

for laying of internal roads, approach-roads and electrification of the villages and also for providing drinking water. But unfortunately, most of this money is still lying unutilised at district level. I need not emphasise the misery which the people, without houses and any ostensible sources of income consequent upon acquisition of their properties by the Government, have to face.

I would like to inform you that half-hearted effort was made to put up a colony for them but even this scheme is incomplete. 400 families are yet to be paid financial help to rehabilitate them.

15 hrs.

(viii) **Need to set up a gas-based fertiliser plant in Gujarat**

SHRI R.P. GAEKWAD (Baroda) : The Gujarat State Fertilizers Company has urged the Government of India to consider its application for the grant of a letter of intent for setting up a gas-based fertilizer plant. The plant has a capacity of 1,350 tonnes of Ammonia and 1,800 tonnes of Urea. It is expected to cost Rs. 100 crores less than a new plant to be set up from the grass roots due to the availability of infra-structural facilities and early completion by one year. The project will save about Rs. 100 crores of foreign exchange every year by way of reduction in imports of fertilizers. Moreover, it will cause fuller utilisation of the Bombay High gas. The availability of natural gas from Bombay High would be far more than anticipated and, therefore, the State can

easily accommodate one more gas-based Fertilizer plant. I, therefore, urge upon the Centre to reconsider the application of GPFC a joint sector enterprise, for a gas-based fertilizer plant.

15.02 hrs.

**SUPPLEMENTARY DEMAND\* FOR GRANT (RAILWAYS), 1983-84**

MR. CHAIRMAN : We will now take up discussion and voting on the Supplementary Demand for Grant in respect of the Budget (Railways) for 1983-84.

Hon. Members who have given notice of cut motions and want to move them may do so now.

Motion moved :

“That the respective Supplementary sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India out of the Consolidated Fund of India to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1984, in respect of the head of Demand entered in the second column thereof—

**Demand No. 16.”**

*Supplementary Demand for Grant (Railways) for 1983-84 submitted to the Vote of the Lok Sabha*

No. of Demand	Name of Demand	Amount of Demand for Grant submitted to the Vote of the House
1	2	3
16	Assets - Acquisition, Construction and Replacement ; Other Expenditure	Rs. 5,00,000

\*Moved with the recommendation of the President.

**SHRI RAM LAL RAHI (Misrikh) :** I beg to move :

"That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 5,00,000 in respect of 'Assets-Acquisition, Construction and Replacement' be reduced by Rs. 100."

[Need to link the neighbouring districts of Bharaiich with the headquarters or any other place in Sitapur district by constructing a new railway line in this backward area.] (3)

**SHRI M. RAMANNA RAI (Kasargod) :** I beg to move :

"That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 5,00,000 in respect of Assets—'Acquisition, Construction and Replacement' be reduced by Rs. 100."

[Necessity of constructing an over bridge in Kasargod Railway station.] (5)

**SHRI NGANGOM MOHENDRA (Inner Manipur) :** Mr. Chairman, the railways still continue to offer a dismal picture. Accidents have become a usual phenomenon and the Railway Administration keeps on fixing prices of human lives lost by paying compensation for the dead or injured. Let it not be misunderstood that I am against paying compensation. But human lives are more valuable than compensation. Nevertheless, it reminds me of how a parallel type of event is going on in my own State of Manipur, where the Congress (I) Government keeps on fixing the prices of people killed in the so-called counter-insurgency operations.

What is happening now in the railways? The freight traffic target is not going to be achieved because of very many reasons. The primary reasons, according to me, are the following. The export of iron ore has fallen by 50 per cent, which has been admitted. Japan has reduced its purchase. It is no longer importing the same quantity as it used to import earlier. Secondly, the coal production has also admittedly been on the decline. Thirdly, the steel plants no longer use that amount of coal which they used to do earlier.

More and more tracks have become worn out. Therefore, mileage of replaceable track has always been on rapid increase with the result that fast running trains like Rajdhani Express take more hours than before. For example, The Rajdhani Express from Delhi-Calcutta (Howrah) takes two hours more than it used to take. Similarly, superfast trains take three hours more than the usual running time now. All this is done in the ostensible name of safety which also indicates that the tracks are not safe.

On the employment side, every year a certain percentage of the staff in the workshops retires and it has been decided that 3 per cent of those retired will not be subject to further recruitment.

In the open line section also 5 per cent of such category will not be subject to fresh recruitment—all again in the name of promotion for the lower category.

Railways is undoubtedly an ever-expanding concern and is the largest employer in the public sector and therefore, this practice should be stopped to facilitate opening of more employment avenues to tackle the problem of unemployment which is cutting at the root of our society today. Mere pious wishes will not help solve the employment problem. Therefore, the Railways have a great duty to perform in the face of the ever-increasing rate of unemployment in our country.

I would now refer to a region which has been continuously neglected so to say. Of course, I mean, the North-eastern region. After three-and-a-half decades of our Independence we are yet to see the completion of broad gauge railway line from New Bongaigaon to Gauhati and still people here blame the people there. Even in those places in that region, in the interior even if they want to see a train moving, not to speak of availing the opportunity of train travel, they have to track down hundreds of miles. So, I would like to know from the Minister what his Ministry is going to do in the near future to have more stable and viable railway communication with the rest of India specially with that part of our country. For example, I remember that in the First Lok Sabha a representative from

Manipur demanded that a railway link be constructed from Silcher to Jiribam, which is a place on the border of Manipur. The demand was repeated and repeated, and now I was also apprised by our earlier Railway Minister that something is being done. I do not know whether the term 'being' means some sort of unpredictable continuity. It is a matter of only 5 to 10 kilometres of railway track to be laid. It is well-known that without railway communication the country's integration cannot be achieved howsoever you talk loudly. For example, in Manipur and for that matter in the rest of the part of that region prices of commodities are the highest. I can safely say that prices are the highest in respect of everything.

It can be enquired into from those who go and work on the Project site and from those who go there for private business and all that. Unless railway communication is afforded to that part of the region, nothing can be achieved as easily and as swiftly as is presumed to be intended. When we say that the entire region has been treated as Cinderella, I would appeal to your sentiments—what is the harm if the people around here know about the needs of the people there ?

15.12 hrs.

[DR. RAJENDRA KUMARI BAJPAI in the Chair]

When something happens there, you people over here get suddenly awakened only to go to sleep after a few days of awakening without attending to their needs and all that.

Another very sordid example is that trains running in that region are the worst equipped trains. No facilities are there. Even the First Class trains are not worth the name. This, of course, does not come to the notice of our Ministers or officials in the Railway Ministry. Of course, such things like the Informal Committees and all that are there but nothing is being done. From Bongaigaon and beyond the facilities afforded to the upper class passengers are not worth the name. As the saying goes the test of the pudding lies in the eating—

wish the Minister should tour along with those people responsible for looking after that area. It will then be evident how the Railways are actually managed and are being run in that area. I appeal that something tangible should be done to meet the demands of the people of that region.

श्री गिरधारी लाल डोगरा (जम्मू) : जनাব चेयरमैन साहिब, मैं आपका बहुत मशकूर हूँ कि आपने मुझे बोलने का समय दिया। मैं समझता हूँ कि रेलवे की इम्पोर्टेंस आज के जमाने में बहुत ज्यादा है। इसको हम सिर्फ अगर यह समझें कि यह कोई हमारा कर्मागियल इरादा है तो वह बात नहीं है। इसकी सोशल, पोलिटिकल और इकोनामिक इम्पोर्टेंस बहुत ज्यादा है देश की डिफेंस, इंटेग्रेटी और इकोनामिक डेवलपमेंट के सिलसिले में इसके इन्डायरेक्ट रिटर्न्स को देखकर ही इसकी इम्पोर्टेंस डिटरमिन करनी चाहिये और उसी के मुताबिक फंड्स अलाट करने चाहियें। हमारा आउटलुक अभी अंग्रेजों के समय का ही बना हुआ है जिसमें ड्रास्टिक चेंजेज की जरूरत है। और उसी लिहाज से रेलवे को बढ़ावा देना चाहिये और इसकी देखभाल भी करनी चाहिये।

सदर मोहतरमा, रेलवे को मैं मुबारकवाद देता हूँ क्योंकि कलकत्ता में ट्यूब रेलवे का काम अच्छी तरह से हो रहा है और तेजी से उस काम को कर रहे हैं। मेन्टेनेंस का जहाँ तक ताल्लुक है ट्रेनों की तादाद बढ़ गई है, ट्रैक मेन्टेनेंस भी इम्प्रूव हुआ है... गाड़ियों के रोलिंग स्टॉक में भी इम्प्रूवमेंट हुआ है मगर ब्रांच लाइनें अभी तक इम्नोर्ड हैं। उनकी मेन्टेनेंस करनी चाहिये। कुछ अर्से तक रेलवे की पालिसी रही है कि मेन्टेनेंस कम कर दो, मुनाफा दिखाओ तो रेलवे की रिस्क पर वह मेन्टेनेंस हुई। क्योंकि मेन्टेनेंस कुछ कम हुई, इसलिए खराबियाँ ज्यादा हुई, एक्सीडेंट्स हुए। जब से ट्रैक्स की इम्प्रूवमेंट हुई है, तो गाड़ियाँ अच्छी चल रही हैं।

ए० सी० सी० टू टायर में अगर देखें तो पढ़ने वाली बतियाँ ही गायब हैं। नई कंस्ट्रक्शन में बत्ती लगाते ही नहीं। अगर इस समय बत्ती गायब है तो

लगानी ही बन्द कर दी, या उतार दी हैं। यह गलत बात है। आप किराया बढ़ाते जाते हैं और जो सुविधाएं थीं, उनको कम करते जाते हैं।

वलस को जो कन्सिशन थ्रे और फैसेलिटीज थीं, उनको कम करना मैं नहीं समझता कि कोई ठीक बात है। अगर कहीं कमी है तो और किराया बढ़ा दें, लेकिन अगर चोरी को नहीं रोक सकें तो पढ़ने वाली लाइट ही बिल्कुल गुम कर दें, अगर इन-एफीशियेन्सी को छिपाने के लिए यह किया है तो यह बुरी बात है। सब कुछ करते हुए यह ठीक नहीं है कि इनको इस तरीके से बन्द कर दिया जाये।

कंस्ट्रक्शन का जहां तक ताल्लुक है, ऊधमपुर लाइन को एक्सपीडाइट किया जाये, उसको लगाने में जल्दी करनी चाहिये। क्योंकि उसमें जितना इन्वैस्टमेंट होगा, जितनी जल्दी वह कम्प्लीट होगी उतनी जल्दी वह रि-पे हो जायेगा जिस तरह से पठान-कोट जम्मु लाइन का हुआ। इसी तरह से जम्मु के लोग मांग करते हैं कि जालन्धर से जम्मु और अम्बाला से दिल्ली डबल लाइनें जल्दी होनी चाहिये। सिंगल लाइन की वजह से यहां बहुत कंजेशन रहता है। यह लाइन सारा बोझ बर्दाश्त करने के काबिल नहीं है। इसलिए इसको डबल कर दिया जाये। इसी तरह से शालीमार एक्सप्रेस थ्रू-आउट दी वीक चलनी चाहिये क्योंकि जो मुसाफिर वैष्णवदेवी, श्रीनगर और पुंछ में जाते हैं, आर्मी के लोग खराब होते रहते हैं, उनको आने-जाने के लिए जगह नहीं मिलती है। पता नहीं कौन यहां पर रिपोर्ट करता है कि इस वक्त ट्रैफिक कम है? महज इसलिए कि वहां ब्लैक हो जाये, इसके अलावा वहां के यात्रियों का कोई फायदा नहीं हो सकता है। यहां रेलवे के किसी आफिसर को पूछा जाये तो कोई इसकी जिम्मेदारी नहीं लेता है। कहा जाता है कि ट्रैफिक कम हो गया है, हालांकि विंटर में ट्रैफिक ज्यादा होता है।

झेल्म एक्सप्रेस जो चलती है, पठानकोट और जम्मु के बीच में एक स्टेशन हीरानगर है जो कि सड़क के किनारे है जहां से लोग चढ़ और उतर सकते हैं। मैंने पहले भी कहा कि इस स्टेशन पर

जाते और आते झेलम एक्सप्रेस रुकनी चाहिये लेकिन अभी तक वह आपने माना नहीं है।

इसी तरह से दयाल चक एक प्लैंग स्टेशन है। बहुत सी गाड़ियां अमृतसर से आती हैं लेकिन यहां पर खड़ी नहीं होती हैं जो कि खड़ी होनी चाहियें।

जहां तक ओवर-आल परफार्मेंस का ताल्लुक है, मैं मंत्री जी को मुबारक देना चाहता हूं, उन्होंने काम अच्छा किया है। मुझे यह 5 लाख की ग्रांट देखकर हैरानी हुई कि इतनी बड़ी आर्गेनाइजेशन के लिए आप यहां 5 लाख की ग्रांट लेकर आये हैं। आपको मेन्टिनेंस के लिए ज्यादा पैसा चाहिये क्योंकि आप रेलों को एक्सपैंड कर रहे हैं, इम्प्रूव-मेंट्स की वजह से भी मैं समझता हूं कि सेंट्रल गवर्नमेंट को ज्यादा फंड आपको मुहैया करने चाहिए और आपको ज्यादा देना चाहिए। इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

**श्री मंगल राम प्रेमी (बिजनौर) :** माननीया पीठासीन अधिकारी जी, रेल सेवा प्रारम्भ हुए 130 वर्ष व्यतीत हो चुके हैं।

**सभापति महोदय :** इतना लम्बा न बोलिये, ये स्प्लीमेंट्री डिमान्ड्स हैं। इतिहास में मत जाइये।

**श्री मंगल राम प्रेमी :** 16 अप्रैल, 1853 को पहली ट्रेन बम्बई से पूना 30 किलोमीटर चली थी, लेकिन इस समय इसका विस्तार 61,230 किलोमीटर हो गया है। लेकिन अफसोस की बात यह है कि जितना विस्तार हुआ, उतने ही एक्सीडेंट्स बढ़ते गए। विस्तार ज्यादा होने का मतलब यह नहीं है कि वह प्रभावी रूप से काम न करे। उसमें जिन सुधारों की जरूरत है, वे आप आज तक नहीं कर पाये हैं। रेल सेवा में आज तक जितने एक्सीडेंट्स हुए हैं, मेरे ख्याल में उससे पहले किसी शासन में नहीं हुए। अभी 3 जुलाई, 1981 को हावड़ा से पुरी जाने वाली रेल गाड़ी रेल पुल से गिरी थी। अधिकारियों का कहना था कि फिश्प्लेट खुली होने के कारण वह दुर्घटना हुई। लेकिन जब पुलिस की जांच हुई तो उस से



