SHRI MULKA GOVINDA REDDY (Mysore) : Mr. Vice-Chairman, what he says is that perhaps a question of privilege is involved in this.... (*Interruptions*) and he was prevented from exercising his free and independent judgment.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. P. BHARGAVA) : Do not bring in extraneous matters. Nobody is prevented. Everybody is free.

श्री राजनारायण : श्रीमन्, हम कल आपको बाकायदा नोटिस देंगे He was prevented. He was kidnapped. Both he and Mr. Mohan Dharia....

THE BUDGET (RAILWAYS) 1969-70 GENERAL DISCUSSION—*contd.*

SHRI ANANT PRASAD SHARMA: I was talking about the economies in the railway and also that the railway employees should be. . . .

श्री राजनारायण : आप हिन्दी में बोलिये, आपकी अंग्रेजी अच्छी नहीं है ।

श्री अनन्त प्रसाद शर्मा : हिंदी भी अच्छी नहीं है, अंग्रेजी भी अच्छी नहीं है ।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M.P. BHARGAVA) : Let him speak please.

श्री राजनारायण : हिन्दी प्रान्त बिहार के होते हुए भी अंग्रेजी में बोलते है इसलिये मैं वाक आउट करता हूं । हमने फैसला किया है कोई हिन्दी भाषाभाषी अंग्रेजी में बोलेंगे तो उसका विरोध करूंगा ।

श्री अनन्त प्रसाद शर्मा : थोड़ी देर बर्दाश्त करें, उसके बाद बोलूंगा ।

SHRI T. V. ANANDAN (Tamil Nadu) : I rise on a point of order. By my honourable friend, Mr. Rajnarain, by inducing my honourable friend, Mr. Anant Prasad Sharma, to talk in Hindi instead of English, does it not amount to compulsion?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. P. BHARGAVA): It is for the honourable Member to listen to it or not to listen to it.

SHRI B. T. KEMPARAJ (MYSORE) : Sir, I rise on a point of order. The point that has to be observed is when the honourable Member is speaking in English, the other Member coercing him and also compelling him to speak in Hindi, involves a question of privilege.....

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M.P. BHARGAVA): There is no question of privilege. No, it is not. It is open for any Member to speak....

SHRI MULKA GOVINDA REDDY (Mysore) : The other day, Mr. Vice Chairman, you yourself pointed out.....

SHRI B. T. KEMPARAJ: Is it correct for a Member to press other Members to speak in a language which he likes?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. P. BHARGAVA): There is no compulsion. He may or may not listen to him. Please take your seat. There is no point of order.

SHRI B. T. KEMPARAJ : On that point if the honourable Member does not speak in Hindi and if he speaks in English Mr. Rajnarain said he will walk out. It is a question of privilege which the Chair should take note of.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M.P. BHARGAVA): You can give a notice of privilege.

SHRI MULKA GOVINDA REDDY: Mr. Vice Chairman, there is an important point in what he was saying. When once a Member commences to speak in a particular language, he should continue to speak in the same language. He should not switch over to any other language. The other day I remember you yourself were raising this question that when some other honourable Member was continuing his speech in English, you said, "No, not you cannot speak in an other language now. You should continue to speak in the language in which you started."

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M.P. BHARGAVA): But he continued in that. (*Interruptions*) Let us be serious. There is no point of order.

श्री अनन्त प्रसाद शर्मा : मैं आपको खुश करने के लिये बाद में हिन्दी में बोलूंगा ।

श्री राजनारायण : नहीं यह अपमान है उनका । तो उनका अपमान मैं बर्दाश्त नहीं कर सकता ।

SHRI ANANT PRASAD SHARMA: Mr. Vice-Chairman, I was saying when the House adjourned that the economies practised in the Indian Railways as well as treating the Railway employees on par with the other Central Government employees or civil servants, is not correct. The reason for that is this that the Railway Ministry has got a separate financial arrangement and as a result of that the Railway Ministry presents a separate budget in this House and in the other House. The conditions of working of the railway employees and also the railway industry are entirely different from those of the other Central Government departments. Therefore, we have all along been saying and now I would request the honourable Railway Minister to make such arrangements that the railway employees should not be treated on par with the other Central Government employees, at least along with the civil servants, and they should be given a separate treatment as regards their emoluments, their wages and other facilities, and a separate Pay Commission should be set up for the railway employees and they should not be treated—I am repeating it again and again on par with the other Central Government employees. As regards the economies practised on the railways, Mr. Vice-Chairman, I have already suggested that the economies should not be pactised from the bottom. That will be a wrong type of practising economies. It should be from the top. And whenever any question of introducing any economy comes up or in any method of improving the working of the railways, at that stage, the railway workers' representatives should be consulted. As a matter of fact, in this connection, I would like to draw the attention of this House that it is this Railway Ministry of the Central Government which sent a team of workers and Government representatives to West Germany and other foreign countiies to study the scheme of workers' participation in management. And this was done in the year 1956, that is, about 12 or 13 years back. A scheme was also prepared and that scheme has not seen the light of day so far.

Therefore if the Railway Administration wants that it should introduce improvements in the working of the Railways and that too with the consent of the railway workers the workers' participation scheme should be implemented forthwith. This has been the demand not only of the railway workers but this has been the accepted policy of the Government of India and in many private and some public undertakings, this scheme has been introduced. The Railway Ministry, being the biggest employer in this country, will be setting up an ideal example if they agree to this request of ours. On this occasion I would draw the attention of the House towards the condition of the casual workers working on the Railways. More than four lakhs of workers are employed on the Indian Railways. When I speak of the casual workers I talk of the Class IV workers. In this connection without laying much stress on this point, I invite the attention of the Minister to the report of the Estimates Committee regarding the electrification of the Railways and I hope the Ministry will implement the report and see that no retrenchment is effected in regard to the casual workers and the decision of the Estimates Committee is carried out. The Committee had suggested that the casual workers, whenever the casual nature of the work is over, can be transferred to another project instead of effecting retrenchment.

There is mention in the Minister's Budget speech about realisation of about Rs. 8·8 lakhs through the help of vigilance Depatment, and detection of many cases of corruption where either the people have been punished or removed from service. Regarding the functioning of this Department, I have only to say that this Department has become a cause of terror for the people at large. I would request the Minister, as he has been setting up Committees in regard to the working of the railways like the Catering Committee, the Committee for the RPF, etc., to appoint a Committee to examine the working of the Vigilance Depatment also. We know that in many cases people are let off only at the sweet will of the officials who are working there.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. P. BHARGAVA): Are you suggesting vigilance over the Vigilance Department?

SHRI ANANT PRASAD SHARMA : That is what appears to be necessary be cause of the functioning of this Department.

SHRI BRAHMANANDA PANDA (Orissa) : The more the checks and balances the more is the opportunity for the offender to slip.

SHRI ANANT PRASAD SHARMA: I agree with my friend but in any system even if one innocent man is punished, that is a bigger crime than the escaping of many guilty people. So I suggest that the working of the Department should be examined. In the speech of the Railway Minister I find that the payment of a sum of Rs. 1·50 crores is shown against the Telecommunication Department. It is known that the Railways have their own Telecommunication Department which is managed by the Railways. If I understand correctly, the maintenance of the Telecommunication lines is done by the P. & T. Department but I do not know how the lines maintained by the P. & T. Department are so good and the lines provided to the Railways by the P. & T. Department are always faulty. You may ask how I know about it. In connection with the working of the Trade Union movement I have been given certain facilities to use the Railway administrative lines to contact the railway officials—I talk about the Departmental system—and I find the communication system is not as efficient as that of the P. & T. Department. So when the Railway is maintaining a separate Telecommunication Department. I do not see why there should be this dual arrangement. Either the Railways should themselves manage this or they should hand over the whole thing to the P. & T. Department even from the efficiency point of view. I am sure this suggestion will be considered by the Minister in the spirit in which I am making it.

Regarding the working of the personnel management in the Railways, the House will be surprised to know that there is nothing like personnel management in the Indian Railways. In such a big Department of the Railways who are the people posted to the Personnel Department? The people who are considered surplus in their own Departments are posted to that Department. If they belong to the Civil Engineering Department or the Traffic. Department, if they are considered surplus or considered not good there, they are posted to the Personnel Management Department. That Department is highly technical Department, as technical as any other. In fact it is more technical because it has to deal with the human aspect of the management. So it is high time that the Minister should create a separate Department of Personnel Management and with a separate cadre of officers and the officers who are posted there should not be frequently transferred. There is a peculiar system that whenever a person is posted to the Personnel Department, as soon as a place is found out for him in his parent Department, he is immediately transferred back. He may even be transferred after 3 or 4 weeks. By the time he understands the work of the Personnel Department he is transferred back. This should discontinue and before any officer is posted to this Department, he should be given sufficient training as to how to deal with men. He should be trained in the rules of the Personnel Management and a Personnel Management Cadre should be created in the Indian Railways and the people posted to this Department should have sufficient training before being posted there.

I would draw the attention of the Minister to an important subject concerning my State of Bihar. On the N. E. Railway the divisional system of working has been introduced recently and I am surprised that in spite of sufficient route mileage in Bihar only one Divisional Headquarters has been located at Samastipur whereas I do not know how—perhaps under some pressure—my friend Mr. S. D. Misra is fortunate in having a Divisional Headquarters at Banaras.

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : No pressure can be allowed to operate on the Railway Administration.

SHRI ANANT PRASAD SHARMA : I would request the Minister to examine from the practical working point of view. I am sorry, nothing is final so far as the Railways are concerned.

DR. RAM SUBHAG SINGH: This is final. There will not be any change. No pressure can deflect us.

SHRI ANANT PRASAD SHARMA: Since the regrouping of Railways has been introduced, so many changes have taken place.

SHRI J. P. YADHAV (Bihar) : It will be changed again.

SHRI ANANT PRASAD SHARMA: I am not suggesting it in a challenging mood. I am only suggesting that some day the Divisional Headquarters at Samastipur has to be changed. It is because it was originally decided that Katihar (West) was to be tagged with N. F. Railway. And now Katihar (West) has come to Samastipur Division of N. E. Railway. There is sufficient justification to have another Division. I do not suggest any particular place, may be Sonepore, may be Muzaffarpur or may be some other place. That the Railway Ministry can examine, but there is sufficient justification that at least there should be two Divisional Headquarters in the State of Bihar. Sir, I am suggesting this not only because the people of that area demand it; I humbly suggest to the Railway Minister that there is sufficient justification for it also because of reasons. I would make one more little suggestion, and it is for a direct train between Dhanbad and Patna. This has been a long-standing demand of the people of Bihar and I think the Railway Minister knows it better than I regarding the justifiability of introducing a direct train between Dhanbad and Patna. In this regard efforts have been made in the past, but on one excuse or the other this suggestion has not been accepted.

Sir, I would close my speech by making one more suggestion, and that is the conversion of the narrow-gauge line between Ranchi and Lohardaga into a broad-gauge line. Lohardaga is a very important place so far as Chota Nagpur is concerned; a lot of business is carried on in that area; particularly mineral resources are carried from Lohardaga to Ranchi and people have to face a lot of difficulty in transhipment at Ranchi. Therefore, if this line is converted into broad-gauge, not only the people of that area will benefit; trade will also flourish and the people who intend to carry on trade in that area, they will also benefit. Moreover, a number of industries will also grow in that area which will be beneficial to the people of that place, and I think the Railway Mnister, while examining the future planning and also the conversion of metre-gauge lines into broad-gauge lines on the Indian railways, will consider this suggestion also. Thank you very much.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M.P. BHARGAVA) : Before I call the next hon. Member to speak I want to request all the Members to limit their remarks as far as possible to fifteen minutes because, if we do not enforce the time limit from the beginning, quite a number of hon. Members, who want to take part in the debate, may lose their chance because others have encroached upon their time. Now I call upon Mr. Man Singh Varma. Your party has forty minutes and there are two names before me. So you can distribute the time among yourselves.

. .

श्री मान सिंह वर्मा (उत्तर प्रदेश) : उपसभाध्यक्ष महोदय, प्रत्येक वर्ष ही बजट पेश किए जाते है और उनका मुख्य उद्देश्य होता है वर्ष भर के लिये आय-व्यय का लेखा जोखा रखना, भविष्य के लिये कार्यक्रम तथा सुविधाओं आदि को बताना और उसकी स्वीकृति लेना । मैंने बजट को समझने की कोशिश की है, पढ़ा भी है और मैं इस परिणाम पर पहुंचा हूं कि इस साल जो रेलवे का बजट पेश किया गया है वह केवल औपचारिकता की ही बात है, उसमे किसी प्रकार की प्रेरणा मिलती हो ऐसी बात नही । मै समझता हूं कि वह बजट ही क्या बजट है, वह कार्यक्रम ही क्या कार्यक्रम है जिससे कि भविष्य के लिये कोई प्रेरणा न मिलती हो, उत्साह न मिलता हो और जिससे यह पता नहीं लगता हो कि देश में इसके द्वारा कोई बहुत अच्छी बात होने वाली है । यों मंत्री महोदय ने इस प्रकार का रूप पेश करने की कोशिश अवश्य की है और मैं उनको धन्यवाद देता हूं किन्तु वैसे तो मै ऐसा मानता हूं कि वर्तमान मंत्री महोदय जैसे ही आये हैं वैसे ही बजट पेश किया गया है और इस बजट के निर्माण में विशेष रूप से उनका हाथ नहीं है जितना कि उनसे पूर्व जो सम्मानित मंत्री महोदय थे उनका है । बजट में सरप्लस दिखाया गया है और यह भी बतलाया गया है कि किसी प्रकार की किराये वगैरह में वृद्धि नहीं की जा रही है और 2 करोड़ रुपये का इसमें मुनाफा दिखाया गया है लेकिन मै यह बतला दूं कि इस बजट को पेश करने से सम्भवतः चार या पांच दिन पूर्व ही लगेज के किराये पर 10 परसेंट का सरचार्ज बढ़ा दिया गया। मैं नहीं समझा कि यह किस कारण से किया गया जब कि बजट आने ही वाला था । ऐसा जो कार्य

[श्री मान सिंह वर्मा]

किया गया है क्या यह सदन को धोखा देने वाली बात नहीं है : जब कि बजट आने वाला है, उसके एक सप्ताह ही शेष रह गये हैं तो मैं यह समझता हूं कि वैधानिक बात यह थी कि जो सरचार्ज बढ़ाया जा रहा है उसके लिये सदन की स्वीकृति प्राप्त की गई होती और उसको बजट में पेश किया जाता। मैं ऐसा समझता हूं कि जो दस परसेंटका सरचार्ज बढ़ाया गया है उससे जो कुछ भी आमदनी होगी उसको आंका जाय तो अगर उसको नहीं बढ़ाया जाता तब इसमें कोई सरप्लस नहीं दिखाई देता। तो इस सम्बन्ध में मैं माननीय मंत्री महोदय से यह जानना चाहूंगा कि किन परिस्थितियों में ऐसा किया गया, क्यों ऐसा करने की जरूरत हुई जब कि बजट आने ही वाला हो उसके चार पांच दिन पहले इस प्रकार का किराय बढ़ा दिया जाय और जो एक एग्जेम्पशन की लिमिट रखी गई थी उस लिमिट को बिदड़ा कर लिया गया और दस परसेंट का सरचार्ज बढ़ा दिया गया।

श्रीमान्, पैसेंजर अर्निंग, यात्री द्वारा होने वाली आय, 266 करोड़ रु० से 262 करोड़ रु० रह गई, जैसा कि इसमें बतलाया गया है तो माननीय सदन भली प्रकार समझ सकता है कि सामूहिक रूप से यह उन्नति हुई है या अवनति हुई है। जो सामूहिक इनवेस्टमेंट है वह 3000 करोड़ रु० का है और उस पर मुनाफा 4 करोड़ रु० का दिखाया गया है। अब, 3000 करोड़ रु० के इनवेस्टमेंट पर 4 करोड़ रु० का मुनाफा कितने प्रतिशत आ कर पड़ता है इस पर सम्मानित सदन भली प्रकार से विचार कर सकता है। आखिर, हमारी रेलवे उस प्रकार की आय क्यों नहीं कर पाती है, उस प्रकार की एफिशिएंसी, उस प्रकार की योग्यता क्यों नहीं प्राप्त कर पाती है, जैसी कि हम दूसरे देशों में देखते हैं। उनकी जो रेलवे है, उनका जो रेलवे डिपार्टमेंट है उसका संचालन इतने समुचित रूप से होता है कि हमें ताज्जुब होता है और जिसको देख कर के हमें प्रशंसा करनी पड़ती है और यहां पर बिलकुल उसके उल्टा है। इतना बड़ा सरमाया इसमें देश का लगा हुआ है। . . .

डा० राम सुभग सिंह : यहां से भी खराब हालत है और जगहों में।

श्री मान सिंह वर्मा : सुविधा देने की जो बात है उसके लिये क्या है ?

डा० राम सुभग सिंह : सभी जगह एक ही हाल है।

श्री मान सिंह वर्मा : जो व्यक्ति अपनी खराबियों को देख कर के भी संतुष्ट हो जाता है वह कभी सुधार नहीं कर सकता।

डा० राम सुभग सिंह : दूसरे का उदाहरण दे कर नहीं सुधार सकते, असल में मुसीबत यही है कि दुनिया के दूसरे देशों को देखते हैं यहां को नहीं।

श्री मान सिंह वर्मा : यही मैं बतलाने को यहां खड़ा हुआ हूं कि जब कभी इस प्रकार की बुराई और असुविधा को प्रश्नों के द्वारा या जब बोलने का अवसर मिलता है तब सामने रखा जाता है तो उसकी वकालत की जाती है और अपनी बुराइयों को देखने की कोशिश नहीं की जाती है। मैं अपने ऊपर बीती बात बताऊंगा, दूसरे की कही गई बात नहीं बताऊंगा और मैं मंत्री महोदय से प्रार्थना करूंगा कि वह ठंडे दिल से सोचें कि यह बात सही है या गलत है।

डा० राम सुभग सिंह : सही बात को तो मान लूंगा, गलत को नहीं मानूंगा।

श्री मान सिंह वर्मा : बड़ी कृपा होगी।

जो कुछ भी आज तक का अनुभव रहा है वह यह रहा है कि आपका जो रेलवे बोर्ड है वह एक प्रकार का सफेद हाथी है. . . .

डा० राम सुभग सिंह : सफेद हाथी है देखा कहीं ? सफेद हाथी इंडिया में कहीं देखा है ?

