaland, Manipur and Tripura. This eastern zone of India, which is in the eastern most corner of India and at a strategic point, should not be viewed in the same way as we do the other States of the country. I must congratulate the Railway Ministry for the services rendered during the last Chinese attack and during the Pakistani aggression.

Sir, we had only one railway line in the British times and that railway line too was constructed by the Britishers just to cater to the needs of tea gardens which were owned only by them. The railway line did not serve the needs of the people. After Independence, I hope our Railway Minister will not view this frontier strategic State of Assam with a general tendency. By 'general tendency' I mean considering the population of the eastern zone. If they consider it on the basis of population, then we may not get anything. Still, when Assam was attacked by the Chinese, the Railway Ministry was kind enough to grant us a broad gauge line, just to transport jawans, commodities and other essential things and this broad gauge line runs from new Jalpaiguri to Jogighopa and is very important. I would request the Railway Minister to see whether this line can be extended to Upper Assam via Goalpara and Gauhati by constructing second bridge over mighty Brahmaputra.

I also want to point out to the Railway Minister that, after having a broad gauge line from Bangaigaon to Jogighopa, the line from Bangaigaon to Gauhati has been left out. This was left out because of the turbulent rivers like Inodi and Bekicta. But now these rivers have become less troublesome. I mean to say that, after the earthquake in 1949, the river beds have expanded and these rivers have now become docile. There were difficulties because of these rivers and, that is why the Railway Ministry felt that it was not possible to extend this railway broad gauge line from Bangaigaon to Gauhati. But now that is over. Therefore, I request the Railway Minister to consider this and extend the broad gauge line from Bangaigaon to Gauhati. If this broad gauge line is extended to Gauhati, a great service will have been done to Assam.

15.28 hrs.

[SHRI SHAM LAL SARAF *in the Chair*]

I want to point out another thing. The Assam Mail has been rendering a tremendous service, but at the same time I should say that there is this difficulty: through a metre gauge line we have to come via Siliguri to catch the connecting Assam Mail at Barauni to Delhi; sometimes when it comes late by half an hour or so they do not wait for it; therefore, the passengers who travel from Assam to Barauni to catch the train are put to very great difficulties and hardship at Barauni station.

Due to carelessness on the part of Railway staff in looking to the difficulties of the passengers coming from Assam which include jawans and others and men of various walks of life. They are stranded and they do not get any accommodation at the station. There is no hotel for them to stay there for all the 24 hours just to catch the train the next day.

I request the hon. Railway Minister to extend a broad gauge line from Barauni to New Jalpaiguri. I do not know where from it is possible to extend this broad gauge line to New Jalpaiguri. But they should see that there is a broad gauge rail link from Katihar onwards to New Jalpaiguri.

Another point I would like to make out is with regard to housing. Of course, compared to other Departments, the Railway Department has been constructing houses for their em-

[Shri Basumatari]

ployees. But, in the matter of allotment of houses there are some categories of staff and officers. Only after independence, scheduled castes and scheduled tribes have been considered specially by the railways also with regard to appointments and allotment of houses. But, in their cases if they are placed under the category of ten or 15 years of service, they will get no accommodation. This is very strange. I would request the hon. Railway Minister to pay special attention to the scheduled castes and scheduled tribes employees in the matter of housing accommodation.

Another point I would like to make out is about employment of these people. The railways being the largest public undertaking, it should show some leniency to this category in the matter of promotion also. Formerly, when Shri Jagjivan Ram was the Railway Minister, he saw to it that in the matter of employment, scheduled castes and scheduled tribes candidates were given the special consideration. Now it is not being done. I request the hon. Railway Minister to pay special attention to these matters.

I would like to point out that the trains that pass through the Assam State are mostly during nights with the result that these trains are not being used much by the people of Assam. Very few people could avail of travelling in the night trains in Assam. I request the Railway Minister to revise the timings of these trains in such a way that at least some of these trains pass through in the day time also. I request the hon. Minister also to see that at least some additional trains be introduced looking to the convenience of the "Muzdoors" from Bihar to Assam travelling every year from October to May.

There are some small States like Nagaland, Tripura, and Manipur where there is not a single railway line. In the Lushai and Garo Hills as well as Khasi Hills, there are mineral resources like coal, lime and all that. But, due to lack of conveyance, neither the private industrialist nor the Government of India intends to put in any industry here. Unless there is some transport facility available in this area, nobody will come forward to start an industry there. This is the only State where tea and jute alone can bring foreign exchange and Assam alone produce 50 per cent of the total yield of tea in the whole of India. These used to be transported by river navigation. Because of conflict with Pakistan, this could not be made use of. Tea is the only foreign exchange earning commodity which should be easily transported. From this point of view, I say that train facility is very important there.

In this connection, I again repeat that there are private railway lines run by the private people. After independence, these private companies should not be allowed to run these lines and make a profit. As already pointed out by another hon. lady Member, I request the hon. Railway Minister to see whether these companies are taken over by the Railways.

Mr. Chairman: The hon. Member's time is up.

Shri Basumatari: Coming to catering, I should say that we get very nice food while travelling from Calcutta to Delhi. But, on the Assam side, the food served by the railway contractors is of very poor quality. I request the hon. Minister to see whether the catering by the private parties can now be taken over by the Railway Department. From Barauni to Assam, catering is done by private contractors. I request the Railway Ministry to take over the catering from Gauhati to Delhi in the Assam Mail and they should see that they give good food to the passengers. Another point that I would like to touch upon is this. At Barauni Station, it is very difficult to get accommodation in the trains as transit passengers. Here, I find that the hon. Ministers are not listening to me.

Mr. Chairman: They are discussing your point.

Shri Basumatari: Tickets are sold on payment of bribes at Barauni Station. The other day I myself along with other passengers noticed this. I found a member of staff demanding Rs. 10 each for ticket. The moment I went there the employee came to me and apologised for this.

Mr. Chairman: Now the hon. Member must conclude.

Shri Basumatari: I never discuss about corruption. Corruption is a very wide term and it is of a national character. This must be wiped out. When Servashri Ram Subhag Singh and S. K. Patil are there, I am sure that they will look to this thing and see that this is wiped out at least from the Railways. They should see that corruption in matters like selling of ticket on extra payment at Barauni Station must go. Here it is very difficult to get accommodation in the connecting train. People coming over to Delhi find it difficult to get accommodation at Barauni Station. Therefore, I request the hon. Ministers to see that corruption is not there with regard to sale of tickets and providing accommodation at Barauni Station to the transit passengers.

Thank you very much.

Mr. Chairman: Shri Daljit Singh.

श्री दलजीत सिंह (ऊना) : सभापति महोदय, इसमें कोई शक नहीं है कि सभी दलों के सदस्यों ने रेलवे मन्त्रालय और रेलवे कर्मचारियों को इस बात के लिए धन्यवाद और मुबारकबाद दी है कि उन्होंने पिछले संकट काल में और उत्पादन के क्षेत्र में बहुत मेहनत से काम किया है। रेलवेज ने जो काम किया है, उसको देख कर सभी देशवासियों को खुशी महसूस होती है। इसके अलावा कल हंगरी के साथ दो हजार रेल के डिब्बे देने का जो एग्रीमेंट हुआ है, वह इस बात का सुबूत है कि रेलवे मन्त्रालय ने न केवल उत्पादन में, बल्कि हर एक क्षेत्र में बहुत तरक्की की है। नई रेलवे लाइनें बिछाने, रेलों को बिजली और डीजल से चलाने, पुल वग़ैरह बनाने और दूसरी काम में आने वाली चीजों को बनाने के काम में काफ़ी तरक्की की है। लेकिन यह तरक्की और उत्पादन में यह इजाफ़ा उतना नहीं है, जितनी कि देश की जरूरत है।

हमारे देश में बहुत से इलाके पिछड़े हुए हैं, जिनमें रेलवे लाइनों और दूसरी सहूलियतों की बहुत आवश्यक है। मैं माननीय मन्त्री का ध्यान इस तरफ़ दिलाना चाहता हूं कि तरक्की तो हुई है और उत्पादन भी बढ़ा है, लेकिन पिछड़े हुए इलाकों की तरफ़ ज्यादा ध्यान देने की जरूरत है। देश में जो जनसंख्या बढ़ रही है, मन्त्री महोदय ने उसका भी शायद अन्दाजा लगाया होगा। हमारे देश में एक घंटे में 1100 बच्चे पैदा होते हैं। अगर जनसंख्या के इजाफ़े के मुताबिक व्यवस्था करनी पड़े, तो एक घंटे में 100 मकान बनाने पड़ेंगे, 5 स्कूल बनाने पड़ेंगे और एक अस्पताल बनाना पड़ेगा। इस सूरत में हमारे उत्पादन में इस तरह तरक्की होनी चाहिए कि हमारे पिछड़े इलाके भी आगे बढ़ सकें और जो जनसंख्या बढ़ रही है, उसका भी इन्तजाम किया जा सके।

हम देखते हैं कि आजकल रेलवे मन्त्रालय की तरफ़ से डबल-लाइन बनाने और शहरों को सुविधायें देने की ही ज्यादा कोशिश की जाती है, लेकिन पिछड़े हुए इलाकों की तरफ़ बहुत कम ध्यान दिया जाता है। अगर आप पिछड़े हुए और पहाड़ी इलाकों पर जरा नजर डालें, तो आप को पता चलेगा कि वहां पर जो भी तरक्की की गई है या पुरानी लाइनों को ठीक करने के लिए जो भी कदम उठाए गए हैं, वे तकरीबन सिफ़र के बराबर हैं। मिसाल के तौर पर पठानकोट-जोगेन्द्रनगर की मीटरगेज लाइन पर जो इंजिन और डिब्बे चल रहे हैं, वे बहुत पुराने हैं। उन डिब्बों की

[श्री दलजीत सिंह]

न तो अच्छी तरह से रिपेयर होती हैं और न ही इंजिनों को रिप्लेस किया जाता है, ताकि गाड़ियों की रफ़्तार बढ़ सके और लोगों को आराम मिल सके।

मैं नंगल डैम-रोपड़ लाइन की तरफ़ भी आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं, जिसके बारे में पंजाब सरकार के साथ एक एग्रीमेंट किया गया था, जिसका वक्त 1968 तक है। पहले तो उस लाइन पर नुकसान होता था, लेकिन जब से नंगल की फ़र्टलाइज़र फ़ैक्टरी काम करने लगी है, तब से उस लाइन पर मुनाफा होने लगा है। मैं आप को एक ही आंकड़ा बताता हूं कि नंगल डैम स्टेशन की माहवार आमदनी दस से बारह लाख रुपये है। लेकिन इस लाइन पर न तो पैसेंजर्स के लिए कोई एमिनिटीज हैं और न एम्पलाईज के लिए कोई सहूलियत है। उसकी तरफ़ कोई ध्यान नहीं दिया जाता है। जब कभी रेलवे मन्त्रालय के पास वहां के बारे में कोई प्रोपोजल आती है, तो यह कहा जाता है कि चूंकि पंजाब गवर्नमेंट के साथ एग्रीमेंट है इस लिए हम इस बारे में कुछ नहीं कर सकते।

मैं विनती करना चाहता हूं कि जब इस लाइन पर मुनाफ़ा होता है और सिर्फ़ एक ही स्टेशन का मुनाफ़ा दस, बारह लाख रुपये के करीब है और अगर पंजाब गवर्नमेंट उस पर कुछ खर्च नहीं करती है, तो फ़िर रेलवे मन्त्रालय को इस को लेना चाहिए और कुछ रुपया खर्च करके यात्रियों और एम्पलाईज को जो भी सहुलियत वह दे सके, वह देनी चाहिए।

पिछले दिनों रेलवे बोर्ड ने यह फ़ैसला किया था कि इस एग्रीमेंट के बावजूद हम वहां पर कुछ सुविधायें दे देते हैं। मैं समझता हूं कि हमारी स्टैंडिंग कमेटी में यह मामला आया था और यह फ़ैसला किया गया था कि आनन्दपुर साहब और नंगल डैम स्टेशनों पर शेड्ज लगा दिये जायेंगे और नंगल डैम स्टेशन पर थर्ड क्लास वेटिंग हाल बना दिया जायेगा। नंगल डैम की पोजीशन यह है कि पंजाब में वह सबसे बड़ा टूरिस्ट सेंटर है। सरकार की फ़िगर्ज़ के मुताबिक तकरीबन 28 या 30 हज़ार टूरिस्ट्स मन्थली वहां जाते हैं। लेकिन स्टेशन पर उनके ठहरने के लिए कोई सुविधा नहीं है, कोई थर्ड क्लास वेटिंग हाल नहीं है। जो रेलवे कर्मचारी और आफ़िसर्ज़ वहां जाते रहते हैं, मैंने कई दफ़ा उनका ध्यान इस तरफ़ आकर्षित किया कि जो टूरिस्ट्स वहां जाते हैं, उनको बाहर खुले में ठहरना पड़ता है और वहां ही खाना बनाना पड़ता है, बारिश में वे भीग जाते हैं, हालांकि रेलवेज़ के पास बहुत जगह है और जो जगह उसने एक्वायर की हुई है, वह ऐसे ही पड़ी हुई है। वहां पर वी० आई० पीज़० आते हैं, लेकिन वहां पर कोई बाग़ वग़ैरह नहीं लगाया गया है। न तो उस ज़मीन को इस्तेमाल में लाया गया है और न ही पैसेंजर्ज़ के लिए कोई सुविधायें दी गई हैं।