पता चला कि वहाँ लाइन उखड़ने का मतलब सड़-गले स्लीपर थे। इस का मतलब है कि एक्सीडेंट्स के जितने कारण हैं वे या तो वहाँ पर बैठे हुए पुराने अधिकारी हैं या सड़-गले स्लीपर और खराब रेल लाइनें हैं।

माननीया, अब मैं कुछ थोड़ा सा अपने जिले के सम्बन्ध में कहना चाहता चाहता हूँ। पिछले दिनों आप को याद होगी—एक बहुत भयानक एक्सीडेंट हुआ था। हावड़ा से जम्मू-तवी जाती हुई रेलगाड़ी का एक्सीडेंट हुआ था। उस गाड़ी में जितने आदमी डिब्बों में नहीं थे उनसे कहीं ज्यादा उस गाड़ी की छत पर थे। उनके छत पर बैठने का कारण यह था कि खिड़कियाँ न खोलने के कारण वे डिब्बों में न चढ़ सके और बाध्य हो कर उन को छतों पर बैठकर सफर करना पड़ा। उनमें ज्यादातर लोग हमारे उत्तर प्रदेश के मजदूर थे जो वहाँ रोजी-रोटी के लिए जा रहे थे। रेलवे की तरफ से कहा गया था कि केवल 20-22 आदमी मरे हैं, जबकि मेरा अनुमान है सैकड़ों आदमी उस दुर्घटना में मरे, जितने आदमी छत पर बैठे हुए थे उनमें से पता नहीं कितने बचे होंगे। मैं खुद वहाँ गया था और मैंने वहाँ के हालात देखे थे। रेल विभाग का उन लोगों की तरफ कोई ध्यान नहीं है, मैं चाहता हूँ कि लोगों को बैठने के लिए पूरी व्यवस्था की जाय ताकि लोग छत पर सफर न करें।

रेल विभाग के इन्जीनियरिंग डिपार्टमेंट के माध्यम से जितने कर्मचारी कच्चे रखे जाते हैं उन से 20-20 रुपये महीने के हिसाब से लिया जाता है। मेरे पास इसका रिकार्ड है। पिछले सितम्बर में उनमें से दो कर्मचारी पक्के हो गये तो उन दोनों का वहाँ से तबादला कर दिया गया। एक को बिजनौर स्टेशन पर भेज दिया गया, जिस का नाम शेरसिंह था और दूसरे को बुलन्दशहर भेज दिया गया। आठ दिनों के अन्दर ही ऐसी कौन सी बात हो गई थी जो उनका तबादला कर दिया गया।

**सभापति महोदय :** आप अपने सुझाव दीजिये। यह हाउस तबादलों पर विचार नहीं करता है।

**श्री मंगल राम प्रेमी :** मैंने कई पत्र लिखे लेकिन कोई सुनवाई नहीं होती।

अब मैं थोड़ा सफाई कर्मचारियों के सम्बन्ध में कहना चाहता हूँ। उनकी संख्या बहुत कम है, जिस को बढ़ाया जाय। सुबह जब ट्रेन चली जाती है और उनको प्लेट फार्म की सफाई करनी पड़ती है तब उनकी दशा को देखिये। उनका कोई इन्तजाम नहीं है। उनके पास कोई सामान नहीं है। वहाँ पर पानी की कमी नहीं है। पानी की लाइनें हैं और पानी के फव्वारों की कौड़ी कमी नहीं है। पानी को फेंककर मल की सफाई कर सकते हैं। उनकी जो दयनीय हालत है, उसमें आप सफाई में कुछ सुधार लाकर कमी ला सकते हैं। इसलिए मेरा कहना यह है कि स्टेशनों पर सफाई कर्मचारी ज्यादा से ज्यादा बढ़ाए जाएँ और सफाई के ज्यादा से ज्यादा साधन जुटाकर उनकी दयनीय स्थिति को सुधार सकते हैं। इससे वे गंदगी में फंसने से बच सकते हैं।

अब मैं अपने जिले की ओर आप का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। मेरा जनपद बिजनौर है लेकिन जितनी ट्रेनें हैं, वे वहाँ से नहीं गुजरती। पंजाब से लेकर हावड़ा तक जो गाड़ी जाती है, वह उस रास्ते से निकल जाती है, जहाँ पर छोटे-छोटे शहर हैं लेकिन हमारे जिले बिजनौर का यह दुर्भाग्य है कि वह शहर उत्तर प्रदेश की राजधानी लखनऊ से भी डाइरेक्टली नहीं जुड़ा हुआ है। इस के लिए मैंने पहले भी मंत्री जी को लिख कर दिया है और मैं चाहता हूँ कि नजीबाबाद से होती हुई देहरादून से जो जनता एक्सप्रेस चलती है, उसको बिजनौर से गजरोला होते हुए मुरादाबाद तक निकाल दिया जाए और फिर वह लखनऊ जाए या फिर एक दूसरी ट्रेन बिजनौर से लखनऊ तक के लिए चलाई जाए। अगर आप इतना नहीं कर सकते, उस ट्रेन को भी नहीं बदल सकते और दूसरी नई ट्रेन भी नहीं चला सकते, तो कम से कम इतना तो कर दीजिये कि दो डिब्बे बिजनौर से नजीबाबाद तक और दो डिब्बे बिजनौर से गजरोला तक चला दीजिये, जो लखनऊ मेल में लग जाएँ और

देहरादून से जो हावड़ा तक 10 डाउन चलती है, उसमें लगा दीजिए। उनमें से एक सैकेन्ड क्लास का डिब्बा हो और एक स्लीपर हो। इतना तो आप कर ही सकते हैं। यह मैं अपने जनपथ बिज-नौर के बारे में कहना चाहता हूँ।

एक बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि कुछ एक्सीडेंट्स गांवों के पास हो जाते हैं। वे इसलिए होते हैं कि बड़े-बड़े शहरों के क्रॉसिंग के ऊपर ज्यादा भीड़ इकट्ठी हो जाती है और आपस में झगड़े हो जाते हैं और फाटक को बन्द करना वहां के कर्मचारी भूल जाते हैं। कई स्टेशनों पर बहुत ज्यादा भीड़ इकट्ठी होती है, पब्लिक इकट्ठा हो जाती है और ट्रैफिक इकट्ठा हो जाता है और वहां पर जो फाटक होते हैं, उनको बन्द न करने से एक्सीडेंट हो जाते हैं। इसलिए मेरा सुझाव यह है कि नजीबाबाद, बिजनौर और नगीना के पास रेलवे फाटकों के पास सड़कों के ऊपर ओवर ब्रिज बनने चाहिए, जिनसे लोगों को आने-जाने में कठिनाई न हो। मैं और ज्यादा न कहकर कुछ सुझाव ही देना चाहता हूँ।

**सभापति महोदय :** यह सप्लीमेंटरी बजट है। इसलिए आप सुझाव ही दीजिए।

**श्री मंगल राम प्रेमी :** मेरा पहला सुझाव तो यह है कि जो पुराने अधिकारी हैं, जो दस-दस और पन्द्रह-पन्द्रह साल से एक स्टेशन पर बँठे हुए हैं, उनका तुरन्त तबादला होना चाहिए क्योंकि उनके वहां इतने दिनों तक रहने से वेस्टेड इन्ट्रेस्ट पैदा हो जाते हैं और भ्रष्टाचार बढ़ता है। मैंने अभी एक लड़के के बारे में बताया है। एक महीने की स्वयं की भागदौड़ के बाद भी कुछ नहीं हो सका। इसलिए पुराने अधिकारियों को हटाया जाए। कुछ स्टेशनों पर साल में रेहड़ी के लिए ठेका दिया जाता है पान, बीड़ी और सिगरेट आदि बेचने के लिए। मैं बताना चाहता हूँ कि हमारे शेड्यूल्ड कास्ट का सिर्फ एक ही लड़का था दिल्ली के अन्दर, जिसको यह रेहड़ी मिली हुई थी। उसका नाम रामसिंह है। वह वाल्मीकि था लेकिन उसका ठेका खत्म कर दिया गया।

**सभापति महोदय :** इस तरह से नाम नहीं लेते हैं।

**श्री मंगल राम प्रेमी :** मैं रेहड़ी वाले राम सिंह का ही नाम ले रहा हूँ। वह वाल्मीकि है और उसको रेहड़ी का ठेका खत्म कर दिया गया और दो बारा रेहड़ी का लाइसेंस नहीं मिला।

मैं इतना कह कर खत्म करता हूँ कि पुराने अधिकारियों को तुरन्त हटाया जाए और दूसरी जगह भेजा जाए और सफाई कर्मचारियों की दैनिकीय स्थिति में सुधार किया जाए।

SHRIMATI JAYANTI PATNAIK (Cuttack) : The record of the railways during this year has been more or less satisfactory. Definite steps have been taken to man the unmanned level-crossings to reduce accidents.

In the Sixth Plan, priority should be given to urgent items of work. Under-developed areas with high potential must receive special attention of the Government.

I would like to place my views before the House in the background of the development of railways in my State, Orissa. Unfortunately, Orissa did not have its due share in the growth of railways either in pre-independence or in post-independence era. It had only 1,300 KM of rail until 1951. This railway line was to connect Calcutta and Madras but not with a view to bring about the development of Orissa. It only passed through Orissa at the rim and it did not touch the interior places of the State.

Even afterwards, in the later years, when 600 kms of rail were constructed, they were all project-oriented lines : no new construction was there to fill up the missing links or to develop the undeveloped areas or the areas which are potentially rich in natural resources.

I want to say something about the important missing link between Salcher and Sambalpur. It is a pity that to travel from the State Capital of Bhubaneswar by rail to the

Division headquarters of Sambalpur in Western Orissa, one has to pass through two States, namely, West Bengal and Bihar. The Pande Committee on National Transport Policy had given the highest priority to this rail link. The survey was taken up and thereafter a re-survey was made to bypass the coal-belt at Talcher. This missing railway link is important from the national point of view because Talcher is growing rapidly into a premier industrial centre ; it has vast coalfields, the Fertiliser Corporation, NALCO's captive power plant and the aluminium smelter and Heavy Water Plant of Atomic Energy. With all these, it has naturally got importance. Moreover, the State Government has also undertaken to invest around Rs. 10 crores by way of land acquisition, earth work and free wooden slippers. There is absolutely no reason why sanction of this project should be held up any longer. From the national point of view, this railway link would provide a shorter route from northern and western India to the Paradeep Port and is adjacent on the overcrowded Bombay-Howrah route.

Another important point is this. Since the British period, there has been only one Railway Division, at Khurda Road. As the railway network in the State and the railway operations have vastly expanded, there has been a persistent demand for the creation of a new Railway Division, for carving out a new Division from Bilashpur and Chakradharpur Divisions which have become unmanageable because of spread and traffic congestions ; this Railway Division may be situated in Western Orissa, in Sambalpur or Jharsuguda.

Another thing I want to mention is about the Koraput-Rayagada railway line. I am glad that the work has started in full swing. This is a time-bound project and is linked up with the commissioning and production schedule of the National Aluminium Company. Any under-funding for this project would lead to delay in commissioning of the Aluminium complex and cause colossal national loss. So, I would request that sufficient funds be provided every year for completion of this project by 1985.

About the overbridge at Cuttack, we are

glad that the work on this long-standing demand is going on. The rest of the share to be paid by the Railways may be released soon so that the work can be completed before the targeted time.

The Railways are the key infrastructure on which the development of the country is based. Completion of new lines, taking up vital missing links like Talcher-Sambalpur link, repair and replacement of rolling stock are vital requisites. Now that the Seventh Plan of the country is on the anvil, the Railway Ministry should project its justified demand before the Planning Commission and the Finance Ministry so that reasonable and sufficient allocation is made for this vital sector.

However, I must add here that the Talcher-Sambalpur link should be placed before the Planning Commission as a priority sector so that the work will be taken up during the current year.

With these words, I support the Demands for Grants of the Railway Ministry.

**SHRI SATYASADHAN CHAKRABORTY (Calcutta South) :** Madam, Chairman, since my time is limited and since we have already discussed many a time here about the general policies of the Railways and all that, I am not going to repeat all these things.

I shall try to confine myself to some of the Demands, particularly, to the demands relating to my State. First of all, I come to the Metro Railways in Calcutta. You know, Madam, Calcutta South is my constituency. Now, I would like to ask the Railway Minister as to when he is going to complete this underground railway in Calcutta. The whole city has been lying on the operating table for more than eleven years. Can you show me any example anywhere in a civilised world—not about the uncivilised about which you must be knowing but I do not know—where thousands of people are put to such a trouble ? The main thoroughfare of the city—the whole has been dug up—is involved and the work is going on for the last ten years at snail's speed. It sometimes gains a momentum and, some-

times, in other place, the works are getting stopped. I understand from the announcement of the Railway Minister, that they are going to operate only in a particular area, that is, from Maidan Station to Ravindra Sadan. It won't be more than one kilometre. That is how they are going to have the opening ceremony. I would like to ask the Railway Minister as to what about the other sectors? Why is it that you cannot keep up to your schedule? The sufferings of the people of the city of Calcutta can be beyond description. I would request the hon. Minister to go again and see for himself as to how the congested city like Calcutta is suffering because of this delay in the execution of this scheme. I would request the Government not to resort to all this cheap publicity stunt of running a metro railway only for one kilometre just to show to the people that you have started it, it is not going to solve the problem of our people. Rather it is going to complicate the situation and that will also add to the already unbearable burden of the people of Calcutta. I request the hon. Minister, while answering, that he may frankly say as to when he is going to complete it. My second question is: In the original plan of the Metro Railways, it was to run upto New Gauria which is overground which line is not costly and why you are not taking up the overground—not the underground—which can be easily done and which will not involve a large amount of money. As far as my information goes, this work was to be undertaken from Tollygunge to Gauria in the first stage and this stretch of land may go overground. I would request you to examine this proposal which has the support of West Bengal Government also.

Now, I come to another aspect, the circular railway. Is it not a strange Government? I was fortunate enough to travel with the Railway Minister in Calcutta. He said—the circular railway will be completed within six months: since Shrimati Indira Gandhi is the leader, and we are the followers, so we can do it and we will require only six months. He said that and made a promise. But since then, how many months have elapsed? Nothing has been done so far. It was only publicity and only promises. But in Calcutta, this

can be done; this is not at all difficult, because already the railway track is there, and it only requires imagination and dedication to achieve this. Circular railway is the demand of the Calcutta people, particularly the people of West Bengal. You must let us know the position. Your Minister had given the assurance and it had come in the newspapers also, that this would be done with the green signal of the Prime Minister. The Prime Minister has okayed it, and now they say that the Finance Ministry is putting the hurdles. We are not interested in your family quarrels, you decide that in your own. We only want that the promise given by the Railway Minister, Shri A.B.A. Ghani Khan Chaudhuri should be kept and you should start the work at least to convince the people of Calcutta that you want to do something.