श्री मान सिंह वर्मा : बहुत सी चीज़ देखी नहीं जाती है तो भी महसूस की जाती है।

उपसभाध्यक्ष (श्री महावीर प्रसाद भार्गव) : वह तो "व्हाइट एलिफेंट" का तर्जुमा कर रहे हैं।

श्री मान सिंह वर्मा : माननीय मंत्री महोदय को मालूम नहीं है कि हर चीज देखने में ही नहीं होती, कुछ चीज अनुभव करने से भी होती हैं, कुछ चीज महसूस करने की होती है। हर चीज देखने की नहीं होती है।

मैं जो बतला रहा हूं उसका कारण है। इतना बड़ा खर्चा हमारे देश के ऊपर हमारे राष्ट्र के ऊपर पड़ रहा है और उससे जिस प्रकार का कार्य-संचालन होना चाहिये उस प्रकार का कार्य-संचालन हो नहीं रहा है। आप उस पर विश्वास करते हैं आपके हाथ पैर वे हैं, उनके द्वारा संचालन होना है। यदि वे इन अधिकारों का ठीक प्रकार से उपयोग करें, अपने कर्तव्य का ठीक तरह से पालन करें तो मैं समझता हूं कि जो कुछ भी जितना इन्वेस्टमेंट हो रहा है जिस प्रकार से कार्य पद्धति आपकी चल रही है, उससे भी समुचित सुधार हो सकता है।

तो मैं यह बतला रहा था कि अपने कर्तव्य को ठीक प्रकार से न पालन करने के कारण से यह असुविधाएं अधिक बढ़ रही हैं। आपकी तरफ से आपकी नीति आपकी तरफ से मैं समझता हूं कि विचार और आपकी तरफ से इस प्रकार की भावना कि ठीक प्रकार से हमारी जो रेलवे लाइन्स हैं, हमारा जो डिपार्टमेंट है, वह बहुत अच्छा चलना चाहिए, इसमें मुझे किसी प्रकार की शंका नहीं है, किन्तु मैं जो कुछ आरोप लगा रहा हूं वह यह है कि उसका संचालन ठीक प्रकार से नहीं होता है। यदि संचालन ठीक प्रकार से हो जाए, प्रत्येक व्यक्ति अपने अपने स्थान पर ठीक प्रकार से काम करे और आपका कन्ट्रोल ठीक प्रकार से हो जाए तो मैं समझता हूं कि बहुत कुछ सुधार हो सकता है। हम देख रहे हैं कि प्रति वर्ष बजट आता है और बजट में इस प्रकार की शिकायतें की जाती हैं लेकिन उस प्रकार की शिकायतें घटने की बजाए और बढ़ती चली जाती हैं। थर्ड क्लास की बात प्रायः सभी ने कही है। मैं तो यह कहने पर मजबूर हो गया हूं कि थर्ड क्लास का क्या अब तो फर्स्ट क्लास और एयर कन्डीशन में चलनेवालों को भी असुविधा हो गई है, थर्ड क्लास को तो अलग छोड़ दीजिए। पार्लिमेंट के जो सदस्य यात्रा करते हैं किस प्रकार की असुविधा उनके सामने आती है, उनके एक दो नमूने मैं आपके सामने दूंगा और उससे आप भली प्रकार से समझ जाएंगे। आप मुझपर विश्वास करेंगे कि केवल समालोचना के कारण ही मैं ऐसी बात कह रहा हूं, ऐसी बात नहीं है, किन्तु मेरे ऊपर जो आ बीती है तो मैं इस बात को अनुभव करता हूं कि जब मेरे जैसे व्यक्ति को जो कि फर्स्ट क्लास में करता है, ऐसी असुविधा होती है, तो एक थर्ड क्लास में यात्री को किस प्रकार की असुविधा होती होगी। श्रीमन्, गोहाटी से मैं आ रहा था आसाम मेल में। दिल्ली के वास्ते बरोनी रेलवे स्टेशन पर शायद गाड़ी का परिवर्तन करना पड़ता है। जिस समय वहां पर गाड़ी पहुंची तो प्लेटफार्म पर अन्धेरा ही अन्धेरा था, किसी प्रकार का कोई प्रकाश नहीं था और अन्धकार के कारण जब कुलियों को बुलाते थे तो कोई नहीं आता था। कुली वहां पर थे लेकिन वे आते नहीं थे। वह यह देखते थे कि जिस यात्री के साथ अधिक सामान हो, उसके पास आए और जिसके पास कम सामान है चाहे वह फर्स्ट क्लास का यात्री ही क्यों न हो, उसको निगलेक्ट करते थे। 20 मिनट तक वहां पर अन्धेरा रहा और मैंने गार्ड साहब को बुलाया और उनसे पूछा तो उन्होंने कहा कि अकसर यहां पर जब गाड़ी आती है तो अन्धेरा हो जाता है और उन्होंने कहा कि थोड़ी देर में आप सुनेंगे कि कुछ चोरी हो गई और किसी का सामान इधर उधर चला गया। लगभग 20 मिनट के बाद में उजाला हुआ और दूसरी गाड़ी जिसमें मुझे चेन्ज करना था, मैं बैठा। दूसरी गाड़ी में, श्रीमन् आप विश्वास नहीं करेंगे, उसके फर्स्ट क्लास के डिब्बे में चार बाथ रूम्स थे, कोरीडोर वाली जो कोच होती है, उसमें चार बाथ रूम्स होते हैं

[श्री मान सिंह वर्मा]

दो एक तरफ और दो दूसरी तरफ । उन चारों बाथ रूम्स मे कोई भी ऐसा नही था जोकि ऊपर से न टपक रहा हो । इस तरह से मैं उसका उपयोग नहीं कर सका क्योंकि ऊपर से पानी पड़ रहा था । इसलिए मुझे दूसरे डिब्बे मे जाना पड़ा और जब मैंने इसकी शिकायत की तो केवल यह कह दिया कि अब क्या करें, कोशिश तो बहुत कुछ करते हैं, कुछ होता नही है । ऐसा कह कर टाल दिया जाता है । तो मैं आपको यह बताना चाहता हू की आपके आने से एक बार फिर आशा बंधी है और मैं यह समझता हू कि आप इन बातों के ऊपर विशेष रुप से ध्यान देगे ।

[THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AKBAR ALI KHAN in the Chair]

गाड़ियों में टूट फूट होती है, उसको तो आप स्वयं ही जानते होंगे । आपको इसका अनुभव न हो लेकिन मेरा अनुभव है कि कोई भी कम्पार्टमेंट ऐसा नहीं मिलता है जिसमें कोई न कोई चीज गायब न हो । कही शीशा नही है तो कही पर लाइट नहीं है । अगर किसी को बुलाकर बल्ब लगाया जाता है तो फिर वह बल्ब गायब हो जाता है और कहा जाता है कि यात्री लोग ले जाते हैं । कई दफा कहा कि यात्री लोग ले जाते हैं पर मैं समझता हूं कि उसको रेलवे में जो काम करते हैं वेही ले जाते हैं । उसमें जो बोल्टस लगे होते हैं, उनको यात्री नहीं खोल सकते । उनको निकालने के लिए टेक्निकल हैन्डस की जरूरत है । तो इस प्रकार की चोरियां वहां पर हो जाती हैं । मैं प्रार्थना करूंगा कि मंत्री महोदय इसको देखने की कोशिश करेंगे ।

कैटरिंग में जिस प्रकार का भोजन मिलता है उसके विषय में कुछ कहना चाहता हूं । जब उनको यह पता लग गया कि एक ससद् सस्दय यात्रा कर रहा है तो भोजन मेरे लिये ट्रेन मे से आया । और वह भोजन मैंने किया लेकिन मेरे साथ ही कुछ लोग मेरे साथी, थर्ड क्लास में सफर कर रहे थे, मैं अपना भोजन करने के पश्चात उनके कमरे में चला गया और उनको जो भोजन मिल रहा था, उस भोजन को मैंने खा कर देखा और मैं विश्वास के साथ यह कह सकता हूं कि जो भोजन उन्हे दिया गया था और जो भोजन मुझे दिया गया था, उसमे बड़ा अन्तर था, यद्यपि जहां तक मैं समझता हूं कीमत दोनों की एक ही ली जाती है । उसके पश्चात जब मेरे पास एक रजिस्टर लेकर वे आए कि साहब आप इस पर लिख दीजिए कि भोजन आपको कैसा मिला, सर्टीफिकेट के लिए तो मैंने उस पर लिख दिया कि जो भी भोजन मुझे दिया गया है बहुत अच्छा है और मे आशा करता हूं कि इसी प्रकार का भोजन दूसरों को भी मिलेगा । यह मैंने नोट किया ।

एक माननीय सदस्य : डबल स्टैन्डर्ड अपनाया जाता है ।

श्री मान सिंह वर्मा : जी हां । इस प्रकार की जो चीजे हैं, मैं माननीय मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि वे इनको देखे । हमे उनसे बहुत आशाएं है क्योंकि उनमे जिस प्रकार की कर्त्तव्यपरायणता है और जिस प्रकार से उन्होंने पहले भी इसका संचालन किया था, अब इसमें सुधार होगा । इसमें वे कभी कभी इन कोगनिटो भी जाकर देखा करें कि पैसेन्जर्स को किस प्रकार की सुविधाए मिलती हैं । जब यह पता लग जाता है कि मंत्री महोदय आ रहे हैं तो नाना प्रकार की सुविधाएं उपलब्ध होती हैं ।

श्री बांके बिहारी दास (उड़ीसा) : उनका चेहरा तो इन कोगनीटो नही जा सकता है । कुछ दाढ़ी वगैरह लगाकर जाएं ।

श्री मान सिंह वर्मा : यह इन पर छोड़ दीजिए कि कैसे करते हैं लेकिन इस बात को मैंने बहुत प्रभावशाली पाया है । मैं मंत्री महोदय को बतला दूं कि वह यह न समझे कि इस प्रकार का उपदेश तो देते रहते हैं और यह थियोरिटिकल बात है किन्तु यदि इसको किया जाए तो मैं समझता हूं कि बड़ा प्रभावशाली कदम यह रहता है । बहुत दिन तो नहीं किन्तु थोड़े दिन तक मुझे भी मंत्री बनने का अवसर प्राप्त हुआ था । उत्तर प्रदेश में मैं ट्रान्सपोर्ट मिनिस्टर था ।

आप इसको आत्मश्लाघा की बात न समझिये, एक आतंक सा हो गया था जब मैंने रात में उठ कर चेकिंग किया है, चेकिंग करने के लिए मैं लाइन में खड़ा रहा हूं, टिकट नही मिल रहा है। मैं दफतर में गया और कहा "बाबूजी, बहुत देर से लाइन में खड़ा हुआ हूं और टिकट नहीं मिल रहे हैं। इसपर उन्होंने कहा, "हटो हटो, बाहर निकलो, बाहर निकलो"। इसपर मैंने कहा, "कुछ ले देकर टिकट दे दीजिए"। वह भी मैंने अनुभव किया। बस मे बैठकर भी मैंने देखा कि पैसेन्जर की जो सुविधा है, उनको पता नही। कानपुर के वर्कशाप में गया। मैंने देखा कि पुर्जे खरीद लिये गये हैं और जमीन मे दबा दिये गये है। खरीदे इसलिये गये थे कि कमीशन मिलनेवाला था। मैंने देखा कि एक पुर्जा पडा है। मैंने गड्ढे को खुदवाया तो देखा कि ढेर का ढेर पुर्जों का पड़ा है। तो मेरे कहने का तात्पर्य यह है कि इस प्रकार से अगर चेकिंग होती है तो लोगों में आतंक हो जाता है, एक प्रकार का डर हो जाता है, भय हो जाता है। मैं समझता हू कि यह सोचना कि लोगों मे कर्त्तव्यपरायणता आ गई है, और सब लोग अपने कर्तव्य का पालन करते हैं, सही नही हैं। भय बिना प्रीति नही। एडमिनिस्ट्रेशन में, प्रशासन में, यह आवश्यक है कि जब आपकी ओर से इस प्रकार के कदम होंगे तो जितने कार्यकर्ता आपके अंडर काम करते हैं सब सजग हो जायेंगे, जागरूक हो जायेंगे, और ठीक प्रकार से काम करेंगे।

मुझे अच्छी तरह से याद है, इलाहाबाद से एक बस आ रही थी, लास्ट की बस थी, मेरे मित्र उसमे बैठे थे। दो यात्री बस में आने के लिये गिडगिडा रहे थे। उन्होंने कहा बस पूरी भर गई है, अब तुम किसी प्रकार बैठ नही सकते। और यात्रियों ने अनुनय की कि यह बेचारे कैसे पड़े रहेंगे, आप इन को बैठा लीजिए। तो उसने यात्रियों से कहा, तुम तो चले जाओगे लेकिन हमें मरवाओगे। अगर कही मान सिंह इसी में बैठा हो तो क्या करूंगा। तो इस प्रकार का उनमे आतंक हो गया और यह मैं कोई आत्मश्लाघा के लिये बात नही कह रहा हू लेकिन इन सब बातों का प्रभाव पड़ता है। तो इस प्रकार की शिकायतें प्रति वर्ष सामने आती हैं जब बजट पेश होता है और इस प्रकार के प्रश्न निकलते हैं। तो मैं निवेदन करूंगा, कभी इस प्रकार का कष्ट किया करें और कभी कभी इन्कागनिटो यह देखने के लिये जाया करें कि स्थिति क्या है, कभी ट्रेन्स में और स्टेशनों पर बाथरूम को जाकर देख लें। केटरिंग के बारे मे मैं बोल रहा था, आप नोट कर लीजिए। रोहतक स्टेशन पर एक ठेकेदार जिसका नाम बनवारी लाल है, बहुत अरसे से उसको ठेका मिला हुआ था, बहुत अरसे से वह वहा पर काम कर रहा था, इस समय मैं कह नही सकता, है कि नही है, उसके बारे में जनता की शिकायतें थीं, बार बार जनता ने शिकायतें कीं उसका नतीजा यह हुआ कि उसका ठेका खत्म कर दिया गया। एड्वर्टाइजमेन्ट हुआ पेपर्स में रोहतक के और उसका ठेका खत्म हो गया, उस पर लोगों ने अपने प्रार्थनापत्र दिए। प्रार्थनापत्रों की जांच के बाद एक व्यक्ति को ठेका दे दिया गया, नरेन्द्र कुमार वर्मा के नाम ठेका मंजूर हुआ और उसको कहा गया 31 मार्च रात के 12 बजे वह चार्ज ले ले, और जब यह व्यक्ति अपने नौकरों को लेकर चार्ज लेने के लिये जाता है बजाय चार्ज देने के उसको स्टेशन मास्टर कहता है, आपका ठेका कैंसिल कर दिया गया है, जिसके पास था वही ठेका लेगा। वह बेचारा बार बार कह रहा है कि मैंने इतना खर्च किया, मैंने एप्लीकेशन दिया, मेरी एप्लीकेशन मंजूर भी हो गई, उसके बाद मुझे ठेका अलाट किया गया, उसके बाद आर्डर हुआ मैं चार्ज ले लू तो बजाय चार्ज मिलने के वह ठेका मेरे नाम से कैंसिल कर दिया गया। कैसे कैंसिल कर दिया गया? डिपुटी रेलवे मिनिस्टर का एक फोन आ गया। हमने स्टेशन मास्टर से पूछा, कैसा फोन आया...

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री रोहन लाल चतुर्वेदी) : यह किसके लिये कह रहे है।

उपसभाध्यक्ष (श्री अकबर अली खान) : कौन से डिपुटी मिनिस्टर की बात आप कह रहे है ?

श्री मान सिंह वर्मा : अपने डिपार्टमेंट की बात है। नाम बता दूंगा, तारीख बता दूंगा, नोट कर लीजिए।

श्री अनन्त प्रसाद शर्मा : कोई बडी बात नही है। यह तो मामूली बात है।

श्री मान सिंह वर्मा : हा, यह ठीक है।

उपसभाध्यक्ष (श्री अकबर अली खान) : आप आपस मे बात न करे तो कृपा होगी।

श्री मान सिंह वर्मा : इन सब का नतीजा यह होता है कि रेलवे के आपके जो अधिकारिगण हैं वे ठेकेदारो से मिले रहते है और उनसे खाते पीते है और इस कारण से उनका साथ देते है और जब वह अधिकारिगण साथ देगे तो यही होगा कि जनता की ओर से भी शिकायते होगी। ठेका इस वास्ते दिया जाता है कि कैंटरिंग सस्ती हो, उससे जनता को सुविधाए मिले, रियायती सुविधाए मिले और जब वह सतुष्ट हो तब आप समझ लीजिए सब सतुष्ट है। केवल आपके अधिकारिगण सतुष्ट हो जाये, इससे तो आपके परपज की, आपके उद्देश्य की पूर्ति होने वाली नही है।

(Interruptions)

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AKBAR ALI KHAN) No cross talks please

श्री मान सिंह वर्मा : कानपुर और दिल्ली के बीच जो इलेक्ट्रिक ट्रेक्शन हो रहा है उसके लिये आपका विभाग धन्यवाद का पात्र है कि यह एक बडा सुधार किया जा रहा है। किन्तु उसमे भी एक बडा भ्रष्टाचार हो रहा है। उसमे रेलवे के इलेक्ट्रिकल इन्जीनियर्स के लिये मकान 250 रु० प्रति मास किराये पर मजूर किये गये थे। मैं समझता हू, 500 रु० से 1250 रु० तक के ग्रेड के जो लोग है, 250 रु० किराया उनके लिये उपयुक्त है। किन्तु उनकी तरह से रेप्रेजेन्टेशन किया गया और इस तरह वह 250 रु० की बजाय 350 रु० कर दिया गया, और 350 रु० के हिसाब से स्वीकृति के पश्चात मकान उसी स्पेसिफिकेशन्स के, उसी प्रकार की अकमोडेशन लिये गये हैं जो कि 250 रु० के अदर की श्रेणी मे आते हैं और इसका नतीजा यह हुआ कि वह 100 रु० बढवा कर अपने बिजली और पानी के खर्च का प्रबन्ध कर लिया गया। तो इस प्रकार का भ्रष्टाचार चल रहा है। वहा पर मैं समझता हू लगभग 7 इन्जीनियरो को जो सीनियर इन्जीनियर है, जीपे दी गई है—7 जीपे सातो इन्जीनियरो को। उन जीपो के ऊपर लगभग 100 रु० प्रति दिन खर्च होता है और उन जीपो का जिस प्रकार से दुरुपयोग हो रहा है उसको माननीय मत्री जी देखने की कृपा करेगे तो उनको पता लग जायेगा कि किस प्रकार से लोग भ्रष्टाचार करते है जिसके कारण पूरा एडमिनिस्ट्रेशन, पूरी मिनिस्ट्री, और पूरी सरकार बदनाम होती है।

श्री ब्रह्मानंद पंडा : वर्मा जी, यह भ्रष्टाचार नही है, यह युगाचार है।

श्री मान सिंह वर्मा : श्रीमन्, यात्रियो की सुविधा के लिये बजट मे केवल 4 करोड रु० का प्रावधान किया गया है यदि मैं गलत नही कहता हू तो, जब कि उसमे स्टाफ के ऊपर 8 14 करोड़ रुपये का प्रावधान है और यह बडी प्रसन्नता की बात है कि स्टाफ की ओर ध्यान गया है। स्टाफ का ध्यान रखना ही चाहिये, वह तो बैकबोन है, उन्ही के द्वारा ठीक प्रकार से रेलवे का सचालन होगा। किन्तु जिस जनसाधारण के लिये आपका विभाग काम करता है, उनकी सुविधाओं के लिये भी ध्यान रखना चाहिये। उनके लिये केवल 4 करोड रु० का प्राविजन है जब कि स्टाफ के लिये 8 14 करोड रु० का प्राविजन है। स्टाफ मे लगभग 45 परसेन्ट की वृद्धि हुई है। पहले 9 लाख 11 हजार था अब 13 लाख 63 हजार की वृद्धि हो गई है, जिसका अर्थ यह हुआ कि लगभग 45 परसेन्ट का इजाफा हुआ है, बढोत्तरी हो गई है। तो 45 परसेन्ट की बढोत्तरी के साथ साथ सुविधाओ मे कितनी बढोत्तरी हुई है इसको देखने की आवश्यकता है क्योकि काम करने वाले बढते चले जा रहे है किन्तु साथ ही सुविधाओ मे कमी आ रही है, परेशानिया भी बढती चली जा रही है। यह काम करने वाले इसलिये बढाये जा रहे है जिससे

परेशानियां कम हों, लेकिन परेशानियां कम नहीं हो पा रही है यह बात हमारी समझ में नही आ रही है ।

श्री अनंत प्रसाद शर्मा : तो क्या काम नही बढ़ायें ?

