

“That this House do recommend to Rajya Sabha that Rajya Sabha do agree to nominate seven members from Rajya Sabha to associate with the Committee on Public Undertakings of the House for the term beginnings on the 1st May, 1983 and ending on the 30th April, 1984, and do communicate to this House the names of the members so nominated by Rajya Sabha.”

MR. SPEAKER : The question is :

“That the members of this House do proceed to elect in the manner required by sub-rule (1) of Rule 312B of the Rules of Procedure and Conduct of Business in Lok Sabha, fifteen members from among themselves to serve as members of the Committee on Public Undertakings for the term beginning on the 1st May, 1983 and ending on the 30th April, 1984.”

“That this House do recommend to Rajya Sabha that Rajya Sabha do agree to nominate seven members from Rajya Sabha to associate with the committee on Public Undertakings of the House for the term beginning on the 1st May, 1983 and ending on the 30th April, 1984, and do communicate to this House the names of the members so nominated by Rajya Sabha.”

The motion was adopted.

(IV) COMMITTEE ON THE WELFARE OF SCHEDULED CASTES AND SCHEDULED TRIBES

SHRI SUNDER SINGH (Phillaur) ; Sir,
I beg to move :

“That the members of this House do proceed to elect in the manner required by sub-rule (1) of Rule 331B of the Rules of Procedure and Conduct of Business in Lok Sabha, twenty members from among themselves to serve as members of the Committee on the Welfare of Scheduled Castes and Scheduled Tribes for the term beginning on the 1st May, 1983 and ending on the 30th April, 1984.”

“That this House do recommend to Rajya Sabha that Rajya Sabha do agree to nominate ten members from Rajya Sabha to associate with the Committee on the Welfare of Scheduled Castes and Scheduled Tribes of the House for the term beginning on the 1st May, 1983 and ending on the 30th April, 1984 and do communicate to this House the names of the Members so nominated by Rajya Sabha.”

MR. SPEAKER : The question is ;

“That the members of this House do proceed to elect in the manner required by sub-rule (1) of Rule 331B of the Rules of Procedure and Conduct of Business in Lok Sabha, twenty members from among themselves to serve as members of the Committee on the Welfare of Scheduled Castes and Scheduled Tribes for the term beginning on the 1st May, 1983 and ending on the 30th April, 1984.”

“That this House do recommend to Rajya Sabha that Rajya Sabha do agree to nominate ten members from Rajya Sabha to associate with the Committee on the Welfare of scheduled Castes and Scheduled Tribes of the House for the term beginning on the 1st May, 1983 and ending on the 30th April, 1984, and do communicate to this House the names of the Members so nominated by Rajya Sabha.”

The motion was adopted.

MR. SPEAKER : We now take up the Calling Attention. Shri Jitendra Prasada.

12.30 hrs

CALLING ATTENTION TO MATTER OF URGENT PUBLIC IMPORTANCE

REPORTED PROPOSAL TO DISMANTLE THE MANKAPUR-KATRA RAILWAY LINE

श्री जितेन्द्र प्रसाद (शाहजहाँपुर) : अध्यक्ष

महोदय. मैं अबिलम्बनीय लोकमहत्त्व के निम्न-लिखित विषय की और रेल मंत्री का ध्यान दिलाता हूँ और प्रार्थना करता हूँ कि वे इस बारे में एक लिखित वक्तव्य दें :

“मनकापुर कटरा रेल लाइन को समाप्त कर देने के कथिक प्रस्ताव जिसके कारण तीर्थ यात्रियों को देश के एक पवित्र धार्मिक और सांस्कृतिक स्थान अयोध्या जाने में भारी कठिनाइयों का सामना करना पड़ेगा।”

12-27 hrs.

(Mr. Deputy-Speaker in the Chair)

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI A.B.A. GHANI KHAN CHAUDHARI) : Sir, The Mankapur-Katra rail line is a 29.64 Kms. long Metre Gauge Branch line. Mankapur is a station on the recently converted Broad Gauge Trunk Route Section of the North Eastern Railway between Barabanki and Samastipur.

After the conversion and opening of the Samastipur-Barabanki Section as a Broad Gauge line in July, 1981 operation of the existing Metre Gauge Section became difficult especially in the absence of adequate facilities for maintenance of the rolling stock. Prior to conversion of Barabanki-Samastipur Section, maintenance facilities existed at Gonda. These facilities are no longer available due to change of gauge at Mankapur.

After the construction of the road bridge across Saryu River rail services on this metre gauge section are no longer as popular. This is because one has to change from B.G. system at Ayodhya and then take road service across Saryu river and then again change for transshipment in the metre gauge system at Katra for reaching Mankapur. As the road net work and bus services in this area

connecting Ayodhya are very good, people of the area by and large, are preferring to travel more by road than by rail.

As there are no facilities now left for maintenance of rolling stock in this isolated metre gauge section, running of all passenger and goods train on this section has become difficult. But despite this difficulty, in view of the persistent public demand; it has been decided to run the services on this section as long as it can be easily managed.

श्री जितेन्द्र प्रसाद : मान्यवर, मैं मंत्री महोदय के जवाब से बिल्कुल संतुष्ट नहीं हूँ।

MR. DEUTY SPEAKER : I think your demand has been conceded.

SHRI JITENDRA PRASAD : No, Sir. It has not been conceded. On the 14th March, the Hon. Minister has replied to the letter addressed to Shri Anand Singh, Member of Parliament :

“In view of the position explained above, you will appreciate that the railways have no other choice but to close the rail services on the Mankapur-Katra rail section. However, the North-Eastern Railway has been asked to close the railway service on this section in a phased manner.”

इन्हींने अपने जवाब में कहा है कि :

“It has been decided to run the services on this section as long as it can easily be managed.”

इस वक्त वहाँ पर दो तीन गाड़ियाँ चल रही हैं। गाड़ी का एक पहिया भी ढीला हो जाए तो उसकी मरम्मत नहीं करायेगे, उसको चलने नहीं देंगे। आप यह कह देंगे कि हम उस गाड़ी को वहाँ चला नहीं सकते हैं और उस लाइन को उखाड़ देंगे। यह आप का गोलमोल जवाब है। साफ-साफ कोई जवाब नहीं है, हम साफ साफ

उत्तर चाहते हैं कि उस रेल लाइन को कभी भी उखाड़ा नहीं जाएगा।

देश में हर तरफ प्रगति हो रही है, लाइनों लाने की बातें हो रही हैं, लेकिन इस लाइन को उखाड़ने की बात तीन साल से चल रही है। वहां के लोग और सांसद इस कोशिश में लगे हुए हैं कि उस लाइन को उखाड़ा न जाए। मैं सरकार की जानकारी के लिए बताना चाहता हूं कि यह पूर्वी उत्तर प्रदेश के लिए ही महत्वपूर्ण नहीं है, बल्कि समस्त उत्तर भारत के लोग वहां जाते हैं और यह हिन्दुओं का तीर्थ-स्थान है।