रेलवे मन्त्रालय ने जो तजवीज़ मंजूर की थी, उसके मुताबिक बहुत सा सामान वहां चला गया। लेकिन बाद में जब रेलवे कर्मचारियों को पता चला कि इस बारे में कोई एक एग्रीमेंट है, जो 1968 तक है, तो वह सारा सामान वहां से किसी दूसरी जगह ले जाया गया। इस तरह वहां पर कुछ सहुलियतें देने और सुविधा पहुंचाने की वह तजवीज़ खटाई में पड़ गई।

मैं निवेदन करना चाहता हूं कि बेशक वह एग्रीमेंट चल रहा है, लेकिन जब रेलवे मन्त्रालय को उस लाइन पर मुनाफ़ा हो रहा है, तो उसको उस लाइन पर चलने वाले पैसेंजर्ज़ और टूरिस्ट्स और साथ ही एम्पलाईज़ को सुविधायें देने के लिए कुछ करना चाहिए।

जैसा कि मैंने पहले भी कई दफा कहा है यह लाइन पिछड़े हुए इलाकों को मिलाती है। पूरा हिमाचल प्रदेश और कांगड़ा जिला इस की बैक पर है। उधर से जितने भी लोग दिल्ली आते हैं, वे सभी उसी लाइन से आते हैं लेकिन उनको कोई सुविधा नहीं मिलती है। अगर मन्त्री महोदय नंगल डैम से फिगर्ज मंगायेंगे, तो उन को मालूम होगा कि हालांकि दिल्ली के लिए जो डिब्बे लगाए जाते हैं, उनमें चालीस मुसाफ़िरों के लिए जगह होती है, लेकिन वहां पर सौ, डेढ़ सौ टिकट इशू किये जाते हैं। मन्त्री महोदय अन्दाज लगा सकते हैं कि रात के वक्त सफ़र करते हुए उन लोगों को कितनी तकलीफ़ उठानी पड़ती है।

इस बारे में कई दफ़ा यह प्रोपोजल बनाई गई कि या तो नंगल डैम से दिल्ली कोई सीधी ट्रेन चलाई जाये और या जो गाड़ी अम्बाला तक आती है, उसको दिल्ली तक एक्सटेंड किया जाये और जो इधर से डिब्बे जाते हैं, उनको भी डायरेक्ट ट्रेन कर दिया जाये। अगर यह कदम उठाया जाये, तो उन पिछड़े हुए इलाकों को फ़ायदा पहुंच सकता है। अगर कुछ स्लीपर लगा दिये जायें, तो रात को सफ़र करने वालों को कुछ सहूलियत और आराम मिल सकता है, लेकिन अभी तक ऐसा नहीं किया गया है। मैं दरख्वास्त करूंगा कि इस तरफ़ ध्यान दिया जाये। लोग बहुत तकलीफ़ में हैं। मन्त्री महोदय को जब कभी मौका मिले, वह गाड़ी चलने के वक्त जरा रेलवे स्टेशन पर नजर डालें। लोग डिब्बे में सामान के बोरों की तरह भर जाते हैं। या तो उन डिब्बों को कम से कम डबल कर दिया जाये और या डायरेक्ट ट्रेन कर दी जाये। इसमें कोई नुकसान की बात नहीं है, बल्कि फ़ायदे की ही बात है। इसके अलावा मैं अर्ज करूंगा कि जो फ्लाइंग मेल अमृतसर जाती है, उसमें ब्रांच लाइनों के लिये जो लोग जाते हैं, ब्रांच लाइनों पर ट्रेन्ज का कनैक्शन ठीक न होने की वजह से, वे लोग अपनी जगह पर वक्त पर नहीं पहुंच पाते हैं। इस गाड़ी से ब्रांच लाइनों की गाड़ियों के टाइम को कनैक्ट कर दिया जाय, ताकि लोगों को सुविधा मिल सके और वे वक्त पर पहुंच सकें।

इसके अलावा मैं एक प्रपोजल यह भी रखूंगा कि यहां से 6 बज कर 10 मिनट पर एक पैसेन्जर ट्रेन अम्बाले के लिये चलती है जो साढ़े ग्यारह बजे अम्बाला पहुंचती है। अगर उसको नांगल तक बढ़ा दिया जाए तो वह भी सीधी गाड़ी नांगल के लिये बन सकती है और इससे लोगों को सुविधा मिल सकती है।

एक बात मैं यह अर्ज करूंगा कि यहां दो बड़े मेले लगते हैं। एक आनन्दपुर साहब का और दूसरा नैना देवी का। इन दोनों ही मेलों पर कोई स्पेशल ट्रेन की व्यवस्था नहीं की जाती है। अगर किसी वक्त कोई गाड़ी मंगवा भी ली जाती है तो उसमें न रेलवे को फ़ायदा होता है और न यात्री ही उससे फायदा उठा सकते हैं। वह अगर किसी टाइम पर आ भी गई तो लोगों को किसी इश्तिहार या किसी और जरिये से कोई इत्तिला नहीं दी जाती कि फलां टाइम पर गाड़ी जायगी। वहां 7–8 लाख यात्री इकट्ठे होते हैं लेकिन उनको उससे कोई फायदा नहीं होता है। अगर उनसे कहते है कि आप कोई स्पेशल ट्रेन क्यों नहीं मंगवाते हैं तो कहा जाता है कि इसमें नुकसान रहता है। जब इसके लिये पहले से कोई प्लान न किया जाय, कोई इश्ति-हार न निकाला जाय, तो फिर उससे फायदा उठाया जाना मुश्किल ही होगा। मैं इतना सुझाव दूंगा कि इस सिलसिले में जो भी इन्तजाम किया जाय, ऐसी व्यवस्था कर दी जाय कि लोगों को उसकी इत्तिला दी जा सकें, ताकि लोग उससे पूरा पूरा फायदा उठा सकें।

इसके अलावा मैं अर्ज करूंगा कि खाद वहां से सभी स्टेटों को जाती है और उस खाद को ले जाने के लिये जो मालगाड़ी के डिब्बे उसको ले जाते हैं, वे रिपेयर वाले होते हैं।

[श्री दलजीत सिंह]

उनकी छांट नांगल में होती है और जब छांट होती है तो आधे डिब्बे उनमें से नाकिस निकलते हैं फिर उनको खाली मरम्मत के लिये अम्बाला भेज दिया जाता है । उसका नतीजा यह होता है कि जो खाद जाने वाली होती हैं, वह रुक जाती है । मैं आपकी नोटिस में यह लाना चाहता हूं कि अगर वहां पर एक छोटी सी वर्कशाप बना दी जाय, जिससे कि वे डिब्बे जो सैकड़ों मील मरम्मत के लिये जाते हैं, उनकी वहां पर ही मरम्मत कर दी जाय और इस तरह से हजारों रुपयों का फायदा रेलवे को हो सकता है । अगर ऐसे हो जाये तो मैं समझता हूं कि रेलवे को ज्यादा फायदा पहुंच सकेगा ।

एक विनती मैं यह करूंगा कि वहां पर जो एम्पलाईज हैं उनके लिए रेलवे की तरफ़ से मकान नहीं बनाये गये हैं । हालांकि जगह आपके पास है । मेरा ख्याल है कि जो वहां पर 44 थर्ड क्लास एम्प्लाईज हैं उनमें से 15 को मकान दिये हैं, ट्रेन क्लर्कस 17 हैं, उनमें से 6 को दिये हैं, फोर्थ क्लास 32 हैं, उनमें से 7 को दिये हैं । मैं दरख्वास्त करूंगा कि जब आपके पास जगह है तो उनके लिये आइन्दा पांच साला प्लान में रेजिडेन्शल क्वार्टर्स जरूर दिये जायं ताकि उनको सुविधा मिल सके, क्योंकि उनसे आप 12-12 घंटे की ड्यूटी लेते हैं, अगर रहने की व्यवस्था नहीं होगी तो वे ठीक प्रकार से ड्यूटी नहीं दे सकेंगे ।

जो गेट नांगल डैम के नजदीक है, उसमें जो गेट मैन है, उससे 24 घण्टे की ड्यूटी ली जाती है । आप खुद अन्दाजा लगाइये कि एक आदमी कितनी ड्यूटी दे सकता है, इसके अलावा न वहां पर शेड प्रोवाइड किया गया है और न रहने के लिये मकान दिया गया है । जरा इस बात को भी देख लें . . .

सभापति महोदय : अपनी तकरीर खत्म कीजिये ।

सिर्फ एक बात अर्ज करके बैठ जाऊंगा । पंजाब में रेलवे लाइन बनाने के लिये बहुत से सुझाव पंजाब गवर्नमेंट ने दिये हैं कि लुधियाना से वाया रोपड़ या वाया समराला चण्डीगढ़ को मिला दिया जाय । लेकिन पिछले जितने भी पांच साला प्लान आये हैं किसी में भी ऐसी व्यवस्था नहीं की गई है । इसलिये मैं अर्ज करूंगा कि आईन्दा पांच साला प्लान में इसको जरूर ध्यान में रख कर कुछ न कुछ पंजाब के लिये किया जाय, ताकि वे भी कह सकें कि हां एक लाइन स्टेट में जब से आजादी मिली है, बन गई है ।

इतना कह कर मैं धन्यवाद देता हूं, और मांगों का समर्थन करता हूं ।

श्री ओंकार लाल बेरवा (कोटा) : सभापति महोदय, मैं रेलवे की अनुदानों की मांगों पर डिमाण्ड नं० 11 से 20 तक बोलना चाहता हूं । श्रीमान् जी, सबसे पहले तो मैं रेल कर्मचारियों को धन्यवाद देना चाहता हूं कि जिन्होंने ऐसी संकटकालीन स्थिति में, जबकि पाकिस्तान के साथ झगड़ा हो रहा था, रात दिन बड़ी बहादुरी और सावधानी से खास कर राजस्थान में काम किया । जिन्होंने अपने कर्त्तव्यों का पालन करते हुए वीर गति प्राप्त की, उनके प्रति अपनी हार्दिक श्रद्धांजलि प्रकट करता हूं ।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि रेलवे से जब से बाबू जगजीवन राम गये, उनके बाद से शेड्यूल्ड कास्ट और शेड्यूल्ड ट्राइब्स के ऊपर बड़ा बहुत ही कम ध्यान दिया गया है । क्योंकि श्रीमान्जी, मैं आपको याद दिलाना चाहता हूं कि रेलवे में 80 परसेंट शेड्यूल्ड कास्ट और शेड्यूल्ड ट्राइब्स के आदमी काम करते हैं, जिनमें छोटे कर्मचारी, केजुअल लेबर वाले कर्मचारी और दूसरे जो कर्मचारी हैं, आज आठ-आठ, दस-दस, पन्द्रह-पन्द्रह साल से केजुअल लेबर ही चले आ रहे हैं, लेकिन उनकी तरफ़ कोई ध्यान नहीं दिया जा रहा

है । बल्कि उनका 6–6 महीने के अन्दर टेस्ट होता है और अगर वे फेल हो जाते हैं तो उनको नोकरियों से हटा दिया जाता है । जबकि परमानेन्ट आदमियों का टेस्ट नहीं होता है और केजुअल वालों का टेस्ट होता है और इस तरह से उनको फेल करके घर बैठाल दिया जाता है । इस सम्बन्ध में मेरे पास कई उदाहरण हैं । एक रतलाम के सी० पी० आई० डब्ल्यू० को डिग्रेड करके मिस्त्री की पोस्ट में लगा दिया जाय, जिसकी 15 साल की सर्विस है, यह बड़े शर्म की बात है । इस तरह से टेस्ट के नाम पर शेड्यूल्ड कास्ट और शेड्यूल्ड ट्राइब्स के लोगों को पिछड़ा हुआ रखा जाय, उनके चान्स को मारा जाय, उनको प्रमोशन न दिया जाय, यह बड़ी ही अनुचित बात है । ज्यादा कहते हैं तो कह दिया जाता है कि तुम्हारा रिजर्वेशन खत्म कर दिया गया है । कई अधिकारी तो इस लिये भी कहते हैं कि तुम्हारा रिजर्वेशन खत्म हो गया है, अगर प्रमोशन चाहते हो तो 200, 400 रु० लाओ । उनको ट्रांस्फ़र कर देते हैं झूठा और उनसे रुपया लेकर वहीं का वहीं लगा देते हैं । मैं मन्त्री महोदय से कहना चाहता हूं कि ऐसे अफ़सरों की जांच की जाय जो इस तरह के अत्याचार करते हैं । आज शेड्यूल्ड कास्ट्स और शेड्यूल्ड ट्राइब्स की लेबर के ऊपर अत्याचार हो रहा है ।