श्री मान सिंह वर्मा : काम तो बढ़ाना ही चाहिये ।

माननीय मंत्री महोदय ने स्वयं इस बात को माना है कि शार्ट डिस्टेन्स ट्राफिक काफी कम हो गया है और *आय भी कम हो गई है । उसका* कारण यह है कि शार्ट डिस्टेन्स ट्राफिक पर बहुत कम तवज्जह दी जाती है । जितने भी शार्ट डिस्टेन्स की ब्रान्च लाइन्स चल रही हैं वहां पर जो कोचेज दिये जाते हैं, गाडियां दी जाती है, उन कोचेज को, उन गाड़ियों को, देख कर सर लज्जा से नीचे हो जाता है । जितने भी टूटे-फूटे कम्पार्टमेन्ट्स होते हैं जिनमें न लाइट है न किसी प्रकार की सुविधा है वह ब्रान्च लाइन में लगा दी जाती हैं और जरूरत के हिसाब से वहा पर कोचेज नही दिये जाते, उसका नतीजा यह होता है कि यात्री उसको पसन्द नही करता, यात्रियों को परेशानी होती है, असुविधाएं होती हैं ।

[THE DEPUTY CHAIRMAN in the Chair]

तो जो दूसरे जरायें हैं, दूसरे मीन्स आफ कम्युनिकेशन्स अपने यहा है उनके द्वारा यात्री सफर करते हैं । फिर शार्ट डिस्टेन्स ट्राफिक में टाइम का भी खयाल नही रखा जाता । मैं आपको बतलाऊं, मेरठ यहां से 45 मील दूर है लेकिन वहां से आने में कभी भी तीन घंटे से कम नही लगता । मैं मेरठ का रहने वाला हूं, मुझे वहां से अकसर आना जाना होता है । जिस दिन रेल से आना होता है उस दिन बस भगवान ही याद आते है, किस समय पहुंचूंगा, कुछ पता नहीं होता ।

डा० राम सुभग सिंह : अच्छा है भगवान का नाम लीजिए । मैडम, मैं मानता हू ।

श्री मान सिंह वर्मा : बड़ी खुशी की बात है, आपने मान लिया । अगर आपने मान लिया तो फिर दिक्कत दूर हो जायेगी । मैंने यह प्रश्न भी दिया था कि मेरठ और दिल्ली के बीच कोई फास्ट ट्रेन होनी चाहिये । आप जानते हैं शटल ट्रेन चलती है और शटल में हजारों कर्मचारी मेरठ से सुबह आते हैं और शाम को वहां जाते हैं । उन सबका अगर टाइम का हिसाब लगाइये तो वहां, 7 बजे घर से चलकर यहां पर सवा 10 बजे दफ्तर मे पहुंच पाते हैं, यदि ट्रेन सही समय पर आई तो । उसका टाइम तो रिकार्ड पर ठीक लिख दिया जाता है मगर वह समय पर आती नहीं । तीन घंटे उसको आने मे लगता है, प्रति दिन एक राज कर्मचारी को छः घंटे आने जाने में लग जाते हैं । यहां पर उन बेचारों के लिये रहने के लिये मकानों की व्यवस्था नहीं है, कैसे यहां आकर बसे । सड़कों पर रहे क्या ? इसलिये प्रति दिन छः घंटे उनके आने जाने में खर्च हो जाते है । आप समझ सकते है क्या इससे उनकी एफिशियेन्सी में अंतर नहीं पड़ेगा । इसलिये मैंने भी प्रश्न किया था कि क्या कोई फास्ट ट्रेन रन नहीं की जा सकती बिट्वीन दिल्ली एन्ड मेरठ, तो जवाब मिला, नहीं ऐसी कोई व्यवस्था नही कर पाते हैं । मुझे समझ में नहीं आता है कि एक से एक बढिया ट्रेन चलाने की कोशिश की जा रही है, राजधानी एक्सप्रेस चलाई जा रही है, किन्तु राजधानी में जो लोग प्रति दिन आते हैं, काम करते है, इस राजधानी की शोभा को बढ़ाने वाले है, राजधानी उन्हीं के कारण से राजधानी बनी हुई है, उनके आने जाने की सुविधा के लिये कोई उचित प्रबन्ध नही है । अल्टीमेटली हानि किस की होती है । राष्ट्र की हानि होती है, हमारी हानि होती है । उसमें उनकी उतनी हानि नही होती है जितनी हमारी होती है । इस लिये मैं यह प्रार्थना करूंगा कि शार्ट डिस्टैंस ट्रैफिक की ओर विशेष ध्यान दिया जाय । आज मैं देखता हूं कि दिल्ली और मेरठ के बीच टैक्सीज़ चल गई हैं और बसेज भी चलती है और सारा ट्रैफिक उधर डाइवर्ट हो जाता है । इस कारण से इस प्रकार के जो शार्ट डिस्टैंस है उसमें

[श्री मान सिंह वर्मा]

रेलवे को काफी लाभ होता है। तो मैं समझता हूं कि यदि इस ओर ध्यान दिया जाय तो इससे हमें लाभ भी होगा और यात्रियों को सुविधा भी मिलेगी।

बजट में सुविधाओं की ओर ध्यान भी दिलाया गया है कि इस प्रकार की सुविधाएं दी जाती हैं। जिन सुविधाओं की ओर रेलवे मंत्री जी ने इशारा किया है उन सुविधाओं का अधिक अंश उच्च श्रेणी के यात्रियों को मिलता है। मैं यह चाहता हूं कि उच्च श्रेणी के यात्रियों के साथ साथ जिन के द्वारा हमारी आमदनी अधिक होती है उनको सुविधाएं अधिक मिलनी चाहिये। यह थर्ड क्लास में सफर करने वालों से प्रति दिन 65 लाख की आमदनी होती है जब कि एयर-कंडीशन्ड वालों में 60 हजार और फर्स्ट क्लास में चलने वालों में 5 लाख की आमदनी होती है। इस प्रकार थर्ड क्लास वालों से सब से अधिक आमदनी होती है। लेकिन यह बड़े दुख से कहना पड़ता है कि सब से कम ध्यान उनकी सुविधाओं की ओर दिया जाता है। मैंने अभी मंत्री जी से कहा कि वे थर्ड क्लास के डिब्बों में सफर कर के देखें, थर्ड क्लास के मुसाफिरखाने में बैठ कर के देखें, थर्ड क्लास के लिये जो कैटरिंग है उसको देखें तो उनको पता चल जायेगा कि सब से अधिक आमदनी देने वाला जो क्लास है उसी की कंडीशन सब से ज्यादा खराब है और उसकी ओर अधिक ध्यान देने की आवश्यकता है। राजधानी एक्सप्रेस चलाई जायगी, तो ठीक है उसमें लोग आराम से चले जायगे, लेकिन जो व्यापारी लोग हैं जिन के पास लाखों करोड़ों रुपये का सरमाया है वही उससे फायदा उठायेंगे और थर्ड क्लास वालों को उससे कोई फायदा नहीं होगा। पहले उनके लिये इस प्रकार की गाड़ियां चलाई गई थीं, इस प्रकार का प्रयास किया गया था, किन्तु इधर आ कर के वह प्रयास बन्द हो गया। अगर वह प्रयास जारी रहता तो अधिक से अधिक सुविधाएं थर्ड क्लास के यात्रियों को मिल सकती थीं। मैं आशा करता हूं कि मंत्री महोदय इन बातों की ओर ध्यान देंगे। वे एक ऐसे प्रान्त से आते हैं जो पिछड़ा हुआ क्षेत्र है। मुझे भी बिहार में जाने का अवसर मिला है और मैं जानता हूं कि जितने पिछड़े हुये प्रांत हैं, जितने गरीब प्रांत हैं उनमें बिहार और यू० पी० का भी नम्बर है।

श्री ब्रह्मानंद पंडा : उड़ीसा भी है।

श्री मान सिंह वर्मा उड़ीसा भी है। इस लिये बजट पर बोलते समय हमारा यह कर्तव्य हो जाता है कि हम मंत्री जी का ध्यान उन असुविधाओं की ओर दिलायें जिन से वहां के जन-साधारण पीड़ित हैं, यात्री पीड़ित हैं।

मैं आशा करता हूं कि मैंने जो बातें कहीं मंत्री महोदय उनका ध्यान रखेंगे। मैं स्वयं उनको धन्यवाद देना चाहता हूं किन्तु मैंने वह रिजर्व कर लिया है अगले वर्ष के लिये। इस बीच जो उनका क्रियाकलाप होगा उसको देख कर के मैं उनको अगले वर्ष धन्यवाद दूंगा। इन शब्दों के साथ मैं अपने कथन को समाप्त करता हूं। धन्यवाद।

श्री एस० डी० मिश्र (उत्तर प्रदेश) : उपसभापति महोदया, इसके पहले कि मैं विशेष बातों पर कुछ कहूं मैं मंत्री जी को इस लिये बधाई देना चाहता हूं कि वाराणसी जो सचमुच ऐसा एक स्थान है जहां से ऐसी मांग थी कि उसको डिविजनल हैडक्वार्टर किया जाय उसकी मांग उन्होंने स्वीकार किया है। और जगहों के लिये भी उन्होंने स्वीकार किया है, इस लिये सचमुच मैं माननीय मंत्री जी को बधाई देता हूं। इससे न केवल बनारस शहर और बनारस जिला बल्कि मैं यह समझता हूं कि पूरा पूर्वी उत्तर प्रदेश जो है उसको सौभाग्य प्राप्त होगा। इसके बाद मैं यह कहना चाहता हूं कि रेलवे में लगभग 13,14 लाख मजदूर काम करते हैं। पिछले साल जब सब जगह हड़ताल हुई तो हमने देखा कि और विभागों में तो हड़ताल 70,80 या 90 फीसदी हुई, लेकिन रेलवे कर्मचारियों की अगर मेरी

संख्या गलत न हो तो उन्होंने शायद 5 या 10 फीसदी हड़ताल की है और ज्यादा नही की। इसलिये मैं नेशनल फेडरेशन को तथा रेलवे कर्मचारियों को बधाई देता हूं।

श्री राजनारायण : किस लिये ?

श्री एस० डी० मिश्र : इस लिये कि उन्होने गलत राजनैतिक नेताओं के बहकावे मे आ कर हड़ताल नही की।

श्री राजनारायण : बनारस मे 70 फीसदी कर्मचारियों ने हड़ताल की।

श्री एस० डी० मिश्र : आप फिर बोल लीजियेगा, अभी क्यों परेशान कर रहे हैं। (*interruption*) महोदया, मैं यह कहना चाहता हू कि रेलवे विभाग ने 72, 73 अनइकोनामिक लाइन्स का क्लैसिफिकेशन किया है और यह विचार हो रहा है मत्रालय मे कि उनको तोड दिया जाय। मैं नही जानता कि कौन सी प्रायरिटी तोडने मे इनकी होगी। लेकिन हम लोगो का अनुभव यह है कि ये जो लाइने हैं ये अनइकोनामिक लाइन्स इस लिये नही हैं कि वहा पैसेजर्स नही मिलते, गुड्स नही मिलता बल्कि इस लिये है कि उन पर रेलवे मंत्रालय उतना ध्यान नही देता जितना कि देना चाहिये। हमारे जिले मिर्जापुर मे चुनार राबर्ट्सगज लाइन है। मैं उसकी हालत अच्छी तरह मे जानता हू। उस पर बिना टिकट कोई आदमी जहा चाहे वहा उतर सकता है, चढ सकता है, न कोई टिकट देने वाला है और न कोई टिकट लेने वाला है। उस पर कोई डेलीवरी सिस्टम नही है। फिर भी कह दिया जाता है कि वह अनइकोनामिक लाइन है। हमारा खयाल तो यह है कि ये लाइने रेलवे मत्रालय द्वारा नेगलेक्टेड लाइन्स हैं, इस लिये अनइकोनामिक लाइन्स हैं। इसलिये अपने ऊपर बोझा न लेकर वहा की जनता की सुविधाओ को छीनने का प्रयास करना मेरी समझ मे बिलकुल उचित नही होगा। अब जैसा कि मैंने अखबारो मे पढा कि दार्जिलिंग की लाइन, हिमालयन जो रेलवे लाइन है, उसको भी उखाड कर फेंकने वाले हैं। एक ही वह ऐसा स्थान था जहा सीनरी देखने को मिलती थी और वहा की भी रेलवे लाइन उखडने वाली है। पता नही टूरिस्ट मत्रालय इस बारे में क्या सोचेगा।

शायद मितावली और एटा जो लाइन है उसको भी मत्रालय हटाने वाला है। शास्त्री जी के जमाने में एटा तक लाइन गई थी और उस वक्त बडी टीमटाम हुई थी कि एटा तक लाइन जा रही है। उस समय यह भी कहा गया था. .

डा० राम सुभग सिंह : टीमटाम क्या है ?

श्री एस० डी० मिश्र : टीमटाम यानी एक बहुत बडा प्रदर्शन हुआ था और उस समय यह कहा गया था कि यह लाइन एटा तक नही रहेगी बल्कि कासगंज तक जायेगी। सुरेन्द्र पाल सिंह जी भी उसको याद करेंगे। अभी तक वह लाइन कासगज तक तो गई नही है और मैंने यह सुना है कि 73 लाइनों मे वह लाइन भी टूटने वाली है...

एक माननीय सदस्य : ये टूटने नही देगे।

श्री एस० डी० मिश्र : टूटने दे या न दे, बराबर लेकिन हमारा फर्ज हो जाता है कि हम मत्री जी और उपमत्री जी दोनो को बताये कि इस सम्बन्ध मे बराबर विचार किया जाय और केवल यह न कहा जाय कि रिपोर्ट चूकि आई है इस लिये इन लाइनो को तोडना है। इस पर विचार किया जाय कि किस प्रकार इन लाइनो को सचमुच इकोनामिक बनाना है। हम यह नही कहते कि अनइकोनामिक लाइन्स को रखिये, लेकिन पूरे तौर मे ट्रायल कर के आप पहले देख लीजिये और तब कोई निर्णय लीजिये।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हू कि मत्रालय ने एक निर्णय यह लिया है कि फोर्थ फाइव ईयर प्लान मे जो मीटर गेज लाइन्स बहुत जरूरी है, जहा ज्यादातर ब्राड गेज लाइन्स है, वहा मीटर गेज लाइन को ब्राड गेज लाइन

[श्री एस० डी० मिश्र]

मे परिवर्तित कर दिया जाय। मै इसके लिये आप को बधाई देना चाहता हू। लेकिन मै एक लाइन के सम्बन्ध मे आपसे कहना चाहता हू। हमे ऐसा ज्ञात हुआ है कि रेलवे मत्रालय ने यह निर्णय लिया है कि बनारस से गोरखपुर तक की जो छोटी लाइन है वह बडी लाइन मे परिवर्तित की जायगी। यह बहुत अच्छी बात है लेकिन आप यह देखे कि जो लाइन गोरखपुर जाती है वह कहा से शुरू होती है। वह बनारस से नही शुरू होती है। वह इलाहाबाद से शुरू होती है। वह इलाहाबाद मे टर्मिनेट होती है और इलाहाबाद से आगे नही जाती है। यदि आपने बनारस से गोरखपुर तक दो सौ मील लम्बी लाइन को बडी लाइन कर भी दिया तब भी 80 मील का टुकडा रह जाता है। मै बार बार कहता रहा हू और आज भी निवेदन करता हू और निवेदन उस दृष्टि से आपके सामने रखता हू कि अगर आपने यह फैसला किया है तो क्यो यह छोटी लाइन वहा रहने देते हो। हा, कही ऐसा न हो कि मेरे निवेदन करने से एक दूसरा नोट आ जाय कि इस लाइन को ही उखाड दिया जाय। ऐसा भी हो सकता है, मै जानता हू जैसे कि मत्रालय काम करते है। इसीलिये मत्री जी से मै कहता हू कि इस पर विचार करे, लाइन को उखाडे नही बल्कि उसको ब्राड गेज बनाये। थोडे मील की दूरी है। वह इटेंसिव एग्रीकल्चर का एरिया है, डेवलप्ड एरिया है, एग्रीकल्चर बेल्ट है, इंडस्ट्रियल प्रोडक्शन का एरिया है। तो यह लाइन न ली जाय कि लाइन को उखाड दिया जाय बल्कि उसे ब्राड गेज मे परिवर्तित किया जाय। और अभी आपके उपमत्री जी बनारस मे गये थे और मुझे ख्याल है कि उनके सामने यह माग भी आई थी और उन्होने इसको देखा भी था।

इसके साथ ही मै यह भी कहना चाहता हू कि हमारे यहा बनारस मे एक लोकोमोटिव वर्कशाप है, लोकोमोटिव वर्क्स है, अच्छा काम है, उसका प्रोडक्शन पहले तो बहुत अच्छा नही था अब प्रगति हो रही है मगर अब भी उतना सतोषजनक नही है जितना कि होना चाहिये। सोचा गया था कि हड्रेड परसेंट इडेजेनस कास्पोनेंट लगेगे लेकिन मुझे मालूम है कि अभी तक कुछ फारेन एक्सचेंज लगा कर, कुछ सामान विदेशों मे मगाया जा रहा है और तब वह लोकोमोटिव वर्क्स चल रहा है। कब तक पूरा कासोलिडेशन होगा। कब तक आप इसको पूरी तरह से करेगे। कब तक आप इसको एकानामिक बनायेगे, कब तक यहा इतना प्रोडक्शन करियेगा कि लोकोमोटिव वर्क्स की सेल्फ-जेनरेटिंग एकानामी होने लगे। यह मै जानना चाहता हू।

जहा तक पैसेंजर अमेनिटीज की बात है मै कहूगा कि इधर कई वर्षो में प्रगति हुई है और पिछले सात-आठ वर्षों में निश्चित रूप से प्रगति हुई है इसमें कोई शक नही है लेकिन हम देखते हैं कि ज्यादा काम बडे स्टेशनो पर हुआ है और छोटे स्टेशन अभी भी बहुत छोटे हैं। हम अगर अपने जिले की ही बात ले ले तो आप देखेंगे कि हमारा बनारस स्टेशन तो बहुत खराब है, इलाहाबाद स्टेशन की हालत हम देखते है तो हमें लालच लगता है कि क्यो न हम कम से कम इस काम के लिये इलाहाबाद को ही बनारस समझे, लेकिन हमारे बनारस स्टेशन की, बनारस कैंट स्टेशन की, बहुत खराब हालत है।

श्री अनन्त प्रसाद शर्मा : इलाहाबाद स्टेशन को बनारस उठा ले जाय।

श्री राजनारायण : वहा इक्वायरी आफिस में केवल तीन आदमी रहते है। राम सुभग सिंह यहा बैठे हैं . . .

