

SHRI G. MURAHARI: I would like to know what exactly can be raised in the third reading.

THE VICE-CHAIRMAN (Sum M P. BHARGAVA) ; Only those points which have been discussed, the clarifications which have been sought and the replies which have been given by the Minister. I do not think I can allow you to raise any new points now.

The question is:

That the Bill be passed."

*The motion was adopted.*

### THE APPROPRIATION (RAILWAYS) NO, 3 BILL, 1964

THE MINISTER OF STATE in THE  
MINISTRY or RAILWAYS (SHRI RAM  
SUBHAC SINCH) : Sir, I move:

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the service of the financial year 1964-65 for the purposes of Railways, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

*The question was proposed,*

[THE VICE-CHAIRMAN SHRI  
AKBAR ALI KHAN): in the Chair.]

**श्री ए० बी० वाजपेयी** (उत्तर प्रदेश) :  
महोदय, रेलवे मंत्रालय की ओर से यह एक लाखणिक अनुदान की मांग रखी गई है। विवरण में कहा गया है कि बजट के अनुसार अनुदान मांगा गया, तो जितना रुपया चाहिये था उतना रुपया इस विशेष कार्य के लिए नहीं मांगा गया और अब यह मांग रखी जा रही है। मैं यह जानना चाहूंगा कि १० हजार रुपया जिस काम के लिए मांगा जा रहा है वह क्या पर्याप्त होगा? इसमें पब्लिक एकाउन्ट्स कमेटी

की किसी सिफारिश का हवाला दिया गया कि अधिक रुपया नहीं मांगा जाना चाहिये, जैसे जैसे कार्य प्रगति करता जाय, वैसे वैसे अधिक रुपये की मांग की जा सकती है। जिस कार्य के लिए यह रुपया मांगा जा रहा है, इसके महत्व से कोई इन्कार नहीं कर सकता है। दंडकारण्य क्षेत्र का विकास किया जाय क्योंकि यह विकास की सम्भावनाओं से भरा हुआ है, वहां खनिज पदार्थ हैं, पानी से बिजली पैदा हो सकती है और एक ऐसा क्षेत्र बन सकता है जो सारे देश की समृद्धि में योग दे सकता है। उस क्षेत्र में नई रेलवे लाइन निकालने का जो प्रस्ताव है, वह स्वागत योग्य है। लेकिन मैं यह कहना चाहूंगा कि मध्य प्रदेश में से कुछ हिस्सा इस क्षेत्र के अन्तर्गत आता है, धानध और उड़ीसा का यह भाग अभी तक यातायात के पर्याप्त साधन न होने के कारण अविक्सित पड़ा हुआ है। क्षेत्र की दृष्टि से यह सब से बड़ा है, खनिज की दृष्टि से समृद्ध है, लेकिन जहां रेलवे लाइन चाहिये, वहां रेलवे लाइन नहीं है और इसके कारण न तो उद्योग खड़े हो सकते हैं, न लोगों को आजीविका मिल सकती है और न वहां बड़ी संख्या में जाकर लोग बस सकते हैं। मैं चाहूंगा कि जो काम रेलवे ने अपने हाथ में लिया है उसको जल्दी करे। दंडकारण्य का उचित रूप से विकास करने में देर हो रही है और उसके विकास की सम्भावनाओं से शासन बहुत सालों से परिचित है, लेकिन जिस गति से काम होना चाहिये, उस गति से इस क्षेत्र में काम नहीं हो रहा है।

१० हजार रुपये की जो मांग लाई गई है उससे तो यह संदेह होता है कि क्या रेलवे मंत्रालय जल्दी से इस नई रेलवे लाइन का सर्वे करा सकेगा? अगर मंत्रालय को अधिक धन चाहिये तो सदन इस काम के लिए अधिक धन देने में इन्कार नहीं करेगा। रेलवे मंत्रालय यह स्पष्ट करे कि इस रेलवे लाइन के निर्माण का काम इतनी ढिलाई से

क्यों चल रहा है ? अभी तक सर्वे का कार्य पूर्ण क्यों नहीं हुआ ? जो प्रकृति के स्रोत हैं वे नये नहीं हैं और उनका ठीक तरह से दोहन किया जाय ; इसके लिए केन्द्रीय सरकार को ध्यान देना होगा और प्राथमिकता की आवश्यकता यह है कि वहाँ यातायात और संचार साधनों का विकास हो। मैं चाहूँगा कि रेलवे मंत्रालय इस क्षेत्र की ओर अधिक ध्यान दे जिससे पुनर्वास का काम ठीक ढंग से हो सके और इस क्षेत्र का आर्थिक विकास के द्वारा देश की समृद्धि में भी योगदान मिल सके।

एक बात और भी स्पष्ट होनी चाहिये। अब गत वर्ष रेलवे बजट प्रस्तुत किया गया था तब इस लाइन के सर्वे के लिए और बाकी काम के लिए जितना धन चाहिये था उतना धन क्यों नहीं मांगा गया ? क्या यह रेलवे लाइन बने, यह मंत्रालय के ध्यान में अब आया है, क्या इससे पहले विकास की सम्भावनाएं मंत्री महोदय के सम्मुख नहीं थीं ?