मैं आपको यह बताना चाहता हूं कि जो लेबर वेलफेयर आफिसर्स हैं जिनको गैंग के ऊपर जाकर मजदूरों से स्वयं सम्पर्क करके उनका हाल पूछना चाहिये, वे वहां नहीं पहुंचते हैं । वे दफ़्तर में ही काम लेते रहते हैं, मजदूरों से सम्पर्क नहीं करना चाहते, हालांकि आर्डर्ज ऐसे हैं कि पी० डब्लू० आई के साथ ट्राली में जाकर महीने दो महीने के अन्दर उनसे जाकर पूछो, कि तुम्हें कोई तकलीफ़ तो नहीं है, तुम्हें ड्यूटी मिली या नहीं पास मिला या नहीं । छुट्टी निकल जाती है उसके बाद स्टेशन मास्टर पास देते हैं । ऐसा अत्याचार आज इन छोटे कर्मचारियों पर होता है यह बड़े शर्म की बात है ।

मैं निवेदन करूंगा कि इन छोटे कर्मचारियों की तरफ़ ज्यादा से ज्यादा ध्यान दिया जाय । अत्याचारों का मैं और हाल आपको बताऊं । विजिलेन्स आफिसर को ही देख लीजिये । उसकी लिमिट उस पद पर तीन साल होती है । इसलिये वह अत्याचार भ्रष्टाचार की जांच नहीं करते हैं, क्योंकि कार्यकाल समाप्त होने के बाद फिर उसको वहीं जाना है । इसलिये जरूरी है कि या तो उनकी मियाद बढ़ाई जाय, या उनको उस पद पर परमानेन्ट किया जाय, या तीन साल में उनका वहां से ट्रांसफर कर दिया जाय, तब तो वह जांच कर सकेगा । वरना जब उसको तीन साल में उस पद से हटा दिया जाता है तो वह जांच किसकी करेगा । इसलिये उसके कार्यकाल को बढ़ाया जाय ।

16 hrs.

सेफ्टी आर्गेनाइजेशन हर जी० एम० के साथ एक अवसर है और उस आर्गेनाइजेशन के लिए दो लाख चालीस हजार रुपये साल का खर्च करने की व्यवस्था की गई है । मैं जानना चाहता हूं कि क्या इमसे एक्सीडेंट्स में कमी हो गई है । वह जी० एम० पी० ग्रेड का अधिकारी होता है और ढाई तीन हजार रुपये उसको मिलते हैं । इसको बन्द किया जाये । एक स्कूल, एक सेंटर उदयपुर में बना हुआ है जहां रिफ़ेशर कोर्स चलता है । पता नहीं वहां क्या किया जाता है । एक ड्राइवर जो बेचार तीस साल सर्विस कर चुकता है और वह अगर अंग्रेजी के पेपर में फेल हो जाता है तो बिना इस बात का लिहाज किए हुए कि उसने तीस साल की सर्विस कर ली है उसको सी ग्रेड में लेते हैं और उसकी तनख्वाह घटा कर ढाई सौ से दो सौ पौने दो सौ रुपये कर दी जाती है । अब आप जानते ही हैं कि पहले ड्राइवर किस तरह से बना करते थे । कोयला ढोते ढोते वे ड्राइवर बन जाते थे । अब अगर वह इस पेपर में फेल हो जाता है तो उसकी

[श्री श्रोंकार लाल बेरवा]

तनख्वाह घटा कर दो पौने दो सौ रुपये कर दी जाती है और उसको कह दिया जाता है कि पेंशन वगैरह भी उसको इसी हिसाब से मिलेगी । ऐसा क्यों कर दिया जाता है ? क्या वे स्कूल के बच्चे हैं कि उनको याद दिलाया जाए कि वे एक पेपर भूल गए हैं । यह बड़े ही अफसोस की बात है । ऐसे पुराने कर्मचारियों को रिफ्रेशर कोर्स के नाम पर पुराने ग्रेड में ले आना ठीक नहीं है । उनका आपको ख्याल करना चाहिये ।

कुछ बातें अब मैं गाड़ियों के बारे में कहना चाहता हूं । देहरादून एक्सप्रेस के पीछे, (19 डाउन के पीछे) जो पार्सल गाड़ी चलाई जाती है वह सवाई माधोपुर में जयपुर वाली गाड़ी को नहीं मिलती है । इसका नतीजा यह होता है कि भीड़ वैसी की वैसी बनी रहती है । यह पार्सल गाड़ी कोटा होकर चलती है । इसको या तो देहरादून से पहले चलाया जाए और और अगर बाद में इसको चलाना है तो जयपुर वाली के साथ इसको मिलाया जाए ताकि जयपुर वाली गाड़ी का रश कम हो जाए और उसमें सीधी दिल्ली, मथुरा, भरतपुर की सवारियां रह जायें । यह जो पार्सल ट्रेन है इसके बारे में हमने कई बार मन्त्री महोदय से निवेदन किया था और बड़ी मुश्किल से इन्होंने इसको चलाया है । अब मैं चाहता हूं कि या तो इसको देहरादून से पहले चलाया जाए और अगर पीछे चलाना है तो जयपुर वाली गाड़ी के साथ इसको मिलाया जाए ।

कोटा से बीना तक बीच में तीन चार स्टेशन ऐसे बन्द हैं जहां पर पब्लिक का काफी रश रहता है । उन स्टेशनों की भ्रष्टाचार की कहानी अगर मैं बताऊं तो वह भी अपने में में एक कहानी होगी । इन तीन चार स्टेशनों पर काफी सवारियां उतरती है । इन गाड़ियों में बाबू लोग बैठे बैठे मुसाफिरों को टिकट दे देते हैं और जब वे उतरते हैं तो उन से वापिस टिकट ले लेते हैं । किस तरह से यह जो भ्रष्टाचार है इसको आप मिटायेंगे ? अगर इन तीन चार स्टेशनों को खोल दिया जाए तो लोगों को भी असानी हो सकती है और भ्रष्टाचार भी समाप्त किया जा सकता है । स्टेशन बने हुए हैं, सिगनल बने हुए हैं, सब कुछ है लेकिन पता नहीं क्यो ये बन्द पड़े हैं । आप देखें कि हमारे देश की पापुलेशन काफी बढ़ रही है । सवारियां भी काफी आने जाने लग गई है । इस वास्ते आप इन स्टेशनों को खोल दें तो बहुत अच्छा होगा ।

हमारे कछवाय साहब जनता मे बैठ कर आरहे थे । इनका सामान पीछे रह गया । इन्होने सोचा कि जंजीर खीच दें ताकि उतर कर सामान लाया जा सके । लेकिन वह जंजीर टूटी पड़ी थी । तीन हाथ इन्होंने उसको खींच लिया लेकिन कुछ पता नहीं चला कि जंजीर कहां है और गाड़ी नहीं रुकी । जंजीर न हो गई द्रोपदी का चीर हो गया । बाद में वह लैट्रिन में गए तो वहां पर पानी ही नहीं था । इन्होंने कहा कि बताओ क्या करें ये सब आप देखें कि कितनी बुरी बातें हैं । थर्ड क्लास के पेसेंजर्स के लिए ठीक से आपको व्यवस्था इन चाजों की यानी पानी वगैरह की तो कम से कम करनी चाहिये ।

कोटे से जो एयर कंडिशन कोच लगाई है उस में हर साल घाटा होता है । लेकिन फिर भी उसको लगा दिया जाता है । समझ में नहीं आता है कि ऐसा क्यों किया जाता है? क्या चरत राम भरत राम के लिए इसको लगाया जाता है? अगर ऐसी बात है तो जो नुकसान होता है उसको कौन पूरा करेगा ? अगर इसको पूरा कर दिया जाए तो एक की जगह दो लगा दें तो भी किसी को कोई एतराज नहीं हो सकता है नुकसान होने के बावजूद भी इसको लगाया जाता है तो यह आपत्तिजनक बात है । लेकिन आप देखें कि हमारा फर्स्ट क्लास का दस सीट्स का कोटा है फर्स्ट क्लास का और इससे वह कम हो जाता है । मैं चाहता हूं कि इस कोटे को बढ़ाया जाए । कोटा अब बड़ा इंडस्ट्रियल

एरिया हो गया है । वहां काफी इंडस्ट्रीज हैं इस वास्ते इस कोटे को बढ़ाये बगैर काम नहीं चल सकता है । कम से कम 16 किया जाये ।

बूंदी रोड़ स्टेशन पर अब काफी रश रहने लग गया है । वहां से काफी से ज्यादा सामान लादा जाता है । अनाज वगैरह बहुत लादा जाता है । वह एक बड़ी मंडी है । मैं चाहता हू कि पैसेंजर्स की सुविधा को ध्यान में रखते हुए और जो सामान लादा जाता है उसको देखते हुए वहां शैड की व्यवस्था की जाए । बूंदी रोड पर पर गाड़ी केवल एक आध मिनट के लिये रुकती है । बूंदी की सारी सवारियां वहां उतरती हैं । इसको भी आप देखें और 5 मिनट रोकें और साथ ही साथ सैड बना कर पैसेंजर्स और सामान के लिये भी आप सुविधा प्रदान करें ।

एक स्टेशन है छत्रपुरा (झालावाड़ रोड) इससे दस मील के फासले पर झालावाड़ है । झालावाड़ से आगर को सीधी सड़क जाती है । अगर रेलवे लाइन को झालावाड़ हो कर आगर मिला दिया जाए, सड़क के साथ साथ मिला दिया जाए तो यह मध्य प्रदेश से मिल जाएगी और दो सौ मील का चक्कर कम हो जाएगा ।

जैसलमेर के लिए आपने सर्वे की बात कही है, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं ।

कोट से चितौड़ के लिए पिछले साल आपने रुपयों की व्यवस्था की थी । पता नहीं उसका क्या हुआ है । मैं समझता हूं कि कुछ भी उस में से खर्च नहीं किया गया है और कोई प्रगति इस दिशा में नहीं हुई है । पता नहीं सर्वे हुआ भी है या नहीं इस काम को हाथ में लिया गया है या नहीं लिया गया है । मैं चाहता हूं कि इस पर भी प्रकाश डाला जाए ।

मैं यह भी चाहता हू कि बूंदी से दूर स्टेशन न बना कर और वहीं बना कर बूंदी से देवली, देवली टौंक, नवाई व देवली से नसीराबाद में लाइन को मिला दिया जाए । इससे पैसेंजर्स की जो मसीबतें हैं वे दूर हो सकती है और उनको सुविधा हो सकती है और उनका चक्कर बच सकता है ।

डाइनिंग कार जो है और जो 19 डाउन के साथ गाई जाती है इसको सात बजे कोटा में काट दिया जाता है । इसको शायद वहां इसलिए काट दिया जाता है कि वहां राज एन्ड कम्पनी का जो रिफ्रेशमेंन्ट रूम है, उसको प्रोत्साहन दिया जाये इससे मुसाफिरों को बड़ी असुविधा होती है । मैं चाहता हूं कि इसको सवाई माधो पुर आकर काटा जाए ताकि सवाई माधो पुर तक वे खाना खा सकें और सवेरे इसको लगा दिया जाए ताकि उनको चाय वगैरह मिल सके ।

एक रामनगर का स्टेशन है । वहां से महादेव जी का स्थान पांच मील पड़ता है । गाड़ियां वहां नहीं रुकती हैं । मैं चाहता हूं कि कोई गाड़ी वहां भी ठहरा दी जाया करे ताकि इंद्रगढ़ न उतर कर रामनगर लोग उतर जायें और उन का वह चक्कर बच जाए जोकि इंद्रगढ़ उतरने से उन को पड़ता है । हर पन्द्रह दिन के बाद महादेव जी का मेला भरता है और लोगों को बड़ी असुविधा होती है । मैं चाहता हूं कि इस ओर भी आप का ध्यान जाए ।

मैं यह भी कहना चाहता हूं कि अटरू, सालपुरा और अन्ता स्टेशनों पर शैड्ज की व्यवस्था की जाए । इस के साथ साथ अटरू सालपुरा स्टेशन पर एक लाइन और डाली जाए ताकि वहां पर जो माल सप्लाई होता है वहां से रेलवे का, पत्थर, गिट्टी वगैरह उस को आसानी से भरा जा सके । इस के अभाव में वहां पर लाइन जाम हो जाती है और गाड़ियां लेट हो जाती हैं । इस वास्ते मैं चाहता हूं कि इस ओर भी आप का ध्यान जाये ।

अगर इन सब बातों की तरफ आप का ध्यान जाए तब तो मैं आप को धन्यवाद दे सकता हूं, अन्यथा मैं कैसे आपको धन्यवाद दूं ।

एक माननीय सदस्य : तब कछवाय जी को दें ।

सभापति महोदय : श्री मंडल ।

श्री हुकम चन्द कछवाय : उपाध्यक्ष महोदय, हाउस में गणपूर्ति नहीं है ।

सभापति महोदय : घंटी बजाई जा रही है . . .