श्री अनन्त प्रसाद शर्मा : वह बनारस जाय।

श्री राजनारायण : कानपुर और इलाहाबाद स्टेशन में आठ आठ, दस दस और बारह बारह आदमी रहते हैं। यह क्या तरीका है।

श्री एस० डी० मिश्र : उपसभापति जी, मैं निवेदन करूगा कि काशी एक स्थान है और यहा से हमारे वर्तमान मत्री जी जब अपनी कास्टीटुएन्सी मे जाते होगे तो शायद बिना काशी गये वह पहुच ही नही सकते।

श्री राजनारायण : मुगलसराय से ।

श्री एस० डी० मिश्र : वह एक ही है, मुगलसराय जो है वही काशी है, वही बनारस है, जरा बनारस की दुर्दशा को सुना जाय। मैंने इसको बराबर निवेदन किया है और इसलिये निवेदन कर रहा हूं कि उस पर विचार किया जाय। कम से कम छः या सात ट्रेनें हावड़ा दिल्ली के बीच में चलती हैं और डिलक्स भी चलती है लेकिन केवल एक अपर इंडिया एक्सप्रेस दिल्ली से ले कर हावड़ा तक जाती है जो कि बनारस को टच करती है। जो डिलक्स ट्रेन है, जो कि बाई-वीकली या ट्राईवीकली है, उसके लिये हमारा निवेदन यह है कि अगर उसको उस तरफ से कर दें तो कोई बहुत नुकसान नहीं होगा और कोई उसमें बहुत देरी नहीं होगी। कल ही मैं एयरकंडीशंड डिलक्स में आया हूं। मैंने देखा कि अक्सर इस ट्रेन के लिये समस्या यह होती है कि कहां इसको रोक दें जिसमें कि वह न्यु दिल्ली स्टेशन पर 10 बज कर 50 मिनट पर ही पहुंचे। मैं आपको अपना एक्सपीरियंस बता रहा हूं। यह एक दिन की बात नहीं है, रोज ही ऐसा होता है। परसों की बात है। ट्रेन को 9 बज कर 27 मिनट पर या 9 बज कर 17 मिनट पर आना चाहिये लेकिन वह 9 बज कर 5 मिनट पर आ गई और वह 20 मिनट खड़ी रही क्योंकि समय पूरा करने के लिये खड़ी होना जरूरी है। इतने स्टापेजेज दिये हैं, इतने ओवर-काशंश हो गये हैं कि काफी समय बच रहता है। तो अगर उसमें से कुछ वक्त काट ले तो एक घंटे का टाइम मिल जायगा और उसमें इसको मुगलसराय से बनारस होते हुये इलाहाबाद लाते हुये यहां ले आ सकते हैं।

श्री अनन्त प्रसाद शर्मा · मिर्जापुर छूट जायगा।

श्री एस० डी० मिश्र : तो कम से कम दो ट्रेनों को आप काशी को, बनारस को, और दें। यह मेरा आपको सब से बड़ा सुझाव है।

साथ ही मैं यह कहना चाहता हूं कि ये जो शिवपुर का ओवरब्रिज है, मडुवाडीह का ओवरब्रिज है या मिर्जापुर में ओवरब्रिज है उसके बारे में बड़ी दिक्कत है, ये 15 या 20 वर्ष से एक्नोट हो गये हैं, दो दो घंटे वहां आदमी को खड़ा रहना पड़ता है, । चाहे एयरपोर्ट के लिए जाना हो, चाहे और कुछ हो। यह आपका टूरिस्ट ट्राफिक है जो कि बनारस में जाता है और मैं समझता हूं कि जब स्वयं मंत्री महोदय बनारस के सर्किट हाउस गये हों या एयरपोर्ट पर गये हों तो शिवपुर में निश्चय ही खड़े किये गये होंगे चाहे वह मंत्री की हैसियत से गये हों या उसके पहले गये हों और 20 वर्ष हो गये लेकिन कुछ भी नहीं हो रहा है। मैंने सुना है, मुझे मालूम हुआ है कि पिछले साल से रेलवे मंत्रालय हर राज्य को कुछ रुपया इसके लिए अलग से दे रहा है। ऐसी मेरी इत्तिला है। लेकिन मुझे अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि बावजूद इसके उत्तर प्रदेश की सरकार ने इसके लिये कुछ नहीं किया, न तो संविद सरकार ने एक वर्ष में किया, न गवर्नर के शासन के एक वर्ष में कुछ हुआ और न कांग्रेस सरकार ने इतने वर्षों में किया।

श्री राजनारायण : कांग्रेस सरकार नहीं कांग्रेस डिफेक्टर्स की सरकार।

श्री एस० डी० मिश्र : मैं कोई पालिटिक्स की बात नहीं करता हूं। पता नहीं रुपया कहां जा रहा है। इसका युटेलाइजेशन नहीं हो रहा है। क्या हो रहा है, क्या नहीं हो रहा है, मैं नहीं जानता आखिर यह भी एक पब्लिक अमेनिटी है। उपसभापति जी, मेरी शंका है कि यह जो रुपया है वह जेनरल रेवेन्यु में चला जाता है, वह उत्तर प्रदेश के कासोलिडेटेड फंड में, स्टेट के फंड में चला जाता है। तो मैं रेलवे मंत्रालय से मांग करता हूं कि उसके पास कोई मशीनरी इसको जांचने के लिये होनी चाहिये कि जो रुपया जिस परपज के लिये दिया गया है उस पर अगर खर्चा नहीं होता है तो उसको विदड्रा कर ले। उस पर आपकी कोई निगाह नहीं है। आप क्यों नहीं कुछ ऐसा कदम उठाते हैं जिससे कि कुछ काम इसके लिये हो सके।

श्री राजनारायण : "आप" नहीं कहिये, "आप" शब्द पार्लियामेंटरी प्रैक्टिस में चेयर के लिये है।

श्री एस० डी० मिश्र : ठीक है, आप जब बोलेंगे तब मैं आपसे सीखूंगा। मैं आपसे सीखता हूं। मुझे कहने दीजिये।

उपसभापति जी, गुड्स ट्रैफिक के बारे में मुझे यह कहना है कि अभी फोर्थ प्लान के जो कागजात देखने को मिले और जो जवाब सवाल हुये उनके जो कागजात देखने को मिले उससे मुझे बहुत आशा नहीं दिखाई देती है कि जितनी प्रगति उद्योग की, कृषि की, यातायात की इस देश में हो रही है और जितनी अगले दस वर्षों मे होने वाली है उसमें रेलवे कुछ कर पायेगी। लगता यह है कि आज अगर 100 मिलियन टन प्रोडक्शन है तो दस वर्ष के बाद 180 या 170 मिलियन टन एग्रीकल्चर का प्रोडक्शन होगा और ख़याल यह है कि 100 परसेंट इन्क्रीज्ड प्रोडक्शन उद्योग का, इंडस्ट्री का, दस वर्षों मे होगा। अभी भाग्यवश या दुर्भाग्यवश और मैं समझता हू कि रेलवे मंत्रालय के लिये भाग्यवश फूड का जोन सिस्टम है, फूड जोन्स हैं, लेकिन हम आशा करते हैं और ऐसी डिमांड भी है कि फूड जोंस तोड़े जायं, जब ज्यादा प्रोडक्शन होगा तो उसमे फूड जोंस नहीं रहेंगे, वैसी हालत मे मैं समझता हू कि रेलवे मंत्रालय जरूरत को पूरा नहीं कर सकेगी और गुड्स को पहुचा नही सकेगी। आज की स्थिति यह है, मैं बनारस गया तो मुझे बताया गया, कि एक समय था जब कि वैगंस ज्यादा मिलते थे लेकिन अब ऐसा समय आ गया है कि कोयला तो बहुत है लेकिन वैगंस नहीं मिल रहे हैं और नतीजा यह है कि गुड्स ट्रान्स्पोर्ट से, यानी ट्रकों से, लोग उसको ले कर आ रहे हैं उनको दुगुना कास्ट पड़ रहा है मैं आपको क्या बताऊं, मुझे जब स्वयं कोई सामान कहीं भेजना होता है तो मुझे सोचना पड़ता है और मैं कोशिश यही करता हू कि रेलवे से न भेजू और अगर कहीं ट्रान्स्पोर्ट मिल जाय तो उससे भेज दू।

श्री राजनारायण : तुम्हारा गलीचा कैसे जाता है।

श्री एस० डी० मिश्र : वही मैं बताता हू। आप जरा सुनिये तो। मैं कोशिश करता हू कि रेलवे मे कोई चीज न भेजू। गलीचा क्या अगर कोई साइकिल भी भेजना हो बनारस तक तो मैं रेलवे से नही भेजूंगा। क्यों? क्योंकि मुझे शक है कि कोई पुर्जा बच कर बनारस में वह मिलेगी या नहीं। मुझे इसमें शक है कि कौन सा पुर्जा उसका बचेगा। कम से कम हमे इत्मीनान नहीं। तो वह इत्मीनान आपको दिलाना चाहिये और आपका कुछ काम ऐसा होना चाहिये कि इत्मीनान हो। आपने आर० पी० एफ० लगाया, पुलिस लगाई, लेकिन लोग कहते हैं कि वही लोग लूट लूट करते हैं। अब एक सवाल मेरे माननीय भाई राजनारायण जी ने पूछा था। जरा सुनिये। वह तो हमारे जिले के हैं, नेता हैं, जरा जाच कर ले। पाच वर्ष पहले तक की बात यह थी कि भदोई स्टेशन और मिर्जापुर स्टेशन थे जहा से करीब करीब 8 करोड़ का गलीचा एक्सपोर्ट होता था। आज वह 12 करोड़ का हो गया है। जितना माल था सब का सब रेलवे से, 100 परसेन्ट रेलवे से कलकत्ता और बम्बई जाता था। कोई अतिशयोक्ति न होगी, अगर मैं यह कहू कि आज 30 परसेन्ट माल, गलीचे, हमारा जो एरिया है, वहा से रेलवे से जा रहा है। लोग दुगुना पैसा ट्रक को देते हैं और इन्होंने एक क्यू० टी० एस० निकाली है कि अगर आप माल बुक कराएंगे तो तीन, चार या पाच दिन के अन्दर एयरपोर्ट या जहा कही कहेंगे भेज देंगे। बहुत अच्छी गारन्टी है लेकिन मुझे कुछ उद्योगवालों ने बताया कि क्यू० टी० एस० के द्वारा अगर शिपमेंट की एक पर्टीकुलर डेट है, तो निश्चय ही उस डेट तक माल नहीं पहुचाया और वह शिपमेंट नहीं हुआ। यह हालत है इस क्यू० टी० एस० की।

इसको आप इम्प्रूव करे और जो कमी है उसको दूर करे। मै तो ज्यादा नही जानता लेकिन जो उनकी दिक्कते है वे आपके सामने रख रहा हू। भदोई स्टेशन से जैसा कि मैने बताया, वहा से कम से कम तीन चार करोड़ रुपये का माल बराबर डिस्पेच होता रहा है। अब कम हो गया है क्योंकि यह सिस्टम रोड ट्रान्सपोर्ट का आ गया है और आपकी कम्पीटीटिव स्प्रिट कम हो गई है। आपके स्टेशनो का यह हाल है कि न माल गोदाम है, गद्दे पडे है, कालीन पडे है और पेसिजर्स बाहर प्लेटफार्म पर पडे हुए है। आप छोटे स्टेशनों पर चले जाइए, आप कही चले जाइएं, मै बनारस की बात नही कर रहा हू, अगर दो लाइने है तो दूसरी पर शेड नही है। अगर शेड नही है तो पेड भी नही है। हम कहते है कि पेड लगवाने में आपका क्या जाता है, आप पेड़ लगवाए, बेच लगवाए, और ओवर ब्रिज बनवाए। मै साउथ में जाता हू, म कोई डिस्त्रीमिनेशन नही करता हू, पर वहा सचमुच यह लगता है कि वहां ओवर ब्रिजेज के लिए रुपया कहा से आया। शायद वहा ज्यादा एफीशियेंसी हो मै नहीं जानता। वहा ओवर ब्रिजेज है, अच्छे प्लेटफार्म लगते है, शेड्स है, पानी मिल जाता है। यहा तो एक एक स्टेशन पर दो दो टैप है। एक पानीवाला है। अगर पानी के लिए दौड़े गये तो यही रहता है कि गाडी न छूट जाए। लिहाजा हालत यह है कि बिना पानी वापस आना पड़ता है। इन तमाम बातो पर मत्रालय को सोचना चाहिए।

एक चीज मै और कहना चाहता हू और वह यह है। मुझे स्मरण है कि जब शास्त्री जी रेलवे मत्रालय में थे तो थर्ड क्लास पेसेजर्स की एमेनिटीज के बारे में कुछ सोचा जा रहा था। भाई पिताम्बर दास जी ने जो कहा, मै उसका समर्थन करता हू कि उनको एमेनीटीज देनी चाहिए और इन चीजो को प्राथमिकता देनी चाहिए। उसके साथ ही साथ मै जब विदेशों की रेलवेज को देखता हू, उनसे कई मायनो में हम तुलना कर सकते है, एक पब्लिक अन्डरटेकिंग है जो मै कहता हू कि कई मायनो मे विदेशी रेलवेज से मुकाबला करती है, लेकिन पूरी तौर से नही। हम देखते है कि आपके जो फर्स्ट क्लास कम्पार्टमेंट्स है वे वहा के थर्ड क्लास के बराबर है। हमने देखा है कि वहा भी बड़ी बडी मेल ट्रेन्स है, डिलक्स है और लम्बी लम्बी ट्रेने है जोकि 46, 46 और 48, 18 घटे चलती रहती है। वहा पर भी दो दो हजार और चार हजार किलोमीटर तक ट्रेने जाती है। न्यूयार्क से बोस्टन चले जाइए, वेनकोवर चले जाइए। इनमें सफर करनेवालो को उन्होंने बहुत सी सुविधाए दी है। टेलीफून सिस्टम भी दिया है ट्रेनों में और टेलीफून का यह नही है चार्ज थोडा हो, चार गुना, पाच गुना चार्ज करते है। शास्त्री जी भी इस बात पर विचार कर रहे थे कि टेलीफून सिस्टम चालू करे। लोगों से इसके लिए चार्ज करे। इससे रेलवे मत्रालय को भी आमदनी होगी और कम्युनिकेशन्स मिनिस्ट्री को भी फायदा होगा। क्या ऐसा कुछ रेलवे मत्रालय सोच सकता है ?

डा० राम सुभग सिंह : सोच रहे है।

श्री एस० डी० मिश्र : सोच तो आप आठ वर्ष से रहे है।

(Time bell rings)

श्री राजनारायण : इनको बोल लेने दीजिए। अच्छी बात कह रहे है।

उपसभापति · आपके वक्त में से दे दू।

श्री एस० डी० मिश्र : मै अब एक मिनट में ही समाप्त कर रहा हू। मै ज्यादा समय नही लूगा। माननीया, मै यह सब बाते केवल इसलिए कह रहा हू कि ये एक स्थान की बाते नही है ये पूरे देश की बाते है। मै जानता हू कि मत्रालय इस काम मे लगा हुआ है लेकिन कन्ट्री की यह आज सबसे बडी अन्डरटेकिंग है और शायद दुनिया की अन्डरटेकिंग्स में यह एक गौरवपूर्ण अन्डरटेकिंग है। आपका तीन हजार करोड रुपया इसमें लगा हुआ है और अगर केवल कमर्शियल लाइन्स पर सोचे, तो प्रोफिट इसमें नही है, 6 परसेंट का प्रोफिट नही है 7 परसेन्ट

[श्री एस० डी० मिश्र]
का प्रोफिट नही है। आपको प्रोफिट न हो, तो कोई बात नही है कमर्शियल प्वाइन्ट आफ व्यू से लेकिन यूटिलिटी प्वाइन्ट आफ व्यू मे आप देखिये। अगर आप कमर्शियल प्वाइन्ट आफ व्यू से देख रहे है तो 6 परसेन्ट से तीन हजार करोड पर 180 करोड तो हो। उतनी भी आपने जो स्पीच पढी है, नही है। अगर वह नही होता है तो कोई और चीज हमे मिले और वह यही हो सकता है कि यह एक यूटिलिटी कन्सर्न हो और एमेनिटीज पब्लिक को मिले। आज ओवर क्राउडिंग बहुत हो रहा है। आपने इन तीन वर्षों मे यह जरूर किया है कि सैकेन्ड और थर्ड क्लास मे रिजर्वेशन कर दिया है और इसके लिए सचमुच मे, मै फारमेलिटीज के तौर पर नही कहता हू, मै आपको बधाई देता हू लेकिन फिर भी आप थर्ड क्लास मे ट्रेविल करके देखे।

अन्त मे मै यह कहूगा कि यह राजधानी एक्सप्रेस जो इन्होने चलाई है, उसमे बडा काम होगा। मै तो यह कहूगा कि कुछ ट्रेने और चलाए जोकि लम्बी ट्रेने हो और जो यहा से बम्बई जाए, यहा से मद्रास जाए और समय कम लगे और ऐसी योजना करके पच वर्षीय योजना से उस योजना को मिलाए जोकि आज नेशनल इन्कम और इन्डस्ट्रियल इन्कम है और एग्रीकल्चरल इन्कम है। तभी मै समझता हू कि काम को कोप-अप कर सकेगे। अगर इस तरह की फाइनेन्शियल डिफीकल्टीज रेलवे की रही जिस तरह की कुछ वर्षों से रही है और आगे भी रही और प्लान के साथ पग से पग मिला कर नही चला गया, तो हो सकता है कि रेलवे का सबसे बडा बोटलनेक हो और हमारा इन्डस्ट्रियल प्रोडक्शन भी खराब हो, हमारा एग्रीकल्चर प्रोडक्शन भी सफर करे और हमारा मार्केटिंग भी सफर करे।

डा० राम सुभग सिंह : पग से पग मिलाकर तो चलते है, लेकिन दो साल की प्लान होलीडे रही।

श्री एस० डी० मिश्र : दो वर्ष के होलीडे के बाद तो ज्वाय राइड हो रहा है। आपका सबसे बडा अन्डरटेकिंग है, सबसे पुराना अन्डरटेकिंग है, तीन हजार करोड रुपया लगा हुआ है, न्यू वेन्चर्स पब्लिक सेक्टर मे लोस दे रहा है, तो आपको कोई बहाना नही मिलेगा कि 3 हजार करोड लगाकर रेलवे की अन्डरटेकिंग मे आपको नुकसान न हो। आपका अन्डरटेकिंग कई वर्ष पुराना है, आपके अफसर्स एक्सपिरियन्स्ड है, आपका यहा जो दिमाग लगा हुआ है वह सब एक्सपीरियन्स्ड है, तो फिर लोस नही होना चाहिए। इन शब्दो के साथ मै इन बातो का समर्थन करता हू और आशा करता हू कि जो मैने कहा, इस पर मत्रालय विचार करेगा और कुछ हमे इस न कुछ बजट मे ही और सहायता करेगा और इन कमियो को पूरा करेगा।