खैर, देर से सही, उचित दिशा में जो कदम है, उनका स्वागत किया जाना चाहिये। जैसा मैंने कहा कि अगर आवश्यक हो तो अधिक धन के लिए सदन के सामने आना चाहिये और इस रेलवे लाइन का निर्माण शीघ्रता से होना चाहिये।

SHRIMATI C. AMMANNA RAJA {Andhra Pradesh}; Mr. Vice-Chairman, we have only to congratulate the Railway Ministry this time on their having come forward with a token demand of Rs. 10,000/- to survey a new line to connect the backward areas and <sup>also</sup> industrial areas. Incidentally, we, Andhras, stand to benefit a lot because it connects also Bhadrachalam, which is a very important place from the religious point of view. We have been demanding this for a very long time, but it is not because of that they have taken up this new line, survey of this new line, but because of its industrial importance. Incidentally, it will also

connect the hill, tribal and backward areas of this place by connecting them with other forward areas by laying this line.

Apart from this, I have also to congratulate the Railway Minister on something not mentioned in this, but we all know that this morning he laid a statement on the Table of the House. He did not read it. It is about the new railway zone that they intend to bring into existence. This will relieve, to a very great extent, the overcrowding and overloading in this area. A part of the Southern and Central Railway Zones will be carved out into a new zone. My only disappointment is that Guntakal Division is not included in this. It should have been included in all fairness and for the sake of convenience also because it is contiguous. I do not know really how it was excluded from this new zone.

THE VICE-CHAIRMAN (Sma AKBAH ALI KHAN); They had to consider many points, increased efficiency, etc.

SHRIMATI AMMANNA RAJA: I know that they have to consider many things, and this, according to me, should be one of the considerations. So, we have to thank the Railway Ministry for this also, for trying to meet a very long-felt need.

Apart from this, there are many more things that we have been demanding and I hope that by bringing the new zone into existence many of the felt needs would be met. Particularly since there is no direct train to Hyderabad either from Madras or from Delhi, we have to wait for hours together at Kazipet. You take few coaches to Hyderabad. I have been saying this very often. It is criminal to make so many hundreds of people wait for hours to get a connecting train. There are so many other things. If people want to go from Bombay to other parts, Vijayawada or somewhere else, people coming from Bombay will halt \*\*

[Shrimati C. Ammanna Raja.]  
Hyderabad in the morning. They have no connecting train till the evening. I have seen one person tra-Telling, because his father was very seriously ill. He could not get any other train to take him to Vijayawada or Rajhamundry and there is no plane »Iso to this area. We can go only upto Hydrab-^, So, this is a thing which has to be considered. It is a civilised area, a thickly populated area. It brings in a lot of revenue by way of goods traffic. They make use of the money that we give, by moving foodstuffs, iron and steel, coal and other things and we do not get the necessary amenities for passengers. At least that should be taken into consideration. In proportion to the money they get for the Railways, the people there should get benefits by way of passenger amenities, etc.

Since I have no more time and since there are so many other things to say, I shall take some other opportunity \*o mention them.

**श्री गौड़े मुराहूरि (उत्तर प्रदेश) :**  
उपसभाध्यक्ष महोदय, दो तीन मिनट में कुछ कहना बहुत मुश्किल है। इसलिए मैं एक दो तीन कहकर अपने मुझाव दे दूंगा। रेलवे में जो आज़कल क्लासेज हैं उनको खत्म करना चाहिये और सिर्फ दो ही क्लासेज रहें। एक तो जो दूर सफर करने वाले हैं उनके लिए हो और दूसरा जो नजदीक सफर करने वाले हैं उनके लिए हो। जो दूर सफर करने वाले हैं उनके लिए बर्थ का भी इन्तजाम हो और उन को आप ज्यादा से ज्यादा सुविधाएं प्रदान करें। वह बिल्कुल ठीक है। इस सिलसिले में जो रूस की मिसाल दी गई उसका मैं खंडन करना चाहता हूं। दूसरे सदन में किसी ने रूस की मिसाल दी कि वहां पर भी क्लासेज हैं। वहां पर क्लासेज इसी बेसिस पर है कि कौन कितनी दूर जाता है और वहां पर दो ही क्लासेज हैं। इसलिए हिन्दुस्तान में भी आप उसी पद्धति को ले लेंगे तो कोई हर्ज नहीं है। यह तो एक बात हुई।