एक माननीय सदस्य : समूचे देश के लोग जाते हैं।

श्री जितेन्द्र प्रसाद : समूचे देश के लोग वहां जाते। यह हिन्दुओं का तीर्थ स्थान है। यह देश का ऐतिहासिक और पर्यटन केन्द्र भी है। इसकी महत्ता को घटाया न जाए। मैं यह पुनः कहना चाहता हूं कि उस लाइन को उखाड़ने के लिए कई बार आदमी भेजे गए, लेकिन वहां की जनता ने, सांसद ने उस लाइन को उखाड़ने नहीं दिया। अभी तक भी यह जवाब दिया जा रहा है कि यदि जनता चाहेगी तो इस रेलवे लाइन को चलने देंगे। मनका पुर जिला कौंडा में 400 करोड़ रुपए का टैलीकाम्यूनिकेशन का कारखाना लग रहा है, जिससे आए दिन रायबरेली और इलाहाबाद को सामान भेजा जाएगा। जिसके लिए इस लाइन की जरूरत पड़ेगी। वह कहा जाता था, लेकिन आज इन्होंने अपने जवाब में नहीं कहा कि यह लाइन अन-इकानॉमिक है। बाद में फिर बढ़ाना लिया जाएगा कि यह लाइन अन-इकानॉमिक है, इसमें घाटा हो रहा है। गटा तो हर रेलवे लाइन में हो रहा है, तो सारी रेलवे लाइन उखाड़ दी जाए। वहां पर हालत यह है कि रेलवे कर्मचारियों की बस वालों से सांठगांठ है। प्राइवेट बस सर्विस वाले उस रेलवे लाइन को चलने नहीं देते हैं। आपको सुनकर आश्चर्य होगा कि वहां पर कोयला पड़ा हुआ है, लेकिन

कोयले को यात्री इंजन में उठाकर डालते हैं, तब जाकर वह रेलगाड़ी चलती है। गाड़ी का कोई समय नहीं है। यदि नौ बजे चलनी है, तो शाम को चार बजे चलेगी। यही कारण है कि इस लाइन को अन-इकानॉमिक कहा जाता है। मेले में 20-25 लाख यात्री एकत्र होते हैं।

आप वहां स्पेशलें चलाते हैं, यह सौच कर कि वहां पर यात्री जायेंगे। लेकिन होता क्या है? स्पेशलें तब पहुंचती हैं जब मेला खत्म हो जाता है और इस तरह की कार्यवाहिया वहां पर जानबूझ कर की जा रही हैं। वहां के सांसद ने रेलवे बोर्ड के चैअरमैन, जब श्री गुजराल साहब चैअरमैन थे, से कई बार मिल कर कहा कि वहां की व्यवस्था को सुधारा जाय ताकि वहां की लाइन इकानॉमिक बन सके। इस में कोई सन्देह नहीं है, यदि वहां की लाइन में कुछ सुधार किये जाय तो वह लाइन इकानॉमिक बन सकती है। आप मुझे बतलाइये, वहां मैजिस्ट्रीयल-चैंग कब और कितनी बार हुई? वहां पर बिना टिकट के लोग पकड़े गये या नहीं पकड़े गये। वास्तविकता यह है कि वहां पर आम छूट दी जा रही है ताकि वह अन-इकानॉमिकल बनी रहे।

ब्रिटिश जमाने में एक बार यह योजना बनी थी कि उस को उखाड़ दिया जाय। लेकिन सामाजिक दृष्टिकोण-को देखते हुए उस सरकार ने भी उस लाइन के न उखाड़ने का निर्णय लिया। मुझे यह भी जानकारी मिली है कि एक उच्चस्तरीय समिति बनी थी जिस के अध्यक्ष उप-रेल मंत्री थे। उस समिति ने यह सुझाव दिया था कि इस तरह की लाइनों को, जिनकी पूरे देश में सामाजिक इम्पॉर्टेंस हैं, महत्व है, कभी न उखाड़ा जाय। यदि इस तरह की रिपोर्ट उस समिति ने दी थी तो फिर बार-बार इस को उखाड़ने की कोशिश क्यों की जा रही है ?

हमारे स्वर्गीय केदार पांडे जी, भूतपूर्व रेल मंत्री, जो आज हमारे बीच में नहीं हैं, एक बार

फैजाबाद गये थे तथा वहां उन्होंने एक पब्लिक मीटिंग की थी, जिस में उन्होंने यह एशोरेंस दी थी कि इस रेल लाइन को कभी भी उखाड़ा नहीं जायगा।

उपाध्यक्ष जी, देश में कई ऐसी रेल-लाइनें हैं जो अनइकानामिकल है। मैं रेल मंत्री जी से पूछना चाहता हूं क्या देश में यही एक लाइन ऐसी रह गई है जो अन-इकानामिकल है? यदि दूसरी लाइनें भी अन-इकानामिकल है तो क्या उन को भी उखाड़ने की योजना बना रहे हैं? मैं उन लाइनों के नाम बतला सकता हूं जो अनइकानामिकल भी हैं और आइसोलेटेड भी हैं, जैसा कि इन्होंने अपने जवाब में कहा है, वहां मीटर गेज और ब्राडगेज का प्राबलम भी है, मरम्मत की प्राबलम है। ऐसी अन्य लाइनें भी हैं जैसे दरीद से महाराजगंज, मथुरा से वृन्दावन, बरौनी से भागलपुर और इन लाइनों के उखाड़ने की कोई योजना आप के पास नहीं है। मैं जानना चाहता हूं कि उस उच्चस्तरीय कमेटी, जिस के उपरेल मंत्री जी अध्यक्ष थे, उस की रिपोर्ट क्या थी? यदि ऐसी रिपोर्ट थी कि ऐसी रेल-लाइनों को न उखाड़ा जाय, तो फिर इस लाइन को उखाड़ने की योजना क्यों बनाई जा रही है?