Mr. Chairman: Order, order. The Bell has been rung. There is no quorum. The House stands adjourned for half an hour. We will again meet at 16.40 hours.

16.12 hrs.

The Lok Sabha then adjourned till forty minutes past sixteen of the clock.

The Lok Sabha reassembled at forty minutes past sixteen of the Clock.

[SHRI SHAM LAL SARAF *in the Chair*]

श्री यमुना प्रसाद मंडल : आदरणीय सभापति जी आज सारे विश्व के लोग सब से बड़ी प्रजातांत्रिक सरकार के द्वारा चलाई हुई राष्ट्रीयकरण की सब से बड़ी संस्था रेल जिस द्रुत गति से आगे की ओर बढ़ रही है, उस को देख रहे हैं : यह करीब करीब 58 हजार किलोमीटर की सब से बड़ी एशिया की रेल है और दुनिया में इस का स्थान दूसरा है जो सोवियट सरकार की रेल के बाद आता है । प्रति दिन लाखों लोगों को यह ले चलती है । प्रति मिनट 7 गाड़ियां दौड़ायी जाती हैं । स्वभावत: इस में थोड़ी बहुत खामियां होंगी ही और इन सब बातों को देखते हुए आज देखा हम लोगों ने कि इस महान् संसद् के प्रत्येक कोने से जितने भी माननीय सदस्य वक्ता थे सबों ने इस मंत्रालय के मंत्रियों की बड़ी भूरि भूरि प्रशंसा की है और इस संस्था ने यह भी दिखा दिया कि महान् संकट के समय भारत पाकिस्तान संघर्ष के वक्त किस तरह इस मंत्रालय के प्रत्येक सेवक ने जान पर खेल कर यह दिखा दिया सारे विश्व को कि यह सब से बड़ी संस्था कितने जोश, ईमानदारी, मेहनत से काम कर रही है । देश की सुरक्षा में यह संस्था सब से अधिक महत्व पूर्ण है ।

अब मैं श्रीमान् से छुटपुट दो चार बातें कहना चाहता हूं । अभी उत्तर बिहार के लोगों ने एक रेल विकास सम्मेलन का आयोजन 3 फरवरी को नई दिल्ली में किया था और उस अवसर पर हमारे रेल के राज्य मंत्री डाक्टर राम सुभग सिंह उपस्थित थे । हजारों की तादाद में उत्तर बिहार के प्रतिनिधि लोग वहां जमा हुए थे और वहां उन्होंने कहा कि उत्तर बिहार में रेल विकास के लिय जो भी सम्भव होगा वह किया जायगा । इतना ही नहीं उन्होंने यह कहा कि कोसी से सुरक्षित भागों का जो सीमान्त इलाका है वह अब विकसित हो रहा है, वहां कैनाल्स और आबपाशी का अच्छा इंतजाम हुआ है । इसकी वजह से वह इलाका खुशहाल होता जा रहा है । इसी अवसर पर राज्य मंत्री ने लोगों को यह आश्वासन दिया कि सुपौल भपटियाही होते हुए प्रतापगंज तक रेल को आगामी अक्तूबर से फिर वह रेस्टोर करने की कोशिश करेंगे । इस के कारण सारे उत्तर बिहार के लोगों में एक आशा की लहर और कृतज्ञता की भावना फैल रही है । मगर एक छोटी सी बात उस के साथ साथ और है कि निर्मली से भपटियाही को मिलाने के लिए कोसी पर एक बड़े पुल की आवश्यकता है । इसके न होने से करीब सौ मील का चक्कर काट कर नेपाल देश में 9 मील होते हुए उसे पार करना पड़ता है । पार्श्ववर्ती सड़क योजना के अन्तर्गत भी एक बहुत बड़ा पुल वहां बनाया जाना है । उसके बाद शायद रेल मंत्रालय भी उधर की ओर सोचे । लेकिन हम लोगों का तो यह सुझाव था कि इसी पुल को दोनों मंत्रालय ट्रांस्पोर्ट और रेल मंत्रालय दोनों मिलकर

बनायें तो खर्च भी करीब करीब दो तीन करोड़ का बच जायगा । ऐसी हालत में अब मैं सब कुछ अपने सुयोग्य मंत्रियों पर छोड़ता हूं और उन्होंने ने जो किसानों के लिए और खास कर फारेन एक्सचेंज-अर्नर इलाके और सीमा प्रदेश के लिए जो काम किया है उसके लिए हम लोग बहुत कृतज्ञ हैं और यह रेस्टोरेशन सचमुच में बहुत अच्छे वक्त पर हो रहा है । मैं तो थोड़ी देर के लिए यह कहूंगा कि 1969 में आप लोग गांधी शताब्दी मनाने जा रहे हैं । ऐसे वक्त पर आप को उन क्षेत्रों की तरफ ध्यान देना चाहिये जो बहुत गरीब यातायातहीन इलाके हैं जिन का विकास रुका हुआ है रेल का विकास न होने की वजह से । रेल के विकास में अभी तक 1966 में जितना काम हुआ है उसके अलावा 1969 गांधी सदी तक आप को कुछ और काम कर के दिखाना है जिस से गांधीजी का यह युग, 100 साल की गांधी शताब्दी में आप कुछ कर के दिखा सकें । आप ने बहुत किया है । मैं हर बात पर यह कहूंगा कि आप ने बहुत कुछ किया है, प्रशंसनीय कार्य किया है मगर अभी बहुत कुछ आप को करना बाकी है । इतने विशाल देश में और ऐसे मौके पर मैं यह कहूंगा कि आप अगर चाहते हैं कि गांधी जी और शास्त्री जी को अमर बनायें तो कुछ ऐसी छोटी छोटी लाइनें भी ऐसे पिछड़े और सीमान्त इलाकों में ले जाय जिससे हम लोग यह कह सकें कि शास्त्री जी के स्मरण में यह सब कार्य किये जा रहे हैं । अभी मेरे वरिष्ठ मित्र श्री श्रीनारायण दास ने कहा कि उत्तर बिहार की इतनी बड़ी आबादी पर आप ने बड़ी कृपा कर के समस्तीपुर तक बड़ी लाइन (ब्राड गेज) रेलवे लाइन का निर्माण किया । हमारा वह उत्तर बिहार का इलाका बहुत घनी आबादी वाला है । हमारी यह प्रार्थना है कि यह ब्राडगेज लाइन समस्तीपुर से दरभंगा तक निर्माण कर दें । बहुत से मित्र कहेंगे कि इसे मुजफ्फरपुर की तरफ ले जायें । अब आपकी जो इच्छा हो करिए । मगर वहां की हालत को देखते हुए दरभंगा और समस्तीपुर की लाइन को मीटर गज को या तो दुहरी लाइन कर दीजिए या उसे ब्राडगेज लाइन कर दीजिए । बरौनी से कटिहार तक आप एम० जी० को बी० जी० में बदलने जा रहे हैं । यह छोटी मोटी बात कहने के बाद मैं एक दो और बात कहना चाहता हूं । मेरा यह निवदन है कि पूर्वोत्तर रेलवे पर चिकनाहाल्ट को परमानट स्टेशन बना दिया जाय । यह बहुत दिनों से ऐसा चल रहा है । इसको फुलफ्लेज्ड स्टेशन कर दे । इसके अलावा कोरहिया, मुरेठा और एकम्मा जो नार्थ ईस्टर्न रेलव पर हैं उन्हें हाल्ट स्टेशन बनाया जाय । इसके लिए मैं सन् 62 से ही यहां आवाज लगाता चला आ रहा है । आशा है कि यह तीन स्टेशन इस महान् संस्था के द्वारा अवश्य बनाये जायेंगे । जल्दी में एक छोटी सी बात और कह देना चाहता हूं, कि जो ईमानदार और काम करने वाले लोग इस बड़ी सस्था में हैं उन के प्रति आप को सजग होना पड़ेगा । जिन्हों ने बार बार छोटी तनख्वाह पा कर भी आप को लाखों की आमदनी बचत के रूप में दी है, जो लाखों की आमदनी बड़े बड़े व्यापारी बचा लेते थे फ्रेट कम दे कर, तो ऐसे रेलसेवी लोगों की सेवा को भी आप को याद रखना चाहिए और उन की सेवा काल में वृद्धि की जानी चाहिए । हर रेलवे को हम देखते हैं कि वह एक पत्रिका निकालते हैं । उसमें सच्चे रेल-कर्मियों की फोटो छापते हैं और उन्हें इनाम देते हैं । मगर इनाम के साथ साथ ऐसे लोगों को सेवा में और अधिक दिनों तक रखने की जरूरत है । मेरा मतलब है कि उन के सेवा काल को एक्सटेंड किया जाय जैसे और और सिविल सर्वेंट्स के साथ करते हैं । 58 की उम्र के बाद जो बड़े ईमानदार और मेहनती हैं, स्वस्थ हैं उन को 62 तक आप ले जायें ।

एक छोटी सी बात मजदूर कोआपरेटिव के सम्बन्ध में कहना चाहता हूं । एन्करेजमेंट टु कोआपरेटिव मजदूर का ट्रंस्ट

कमेटीज—जब आप ने भुवनेश्वर में यह निश्चय कर लिया कि हम प्रजातांत्रिक समाजवादी सरकार की स्थापना करेंगे और आज प्लान में जितना भी खर्च होता है उस का 21-22 प्रतिशत जब हम इस महान् संस्था को देते हैं, तो फिर इस महान् संस्था का यह धर्म हो जाता है कि सोशलिज्म की ओर इस देश को अग्रसर करे और इसे ही उस में सब से आगे आना चाहिए। विज्ञान के इस युग में बहुत तरह की चीजें ऐसी भेजी जाती हैं जिन की लिस्ट तो ठीक है मगर वहां के जो कर्मचारी हैं वह जानते नहीं हैं और जिस पर दर उन का फ्रेट चार्ज होना चाहिए उस से बहुत कम दर पर चार्ज कर के रेल को बहुत घाटे में रखते हैं। इसलिए उस की ओर भी इन लोगों को सजग होना होगा।

समाजवादी समाज की स्थापना के लिए अभी पटनायक साहब ने उधर से आवाज लगाई और गुप्ता जी ने भी यह कहा कि थर्ड क्लास में मुसाफिरको बड़ी दिक्कत होती है तो उस के लिए मेरा कहना है कि जब आप एक बड़े आइडियल की ओर जाना चाहते हैं, सोशलिज्म की ओर जाना चाहते हैं तो फिर आप को यह काम तो करना ही होगा। मैं मंत्रियों से वे रेलवे मंत्रालय के वरिष्ठ अफसरों से यह अपील करूंगा कि आप लोग कम से कम अपनी शाखा लाइनों में जितनी भी नई ट्रेनें जोड़ते हैं उन में आप केवल थर्ड क्लास रखिये। थर्ड क्लास के रखने पर लोगों को कुछ आस्था बंधेगी कि भुवनेश्वर कांग्रेस के प्रस्ताव के मुताबिक यह सरकार चल रही है और आगे भी चलती रहेगी। आप ने जनता गाड़ियां चला कर लोगों में एक आस्था, एक कौनफिडेंस दिया कि हम भुवनेश्वर कांग्रेस के प्रस्ताव के मेताबिक काम कर रहे हैं। आज से नौ दिनों के बाद अर्थात् 1-4-66 से शाखा लाइनों में जितनी भी नई ट्रेनें चलाई जायें उन में केवल थर्ड क्लास के ही डिब्बे रहें।

अब मैं आप से दो, एक और बातें कह कर अपने समय का सदुपयोग करूंगा। अभी रेलवे मंत्रालय की जो वार्षिक रिपोर्ट हमें देखने को मिली है उस के छठे पन्ने पर दसवें पैराग्राफ में हिन्दी के सम्बन्ध में जो लिखा है उस को मैं ने पढ़ा है। मैं उसे यहां पर भी पढ़ना चाहता था। समय मेरे पास कम है लेकिन मैं इतना ही कहना चाहता हूं कि आप ने स्टेशनों पर हिन्दी को इधर उधर लागू किया है और जहां तक हिन्दी को राष्ट्रभाषा के रूप में चलाने का सवाल है वह एक प्रशसनीय कार्य आप ने किया है लेकिन वह काफ़ी नहीं है और अभी हिन्दी को राष्ट्रभाषा के पद पर रख कर प्रचार और प्रसार के लिए बहुत कुछ करना शेष रहता है। उसमें यह लिखा हुआ है :—

"So far as the progress of Hindi in the Railways is concerned, much less has been done and very much more is yet to be done."