Then, I come to the plight of suburban passengers, daily commuters at the Sealdah station. I would like you, Mr. Chairman, to go there and see the plight of the people, travelling by trains. Why is it that you cannot increase the number of trains? You can do it. Then, it is not impossible to construct new platforms so that you can increase the number of trains and reduce the troubles of the working people, who have to come to Calcutta daily and go back.

I would also like to make another point. At present, between Calcutta and Delhi, Rajdhani runs four times a week. Between Bombay and Delhi, I think, it runs five or six times a week. I would request the Minister to run the Rajdhani train between Calcutta and Delhi at least six times a week, so that you can cope up with the passenger traffic from Howrah to Delhi. Already, you know that there is a lot of passenger traffic on this line.

The Prime Minister herself had given an assurance and laid the foundation stone of the Howrah-Amta line. What are you going to do about that? It was not your promise, Mr. Jaffer Sharief, or the promise of Shri Ghani Khan Chaudhuri, but it was the promise of the Prime Minister given in her election campaign. How far have you progressed in that direction? When are you going to do about it? You must say

that in this House, so that our people know, how far you have progressed with regard to this line.

Lastly, there was a bund in Tripura recently. They want railway lines in Tripura. The whole region is badly neglected. I have visited Assam, Meghalaya, Tripura etc. and one of their demands is to extend the railway lines for communication. I would like to know, what you are going to do about these railway lines.

I am sorry, that I do not have enough time and could not, therefore, discuss other problems concerning railways, but I am sure, the hon. Minister will come forward with his answers to the questions raised by me.

**श्री चन्दूलाल चन्द्राकर (दुर्ग) :** सभापति जी, आज मैं समझता हूँ कि कुछ मध्य प्रदेश की समस्याएँ आपके सामने रखूँ। पहली बात यह है कि बहुत अर्से से मांग की जा रही है आदिवासी जिला बस्ती को इधर से जोड़ने की लगभग 10 वर्ष से योजना बन चुकी है, जांच हो चुकी है, प्रोजेक्ट बन चुका है, लेकिन उसको अभी तक राजौरा से बैलाडीला को जोड़ने का काम क्यों नहीं लिया जा रहा है, समझ में नहीं आता। इसके न होने से उस क्षेत्र का पूरा विकास रुका हुआ है जबकि वहाँ खनिज सम्पदा अपार है जिसका सही ढंग से उपयोग नहीं हो रहा है। मैं चाहूँगा रेल मंत्री जी अगले वर्ष के बजट में किसी न किसी रूप से, टोनिक रूप में ही सही, इसका काम अवश्य शुरू कर दें, कुछ ऐसा हो जिससे लगे कि 2, 3, 5 वर्ष में यह काम समाप्त हो जायगा।

एक दूसरी गाड़ी यहाँ से चलती है छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस के नाम से जो विलासपुर से दिल्ली आती है। नाम इसका एक्सप्रेस है लेकिन उसकी चाल पैसेंजर से भी बहुत धीमी है और नागपुर से इटारसी तक हर जगह रुकती है। दिल्ली से विलासपुर तक का रास्ता पैसेंजर से भी 22 घंटे में पूरा हो सकता है, लेकिन इस गाड़ी से 30 घण्टे लगते हैं। दूसरे यह कि इसका नाम एक्सप्रेस है लेकिन इसमें गुसलखाने में दरवाजे नहीं रहते, रोगनी की

व्यवस्था नहीं है और फर्स्ट क्लास में कहीं दरवाजा है तो कहीं नहीं, बिजली पंखे की कोई व्यवस्था नहीं है, और जहाँ तक यात्रियों का सम्बन्ध है इतने अधिक यात्री चलते हैं निःसन्देह एक दूसरी तेज रफ्तार गाड़ी की आवश्यकता है। छत्तीसगढ़ गाड़ी में न भोजन की व्यवस्था है न अन्य कोई व्यवस्था है। इस ट्रेन की स्थिति में सुधार का वचन तो दिया गया लिखित रूप से भी और कहा भी गया, लेकिन लगता है अधिकारीगण इसकी तरफ ध्यान नहीं देते। कोई भी अधिकारी इसमें सफर करे तो पता लगेगा कि कैसी गाड़ी चल रही है।

इसी तरह से दुर्ग जिले में भिलाई में बहुत बड़ा इस्पात कारखाना है देश का जहाँ एकरूप के अन्दर काम करने वालों की तादाद काफी है। 65 हजार स्थायी और 10 हजार अस्थायी कर्मचारी काम करते हैं तो वहाँ भी आज मांग हो रही है कि एक रेलगाड़ी सीधे त्रिवेन्द्रम तक चले। अभी क्या होता है कि नागपुर में लोगों को गाड़ी बदलनी होती है। इसलिए एक सीधी गाड़ी दुर्ग से या विलासपुर से त्रिवेन्द्रम तक के लिए चले क्योंकि उस क्षेत्र में बहुत सारे काम करने वाले ही नहीं, बल्कि स्थानीय लोग भी दक्षिण के धार्मिक स्थानों को देखने जाते हैं। इसलिए मैं रेल मंत्री जी से कहूँगा कि आप विलासपुर से त्रिवेन्द्रम तक एक सीधी गाड़ी चलायें।

आपने समय दिया बहुत-बहुत धन्यवाद।

**DR. SUBRAMANIAM SWAMY** (Bombay North East) : One of the most popular railway projects which have been neglected for years and years is the Konkan Railway, which is supposed to connect the poor people's areas on the western coast of Maharashtra with Bombay city; and the progress has been extremely slow.

**THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI C.K. JAFFER SHARIEF) :** And Mangalore also.

**DR. SUBRAMANIAM SWAMY :** All the way to Karnataka. The progress of this railway is very slow. Not enough money is being spent. It is a matter of great shame



that the poor people of this region have been deprived of a railway line. The Minister should say something about the Konkan Railway, and the progress being made in that direction.

My friend Mr. Chakraborty mentioned about suburban railway traffic. Suburban railway traffic for India is of much greater importance than suburban railway traffic anywhere in the world, because in developed countries, the rich people live in the suburbs and the poor people or poorer ones live in cities. The rich in those countries do not have to travel much to the places of their work ; and the rich people can afford a motor car, etc. They make arrangements and there is no such difficulty for them. But in a city like Bombay, it is just the opposite. The places of work are in the south of Bombay, and the rich people live in Malabar Hill. I also live there, not because I am rich, but because my in-laws live there ; and I live with them.

The poor people working in Bombay live far away in Karjat, Thane, or Kalyan ; and from these far away places, they have to come to work in the city. So, the transportation system is a very important thing for the poor people. Unlike in Western countries, we have turned the whole thing upside down here. Poor people live in far-away places in our country. They have to spend money to come to work. The rich people live in the city, i.e. those who can afford to spend on transportation live inside the city. That is the topsy-turvy city planning that we have. This makes it all the more necessary for them to have a railway system which provides for suburban traffic.

I have made numerous proposals. It is not as if I only criticize. I must say to the credit of Mr Ghani Khan Chaudhury and his associates that some of these proposals have been accepted ; e.g. the East-West corridor connecting Bombay. Bombay is an island north-south ; but there has been never any railway line east or west. For that, a foundation stone has been laid. In respect of the bridges that have to be built to connect Bombay island with the mainland of Maharashtra, no progress is there. Money has not been allotted. Only foundation

stone has been put ; but no work has taken place. There does not seem to be any prospect of work beginning early. I would like him to give an assurance on this.

There is another proposal of mine which the Minister has very kindly accepted, which will make it very easy for me to get re-elected, much to their dismay. It is the Vikhroli terminal in my constituency. It has now been decided that all trains coming from outside will stop outside [Bombay, in Vikhroli. That terminal has to be built. For this, he must tell us exactly what this concrete proposals are, and how soon he hopes to build and complete it.

I would like to know from him whether there is a proposal to bring a railway line from Santa Cruz to the Airport and from Airport to Sahar and from Sahar over the Eastern Express Way into the north-eastern suburb. From newspapers I have read that there is such a proposal. I would like the Minister to make some commitment on the Floor of the House.

The last point which I consider most important is this. On railway lines, there are poor people living. I support the Minister if he want to demolish slums which are on the railway track or just on the edge of the railway track. These are hazards and we, as Members of Parliament, are prepared to help the railway administration to remove such slums and we had in the past done so. But where the railway line is not immediately required and is not likely to be required for next 15-20 years, the railway administration should take humane attitude and allow the poor people there to have simple amenities like water, not air-conditioners, lavatory and things like that. I find that the railway people every time obstruct them to have such amenities ; they do not allow the poor people to have these simple amenities. I would like the Minister to state categorically that on a railway line which is not immediately required, which is not an hazard for them, on that line, for all those slums which are there, say, from 1976 or whatever the cut off date they want, they will have no objection if the Municipal Corporation of that area or the State Government provide these amenities.

श्री कृष्ण चन्द्र पांडे (खलीलाबाद) : आदर-णीया सभापति जी, रेल मंत्रालय द्वारा लाये गये 5 लाख रुपये के विनियोग विधेयक का मैं हृदय से स्वागत करता हूँ। अब गाड़ियां समय से चलने लगी हैं लेकिन आज भी यात्री गाड़ियों की छत पर बैठकर यात्रा करते हैं। उनकी तरफ रेल मंत्रालय का ध्यान नहीं है। अभी हमारे चक्रवर्ती साहब ने एक आपत्ति उठाई थी कि इनके इलाके में एक किलोमीटर रेल लाइन बन रही है। उनको तो प्रसन्न होना चाहिए कि कम से कम एक किलोमीटर तो बन रही है, हमारे पूर्वी उत्तर प्रदेश में तो एक फ्लांग भी बनने की बात नहीं है।

सभापति महोदया, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी का ध्यान इस ओर आकृष्ट करना परमावश्यक समझता हूँ—आजादी की लड़ाई में पूर्वी उत्तर प्रदेश ने जो योगदान दिया वह इतिहास में स्वर्णाक्षरों में लिखा हुआ है। बलिया का इतिहास तो आप जानती ही हैं...

सभापति महोदय : सुझाव दीजिए।

श्री कृष्ण चन्द्र पांडे : महोदया, यह बड़ा गंभीर मसला है। हमारे पूर्वी उत्तर प्रदेश ने रेल मंत्रालय के सामने एक ही मांग रखी है कि हमें एक कोच फैक्टरी गोरखपुर में दीजिए। रेल मंत्रालय द्वारा पत्र भेजा जाता है कि प्लानिंग कमीशन में विचार हो रहा है। आज देश के पिछड़े हुए क्षेत्रों की जो स्थिति है—वह आप अच्छी तरह से समझती हैं। हम लोग कोई ऐसा कदम उठाना नहीं चाहते—पूर्वी उत्तर प्रदेश जो क्रांति का द्योतक रहा है, वहां फिर से कोई ऐसी बात पैदा हो। मैं विनम्रतापूर्वक आग्रह करूंगा कि आप पूर्वी उत्तर प्रदेश की पांच करोड़ जनता की तरफ ध्यान दीजिए तथा कोच फैक्टरी गोरखपुर में स्थापित करने का आश्वासन दीजिये।

हमारे वहां जो पूर्वोत्तर रेलवे है—उसके साथ आजादी के बाद से आज तक रेल विभाग द्वारा सौतेला व्यवहार किया गया है। आप वहां

आर्केलोजिकल विभाग के अधिकारियों को भेज दीजिए तो आपको पता लगेगा कि सारा कोच और सारा इन्जिन दिल्ली चला आया है या इलाहाबाद चला गया है।

सड़े गले और पुराने इंजन वहां पर होते हैं। अगर दरवाजे पर हाथ लगा दीजिए तो पता चला कि दरवाजा जमीन पर गिर गया। इस तरह की स्थिति पूर्वोत्तर रेलवे की है। मैं माननीय मंत्री जी से प्रार्थना करना चाहता हूँ कि एन०ई० रेलवे को अच्छे कोच मिलने चाहिए जैसे कि अन्य रेलवेज को दिए जाते हैं।

16 hrs.

आप अच्छी तरह से जानते हैं कि रेलवे के जो सर्विस कमीशन हैं, उनमें अस्थायी रूप से लोग काम देख रहे हैं। अभी तक रेल मंत्रालय ने रेलवे सर्विस कमीशन में अध्यक्ष की नियुक्ति नहीं की। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि समय रहते हुए सोच लीजिए और इसमें देरी मत कीजिए और जल्दी से जल्दी सर्विस कमीशन के चेयरमैन की नियुक्तियां कीजिए और उनमें समाज सेवक और समाज सुधारकों को प्राथमिकता देनी चाहिए और यह नहीं होना चाहिए कि आप अधिकारियों को उनमें बैठा कर उनकी मोनोपली कर दें।

आप यह भी जानते हैं कि बार-बार यह घोषणा की गई कि बेरोजगार नौजवानों को रोजी दी जाएगी। मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि ए०एच० व्हीलर ऐसा कौन सा जन्तु है, जो कि अंग्रेजों के जमाने से, अंग्रेजों के शासन काल से अभी तक चला आ रहा है। हम स्वतन्त्र हो गये लेकिन फिर भी 365 रेलवे स्टेशनों पर ए०एच० व्हीलर ही अभी तक है। उस को हटाने के लिए कई मंत्रियों ने घोषणा की मगर अभी तक कुछ नहीं हुआ है। मेरी रेल मंत्री जी से प्रार्थना है कि उन्हें तत्काल हटाया जाए और 365 रेलवे स्टेशनों पर बेरोजगार नौजवानों को लगाकर 365 परिवारों को आप रोजी दीजिए।

एक बात मैं यह और कहना चाहता हूँ कि खलीलाबाद से बलरामपुर तक रेलवे लाइन का सर्वे बहुत पहले हुआ था। हमारे चक्रवर्ती साहब के यहां तो एक किलोमीटर रेलवे लाइन बन रही है लेकिन हमारे लिए कुछ नहीं हो रहा है। राष्ट्रीय सुरक्षा की दृष्टि से भी खलीलाबाद से बलरामपुर तक रेलवे लाइन का बनना परम आवश्यक है। इसको आप डिफेंस मिनिस्ट्री से कन्फर्म कर लीजिए। इसके अलावा गोंडा से गोरखपुर की लाइन को ब्रोड गेज किया जाना चाहिए क्योंकि वह लाइन नेपाल के बोर्डर के पास है। मैं आपको बताना चाहता हूँ कि आज राष्ट्रीय एकता और सुरक्षा को जो खतरा पैदा हो रहा है, उसके लिए यह भी आवश्यक है कि इस मीटरगेज लाइन को ब्रोडगेज में बदला जाए।