दूसरी चीज़ यह है कि जो आज़कल रेलवे में रेलवे प्रोटेक्शन फंड्स कहलाता है उसकी गति थोड़ी ठीक होनी चाहिये क्योंकि हमने देखा है कि जगह जगह पर रेलवे प्रोटेक्शन फंड्स जो है वह प्राटेक्ट करने के बजाय और भी चोरियों में मदद देता है। इसके अलावा कई जगह जो रेलवे वर्कर्स हैं उनके ऊपर वह अत्याचार भी करता है। इसके बारे में विचार होना चाहिये। अभी हाल में मैं मुंगेर के चुनाव में गया था तो वहां पर मैंने देखा कि रेलवे प्रोटेक्शन फंड्स की ओर से चोरी करवाई गई रेलवे मजदूरों के जरिये और इन्कार करने पर मजदूरों को इतना मारा गया कि एक का खून भी हो गया। तो इस तरह की भी चीज़ होती है।

तीसरी चीज़ मुझे यह कहनी है कि दिल्ली से विशाखापटनम तक एक एक्सप्रेस या येल गाड़ी के लिए बहुत दिनों से मांग की जा रही है, उसके बारे में भी सरकार को सोचना चाहिये।

चौथी बात यह है कि जो नया जोन अभी रेलवे मिनिस्टर साहब ने हम लोगों को बतलाया उसमें अगर गुन्टकल को छोड़ देंगे तो फिर यह नया एजेंटेशन का एक कारण बन जायेगा। इसलिए मैं चाहूंगा कि जब नया जोन आप बना ही रहे हैं तो उसमें गुन्टकल को भी जोड़ लें।

**श्री बाबा साहेब सावनेकर (महाराष्ट्र) :**  
माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं इस बिल की तार्ईद करता हूं। मैं महाराष्ट्र के मराठवाड़ा भाग से आया हूं और रेलवे मंत्री जी से कुछ अपने ख्यालात का उज्जर करना चाहता हूं। आप जानते हैं कि महाराष्ट्र की सरकार ने रेलवे मिनिरट्री से पांच छः डिमान्ड्स की हैं और मैं समझता हूं कि हमारे रेलवे मंत्री उनके ऊपर विचार कर रहे हैं। आप जानते हैं कि मराठवाड़ा में सिर्फ एक मीटर गेज साइन है। हमारे उपसभाध्यक्ष महोदय भी जानते हैं कि यह सिकन्दराबाद द्विबीजब

ऐसा है कि वहाँ रेलों के इंजिन बिगड़ते हैं, एक्सल टूटते हैं, डिब्बे खरब होते हैं और रेलवे के बारे में वहाँ के लोगों का इतना बुरा ख्याल हो रहा है कि वे ये कहते हैं कि यह रेलवे है या क्या है? वहाँ पुराने जमाने की, निजाम के जमाने की, मशीनरी अभी तक चलती आ रही है। रोड्स भी वैसे हैं और स्टेशन ऐसे हैं कि हट कारपेट्स के बने हुए हैं। मैं आपको एक नाम लिखकर देता हूँ कि हिंगोली स्टेशन के नजदीक एक धमानी स्टेशन है जहाँ कारपेट का स्टेशन है और नांदापुर स्टेशन टिन शेड गोदाम में है। बसभन नगर तालुके की जगह है लेकिन वहाँ पर प्लेटफार्म नहीं है, वॉटिंग रूम नहीं है और कोई इंतजाम नहीं है। मालूम नहीं सिकन्दराबाद डिवीजन की तरफ रेलवे मिनिसट्री का कुछ ख्याल क्यों नहीं होता।

**उपसभाध्यक्ष (श्री अकबर अली खान):** इसीलिए यह जोन कायम किये गये हैं ताकि इन्फ्रामेंट हो।

**श्री बाबा साहेब सावनेकर :** तो कब तक होगा? पांच साल से तो कुछ हुआ नहीं है। मेरे पास इतना टाईम नहीं है कि सब बातें, बतला सकूँ लेकिन वहाँ ऐसा है कि कई मर्तों ग ट्रेन्स लेट होती हैं, एंजिन बिगड़ जाते हैं, डिब्बे डिरेल हो जाते हैं, और जहाँ ट्रेन्स खड़ी होती हैं वहाँ न इधर स्टेशन होता है और न उधर स्टेशन होता है।