यदि यह सही है कि वहां टेलीकम्यूनीकेशन का कारखाना स्वीकृत हो चुका है और उस के महत्व को देखते हुए आप जानते हैं कि वहां इलाहाबाद और रायबरेली से सामान लाना-लेजाना पड़ेगा, तो फिर इस लाइन को उखाड़ने की योजना बार बार क्यों बनाई जा रही है? इस दृष्टि से तो आप को इसे ब्राडगेज में बदलना चाहिये, उस की गाड़ियों में सुधार करना चाहिये ताकि वह सुचारू रूप से चल सके। यह कहा जाता है कि वहां पर मरम्मत की सुविधा नहीं है। मैं तो यह चाहूंगा कि मनकापुर में वह सुविधा दी जाय और जहां तक मेरी जानकारी है, केवल 5 लाख रुपये में यह फैसिलिटी वहां प्रोवाइड की जा सकती है। इस वक्त यह

फैसिलिटी गोंडा में मौजूद है-मैं चाहता हूं कि आप उसे मनकापुर शिफ्ट कर दें या वहां की ट्रेन के डिब्बों को फ्रेन से उठा कर गोंडा ले जा कर मरम्मत कराई जाय। मैं जानना चाहता हूं कि इस तरह की व्यवस्था में आप के सामने क्या कठिनाई है तथा इस तरह की व्यवस्था करने में कितना खर्च होगा।

मैं चाहूंगा कि आप फ्लोर पर आश्वासन दें-ऐसा आश्वासन नहीं कि जब तक जनता चाहेगी, जनता तो हमेशा चाहेगी कि वह लाइन वहां पर रहे, कोई भी आप के पास यह कहने नहीं आयेगा कि इस लाइन को उखाड़ दिया जाय। आप का यह जो जवाब है यह गोलमोल जवाब है। इस लिये आप हमें क्लियर आश्वासन दें कि आप इस लाइन को वहां पर हमेशा रखेंगे, बल्कि इस को फैजाबाद तक एक्सटेण्ड करेंगे तथा इस के रोलिंग स्टॉक में यदि कोई डिफिकल्टी है तो इस तरह की व्यवस्था करेंगे जिस से टूटफूट की मरम्मत वहीं पर हो सके।

आप ने अपने उत्तर में बस सर्विस का जिक्र किया है कि वह बहुत अच्छी है। मेरे रूयाल में मंत्री जी को कभी यू०पी० जाने का मौका नहीं मिला है इसलिये वे वहां की बस सर्विस के बारे में कुछ नहीं जानते हैं। यू०पी० रोड ट्रांसपोर्ट कारपोरेशन के पास इस समय 500 बसों की कमी है जिस से बस सर्विस की हालत काफी खराब है। जैसा इन्होंने कहा है के बस सर्विस बहुत अच्छी चल रही है, यह गलत बात है। मैं चाहूंगा कि मंत्री महोदय पुनः इस पर विचार करें तथा मुझे उत्तर दें।

SHRI A. B. A. GHANI KHAN CHAUDHURI : I have categorically said this, that despite the difficulty, in view of the persistent public demand. ...

MR. DEPUTY SPEAKER : Very good.

SHRI A. B. A. GHANI KHAN CHAUDHURI : ...It has been decided to run the services on this section. ...

SHRI JITENDRA PRASADA :
Permanently.

SHRI A. B. A. GHANI KHAN CHAUDHURI : Every Parliament is a sovereign body. If this Parliament is dissolved, another Parliament comes and that Parliament becomes sovereign and so nobody can say anything permanently. I can say this much that this is the present Government decision.

What I was trying to say is that unnecessarily my hon. friend has said certain things which do not arise because it is yesterday that I have taken a decision for all over the country. It is a decision that I have taken yesterday that in isolated pockets we will not dismantle but we will run the show, despite the fact that we incur losses....

MR. DEPUTY SPEAKER : Then what ?

SHRI A. B. A. GHANI KHAN CHAUDHURI : This is the decision I have taken only yesterday.

But that does not mean that the difficulty is not there. The difficulty is there. The first thing is that the popular demand of this particular metre gauge railway section is going down because of better road services available. Then, Sir, the Railway Reforms Committee has opined that where road services are better, you should not provide railway services. I can send him a copy of that recommendation. ...

SHRI JITENDRA PRASAD : Are you aware of road services in UP ?

SHRI A. B. A. GHANI KHAN CHAUDHURI : I am not taking into account that recommendation. That is beside the point. ... (Interruptions) That is just beside the point. Because of conversion, as hon. Members know, the Railways are facing certain difficulties. However, I have instructed the Railways to run the services on this section. ...

MR. DEPUTY SPEAKER : Very good.

SHRI A. B. A. GHANI KHAN CHAUDHURI : ... as the long as they can be managed. They have told me certain difficulties. I have told them that they have to overcome these difficulties and what we are doing now is that we are examining the proposal to run these branch lines by introducing the so-called rail cars. There will be some sort of a car and the engine will be put there because of the conversion and also the rolling stock will be put there, but this we do not have at the present moment. I have ordered them to introduce the system so that nowhere services suffer. For that I will request the hon. Members to give us some time. But the hon. Member should shake off the apprehension that we are going to close down the services. Under no circumstances we are closing down the services.

I do not think I can say more than this. ...

MR. DEPUTY SPEAKER I know that you are a practical Minister. You are sending water to Tamil Nadu also. I know that.

SHRI M. SATYANARAYAN RAO :
He is a man of action.

MR. DEPUTY SPEAKER : I thank him also now for having sent water to Tamil Nadu. But, Mr Satyanarayan Rao, you must permit him to take your Krishna water to Tamil Nadu. Have you permitted him ?

SHRI A.B.A. GHANI KHAN CHAUDHURI : I will be going on Saturday to your State and I will myself supervise the whole thing.

MR. DEPUTY SPEAKER : You are giving water to three constituencies the constituencies of Mr Venkataraman, Dr. Kalanidhi and mine. That is why I am thanking him.

SHRI KRISHNA CHANDRA PANDEY :
ROSE.

MR. DEPUTY SPEAKER : What questions you are going to put ? He has already agreed.

श्री कृष्ण चन्द्र पांडे (रुलीलाबाद) : माननीय उपाध्यक्ष जी, मैं राम चरित मानस से शुरू करता हूँ।

“बंदउ अरवध पुरी अति पावनि”

त्रैता युग से अयोध्या के सांस्कृतिक और धार्मिक महत्व को पूरे विश्व ने आज तक स्वीकार किया है। जैन और बौद्ध धर्म ने भी अयोध्या के महत्व को स्वीकार किया है।

मुगल काल में अयोध्या का मान और सम्मान बरकरार रहा और अंग्रेजों ने भी इसके सम्मान को बढ़ाने के लिए रेल लाईन बिछा दी थी। इस देश को स्वतन्त्र हुए 35 वर्ष हो गए हैं और इस देश का नेतृत्व पूज्य इंदिरा जी के हाथों में है। रेल मंत्री जी और उनका प्रशासन भी मजबूत है। आज जो आग आसाम और पजाब में लगी है, वह बुझी नहीं है क्योंकि यह एक षड़यन्त्र है।

हमारे माननीय संसद् सदस्य श्री आनन्द सिंह जी रेलवे बोर्ड के तत्कालीन चेअरमैन से बात करने के लिए गए थे कि मनकापुर-कटरा रेल लाईन को उखाड़ने का आप जो षड़यन्त्र कर रहे हैं, उसे बंद कर दीजिए। उन्होंने जवाब दिया कि अभी कुछ कहा नहीं जा सकता।

आप अच्छी तरह जानते हैं कि चैत राम नबमी के दिनों में देश के कोने-कोने से स्पेशल ट्रेनें चलायी जाती हैं और लाखों-करोड़ों लोग अयोध्या में पहुंचते हैं। सावन झूला और कार्तिक पूर्णिमा में भी बही हालत रहती है और हर पूर्णमासी को वहां मेला लगता है।

MR. DEPUTY SPEAKER : Mr. Pandey, when this Calling Attention is being discussed somebody connected with Ayodhya is in the Chair.