श्रीमती सरला भदौरिया (उत्तर प्रदेश) उपसभापति महोदया, रेलवे मत्रालय मे अन्ततोगत्वा कुछ परिवर्तन हुआ और लोगो को इसमे कुछ प्रसन्नता हुई। लोक जीवन मे कुछ ऐसी धारणा बनी कि शायद रेल मत्रालय की लगी हुई जग वाली व्यवस्था मे कुछ बदलाव आए, अधिकारियो की रूढिवादी निरकुशता मे शायद कमी हो। रेल मत्री ने पुन रेल विभाग सभालने पर किराया न बढाने की जो घोषणा की है, उससे यात्रियो मे रेल मत्रालय के प्रति फैले रोष को और अधिक बढने नही दिया है, लेकिन विचार करने पर एक बात जो समझ मे आई है वह यह है कि बिस्तरो की तोल कर के उनके वजन पर टैक्स या किराया लगाया जाएगा, तो इससे ऐसा लगता है कि यह कार्य बुद्धि का दिवालियापन ही है। यह बात कुछ व्यावहारिक भी नही प्रतीत होती है। वैसे तो रेल मत्री महोदय से ऐसी उम्मीद थी कि वे अपने नये पुराने अनुभवो के आधार पर "सर्वे भवन्तु सुखिन." रेलवे बजट प्रस्तुत करेगे, लेकिन इतनी व्यापकता की बात कौन कहे? बहुजन हिताय बहुजन सुखाय की कसौटी पर भी यह बजट खरा नही उतर रहा है। प्रस्तुत रेल बजट लोक जीवन की समस्याओ से एकदम अछूता है जिसे यदि वर्तमान परिस्थितियो मे दुर्भाग्यपूर्ण कहा जाये तो कोई अतिशयोक्ति नही

होगी । देश की एकमात्र परिवहन सस्थान से यात्री जिस सेवा और उत्तरदायित्व की अपेक्षा रखते है, राष्ट्र का यह वृहद औद्योगिक सस्थान अपने को वैसा सिद्ध नही कर सका है यह दु ख की बात है । आज रेलवे बोर्ड अधिकारी वर्ग को भरपूर सुख सुविधाए देने की पूर्ति करने का एकमात्र केन्द्रबिन्दु बना हुआ है जो केवल उच्च धनी वर्ग और अपने उच्च अधिकारियो को सुविधाओ द्वारा लाभान्वित करने के बारे मे ही चिन्तन और कार्य करता है । जनजीवन और यात्रियो की मूल समस्याओ से रेलवे बोर्ड आज कोसो दूर है । ऐसा मेरा विश्वास है ।

महोदया, आप सभी इस बात से सुपरिचित है कि भारतीय रेलो मे यात्रा करने वालो की सख्या निरन्तर बढ रही है । लेकिन भारतीय रेलो मे यात्रा करने वालो की जान, माल की सुरक्षा की कोई गारन्टी अभी तक हमे दिखायी नही देती बल्कि उनकी असुरक्षा मे ही वृद्धि होती जा रही है । कही की भी रेल यात्रा आज निरापद नही रह गई है । तीसरे दर्जे के यात्रियों का तो सबसे बडा दुर्भाग्य यह है कि रेलवे को सबसे अधिक आय इसी दर्जे से होती है और कम से कम सुविधाए प्राप्त है । उनको फुटबोर्डो पर लटक कर सर्दियो के दिनो मे सिकुडते हुए, कष्ट उठाते हुए यात्रा करनी पडती है । तीसरी श्रेणी के मुसाफिरखानो की गन्दगी और रेल डिब्बों मे रोशनी तथा गर्मी मे पखो के न चलने की शिकायत अब केवल एक आदत सी बन गई है । यह एक असाध्य रोग हो गया है । ये सारी असुविधाए तीसरे दर्जे के यात्रियो को बर्दाश्त करनी पडती है और रेलवे बोर्ड की यूजर्स कमेटी को मीटिंग मे और सब जगह इस बात की चर्चा होती है, ये शिकायतें होती है । अभी हमारे सदन मे माननीय वर्मा जी ने भी इस विषय पर बहुत कुछ कहा लेकिन इस ओर कभी ध्यान नही दिया जाता है । मै नही समझती कि तृतीय श्रेणी से इतना लाभ उठाने के बाद भी रेलवे विभाग इस ओर क्यों ध्यान नही दे रहा है । यह जो एक असाध्य रोग जैसा बनता जा रहा है इस पर रेलवे विभाग को विचार करना चाहिये । क्यो अब तक इस पर कोई कार्यवाही नही हो रही है ।

अब रेलवे अपने निरीह यात्रियो की हत्या करने पर भी उतारू हो गई है । मै इसका एक उदाहरण प्रस्तुत करूगी जो मुझे 17 फरवरी, 1969 की एक घटना से देखने और सुनने को मिला । इलाहाबाद डिवीजन के सहायक कमर्शियल सुपरिन्टेन्डेन्ट ने एक रेलवे मजिस्ट्रेट के साथ शिकोहाबाद और फिरोजाबाद के बीच एक छोटे से स्टेशन मक्खनपुर पर 8 डाउन तूफान एक्सप्रेस को चैकिंग के लिए रोका, यद्यपि यह गाडी इस स्टेशन पर रुकती नही है लेकिन अपनी कुशलता दिखाने के लिए ही उत्तम अधिकारी ने इस महत्वपूर्ण ट्रेन को रोका और उसमे से कुछ बिना टिकट यात्रियो की धरपकड शुरू की । इसमें एक गरीब मजदूर राजेन्द्रसिंह नामक 23 वर्ष का युवक भी था जिसके पास साधारण ट्रेन का टिकट बताया जाता है जब कि वह तूफान से सफर कर रहा था । अकेले इस छोटी सी गलती पर रेलवे तथा आर० पी० एफ० पुलिस अधिकारियो ने मजिस्ट्रेट की उपस्थिति मे ही उसे मारते मारते मार डाला और अपराधी आर० पी० एफ० के सिपाही सहायक कमर्शियल सुपरिन्टेन्डेन्ट तथा मजिस्ट्रेट पर अभी तक कोई कार्यवाही होते नही सुनी गई । हत्या के बाद गैर कानूनी ढग से मृतक का शव जबरदस्ती इटावा लाया गया और अधिकारियो ने शव को लावारिस घोषित करके उसका पचनामा भरवाने की कोशिश भी की, हालाकि मृतक के मा बाप रो रोकर लाश को मागते रहे । इसी रात को लोक सभा के सदस्य सहित मै भी स्टेशन पर पहुच गई । राजेन्द्रसिंह के मा बाप रो रो कर उसकी लाश माग रहे थे और अधिकारी उसे दे नही रहे थे । जब उनको इस बात का पता चला कि यहा कोई ससद सदस्य भी आ गए है, अब कुछ बात बढेगी, तो फिर उन्होने उस लाश को सील कर पोस्टमोर्टम के लिये भेज दिया लेकिन मृतक के परिवार को मेरे पहुचने तक लाश नही

[श्रीमती सरला भदौरिया]

दी गई थी। अब मैं रेलवे मंत्री महोदय से यह आग्रह करूंगी कि इस पर विचार करें। ऐसी छोटी छोटी ग़लतियों पर अगर इस तरह से लोगों के साथ जुल्म ज्यादती होती है और उनकी मौत तक हो जाती है तो ऐसे परिवारों को मुआवजा दिलवाने की बात होनी चाहिये और उस ग़रीब मजदूर परिवार के आश्रितों को भी अविलम्ब मुआवजा मंत्री महोदय दिलवाएं।

अब मैं टिकट बांटने की खिड़की के विषय में कुछ इसलिये कहना चाहती हूं क्योंकि आजकल जो बिना टिकट यात्रा करने की कोशिश हो रही है, उसके कारण धरपकड़ होती है, तो उसमें यह टिकट की खिड़की देर से खुलने के कारण भी दोष होता है। टिकट बांटने खिड़की मुश्किल से दस, पन्द्रह मिनट पहले खुलती है। टिकट खरीदने वाले यात्रियों को जल्दी होती है और गाड़ी पकड़ना भी वह चाहते हैं। तो मैं चाहती हूं कि रेल मंत्री महोदय इस टिकट बांटने के समय को बढ़ायें और जो भी समय वह बढ़ाये उसमें भी सख्ती से पालन कराया जाय क्योंकि जब यात्री खिड़की पर खड़े रहते हैं, और लम्बी लाइन बन जाती है—छोटे छोटे स्टेशनों की बात मैं करती हूं—क्योंकि जब दस मिनट पहले खिड़की खुलती है तो लोगों में टिकट खरीदने की होड़ लग जाती है और जल्दी जल्दी खिड़की के काउंटर में पैसा देना शुरू करते हैं और कभी कभी किसी यात्री का सौ रुपये का नोट दस रुपये में कभी दस रुपये का नोट एक रुपये में बदल दिया जाता है और मैंने ऐसा भी देखा है कि बकाया जो पैसे होते हैं उसके लिये भी वहां झंझट शुरू हो जाती है और उस झगड़े में कभी कभी यात्री अपना पैसा छोड़कर भी चला जाता है। उसका परिणाम यह होता है कि लोगों में इस औद्योगिक संस्थान के प्रति बहुत असंतोष फैलता है और लोगों को ऐसा लगता है कि इस व्यवस्था में बहुत कमी है और उससे बहुत भ्रष्टाचार चल रहा है। इसके अतिरिक्त यह जो टिकट देर से दिये जाते हैं इससे लोगों को गाड़ी पकड़ने में देरी होती है। अक्सर जब हम लखनऊ से चलते हैं तो देखते हैं कि गाड़ी ज़रा सी चली और स्टार्ट हुई कि ट्रेन की ज़ंजीर खींच कर गाड़ी खड़ी कर दी जाती है। क्योंकि कहीं किसी का बच्चा या किसी का सामान प्लेटफार्म पर छूट गया होता है। तो इसमें जो रेल के टिकट बांटने वाला स्टाफ है उसकी तरफ से व्यवस्था ठीक से नहीं होती, वह ठीक ढंग से काम नहीं करते। इस ओर ध्यान देना चाहिये। मंत्री महोदय की तरफ से इस की ओर सख्ती होनी चाहिये और उसकी जांच भी होनी चाहिये, तभी यह कार्यप्रणाली सुधर सकती है।

सुविधा के नाम पर रेलवे मंत्रालय मौन है। सर्वाधिक लाभ का सौदा होने हुए भी रेलवे के जो तृतीय श्रेणी के डिब्बे हैं उनको आरामदेह बनाने के लिये अभी तक कुछ प्रयत्न नहीं किया गया है। मेल और एक्सप्रेस में तीसरे दर्जे की बोगियां और बढ़ाई जायें क्योंकि प्रथम श्रेणी और द्वितीय श्रेणी की सीटें और तृतीय श्रेणी के जो स्लीपर्स होते हैं या टु टायर स्लीपर्स होते हैं और उसके अलावा भी तृतीय श्रेणी की सीटों में हमेशा रिजर्वेशन कुछ न कुछ रहता ही है, उससे यह होता है कि जो शेष यात्री होते हैं जिनकी हजारों की संख्या होती है उनको अपनी यात्रा करना बड़ा दुःखदायी होता है, न केवल दुःखदायी होता है बल्कि तृतीय श्रेणी में फुटबोर्डो पर लटक लटक कर या भेड़ बकरियों की तरह मर कर चलते हैं वह बिलकुल जीवन और मृत्यु के बीच में संघर्ष करते हुए चलते हैं, उनके जीवन की कोई भी गारन्टी नहीं रहती है कि वह सकुशल और सुरक्षित अपने स्थान तक पहुंच जायेंगे। आज उनको भेड़ बकरी बना दिया गया है।

डा० राम सुभग सिंह : किसको भेड़ बकरी बना दिया गया है।

श्रीमती सरला भदौरिया : भेड़ बकरी मनुष्य को बना दिया गया है।

डा० राम सुभग सिंह : अब नहीं बनायेंगे। अब बढ़िया प्रबन्ध होगा।

श्रीमती सरला भदौरिया : मैंने पहले भी यह कहा था कि रेलवे में स्वर्ग और नरक एक ही जगह देखने को मिलती है...

डा० राम सुभग सिंह : अच्छा है, तब तो और आसानी हो जाती है।

श्रीमती सरला भदौरिया : रेलवे में बचत योजना के नाम पर निम्न श्रेणी के कर्मचारियों की छटनी की चर्चा और प्रस्ताव जो चलते रहते हैं, मेरा आग्रह है मंत्री महोदय से कि उनको समाप्त कर बड़े बड़े अधिकारियों की लम्बी फौज को घटा कर लाखों रुपये की बचत करने का यही एक अवसर है। और वे इस ओर सोंचे। रेल मंत्री के विचार मे यह तथ्य क्यों नहीं आते कि डिवीजनल आफिसों, रेलवे मुख्यालयों, अनुसंधान अभिकरण के अनावश्यक अधिकारियों की छटनी क्यों नहीं होती, जो छलपूर्ण आंकड़ों का जाल दिखा दिखा कर रेल मंत्रालय की कार्य-क्षमता निरंतर गिरा रहे हैं। शाही सैलूनों को अविलम्ब समाप्त किया जाय और उन्हे यात्रा डिब्बों में परिवर्तित कर के भीड़ को कम करने में सहायता करें। सैलूनों की अलोकतंत्रीय ब्रिटिश परम्परा स्वतन्त्र देश के संविधान पर आज भी एक कलंक है जिसमें सम्पूर्ण नागरिकों को समानता की गारंटी दी गई है। देश की गरीब जनताके भाग्य के इस व्यंग को तत्काल मिटने देना ही सम्मान संपूर्ण कार्य होगा और मैं समझती हूं कि यही किसी भी स्वतंत्र देश के स्वस्थ परम्परा होगी। भारत जैसे असंपन्न देश में यात्रा में गैरबराबरी मिटाना नितांत आवश्यक है।

रेल मंत्री को सामरिक महत्व की लाइनों की ओर विशेष ध्यान देना बहुत आवश्यक है। कुछ ऐसी लाइने बिछाना सामरिक दृष्टि से जरूरी है जो एक प्रदेश से दूसरे प्रदेश तक युद्ध सामग्री तथा सैनिकों को ले जाने में समय और दूरी की की बचत कर सके। मध्य प्रदेश से उत्तर प्रदेश को जोड़नेवाली लाइन ग्वालियर भिंड पचास मील तथा भिंड से इटावा तक 20 मील के इस रास्ते पर बड़ी लाइन बिछाने से न केवल दो प्रदेशों की व्यापारिक प्रगति ही होगी बल्कि इससे सैन्य आवागमन को पर्याप्त सहूलियत उपलब्ध होगी।

बिहार के साथियों ने भी प्रतिनिधित्व कर के मुझे से पूर्वोत्तर रेलवे में कुछ लाइनों के बारे में कहा है। मैं आपसे कहना चाहूंगी कि आप इस ओर भी ध्यान दें। कापरिया से विहारगंज तक वया बेलदौर होती हुई रेलवे लाइन बनाई जाय। यह पिछड़ा हुआ इलाका है। वह आवागमन के साधन बहुत कम है। वहां की भूमि बहुत उपजाऊ है और वहा के जो व्यापारिक केन्द्र जैसे बेलदौर प्रखड, जालमनगर सौंनबरसा, चौसा आदि उनके लिये इससे बहुत सुविधा हो सकती है। इसी प्रकार गया से गोमों के बीच भी एक ट्रेन अ ।प चलाये तो ज्याद अच्छा होगा और इससे बिहार की जनता को सुविधा मिलेगी। वहां भी अभी जो यातायात की असुविधा है और सैकड़ों मील तक जो आवागमन के साधन नही है, उसके लिये यह आवश्यक है कि आप वहां के लोगों को कुछ सुविधा दे। मैं समझती हू कि मंत्री महोदय बिहार के हैं और उनको इसमें कोई संकोच नहीं करना चाहिये।

डा० राम सुभग सिंह : हम को इटावा में बसा दीजिए।

श्रीमती सरला भदौरिया : तो मैंने मध्य प्रदेश की जिस लाइन के बारे में कहा वह ग्वालियर से भिडतक तो छोटी लाइन है, लेकिन मैंने बड़ी लाइन में उसको परिवर्तित करने के लिये आपसे आग्रह किया। फिर भिंड से इटावा तक सिर्फ 20 मील का टुकड़ा है। 1957 में तत्काली ससद सदस्य ने उसके बारे में भी कहा था और उनके ही आग्रह पर एक सर्वे होकर के वहां चम्बल और जमुना के ऊपर पुल के बनाने की भी इतजाम हो गया था। तो जिस का सर्वे हो चुका है वह योजना बाद में क्यों रोक दी गई इसका पता नहीं चल सका। मैं यह जानना चाहती हूं कि उस रेलवे लाइन को बिछाने में क्य असुविधा है। इसके अलावा वहां पर चम्बल

[श्रीमती सरला भदौरिया]

योजना भी स्वीकार हुई है। उससे जो सिंचाई सुविधाएं उपलब्ध होंगी उससे वहां का खाद्य उत्पादन बढ़ेगा, कृषि का उत्पादन बढ़ेगा और फिर जैसे तिलहन है, गेहूं है, या दूसरी चीजें हैं उनको भी उस लाइन के बन जाने से वह के व्यापारियों को कम खर्चे में लाने ले जाने में सुविधा होगी। तो मैं चाहती हूं कि आप इस और भी ध्यान दें। यह 70 मील की बड़ी लाइन इस क्षेत्र में एक क्रांतिकारी परिवर्तन ले आयेगी।

अब मैं रेलवे विभाग में हिंदी के प्रयोग न होने के बारे में कुछ कहना चाहती हूं। हिन्दी का प्रयोग न होने से कुछ ऐसी कठिनाइयां होती हैं जिस का मैं एक उदाहरण देना चाहती हूं। राष्ट्रीय रेलवे सम्पर्क परिषद् की सदस्या होने के नाते मेरे सामने एक गैंगमैन पुस्सा हरिजन जो झीझंक में काम करता था, की फाइल आई। यह गैंगमैन ड्यूटी पर ही रेल से कट कर मर गया था आज तीन वर्ष हो गये, अंग्रेजी पत्र व्यवहार के कारण इस कर्मचारी के आश्रितों को मुआविजा न मिल सका क्योंकि इसके परिवार में कोई अंग्रेजी पढ़ा लिखा व्यक्ति नहीं था। आज भी वह बेचारे आश्रित भिखारियों की तरह जीवन बिता कर भटक रहे हैं। उसके आश्रितों को अविलम्ब मुआविजा की रकम दिलाई जाय।