और भी हमारे पास दो चार प्राब्लेम्स हैं मराठवाड़ा रेलवे की। वह तो उन्होंने भी कबूल किया। लेकिन मैं समझता हूँ कि सिकन्दराबाद डिवीजन में तालुका प्लेसेज के लिए वॉटिंग रूम होने चाहियें, प्लेटफार्म होने चाहियें, स्टेशन मास्टर्स के लिए विल्डिंग बननी चाहियें। अभी वहाँ पर हट कारपेट्स लगाये जाते हैं और उनमें स्टेशन मास्टर बैठते हैं। ऐसे दो चार स्टेशन हिंगोली टू पूर्णिया लाइन पर हैं। मैं समझता हूँ कि मंत्री महोदय इसकी इन्क्वायरी

कर सकते हैं और तब उन्हें मालूम होगा कि ऐसा क्यों हो रहा है। तो जरा आप रेलवे की बदनामी न होने दें और रेलवे की एफिशियेंसी बढ़ावें। तो इन बातों पर ध्यान देने के लिए मैं मंत्री महोदय से कहना चाहता हूँ और इसकी तारीफ करता हूँ।

**श्री देवकीनन्दन नारायण (महाराष्ट्र) :** उपसभापति जी, मुझे बहुत वक्त नहीं लेना है सिर्फ़ मेरो दो चार शिकायतें हैं और मांगें हैं क्योंकि रेलवे मंत्री जी से शिकायतें की जाती हैं और बहुत कुछ मांगा भी जाता है।

पहली बात यह है कि जिस वक्त आज के हमारे प्रधान मंत्री जी रेलवे मंत्री थे तब उन्होंने बजट के वक्त जवाब देते हुए कहा था कि पांछोरा से जामनेर जो नेरो गेज लाइन है उसको जल्दी से जल्दी ब्राडगेज कर दिया जायगा लेकिन उस बात को करीब १० वर्ष होने को आए और न तो उसका सर्वे हुआ और न उसका ब्राडगेज हुआ। यह २४ मील की पांछोरा से जामनेर नेरो लाइन है और इस लाइन से कपास, मूंगफली और केला बाहर आता है जो कि ब्राडगेज में बदला जाता है और इस ट्रांसशिपमेंट में बहुत कुछ नुकसान होता है।

**उपसभाध्यक्ष (श्री अकबर अली खान):** वह सप्लीमेंटरी डिमांड्स कुछ घाटम्ब के लिए निमिटेड हैं।

**श्री देवकीनन्दन नारायण :** वह तो मुझे मालूम है लेकिन यह सर्वे से सम्बन्धित है। तो यह मेरी पहली बात है।

दूसरी बात सेकंड क्लास की। आपने बहुत अच्छा किया है और मैं उसके लिए रेलवे को धन्यवाद दूंगा कि थर्ड क्लास पैसंजर्ज के लिए स्लोपिंग कोच की व्यवस्था हो गई है लेकिन हालांकि आप सेकंड क्लास वालों से थर्ड क्लास से दुगुना भाड़ा लेते हैं फिर भी वहाँ स्लोपिंग कोच की कोई व्यवस्था नहीं है, चाहे वह ५००, ७०० या १००० मील थी

[श्री देवकर्णन्दन नारायण]

जायें। अभी दो गाड़ियों में सेकेंड क्लास स्लीपिंग कोच की व्यवस्था की है, एक दिल्ली-जखनऊ एक्सप्रेस में और दूसरी हावड़ा से कहीं वालटेयर वगैरह में। जितनी मेल और एक्सप्रेस गाड़ियां हैं उनमें आप देखेंगे कि सेकेंड क्लास में थंड क्लास से ज्यादा भीड़ रहती है आजकल। या तो आप सेकेंड क्लास बिल्कुल खत्म कर दें, मुझे इसमें कोई एतराज नहीं, परन्तु सेकेंड क्लास यदि आप रखते हैं और उनसे डेढ़ गुना या दोगुना भाड़ा लेते हैं तो कृपा कर के उनके लिए भी स्लीपिंग कोच की व्यवस्था कीजिए ताकि उनको भी अधिक पैसा खर्च करने का कुछ लाभ मिले। यह दूसरी बात हुई।