श्री कृष्ण चन्द्र पांडे : अयोध्या एक बहुत ही ऐतिहासिक तीर्थ-स्थल है और वहां की रेल

लाइन को उखाड़े जाने का विचार बहुत ही कष्टदायक है। अभी हमारे पूर्व-वक्ता महोदय ने बता दिया है कि पूर्वोत्तर रेलवे घाटे में चल रहा है। अंग्रेजों ने पूर्वी उत्तर प्रदेश को तबाह और परेशान किया। पूर्वी उत्तर प्रदेश में गोरखपुर फर्टिलाइजर के बाद अभी पूज्य इंदिरा जी ने मनकापुर में टेलीफोन का कारखाना स्थापित करवाया है और उसके बाद कुछ भी नहीं हुआ। जो बची-खुची रेल लाइन है, उसको भी उखाड़ने का षड़यन्त्र उच्च अधिकारी करें तो इस बड़ी शर्म की बात और कुछ नहीं हो सकती। मैं मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ कि उन्होंने जन-भावनाओं का आदर करते हुए रेल लाइन चलाने के लिए स्वीकार किया। लेकिन, उन अधिकारियों का क्या हांगा जो गोरखपुर में बैठकर के प्राईवेट बस चालकों से मन्थली लेते हैं?

और पैसा लेते हैं तथा ट्रेन नहीं चलने देते हैं। वहां से रेल लाइन उखाड़ने का प्रस्ताव करते हैं। हमारे पास इस समय फोटो नहीं है, नहीं तो दिखाते हमारे तीर्थ यात्रीगण इंजन में कोयला डालते हैं और ड्राइवर साहब को बोलते हैं कि ले चलिये। तब वह ट्रेन चलती है। और फिर भी यह कहा जाय कि यह रेल घाटे में है इसलिये उखाड़ दी जाय तो बहुत सी रेलें देश में हैं घाटे में हैं उन सब को उखाड़ा जाय नहीं तो अयोध्या के साथ अन्याय न किया जाय।

स्वर्गीय माननीय केदार पांडे 1981 में अयोध्या गये थे और एक बड़े जलसे में बोलते हुए उन्होंने कहा था मनकापुर-कटरा रेल लाइन को अयोध्या की मुख्य लाइन में जोड़ दिया जायगा और मनकापुर से एक ऐसी ट्रेन की व्यवस्था की जाएगी, अयोध्या से एक ऐसी ट्रेन की व्यवस्था की जायगी जो इलाहाबाद के लिए चलेगी। आज स्वर्गीय केदार पांडे जी की बातों को किस प्रकार से नकारा जा रहा है वह आपके सामने हैं। पांडे जी ने कहा था छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदला जायगा। माननीय आनन्द सिंह जी ने प्रधान मंत्री को एक पत्र लिखा था

जिसके जवाब में श्रीमती इन्दिरा गांधी जी ने आनन्द मिह जी को लिखा कि आपका पत्र रेल मंत्री को भेजा जा है। रेल मंत्री जी ने 14 मार्च, 1983 को श्री आनन्द सिंह को जवाब दिया कि मनकापुर-कटरा रेल लाइन जो 29 किलोमीटर है वह न लाभदायक है, न चलाना तकसंगत है, जनता के अनुरोध पर चलायी जा रही है। यह तो मंत्री जी जवाब दे चुके हैं। लेकिन एक कमेटी ने जो रिपोर्ट दी उसमें यह कहा कि एम० जी० को बी० जी० कर दिया जाय। छोटी लाइन ही रहने दी जाय, बन्द कर दी जाय और लाइन उखाड़ दी जाय, और अयोध्या की मुख्य लाइन में जोड़ दी जाय जिसकी लागत लगेगी मनकापुर से कटरा के लिए 6 करोड़ रु०, और मनकापुर से अयोध्या लाने के लिये 12 करोड़ रु०। 12 करोड़ रु० अगर रेल मंत्रालय पूर्वी उत्तर प्रदेश को देता है तो हमारी कोई मदद नहीं कर रहा है। हमारे पूर्वी उत्तर प्रदेश की मांग है, देश की मांग है कि 12 करोड़ रु० लगाकर के मनकापुर से अयोध्या मेन लाइन में मिलायें और देश की महान तीर्थ-स्थली का सम्मान कीजिए। आज तक सम्मान नहीं मिला है।

हमारे मुख्य मंत्री जी अयोध्या और फैजाबाद के विकास के लिए एक कमीशन बना रहे हैं। और अभी पहली बार अयोध्या में रामायण मेला हुआ है। वहां के जीर्ण शीर्ण मन्दिरों के उद्धार के लिए प्रदेश सरकार और देश के लोग लगे हुए हैं। जनभावनाओं का आदर करते हुए मंत्री महोदय ने कहा है कि रेल चलने देंगे। लेकिन मैं बधाई देता हूं अध्यक्ष जी को और अपने संसदीय कार्य मंत्री जी को... जिन्होंने हमको यह अवसर दिया कि देश के सामने इस अहम मसले को हम रखें। यह अवसर बारबार नहीं आता है।

रेल वजट की चर्चा में 1971 से मैंने इस रेल लाइन को ब्राडगेज करने के लिए मांग की है हमारे माननीय संसद-सदस्य श्री आनन्द सिंह जी, जिनके क्षेत्र में यह रेल लाइन है, हमेशा

इसकी लड़ाई लड़ते रहे हैं, लेकिन हर दूसरे और तीसरे साल इस रेल लाइन को उखाड़ने की बात की जाती है।

अब एक योग्य मंत्री हमको मिलें हैं। हम उनसे प्रार्थना करते हैं कि पूर्वी उत्तरी प्रदेश के विकास के लिए ही नहीं अपितु अयोध्या तीर्थ-स्थल के सम्मान के लिए इस बारे में आपका पूरा आशीर्वाद रहना चाहिए। मेरा निवेदन है कि 12 करोड़ रुपया लगाकर इस लाइन को ब्राडगेज कर के अयोध्या तक लाया जाये।

बस चालकों से गोरखपुर के रेल अधिकारियों का जो मेल-जोल चलता है, इसकी जांच आपको विजिलेंस द्वारा करवानी चाहिये। जब-जब मेले का समय आता है तो रेल लाइन बन्द हो जाती है। इंजन कहीं और खड़ा है और गाड़ी कहीं और। ये लोग इंजन को जंगल में ले जाकर खड़ा कर देते हैं। यात्री उसको ढकेल कर लाते हैं, उसमें पानी और कोयला डालते हैं। यह स्थिति हमारी रेल लाइन की है।