मेरा कहना है कि इधर रेलवे मंत्री महोदय विशेष ध्यान दें और रेलवे मत्रालय में हिन्दी के प्रसार व उसकी उन्नति के लिए अधिक तेज कदम उठायें ताकि अभी तो हिन्दी, जो राष्ट्रभाषा है, को उस का उचित स्थान दिलाने में कमी रहती है वह जल्दी ही पूरी हो सके।

इस मत्रालय की वार्षिक रिपोर्ट के सातवें पेज पर सोलहवें पैराग्राफ़ में रेलों में सुरक्षा की व्यवस्था के सम्बन्ध में लिखा है। अब सुरक्षा की व्यवस्था ठीक होना अति आवश्यक है और वह बहुत महत्व की बात है। जी० आर० पी० के सम्बन्ध में मैं माननीय श्री पाटिल एवं माननीय डा० राम सुभग सिंह से कहूंगा कि आप नया कानून बना कर

सेंट्रल रेलवे पुलिस की स्थापना करें, एक नई पुलिस की व्यवस्था आप करें जिस से सुरक्षा के सम्बन्ध में आप एक नया अध्याय शुरू कर सकें और जिस से कि यात्रियों के जान व माल की रक्षा हो सके ।

विजिलेंस आर्गेनाइजेशन के सम्बन्ध में भी आप ने रेलवे के वार्षिक प्रतिवेदन के सत्तरहवें पैरे पर (आठवें पन्ने में) कुछ कहा है, मगर याद रखें "Eternal Vigilance is the price of liberty." जब मैं ने सेंट्रल विजिलेंस कमेटी की फर्स्ट रिपोर्ट देखी और उस को रेलवे रिपोर्ट के पैरा 17 से मिलाया तो पाया कि हम इस चौकसी के सम्बन्ध में पिछड़ गये हैं । उस में मैं ने देखा कि 638 शिकायतें आई हैं । उसमें कैटेगरीज हैं गजेटेड आफिसर्स की और नान गजेटेड आफिसर्स की । शिकायतों की तादाद काफ़ी है । जब मैं ने दोनों के पैराग्राफ को क्रमशः मिलाया तो मुझे पता चला कि बड़ी चतुराई से यह विजिलेंस के सम्बन्ध में बात लिखी गई है । The less is said, the better.

सभापति महोदय : माननीय सदस्य अब खत्म करें ।

श्री यमुना प्रसाद मंडल : इस के बाद मैं ऐस्टिमेट्स कमेटी की 91वीं रिपोर्ट के आधार पर कहूंगा कि पूर्वोत्तर रेलवे में सब से कम रेलवे के कर्मचारियों के प्रतिशत के दर पर रहने की व्यवस्था की गई है । वहां पर रेलवे कर्मचारियों के लिए सब से कम आवास की व्यवस्था की गई है ।

वैसे कहने को तो बहुत सी बातें थीं लेकिन लाचारी है समय अब नहीं रहा है ।

कोसी प्रोजेक्ट खत्म हो चुका है और बिहार सरकार अगर कोसी प्रोजेक्ट रेलव को हस्तान्तरित कर दे तो आप उसे ले लें और यह नेरोगेज की जो छोटी रेल है इसे रेल मंत्रालय अपने हाथ में ले ले । तीन फरवरी को इस नई लाइन के लिए हम ने उत्तर बिहार के रेलवे यातायात विकास सम्मेलन में कहा था और मैं पुनः उस मांग को यहां पर दोहराना चाहता हूं कि उधर की ओर सीमान्त प्रदेश है इसलिए उधर आप को ध्यान देना चाहिए और यह नई लाइन निर्मली से फनौली तक निकाल देनी चाहिए । दूसरी नई लाइन जयनगर, लदानिया, लौकही और लौकही से कुनौली तक बिछा दी जाय ।

श्री विभूति मिश्र की व्हीलर बुक कम्पनी की मोनोपली हटाने के बारे में मांग के बारे में मैं भी अपनी छोटी सी आवाज मिलाना चाहूंगा । व्हीलर साहब की काफ़ी अर्से तक मोनोपली चलती रही है । अब समाजवादी समाज व्यवस्था के अन्दर यह आवश्यक हो जाता है कि इस तरह का अधिपत्य हमेशा के लिए कायम न रहे और छोटे छोटे लोगों को भी यह काम दिया जाय और उन्हें किताबों की दुकानें खोलने का लाइसेंस दिया जाय । मुझे आशा और विश्वास है कि श्री नेहरू और श्री शास्त्री की परम्पराओं पर हमारे माननीय श्री पाटिल एवं डा० राम सुभग सिंह अपने रेलवे मंत्रालय को चलायेंगे । धन्यवाद, सभापति जी ।

श्री गणपति राम (मछली शहर) : सभापति महोदय, मैं आगे कुछ कहने के पहले आप को धन्यवाद दूंगा कि इतने दिनों तक बाट जोहने के बाद आप ने मुझे आज बोलने का अवसर दिया ।

वैसे तो रेलवे मंत्रालय ने युद्धकाल में जो सेवा की है और साथ ही अभी थोड़े दिन पहले इलाहबाद में कुम्भ मेले के अवसर पर जिस योग्यता का उसने परिचय दिया वह प्रशंसा का पात्र है । लेकिन जहां पर कि रेलवे हिन्दुस्तान का इतना विकसित और विस्तृत विभाग है और मैं उम्मीद करता हूं कि उसके अधिकारियों और उस के अफसरों का दिल भी उतना ही विस्तृत और विशाल

[गणपति राम]

होना चाहिए लेकिन वह हम नहीं पाते हैं। आजकल जब मैं खास तौर से हरिजनों और शड्यूल्ड कास्ट्स के लोगों से मिलता हूं तो वहां से आवाज आती है कि अब तक जो उनकी सर्विसेज का कोटा जितना रिजर्व रहता है, जितना उनको मिलना चाहिए वह नहीं मिल पा रहा है। मैं खास तौर से रेलवे मंत्रालय का ध्यान उनके मुख्य आफिसेज जैसे हमारे रेलवे बोर्ड का दफ्तर है, रेलवे सर्विस कमीशन का दफ्तर है या उनके डी० एम० के दफ्तर हैं, वहां अगर आप देखें तो पायेंगे कि वहां पर भी क्लास फोर्थ और क्लास थ्री में हरिजनों का रिजर्व कोटा पूरा नहीं भरा है। क्लास 2 और क्लास 1 का जहां तक सवाल है उस में बहुत दिनों से यह प्रश्न उठाया जाता रहता है और यह कह दिया जाता है कि वहां पर योग्य उम्मीदवार नहीं मिलते हैं। मैं नम्रतापूर्वक निवेदन करना चाहूंगा कि जैसे 4, 5 साल पहले रिजर्वेशन और प्रमोशन के केस को लेकर सुप्रीम कोर्ट तक मामला गया और वह मामला खटाई में डाला गया है, मैं निवेदन करना चाहूंगा कि रेलवेज की विशालता को देखते हुए रेलवे मंत्रालय के अधिकारी उस रिजरवेशन और प्रमोशन के आइटम को अपनी रेलवेज में इम्प्लीमेंट करें तो ज्यादा अच्छा होगा।

मैं खास तौर से कहना चाहूंगा कि रेलवेज में भी बहुत कुछ डिस्क्रिमिनेशन होता है। मुझे थोड़े दिन पहले अभी मुगलसराय के ईस्टर्न रेलवे के एक क्लास फोर कर्मचारी श्री मुंशी राम का केस याद है जोकि खलासी का काम करते थे और जोकि 25 साल से सर्विस कर रहे थे लेकिन चूंकि वह हरिजन कौम में पैदा हुए थे इसलिए पीछे के कर्मचारी जोकि नौन शड्यूल्ड कास्ट के थे वह तो रेलवे क्वार्टर पा गये लेकिन उस को क्वार्टर नहीं दिया गया। रेलवे क्वार्टर जब उस ने खाली पाया तो उस ने कब्जा कर लिया तो उसको इस बिना पर निकाल दिया गया कि तुम ने हरिजन होते हुए रेलवे क्वार्टर पर कब्जा कर लिया। मुझे यह अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि उस केस को मैं भूतपूर्व रेलवे मंत्री के सामने लाया था लेकिन अभी पिछले साल मिला तो मुझे मालूम हुआ कि उसका समय रहते हुए भी उसको टर्मिनेशन नोटिस दे दिया गया। मैं निवेदन करना चाहूंगा कि उस की जरूर इनक्वायरी की जाय और उसको इंसाफ़ दिलाया जाय।

मैं अब आगे अपनी कांस्टीटुएंसी के सम्बन्ध में थोड़ा सा कहना चाहता हूं। जौनपुर जंक्शन जोकि लखनऊ, बनारस रेलवे का एक मुख्य स्टेशन है और बनारस के बाद वह दूसरा जंक्शन है जहां पर कि आमदनी बनारस के बाद होती है, पिछले 15 साल में मैं ने वहां के स्टेशन पर शेड बनाने के लिए प्रार्थना की हुई है लेकिन आज तक वह नहीं लग पाया है। मुझे खुशी है कि इतने दिनों के बाद अब वहां पर एक मुसाफिरखाना बन रहा है। लेकिन वहां के पैसेंजर्स के लिए जितना बड़ा बनाया जाना आवश्यक है उतना बड़ा वह नहीं बन पा रहा है।

बहुत दिनों से उस तरफ़ की जनता की यह पुकार है कि उस लाइन पर एक गाड़ी चलाई जाय। अभी तक उस लाइन पर सिर्फ एक एक्सप्रेस गाड़ी जो डून एक्सप्रेस है, देहरादून से हावड़ा तक जाती है, आप किसी दिन भी जाइये आप देखेंगे कि अकबरपुर से लेकर शाहगंज, जौनपुर और बनारस की गाड़ियां आने पर सैकड़ों पसेंजर्स उस डून एक्सप्रेस में चढ़ने से रह जाते हैं और उन को दूसरी गाड़ियों के लिए एक-एक दिन बाट जोहनी पड़ जाती है। मेरा निवेदन है कि अगर मंत्री महोदय वहां पर एक दूसरी एक्सप्रेस ट्रेन दें, तो बड़ी मेहरबानी होगी। इस से जनता को थोड़ी सी सहूलियत मिलेगी।

17.00 hrs.

पहले दिल्ली और जौनपुर के बीच में दिल्ली–सियालदह ट्रेन वाया लखनऊ जाती

रही । उस के हटाये जाने के बाद 30-डाउन में फ़स्र्ट क्लास के यात्रियों के लिए एक बोगी लगाई जाती रही, लेकिन तीन चार साल पहले उस को भी हटा दिया गया । इस वजह से फ़र्स्ट क्लास और सकंड क्लास के जो पसेंजर्ज लखनऊ से आगे बनारस या जौनपुर जाना चाहते हैं, या ग़ाज़ीपुर या बलिया जाना चाहते हैं, उन को बहुत परेशानी हो जाती है । मेरा निवेदन है कि या जो 84-डाउन दिल्ली से लखनऊ के बीच में चलती है, वह बनारस तक बढ़ा दी जाये या ज़फ़राबाद तक कर दी जाये और या हावड़ा-जौनपुर एक्सप्रेस को लखनऊ तक बढ़ा दिया जाये । इस प्रकार यह समस्या हल हो सकती है ।

आजकल ज़फ़राबाद—सुल्तानपुर रेलवे लाइन पर, जो कि लखनऊ के बाद के सारे गुड्ज ट्रैफ़िक को कन्ज्यूम कर रही है और बहुत मजबूत लाइन है, सिर्फ़ दो पेसेंजर ट्रेनें चलती हैं । एक शाम को आती है और दूसरी सुबह जाती है । वहां की जनता की बहुत दिनों से यह पुकार चली आ रही है कि उस लाइन पर कोई न कोई एक्सप्रेस ट्रेन दी जाये । मैं आशा करता हूं कि मंत्री महोदय उस मांग को पूरा करने की कृपा करेंगे ।

शायद माननीय मंत्री जी भी बनारस गये होंगे और उन्होंने देखा होगा कि लहरतारा में, जहां छोटी और बड़ी दोनों लाइनें हैं, रेल-रोड क्रासिंग पर ट्रेन लगातार पास होती रहती हैं, जिस की वजह से कभी कभी रिक्शाओं, तांगों और मोटरों को आध-आध घंटे तक रुकना पड़ता है । जनता की यह मांग है कि वहां पर ओवरब्रिज या अंडरब्रिज बनाय जाये । यह मांग बहुत दिनों से चली आ रही है ।

शाहगंज में भी इसी किस्म की समस्या है । वहां की रेल-रोड क्रासिंग के सम्बन्ध में मैं बहुत दिनों से मांग करता आ रहा हूं कि वहां भी ओवरब्रिज या अंडरब्रिज बनाया जाये, जिस से वहां के यातायात को सुविधा हो सके ।

मैं आप का ध्यान ख़ास तौर से जौनपुर-औड़िहार रेलवे लाइन पर होने वाले टिकट-लेस ट्रेवलिंग की तरफ़ दिलाना चाहता हू मुझे यह जान कर आश्चर्य होता है कि केराकत रेलवे स्टेशन पर जो टिकट सेल किये जाते हैं, किसी आदमी या गैंग के जरिये वे सोल्ड टिकट औड़िहार स्टशन पर रीसेल किये जाते हैं और इस तरह रेलवे मंत्रालय की हजारों रुपये रोज की आमदनी मारी जाती हैं । मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि वहां पर जो गेंग काम कर रहा है, उस का पता लगाया जाना चाहिए ।