तीसरी बात मैं हर वक्त कहता आया हूँ, फिर आज मंत्री महोदय से कहता हूँ। हम समाजवाद की बात करते हैं मगर रेलवे में ए० एच० वीलर को साढ़े तीन सौ बुकस्टालों की मानोपली दे रखी है। उस मानोपली को आपको खत्म करना चाहिए। इसको सब को बांट दें, जगह जगह पर बुकस्टाल चलाने के लिए आपको जितने आदमी चाहिए उतने मिल जायेंगे, सोसाइटियां मिल जायेंगी, या कोआपरेटिव सोसाइटीज मिल जायेंगी। तो बेरी समझ में नहीं आता कि क्यों ५०-६० वर्षों से शायद जब से रेल चली है तब से ए० एच० वीलर का नाम चल रहा है और ए० एच० वीलर के ही नाम से ये बुकस्टाल्स चल रहे हैं। मैं यह बात बार बार कह चुका हूँ और फिर मैं आज कहना चाहता हूँ कि मंत्री महोदय इस ओर ध्यान दें और इस मानोपली को जल्दी से जल्दी खत्म करें।

एक बात कह कर मैं खत्म कर दूंगा और वह यह है कि मिरज से लाटूर तक नैरो गेज चलती है और जहां कि पंढरपुर हमारा सब से बड़ा क्षेत्र है, लाखों यात्री वहां इस लाइन से जाते हैं लेकिन वहां पैसेंजर डिब्बे पर्याप्त नहीं हैं, पैसेंजरो के लिए माल के डिब्बे हैं, इनमें छोटी सी हवा खाने के लिए खिड़की बना

दी है हालांकि वह खिड़की नहीं है, माल के डिब्बों को बीच में काट दिया है बीच की लकड़ी को काट दिया है। और उनमें पैसेंजर इस तरह से भरे जाते हैं जिस तरह से कि भेड़ बकरी। यह अभी तक चल रहा है और यह शिकायत अनेक वर्षों से है। तो मैं मंत्री महोदय से कहूंगा, कि उसे ब्रोडगेज कर दीजिए क्योंकि ब्राडगेज लाइन को वह जोड़ती है और अगर ब्राडगेज न करें तो कम से कम वहां नये डिब्बे लाएं, नये इंजिन लाएं और वहां के यात्रियों की जो शिकायतें हैं उन शिकायतों की ओर ध्यान दें। वहां कई एक्सीडेंट्स होते रहते हैं। तो इन शिकायतों पर ध्यान दे कर आप उसमें यथायोग्य सुधार कर दीजिए तो वहां की जनता आपकी बड़ी अहसानमन्द होगी।

श्री शेरशा (मंसूर) : जनाब वाइस-चेयरमैन साहब, इस बिल की तर्जुमानी करते हुए मैं रेलवे मिनिस्टर से यह गुजारिश करूंगा कि गुंतकल मौजूदा जिस जोन में है उसी में रखा जाय। गुंतकल पैसेंजर ट्रेफिक के लिहाज से ही नहीं बल्कि आयरन और के ट्रेफिक के लिहाज से, वहां से जो आयरन और लोड होता है उसकी वजह से, ज्यादा इम्पार्टेंट स्टेशन माना गया है, बेल्लारी जहां आयरन और सब से ज्यादा होता है उसका अगर जोन चेंज हो जाय, शिफ्टिंग हो जाय, तो फिर एक मुश्किल मसला होगा और वैगंस को हासिल करने में और और को भुंतकिल करने में बिला वजह एक सिरदर्दी होगी। तो मैं गुजारिश करूंगा कि गुंतकल को किसी दूसरे जोन में न डाला जाय, जैसा है इस वक्त वैसा ही रखा जाय।

दूसरी गुजारिश यह है कि मंसूर ही एक ऐसा स्टेट है जिसके कैपिटल से दिल्ली को कोई डाइरेक्ट ट्रेन अब तक नहीं चलाई गई है। हम इस चीज का मुतालबा करते आए हैं, कम से कम आपके दौरान में तो यह सहूलियत नसीब हो कि बंगलौर से यहां तक एक डाइरेक्ट ट्रेन चलाई जाय।

उड़ीसा और मैसूर ही ऐसा स्टेट है जहाँ कि उसके कैपिटल से कोई डाइरेक्ट ट्रेन दिल्ली को नहीं अर्थात् तो उड़ीसा की कैपिटल के लिए और बंगलौर के लिए यह गुंजारिश करना चाहता हूँ।