यह मांग केवल हमारी ही नहीं बल्कि सारे देश की हो गई है कि मानकपुर-कटरा रेल लाइन को अयोध्या तक मुख्य लाइन से मिलाया जाये जिसकी लागत 12 करोड़ रुपये है। क्या यह सत्य नहीं है कि अयोध्या एक धार्मिक और सांस्कृतिक केन्द्र है, रेल लाइन के वहां पर उखाड़े जाने से विद्रोह हो जायेगा जिसको शांत करने में करोड़ों नहीं अरबों रुपया लग जायेगा। मेरी प्रार्थना है कि मंत्री महोदय सदन को आश्वासन दें और यश प्राप्त करें और जुग-जुग जियें।

SHRI A.B.A. GHANI KHAN CHAUDHURI : Mr Deputy-Speaker, Sir, I do not think, I can add anything more to what I have already spoken.

The new point that the hon. Member has raised is about the conversion. He is fully aware of the paucity of funds. If we have

the funds, I have no hesitation to have the conversion done. But certainly, I will raise this issue with the Planning Minister and with the Finance Minister and let us see what we can do.

I have already visited Gorakhpur a couple of months back. I am trying to solve certain problems there, and I have decided to go there again in another week's time. I am equally determined to solve some of the problems of Gorakhpur. I cannot say that I can solve A to Z problems there, but I will certainly try to solve some of them.

श्री चन्द्रपाल शैलानी (हाथरस) : उपाध्यक्ष महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने इस ध्यानाकर्षण के उत्तर में जो वक्तव्य दिया है और उस में जो आश्वासन दिया है, मेरा अपना विचार यह है कि अगर इस तरह का आश्वासन वह पहले ही दे देते तो शायद इस सम्मानीय सदन का इतना वेश-कीमती समय इसमें बर्बाद न होता और स्थानीय लोगों को भी तसल्ली हो जाती।

मेरा इस सदन में खुला आरोप है, मैं केवल रेल मंत्रालय की ही बात नहीं कर रहा हूँ, बल्कि हर मंत्रालय और हर विभाग की बात कह रहा हूँ।

13-00 hrs.

इस देश में एक सुनियोजित पड़यंत्र रचा जा रहा है और उसकी अगुवाई कर रही है यहां की व्यूरोक्रैसी, नौकरशाही। हमारी लोकप्रिय सरकार और हमारी लोकप्रिय प्रधान मंत्री, श्रीमती इन्दिरा गांधी जनहित के लिए, जनता की सुविधा के लिए अच्छे से अच्छे कदम उठाती हैं और कानून बनाती हैं लेकिन यहां की नौकरशाही उनको अमल में लाना नहीं चाहती। रेलवे लाइन का जो मामला यहां पर आया है उसका भी यही राज है। हकीकत यह है कि स्थानीय रेलवे अधिकारियों और बस मालिकों के बीच में साठ-गांठ है। मंत्री जी तक सही बात नहीं पहुंचती है, रेलवे बोर्ड तक सही बात नहीं आती

है। हकीकत यह है कि स्थानीय रेलवे अधिकारियों ने वहां से गलत रिपोर्ट बनाकर भेजी है कि यह लाइन घाटे में चल रही है, अनैकॉनामिक है, सवारियां नहीं आती हैं और यह पुरानी लाइन है-इसलिए इसको उखाड़ देना चाहिए। मैं पूछना चाहता हूँ क्या हमारी सरकार बनिया है, व्यापारी है जो हर काम लाभ की दृष्टि से करेगी? सरकार को बहुत से काम जनहित में जनता को सुविधा पहुंचाने के लिए घाटे में भी चलाने पड़ते हैं। सरकार को बहुत सारे ऐसे काम करने पड़ते हैं जिनमें फाइनेंशियली घाटा होता है। जैसा कि मेरे अन्य दो साथियों ने यहां पर कहा है, अयोध्या इस देश के बहुसंख्यक हिन्दुओं के लिए एक महान पवित्र धार्मिक स्थल है, जहां पर लाखों की तादाद में लोग पूर्वी उत्तर प्रदेश, बिहार, नेपाल तथा देश के अन्य भागों से आते हैं। मेलों तथा त्योहारों के अवसर पर लाखों यात्री वहां पर पहुंचते हैं। चाहिए तो यह था कि वहां के लिए आवागमन की सुविधाएं और बढ़ाई जातीं। उसके विपरीत रेल मंत्रालय ने वहां के स्थानीय रेल अधिकारियों के कहने पर इस तरह का मन बना लिया कि उस लाइन को उखाड़ दिया जाए। मैं दाद देना चाहता हूँ अपने रेल मंत्री महोदय को कि उन्होंने इस सदन को आश्वासन दिया है और उस क्षेत्र की जनता को आश्वासन दिया है कि उस लाइन को नहीं उखाड़ा जायेगा। चाहिए तो यह था कि वहां पर यात्रियों की सुविधा के लिए यातायात के साधनों को और भी अच्छा बनाया जाता ताकि उनको किसी प्रकार की कोई परेशानी न होने पाए। 8-10 किलोमीटर की ऐसी बहुत सी लाइनें हैं जिनको कभी उखाड़ने की बात नहीं कही गई है। हाथरस से हाथरस जंक्शन के बीच 8-10 किलोमीटर की दूरी है। मथुरा-वृन्दावन, एटा-बरहन, भागलपुर-बरीनी के बीच में भी 8-10 किलोमीटर की दूरी है जिनको कभी उखाड़ने की बात नहीं कही गई है। इस रेल लाइन की दूरी तो 30 किलोमीटर है। वहां की जनता की मांग को देखते हुए मंत्रीजी को इस बात का अहसास हुआ कि उस लाइन को न उखाड़ा जाए और

उन्होंने यहाँ पर आश्वासन दिया है कि वहाँ पर रेलगाड़ियां चलती रहेंगी, उनको बन्द नहीं किया जायेगा। अयोध्या का धार्मिक रूप से बड़ा महत्व है, लाखों की तादाद में हर साल वहाँ पर यात्री जाते हैं लेकिन वहाँ पर पुराने स्टीम-के इंजन और ढुकरा रेलगाड़ियां चलाई जा रही हैं बावा आदम के जमाने के वह इंजन हैं जिनकी मरम्मत भी नहीं हो सकती है और एक किलोमीटर चलने के बाद वह रुक जाती है। फिर उसमें कोयला पानी डालो। तो मेरा निवेदन है कि मंत्री जी इस से कंविन्सड हैं कि इस लाइन को बन्द न करके यात्रियों के लिए अधिक सुविधायें बढ़ाई जायें।