मुझे यह कहते हुए भी आश्चर्य होता है—और मैं समझता हूं कि मंत्री महोदय ने भी सुना होगा—कि जब शास्त्री जी का अस्थि कलश ले कर उन का परिवार बनारस गया और लौटने लगा, तो वहां पर छात्रों ने उन लोगों के साथ क्या व्यवहार किया । यह घटना केवल उन्हीं के साथ नहीं हुई । हम लोग हमेशा उस लाइन पर जाते हैं और हम देखते हैं कि जौनपुर और इलाहबाद के बीच में, इलाहबाद और मेजारोड के बीच में और अकबरपुर और जौनपुर के बीच में यह विद्यार्थी-समुदाय हमेशा फ़र्स्ट क्लास और सैकंड क्लास को आकुपाई कर लेता है । वहां पर फ़र्स्ट क्लास के पैसेंजर्ज का बैठना मुश्किल हो जाता है और कभी कभी मार खाने की नौबत आ जाती है ।

रेलवे में केटरिंग की व्यवस्था बड़ी सराहनीय रही है, लेकिन क्या मैं मंत्री महोदय से यह पूछ सकता हूं कि क्या कभी इस रेलवे केटरिंग में उन हरिजनों और पिछड़े हुए वर्गों को भी कोई ठेका देने का विचार किया गया है, जो आर्थिक और सामाजिक दृष्टि से पिछड़े हुए हैं । अगर वह चाहते हैं कि इस देश में समाजवाद आये और युगों से

[श्री गणपति राम]

आर्थिक और सामाजिक दृष्टि से पिछड़े हुए समुदाय की आर्थिक दशा सुधरे, तो उन को इस समुदाय के लोगों को केटरिंग के ठेके देने के बारे में विचार करना चाहिए ।

जिन ठेकेदारों को रेलवे के ठेके मिलने बन्द हो गये थे, उन से वादा किया गया था कि जहां कहीं नई जगहें होंगी, वे नये ठेकेदारों को न दे कर उन के बारे में उन लोगों के केसिज को कनसिडर किया जायेगा, जिन के बारे में कोई ख़राब रिमार्क नहीं हैं । मैं खास तौर से कहना चाहता हूं कि जहां ऐसी जगह ख़ाली हों, वे उन लोगों को मिलनी चाहिए ।

1950—52 के बीच में इस सदन के भूतपूर्व सदस्य ने शाहगंज से जंघई के बीच में एक रेलवे लाइन की मांग की थी—शाहगंज से जंघई वाया खुदहन, पिलकीछ और मछली शहर । मुझे मालूम हुआ कि उस के सरवे का आर्डर भी दे दिया गया था, लेकिन बीच में वह काम रोक दिया गया । मैं निवेदन करूंगा कि अगर रेलवे मंत्रालय वहां पर सई नदी पर पुल बना कर उस रेलवे लाइन को बना देता है, तो गोरखपुर से आने वाले पैसेंजर्ज को इलाहाबाद जाने में कम से कम पचास मील की दूरी कम तय करनी पड़ेगी ।

मुझे यह जान कर खुशी है कि झांसी और लखनऊ के बीच में काल्पी में रेलवे ब्रिज को रेनोवेट करने का प्रश्न रेलवे मंत्रालय के सामने है । मैं ने सुना है कि इस बारे में आर्डर किया जा चुका है । बहुत दिनों से यह मंशा चल रहा है कि वहां पर रेल-कम-रोड पुल बनाया जाये, लेकिन हाल ही में यह सुनने में आया है कि रेलवे मंत्रालय यह सोच रहा है कि वह सिर्फ़ रेलवे का ही पुल रहे । मैं निवेदन करूंगा कि वहां पर रेल-कम-रोड ब्रिज बनाया जाये, जैसे कि रेलवे मंत्रालय का पहले से विचार है ।

इन शब्दों के साथ मैं आप को धन्यवाद देता हूं ।

श्री सरजू पाण्डेय : सभापति महोदय आज देश की जनता जिस तरह से कांग्रेस सरकार के बारे में सोच रही है क्योंकि उस के जीवन में हर तरह की कठिनाइयां उत्पन्न हो गई है, रेलवे विभाग के बारे में उसकी राय या विचार उसस भिन्न नहीं हैं । अभी कई माननीय सदस्यों न इस विभाग की भरि-भूरि प्रशंसा की और उस के काम की बड़ी दाद दी लेकिन उनका पूरा भाषण सुनने के बाद यही मालम होता है कि उन के दिल इस विभाग के प्रति बिल्कुल वही भावना हैं जोकि दूसरे लोगों के दिल में है ।

मैं समझता हूं कि इन अठारह बरसों रेलवे विभाग को जो काम करना चाहिए था, वह उस ने नहीं किया है । रेलवे विभाग में वे सब बातें मौजूद हैं जो कि अन्य विभागों में है, अर्थात भ्रष्टाचार, चाचा-भतीजा-वाद, झूठी बातें करना, वादा कर के उस को पूरा न करना जो काम करना करना चाहिए, उसे न करना घूसखोरी, रिश्वत । ये सब बाते रेलवे विभाग में भरी हुई है और कोई भी आदमी उन से अछूता नहीं है ।

पिछले दिनों यहां पर कलकत्ता के कुछ व्यापारी आए थे । उन्होंते बतया कि रेलवे बड़े बड़े अधिकारियों ने पैसा लेकर फिशप्लटस और दूसरी चोजों का ठेका कुछ बड़े व्यापारियों को दे दिया साधारण आदमियों को वह ठेका नहीं दिया गया । इस तरह से विभाग के बड़े अधिकारियों ने लाखों रुपये कमाए । मैं ने इस बारे में माननीय मंत्री जी को टेलीफोन किया उन के कहते पर लिख कर दिया, स्पीकर साहब को लिख कर दिया, लेकिन अभी तक इस बारे में कोई कार्यवाही नहीं की गई है ।

इस विभाग में बड़े अधिकारियों से लेकर स्टेशन के कंडक्टर गार्ड तक सारे के सारे घूस चोरी में लिप्त है चाहे उनकी जितनी भी तारीफ

की जाये। मुझे एक सदस्य ने कहा था कि कांग्रेस राज्य दुनिया का आठवां आश्चर्य है। वाकई यह बड़े आश्चर्य की बात है कि इतना भ्रष्टाचार होते हुए भी यह चल रहा है। वास्तव में जिस तरह का भ्रष्टाचार रेलवे विभाग में होता है उस को देख कर दिल रो उठता है।

इलाहाबाद-भटनी लाइन पर गोविन्दपुर स्टेशन बन कर पड़ा हुआ है, लेकिन वहां पर कोई ट्रेन नहीं रुकती है। मैंने इस बारे में माननीय मंत्री जी को चिट्ठी लिखी थी। आज तक उसका जवाब नहीं मिला है और न ही यह पता चला है कि आखिर ऐसा क्यों हो रहा है।

हावड़ा से दिल्ली वाली लाइन पर जमानिया स्टेशन है। उस से बीस गज की दूरी पर बिजली जलती है। लेकिन लगातार कम्पलेंट करने और एम० पीज० तथा एम० एल० एज० के द्वारा चिट्ठियां लिखे जाने पर भी पिछले दो साल से आज तक उस रेलवे स्टेशन पर बिजली नहीं लग सकी है। यह एक छोटी सी बात है लेकिन रेलवे विभाग इसको भी नही कर सका है।

जमानिया रेलवे स्टेशन के एक तरफ डिग्री कालेज है और दूसरी तरफ बाजार है। वहां पर ओवर-ब्रिज की बहुत जरूरत है लेकिन आज तक वहां पर ओवर - ब्रिज नहीं बन पाया है।

हम छोटी लाइन पर चलने वाले है। वहां पर कोई पूछने वाला नहीं है। न वहां कोई कायदा कानून है और न ही विभाग उस पर ध्यान देता है। छोटी लाइन की हालत इतनी खराब है कि उस पर चलने वाले लोग ही उस को समझते है। उस पर घास गधे और खच्चर लादे जाते है लेकिन आप मुसाफिर नहीं चढ़ पाता है।

तीन दिन हुए एक स्टेशन पर दूध वालों ने आसाम मेल को कई घंटे रोके रखा और कहा कि दूध की गाड़ी पहले जायेगी उन लोगों का उन लोगों का कहना था कि हमारी गाड़ी दो तीन घंटे लेट जाती है और हमारा दूध फट जाता है। उन की मांग सही है लेकिन आसाम मेल दस बजे से चार बजे तक नहीं चल पाई और कई घंटे लेट हो गई और फिर भी रेलवे विभाग ने कर्मचारियों से यह नहीं पूछा कि गाड़ियां दो तीन घंटे लेट क्यों चलाई जाती हैं। इनका पेशा बन गया है। आज कुछ भी कहा जाय लेकिन ये हिलने वाले नहीं हैं। न इनको लाज है, न हया है, न शर्म है। समाजवाद का नाम सुबह से शाम तक 90 बार लेते हैं, गीता के पाठ की तरह चाहे रेलवे बजट हो या आम बजट हो।

सभापति महोदय : रेलवे मांग पर बोलिये।

श्री सरजू पाण्डेय : मेरा कहना है कि...

डा० राम सुभग सिंह : चीनवाद नहीं है।

श्री सरजू पाण्डेय : उसके लिये हिम्मत चाहिये।

Dr. Ram Subhag Singh: We do not want to surrender the country like the Communists.

श्री सरजू पाण्डेय : वह काम करने के लिये भी आपको हिम्मत चाहिये। जो कुछ रूस और चीन में हो रहा है, वह आप नहीं कर सकते हैं। आप में हिम्मत और साहस चाहिये।

श्री चन्द्रमणि लाल चौधरी : हम देश को नहीं बेचते।

श्री सरजू पाण्डेय : देश को आप बेचते हैं, हम नहीं बेचते। इसका उदाहरण आज दुनिया के सामने है।

श्री चन्द्रमणि लाल चौधरी : हम लोगों ने नहीं बेचा है। जिसकी वजह से आप आज यहां बैठे हुए हैं। हमने डेमोक्रेसी पैदा की है, वर्ना आप पार्लियामेंट में नहीं होते।

सभापति महोदय : बीच में कोई साहब न उठें। आपको बोलने दीजिये।

श्री सरजू पाण्डेय : मैं भ्रष्टाचार के बारे कह रहा था। एक दिन की घटना है, लखनऊ स्टेशन पर राज्य सभा के श्री चन्द्र शेखर मौजूद थे। कंडक्टर ने पैसा लेकर, दूसरे ग्रादमी को सीट एलाट की ग्रौर उनसे कहा गया कि तुम बैठ जाग्रो तुम्हारा नाम बाद में लिखे देते हैं। यह भ्रष्टाचार है। मैं चाहता हूं कि ग्राप कोई कमेटी बनाइये जो ग्रापको इसके बारे में में सुझाव दे। लेकिन ग्राप ग्रगर कोई कमेटी बनाते हैं तो ग्रपने ही लोगों को उसमें रख लेते हैं। उसमें कांग्रेस पार्टी के लोग लिये जाते हैं, हम लोग नहीं लिये जाते हैं...