देश में एक और जहां गांधी शताब्दी वर्ष मनाने के उपलक्ष्य में गृह मंत्रालय फांसी की सजाएं रद्द कर रहा है, वहां रेल मंत्रालय अपने विभाग के अनुसूचित जाति के कर्मचारियों के साथ तनिक भी उदारता नहीं दिखाता है। कानपुर सेन्ट्रल/उत्तर रेलवे पर आरक्षण एवं क्लर्क एक भंगी जाति का सदस्य है जो मुख्य पूछताछ एवं आरक्षण क्लर्क के चयन में बैठा था। सौभाग्य से इसमें 3 स्थान भी अभी तक रिक्त है लेकिन गांधी शताब्दी वर्ष मनाने वाले पूज्य बापू के इस प्रिय बेटे को स्थान रिक्त होने पर भी पदोन्नति का अवसर नहीं दिया जा रहा है। पता नहीं इस बेचारे में कौन सी ऐसी अयोग्यता रेल अधिकारी देख रहे हैं जो इससे स्थान रिक्त होते हुए भी नहीं दिया जा रहा है। वह काफी समय से काम भी कर रहा है और उसको अनुभव भी है। इस लिये उसको तरक्की देने की ओर आप को ध्यान देना चाहिए।

खास तौर पर से मैं यह कहना चाहती हूं कि भंगी, धानुक और पासी, यह हरजनों में तीन जातियां अल्पमत में हैं, इसलिये भी इनकी ओर ध्यान नहीं दिया जाता है। हरिजनों को जहां विशेष सुविधा देने की बात आती है वहां सोचा जाता है कि किस कौम के लोग ज्यादा हैं, किस के वोट ज्यादा हैं। इस दृष्टि से तरक्की के मामले में लोगों को लाभान्वित किया जाता है और जो अल्प संख्या में हैं उनको तरक्की नहीं मिलती है। इसी प्रकार एक अन्य अनुसूचित जाति के अधिकारी श्री चन्द्रभान सिंह जो पूर्वोत्तर रेलव में कार्य कर रहा था, अनेकों अनियमितताओं का शिकार बनाया गया, उसका अवैधानिक रूप से छापा गया शर्तपूर्ण त्यागपत्र स्वीकार किया गया, जिसे एक बार पहले ही अस्वीकृत कर दिया गया था। प्रशासन ऐसी दुर्भाग्यपूर्ण स्थिति पैदा करता है जिससे लोग क्षुब्ध होते हैं और ऐसे उदाहरण सामने आते हैं। इसी प्रकार उत्तर रेलवे में एक फ्लेग स्टेशन बाबतपुर और खालिस के बीच खोलने का प्रस्ताव आपके विभाग के सामने आया था और जिसको सन 1965 में स्वीकृति भी मिल गई थी लेकिन अभी तक वह फ्लेग स्टेशन चालू नहीं किया गया, अभी तक उस पर कार्य नहीं हो रहा है। मेरे पास उसके बारे में चिट्ठियां भी आई हैं। आप चाहेंगे तो मैं सब तथ्य आपके पास भेज दूंगी।

मंत्री महोदय से मेरा यह भी आग्रह है कि प्रथम श्रेणी और वातानुकूलित व्यवस्था को समाप्त करें। अधिक क्षेत्रफल में कम लोगों की यात्रा से आर्थिक लाभ कम और निर्माण व व्यवस्था में सर्वाधिक खर्च होने से विभाग में घाटा रहता है। मैं आपसे ऐसी आशा रखती हूं कि आप इस व्यवस्था को समाप्त करके तृतीय श्रेणी की यात्रा को सुखप्रद बनाने के लिए प्रयत्नशील होंगे।

इस कार्य में यदि आप लगेंगे तो मेरा बहुत बहुत धन्यवाद आपके लिए होगा। तृतीय श्रेणी के लाभ पर प्रथम श्रेणी और वातानुकूलन की ऐयाशी श्रेयस्कर भी नहीं है और न वह क्षम्य ही हो सकती है। इस विभेद को चलाने का वे ही लोग समर्थन कर सकते हैं जो उच्च श्रेणी और निम्न श्रेणी के विभाजन द्वारा अपनी अहमन्यता की तुष्टि करना चाहते हैं। कोई भी विवेकशील सहृदय व्यक्ति ऐसे श्रेणी विभाजन को न तो स्वीकार ही कर सकता है और न वह सरकार की तत्सम्बन्धी गतिविधि का समर्थन कर सकता है। मैं समझती हूं कि सरकार द्वारा समाजवादी व्यवस्था बनाने के लक्षण भी ये नहीं हैं। श्रेणी विभाजन आर्थिक, सामाजिक, राजनीतिक, सांस्कृतिक, सभी दृष्टियों से वर्तमान भारत की गरीबी और असम्पन्नता के लिए अनुचित तथा दुखदायी है। इन शब्दों के साथ मैं बजट को लोकप्रिय बजट की संज्ञा नहीं दे सकती धन्यवाद।

SHRI T. V. ANANDAN : Madam I rise to congratulate the railwaymen in this country for having attained the speed of 120 K.M. in the introduction of the Rajdhani Express. I desire that this should be extended to all the State capitals of India quickly. If you go into the performance of the Railways during last year, it is very encouraging and we must encourage still the railwaymen to increase their earnings year by year. If you go through the papers circulated to the House, we find that from Rs. 818 crores it is now Rs. 946 crores and there may be a nominal surplus of about Rs. 1½ crores. This nominal surplus can be increased to a better amount provided the Railway Ministry immediately stops the introduction of doubling on Indian Railways. Doubling is not needed in this country when you take the load capacity that is offered by the country to the Railways. In foreign countries they say that unless there are 180 trains it is not commercially viable to introduce doubling. They introduce the advanced technique of centralised traffic control. That we have adopted in Gorakhpur and Chupra, a distance of 180 K. M. and you have immediately got 40 to 50 per cent line capacity to run trains but the country is not to-day, as per the statement furnished, capable of giving load to that section.

(THE VICE CHAIRMAN (SHRI M. P. BHARGAVA) in the Chair.]

It is therefore very well clarified that if in the entire railways we introduce the centralised traffic control, expenditure will be minimised for it is said that with the amount required for doubling one mile four miles of centralised traffic control could be got. Not only it will reduce the expenditure but it will expand the traffic capacity of the Railways if we adopt it. You need not go in for foreign collaborations as you had been doing in regard to Gorakhpur and Chupra. Now the Workshop at Podanur is already manufacturing without any collaboration all the things indigenously required for running the train from Madras to Tambaram by the centralised traffic control. Therefore I suggest that the Railway Ministry should take courage and should not be conventional minded, should change ideas and understand the progressive advance in technology that the world is undergoing. So I suggest that instead of doubling, they should expand and develop the railways by opening new lines in the interior of the country. So many villages are not served by the railways.

Next is about conversion of the M. G. into B. G. There are hundreds of transhipment yards through which we lose. As per the statement Rs. 7.22 crores has been lost as compensation because of the transhipment yards. You had taken a decision during Mr. Ayyangar's time that the Indian Railways should have only one gauge. The conversion of MG into BG is a huge work involving crores of rupees and it will take 25 years if you take a decision to convert the MG into BG. If you do it you can actually save at least a few crores every year. It may not immediately stop payment of compensation but at least you can gradually save Rs. 5 crores or so in compensation. Then there are big transhipment yards where pilfering takes place on a large scale.

You can have a wall around the transhipment yard. It will cost only a little—a lakh or so. Take Garahara or Biapanalle in the Southern Railway at Bangalore. You can cover that yard and you can see the result. The Railway Minister must think on these lines so that they may save the payment of compensation and they may extend the railway lines.

[Shri T. V. Anandan]

So many people have said that we are losing Rs. 25 crores by ticketless travelling. Some say it is only Rs. 15 crores but at least we lose some crores. Each train must have three ticket examiners. We have reduced the number now—some five years back—where there was a team of 100 examiners we have now got only 80 when the passengers have increased three fold. There should be three examiners on a long-distance train so that you may save some crores. In each Divisional Headquarters you must provide a motor van capable of accommodating 20 people. They can conduct, without giving advance notice, spot checks. There must be two checks a day in each division so that they may suddenly go and check at a station and thereby increase the income. It may also create a feeling among the passengers that at any time without any notice there may be checking and thereby ticketless travelling can be stopped. At the same time there is a long-standing demand of the travelling ticket examiners that they should be treated as running staff. If it is not possible to treat them as such, you may consider this that the TA paid to the checking staff is a perennial emolument. A certain portion of that T. A. may be earmarked for pensionary benefits. Some such incentive must be given to these ticket examiners so that they can also be interested to do something towards increasing the income of the railways.

Then, about the accidents I would like to say something. Accidents, many say, are due to human failure. But I lay the blame only on the railway system in this country. You will all be wonder struck to find that about 7.43 lakhs of railwaymen are given 'unskilled' rate of pay treating them as unskilled. What efficiency can you expect from these 7.43 lakhs of men when you are classifying them as unskilled? What energy can they have, what enthusiasm can they display in doing their work on such 'unskilled' rate of pay? Can this be compared with any railways in the world? It cannot be. How do you classify so large a number as 7.43 lakhs as unskilled and pay them 'unskilled' rate of pay? Do you think that gangmen are unskilled labourers? You clearly say that a gangman must know how to use his tools, various kinds of tools, that he must know how to use a spirit level, must know how to use the gauge instruments. Expecting him to possess knowledge of these things you cannot compare him with an unskilled labourer and pay him 'unskilled' rate of pay and yet accuse him of human failure. No, it is a blot on, and it is a wrong classification, in this country. Even after twenty years of independence if we do not concentrate on them and reclassify them, it is a matter for regret. I do not ask that gangmen should be reclassified as skilled; yet I assert that they are not unskilled labourers.

Then I come to say about the Mechanical Department. You have got about 1.46 lakhs of *khalasis*. How many years as *khalasis*? Fifteen years and twenty years as *khalasis*. They are not doing unskilled labour; they are doing some sort of skilled labour. And their reclassification is also very essential nowadays if you want a perfect and efficient railway system to prevail and if you want to increase railway revenue in this country. These are all most important points which the Railway Ministry should consider and give top priority to.

Then coming to the Southern Railway I find in some of the reports of high-powered committees that the Southern Railway is running at a loss. It is not running at a loss. How can a Railway, which was earning up to 1953, immediately after 1954 run at a loss? It is all because of the simplification of the accounting of apportionment of the goods traffic revenue that you have introduced in this Railway after 1954. That is the reason, and you now say that the Southern Railway is running at a loss. Hon. Members must know that, after the political division, after you have bifurcated certain portions of the Southern Railway and annexed them to the South Central Railway, the Southern Railway which used to possess and operate on a distance of 2213 kilometres, had its operational distance reduced to 763 kilometres. When goods are transported from Delhi or Calcutta to Madras, the Southern Railway situated in Madras earns only for 113 kilometres. From Bombay side it earns only for 653 kilometres; instead of from Poona it earns only from Hubli,the distance between Hubli and Poona having been cut off from the Southern Railway. Therefore, you cannot blame the Southern Railway because Southern Railway has been a very efficient Railway in this country. The Railway Ministry knows that every experimental job, they shove it on the Southern Railway because they cleverly do the experiment and make it a success. Such has been the

excellent way in which the Southern Railway has been functioning. You cannot expect more goods traffic from the Southern Railway because it is an under developed territory of India, and therefore everything has to be exported from the northern part to the southern part. You must change the present accounting system introduced in the Indian Railways in the matter of the division of revenue derived from goods traffic among the different Railways. Here I suggest that loading and unloading points should be given the maximum in the revenue derived from goods traffic, and the haulage, the question of how many miles are involved in the haulage of goods is immaterial. Therefore, loading and unloading should be given top priority, at least 80 per cent. The earning in goods traffic should be divided between loading and unloading points, and the balance should be treated for hauling, for transportation. If the position is revived thus, Southern Railway can function successfully.

Coming now to the need of the southern part, I must say to the Railway Minister that he must immediately see that the southern part of the country is connected by railway transport—it is miserably lacking in many areas. There is already the survey made last year but they say that it is not commercially viable. I say it is not so. You cannot depend upon the evidence tendered by the lorry-owners and bus-owners, that it will not fetch even a 3 per cent. dividend. Therefore, a railway line must be introduced between Tirunelveli and Cape Camorin or between Tirunelveli and Trivandrum Central connecting Nagarkoil. The same thing was said when you introduced the railway line between Quilon and Ernakulam; that not even a 3 per cent. dividend would be got. Now it is one of the highest dividend-fetching sections. It is 9 per cent. dividend. Therefore do not believe in the evidence given by the lorry and truck-owners.

Another suggestion I want to make to the hon. Minister is about the electrification of suburban traffic between Madras and Tirubellur and between Madras and Ponneri. I may mention here that already the electrically operated train system extends up to Madras Beach. And there is a metre-gauge line running up to Korukkuppet to fetch oil therefrom. Now that metre-gauge electric system, without any capital outlay, can be run up to Korukkuppet. And there is a by-pass route from Korukkupet to Tiruvellur and that by-pass route can be connected up with the electrically-operated metre-gauge system and the system, without extra coaches, can be extended up to Tiruvellur immediately. There is also need for a triangular railway, for connecting Tambaram with Tiruvellur, or St. Thomas Mount with Avadi because of the many factories having been installed in that area, and it will be very useful.

The next point I want to bring to the notice of the hon. Minister is about the functioning of the Personnel Branch. Many orders have been issued by the Railway Board which have not been implemented for years together by the Indian Railways, by their Personnel Branches. For example, the order of upgrading the artisans issued in 1968 has not seen the light of the day at all on the Zonal railway systems. What is the good of issuing an order with the concurrence of the President? Who cares for the concurrence of the President? No zonal railway implements it.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M.P. BHARGAVA) : It is time to wind up.

SHRI T.V. ANANDAN : I think the Railway Ministry must take some drastic action against the Zonal Railway so that there may be peace prevailing among railwaymen.

Sir, about the unremunerative railway sections I may give you the suggestion that the surcharge that you are paying to the States should be recovered and at least to the extent of the loss sustained by the unremunerative sections on the railways it should be shared by the State, the Railway Ministry, and the Ministry of Tourism since the Ministry of Tourism is also coming in the way. Therefore this loss should be borne by the three constituents.

Finally, Sir, you have said here, not you, your predecessor, that on account of the parliamentarians there is a loss of railway revenue amounting to about ten lakhs or rupees. I may suggest to you to so revise the rules to see that the parliamentarians, when they claim their T.A., they attach the counterfoil, so that you can have a cross-check and you can find whether there is a loss on account of the parliamentarians.

With these words, I think I have done.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M.P. BHARGAVA) : Mr. Mulka Govinda Reddy.

4 P.M.

SHRI MULKA GOVINDA REDDY: Mr. Vice-Chairman, Sir, the Indian Railways are the largest single public undertaking. It should be treated both as a commercial undertaking as well as a utility service. It should be treated as a commercial undertaking wherever the question of cost is involved, efficiency is involved, but wherever the development of the country is involved it should be treated as a utility service and the question of lesser return should not come in the way of laying of new railway lines in undeveloped and under-developed parts of our country.

Mr. Vice-Chairman, we have now 9 or 10 railway zones. I would urge the Railway Minister as he has come back to this Ministry after a lapse of three or four years to re-examine the question of organisation of the railway zones. Some of these zones are unwieldy and therefore they are not managing the railways properly. I would therefore urge that a re-examination of these zones should be taken up ana a new railway zone should be formed with Bangalore or preferably Mysore as its headquarters. Before the integration of the railways we had the Mysore State Railways with Mysore as its headquarters and it would be better, in order to aevelop this part of the country, if we had a new railway zone with Mysore as its headquarters. Mr. Vice-Chairman, the interests of the employees of the erstwhile Mysore State Railways are not properly safeguarded. Their seniority was not properly fixed and questions of their promotions etc. are still pending before the Railway Board.

Now, Mr. Vice-Chairman, you must find out whether the capacity that has been created is fully utilised by the railways. Many railway workshops are not utilising their full capacity. The Railways can construct railway wagons in larger number but they are not doing that and therefore the capacity is lying idle and the workers who are working there are also idling. I would therefore urge the Government to examine the question of the full utilisation of the capacity that is now created for production of railway wagons particularly. Actually they are urging the private parties to undertake this job. We have so many offers to purchase our railway wagons from different countries, from U.S.S.R., from South Korea, from Ceylon and so many other countries. We should make full use of the potential that we have, make use of our capacity to the fullest extent and also ask the private parties to manufacture these wagons so that we can capture the export market for our railway wagons.

Mr. Vice-Chiarman, there is another anomaly with regard to the Indian Railways. Competition is going on between the railways and the road transport. I welcome healthy competition but there should be coordination between the railways and the road transport. Because of the railways not functioning properly the high rated traffic is taken over by the road transport and by the railways. It is therefore necessary that the railways should examine the question of capturing the high rated traffic from the road transport. Then only the efficiency and the cost structure can be improved. I understand, Mr. Vice-Chairman, the railway workshops acquired some machines some time back but they are still lying idle without the machines even being opened. This shows the callousness on the part of the railway administration; this shows that the machines that are bought are not put to full use.

Mr. Vice-Chairman, the previous speaker also has referred to the question of conversion of the metre guage into broad gauge. It is a very serious thing that the Railway Ministry should undertake. Time and again we have stressed that whenever a new line is sanctioned it should not be a metre guage line but it should be a broad gauge line. Recently when the Deputy Prime Minister visited Bangalore for performing the opening ceremony of the new railway station at Bangalore he is reported to have said that the Salem-Bangalore line should have been a broad guage line and whenever a new railway line is taken up it should be broad gauge. Unfortunately I do not know why the Railway Board decided to have the Salem-Bangalore line as a metre gauge line. The State Government and Members in this House as well as in the other House made frantic efforts to see that Hassan-Mangalore line is laid as a broad gauge line. They now say they have made provision for converting this into a broad gauge line. Why should they unnessarily incur so much expenditure by first laying it as a metre gauge line and then providing for its conversion

into a broad gauge line? This expenditure could have been saved had it been laid as a broad gauge in the beginning itsel.

Mr. Vice-Chairman, it is necessary that we should have a phased programme that within, say, ten years the entire railway system will be of one gauge, that is, broad gauge and all the metre gauge and the narrow gauge lines would be converted into broad gauge lines. The high rated traffic is going away from the railways and the road transport is competing with the railways mainly because there are delays due to transhipments. Then there is pilferage, there is damage to the property that is sent by the railways and therefore the businessmen though they may have to pay a little more for road transport, prefer to send their goods by lorries instead of by railways. If this bottleneck is attended to, if there is only one broad gauge system throughout the country the transhipment difficulties would not arise and there will quicker movement of goods. And quicker movement of goods is necessary if the railways want to attract the high rated traffic and also to serve the development of the country.