मैं माननीय मंत्री महोदय से जानना चाहता हूँ कि क्या उस लाइन पर स्टीम इंजन की जगह पर डीजल इंजन लगाने का प्रस्ताव है ? इसके साथ ही साथ पुराने जो डिब्बे हैं, उनको आरामदायक डिब्बों में बदलने का कोई विचार है ? मीटर गेज को ब्राड गेज में बदलने का कोई विचार है ? जिन कारणों को लेकर रेलवे लाइन बन्द करने की बात कही गई थी, मैं जानना चाहता हूँ कि क्या रेलवे के अधिकारियों ने कभी इस लाइन पर मैजिस्ट्रेट चैकिंग करवाई है ? क्या यह बात सही नहीं है कि रेलवे के अधिकारी बस मालिकों से मिले हुए हैं और वे उनसे रिश्वत लेते हैं ? इसकी वजह से या तो गाड़ियां नहीं चलती हैं और चलती हैं भी तो लेट चलती हैं। मैं कहना चाहता हूँ कि यह लाइन घाटे में जा रही है तो त्यौहारों पर स्पेशल गाड़ियां आप क्यों चलाते हैं ? रेलवे मंत्रालय को इस बात की जानकारी होगी कि मनकापुर में तीन-चार सौ करोड़ रुपये की टेलीफोन की जो इन्डस्ट्री लग रही है, उसमें इस लाइन की जरूरत होगी।

जसा की माननीय मंत्री जी ने कहा है कि जब तक इस लाइन को मँजेज किया जा सकता है, तब तक उस पर गाड़ियां चलती रहेंगी। इस लिए मैं जानना चाहता हूँ कि इस लाइन पर

यात्रा सुगम और यात्रियों को सुविधा पहुंचाने के लिए क्या स्टीम इंजन को डीजल में बदलने पर विचार करेंगे ? मैं यह भी पूछना चाहता हूँ कि पिछले समय में जो गाड़ियां समय पर पहुंचती नहीं थी और लेट पहुंचती थी—इसके कारण क्या हैं ?

SHRI A.B.A. GHANI KHAN CHAUDHURI : The hon. Member has very correctly asked why we did not say this earlier. In that case, probably they would not have brought in this Calling Attention. Only yesterday I took a serious decision - throughout the country, there are isolated pockets. We just cannot say to the people that we will not run the show in respect of these isolated pockets. We have got to run the show, whether on commercial or non-commercial considerations. So, it was yesterday that we took the decision. That is why I could not tell you earlier.

Another point the hon. Member has raised, is about conversion. That I have already replied to. Thirdly; he has spoken about doing away with the steam engines and putting in diesel engines. We are thinking exactly on that; and on those isolated pockets, if improvement has to be made, it has to be made with diesel engines.

MR. DEPUTY SPEAKER: Please think about it seriously.

SHRI A.B.A. GHANI KHAN CHAUDHURI : I can assure the hon. Member that we are thinking on these lines. About conversion, I will be the happiest person if I can do it, but because of constraint of funds, I am unable to assure the House, but as soon as funds are available, I will try to convert this.

श्री राम प्यारे पनिका (रावर्टसगंज) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय मंत्री महोदय का बड़ा आभारी हूँ कि उन्होंने सदन में आश्वासन दिया है कि यह लाइन चलती रहेगी। मैं माननीय मंत्री जी को काफी नजदीक से जानता हूँ।

आपको स्मरण होगा कि जनता रिजिम के बाद जब हम सत्ता में आए थे, उस समय देश के महत्वपूर्ण उद्योगों में काफी कठिनाइयां थी। कोयले के कारण काफी उद्योग बन्द हो गए थे जिसकी वजह से 1.4 प्रतिशत की गिरावट आ गई थी।

लेकिन माननीय मंत्री जी के कुशल नेतृत्व में जब से कोल डिपार्टमेंट और बिजली डिपार्टमेंट आया उन तीन वर्षों में जिस तरह से देश इन्फ्रास्ट्रक्चर आयोग और कृषि के क्षेत्र में बना, वह आप के सामने हैं। उन के आते ही जिस तरह से कोल और बिजली का उत्पादन उत्तरोत्तर बढ़ा, उस का नतीजा यह हुआ कि कृषि और उद्योग-धन्धों के क्षेत्र में हम ने आगे बढ़ाया शुरू किया। इतना ही नहीं, हमारी सरकार के सत्ता में आने के बाद राष्ट्रपति जी के तीन अभिभाषण हो चुके हैं, तीनों अभिभाषणों में राष्ट्रपति जी ने खास तौर से कोयला और बिजली के उत्पादन के बढ़ने की चर्चा की है। इसलिये; उपाध्यक्ष महोदय, हम माननीय मंत्री जी की कार्यकुशलता, उन की निष्ठा, उन की क्षमता से पूरी तरह से अवगत हैं। पिछली दफा जब वह रेल बजट इस सदन में रख रहे थे तो जनतन्त्र के प्रति उनके अगाध प्रेम को भी हमने देखा। उन्होंने कहा था कि जान-भावनाओं को दृष्टि में रख कर ही उन्होंने रेल बजट को बनाने का प्रयास किया है। यहां पर जनता की भावनाओं के अनुसार शासन चलेगा, हम जन-आकांक्षाओं को, जनता की भावनाओं को मानेंगे... .. (व्यवधान)... .. इन को शर्म आनी चाहिए.. जनता रिजिम में देश की आर्थिक अवस्था जर्जरित हो गई थी और उसका कारण केवल यह था कि की। सैंक्टर के उद्योगों को इन्होंने नेस्तो - नाबूद कर दिया था, नष्ट कर दिया था, लेकिन आज निश्चित तौर पर मैं यह कह सकता हूं कि हमारे वर्तमान रेल मंत्री और तत्कालीन बिजली और कोयला मंत्री को इस बात का श्रेय है कि उन्होंने देश की रुकी हुई गाड़ी को फिर से चला दिया।

अब जहां तक मानकपुर-कटरा लाइन की बात है - यह उत्तर प्रदेश के पूर्वांचल में है, गोंडा और फैजाबाद के क्षेत्र में आती है। गोंडा हमारा ऐसा जनपद है जहां ट्राइबल्स की संख्या बहुत ज्यादा है, पिछड़ा हुआ क्षेत्र है। यह लाइन हमारे इस क्षेत्र को, देश के बहुत ही पवित्र और धार्मिक क्षेत्र को जोड़ने वाली लाइन है। मैं मंत्री जी का ध्यान इस तरफ विशेष रूप से दिलाना चाहता हूं - यदि यह लाइन नहीं बनी तो हमारे क्षेत्र के लोगों को 187 किलोमीटर का चक्कर काट कर इलाहाबाद जाना पड़ेगा जहां हमारे प्रदेश का हाईकोर्ट स्थित है। हमारे श्री जयराम वर्मा जी ने, जब रेल बजट पर बहस हो रही थी, मुझे याद है कहा था कि इस रेल लाइन के न होने से न केवल गरीबों को, बल्कि एक ऐतिहासिक, सांस्कृतिक तथा धार्मिक नगरी होने के कारण बाहर से आने वाले लोगों को बहुत ज्यादा कठिनाई होगी। हमारे माननीय मंत्री जी ने आज यह घोषणा की है कि यह लाइन चलती रहेगी। इस से हमें बहुत सन्तोष हुआ है तथा इसके लिए हम उन्हें विशेष रूप से धन्यवाद देना चाहते हैं।