तीसरी चीज यह है कि गुंतकल से बंगलौर तक छोटी लाइन है। उसके लिए मैं कई दफा अर्ज कर चुका हूँ। वहाँ इन्वर्स्टमेंट दिनों में जो डिब्बे और इंजन हैं वही इस्तेमाल किए जाते हैं और टाइमिंग भी वही है, सौ साल पहले जो थे वही उस लाइन पर चलते हैं और टाइमिंग भी वही है। कम से कम टाइमिंग तो बेंच कीजिए और एक फास्ट ट्रेन वहाँ चलाइये, १२० मील के फासले के लिए १२ घंटे की मुसाफिरत ठीक नहीं है।

फिर, नामापल्ली रेलवे स्टेशन हुसैन शागर से कुछ थोड़े से फासले पर है, वहाँ डबल लाइन नहीं है और एक एक घंटा हर ट्रेन को वहाँ लगता है, वो कम से कम उस हिस्से में आप डबल लाइन डलवाइये। साउथ की जरूरत को पूरा करने के लिए हम कितनी दफा अपनी गुजारिशात करते हैं, कितनी दफा मूतालवात पेश करते हैं लेकिन मालूम नहीं कि क्या वजह है कि कुछ नहीं होता। अब कि नार्थ को रेलवे के नक्शे में देखते हैं तो हर रेंज में रेलवे लाइन है और हम जहाँ भी जाते हैं वहाँ हमें रोजाना रेलवे में जो तकलीफ है उसे सुनना पड़ता है, हम इस सिलसिले में कुछ कह नहीं पाते। एक मील या दो मील का फासला छेद करने में भी एक्सप्रेस ट्रेन को एक घंटा लगे, यह तो ठीक नहीं है, कम से कम यहाँ तो डबल लाइन कीजिए। मैं जिस क्षेत्र में रहता हूँ, सिकन्दराबाद-वाडी में, वहाँ किसी स्टेशन में कोई किसी किस्म का काम नहीं हुआ। १७ साल में कुछ नहीं हुआ। कम से कम कुछ ऐसा काम कराइये जिससे कि हम उस एरिया के

लोगों को कह सकें कि हम सहूलियत लाते हैं, रेलवे की फॅसिलिटी को लाते हैं।

तो आपने जो बिल पेश किया है उसको सपोर्ट करता हूँ, उसकी ताईद करता हूँ मगर आप इन चीजों पर गौर करें तो यह वहाँ के लोगों के लिए शुक्रिया का बाइस होगा।

**श्री बयाल दास कुर्रे (मध्य प्रदेश) :**  
उपसभाध्यक्ष महोदय, विधेयक की पूरक राशियों को देखते हुए तो मेरी हिम्मत नहीं हो रही है कि मैं कुछ कहूँ मगर रेलवे की धनराशि की महत्ता को देखते हुए मेरी हिम्मत अवश्य बंध जाती है और उसे मद्देनजर रखते हुए मैं यह कहूँगा कि मध्य प्रदेश में दंडकारण्य स्कीम का आधे से अधिक भाग आता है और वह विशेषकर बस्तर जिले में बैलेडिला आयरन और की वजह से बहुत महत्वपूर्ण है, जिसका इंटरनेशनल महत्व है। भिलाई के स्टील प्राजेक्ट को महत्व को देखते हुए बैलेडिला के आयरन और को वहाँ तक पहुंचाना अत्यंत आवश्यक है और इस सम्बन्ध में मध्य प्रदेश शासन ने अभी अभी रेलवे महकमे से एक अपनी प्रार्थना की है कि बैलेडिला से दलीराजहरा तक रेलवे लाइन मिला दी जाय। इससे कच्चे लोहे की निकालने में बड़ी सुविधा होगी और साथ ही साथ वहाँ जो आपकी सरकारी फ़ैक्ट्री है उसमें लोगों को इम्प्लायमेंट मिलेगा।

5 P.M.

और इससे वह भाग जो बहुत ही पिछड़ा हुआ है उसे आगे आने में सहायता मिलेगी। मेरी रेलवे के महकमे से और मिनिस्टर महोदय से इतनी प्रार्थना है कि वे वहाँ की आवश्यकता को देखते हुए इस पर गौर फर्माएंगे। इस सिलसिले में आदरणीय वाजपेयी साहब ने भी चर्चा की है और मैं समझता हूँ यह एक बहुत उपयुक्त मांग रहेगी। धन्यवाद।