Mr. Vice-Chairman, in M.sore both the State Government and Members coming from Mysore have time and again demanded construction of new railway lines. We have been asking for the Chitradurg-Rayadurg railway line. Once it was surveyed and the estimated cost was about Rs. 4 crores. It was given up because the return was not very remunerative. As I already told you if we are to develop certain parts of the country which are neglected, which are backward, which are under-developed, which are chronically famine-stricken areas, it is not possible to expect a good return in the beginning itself. In order to see that these areas are developed, it is necessary to lay a railway line and this Chitradurg-Rayadurg line is a very important link between Andhra and Mysore. It will improve the trade between the two States and it will reduce freight charges on goods exported from Mysore to Andhra and on goods imported from Andhra to Mysore. Likewise the Kotur-Harihar line should be taken up and the Hubli-Karwar line should also be taken up. As you know, Mr. Vice-Chairman—you are well-versed with the problem of the ports—Karwar is a natural harbour and it is going to be a big port. In order to see that this port is fed properly and trade is developed, a railway line between Hubli and Karwar should be laid. We have been pressing for a long time that the Chamarajnagar-Satyamangalam line, which was surveyed some years back, should be taken up. Speed is of the utmost importance and I am glad that they have introduced the Rajdhani Express between Calcutta and Delhi. We do want that the speed of trains on all the lines should be increased. If we want to do it, we must have a good track and we must introduce dieselisation and electrification on the railways. Then only the trains will be speeded up and a lot of dust that is coming into the carriages stopped. It may be difficult to have air-conditioned coaches on all the railway trains, but if we introduce dieselisation and electrification, as speedily as possible, in a phased programme, then dust can be avoided and people can go to their destination quickly. In Mysore, as you are aware, there is abundance of electric power and it can be well utilised by the railways. The Mysore-Bangalore line should be converted into BG and it should be electrified. The Madras-Bangalore line is already BG, but electrification should be introduced on this line. Wherever power is cheap and easily available, the trains should run on electric traction.

The Railway Minister has said that this time they are not proposing to increase either the fares or the freight charges. It is a welcome thing, but in another place he has said that the Railway Board has undertaken some cost studies and they would like to rationalise the fare and freight structure. Yes, it should be rationalised and while rationalising the fare and freights should not be increased.

Lastly, I would like to come to the question of labour relations. The Minister said and I am quoting from his speech at page 15 :—

"Relations between organised labour and the Railway Administration were generally cordial during the year and the Permanent Negotiating Machinery, continued to function usefully."

I wish it was true. Relations among the Members of the Railway Board are not cordial. How could there be cordiality between the railway workers and the Railway Administration? I do want the relations between the Railway administration and their employees should be cordial. Whenever questions were raised, they were not solved in time and properly. The All-India Railwaymen's Federation has been

[Shri Mulka Govinda Reddy]

urging, for the last twelve years, that certain issues are still pending a solution and they should be solved by the Permanent Negotiating Machinery, failing which they should be referred to a tribunal. Neither of these was done by the Railway administration. When these issues were posed, when the All India Railwaymen's Federation demanded that a tribunal should be appointed to go into the question, the Railway administration turned a deaf ear to their request. In order to stress that their demand was a just one, they went on strike, a token strike. For that offence thousands were dismissed and thousands were suspended. Many thousands had to lose their continuity of service. Immediately after the strike, their allowances were increased. If they had done it before, the railwaymen would not have resorted to the strike. What has he done after this? I am quoting:

> "In response to the request of the National Federation of Indian Railwaymen, and in consultation with them, a one-man tribunal has been constituted to go into certain demands of the Federation on which agreement could not be reached by the Permanent Negotiating Machinery of Railway Labour and the Railway Board. The demands cover, among others, the scope and rates of the night duty allowance, the wages paid to casual labour, the hours of work and holidays for clerks at stations, sheds and depots, a review of the present hours of employment and of the scales of pay of running staff and the emoluments of gangmen, etc. Shri N. M. Maibhoy, retired Chief Justice of the Gujarat High Court, will constitute the one-man Tribunal."

These very demands were raised by AIRF. It is a genuine trade union representing the railwaymen. Unfortunately, but callously, the Railway administration did not look into their demands and did not consider it worth while to refer these very demands to a one-man tribunal What have they done? In order to prop up their own organisation, which is affiliated to the INTUC, a Congress organisation, a Congress labour union, in order to placate that and in order to see that the All-India Railwaymen's Federation will not have the support of the majority of railwaymen, they have referred these very demands to the tribunal. This amounts to trade union piracy. In order to placate their own organisation they have de-recognised a genuine trade union organisation, the All India Railwaymen's Federation. I would urge on the Ministry that they should reopen this question. I may not be justified in making accusations against the present Minister as he was not in the Railway Ministry when these things happened. I know he is a strongman, that he will pull up the erring members of the Railway Board and will have a sympathetic attitude towards the railwaymen.

Lastly, Mr. Vice-Chairman, there are nearly 17 lakhs of railwaymen out of which 4 lakhs to 5 lakhs are casual labour. Something should be done to see that they are made permanent.

श्री नेकीराम (हरियाणा) : आदरणीय उपसभाध्यक्ष जी, मैं यह जो रेलवे बजट हाउस के सामने आया है उसका स्वागत करता हूं । यह स्वागत करने के साथ साथ जो ज़िम्मेदारियाँ रेलवे के ऊपर हैं उनको महसूस करते हुए रेलवे को जिन हालात में काम करना पड़ता है उसको देखते हुए, रेलवे के जितने कर्मचारी ऊपर से ले कर नीचे तक हैं उनको भी मैं बधाई देता हूं । मैं भारतवर्ष के उस हिस्से से ताल्लुक रखता हूं जहां पर पाकिस्तान का हमला हुआ था और उसका आंखों देखा हाल मुझे याद है । जब पाकिस्तान ने हमला किया तो सारे लोग यह महसूस करते थे कि सरकार ने कुछ नहीं किया सड़कों के मामले में और रेलवे के मामले में । लेकिन मुसीबत जब चली जाती है तब चाहे प्लानिंग हो चाहे कोई काम हो, सब भुला दिया जाता है । मैं रेलवे मंत्री से यह कहना चाहूंगा कि इन बातों का जब तजुर्बा हमें हुआ तो उसे देखते हुये जम्मू और काश्मीर नेफा, मनीपुर नागालैंड, त्रिपुरा आदि जगहों पर रेलवे लाइन होना बहुत जरूरी है । यह भारतवर्ष की रक्षा के लिये इतना ज़रूरी है कि हम और कामों को पीछे रख सकते हैं, लेकिन इसको नहीं रखना चाहिये । यह मेरा अपना जाती तजुर्बा है और मेरे खयाल में सारा हाउस भी मेरी बात से सहमत होगा । हाउस को मालूम है कि चीन की जब एक और मुसीबत हमारे सिर पर खड़ी है तो उसका मुकाबिला करने के लिये भी यह रेलवे लाइनें होना जरूरी है । तो मैं यह कहूंगा कि तीनों चारों जगहें जो मैंने बतलाई

वहां पर डब्बल रेलवे लाइन बनाई जाय ताकि मुसीबत के वक्त में वह हमारा साथ दें। रेलवे का भारतवर्ष के पूर्वी हिस्से में जाना मैं एक जरूरी काम समझता हूं क्योंकि अभी कोई मेम्बर पार्लियामेंट या कोई आफिसर वहा जाता है तो उसके लिये हवाईजहाज से पहाड़ों का चक्कर लगाने के सिवा और कोई रास्ता ही नहीं है। हवाईजहाज से आप सफर करें तो आप को मालूम ही क्या होगा। उसमें एक तरफ ऊंचे पहाड दिखाई देते हैं और दूसरी तरफ गहरे खड्ड दिखाई देते हैं। इसलिये अगर वहां कभी कोई मुसीबत आई तो उसको सभालना मुश्किल होगा। तो मैं रेल मंत्री से प्रार्थना करूंगा कि इन सारी जगहों को देख कर के यदि वे रक्षा मंत्री और वित्त मंत्री से विचारविमर्श कर के वहां रेलवे भेजने का बन्दोबस्त करेंगे तो बड़ा अच्छा होगा।

मुझे वह दिन याद है जब पाकिस्तान ने हमला किया था। यहां से पश्चिम पाकिस्तान ज्यादा दूर नहीं है, लेकिन मैंने अपनी आंखों से देखा था कि वहां अपने जवानों को भेजने में कितनी दिक्कत आई थी। यह भी मुझे मालूम है कि उन जवानों को भेजने में और उनको सहायता देने में वहां की पब्लिक और वहां के प्राइवेट ट्रक वाले अगर आगे न आते, तो मालूम नहीं आप को कितनी मुसीबत उठानी पड़ती। इसलिये नेफा, नागालैंड, मनीपुर, त्रिपुरा और जम्मू काश्मीर में रेलवे लाइन ले जाना रक्षा की दृष्टि से बहुत जरूरी है।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि हरियाणा में हिसार से चडीगढ़ कोई ट्रेन सीधी नहीं जाती है। इसलयि मैं यह अनुरोध करूंगा कि वहां सीधी ट्रेन चलाने में रेलवे मंत्रालय को क्या दिक्कत है, यह मेरी समझ मे नहीं आता। इसलिये मंत्री जी मेरी इस बात पर ध्यान देने की कृपा करें। इन शब्दों के साथ मैं...

उपसभाध्यक्ष (श्री महावीर प्रसाद भार्गव) : रेलवे मत्री नोट कर ले हिसार से चंडीगढ़।

श्री नेकीराम : उपसभाध्यक्ष जी, वह आप नोट करवा दीजिये।

इन शब्दों के साथ मैं आप को बधाई देता हूं।

SHRI BRAHMANANDA PANDA : Mr. Vice-Chairman, my throat is sore and hence my voice is a little low pitched. The House is almost empty and I hope there will be no interruptions to put pressure on my throat. I may not be fully audible to the Minister . . .

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M.P BHARGAVA): Why don't you move a ttle forward to the mike?

SHRI BRAHMANANDA PANDA: This is my seat. Khetra Bal Hai : I may not be fully audible to the Minister . . .

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. P. BHARGAVA): You should be audible to me also.

SHRI BRAHMANANDA PANDA: I hope he will hear me through his heart. In general I shall confine my comments today mostly to the needs of Orissa. Before going to that region, I do ot like to dabble in matters of principle, policy and all that, because I may not be competent to do so; my feeling is that although Orissa is a part of India and although we have railway traction in Orissa, unfortunately all these years we have been treated as second class citizens as we independent Members in this House are treated as second class Members. You may not agree with me but that is the feeling of most of the independent Members.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. P. BHARGAVA) : In my eyes every hon' Member is equal.

SHRI BRAHMANANDA PANDA : That is quite right, but I do not get the opportunity always when others get it.

Friends have commented about the leakage of dust and other things in the railway compartments. That is true. Once I was travelling in—what is that train called?—Kalka Mail. I go down at Delhi. When I went before a mirror, I could not recognise myself. I was full of dust and I felt I was

[Shri Brahmananda Panda]

completely transformed. So, if a passenger travelling First Class, while coming from Calcutta to Delhi, is completely physically transformed, I do not know how after he enters this House, he will function as before ? Those things are to be looked into.

Then catering. I have not gone beyond Delhi and I do not know if there is anything wrong there in the North, but I can speak of my experiences in the West, in my region, and also in the South. Catering so far as non-vegetarian food is concerned is not at all up to the mark. I wanted to know why these people who give us food put so much oil inside the curries. I could know it from a catering manager who was retiring. He said that years back 18 nP. of spices were allotted for 1 k.g. of fish. Fish-eaters like the people of Bengal, Orissa and Assam know that the cost of spices we need is much more than the cost of fish we purchase. As far as meat is concerned, they say only 64 nP. is allotted for spices. That was years back. How then do you expect the catering people to serve us with a well prepared dish? Sir, food is the main concern, and however small the suggestion may be, I would request the Minister to look into it. Even if the prices are raised, I do not mind. But one should feel that he is eating without upsetting his stomach.

Sir, I want to draw your attention about the retiring rooms. At Calcutta I had to pay probably Rs. 10 for beed. At Bhubaneswar I pay Rs. 6 for a bed. And at Madras I paid Rs. 8 for a bed. It is one railway system under the one Government, and why should these rates differ from place to place? They should be made uniform. I do not mind the Bhubaneswar rate being raised to Rs. 7. But there should be a uniform rate.

Another thing I want to point out. Last year also I pointed it out. But I think it is falling on deaf ears. I do not know why. Orissa is the only State that is served by the South Eastern Railway, no other Railway is there. The South Eastern Railway is earning very well from freight because all the coal belts and other mines are there. So, so far as the freight charges are concerned, they are making good money. But in return what are we getting? Calcutta or Howrah does not have even a single mile of railway traction belonging to the South Eastern Railway. But its headquarters are located there. I know, if the Minister wants to disturb it a little, this way or that way, there will be strikes, gheraos, hartals and so on, they are so powerful there. I do not think any change can come about. But I would request the Minister at least to see that the General Manager's office is located anywhere in Orissa. They have given Divisional Headquarters status to Khurda. But that Divisional Headquarters is treated as second class Divisional Headquarters, as we Independents are treated here. That must be looked into.

There is not a single connecting train between western Orissa and coastal Orissa. If you come from the north, you have to change the train at Kharagpur; from the south, you have to change the train at Vizianagram. I wish that at least one train from Rourkela to Puri—a fast train, an express train—were introduced. I should be very happy, because though we are talking of Indian integration, so far as Orissa State is concerned we are feeling disintegrated for want of that train.

Another thing that I would like to point out to you is this. There is one metre gauge line that goes from Naupada in Andhra *via*. Parlakimedi up to Gunupur. Some time ago there was some news in the papers that the Government of India were thinking of dismantling that line. I do not know where the matter stands today. But neglect is much worse than taking it away. It is utterly neglected. When you travel from Naupada, you feel as if the train has suffered an air-raid. All these coaches are broken. It is a very unpleasant sight to look at. I have moved in metre gauge trains from Guntur to Guntakkal. All those lines are good, there are pretty good stations. You feel very comfortable while moving there. I wish this line is given some life. If it is extended up to Rayaghada, there will be much more passenger traffic and the people of that region will be benefited. During the rainy season, they have no other go but to travel by road up to Srikakula, catch the train there and *via* Vizianagram go to Koraput, the district headquarter. I hope the Minister will try to find out whether it can be extended up to Rayaghada.

Now, the DVK line, passing through Koraput District, is not carrying passenger traffic. Once travelling from Delhi by train, I came in contact with a high Railway official. I cannot remember his name. He was a good person. He said that on that line, four or five years to come

there will be no passenger traffic, because during the whole day and night all the trains there are roaring, carrying coal and other materials, without giving benefit of that line to the. passengers. So, so far as the passenger traffic is concerned, if the Gunupur line, which is a metre gauge line, is extended up to Rayaghada, Mr. Ram Subhag Singh will be doing us a great favour. I know he is a rebel, not in the sense of a revolutionary, but a rebel as Albert Camous put it. I know his spirit. I know him before but not personally. Some other friend here suggested that he should go to some stations *incognito*. But I wish that he should not come to Orissa *incognito* but come as the Railway Minister. He has many friends in Orissa. I wish that he comes there and see things for himself. It is not that I am exaggerating. We are sadly neglected. There is a saying in Oriya: "*Soila puara bhaga nahim*". Which means that a child that sleeps has no share. But I cannot go the way that my friend, Mr. Rajnarain, can go. I do not believe in that type of gheraoing or demonstrating because that will lead us now there. For bargaining, you may have a technique but that too has a limit. Mr. Mulka Govinda Reddy demanded some benefits for the workers and it is a demand that has to be looked into. But there I plead for the basic needs of the people who have been suffering since years. And no good ear is given to them all these years.

Sir, about the Talcher-Bimlagarh line, I know that the Minister's predecessor had given orders for a re-survey. I only hope that it is completed at least during the Fourth Five Year Plan because that line will not only connect our coal fields and other mining areas, but also because the life of Paradeep depends upon it. Whether the people in Government in Orissa before, rightly or wrongly, did it, is not the question to discuss. But Paradeep Port has become a fact. We also appealed to the Minister concerned then, Dr. Rao, so that the dredging operations might be done in time there. Now, he is dredging our education system. That apart, I expect the Railway Minister to pay a visit to Orissa as early as possible, see things for himself and do something for us.

Sir, one thing more, and that was also voiced in the other House by Mr. Rabi Ray and other Members. And that is that we want a train some time during midday from Howrah towards the south because the present train that leaves at 4.30 .P.M, the Madras Mail passes most of Orissa, the entire Orissa State, during the night. Of course, it is convenient for me now. But the entire distance, throughout Orissa is covered during the night time. So, there is a difficulty for the passengers to get into a fast train like the Madras Mail where every door remains closed. Unless you are an M.P., your reservation is not safe. I hope that some other train that can leave Howrah for the south some time at 10 or 11 or 12 at night and pass most of Orissa at least during day time should be introduced.

I have no more remarks to make. But I would only appeal to the Minister to hear me through his heart. I wish to repeat and again press my invitation to him to come to Orissa as early as possible. And if he can keep it in mind to see that at least the General Manager's office is shifted to some place in Orissa, we shall be grateful and obliged.

I give a warning in the House. As thing are moving, we do not know how the future of India will be shaped. We are not prophets. But I feel that Howrah may be a trouble spot—there may be dislocation and other things. And there must be some other alternative before us so that we who have to come to Delhi are not put at a disadvantage.

Thank you.

SHRI S. K. SINGH (Manipur) : Mr. Vice-Chairman, Sir, I rise to remind the hon'ble Railway Minister of his one time promise which he might have forgotten by now. Some six years ago the hon'ble Railway Minister, Dr. Ram Subhag Singh, when he was the Deputy Railway Minister, promised in a public meeting at Imphal that Manipur would soon be put on the railway map of India. Before him also Major-General Shah Nawaz Khan, the then Deputy Railway Minister, made the same promise in a public meeting at Imphal. Even during a subsequent discussion at his Delhi residence, the hon'ble Dr. Ram Subhag Singh held out the same promise as he had done as the Deputy Minister for Railways. But up till now nothing has been done to translate those promises into action. In the present Railway Budget before the House there is also no provision or scheme for that purpose. It may be a convenient omission for the hon'ble Minister but a great loss

[Shri S. K. Singh]

and inconvenience for the people specially of Manipur who have got only one motorable surface life-line which was constructed during the British rule and which is not dependable throughout the year. I wonaer if the Ministers are at liberty to make any promises as they like without caring to honour them through suitable action. They may ignore a small place like Manipur but they may not deceive their conscience.

Sir, I need not remind the hon'ble Members of this august House that Manipur is the most neglected place in the whole of India though she is at a strategic border point. Three Five-Year Plans and three annual Plans have passed but not a single project has been undertaken and not a single industry has been started there, the former Commerce Minister, Shri Manubhai Shah's half-hearted proposal for starting a co-operative spinning mill in Manipur ending in smoke and the proposals for some other small industries faring no better either. While the shortage of power supply even for domestic consumption has become very acute, the current charge also being the highest in Manipur as compared to other places, the Loktak project has been hanging fire for the last fifteen years. The Planning Commission is still indecisive and seems to be seeking one plea or the other to avoid it.

Sir, without the development of communications and power, the infrastructure of economic development, how can there be any economic development of a place? Now after such broken promises and culpable neglect does it lie in the mouth o the Central Government to say that Manipur is not economically viable for denying Statehood to her? In fact, the people of Manipur have become rather quite disillusioned about the Centre's solicitude for her dissatisfactions abounding everywhere in matters of economic development, in matters of service, in matters political and what not? I do not know how long the people of Manipur will and can suffer and tolerate all this misfortune.