लेकिन इसके साथ ही मैं एक निवेदन और करना चाहता हूं। वहां पवित्र सूर्य नदी पर एक ब्रिज की बहुत आवश्यकता है जिसे शीघ्र से शीघ्र बनाया जाय। हमारे मित्र श्री आनन्द सिंह जी ने, जो उस क्षेत्र के सम्मानित संसद सदस्य हैं, माननीया प्रधान मंत्री जी और माननीय रेल मंत्री जी को लिखा है। हमें उस क्षेत्र के लिये विशेष रूप से चार-पांच काम करने हैं।

1. आउट-पिट

2. ट्राप-पिट

3. 180 मीटर बी० जी० लाइन कोयले के लिये

4. 60 मीटर बी० जी० लाइन - फ्रेन - साइन

5. वार्षिक पिट

इन कामों में ज्यादा खर्च नहीं होगा, शायद पांच-सात लाख रुपयों में ये काम हो सकते हैं। मुझे विश्वास है कि इस धनराशि को उपलब्ध कराकर मंत्री जी इन छोटी-मोटी दिक्कतों को दूर कराने की कृपा करेंगे।

जहां तक उत्तर प्रदेश में रोड वेज की व्यवस्था का प्रश्न है बहुत ही दयनीय है। जो गरीब आदमी है उस को बसों के द्वारा अयोध्या जाने में यदि 15 रुपये लगते हैं तो स्पष्ट है कि रेल द्वारा यात्रा करने में काफी कम लगेगा। इन सारी परिस्थितियों को देखते हुए उन्होंने आज सदन को आश्वासन दे दिया है कि जैसे ही धन उपलब्ध होगा कन्वर्शन का काम शुरू किया जाएगा।

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : न नौ मन तेल होगा न राधा नाचेगी।

श्री आनन्द सिंह (गोंडा) : अभी तक तो इनको लाइन टूटने का इन्तजार था। लाइन टूटती और ये एजीटेशन करते। अब मंत्री जी ने आश्वासन दे दिया है तब भी इनको तकलीफ है।

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : मुझे कोई तललीफ नहीं है लेकिन इस आश्वासन का कोई महत्व नहीं है कि जब धन उपलब्ध होगा तब तक काम शुरू कराया जाएगा। धन अभी उपलब्ध कराया जाए। सदन इस बात का समर्थन करेगा।

MR. DEPUTY SPEAKER : Please do not go beyond the Calling Attention.

श्री आनन्द सिंह : आपको उस वक्त क्या हो गया था। तीन साल में आप करवा देते। उसके नाम पर जीतते थे।

श्री रामप्यारे पनिका : तो मैं एक तो यह चाहता हूँ कि ये जो छोटी-मोटी सुविधाएँ हैं ये उपलब्ध कराई जाएँ। दूसरी एक आम शिकायत है। मंत्री जी बड़ी कड़ाई से रेलवे बोर्ड को दुरुस्त करने में लगे हैं इसका नतीजा सामने है। चाहे एकसीडेंट्स में हो या पंचुएलिटी में हो, सारे क्षेत्रों में जब से मंत्री जी ने नारा दिया है सुधार हो रहा है। यही कारण है कि माननीय मंत्री जी ने सदन के लोगों पर भी कुछ भार डाला है उस जिम्मेदारी को वहन करने की वाजपेयी जी कोशिश नहीं करते हैं आंदोलनों के द्वारा ये हमें प्रगति पथ से विमुख नहीं कर सकते। बहुत ही संतुलित ढंग से हम आगे बढ़ रहे हैं। मेरा निवेदन है कि इन छोटी-मोटी सुविधाओं को उपलब्ध कराया जाए। (व्यवधान) वहाँ पर व्यवस्था को दुरुस्त करिए यही मैं कहना चाहता हूँ।

MR. DEPUTY SPEAKER : This is not a discussion on the Budget.

SHRI RAM VILAS PASWAN : Sir, I am on a point of order. You must allow it

MR. DEPUTY SPEAKER : Under what rule ?

SHRI RAM VILAS PASWAN : Under rule 376.

SHRI RAM PYARE PANIKA : I am not yielding.

MR. DEPUTY SPEAKER : He has risen on a point of order. What is your point of order, Mr Paswan ?

(Interruptions)

MR. DEPUTY SPEAKER : Please sit down.

श्री रामविलास पासवान : मेरा प्वाइंट आफ आर्डर है। अभी ट्रेझरी बेंच के मेंबर द्वारा बार-बार रेलवे मिनिस्टर की प्रेज की गई। उन्होंने

एक बार भी प्रधानमंत्री की प्रेज नहीं की। क्या यह हाउस को शोभा देता है? इस बारे में आपकी क्या व्यवस्था है।

MR. DEPUTY SPEAKER : There is no point, and, therefore, there is no point of order.

श्री राम प्यारे पनिका : प्रधानमंत्री ने ऐसे योग्य लोगों को मंत्रिमण्डल में रखा है। इसलिए उनकी तारीफ तो है ही।

श्री आनन्द सिंह : इनको अपने प्रधानमंत्रियों के बारे में याद दिला दीजिए।

SHRI A.B.A. GHANI KHAN CHAUDHURI : My hon. friend has not said anything new. I have already replied to all the points. He has made only one point, viz. about the over-bridge. I do not know about this. I do not know how much expenditure will have to be incurred, and all that. I will look into the matter. We have to see about money being available. After looking into these things, I will be able to reply.

श्री रामनगीना मिश्र (सलेमपुर) : मेरे मित्रों ने सारी चीजों का उल्लेख कर दिया है। मुझे कोई विशेष बात नहीं कहनी है। मंत्री जी के बयान से मैं संतुष्ट हूँ। मैं दोबारा किसी बात को दोहराना नहीं चाहता। इससे हमको विरोधी भाइयों के विचार जरूर मालूम हुए हैं। एक सिद्धान्त है कि शराब के नशे में और हंसी में दिल के उद्गार प्रकट होते हैं।

पासवान जी बनावटी रूप में ही हम लोगों का विरोध करते हैं लेकिन मन में हमारी प्रधान मंत्री जी के प्रति अपार श्रद्धा है, यह बात सत्य है।

श्री राम खिलास पासवान : इन्होंने एक बार भी नाम नहीं लिया।

MR. DEPUTY-SPEAKER : Mr. Mishra, do not reply to Mr. Paswan. Pleass speak on the subject matter.