(श्री एफ०एच० मोहसिन पीठासीन हुए... 16.02)  
राष्ट्रीय हित में यह परम आवश्यक है।

इसके बाद मैं यह कहना चाहता हूँ कि यह घोषणा हुई थी कि जयन्ती जनता एक्सप्रेस हफ्ता में तीन दिन गोरखपुर से होकर दिल्ली आएगी। अखबारों में यह निकलता रहा है कि यह पहली नवम्बर से वाया गोरखपुर चलेगी। फिर यह निकला कि यह पहली दिसम्बर से चलेगी लेकिन अभी तक वह हफ्ते में तीन दिन वाया गोरखपुर नहीं चली है। इसलिए मेरी प्रार्थना है कि रेल मंत्री जी इस तरफ ध्यान दें ताकि पूर्वी उत्तर प्रदेश की गरीब जनता को कुछ राहत मिले।

गोरखपुर से अमृतसर के लिए एक नई ट्रेन चलाने की मांग हम बहुत दिनों से कर रहे हैं। हमारे एन०ई० रेलवे के महा-प्रबन्धक ने अखबारों में बयान भी दिया था कि अमृतसर के लिए यह ट्रेन जल्दी चलने वाली है। पूर्वी उत्तर प्रदेश की जनता बहुत गरीब है लेकिन गोरखपुर से अमृतसर तक रेल चलाने के लिए रेलवे अधिकारियों के पास न टाइम है और न फुरसत है। खलीलाबाद में रेलवे कर्मचारियों के लिए हैडक्वार्टर बनाने की मांग बहुत दिनों से चल रही है। रोज बहुत से कर्मचारी खलीलाबाद से गोरखपुर जाते हैं लेकिन

आज भी रेल मंत्री जी और उनके अधिकारी इस मामले में हाथ पर हाथ रखे हुए बैठे हैं। मेरा कहना यह है कि रेलवे कर्मचारियों के लिए खलीलाबाद में हैडक्वार्टर बनाया जाए।

मैं मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ कि उन्होंने गोरखपुर से बम्बई के लिए एक नई ट्रेन चलाने की मांग हम लोगों की मान ली थी लेकिन रेलवे बोर्ड ने यह कह दिया कि बम्बई में गोरखपुर की ट्रेन के लिए कोई साईडिंग नहीं है। यह बड़ा चिन्ता का विषय है।

सभापति जी हम लोग लगे रहे और जो बम्बई से लखनऊ गाड़ी आती थी, उसको गोरखपुर तक बढ़ा दिया गया। लेकिन माननीय मंत्री जी का इस विषय में ध्यान दिलाना परमावश्यक है कि बम्बई-लखनऊ मेल में 13 कोचिज आती थी, वे 13 की 13 कोचिज ही गोरखपुर तक जाती हैं। इससे गोरखपुर वालों को क्या फायदा हुआ? केवल हम लोगों के आंसू पोंछ दिए गये। गोरखपुर से बम्बई के लिए एक नई ट्रेन दी जाए। अगर यह ट्रेन देना संभव न हो तो इस गाड़ी में 13 कोचिज से बढ़ा कर 22 कोचिज की जाएं ताकि हमारी गोरखपुर की गरीब और भूखी जनता को बम्बई तक जाकर रोजगार उपलब्ध हो सके। यह परमावश्यक है और यह बड़ा गंभीर मसला है।

रेल में रेल-कर्मचारियों को तो आप बोनस देते हैं लेकिन आर०पी०एफ० परसारी रेलों की सुरक्षा को देखने का काम है, जिस पर सारी रेलों की जिम्मेदारी है उस आर०पी०एफ० के लोगों को आप बोनस नहीं देते। मैं समय रहते रेल मंत्री जी से प्रार्थना करता हूँ कि वे इस गंभीर मसले पर जल्दी से जल्दी विचार करें और जैसे और रेल कर्मचारियों को बोनस दिया जाता है, वैसे ही आर०पी०एफ० के लोगों को भी बोनस दिया जाना आवश्यक है और जनहित में है।

इन शब्दों के साथ मैं माननीय मंत्री जी से प्रार्थना करता हूँ कि वे मेरे द्वारा उठाये गए प्रश्नों का उत्तर दें।

**श्री सत्यनारायण जटिया (उज्जैन) :** सभापति जी, हम रेलों के कार्यकरण पर विचार कर रहे हैं। रेल मंत्रालय में, रेलवे बोर्ड और रेल मंत्री रेल सेवा में सुधार करना चाहते हैं, ऐसा सब तरफ प्रकट होता है। समाचारों में भी यह बात कभी-कभी देखने को मिलती है। लेकिन रेलों में सुधार करने की जो हम बात कर रहे हैं और जो हमारा उद्देश्य है, उसको प्राप्त करने में हम सफल नहीं हो रहे हैं। इसका क्या कारण है ?

पिछले कई महीनों से इन्दौर और दिल्ली के बीच एक रेलगाड़ी चलाने की बात कही गई थी। रेल मंत्रालय और रेलवे बोर्ड का भी यह कहना है कि हमारे पास गाड़ी तैयार है, हम उसको चालू करने वाले हैं। यह एक सुपर फास्ट ट्रेन होगी और सुपरफास्ट तरीके से ही उसको चलाने की घोषणा भी की गई थी। हमारी लोक सभा की पेटिशन कमेटी में भी वहाँ के लोगों की दरखास्त गई थी। और पेटिशन कमेटी ने अपनी ऐसी रिपोर्ट भी सबमिट कर दी है कि इन्दौर से दिल्ली के बीच रेलगाड़ी चले। रेल मंत्री ने घोषणा भी की कि उसको हम समय पर चालू कर देंगे लेकिन वह घोषणा अभी तक पूरी नहीं हुई है। यह रेलगाड़ी बहुत समय से प्रतीक्षित है। मैं आशा करता हूँ कि आज मंत्री जी इसको चालू करने की आज यहाँ घोषणा करेंगे। इन्दौर से बोम्बे रेलगाड़ी चलाने के लिए भी याचिका में मांग की गई है। हम देखना चाहते हैं कि आप लोक सभा द्वारा बनाई गयी याचिका समिति की सिफारिशों को कितना महत्व देते हैं। हमारी 'पालियामेंट' की समितियों की सिफारिशों को महत्व दिया जाना चाहिए।

रेलों में सफर करना आम आदमी के लिए बड़ा मुश्किल है। आम यात्रियों की कठिनाइयों को आप समझें और उन्हें दूर करें। आपके बहुत कहने पर भी ये दूर नहीं हो पा रही हैं। कैसे दूर हों, आपकी जो पांच क्षेत्रीय रेलवे हैं, उनके महाप्रबन्धकों की नियुक्ति तक आपने बहुत दिनों तक नहीं की। अगर अब की है तो बहुत विलम्ब के बाद की है। महाप्रबन्धकों जैसे महत्वपूर्ण पदों पर नियुक्ति में इतना विलम्ब होता है। तो रेल सेवाओं में कैसे

सुधार हो। इन नियुक्तियों में इतना विलम्ब नहीं होना चाहिए था। इनके बारे में शीघ्र निर्णय लिया जाना चाहिए था।

रेलों में प्रकाश की व्यवस्था अच्छी नहीं है। न रेल स्टेशनों पर अच्छी है और न रेल गाड़ियों में अच्छी है।

सारे के सारे स्टेशन कभी-कभी अन्धकार में डूब जाते हैं। इसलिए सामान्य स्टेशनों पर लाइट की उचित व्यवस्था होनी चाहिए और महत्वपूर्ण स्टेशनों पर इमरजेंसी लाइट की व्यवस्था होनी चाहिए। रेलों में पानी की व्यवस्था पर भी ठीक से ध्यान दिया जाना चाहिए। रेलों के डब्बों में कोचेज में पानी और स्टेशनों पर पीने के पानी की उचित व्यवस्था होनी चाहिए। सफाई की उचित व्यवस्था होनी चाहिए। रेल के डिब्बों में, शौचालयों में पानी टपकता रहता है इससे कभी-कभी लोगों को जरूरत के काम निपटाने के लिए भी पानी नहीं मिलता। इसकी ओर ध्यान देना आवश्यक है। (व्यवधान)

इन्दौर और उज्जैन मध्यप्रदेश के दो बड़े शहर हैं। इनके बीच की 80 किलोमीटर की दूरी तय करने में कभी-कभी रेलगाड़ी से 3 घण्टे लग जाते हैं। जब तेज गति की रेल सेवा उपलब्ध कराने के लिए मांग करते हैं तो कहा जाता है कि बसें बहुत चलती हैं, उनका उपयोग कीजिए। बसों की बात बस वाले देखेंगे, रेल की बात आपको देखनी चाहिए कि उचित समय में पहुंचाए। लोगों को सुविधाजनक यातायात उपलब्ध कराया जाना चाहिए। उज्जैन-गुना गाड़ी के रेक्स उज्जैन में 21 घण्टे तक पड़े रहते हैं। इनका उपयोग किया जा सकता है। 111-112 बड़ौदा रतलाम गाड़ी के रेक्स भी रतलाम स्टेशन पर पड़े रहते हैं, इस गाड़ी को एक्सटेंड करके नागदा होते हुए उज्जैन लाया जा सकता है। काफी समय से इसके लिए लोगों की मांग है। इस ओर ध्यान दिया जाना चाहिए। नागदा जंक्शन स्टेशन है और वहाँ डीलक्स जनता, फ्रंटियर की सारी सवारियों को उज्जैन के लिए कनेक्टिंग ट्रेन उपलब्ध है। उज्जैन पहुंचने का कोई

सुविधाजनक साधन नहीं है। इसलिए इस गाड़ी को एक्सटेंड किया जाना चाहिए। एक गाड़ी है जिसका नाम है "सर्वोदय एक्सप्रेस", सबको सुविधा उपलब्ध कराने वाली है। हम लोग रेलवे मंत्री से मिले। मंत्री जी ने अधिकारियों से कहा। मंत्री जी के कहने के बावजूद इसका नागदा में स्टापेज नहीं दिया गया है। कहा जाता है कि यह सुपर फास्ट गाड़ी है जगह-जगह नहीं रुक सकती। अहमदाबाद से चलकर 46 किलोमीटर पर नांडियाद रुक सकती है, 65 किलोमीटर के बाद आणंद रुक सकती है, 100 किलोमीटर के बाद बड़ौदा रुक सकती है तो नागदा क्यों नहीं रुक सकती। रात में दस बजे का समय होता है, लोगों को इससे बहुत सुविधा हो सकती है। आप दो मिनट का स्टाप दे दीजिए। नागदा से कोटा के बीच में 225 किलोमीटर का रन है, उसके समय की पूर्ति की जा सकती है। इसके न होने से उज्जैन और देवास के मुसाफिरों को रतलाम जाना पड़ता है। इसके लिए रेलवे मंत्री जी से विशेष निवेदन है, वे हमारी मांग पर ध्यान दें।

इन शब्दों के साथ मैंने जिन मुद्दों की ओर मंत्री जी का ध्यान दिलाया है, नागदा में सर्वोदय एक्सप्रेस का स्टापेज देने के बारे में और 111-112 गाड़ी को एक्सटेंड करने के बारे में तथा अन्य सुविधाओं के बारे में मंत्री जी ध्यान देंगे। मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

**श्री उमा कान्त मिश्र (मिर्जापुर) :** सभापति जी, मैं रेलवे की अनुपूरक मांगों का समर्थन करता हूँ। रेलें ठीक चल रही हैं मगर हमारे मिर्जापुर में स्थिति ठीक नहीं है। डीलक्स एक्सप्रेस, विक्रम-शीला एक्सप्रेस और सोनभद्रा एक्सप्रेस हमारे मिर्जापुर से होकर जाती हैं। मिर्जापुर, कारपेट का एरिया है। कारपेट खरीदने के लिए विदेश से लोग आते हैं और खरीदकर दिल्ली या कलकत्ता जैसे शहरों में चले जाते हैं। कई बार हमने मांग की कि गाड़ियां रोकी जाएं लेकिन कुछ नहीं हुआ। मिर्जापुर के दक्षिणी हिस्से में ओबरा, अनपरा, शक्ति नगर, बीजपुर व विन्ध्याचल, ये पांच थर्मल पावर स्टेशन हैं। इसके अलावा हिन्दुस्तान अल्यु-

मिनियम कारपोरेशन और कनौडिया कैमिकल्स के कारखाने भी हैं। इस सदन में कई बार हमने निवेदन किया कि इन गाड़ियों को मिर्जापुर में रोका जाए। परन्तु, इस ओर बिल्कुल ध्यान नहीं दिया गया। फर्स्ट और सैकण्ड क्लास का रिजर्वेशन कोटा भी दिया जाए। पण्डित कमलापति त्रिपाठी जब रेल मंत्री थे, तब रेलवे वैगन और स्लीपर का कारखाना स्थापित करने का निश्चय हुआ था। जमीन भी देखी गई थी लेकिन उसको पोस्टपोन कर दिया गया। उनके बाद श्री केदार पाण्डेय जी से भी निवेदन किया। फिर, सेठी साहब से इस बारे में निवेदन किया। उन्होंने आश्वासन दिया था कि हम इसको देखेंगे। हमने उनसे निवेदन किया कि इन कारखानों के लगने से मिर्जापुर शहर उखड़ने से बच जाएगा। मिर्जापुर की लम्बाई तकरीबन पाँचे तीन-सौ किलोमीटर है। इसके दक्षिणी हिस्से में थर्मल पावर स्टेशन हैं। वहाँ बिजली और पावर है। इसलिए, इन दोनों कारखानों को वहाँ लगाया जाए।

रेलवे में खान-पान की व्यवस्था ठीक चल रही है। मंत्री जी बहुत ही सज्जन व्यक्ति हैं और अच्छे कार्यकर्ता हैं, हम उनकी कद्र करते हैं। मैं चाहता हूँ कि भले ही एक रुपया बढ़ा दिया जाए मगर खाने की क्वालिटी अच्छी होनी चाहिए जो स्वास्थ्य के अनुकूल हो। रीवां पहले विद्यप्रदेश की राजधानी थी। वहाँ बड़े-बड़े औद्योगिक संस्थान व शिक्षण संस्थान भी हैं। रीवां, सतना से चालीस किलोमीटर दूर पड़ता है। इसलिए, रीवां को सतना सिंगरौली और मिर्जापुर से रेलवे लाइन द्वारा जोड़ा जाए। हिमाचल प्रदेश में रेलवे लाईन बन रही है। लेकिन वहाँ के लिए बहुत ही कम बजट रखा गया है, उसको भी बढ़ाया जाए। इलाहाबाद में रेल सेवा आयोग है। वहाँ की स्थिति से मंत्रीजी स्वयं अवगत हैं। वहाँ पर समय से परीक्षा, साक्षात्कार और रिजल्ट का प्रबन्ध होना चाहिए। इन शब्दों के साथ आपको धन्यवाद देता हूँ और आशा करता हूँ कि मंत्री जी हमारी मांगों पर ध्यान देंगे।

**श्री जमीलुर्रहमान (किशनगंज) :** मौहतरम चैयरमैन साहब, मैं आपके जरिये सवाल पूछूंगा।



(1) क्या यह बात सच है कि 3,500 हरिजन सीट्स को आपके मंत्रालय ने डी रिजर्व किया है? यदि हां, तो आपने क्या स्टैम्प्स लिये हैं?