**श्री राय सुभग सिंह :** उपसभाध्यक्ष महोदय, मुझे बड़ी खुशी है कि सब माननीय सदस्यों ने इस मांग का प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से समर्थन किया। यह बात नहीं है कि गत बजट में इस बात की कल्पना थी और उसे मांगने में कोई आनाकानी की गई। वस्तुतः इसके लिये वित्त मंत्री जी ने ६ अक्टूबर, १९६४ को एक बैठक बुलाई, दंडकारण्य प्रोजेक्ट के कार्यों को आगे बढ़ाने के लिये और उसमें इन सारी बातों पर विचार किया गया और यह जो १०,००० रु० की मांग है यह केवल इसी निमित्त है कि इस में प्रिलिमिनरी इंजीनियरिंग-कम-फाइनल लोकेशन एंड ट्राफिक सर्वे किया जाय। यह एक काफी बड़ी लाइन की बात है करीब २५६ किलोमीटर की और इसमें कुल खर्चा २१.६३ लाख के करीब होगा लेकिन तत्काल इस काम को शुरू किया जायगा, इसमें कोई विशेष विलम्ब करने की बात नहीं होगी। जैसा कि वाजपेयी जी ने कहा कि किन्हीं कारणों से अब तक सर्वे नहीं किया गया। इसमें हम सर्वे का कार्य जल्दी करेंगे और संचार के साधनों को ज्यादा विकसित करने के लिहाज से भी यह कार्य किया जा रहा है ताकि पुनर्वास का काम भी पूरा हो जाय।

श्री गोडे मुराहरि ने कहा कि क्लास नहीं होने चाहिये। इसे मैं मानता हूँ कि समाजवादी व्यवस्था के लिए यह आवश्यक है कि अधिक वर्ग न हों क्योंकि प्रगतिवाद के सिद्धांत पर ही कोई कार्य सोचा जा सकेगा। मगर उन्होंने भी माना कि दो क्लासेज रहें—एक छोटी दूरी वाला और एक लम्बी दूरी के सफर वाला जिससे लम्बा सफर करने वालों को सोने वर्ग रह की दिक्कतें न रहें। मगर यदि मैं तमाम सदस्यों की बातों को लूँ तो वे एक दूसरे को काटने वाली हैं क्योंकि जहां उन्होंने केवल एक क्लास की मांग की वहां श्री देवकीनंदन नारायण जी ने

कहा कि द्वितीय दर्जे में भी सोने की व्यवस्था हो।

**श्री देवकीनंदन नारायण :** जब तक क्लासेज हैं तब तक तो होना चाहिए।

श्री राय सुभग सिंह : हर डंग के स्वार्थों को एक डंग से ऐसे बेनेन्स करना पड़ता है कि सबको थोड़ी बहुत तरजीह देते हुए समाजवाद की ओर खींचा जाय और पैतालीस करोड़ लोगों में अनेक डंग के आदमी हैं इस लिए एक विचार करना पड़ेगा। मगर मैं मानता हूँ, रेलवे कार्यालयों पर, कर्मचारियों पर, अत्याचार करने की जो उनकी बात है अगर वे बताएंगे कि कहां किसने चोरी कराई है, जानबूझ कर और अत्याचार किया, तो उसकी जांच कर दी जायगी और दिल्ली से विशाखापटनम की लाइन के बारे में भी हम देखेंगे। दिल्ली से विशाखापटनम तक एक सीधी लाइन नहीं है लेकिन वहां से कलकत्ता और कलकत्ता से मद्रास जाने का रास्ता विशाखापटनम से पड़ता है या दूसरा मध्य प्रदेश की तरफ में, रायपुर से विजयानगरम विलासपुर होते हुए जायेंगे। तो कई बातों को उसमें हों देखना पड़ेगा और जहां तक कि मराठावाड़ा के बारे में सावनेकर जी ने बताया कि वहां प्लेटफार्म नहीं है, कोचेज नहीं हैं, बेटिंग रूम नहीं है और जैसा निजाम के जमाने से चला आ रहा है वही हालत है, तो जैसा कि श्रीमान् जी ने बताया उसी लिहाज से जोन का निर्माण करने की बात भी आई जिससे सारी जरूरतों को तेजी से पूरा किया जा सके। हिमाली-पूणिया लाइन में जो खास शिकायतें उन्होंने बताईं उनको ध्यान में रखेंगे और जहां तक हो सकेगा उनको हल करेंगे।

श्री देवकीनंदन नारायण जी ने नैरो गेज की बातें कीं और कहा कि पाछोड़ा जामनेड़ लाइन को ब्राडगेज किया जाय। मगर मिरज, लाटूर और पंढारपुर में यात्रियों को कम से कम सुविधा नहीं मिल रही है तो उसको