Of course, I support the Railway Budget with the request that the hon'ble Railway Minister will kindly take necessary concrete steps to redeem his promise as early as possible and to extend the railway lines up to the interior of Manipur within the the Fourth Plan period so that he may not live down an unpleasant memory. I fervently hope he can readjust the works programme to accommodate Manipur's scheme. Thank you, Sir.

श्री जगत नारायण (हरियाणा) : वाइस-चेयरमैन महोदय, पेश्तर इसके कि मैं और बातें कहूं मैं रेलवे मिनिस्टर साहब की खिदमत में पंजाब की कुछ बातें जो कि नार्दर्न रेलवे में है कहना चाहता हूं।

पंजाब हिन्दुस्तान की ग्रेनरी है, पंजाब हिन्दुस्तान की फौज में अपने सब से ज्यादा आदमी देता है और जब पाकिस्तान की लड़ाई हुई तो उसका सब से ज्यादा ब्रंट पंजाब ने सहा, बर्दाश्त किया, मगर पंजाब में जो रेलवे की हालत है वह पहले से भी बदतर है। वहां इसमें कोई इजाफा नहीं हुआ। इस हाउस में पिछले पांच सालों से मैं तीन बातें कह रहा हूं। एक तो यह कि मिलिटरी प्वाइंट आफ व्यू से बड़ा जरूरी है कि दिल्ली से अम्बाला तक डबल लाइन करें वाया करनाल लेकिन उसकी तरफ कोई ध्यान नहीं दिया जाता। फिर चंडीगढ़ को आपने एक शो-पीस बनाया हुआ है, सारी दुनिया के जो बाहर के डिगनेटरीज आते हैं उनको आप चंडीगढ ले जाते हैं लेकिन आपने अभी तक चंडीगढ़ को मेन लाइन में लाने की कोशिश नहीं की हालांकि इस हाऊस में पिछले पांच सालों से बराबर इस मतालबे को मैं दुहराता रहा हूं। इसके अलावा कोई नये ट्रैक उस इलाके में नहीं बनाये गये जो कि मिलिटरी प्वाइंट आफ-व्यू से निहायत जरूरी है कि फार्वर्ड एरिया में उसको बनाया जाय। फिर वजीर महोदय को पता ही है कि फीरोजपुर के बार्डर पर अफगानिस्तान से इतना फ्रूट आता है कि उसके लिये रेलवे की तरफ से कोई प्रबन्ध नहीं है कि जल्दी से जल्दी उसको दिल्ली या दूसरे स्टेशनों पर पहुंचाया जाय। वह ट्रकों से ले जाया जाता है और ट्रक 50 मील या 60 मील फी घंटा की रफ्तार से चलते हैं, रास्ते में हादसे भी हो जाते हैं, मगर चूंकि उनको एक्स्ट्रा मनी इस बात के लिये मिलता है कि वह दस घंटे में फीरोजपुर से दिल्ली माल पहुंचा दें इसलिए तेज वह चलते हैं और फ्रूट को पहुंचाते हैं। अफगानिस्तान से माल आने का वही फीरोजपुर रास्ता है लेकिन आप वहां कोई पार्सल ट्रेन

जो कि फास्ट ट्रेन हो नहीं चलाते हैं ताकि आठ घंटे में वह फ्रूट को दिल्ली में पहुंचा दे। मैं समझता हूं कि यह बातें एक दफा नहीं कई दफा, बहुत दफा, कही गई है लेकिन इसकी तरफ कोई ध्यान नहीं दिया गया।

फिर, अगर वजीर महोदय कभी नई दिल्ली जायें और सफर करें थर्ड क्लास में तो पता चले कि कितनी बुरी हालत है। किसी थर्ड क्लास पैसेंजर के लिये ट्रेन में बैठना मुश्किल हो जाता है। हालत यह है कि कुली एक रुपया लेता है और जब ट्रेन प्लैटफार्म पर आने लगती है तो वह दौड़ कर चढ़ जाता है और थोड़ा सामान ले लेता है और उसके बाद मुसाफिर को वहां बैठा देता है। कुली इस तरह एक रुपया ले लेता है। हमारे पंजाब में तो लोग बड़े ट्रैविल माइंडेड हैं यह आपको पता ही है कि वहां पर रोड से और रेल से कितने लोग सफर करते हैं और वह एक ऐसा सूबा है जो कि काफी खिदमत हिन्दुस्तान की करता है लेकिन उसकी तरफ अभी तक बिल्कुल कोई ध्यान नहीं दिया गया और कोई नई रेलवे ट्रैक नहीं बनाई गई। हालत यह है कि आप हिन्दुस्तान के किसी हिस्से में जायं वहां डिज़ेलाइजेशन है लेकिन सिवाय कलकत्ता मेल के जिसमें कि अब डीज़ेल इंजन लगता है पंजाब में कहीं कोई डीज़ेल इंजन इस्तेमाल नहीं होता है। फ्रांटियर मेल में यहां दिल्ली से तो लगाया जायगा मगर अमृतसर से डिज़ेल इंजन नहीं लगता है। इसी तरह से और दूसरी फास्ट ट्रेंस हैं जिनमें कि डिज़ेल इंजन नहीं लगाया जाता है। तो मैं बड़े अदब से वजीर महोदय की खिदमत में कहना चाहता हूं कि पंजाब की रेलवे के प्वाइंट आफ व्यू से जो ज़रूरियात हैं उनकी तरफ उनको पूरा ध्यान देना चाहिये। सिर्फ ये पांच, चार बातें हैं। अब यह कि जो ओवर-क्राउडिंग है उसको दूर करने की कोशिश करनी चाहिये।

एक बात जो कि मैंने पहले भी कही थी उसको आज भी कहता हूं कि अमृतसर से सुबह के वक्त कोई ऐसी फास्ट ट्रेन नहीं चलती है जो कि दिल्ली जल्दी पहुंचा दे सिवाय इसके कि एक फास्ट ट्रेन हफ्ते में दो दिन चलती है लेकिन वह तो डिलक्स ट्रेन है जिससे कि आम थर्ड क्लास के लोगों को सहूलियत नहीं मिलती। फ्लाइंग जो कि अमृतसर से एक बजे चलती है उसके अलावा भी कोई फास्ट ट्रेन चलनी चाहिये जो कि वहां से सुबह चले और यहां दिल्ली दो बजे या तीन बजे पहुंचा दे ताकि लोग आसानी से यहां पहुंच कर अपना काम कर सके। अब क्या होता है कि फ्लाइंग एक बजे चल कर रात को नौ बजे दिल्ली पहुंचती है और कभी दस बजे और कभी ग्यारह बजे भी पहुंचती है, उसका कोई वक्त नहीं होता है, और जब वह नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर आती है तो मुसाफिरों को वहां कोई सवारी नहीं मिलती, न टैक्सी मिलती है, न मोटर मिलती है, न रिक्शा मिलता है। यह तकलीफ सब को है, चाहे वह थर्ड क्लास का पैसेंजर हो, चाहे सेकेंड क्लास का हो, चाहे फर्स्ट क्लास का हो, उसे न टैक्सी मिलती है, न रिक्शा मिलती है, कोई चीज नहीं मिलती है और इससे रात को बड़ी तकलीफ होती है। तो इसका कोई प्रबन्ध होना चाहिये। बहरहाल, यह और बात है, मैं यह चाहता हूं कि कोई ऐसी ट्रेन हो जो कि अमृतसर से सुबह 6 बजे चले और दिल्ली दो या तीन बजे पहुंचे। यह निहायत ज़रूरी है कि ऐसी मेल ट्रेन हर रोज़ चले, ऐसा नहीं कि हफ्ते में दो या तीन दिन ही चलाई जाय। एक ऐसी फास्ट ट्रेन होनी चाहिये जो कि दो या तीन बजे दिल्ली पहुंचे ताकि लोग अपना काम कर सके और रात की गाड़ी से वापस भी जा सकें। यह तो मैं पंजाब के मुताल्लिक कहना चाहता था।

अब, एक सवाल है और वह यह है कि रेलवे इतनी बड़ी कंसर्न है, कमर्शियल कंसर्न है फिर इसमें प्राफिट क्यों न हो? ठीक है इस बार आपने सरप्लस बजट दिखलाया है, आपकी बड़ी मेहरबानी है, मगर दो करोड़ का सरप्लस बजट क्या बजट है। अब वहां 50 ट्रक एक आदमी के पास होते हैं और पंजाब में वह सारा माल ढोता है और कलकत्ता बम्बई तक माल ले जाता है। उसमें भी उसको कुछ नहीं तो तीन, चार लाख रुपये का प्राफिट हो जाता है और आपका

[श्री जगत नारायण]

इतना बड़ा कन्सर्न है, तो क्या वजह है इसमें प्राफिट न हो। आपको यह देखना चाहिये कि क्या वजह है जो इसमें प्राफिट नहीं होता है, कहां लीकेज है। इस लीकेज को आप बंद कर सकते हैं।

टिकटलैस ट्रैवलिंग के बारे में अभी कह रहे थे कि बीस, पच्चीस करोड़ रुपये का घाटा है। आपको देखना चाहिये कि इसको किस तरह से बंद कर सकते हैं। यह आपका काम है, आप जनता के लीडर हैं और जनता से मिलते रहते हैं। इसके मुताल्लिक सारे रास्ते सोचने चाहिये। क्योंकि मैं समझता हूं कि इतना बड़ा कन्सर्न हो और उसमें प्राफिट न हो यह इस गवर्नमेन्ट पर धब्बा लगता है कि क्या वजह है जो आप इसके बारे में इंतजाम नहीं कर सकते हैं। इसकी तरफ आपको ध्यान देना चाहिए।

इसके साथ साथ मैं वजीर साहब की तवज्जह इस बात की ओर दिलाना चाहता हूं कि पहले जो रेलवे मिनिस्टर साहब थे उनसे कर्मशियल क्लर्क्स मिलते रहे हैं, उनके डेपुटेशन्स मिलते रहे हैं, और उनके सामने उन्होंने अपनी तकलीफात रखी हैं कि किस तरह से डिसपैरिटी आफ पे है किस तरह से तरक्की मिलने में भी डिसपेरिटी है, किस तरह से बाहर वाले जो आदमी हैं, जैसे स्टेशन मास्टर और रेलवे गार्ड को एब्जार्व करके उनकी तरक्की को रोक दिया जाता है। आपसे पहले जो मिनिस्टर पुनाचा साहब थे उनको उनकी तकलीफात का पूरा इल्म है और उन्होंने उनसे वायदा किया था। उनके जमाने में उनके पास पांच सात डेपुटेशन यहां के एम० पीज० के और उन्होंने सब कुछ सुनकर बड़ी सिम्पेथेटिकली कहा था कि वाकई में आपकी जो मांगें हैं वे जायज हैं और उन्हें दूर करने की कोशिश की जायेगी। तो मैं मिनिस्टर साहब की खिदमत में अर्ज करूंगा, डिपुटी मिनिस्टर साहब को भी इसका पता है, कि वे कर्मशियल क्लर्क्स को इस बात का मौका दें कि वह आपसे मिल सकें और जो डिस्पैरिटी उनकी पे में और ग्रेड्स में और दूसरी चीजों में हैं उसको दूर करने की कोशिश करें।

इसके साथ ही साथ मैं यह भी अर्ज करना चाहता हूं कि क्या वजह है कि बाकी महकमात में, जैसे पोस्टल में और दूसरे महकमाजात में तो पांच पांच छः छः यूनियनें हैं और रेलवे में सिर्फ दो यूनियनें हैं और जब कोई अपनी शिकायत उन यूनियनों की मार्फत लाता है तो रेलवे बोर्ड उनको सुनने को तैयार नहीं होता है। मैं यह समझता हूं कि यह एक ऐसी चीज है जिसकी तरफ वजीर साहब को मुतवज्जह होना चाहिये। मुझे पता है कि कर्मशियल क्लर्क्स ने अपनी यूनियन बनाई है और वे जब अपनी कोई बात रखते हैं तब दूसरी यूनियन वाले कहते हैं कि हमारे रास्ते से जब तक आप बात नहीं करेंगे तब तक आप मिनिस्टर तक नहीं जा सकते। इस तरह से उनकी बात सुनने के लिये कोई तैयार नहीं है। मैं समझता हूं कि यह तरीका ग़लत है। इस डेमोक्रेसी में हर आदमी को हक़ है, हर मुलाजिम को हक है कि वह अपनी आवाज मिनिस्ट्री तक और मिनिस्टर तक पहुंचाये लेकिन रेलवे बोर्ड बीच में हायल होता है। मैंने एक दफा टेलीफोन किया कि फलां आदमी आपसे मिलना चाहता है, वह यूनियन का वाइस प्रेसीडेन्ट है उसकी बात सुन लीजिए तो रेलवे बोर्ड ने कहा कि हम नहीं मिल सकते। बाद में वह आदमी पुनाचा साहब से रात के एक बजे मिला। पुनाचा साहब ने बड़े गौर से उसको सुना। अगले दिन जब रेलवे बोर्ड के मेम्बर को पता लगा तो उस आदमी को ससपेन्ड कर दिया और जब मैं उनकी नोटिस में यह बात लाया कि रेलवे मिनिस्टर साहब से बातचीत की है और आपने कहा था कि हम इस पर विचार करेंगे और आपके अफसर ने उसको सस्पेन्ड कर दिया, यह अजीब बात है, मैं समझता हूं कि रेलवे बोर्ड को बिलकुल स्क्रैप कर देना चाहिये, इसकी कोई जरूरत नहीं है क्योंकि मिनिस्टर साहब तक तो पहुंच जाते हैं मगर बीच में रेलवे बोर्ड हायल हो जाता है और लोग अपनी तकलीफात मिनिस्टर साहब तक पहुंचा नहीं सकते हैं। मुझे पता है कि एक दफा जब डाक्टर साहब जालंधर तशरीफ ले गये थे तो वहां पर एक आदमी उनके पास शिकायत लेकर पहुंचा। यह बाहर निकले और बड़े आराम

से उन्होंने उसको सुना । इनके जाने के बाद वहां के डिव्हिजनल मैनेजर ने उस आदमी को बुलाया और खूब डांटा कि तुम्हारी कैसे हिम्मत हुई कि तुम मिनिस्टर साहब के पास शिकायत लेकर जाओ । मैं समझता हूं कि इस रेलवे बोर्ड की कोई जरूरत नहीं है और इसको आप स्क्रैप करने की मेहरबानी करें और किसी और ढंग से अपने आदमी रख कर, सेक्रेटरी रख कर, इस काम को चलाने की कोशिश करें ।

شری اکبر علی خان - (آندھر پردیش)

ایک سیکریٹری سے تو کام چلیگا نہیں -

†[श्री अकबर अली खान (आंध्र प्रदेश): एक सेक्रेटरी से तो काम चलेगा नहीं ।]

श्री जगत नारायण : मैं कहता हूं कि आपने तीन या चार मेम्बर रखे हैं उनसे भी तो काम नही चल रहा हैं । इतना बड़ा कमर्शियल कन्सर्न है और उसमें भी घाटा हो रहा है । ये रेलवे बोर्ड के मेम्बर क्या करते हैं ? आपके यहां से सैलेरी ले लेते हैं, और कोई काम नहीं है ।

अब मैं अपने यहां के बारे में कहना चाहता हूं । व्यास डैम वालों ने तलवाड़ा से मकरिया तक रेलवे लाइन बनाई है और मैं समझता हूं कि अभी तक वह लाइन पैसेंजर्स के लिए नहीं खोली गई है । तो इस पर मिनिस्टर साहब गौर करें । इसी व्यास डैम पर पिछली बार एक मीटिंग हुई थी । व्यास डैम वाले रेलवे को सारे का सारा ट्रैक देने को तैयार हैं ताकि पैसेन्जर्स के लिये लाइन खोली जाये । मैं चाहूंगा कि वजीर साहब इस पर ध्यान दें और वह ट्रैक पैसेन्जर्स के लिये जल्द से जल्द खोल देना चाहिये और कोशिश यह करनी चाहिये कि वह आगे तक जा सके जिससे कि हिमाचल के कुछ इलाके को भी फायदा पहुंच सके ।

एक बात मैं और अर्ज करना चाहता हूं । रेलवे बोर्ड के दिल में एक बात आई है कि यह जो काश्मीर मेल है यह जो पठानकोट से ट्रेन आती है यह बजाय जालंधर शहर को टच करने के जालंधर छावनी को टच करे और दिल्ली आ जाये । तो आपको पता ही है, आप भी जालंधर तशरीफ ले गये थे, जालंधर शहर ही असली है, वह जंक्शन भी है, जहां पर सात आठ ब्रान्च लाइनें जाती हैं, सबसे बड़ा जंक्शन पंजाब में जालंधर शहर का है और जालंधर शहर में सबसे ज्यादा अखबार छपते हैं, 14 रोजाना अखबार, रिसाले और मैगजीन्स छपते हैं, जिनको आप उत्साह देना चाहते हैं और इस हाउस में भी जिसके बारे में काफी जिक्र होता है । इसी तरह वहां पर फिरोजपुर से पैसेन्जर्स आते हैं, नवाशहर से वहां पैसेन्जर्स आते हैं निकोदेव से आते हैं, सात आठ और गांवों से पैसेन्जर्स आते हैं । अब अगर काश्मीर मेल या श्रीनगर एक्सप्रेस जालंधर साइड को टच न करे, फर्क तो सिर्फ तीन मील का है छावनी और शहर में, तो इससे बड़ी दिक्कत पैदा होगी यात्रियों को । रेलवे बोर्ड के मेम्बरों के दिल में यह खयाल आया हुआ है क इन ट्रेन्स को सीधे वहां से दिल्ली ले आएं । अगर आप ऐसा करेंगे तो मैं ऐसा समझता हूं जनता को बहुत अधिक असुविधा होगी । [**समय की घंटी**]

अभी मैं एक मिनट में खत्म कर देता हूं । मैं यह समझता हूं कि जालंधर एक बड़ा शहर है और वहां पर सात आठ ब्रान्च लाइनें हैं, वहां पर चारों तरफ से लोग आते हैं और वहां से लोग ट्रेन को बोर्ड करते हैं । तो मैं दर्ख्वास्त करूंगा कि वजीर साहब इस मामले को ध्यान में रखें और यह जो ब्रेनवेव्ह आया हुआ है रेलवे बोर्ड के मैम्बरों के दिमाग में कि जो वे इसको सीधे छावनी से ले जाना चाहता है, ऐसा करने से जो पैसेन्जर्स हैं और जो आम जनता है वह बहुत ज्यादा तकलीफ महसूस करेगी । इन शब्दों के साथ मैं समाप्त करता हूं ।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. P. BHARGAVA : The House stands adjourned till 11 A. M. tomorrow.

The House then adjourned at five of the clock till eleven of the clock on Wednesday, the 12th March, 1969.

†[ ] Hindi transliteration.

GIPN—S8—6 R. S./69—21-8-69—595.