(2) क्या यह बात सही है, जब जवाब दें तो साफ बताएं, कि हमारी प्रधान मंत्री मई महीने में सारे चीफ मिनिस्टर्स और पब्लिक अन्डरटैकिंग्स को इन्स्ट्रक्शन्स इशू किये हैं कि जो गड़बड़ियां बहाली में होती हैं उसके लिए एक कमेटी बने; बहाली की जिसमें एक मुसलमान, एक हरिजन और दूसरे लोग हों। इस दिशा में आपने अब तक क्या काम किया है?

(3) इलाहाबाद रेलवे सर्विस कमीशन में जो बच्चे इम्तिहान दे चुके थे उनकी लिस्ट इम्तिहान को पास करने के बाद तैयार हुई, क्या यह बात सही है कि उनका रिजल्ट नहीं निकाला गया? मेरी जानकारी है कि आप जानकर के उसको रोकें हुए हैं और ऐसा करके आप हाउस का अपमान कर रहे हैं क्योंकि हाउस में यह बात कही गई कि 950 बच्चे पास हुए हैं और उस लिस्ट को पब्लिश करेंगे।

(4) आपके कैबिनेट मंत्री ने कहा कि एक पर्टिकुलर प्रोजेक्ट के लिए कि आपके फंड्स में रुपये की कमी नहीं है, इसी हाउस में आज से एक हफ्ता पहले कहा था मेट्रो रेलवे के बारे में जब श्री सुनील मैत्रा ने सवाल किया था। तब मंत्री जी ने कहा था कि हमारे पास रुपए की कमी नहीं है और काफी रु० हैं उस प्रोजेक्ट को देने के लिए। क्यों भाई सिर्फ एक मेट्रो रेलवे के बनने से और एक मालदा स्टेशन के बनने में सारे देश का कल्याण ही जायगा? क्या सारा रु० उसी के लिए है? आखिर हम भी जनता के नुमाइन्दे हैं, हमारी भी कुछ मांगें हैं। उसी के बाजू में किशनगंज है जहां प्लेटफार्म नहीं, लाइट नहीं, पानी नहीं, 6, 7, 8 डिब्बे की गाड़ी गोहाटी-लखनऊ मेल गाड़ी चलती है जिसकी छत पर चढ़कर लोग सफर करते हैं। जोगबानी से कटिहार हायेस्ट रेवेन्यू ऑनरिंग लाइन है लेकिन आपके कान पर जूँ नहीं रेंग रही है, श्री कुरैशी ने

इसी हाउस में आश्वासन दिया था कि कटिहार से बरौनी लाइन को ब्रॉड गेज करेंगे लेकिन आज तक वह लाइन नहीं बन सकी। एक पर्टिकुलर योजना और स्टेशन के लिए तो आपके पास काफी पैसा है, मेरा चार्ज है कि क्यों आप दूसरे की पोस्ट पर एक पर्टिकुलर प्रोजेक्ट और स्टेशन को ही बनाते हैं, और हम लोगों की मांगों को इग्नोर कर रहे हैं?

इसलिए आप कैटेगोरिकल जवाब दें क्या आप जो 3,500 पोस्ट्स हरिजनों की डीरिजर्व हुई हैं उसको रेस्टोर करेंगे? साथ ही जो कमेटी बनाने की बात प्रधान मंत्री जी ने कही है गरीबों के लिए उन्होंने एक कमेटी बनाने के सिलसिले में मई में इन्स्ट्रक्शन्स इशू किये हैं उसके मुताबिक क्या आपने उसमें एक मुसलमान और एक हरिजन...

.....(व्यवधान)....

रेलवे सर्विस कमीशन में आप एक हरिजन, एक मुसलमान और एक दूसरे लोग को रखें। हर जगह गैर-इन्साफी हो रही है बहालियों में। मैं जानना चाहता हूँ कि आपने उसको किया या नहीं?

श्री राम लाल राही: अगर मंत्री जी अपने बोटर से कमिटेड हैं तो एक वैन और एक रैक देकर ही खुश रह सकते हैं।

श्री जमीलुर्रहमान: मैं तो आपकी वकालत ही कर रहा हूँ।

मैं जानना चाहता हूँ कि वह कमेटी बनाई है या नहीं? अगर नहीं बनाई है तो मैं समझता हूँ कि आपने हाउस की अवहेलना की है और आप अपने आपको प्रिविलेज में लाने की कोशिश कर रहे हैं।

मैं यह भी जानना चाहता हूँ कि रेलवे सर्विस कमीशन में आप कब तक हरिजन, मुसलमान और दूसरे लोगों को चेयरमैन बना रहे हैं?

مشری جمیل رحمن (کشن گج) محترم چرمین صاحب

میں آپ کے ذریعہ سوال پوچھوں گا۔

(۱) کیا یہ بات سچ ہے کہ ۳۵۰۰ ہرجمن سیٹس کو آپ کے مندرجہ ذیل نے ڈی ریزرو کیا ہے یہی حان تو آپ نے کیا اسٹیپس لیے ہیں۔

(۲) کیا یہ بات صحیح ہے جب جواب دین تو صاف بتائیں کہ ہماری بردہان منتری نے منی مہینہ میں سارے چیف منسٹر اور ہیلک انٹر ٹیکنگس کو انٹر کشنس اشو کیے ہیں جو گڑ بڑیاں بجالی میں ہوتی ہیں۔ اس کے لیے ایک کمیٹی بنے بجالی کی جس میں ایک مسلمان، ایک ہرجمن اور دوسرے لوگ ہوں اس فرسٹ میں آپ نے اب تک کیا کام کیا ہے۔

(۳) الہ آباد ریلوے سروس کمیشن میں جو بچے امتحان دے چکے تھے ان کی لسٹ امتحان کو پاس کرنے کے بعد تیار ہوئی کیا یہ بات صحیح ہے کہ ان کا ریزروٹ نہیں نکالا گیا۔ میری جانکاری ہے کہ آپ جان کر کے اس کو روکے ہوئے ہیں۔ اور ایسا کر کے آپ ہاؤس کا اہلان کر رہے ہیں کیونکہ ہاؤس میں یہ بات کہیں گئی ہے کہ ۹۵۰ بچے پاس ہوئے ہیں۔ اور اس لسٹ کو پیش کر دیں گے۔

(۴) آپ کے کمینٹ منتری نے کہا ایک پرنٹیکور پرنٹیکور کے لیے کہ آپ کے فنڈس میں روپے کی کمی نہیں ہے۔ اسی ہاؤس میں آج سے ایک ہفتہ پہلے کہا تھا میٹرو ریلوے کے بارے میں جب مشری سنیل میتر نے سوال کیا تھا تب منتری جی نے کہا تھا کہ ہمارے پاس روپے کی کمی نہیں ہے اور کافی روپیہ ہے اس پرنٹیکور کو دینے کیلئے۔ کیوں بھائی صرف ایک میٹرو ریلوے کے بننے سے اور ایک مالڈ ریلوے اسٹیشن کے بننے سے سارے دیش کا کلیان ہو جائے گا کیا سارا روپیہ اس کے لیے ہے۔ آخر ہم بھی فٹا کے نائنڈے ہماری بھی کچھ مانگیں ہیں۔ اسی کے بازو میں کشن گج ہے جہاں پلٹ فلام نہیں لائٹ نہیں پانی نہیں۔ چھ سات آٹھ ڈبے کی گاڑی گواہ۔ لکھنؤ میں گاڑی چلتی ہے سیکل چھت پر چڑھ کر لوگ سفر کرتے ہیں۔

جو گھاتی سے کھٹار ہاؤس ریونیورنگ لائین ہے لیکن آپ کے کان پر جون نہیں رینگ رہی ہے۔ مشری تریش نے اسی ہاؤس میں اسٹو اس دیا تھا کہ کھٹار سے برونی لائین کو بروڈ گج کر دیں گے لیکن آج تک وہ لائین نہیں بن سکی۔ ایک پرنٹیکور پرنٹیکور جنادر اسٹیشن کے لیے تو آپ کے پاس کافی پیسہ ہے۔ میرا چارج ہے کہ کیوں آپ دوسرے کی کاسٹ پر ایک پرنٹیکور پرنٹیکور اور اسٹیشن کو ہی بنا سکتے ہیں اور ہم لوگوں کی مانگوں کو انکوڑ کر رہے ہیں۔

اس لیے آپ کیونکر نیکل جواب دیں۔ کیا آپ جو تین ہزار پانچ سو پوسٹس ہرجمنوں کی بھی ریزرو ہوئی ہیں اس کو ریسٹو کر دیں گے ساتھ ہی جو کمیٹی بنانے کی بات پر مدعا منتری جی نے کہی ہے۔ غریبوں کیلئے انھوں نے ایک کمیٹی بنانے کے سلسلے میں منی میں انٹر کشنس اشو کئے ہیں اس کے مطابق کیا آپ نے اس میں ایک مسلمان اور ایک ہرجمن...

(انٹیشن) ... ریلوے سروس کمیشن میں آپ ایک ہرجمن ایک مسلمان اور ایک دوسرے لوگ کو رکھیں ہر جگہ غیر انصافی ہو رہی ہے جمالیوں میں۔ میں جانتا چاہتا ہوں کہ آپ نے اسکو کیا کر نہیں

مشری رام لعل راہی :- اگر منتری جی اپنے ووٹر کو کو کمیٹڈ ہیں تو ایک ویگن اور ایک ریک دے کر ہی خوش کر سکتے ہیں۔

مشری جمیل رحمن :- میں تو آپ کی وکالت کر رہا ہوں۔ میں جانتا چاہتا ہوں کہ وہ کمیٹی آپ نے بنائی ہے یا نہیں۔ اگر نہیں بنائی ہے تو میں سمجھتا ہوں کہ آپ نے ہاؤس کی اوہیلنا کی ہے اور آپ اپنے آپ کو پریوینج میں لانے کی کوشش کر رہے ہیں۔

جی یہ بھی جانتا چاہتا ہوں ریلوے سروس کمیشن میں آپ کب تک ہرجمن مسلمان اور دوسرے لوگوں کو چیر مین بنا رہے ہیں۔

\*SHRI D.S.A. SIVAPRAKASAM (Tirunelveli): Hon. Mr. Chairman, Sir, on behalf of my party the Dravida Munnetra Kazhagam, I wish to say a few words on the Supplementary Demands for Grants of the Ministry of Railways.

Karur-Dindigul-Tuticorin-Tirunelveli BG

line has been the long standing demand of 5 crores of Tamil people. In 1981 Railway Budget at the instance of the hon. Prime Minister, this scheme was included. The original estimate for this project is of the order of Rs. 42.86 crores. So far a sum of Rs. 6.2 crores has been spent. From 1st March 1983 to October 31, 83 a sum of Rs. 2.7 crores has been expended on this project.

In 1983-84 Railway Budget 74 railway works have been included and for all of them the completion dates have been indicated in the explanatory memorandum. But for only Karur-Dindigul BG track the date of completion has not been indicated. Last Wednesday in the Upper House, the hon. Members belonging to my party asked of the Railway Ministers the reasons for this omission. The reply of the hon. Minister of Railway, Minister has made it beyond doubt that the Central Planning Commission has not given priority for this important project. He advised the hon. Members to approach the Central Planning Commission for getting priority. Already the work on this scheme is going at snail's pace. Now this statement of the Minister of Railways has confirmed that the Railway Administration has no interest in completing this scheme.

It is understandable that since the Centre is far away, no interest is being shown in the development of backward areas in Tamil Nadu. The State Government should at least have shown some interest in this life-line for the development of backward areas. But the AIADMK Government in Tamil Nadu is interested only in publicity and propáganda. Though this scheme was approved three years ago, till today the land required for this project has not yet been acquired by the State Government. The State Government has not taken up with the Railway Administration regarding the date of completion of this project. The State Government has not sent any of its senior officers to the Central Planning Commission for getting priority for this project. Between the slackness of the Central Government and the lethargic State Government, the needs of 5 crores of Tamils are being neglected. Their representatives are asked to do the job of the Railway Administration. Is it possi-

ble for them to get priority from the Central Planning Commission for this project? The Railway Minister is just stalling the issue by advising them to go to the Planning Commission.

The endurance of Tamil people is not endless. If they lose their patience, then the situation may go beyond the control of both the Central and the State Governments. I would like to warn the Centre of this avoidable grave consequences. I want the hon. Minister to announce the completion date of this project before this House approves the Supplementary Demands. Otherwise, he is liable to the charge that South is waning and the North is waxing. I am sure that he will announce the complete date of Karur-Dindigul-Tuticorin-Tirunelveli BG track in his reply to the debate.

Near Tirunelveli station, the National Highway Number 7 is passing. On both sides there are ever-growing townships. On account of frequent shunting of goods trains and movement of passenger and express trains, the normal movement of trade and business is affected every day. The people are also greatly handicapped because they are held up any number of occasions in a day. Immediately an over-bridge should be constructed here. There should be a railway track connecting Tuticorin-Kolathur-Vilathikulam-Pudur-Aruppukottai. I understand that a survey was conducted many years ago. On account of absence of transport and communication facilities, this backward area continues to be undeveloped. I demand that this new railway line should be laid at the earliest in the interest of the people of this area.

I would like to recall the assurance of the former Railway Minister, Pandit Kamalapati Tripathi and Shri Jaffer Sharief about the inclusion of Kanyakumari-Nellai BG track in Madurai Division, when there was violent agitation and strike of Railway workers. At that time the workers called off their strike on the assurance that Kumari-Nellai BG track would be included in Madurai division after the completion of Karur-Dindigul-Tuticorin-Tirunelveli BG track. I would like the hon. Minister of State for Railways to implement this assu-

rance at an early date. Presently, there is only one direct Express train from Tirunelveli to Madras. There is heavy traffic and I have the experience of being refused reservation on this train. I suggest that another Express train should be run between Tirunelveli and Madras.