सभापति महोदय : मैं माननीय सदस्य से कहूंगा कि वे मांग पर बोलें।

श्री सरजू पाण्डेय : मैं ग्रब मांग पर ही ग्रा रहा हूं।

हमारी जो छोटी लाइन है, उसमें ग्राज यात्रियों को सबसे ज्यादा तकलीफ होती है। स्टेशनों पर न पानी की व्यवस्था है ग्रौर न खाने की व्यवस्था है। न मुसाफिरों के लिये सुविधायें हैं। यहां तक कि टिकट भी नहीं दिये जाते हैं, लोगों से कहते हैं कि बैठ जाग्रो, ग्रौर उनसे टिकट वसूल करते हैं।

हमारे यहां दिलदारनगर एक स्टेशन है, वहां पर दिन में पंखा नहीं चलता, रात में चलता है। रेलवे मन्त्री महोदय को इसके बारे में मालूम है, कई बार इसकी कम्पलेंट की गई, मगर ग्राज तक पंखा चलने की व्यवस्था नहीं हुई।

श्री भागवत झा ग्राजाद (भागलपुर) : उसका नाम ही दिलदारनगर है।

श्री सरजू पाण्डेय : छोटी लाइन के स्टेशनों पर पानी की व्यवस्था, मुसाफिर ठहराने की व्यवस्था ग्रौर सबसे ज्यादा थर्ड क्लास के पैसेंजर्स के लिये व्यवस्था होना बहुत जरूरी है। थर्ड क्लास पैसेंजर्स के लिये वहां कोई व्यवस्था नहीं है। ग्रगर ग्राप यहां पर डेमोक्रेसी की बात करते हैं। रूस में गोली मारते हैं तो उनमें इसके लिये हिम्मत ग्रौर साहस है। लेकिन ग्रापके मुल्क में दिन-दहाड़े कत्ल कर दिया जाय ग्रौर ग्राप बोल नहीं सकते हैं।

डा० राम सुभग सिंह : गाजीपुर का ग्रापको ग्रनुभव है।

श्री सरजू पाण्डेय : समाजवाद के नारे से फायदा नहीं होगा।

मैं कह रहा था कि छोटी लाइन पर विशेष ध्यान दिया जाय, वहां पर यात्रियों को जो ग्रसुविधायें हैं उनको दूर करने की कोशिश की जाय। ग्राज गाजीपुर जिले में कुछ नहीं हो रहा है, उसको तो ग्रापने छोड़ रखा है। जो कुछ होगा, वह बनारस में होगा, बिहार में होगा, लेकिन वहां कुछ भी करने के लिये ग्राप तैयार नहीं हैं। इसलिये मैं ग्रापसे यही ग्रनुरोध करना चाहता हूं कि उनके साथ विमाता का बरताव न करके, उनको वही सुविधायें दी जायं, जो दूसरों को प्राप्त हैं ताकि लोग सुख से जी सकें ग्रौर रह सकें।

श्री ब्रज बिहारी मेहरोत्रा (बिल्हौर) : सभापति महोदय, रेलवे मन्त्री जी ने जो मांग उपस्थित की है, मैं उसका समर्थन करने के लिये खड़ा हुग्रा हूं। हमारे पहले बोलने वाले वक्ताग्रों ने जिन्होंने बधाई दी है, इस बात के लिये कि उन्होंने पाकिस्तान के साथ युद्ध के जमाने में बड़ा ग्रच्छा काम किया है, मैं भी उसका समर्थन करता हूं।

ग्रभी श्री गणपति राम जी ने कहा कि कुम्भ के ग्रवसर पर यात्रियों को लाने ले जाने में जिस प्रकार तत्परता बरती गई, उसके लिये भी वे बधाई के पात्र हैं, मैं उसका भी समर्थन करता हूं लेकिन साथ साथ यह भी कहना चाहता हूं कि कुम्भ के मेले के ग्रवसर पर थर्ड क्लास के यात्रियों को जिस तरीके से जाना ग्राना पड़ा, वह हमारे मन्त्रालय के उपयुक्त नहीं है।

17.15 hrs.

[MR. DEPUTY-SPEAKER *in the Chair*]

माननीय उपाध्यक्ष जी, यह बात मैं इसलिये भी खास तौर से कहना चाहता हूं कि जब हम अपनी लाइनें बनाते हैं, अपने डिब्बे बनाते हैं, अपने डीज़ल के इंजिन बनाते हैं, तो फिर क्यों नहीं थर्ड क्लास के डिब्बे और अधिक जोड़ते हैं। आज जब हमारे इंजिनों की कैपेसिटी बढ़ गई है, आपको बाहर से डिब्बे नहीं मंगाने पड़ते हैं, तो अगर हम गाड़ियों की संख्या बढ़ा दें, डिब्बों की संख्या बढ़ा दें, तो निश्चित रूप से थर्ड क्लास के पैसेंजर्स को आराम मिलेगा।

इस समय जो फास्ट ट्रेन्ज चल रही हैं, उनके बारे में मैं अधिक न कह कर, इतना ही कहना चाहूंगा कि कुछ ट्रेन्ज जो सीधे कलकत्ते और दूसरी जगहों से दिल्ली आती हैं, वे दिल्ली जंक्शन पर ही आती हैं। एक ही गाड़ी ऐसी है तूफ़ान एक्सप्रेस जो नई दिल्ली स्टेशन पर आती है। मेरी आप से प्रार्थना है कि चाहे 11 अप हो, चाहे 83 अप हो, आप उनको नई दिल्ली स्टेशन तक लाने की व्यवस्था करें। ऐसा करने से कोई विशेष अन्तर नहीं पड़ेगा। यह कहा जाता है कि नई दिल्ली स्टेशन पर प्लेटफार्मों की कमी है। लेकिन प्लेटफार्मों की कमी तो दिल्ली जंक्शन पर भी पड़ जाती है, वहां भी देखा है कि ब्रिज पर गाड़ी आधा-आधा घण्टा तक रुकी रहती है। जब उसको प्लेटफार्म पर जगह मिलती है तो यहां पर भी यह सुविधा करनी चाहिये। ताकि यात्री सीधे नई दिल्ली स्टेशन पर उतर सकें और दिल्ली जंक्शन पर भीड़-भाड़ कम हो जाय। इस के अलावा जमुना पर जो ब्रिज बन रहा है, वहां से भी कुछ लाइनें निकलेंगी, इस से भी कुछ सुविधा होगी। इसलिये मैं चाहता हूं कि शुभस्य शीघ्रम— जो अच्छा काम है वह जल्दी होना चाहिये।

मैंने मंत्री जी से पिछली बार रेलवे मंत्रालय की मांगों पर बोलते हुए निवेदन किया था कि आप को कुछ नये स्टेशन खोलने होंगे, मैंने पत्र भी लिखा था और मुझे उसका जवाब भी मिला था—मैंने अनुरोध किया था कि झींझक और कंचौसी के बीच में परजनी स्टेशन खुलना चाहिये। लेकिन मुझे उत्तर मिल कि बीच में स्टेशन खोलने से यात्री तो वही होंगे, इस में रेलवे को घाटा होगा। मैं आप को विश्वास दिलाता हूं कि रेलवे को घाटा नहीं होगा। घाटा तो अब होता है जब कि आदमी चल कर आगे वाले स्टेशन से बैठता है, पीछे वाले से नहीं बैठता है। फिर इस स्टेशन के खोलने से वह रेलवे को पैसा भी लावेगा और लोगों को सुविधा भी हो जायगी।

मैंने पिछली बार यह निवेदन भी किया था कि मीटर गेज में फर्रुखाबाद—कानपुर के बीच में मन्धना स्टेशन पड़ता है। उसके अपोजिट एक इंटरमीडिएट कालेज चल रहा है, जिसमें विद्यार्थियों की संख्या करीब-करीब एक हजार है। वहां इस कालेज को खोलने की व्यवस्था इस तरह से हो गई कि जमीन वहां से मिल गई और फिर कुछ कार्यकर्ता इस काम में जुट गये और वह कालेज वहां पर खड़ा हो गया। वहां पर लड़कों के लाइन क्रास करते समय बराबर खतरा बना रहता है इसलिये वहां पर एक ब्रिज की मांग की गई थी। इस समय जी० टी० रोड से कालेज को जाने के लिये एक ही रास्ता है, अगर आप एक ओवर ब्रिज दे दें, तो इस से बहुत सुविधा हो जायगी। कोई बहुत हैवी ब्रिज बनाने की ज़रूरत नहीं है, स्टेशन पार जाने के लिये ब्रिज हो, इस ओर मैं पुन: आप को याद दिलाना चाहता हूं।

अम्बियापुर स्टेशन पर भी ओवर-ब्रिज की मांग की है। यह स्टेशन कानपुर-टूण्डला के बीच में कानपुर डिस्ट्रिक्ट में पड़ता है। कानपुर सेन्ट्रल स्टेशन के सम्बन्ध में मैंने मंत्री जी से इस सम्बन्ध में आग्रह भी किया था। उन्होंने डिवीजनल सुप्रीन्टेन्डेंट से कह भी दिया था कि वह मुझ से इस सम्बन्ध में और कानमुर सेंट्रल स्टेशन के सम्बन्ध में बात कर लेंगे। उनकी बड़ी कृपा हुई, मैंने डिविजनल सुप्रीन्टेंडेंट से बात भी की और मौका भी

[श्री ब्रज बिहारी मेहरोत्रा]

दिखलाया । वहां कानपुर शहर की तरफ जो प्लेटफार्म है उस पर साया नहीं है । वह बड़ा प्लेटफार्म है, जिस पर रेलवे के दोनों तरफ़ के ब्रिज ग्राकर उतरते हैं । वहां साया नहीं होने से गर्मियों के दिनों में लोगों को धूप में खड़ा होना पड़ता है, बरसात के दिनों में पानी से बचाव की कोई व्यवस्था नहीं है; यद्यपि पास में मुसाफिरखाने हैं । ग्रापके पास जो रिजैक्टिड स्लीपर्ज हैं ग्रौर जो रिजैक्टिड लाइंज हैं, उनको इस्तेमाल करके ग्राप वहां शैड बना सकते हैं । मैं चाहता हूं कि ग्राप वहां पर शैड की व्यवस्था कर दें ।

कानपुर सेंट्रल स्टेंशन पर लखनऊ साइड को जो रेलवे ब्रिज है ऊपर से उतरने का वह जहां पर खुलता है वहां सड़क कम चौड़ी है । वहां पर सड़क को थोड़ा चौड़ा करने की जरूरत है । रिक्शा, तांगा ग्रौर बसें ग्रादि सवारियां साथ साथ जाने से वहां ट्रेफिक जाम हो जाता है । वहां ट्रेफिक काफी है । सड़क को चौड़ा करने की गुंजाइश भी है । वहां जो रेलवे क्वार्टर हैं उनके ग्रागे सेहन है । उस सेहन को काट कर सड़क को चौड़ा किया जा सकता है ग्रौर इस तरह से इस गम्भीर समस्या को निबटाया जा सकता है ।

कानपुर शहर में ग्रापकी रेलवे लाइन ऐसी जगह से गुजरती है जहां पर ग्रोवर-ब्रिज की जरूरत है । मैंने वहां के म्यूनिसिपल ग्रधिकारियों से बात की थी । वे साइड रोड्ज बनाने के लिए तैयार हैं । मैं ग्रब ग्राप से ये ग्रोवर-ब्रिज बनाने की प्रार्थना करता हूं । वह सड़क माल रोड है । वहां एक लेवेल क्रासिंग तो मरे कम्पनी के पास है ग्रौर दूसरा लेवेल क्रासिंग इलैक्ट्रिक हाउस के पास है । मैं यह मांग ग्रापके सामने रख रहा हूं ताकि जो ट्रेफिक फाटक बन्द हो जाने की वजह से रुक जाता है वह न रुके इसकी ग्रापकी तरफ से कोई व्यवस्था होनी चाहिये ग्रौर ग्रच्छा यही होगा कि वहां ग्राप ग्रोवर-ब्रिज की व्यवस्था कर दें ।

ग्रब मैं ग्रापका ध्यान उन स्टेशनों की ग्रोर ग्राकर्षित करना चाहता हूं जिन के पास से इलैक्ट्रिक की लाइनें गुजरती हैं ग्रौर मैं चाहता हूं कि वहां ग्राप बिजली दने का प्रबन्ध करें । ग्रापकी कंसलटेटिव कमेटी में भी यह सवाल उठाया गया था ग्रौर वहां यह ग्राश्वासन दिया गया था कि जिन रेलवे स्टेशनों के पास से बिजली की लाइन गुजरती है उन स्टेशनों को बिजली दे दी जायेगी । मैं एक दो स्टेशनों की तरफ ग्रापका ध्यान खींचना चाहता हूं । सेंट्रल रेलवे के चौरा स्टेशन के नजदीक से ही बिजली की लाइन गुजरती है, लेकिन ग्रभी तक उस स्टेशन पर बिजली नहीं दी गई है । इसी सेंट्रल रेलवे पर दूसरा स्टेशन घाटमपुर है । इसके दो फरलांग के फासले पर से बिजली की लाइन गुजरती है । यहां पर भी ग्रभी तक बिजली नहीं दी गई है । चौथा स्टेशन वाटरिंग स्टेशन है ग्रौर यहां पर काफी बड़ा स्टाफ ग्राप को रखना पड़ता है । वहां ग्राप को पम्पिंग सैट भी रखने पड़ते हैं । वहां ग्रगर इलैक्ट्रिक सैट हो जाएगा तो ग्रापका स्टाफ भी कम हो जाएगा, ग्रापका खर्चा भी घट जाएगा, ग्रापको सुविधा भी हो जाएगी ग्रौर सफाई भी हो जाएगी । इस वास्ते मैं चाहता हूं कि इधर ग्राप ध्यान दें ।

श्री गणपति राम जी ने एक बात की तरफ़ ग्रापका ध्यान ग्राकर्षित किया है । काल्पा में जो ग्रापका रेलवे का ब्रिज है उसका रेनोवेशन हो रहा है । उसके सम्बन्ध में मैं यह कहना चाहता हूं कि रेनोवेशन करने वाला जो स्टाफ है उसके लिए क्वार्टर बनाने का जिक्र चल रहा है । मैं कहना चाहता हूं कि क्वार्टर चौरा स्टेशन पर जहां से कि काल्पी का ब्रिज एक दो मील के