श्री रामनगीना मिश्र : अभी से हमें क्यों रोक रहे हैं? उपाध्यक्ष जी, आवश्यकता आविष्कार की जननी होती है। हमारे कुछ अधिकारी ऐसे हैं जो सदैव से ही शासन को भ्रमित करते आए हैं। पिछले तीन सालों से रेल मंत्रालय के अधिकारी यही राय देते रहे कि यह रेल लाइन प्राफिटेबल नहीं है इसलिए यह न चलायी जाए। कभी कभी एक दो बार रेलगाड़ी को जंगल में ही खड़ी कर दी जाती थी और इसी वजह से मुसाफिर भी कम होते थे। उसके बाद रेल मंत्रालय के अधिकारियों ने यह सोचा कि यहां पर रेल चला पाना बहुत मुश्किल है इसलिए इसको बंद कर दिया जाए। हम इस बात से संतुष्ट हैं कि कम से कम भ्रमित करने वाली जो रिपोर्ट है उससे रेल मंत्रीजी भ्रमित नहीं हुए। उन्होंने जनभावनाओं का आदर करके सही फैसला किया। इसके पूर्व जब स्व० श्री केदार पांडे जी रेल मंत्री थे, उस समय भी अधिकारियों ने भ्रमित कर दिया था कि यह रेल लाइन उखाड़ दी जाए। वहां के लोगों ने मंत्री जी से मिलकर निवेदन किया कि आप चलकर वहां निरीक्षण कर लें। मंत्री जी वहां गए और सब बातों का अवलोकन किया। लाखों आदमियों की जन-सभा में उन्होंने एलान किया था कि यह रेल लाइन उखाड़ी नहीं जाएगी। अयोध्या एक ऐसी ऐतिहासिक जगह है जिसके लिए राम-राज्य की कल्पना हमारे बापू भी करते आए हैं और हम सब लोग भी कर रहे हैं वह आदर्श की एक नगरी है और जिसके उत्थान हेतु पांडे जी ने मुझाव द्रिया था कि यह रेल लाइन सदैव बनी रहेगी। सरजू नदी पर एक पुल बनाया जायेगा और इस लाइन को भी बड़ा किया जायेगा। अयोध्या को फँजावाद से कनैक्ट किया जायेगा जिससे इस नगरी का उत्थान हो सकेगा। इस प्रकार के विचार हमारे स्वर्गीय रेल मंत्री जी के थे।

MR. DEPUTY SPEAKER : Everything is over. You are repeating the same point. If there is a new point you mention. This has already been considered. Mention if there is a new point.

श्री रामनगीना मिश्र : हमको बीच में मत रोकिए, कहने दीजिए। वहां के लोगों ने रेल लाइन को न उखाड़ने के लिए हड़ताल की। वहां के विशिष्ट लोगों ने भी अनुरोध किया कि अयोध्या के विकास हेतु इस रेल लाइन को रखा जाए और इसको बड़ी लाइन में कनवर्ट किया जाए। उन्होंने प्रधान मंत्री जी से मिलने का समय लिया है और वे विशिष्ट लोग प्रधान मंत्री जी से मिलने के लिए आ रहे हैं कि अयोध्या के विकास हेतु इस रेल लाइन का भी विकास किया जाए। अभी मंत्री जी ने कहा कि हमारे पास बजट बहुत कम है। अभी बाजपेयी जी ने भी कहा है और मैं भी इस बात से सहमत हूँ कि इससे काम चलनेवाला नहीं है। अरबों रुपया खर्च हो रहा है और अयोध्या नगरी के विकास के लिए केवल 12 करोड़ रुपए का प्रावधान किया जाना है।

मैं चाहूंगा हमारे रेल मंत्री जी व्यक्तिगत प्रभाव डाल कर इस काम को करायें।

मैं समझता हूँ कि प्रधान मंत्री जी वहां के जजबात से वाकिफ हैं, उनकी भी इच्छा है कि अयोध्या के विकास के लिये रेलवे लाइन का विकास किया जाय, और पुल बनाया जाय, इसके लिये मीटिंग होने जा रही है, मैं चाहूंगा रेल मंत्री प्रधान मंत्री से मिल कर के और योजना आयोग के उपाध्यक्ष से मिल कर के जो मौजूदा बजट है उसी में प्रावधान करें ताकि अयोध्या का विकास हो, बड़ी लाइन का विकास हो।

अभी जो रिपोर्ट मिली है जो मनकापुर से कटरा को रेल लाइन चलती है वहां के अधिकारी वैंस्टेड इंटरस्ट्रस से मिल कर उस रेल को ठीक से नहीं चला रहे हैं। आप इसकी जांच करें और

जो ट्रेन चल रही है मनकापुर से कटरा तक उसको सुचारु रूप से चलाया जाय और जो बाधाएँ हैं उनको दूर किया जाय। मेरी मांग है कि शटल कम से कम 5 बार चलनी चाहिये जिससे लोगों को सुविधा हो। करोड़ों आदमी अयोध्या में दर्शन के लिये जाते हैं। और जहाँ तक सेंटिमेंट्स की बात है, सेंटिमेंट्स से पता नहीं क्या क्या हो जाता है। इसलिए भारतवर्ष के सेंटिमेंट्स को हुए यह आवश्यक है कि घाघरा पर पुल बने, उसको बड़ी लाइन में कनवर्ट किया जाय और अयोध्या को इससे कनेक्ट किया जाय।

मैं पुनः मंत्री जी को धन्यवाद दूंगा और जो उन्होंने कहा है कि अयोध्या लाइन कभी नहीं उखड़ेगी इस बयान को पढ़कर लाखों लोग उनको आशीर्वाद देंगे और मुझे पूर्ण विश्वास है कि मंत्री जी की देख रेख में बड़ी लाइन भी बनेगी और पुल भी बनेगा।

SHRI A.B.A. GHANI KHAN CHAUDHURI : I have replied to every bit of the point which the hon. Member has raised. I do not think I can add more to what I have already said.

13.25 hrs

MATTERS UNDER RULE 377

- (i) DEMAND FOR PROVIDING EMPLOYMENT TO THE PERSONS WHOSE LANDS WERE TAKEN FOR ESTABLISHING FACTORIES IN PHULPUR, U.P.

MR. DEPUTY SPEAKER : Now, we take up matters under Rule 377.

श्री बी०डी० सिंह (फूलपुर) : उपाध्यक्ष जी, सरकार की यह नीति रही है कि जब भी किसी कारखाने इत्यादि के लिए किसानों की भूमि का