The hon. Member from Chidambaram, Dr. Kulandaivelu, has been repeatedly stressing the need for an overbridge near Annamalai University, where the students are greatly handicapped. On occasions they have not been able to reach the examination centres on time. I request that this overbridge must be constructed soon. Pennadam is the hub of agricultural and industrial centre. All the Express trains going on this route should be stopped at Pennadam, as this will help lakhs of passengers. Viruddhachalam Junction expansion is a 'must' because of the steady increase in traffic. A sum of Rs. 1.75 lakhs was allocated for this purpose. More money should be allocated and Viruddhachalam Junction should be expanded to meet the expanding needs. A new railway line between Viruddhachalam and Chidambaram has to be laid because of the second lignite mine-cut coming up in the adjoining area. This will facilitate the movement of lignite.

Before I conclude, I would like to remind the hon. Minister of State of Railways about the tube-railway scheme, in other words, Madras Rapid Transport System—and I request him to take up this scheme as early as possible. I would also request that the timing of Tamilnadu Express should be changed.

With these words I conclude my speech.

**श्री मूलचन्द्र डागा (पाली) :** सभापति जी, मेरी एक ही मांग है कि आप अपने पैसे को ट्रैक ठीक कराने में लगायें। आपके ट्रैक आउट-डेटेड हो चुके हैं जिनकी वजह से एक्सप्रेस होते हैं।

दूसरी बात—आपके मंत्रालय ने बरसे-बिलाड़ा रेल लाइन का सर्वे कर लिया है, मेहरवानी कर के उसके काम को चालू करा दीजिये। आप के पास पैसे की कमी है आप एक काम कीजिये। हमारे जो

वीकानेर से आये हुए मंत्री जी हैं, वे भी बैठे हुए हैं—कृपा कर वह भी सुन लें। हमारा जो एन० आर०ई०सी० का काम चल रहा है उस पैसे से आप इस काम को शुरू करें। इस तरह से यह काम भी हो जायगा साथ ही हमारे गांव वालों को काम भी मिल जाएगा। सरकार हर साल इस काम के लिए पैसा देती है, अगले साल 500 करोड़ रुपया देंगे, इस साल 300 करोड़ रुपया इसमें लगेगा। तो वह पैसा एन०आर०ई०पी० में लगे और सारे लोगों को रोजगार मिले। गांव वाले दिल-चस्पी लेंगे तो आप का पैसा बच जाएगा। यह रेलवे लाइन बिछाने का एक तरीका है लेकिन इस के लिए अगर कोआर्डिनेशन किया जाए, तभी लाभ हो सकता है।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि आपकी रेलवे के पास बहुत सारी जमीन बेकार पड़ी हुई है और उस जमीन का आप कोई सदुपयोग नहीं कर सकते। सोजर रोड पर ऐसी जमीन है और वहाँ पर लोग चाहते हैं कि 20-25 लाख रुपया लगा कर एक धर्मशाला बना लें। एक थोड़े से टुकड़े की उन्हें आवश्यकता है और उस पर वह धर्मशाला बन सकती है। अगर रेलवे को उस जमीन की जरूरत न हो, तो मेहरवानी करके उस जमीन के टुकड़े को दे दीजिए। वहाँ पर एक शानदार इमारत खड़ी हो सकती है और उससे लोगों को सुविधा मिल सकती है। रेलवे फैसिलिटी नहीं दे सकती लेकिन हम धर्मशाला बनाकर लोगों को सुविधा दे सकते हैं।

तीसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि अजमेर से व्यावर तक जो शटल गाड़ी चलती है, उसको आप मारवाड़ तक बढ़ा दीजिए। इससे बहुत से गांव कवर हो जाएंगे और लोगों को बहुत सुविधा मिलेगी।

मैं अनुशासन से रहने वाला व्यक्ति हूँ और एक बात कहकर अपनी बात समाप्त कर दूंगा। आप के रेलवे के अन्दर अफसरों की संख्या बहुत ज्यादा है और कर्मचारियों की कम है। इसलिए अफसरों को कम करके कर्मचारियों की संख्या बढ़ा दीजिए।

आप अफसरों की तनख्वाहें बढ़ा दीजिए। इस वक्त तो आप उनको कम तनख्वाह देते हैं, जिससे वे ठीक काम नहीं करते। अगर अफसरों को ज्यादा पैसा मिलेगा, तो वे ईमानदारी से काम करेंगे। आप उनकी तनख्वाह दो हजार से तीन हजार कर दीजिए लेकिन उनकी संख्या कम कर दीजिए। इतने अफसर रेलवे में बढ़ गए हैं। आप उनकी प्रोपोर्शन देखिए कि क्या है। यहां पर प्लानिंग मिनिस्टर साहब भी बैठे हैं। वे भी सोच लें। उका डिपार्टमेंट बहुत गड़बड़ करता है। आज होता क्या है कि जितने कार्यक्रम चलते हैं, तो अगर रेलवे डिपार्टमेंट प्लानिंग डिपार्टमेंट को भेजता है, तो वह वहीं रह जाता है। प्लानिंग डिपार्टमेंट से कहते हैं तो वह कहता है कि रेलवे डिपार्टमेंट में यह पड़ा हुआ है और रेलवे डिपार्टमेंट से कहते हैं तो वह कहता है कि मामला प्लानिंग डिपार्टमेंट में है। इसलिए यह इन दोनों की मिली-भगत है। दोनों एक जगह बैठ जाएं और तय कर लें और यह न कहें कि कागज यहां है या वहां है। दोनों को मिलकर काम करना चाहिए।

इतना कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

**SHRI BHUBANESWAR BHUYAN (Gauhati) :** Sir, Assam is the most backward State, industrially, commercially and as far as transport and communication are concerned. The Government is now assuring the people of Assam that it will be developed economically and commercially.

I would like to stress the point that all these developments can come about only if the railways are developed in Assam. The position of railways at present in Assam is deplorable.

I have not so far seen the broad gauge railway line being extended upto Gauhati. I do not know when it will be extended up to Gauhati itself, not to speak of extending it to the other places of my State like Dibrugarh and Tinsukia. I could not understand at what pace the railway department is working and at what pace the railway development is taking place in Assam. I am really sorry so far as this aspect of development of railway in Assam is concerned.

I would like to state that in Assam, from the beginning Gauhati has been all along the only important railway station.

But if you go there, you will find that no development, nothing of that sort, has taken place in order to cope with the requirements of development to transform it into a broad gauge station, even upto this date. So, Sir, through you I would like to request the Railway Ministry to do justice in regard to this long-cherished demand of the people of Assam irrespective of caste, creed or community.

Another point I would like to make is that upto this time there is no full-fledged railway workshop in any part of Assam. Only some miniature toys, just like consoling children, are there, but there is no railway workshop befitting the term anywhere existing in Assam. If the Government of India wants to do something genuinely for the people of Assam to meet the unemployment problem in Assam, I think, here is a point where they can step in and do something. I hope the Railway Minister will take care of it.

Another point which I want to bring to your notice is that on charges of corruption and other things, the Chairman of the Railway Service Commission at Gauhati has been suspended, but I am surprised to see that the same Chairman of the Railway Service Commission is conducting examinations; that has been recently advertised in Assam in the papers. Is there no other person available who can work as Chairman of the Railway Service Commission at Gauhati? I think, something should be done in this regard.

Another point I would refer to in this connection is that during the last recruitment, the minorities of Assam, particularly the religious minorities, the linguistic minorities and tribal people have not got an equal share in this matter of employment in Assam region. I hope the Railway Ministry will take note of this and consider it very seriously in order to mitigate the growing discontent among the people of Assam.

With these words, I support the Supple-



mentary Demand for Grant and I hope that these grievances I have mentioned will be mitigated within a very short time.

**SHRI HARIKESH BAHADUR (Gorakhpur) :** Sir, some of the demands on which I am going to speak here have already been made by the ruling Party Members. The most important is, after the conversion of metre gauge into broad gauge in the north-eastern railway, about 20,000 casual labourers were rendered jobless and their condition is very miserable. They are not getting any opportunity to serve anywhere and some of them are on the verge of starvation. It is, therefore, my demand that these jobless casual labourers who had been working in the Railways earlier should be given employment and their present condition must be improved by the Government. Unless they are given jobs, it will be difficult to remove their economic difficulties which they are facing at the moment. Similarly, such problems are there in other areas also, especially in Kerala about which hon. Member Shri Balanandan can speak to the hon. Minister to solve this kind of problem.

This casual labour problem has become a very serious problem throughout the country. The Railways are not properly looking into the problems of the casual labour who are generally retrenched here and there. That is why this is my first demand that the casual labour who have been retrenched must be taken back in the jobs.

My second demand is this: Government has already decided to set up a coach factory. For the people coming from the backward areas of the Eastern U.P., there is a lot of scope for development. The hon. Planning Minister is also sitting here. He can also suggest to the Department of Railways that the coach factory should be set up in Gorakhpur so that the people from the eastern U.P. and Western Bihar may get employment. In order to develop this backward region, it is therefore essential that this coach factory must be given to that area. I hear that Government has started planning and they want to set up this somewhere else. I have written a letter to the Prime Minister; several times, I have requested the hon. Railway Minister also that this factory must be given to the Eastern U.P. especially to

Gorakhpur because there is a Railway head-quarter. Gorakhpur belongs to a backward area. That being so, if that is given to Gorakhpur, definitely it will serve the purpose.

My third demand is that we want a direct train between Gorakhpur and Delhi. This demand was raised several times. We had also asked the Government to provide a direct train between Gorakhpur and Calcutta and Gorakhpur and Bombay and they have already provided the trains between Gorakhpur and Bombay and between Gorakhpur and Calcutta but, they are unable to provide direct train between Delhi and Gorakhpur.

There has been a proposal to divert the route of Jayanti-Janata Express train and it was perhaps decided at a certain level that the Jayanti-Janata Express should pass through Gorakhpur. But, ultimately, I do not know what has happened to this proposal. This decision was not implemented. Therefore, I would like to request the Government—the Minister—that if he cannot provide a direct train between Gorakhpur and Delhi, at least, he should try to divert the route of the Jayanti-Janata Express so that it may pass through Gorakhpur.

My fourth demand will be regarding the conversion of metre gauge into broad gauge between Bhatni and Varanasi. This demand was raised several times. The Railways say that the Planning Commission does not give money; they say that they require Rs. 600 crores for entire conversion work. The Planning Commission gives only Rs. 50 crores. Through you, I would like to request the Planning Commission to help the Railways in this matter. The Railways are very particular about this and the work has been going on for the last three or four years. But, still, it is not completed. I would like to request him to provide more funds. My last demand will be that there should be a bridge on Gandak river to connect Chittauni and Baghau Railway Stations. If this bridge is provided it will be definitely useful for the development of the entire western Bihar and Eastern U.P. region. These are my five demands and I request the hon. Railway Minister to give a categorical reply and also to implement these demands.

MR. CHAIRMAN : Shri Hiralal Parmar.

श्री हीरालाल आर० परमार (पाटन) : माननीय सभापति जी, मेरे क्षेत्र पाटन, गुजरात से राजस्थान का 19 किलोमीटर का कांसा से भीलड़ी का रेलवे टुकड़ा बनाने की मांग पिछले 25 वर्षों से सदन में उठाई जा रही है। मैं मंत्री जी को बताना चाहता हूँ कि यह 19 किलोमीटर का टुकड़ा बनाने से पाकिस्तान बार्डर का रास्ता 300 किलोमीटर कम हो जाएगा और मेरे क्षेत्र से राजस्थान जाने वाले लोगों को 12 घंटे का समय और 12 रुपए किराया देना पड़ता है, वे आधे घंटे समय में और डेढ़ ह० किराया देकर राजस्थान जा सकते हैं। इन बातों को देखते हुए इस काम को किया जाना बहुत जरूरी है।

16.50 hrs.

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

कांसा-भीलड़ी 19 किलोमीटर का टुकड़ा है। वह राजस्थान और गुजरात को जोड़ता है। यदि इसको जोड़ दिया जाए तो तीन सौ किलोमीटर का रास्ता कम हो जाएगा। अब जो माल का ट्रांसपोर्टेशन होता है, वह रेल द्वारा होगा जिससे रेलवे को फायदा होगा। इसके जुड़ने से 12-13 रुपए की बजाय डेढ़ या दो रुपए किराया देना पड़ेगा। मैंने पिछले सालों में यह देखा है कि जो आदमी आन्दोलन करता है या आन्दोलन करने की धमकी देता है या जो क्षेत्र का एम० पी० रेल मंत्री होता है, उसका काम हो जाता है। क्या हमें भी आंदोलन करना पड़ेगा? प्रधान मंत्री जी ने दो बार आश्वासन दिया कि तारंगा-अम्बाजी जो 45 किलोमीटर का रास्ता है, उसको जोड़ दिया जाएगा। लेकिन अभी तक कुछ नहीं हुआ। सुपर-फास्ट एक्सप्रेस के बारे में यह कहना चाहता हूँ कि इसका गुजरात में एक भी स्टोपेज नहीं है। आवू रोड और जोधपुर में यह गाड़ी 15 मिनट रुकती है लेकिन मेहसाणा में इसका एक भी स्टोपेज नहीं है। मेहसाणा से 18 किलोमीटर ऊँचा में एशिया की फर्स्ट और बहुत बड़ी मार्किट है। वहाँ रोज चार करोड़ का व्यापार होता है। वहाँ विदेशों से भी लोग आते हैं। तारंगा जैन मन्दिर और सूर्या

मन्दिर मोढेरा, पाटन सिद्धराज सालकी की पुरानी राजधानी है। मेहसाणा से यह रेलवे द्वारा जुड़ा हुआ है। इसलिए, मैं चाहता हूँ कि सुपरफास्ट को मेहसाणा स्टेशन पर अवश्य रोका जाए। रूलिंग पार्टी का होने के बावजूद भी अब हम इतने तंग हो गए हैं कि हमें शायद आंदोलन करना पड़े।

SHRI G. NARSIMHA REDDY (Adilabad) : Mr. Deputy-Speaker, Sir, I would like to offer my views on Demand No. 2, that is, construction of BG line between Adilabad and Pimpelkoti, the distance being 22.93 k.m. and the anticipated cost is Rs. 8.39 crores. I am very thankful to the Railway Minister and the Planning Minister for having taken a decision to start the work immediately. Sir, it will go a long way in linking the northern part of the country with the western part of India. Here I would like to point out that particularly in this year, due to floods, the crops have failed. This is a good opportunity for providing employment to the people there by taking up the earth work immediately. I know that the Land Acquisition proceedings have not yet taken place. But I assure the hon. Minister that all the persons concerned are prepared to give their consent letter so that the work can be taken up immediately.