कुछ बढ़ाने को कोशिश करेंगे। शेर खां जी ने कहा कि उनके मंसूर में कुछ हो ही नहीं रहा है। अभी हमन हसन से मंगलौर का लाइन का काम किया है। मंगलौर पोर्ट से बड़ी लाइन का काम चल रहा है और वहां से पूना, मिरज होते हुए अन्ततोगत्वा बंगलौर तक भी कुछ काम होगा। मिरज तक का ब्रोडगेज में कन्वर्शन होने का काम शुरू हो रहा है और गुंटकल से इंद गिद मद्रास गोआ पोर्ट वगैरह को जो बातें कहा गई हैं, तो उन सारी जगहों में कुछ न कुछ काम चल रहा है। तो उनका कहना सार्थक नहीं है और ऐसा मालूम होता है कि शायद इन सारी बातों को उनको जानकारी नहीं है और उन्होंने केवल अपने ही सिकन्दराबाद-वाडी लाइन को ध्यान में रखते हुए कहा, जिसकी सुविधा पर हम लोग खयाल रखेंगे। उन्होंने वह भी कहा कि दो ही राजधानियां हैं बंगलौर और उड़ीसा की राजधानी—भुवनेश्वर का नाम तो नहीं लिया—जहां सीधो गाड़ियां नहीं जातीं। मगर भारत में अनेक और भी राजधानियां हैं श्रीनगर, कोहिमा, मनीपुर, इम्फाल, त्रिपुरा है, जहां कोई लाइन है ही नहीं। तो इसलिए उन राजधानियों को हम आंखों से आंझल नहीं करेंगे। जहां तक उनको राजधानी का सवाल है उसको जरूर ध्यान में रखेंगे मगर सारे भारत को भी ध्यान में रखना होगा। इसलिए कोई कहे फलानी जगह ऐसा है फलानी जगह नहीं है तो वाजिब नहीं लगता।

उसके बाद कुरें साहब ने वालाडिला, राजहरा और दंडकारण्य के बारे में कहा। यह सही है कि मध्य प्रदेश के मुख्य मंत्री ने लिखा है और वहां के मेम्बर आफ पार्लियामेंट ने लिखा है। सचमुच में मध्य प्रदेश एक ऐसा राज्य है जहां अनेक संपदाएं छिपी हैं मगर औरों की तुलना में अभी मध्य प्रदेश में आवागमन के साधन कम हैं, यानी वहां संचार के साधनों को बढ़ाने की अवाश्यकता है और खास करके दंडकारण्य आन्ध्र प्रदेश, मध्य प्रदेश, उड़ीसा के क्षेत्र में पड़ता है।

Shrimati Ammanna Raja told us about Guntakai and Mr. Sher Khan and some other Members also pointed out about (juntaisai and as was J<sup>1</sup>) pointed out by Sri Sner Khan tms caters to the requirements of the iron ore transport and it will be really very difficult io upset the whole thing. ] Therefore, after taking into consideration all these things, this zone was decided upon. We decided that only four divisions will be there and that also with little modihcations, as, tor example, from Shoiapur Division tne Dhond Manmad line has been taken out and will be retained with tne Central Railway and this thing has been accepted but any reasonaoit suggestion wiH certainly receive ou\* due attention. She also said abou\* train connections from Madras to Hyderabad. I do concede that this is a dire necessity and we shall see that this facility is provided. As you yourself pointed out, when this zone goes into action, naturally all these little irritants will disappear and I am thankful to all Members who lent their support to this Demand and I move that this may be taken into consideration.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AKBAR ALI KHAN): The question is:

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the service of the financial year 1964-65 for the purposes of Railways, aa passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

The motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AKBAR ALI KHAN): We shall now take up the clause by clause consideration of the Biil. There are no amendments to clauses 2 and 3 ana the Schedule.

Causes 2 and 3 and the Schedule were added to the Bill.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AKBAR ALI KHAN): There are na



[Shri Akbar Ali Khan.] amendments to clause 1, the **Enacting** Formula and the Title.

Clause 1, *the Enacting Formula and the Title* were added to the Bill.

SHRI RAM SUBHAG SINGH: Sir, I move:

"That the Bill be returned."

*The question was put and the motion was adopted.*

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AKBAR ALI KHAN) : The House stands adjourned till 11 A.M. tomorrow.

The House then adjourned at twelve minutes past five of the clock till eleven of the clock on Thursday, the 24th December, 1964.