फासले पर पड़ता है आपकी तरफ से क्वार्टर बनाये जायें। रेलवे स्टेशन और झांसी रोड के बीच में यह पड़ता है। वहां अच्छा खासा आपका प्लाट पड़ा हुआ है। वहां किसी वक्त में पी० डब्ल्यू० के इंस्पैक्टर का बंगला था। कुछ दिन वह रिटायरिंग रूम के तौर पर इस्तेमाल में आया। अब रिटायरिंग रूम की जरूरत नहीं समझी गई तो वह प्लाट खुला पड़ा हुआ है। जो स्टाफ रेनोवेशन का काम करेगा उसके लिए क्वार्टर उस साइड में बन जायें तो ज्यादा सुविधा होगी।

जो ट्रेन झांसी की तरफ से शाम को पैसेंजर ट्रेन आया करती थी वह बन्द हो गई है। वह कानपुर दस बजे पहुंचती थी। बन्द होने की वजह से सवारियों को बहुत रुकना पड़ता है। जो मेल ट्रेन है वह दुपहर में ही निकल जाती है। मेल के चलने की वजह से बीच के स्टेशनों की सवारियां इंतजार करती रहती हैं दस-दस घंटे तक। उरई स्टेशन से दो शटल ट्रेंज चला करती थीं एक झांसी की तरफ और एक कानपुर की तरफ। ये शाम को पांच बजे के बाद कोर्ट उठने के बाद चलती थीं। मेरी प्रार्थना है कि उरई से उन दोनों शटल ट्रेंज को दुबारा जारी कर दिया जाए। शाम के वक्त पांच बजे के करीब एक कानपुर की तरफ जाए और दूसरी झांसी जाए।

उरई की फीडर रोड्ज के बारे में भी मैं कुछ कहना चाहता हूं। वे बहुत ही खराब हालत में हैं। वे काफी मुरम्मत मांगती हैं। मैं चाहता हूं कि उनकी मुरम्मत कर दी जाए। इसी तरह से चौरा स्टेशन की रोड जोकि स्टेशन को झांसी रोड से मिलाती है उसकी भी बहुत बुरी हालत है। वह रोड स्टेशन से माल गुदाम को भी जाती है। इस सड़क की भी अगर मुरम्मत कर दी जाए तो बहुत लोगों को सुविधा हो सकती है। मैं चाहता हूं कि इस ओर भी तत्काल ध्यान दिया जाए।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका बहुत आभारी हूं कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया और मैं मंत्री महोदय को जो काम उन्होंने किए हैं उनके लिए बधाई देता हूं।

Shri Krishnapal Singh (Jalesar): Dr. L. M. Singhvi rightly raised the point that the construction of new lines should be done on some regular basis. They should not be constructed in a haphazard manner or under the influence of some people. Some Members have pointed out that the State of Madhya Pradesh and the State of Orissa need new railway lines. I quite agree that in important States which need development or in areas where there is plenty of minerals or mines, a railway line is badly required.

As regards Bundelkhand, one of the hon. Members suggested that Satna should be connected with Panna and Chatrapur. I would like to suggest, since I know that area very well, that a line from Harpalpur to Satna would be very useful.

What I would like to say is that the criteria for constructing new railway lines should be first defence, then development, and then the convenience of passengers including pilgrims.

Now, I come to the most important part of my speech. I wish to raise the point about the Barhan-Etah line. This line was constructed a few years back, and as I mentioned earlier, it was constructed under certain influences. Barhan was not the right place for beginning the line. Either Tundla or Jalesar Road should have been selected. The proposal had been pending for quite a number of years, and nobody ever heard that the line would be taken from Barhan; either Tundla or Jalesar Road was always suggested. Somehow or other, I understand that it was due to local political influences, the Ministry or the Railway Board agreed to begin the line at Barhan with the result that it went by a very circuitous route to Jalesar and from

[Shri Krishnapal Singh]

Jalesar to Etah. The result is that the passengers who travel by that line take four to five hours from Tundle to reach Etah whereas if there had been a direct line it would not have taken them more than one hour or one and a half hours. There is very little goods traffic at present on that line and there are very few *bona fide* passengers. And the greatest fault was to have ended the line at Etah.

What I want to propose, strictly speaking, is not a new construction or a new railway line. What I would request the Ministry to do is to extend this line either to Kasganj or Kayamganj in order to complete that work. If it is not extended it will never serve a useful purpose.

Practically all the officials and non-officials and organisations in the district have recommended this work, and I understand that the Collector has written several letters. The Zilla Parishad, the municipal boards of Etah and Kasganj and other people also have submitted representations. All the traders also want to have the line extended. In fact, the line cannot serve any useful purpose until it is joined either to Kasganj or to Kayamganj. Besides, from the strategic point of view also, it will be very important to construct the line from Etah to Kasganj because it would mean that there will be a direct route, a broad gauge connection from Agra to Kasganj and Bareilly and then to the border. As you know, Agra is very important because there is a big cantonment there; besides, it has also got a big depot from which stores have got to be supplied to the forward areas, and we need a direct route. At present there is only a metre gauge line from Agra to Bareilly and then to Kothagudem; it takes a very long time to reach that way. Sooner or later, I hope sooner than later, a broad gauge line will have to be constructed from Kasganj to Kothagudem or some other place in order to transport troops and stores, military defence stores etc., therefore that route is so important that the railway line from Barhan to Etah should be extended to Kasganj or Kayamganj. This is an extremely important proposal. I attach so much importance to it. I do not know why the Ministry has been delaying it. If it is because they want some Member of their own Party to come here in my place . . .

An hon. Member: No, no.

Shri Krishnapal Singh: . . .if that is the only impediment, I do not know what my Party will think of it, but I will gladly make room for someone whom the Ministry wants, provided it gives the assurance that this line will be extended within the next four or five years. Without that neither can Etah district develop properly nor can troops and stores for defence purposes be taken by a shorter route. They will have to be taken through a longer route, the metre gauge line, and passengers are put to great inconvenience. Soron is one of the well known pilgrim centres where lakhs of pilgrims come every year. Unless this line is extended to Kasganj, all these pilgrims will continue to be put to a lot of inconvenience. I, therefore, hope that the Ministry will consider this proposal seriously and extend the line from Etah to Kasganj or Kaimganj.

The second point which I wanted to make is with regard to stopping trains at small railway stations which are located in or near recruiting areas. As you know, the defence personnel cannot always get leave; when they do, they are in a hurry to get to their homes because their leave is limited and they cannot afford to waste time in journey. Therefore, if none of the fast trains stop at these small stations where recruiting centres are located—most of the people recruited to the army are drawn from villages—they will lose quite a portion of their leave in trying to reach their destinations an

then back to duty after the leave. One of the railway stations which I would like to mention is Bhadan on the Northern Railway. I have already written to the Railway Ministry in this connection. Unfortunately, in their reply they say that it is not paying, there is not a sufficient number of passengers. But they have missed the main point which is that the requirements of defence personnel should be given a little consideration and they should be allowed this facility. I would suggest that the Railway Ministry should get in touch with the Defence Ministry and get a list of the railway stations located in or near recruiting areas and arrange for the stoppage of one or two of the important fast trains, if not all, at these stations. The welfare directorate in the Army Headquarters or some other organisation ought to be able to supply a list of such railway stations.

Catering has been criticised by a number of members here. I was one of those who was in favour of the railway taking up catering, I thought that they would be able to provide cheaper and better food to the passengers. But after having some experience of railway catering and the functioning of other governmental commercial undertakings, I have come to the conclusion that it is not for Government, at least not for our Government, to enter into the commercial field. I will give a typical example, though this does not concern the railway ministry. The other day someone, who is interested in gardening, telephoned to the Indian Agricultural Research Institute here and asked whether he could purchase some grape vines. He was told that it was too late but for the next year he was asked to apply in May or June in order to be able to get some plant in February. This is the typical way of governments doing things, when they run a commercial undertaking. If one has to go to a shop and purchase some article, he would not write to them six months before he wants it. If they want to run undertakings on a commercial basis, this is not the way. The same thing is about seeds corporation or any other corporation run by the government, any commercial organisation run by the government. That is what is happening in the catering department. The employees and officers and the staff of this department consider themselves as masters; they do not care for the passengers, though there are a few exceptions and they are very good, and do care. But most of them consider themselves as masters of the kitchen car. If a person is late, they say 'Bandh Ho Gaya'; we cannot do anything and the only thing they do is to stretch their legs on the dining tables and lounge. It never used to happen so long as catering was done by the contractors. I have travelled in dining cars on a number of occasions. Even at odd hours when a passenger went there, he was treated with characteristic courtesy. There was always some one to serve a casual guest. Now of course the doors are banged and they are told 'Nai Saab, Band Ho Gaya'. This is the attitude. Therefore, I suggest that the sooner the railways transfer the catering to contractors, the better because then people will get better food and will be better looked after. This kind of attitude will not do good to anybody. It is not for the government, I would repeat once more, to run commercial organisations.

I want to say a word about overcrowding. Everybody knows that even first class compartments are overcrowded and people travelling in third class have to travel in a very uncomfortable manner. Surely, there is not sufficient accommodation in the number of trains that we have at present. Unless fresh trains are run, third class passengers will not be able to travel comfortably. Somebody suggested that the three-tier coaches should be abolished. I quite agree. They are not meant for human beings. Two-tiers are acceptable. Now, as I mentioned, even first

[Shri Krishnapal Singh]

class becomes overcrowded. The Toofan Express is an important train and it used to have two first class carriages, one to Barauni and another to Calcutta. One of them has now been discontinued because they want to make room for third class passengers. A very good reason. All the same, first class compartments have become so overcrowed now that they are almost as bad as third class carriages.

Once last year I had to travel by passenger train to Aligarh from Delhi. We started from here and just two or three stations beyond Shadhara some student started entering the first class compartment and I had to bolt my compartment. After proceeding a few stations further, the train came to a stop. When I enquired through the window why the train had stopped, they said that it was the usual case. Students want to get down and therefore they stop trains whenever they want. This happens not only on one train. It happens frequently between Agra and Tundla, wherever students travel. It is very difficult for the railways perhaps to check this; they are afraid sometimes and also because sometimes the boys are the sons of the railway staff. But even if they are not, they are not inclined to hear or listen to what the railway staff say. I have suggested this before, and I repeat it again, that it will be better to have special compartments, special carriages, for students in these areas—special carriages which are of a better type than the ordinary third class carriages. Then probably there may be some control. Otherwise, as at present, they can hardly be controlled. I hope the Railway Ministry will take this into consideration.

Another important point which I would like to raise is in regard to developing agricultural department in the Railway Ministry. The railway has thousands and thousands of acres of land, and the way the land is lying idle, barren, is almost criminal. These days when we are so hard up for food—I have suggested this before and I repeat it—it is time that the railways had their own agricultural department to make use of all the land which is lying idle. In Mathura alone there are saveral hundreds of acres of land which are not put to any use. Surely the railway being so solvent can afford to develop that land and have wells and tubewells and other irrigation facilities, and they can certainly grow food on the land. If they do not want to do it themselves, then it is better that they let it out to tenants. Even along the railway track between Agra and Mathura, there are strips of land which can be used. There is low-lying land on which we can grow plenty of rice or plenty of sugarcane. When we are so hard put for food-stuff and fodder, it is really unfortunate to see thousands and thousands of acres lying waste. I suggest to the Railway Ministry that they should take up this question seriously and should start making use of their vacant land.

As regards staff, quite a lot has been said. I would only like to raise one or two points. The first one is with regard to engine drivers, especially engine drivers working on the goods train. I understand that some of the drivers are made to work overtime and they get overtime allowances, but they do not like it, and the only way in which they can avoid being put on extra duty is by reporting sick. Quite a number of them obtain fictitious medical certificates and evade doing overtime work. So, it will be better if the railways employ sufficient number of drivers and have some sort of reserve as they have in the army and the defence forces, which can be given work when the normal staff cannot cope with it.

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

Shri Krishnapal Singh: It is not proper that people who are unwilling

to work should be made to work in this manner.

The last point which I would like to raise is this craze for speed. I appreciate those who want to save time, but then, it is not in the interests of safety to go on increasing the speed blindly. We must pay first consideration to safety. We have noticed in the last few months or so, so many accidents in aeroplanes. Once you increase speed and there are accidents, there will be more casualties; there is no doubt about it. If the speed is slower, then there will not be so many casualties. If an aeroplane meets with an accident, there are very few survivors. Similarly, if you go on raising the speed of trains without taking proper precautions, and if there are accidents, there is bound to be a lot of casualties. Therefore, before they make up their mind to increase the speed of the trains, they should take every care to see that the safety of the passengers will be given proper consideration.

Mr. Deputy-Speaker: Mr. Mohar Nayak.

श्री मोहन नायक (भंजनगर) : उपाध्यक्ष महोदय, . . .

श्री हुकम चन्द कछवाय : उपाध्यक्ष महोदय, सदन में गणपूर्ति नहीं है ।

Mr. Deputy-Speaker: Quorum has been challenged. The bell is being rung.

The bell has stopped ringing and there is no quorum. The House stands adjourned till 11 A.M. tomorrow.

17.49 hrs.

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on ***Wednesday****, March* 23, 1966/*Chaitra* 2, 1888(***Saka***)

GMGIPND—LS II 2933 (Ai) LS—9-6-66—1020.