There is one more point which I wish to mention. This particular demand shows that only Rs. 1 lakh has been provided. I do not know how Rs. 1 lakh will be sufficient for the starting of the work. I request the hon. Minister for Railways, and I particularly request the Planning Minister, to see that sufficient funds are provided so that the work can be started immediately.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Are you appealing to Railway Minister or to the Planning Minister ?

SHRI G. NARSIMHA REDDY : To both of them through you, Sir. This will go a long way in helping the people who are affected by the flood. Only one lakh has been allotted. I would request the hon. Minister to allot sufficient money so that the work can continue upto 31st March.

Further, the Kazipet-Ballarshah section

falls in my constituency, which covers two districts Adilabad and Karimnagar of Andhra Pradesh. It is most surprising that our area has no direct railway link to our own capital of Andhra Pradesh, Hyderabad. We do not have any convenient train. While all the Members are requesting for more trains to their areas, I am only requesting for the restoration of a train which has been cancelled. There were two passenger trains in our area, one has been cancelled. Instead of adding more trains, if you go on curtailing the existing trains, it would be most unfortunate for the country. I only urge the hon. Minister to revive the cancelled passenger train so that the requirements of the area are catered to.

**SHRI SOMNATH CHATTERJEE (Jadavpur)** : Mr. Deputy-Speaker, Sir, I am raising a very important matter, which has been mentioned in this House on several occasions, and that is the Metro railway project. It is a very important project, and as a result of this project, Calcutta has become very impossible to negotiate at present. I hope, you will also go to Calcutta to see this for yourself, and you have to go, otherwise you will be in trouble. If you go along the route which has been chosen for the Metro project, you will find that the main arteries of Calcutta are difficult to negotiate.

The other day, the hon. Railway Minister has given a firm date for completion of the project by 1987. I have got one document of the railway administration in my possession which gives the probable date of completion of the major part of the project from Shyambazar to Esplanade through Chittaranjan Avenue as 1989-90. Still another seven years, and Prof. Ranga, I do not know whether you will be surprised to know, that even with regard to the contract with the foreign Japanese concern, negotiations are going on : the Ministry has not even now finally decided upon it. There tenders have been processed and are awaiting approval of the Ministry of Railways. I have got a copy of the Railway Ministry's document with me. In spite of this, even upto now, the contract has not been finalised : the period has not been finalised, and the probable date for completion of the project in this document is 1989-90. And, as I said,

the Minister has said on the floor of this House that the entire project would be completed in 1987. It is a breach of privilege, but I am not going into that. I am more concerned with the completion of this project as early as possible. The trouble is that adequate funds are not being made available for this. This is not a question of partisan matter. You always bring politics into everything. This is a matter of survival of the city.

The Central Government, for the first time, has taken up a prestigious project of constructing an underground railways ; seven to eight years have already passed, and still another seven years are likely to pass. How can the city of Calcutta even survive ? I am, therefore, particularly asking, whether the probable date of completion is 1987 or 1989-90, and whether the contracts have been finalised, and what is the firm date of completion.

17 hrs.

**श्री जैनुल बशर (गाजीपुर)** : उपाध्यक्ष महोदय, मैं खास-खास बातें मंत्री जी के सामने रखना चाहता हूँ। प्रधान मंत्री जी ने हर विभाग को एक डायरेक्टिव दिया कि जो भी रिक्लूटमेंट हो, उसके बोर्ड में माइनीरिटीज रिप्रिजेन्टेशन होना चाहिए, उस बारे में रेलवे मंत्रालय ने क्या किया, यह मैं जानना चाहता हूँ।

दूसरी बात इलाहाबाद रेलवे सर्विस कमीशन में आज से 2 साल पहले 14,500 वैकेन्सीज का इम्तहान हुआ। उसमें इन्टरव्यू तक हो गये लेकिन आज 2 साल से नतीजे का प्लान नहीं किया जा रहा है। आमतौर से इलाहाबाद के आस-पास के जिलों में चर्चा है कि इसमें कुछ माइनीरिटीज को रिप्रिजेन्टेशन ज्यादा हो गया है, इसलिए रेलवे एडनिस्ट्रेशन जान-बूझकर उस नतीजे को खत्म करना चाहता है। उस रिक्लूटमेंट को खत्म करना चाहता है। मैंने सुना है कि 500 के करीब नामों के नतीजों का एलान हो चुका है और बाकी की इन्क्वायरी हो रही है। कैसे लोगों को चुना जाएगा, इसमें घांघली को खत्म किया जाए, बहुत

दिनों से मैं मांग कर रहा हूँ। इस सदन के बहुत सारे सदस्य मांग कर रहे हैं कि जो भी नतीजे हैं, उनको डिक्लेयर किया जाए ताकि इस मामले में कन्फ्यूजन न रह जाए। मैं जानना चाहता हूँ कि सरकार क्या कार्यवाही कर रही है ?

एक बात मैं अपने क्षेत्र की कहना चाहता हूँ। छपरा-वाराणसी में पूर्वोत्तर छोटी लाइन को बड़ी लाइन बनाने का आश्वासन उस समय के रेल मंत्री पं० कमलापति त्रिपाठी जी ने दिया था। जब भी मैं सवाल पूछता हूँ तो यह कहा जाता है कि यह मामला प्लानिंग कमीशन के विचाराधीन है। यह कब तक विचाराधीन रहेगा ? प्लानिंग मिनिस्टर यहाँ बैठे हुए हैं, मेरा निवेदन है कि जल्दी से जल्दी इसका निपटारा हो जाना चाहिए क्योंकि भूतपूर्व रेल मंत्री पं० कमलापति त्रिपाठी वहाँ जाकर इसका आश्वासन दे चुके हैं। धन्यवाद।

PROF. N.G. RANGA (Guntur) : Sir, there is a railway-line which has been sanctioned by the Government years ago. It is from Nadigudi to Bibinagar. Upto Nalagunda they have constructed. After that they have stopped the construction work. I don't know what is happening there. It has got to be completed as soon as possible for the express and special reasons for which that railway line had been sanctioned so long ago.

Secondly, a survey was ordered for the conversion of metro-gauge into broad-gauge from Tirupati to Katapadi. I would like to know at what stage that work is.

Thirdly, my Hon. friend, Shri Jatia has laid stress on the plight of the passengers in the passenger trains. Sir, the plight of the passengers in the passenger trains is unspeakable. It is hopeless. There is overcrowding and lack of elementary amenities including the water-supply. The conditions in the trains are so hopeless that when you get into those trains, you are likely to get heart attack. Therefore, special attention has got to be paid to these things. In order to reduce overcrowding in these trains, more and more coaches have got to be put. I don't know why the Government is not able to overcome this small thing.

Sir, the Government has sanctioned a survey from Nidubrolu, my place, to Nizamattanam in order to help that fishing town to transport the fish caught there with the help of the latest and improved schemes and to reach it right upto Calcutta. I would like that work to be expedited.

Lastly, I would like the Railway Administration to take note of every one of the suggestions that have been made on the floor of this House. Since the House has this excellent additional opportunity of ventilating local grievances in regard to the Railway Administration, kindly have careful attention on all the suggestions that are made and then convey to the Members concerned about the action that is being taken, what has been done till now, what is proposed to be done, and why any particular scheme that is suggested here, cannot be taken up.

I would like to request the Minister of Planning also to take note of the very valuable suggestions made by my friend Mr. Mool Chand Daga to divert the funds which are allotted for rural development to the laying of the railway lines in those areas where the railway line can be sanctioned, so that unemployed workers in those depressed, under-developed areas and also famine-ridden areas can be provided useful employment, while at the same time railway development can be speeded up.

SHRI CHITTA BASU (Barasat) : I will not speak about Metro Railway. I will speak only about my constituency, viz. Barasat. I will also refer to only two projects.

First, I think the Minister of Railways should be aware that an agitation is gaining momentum in the district of 24-Parganas on the demand for immediate electrification of Hasnabad—Barasat section of the Eastern Railway.

I have also another suggestion to make, viz. that if it is not possible to immediately electrify the line, because Planning Commission has not cleared the project, immediate dieselization of that section should be taken up.

I have now received a letter from the Chairman of the Railway Board turning

down this proposal ; and when I referred that letter to my constituents, they decided to build up a very powerful and united movement in respect of these two demands. I would appeal to the Minister of State for Railways at this stage ; Please review, please reconsider and try to see that the very reasonable and legitimate demand of the people of that part of the district is conceded.

My second point is that there is a project for the doubling of the track between Bogaon and Sealdah. I think its first phase is supposed to be completed from Sealdah to Barasat ; but many features of this doubling project have not been completed as per a time schedule. That is also likely to give rise to very deep resentment among the railway commuters in that section. I would appeal that the project which has already been partially implemented, should be completed as per schedule, in order to relieve the miseries of the commuters.

Lastly, improvements must be made immediately, so that the overcrowding in trains in that section is reduced. It is a suburban section. These measures should be taken, so that there may not be another ground to build up an agitation just to draw your attention to it.

The people of my constituency believe that an appeal from an elected Member from their area will not remain unheeded.

**श्रीमती कृष्णा साही (बेगूसराय) :** उपाध्यक्ष महोदय, मंत्री महोदय ने अनुदान की जो मांगें सदन में प्रस्तुत की हैं मैं उनका समर्थन करती हूँ। मुझे दो विषयों की ओर मंत्री महोदय का ध्यान आकृष्ट कराना है—प्रथम तो यह कि बिहार प्रान्त में तीन रेल-कम-रोड ओवरब्रिज 20 साल पहले से स्वीकृत हैं। इस सदन में जो पहले माननीय रेल मंत्री रहे हैं, उन्होंने न केवल इस सदन में बल्कि आम जनता को भी आश्वासन दिया था कि इन तीनों ब्रिजेज को भी आश्वासन दिया जायेगा, लेकिन बीस वर्ष बीत जाने के बाद भी अभी तक पूरे नहीं हुए हैं। वे ब्रिजेज हैं—राजेन्द्र नगर, यारपुर और चित्तकोरा। इन तीनों का बनना बहुत जरूरी है, क्योंकि पटना में महात्मा गांधी सेतु के निर्माण के

बाद से मुजफ्फरपुर और पटना दोनों एक हो गए हैं। जितने लोग उत्तर बिहार के हैं, वे सारे पटना के रेलवे स्टेशन का उपयोग करते हैं। मंत्री महोदय मेरी बात ध्यान से सुनें। मैं यह कह रही हूँ कि पटना रेलवे स्टेशन की कैपेसिटी 10 हजार लोगों की है लेकिन आज स्थिति यह है कि पटना रेलवे स्टेशन पर 30 हजार यात्री प्रतिदिन रहते हैं या आते-जाते हैं। इस तरफ मैं मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहती हूँ और प्रार्थना करती हूँ कि पटना के रेलवे स्टेशन का डेवलपमेंट होना चाहिए और वहां पर और प्लेटफार्म बनने चाहिए।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहती हूँ कि मंत्री महोदय का जो आश्वासन होता है, कम से कम उस आश्वासन को तो मंत्री जी को पूरा करना चाहिए। इसी सदन में यह कहा गया था कि रेलवे क्रेटरिंग कारपोरेशन बनाई जाएगी लेकिन अभी तक वह नहीं बनाई गई है और इसका परिणाम यह है कि क्रेटरिंग रेलवे के बहुत सारे पदाधिकारी दूसरों के नाम पर इनको चला रहे हैं यानी रेलवे के पदाधिकारीगण बेनामी क्रेटरिंग चला रहे हैं। सन् 1980 से जब से मैं इस सदन में आई हूँ, यह कह रही हूँ कि यह जो रेलवे में ठेकेदारी प्रथा है, इसको समाप्त कीजिए और कुछ सोशललिज्म की बात कीजिए लेकिन इस मामले में एक असन्तोष फैला हुआ है। मेरी कांस्टीट्यूएन्सी के पास मोकामा स्टेशन पर 25 साल से एक ही व्यक्ति इस काम को कर रहा है। कभी अनुपूर्णा के नाम पर करता है और कभी सिंह ब्रादर्स के नाम पर करता है और इससे रेलवे विभाग को करोड़ों रुपये की क्षति हो रही है लेकिन रेलवे विभाग को इसकी कोई फिक्र नहीं है। एक तरफ तो कहते हैं कि पैसे का अभाव है और दूसरी तरफ जहां से आमदनी हो सकती है, उसकी कोई परवाह नहीं की जाती और ठेकेदारी प्रथा को समाप्त नहीं कर रहे हैं। इसलिए मैं मंत्री जी से पुनः निवेदन करती हूँ कि सभी स्टेशनों पर अपनी डिपार्टमेंटल क्रेटरिंग की व्यवस्था करे।

एक और महत्वपूर्ण योजना की तरफ मैं मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहती हूँ। बरौनी, कटिहार



बारू जोगवनी पर बड़ी लाइन की बात 1976 से चल रही है और पहले वह योजना कम रुपये में पूरी हो सकती थी लेकिन अब वह 40 करोड़ रुपये की योजना हो गई है और सदन में यह कहा गया है कि 1986 में वह योजना पूरी हो जाएगी लेकिन मैं ऐसा समझती हूँ कि 1986 तक उस योजना के पूरे होने की कोई संभावना नहीं है। वह एक महत्वपूर्ण लाइन है और उसको शीघ्र पूरा होना चाहिए। जो भी योजना आप चलायें, वह कालबद्ध होनी चाहिए। अगर आप ऐसा नहीं करेंगे तो उसका खर्चा दुगुना और चार गुना बढ़ता ही चला जाएगा। यह जो रेलवे लाइन के लिए मैंने निवेदन किया है, यह बहुत ही आवश्यक है और डिफेंस के लिए भी बहुत आवश्यक है। इसलिए इसको आप जल्दी से जल्दी पूरा कराएं।

इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करती हूँ।

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI C.K. JAFFER SHARIEF): Mr. Deputy-Speaker, Sir, there have been persistent demands in this House for undertaking construction of new railway lines. However, as stated on earlier occasions, due to severe constraint of resources, it has not been possible to accommodate many of these demands. As a result of follow up with the Planning Commission this year, clearance has been obtained for the inclusion of three new projects for construction of new railway lines in the Sixth Five Year Plan. In order to make immediate starts on these projects, advances have been taken from the Contingency Fund. It is largely to recoup these advances that the present Supplementary Demand has become necessary. The Supplementary Demand also includes funds for the construction of a road over-bridge and for the "Partial opening of the Metro Railway, Calcutta."

While according the clearance the Planning Commission have indicated that in the current financial year, the additional funds required for the three new projects must be met from the additional allotment of Rs. 160 crores voted by Parliament in

August this year. Hence, as the Hon. Members would have noticed, only token allotments have now been asked for. The balance amounts required in respect of these projects in the course of the year will be met by re-appropriation from funds already voted.

I am quite aware that this limited Supplementary Demand would not meet the aspirations of a large section of the House. At this stage, I can only repeat the assurance given earlier that we will continue to press for undertaking of new schemes and projects.

I am glad, although as many Members have pointed out this is a meagre sum, I have already explained the necessity of coming before this House with the Supplementary Demands, this has given an opportunity to all our hon. Members to participate and also to give their valuable suggestions regarding the various projects and various aspects of the functioning of the Railways.

I would like to spell out one thing very clearly, not because I am speaking and associated with the Railway Ministry, I am also equally interested as much as my other colleagues, the Members of Parliament here with regard to the development of their constituencies and regions, etc. The whole problem is, as you know, the Sixth Plan is considered as a rehabilitation plan and the funds that have been given are meant largely to be spent on replacement and renewal.

As you are aware, Members themselves have shown considerable anxiety, interest and concern about the safety and that requires lot of inputs and lot of replacement both with regard to the track, rolling stock, etc., where considerable investment has been made and the money available for the new lines or conversion of lines is very meagre. Many hon. Members have pointed out the various aspects.

Mr. Dogra has asked why we have asked for Rs. 5 lakhs which I have already mentioned. Mrs. Patnaik has mentioned about Sambalpur-Talchar line. This has been referred to the Planning Commission for clearance.

DR. SUBRAMANIAM SWAMY : And the Planning Commission is sitting on it.

**SHRI C.K. JAFFER SHARIEF :** I must make use of this opportunity to dispel one feeling if it is anywhere in the minds of the Members. With this experience of nearly these 3½ years with the Railway Ministry I will be failing in my duty if I do not acknowledge and say that this is one of the best systems which I have come across.

**DR. SUBRAMANIAM SWAMY :** Have you been holding this post for all the three and a half years ?

**SHRI C.K. JAFFER SHARIEF :** Whether they are officers of various disciplines or whether they are the workers working in various fields of activity, they are patriots, they are all dedicated people at the service of the nation.

**MR. DEPUTY-SPEAKER :** Very good.

**SHRI C.K. JAFFER SHARIEF :** These are endeavouring to meet the hopes and aspirations of our people but unfortunately as has been repeatedly stated the financial constraints are the biggest hurdles in our way.

**SHRI JAMILUR RAHMAN :** This should be for all over India and not for a particular place.

**SHRI C.K. JAFFER SHARIEF :** I am coming to that.

Many Members have got a feeling that whoever becomes the Minister, he takes something to his constituency or his State. This is very unfortunate. I am the fifth Railway Minister in the Railway Ministry from my State. But if you look at the development in Karnataka, you will find that there is hardly any broad-gauge there. I am only dispelling the feeling in your mind. (Interruptions) I am just saying that it is wrong to say that because somebody becomes a Minister, he takes everything to his State. (Interruptions)

Some issues have been raised regarding casual labour. We are fully sympathetic with them. Our beloved leader, the Prime Minister of the country, Shrimati Indira Gandhi, is not concerned about the rich or the top people, but she is concerned about the poor.

It is our endeavour to see that their interest is protected and they get a fair deal.

Certain doubts were expressed about recruitment of minorities, scheduled castes and other weaker sections. The Prime Minister has given a very clear directive to all the State Governments, the central undertakings and the Ministries that in every sphere of recruitment, there will be a representative of the scheduled castes and the minorities.

**SHRI JAMILUR RAHMAN :** Minorities include the Muslims, the Sikhs, the Christians and the Parsis. Does the circular indicate that the Harijans particularly, the Muslims particularly, the Sikhs particularly, the Parsis particularly should be represented in each of the Commissions ? (Interruptions).

**SHRI C.K. JAFFER SHARIEF :** It cannot be. It is the religious minorities as a group. I can understand the anxiety of the hon. Member. I assure him that the Administration will take every care to protect them.

An hon. Member mentioned about de-categorisation of Scheduled Castes people. Here I must confess honestly one thing. While the intention of the Government is very clear to protect these weaker sections, there has always been a section of the bureaucrats who try to come in the way.

I can tell you that with the will and support of the House, we will not allow such attempts on the part of anybody to succeed and this Government will not allow that to happen.

**SHRI ZAINUL BASHER :** What about the Allahabad Railway Service Commission ?

**SHRI C.K. JAFFER SHARIEF :** I am coming to that. Of the February 1981 examination the Allahabad Service Commission finalised 579 results. For 1982 the re-examination... (Interruptions)

श्री रामलाल राही : मैं यह कहना चाहता हूँ\*\*  
...(व्यवधान)

THE MINISTER OF PARLIAMEN-  
TARY AFFAIRS, SPORTS AND WORKS  
AND HOUSING (SHRI BUTA SINGH) :  
Sir, these remarks need not form part of the  
records.

MR. DEPUTY-SPEAKER : We will go  
through the records. If there is anything  
objectionable, it will not form part of the  
records.

SHRI SATYASADHAN CHAKRA-  
BORTY : The Minister must assure the  
House that the recruitment will be done  
according to the rules and on the basis of  
merit, free from corruption.

SHRI RAM PYARE PANIKA (Roberts-  
ganj) : I would request Shri Chakraborty  
not to insist that only his party people  
should be recruited...*(Interruptions)*

MR. DEPUTY-SPEAKER : When any  
Minister or Member is speaking, another  
member can speak only if the first speaker  
yields. The Professor should know this rule  
better than me.

*(Interruptions)*

श्री रामलाल राही : सच्चाई छिप नहीं  
सकती। हम यहां पर सच्चाई के लिए आए हैं।...  
(व्यवधान)

MR. DEPUTY-SPEAKER : I would re-  
quest the Minister to conclude his speech.

श्री जैनुल बशर : प्राइम मिनिस्टर ने कह दिया  
है, फिर भी जांच नहीं कर रहे हैं।

*(Interruptions)*

SHRI C.K. JAFFER SHARIEF : Sir, I  
had a mind to cover most of the points  
which members have raised. Now, unfor-  
tunately, there is so much of interruption  
that I will have to cut short my reply...  
*(Interruptions)*

श्री रामलाल राही : व्यवधान नहीं डाला जा  
रहा है, आपको आगाह किया जा रहा है।

SHRI C.K. JAFFER SHARIEF : It

does not mean that I am evading the points.  
We will be replying to them ; we will write to  
them.

Coming to the point about the Allahabad  
Railway Service Commission, about which  
hon. Members are very agitated and anxious,  
as I have already said, in the 1981 exami-  
nations 579 results have been finalised. For  
1982, re-examination will be done, again  
wherever necessary. In 1983, the results are  
being regularly declared and, so far, 29  
panels have been notified. There are some  
complaints about some cases, where investi-  
gation is going on. As soon as the investi-  
gation is completed, the results will be de-  
clared.

I will concede that it is within my know-  
ledge that there are some elements in the  
bureaucracy who have a feeling of antipathy  
towards the minorities and the Scheduled  
Castes and Tribes.

Sir, so far as this Government is concern-  
ed, when the Prime Minister herself has  
declared that there will have to be a Recruit-  
ment Committee in which a Scheduled  
Castes minority representative will have to be  
there to protect their interests, that clearly  
demonstrates the will of the Government and  
therefore, I would request the Member not  
to have any doubts about it.

श्री जैनुल बशर : इलाहाबाद का रिजल्ट नहीं  
डिक्लेयर किया गया तो डाउट बना रहेगा।

SHRI C.K. JAFFER SHARIEF : The  
Government is quite capable of taking care  
of such elements and we will never allow  
them to do anything and we will protect the  
interests of these sections.

Coming to the point made by the hon. lady  
Member on catering, about which she has  
been complaining, orders have been issued to  
departmentalise...

श्रीमती कृष्णा साही : दो साल से यही सुन रहे  
हैं।

SHRI C.K. JAFFER SHARIEF : Her  
contention is that in spite of the orders, it  
has not been implemented. I am committing

to this House that if any officials are playing mischief against the order of the Government, the responsibility will be fixed on them and they will be dealt with properly.

श्री कृष्ण चन्द्र पांडे (खलीलाबाद) : कौच फॅक्ट्री का जवाब नहीं आया ।

MR. DEPUTY-SPEAKER : You ask the Minister first whether he is yielding.

SHRI C.K. JAFFER SHARIEF : Mr. K.C. Pandey referred to the coach factory. I must only say that the shortage of coaches is one of the problems faced in introducing new trains and the Planning Commission was good enough to clear the project. But so far as the location and other things are concerned, it has not been decided. Technical studies are going on with regard to location.

Sir, now last but not the least...*(Interruptions)*. I have said, I will be writing to you. *(Interruptions)*

Last but not the least, I would like to say this much. *(Interruptions)*. One thing I would request and appeal to the hon. Members. We welcome criticism ; otherwise we will not know what we are doing. We welcome the criticism, we welcome their valuable suggestions. We welcome all their demands because it shows the awareness of the people and their anxiety and interest of the representatives of the people in the development of the country and their respective regions or constituencies, I would appeal to them that they should also appreciate the limitations that we have and they must also appreciate the plight of the railway employees. Whether they are workers or officers they are putting in a lot of effort day in and day out to serve this country and the large population both for the improvement of the economy and for the service of the people.

*(Interruptions)*

DR. DEPUTY-SPEAKER : I am sorry I am going ahead. I am not permitting anybody.

*(Interruptions)\*\**

MR. DEPUTY-SPEAKER : I shall now put cut motion No. 3 moved by Shri Ram Lal Rahi to the vote of the House.

*Cut Motion No. 3 was put and negatived.*

MR. DEPUTY-SPEAKER : I shall now put cut motion No. 5 moved by Shri Ramanna Rai to the vote of the House.

*Cut Motion No. 5 was put and negatived.*

*(Interruptions)*

MR. DEPUTY-SPEAKER : I shall now put the Supplementary Demand for Grants (Railways) for 1983-84 to the vote of the House.

The question is :

“That the respective Supplementary sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India out of the Consolidated Fund of India to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1984, in respect of the head of Demand entered in the second column thereof—

Demand No. 16”.

Those in favour may say aye.

SOME HON. MEMBERS : Aye.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Those against may say No.

SOME HON. MEMBERS : No.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Are you pressing, Mr. Subramaniam Swamy for Division ?

DR. SUBRAMANIAM SWAMY : No.

MR. DEPUTY-SPEAKER : I think Ayes have it.

PROF. SAIFUDDIN SOZ (Baramulla) : I want to seek a clarification from the Minister.

MR. DEPUTY-SPEAKER : No.

SHRI SATYASADHAN CHAKRABORTY : We want division.

MR. DEPUTY-SPEAKER : He is not pressing the demand. Therefore, the motion has been adopted.

SHRI SATYASADHAN CHAKRABORTY : I am on a point of order.

MR. DEPUTY-SPEAKER : What is the Point of Order ? Please tell me under what rule ?

SHRI SATYASADHAN CHAKRABORTY : We asked for a Division and we want Division.

MR. DEPUTY-SPEAKER : I asked Dr. Subramaniam Swamy whether he was pressing or not. He said 'no'. Therefore, I had put it to the vote of the House.

PROF. SAIFUDDIN SOZ : I wanted a clarification from the Minister. That is very important. (Interruptions)

SHRI SATYASADHAN CHAKRABORTY : I had asked for Division. There must be Division.

MR. DEPUTY-SPEAKER : I had asked Dr. Subramaniam Swamy—are you pressing for Division ?

(Interruptions)

Whenever I am on my legs nobody can stand up.

(Interruptions)

Two hours have been allotted and already one hour is over. At 5.30 p.m. actually I should have taken up Half-an-Hour discussion.

(Interruptions)

Please listen. You do not understand.

Unless you co-operate, the proceedings cannot be carried on. Therefore, I wanted to conclude and go to the next item. You know how many Members have spoken.

(Interruptions)

MR. DEPUTY-SPEAKER : I told you, you cannot get up when I am on my legs. Please sit down.

(Interruptions)

MR. DEPUTY-SPEAKER : He is my respected colleague. I will never name anybody, in this House, rest assured.

I asked Dr. Subramaniam Swamy whether he was pressing for a Division. He said, he was not pressing. Therefore, I had put it to vote. It has been carried. Finished. It is all over. We go to the next item.

SHRI SATYASADHAN CHAKRABORTY : I am on a point of order.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Do you want me to put it again to the vote of the House ?

SHRI SATYASADHAN CHAKRABORTY : Yes.

MR. DEPUTY-SPEAKER : All right, I shall put it again to the vote of the House.

PROF. SAIFUDDIN SOZ : Please listen to me.

MR. DEPUTY-SPEAKER ; No. I have agreed to his point.

The question is :

“That the respective Supplementary sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India out of the Consolidated Fund of India to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1984, in respect of the head of



Demand entered in the second column thereof—

Demand No. 16".

Those in favour may say aye.

SOME HON. MEMBERS : Aye.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Those against may say No.

SOME HON. MEMBERS : No.

MR. DEPUTY-SPEAKER : I think Ayes have it.

SOME HON. MEMBERS : No, Noes have it.

MR. DEPUTY-SPEAKER : All right, Division. Let the lobbies be cleared. Do not record anything now.....

Now, there is a vacuum. Don't record anything.

*(Interruptions)*

MR. DEPUTY-SPEAKER : The Lobbies have been cleared. I shall now put the Supplementary Demand for Grant (Railways) for 1983-84 to the vote of the House.

The question is :

"That the respective Supplementary sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India out of the Consolidated Fund of India to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1984, in respect of the head of Demand entered in the second column thereof—Demand No. 16".

*The Motion was adopted.*

SHRI SATYANARAYAN JATIYA (Ujjain) : Sir, there is no quorum.

MR. DEPUTY-SPEAKER : There is quorum, Mr. Jatiya. Please be serious. If there is no quorum, I would not have put this to vote.

THE MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS, SPORTS AND WORKS AND HOUSING (SHRI BUTA SINGH) : Sir, it is wrong to say that there is no quorum. There is quorum in the House.

APPROPRIATION (RAILWAYS) NO. 5  
BILL, 1983\*

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI C.K. JAFFER SHARIEF) : Sir, I beg to move for leave to introduce a Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 1983-84 for the purposes of Railways.

MR. DEPUTY-SPEAKER : The question is :

"That leave be granted to introduce a Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 1983-84 for the purposes Railways."

*The Motion was adopted.*

SHRI C.K. JAFFER SHARIEF : I introduce† the Bill.

Sir, I beg to move † :

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 1983-84 for the purposes of Railways, be taken into consideration."

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

\*Published in Gazette of India Extraordinary, Part II, section 2, dated 12-12-1983.

†Introduced/Moved with the recommendation of the President.