

14.30 hrs

SUPPLEMENTARY DEMANDS FOR GRANTS (RAILWAYS) 1981-82—Contd.

MR. DEPUTY-SPEAKER : We go to the next item—further discussion and voting on the Supplementary Demands for Grants in respect of the Budget (Railways) for 1981-82.

Dr. Roy was on his legs. He had taken twelve minutes. The total time allotted is two hours. Therefore, he will conclude now.

SHRI RAMAVATAR SHASTRI (Patna) : The time allotted was 2-1/2 hours. It was decided in Business Advisory Committee.

DR. SARADISH ROY (Bolpur) : I have to request for transformation of narrow gauge lines to broad gauge lines.

I want to press that several narrow gauge lines which are managed by the Railways should be nationalised.

Bills are coming, two N.G. Railways in Assam are to be nationalised.

In West Bengal Ahmedpur Katwa, Bankura Damodar these two N.G. Railways should also be nationalised. There are three narrow gauge railways in our State—Ahmedpur Katwa, Burdwan Katwa and Bankura Damodar River Railway—these should be converted into broad gauge lines. If it is not done no investment is made, there will be further deterioration of Service. Even to-day the service is deteriorating. The bogies are very old. They are not being replaced though I have written letters and spoken many times, nothing has been done. The condition of these bogies is the worst possible. If it is not nationalised and proper steps are not taken, it will be difficult for the passengers. The Minister had assured that the Purulia-Katishla narrow gauge would be converted into broad gauge. But adequate funds have not been provided. As such the progress in work is very slow. I would request that sufficient funds should be provided so that the work can be expedited.

Purulia is very backward district. Our Chief Minister has written several times that direct train from Howrah to Purulia with terminal facilities at Purulia be arranged. There is sufficient space to transform the existing narrow gauge platform for terminal facilities. If the terminal facilities are there, express train from Calcutta to Howrah and to Purulia can be introduced.

There are old lines—Howrah Amta and Howrah Sheikh Ali. In 1972 election, Prime Minister Smt. Indira Gandhi assured there

that it will be converted into broad gauge. Only Howrah Amta has been taken up. But adequate funds have not been provided for conversion to broad gauge.

MR. DEPUTY-SPEAKER : It is only Supplementary Demands for Grants. Time allotted is two hours only. You have already taken fifteen minutes. Everybody feels that he should only speak, his party should only speak. That is not correct. Everybody should speak. Everybody should participate. That should be our aim. It is not that I should take more time and other should not.

DR. SARADISH ROY : I shall mention only the points.

For Howrah-Sheakhalla section some amount was allotted three years back. But the funds have been diverted for some other purposes. Howrah Amta will give very good service. Tamluk to Digha, new line be constructed.

North Bengal-Jalpaiguri : Previously from Calcutta to Jalpaiguri before partition there were two fast trains. After independence, after 34 years, we are having only one fast train. So, we press for another fast train between Howrah and Jalpaiguri. It is a very important railway station. It serves Darjeeling, Jalpaiguri, Sikkim and Bhutan. So, a fast train should be introduced.

MR. DEPUTY-SPEAKER : You must conclude now.

DR. SARADISH ROY : Then there was a diesel repairing shed. It has been shifted from Jalpaiguri to Ajmer.

MR. DEPUTY-SPEAKER : I will have to call the next speaker. Shri Jamilur Rahman. I must do justice to all.

I cannot do justice to you only.

DR. SARADISH ROY : I am concluding.

MR. DEPUTY-SPEAKER : I am not permitting. I must see that everybody gets a chance. You have already taken 16 minutes. You please take your seat.

DR. SARADISH ROY : Only one minute.

MR. DEPUTY-SPEAKER : I will not allow you. I have already called another member Shri Jamilur Rahman.

(Interruptions)

If you want to waste the time of the House, you can do it I will not allow you. If I am not strict, the people at the end will not be able to speak. They have a complaint. This is not the way. I have to conduct the proceedings in a proper way. Everybody has to stick to the

time schedule. Otherwise, I will not allow other members to speak. When I make a request you must obey the Chair and sit down. That is the best parliamentary way. I requested you to sit down. I will now allow you any more. This kind of coercion will not do good; it is unparliamentary.

DR. SARADISH ROY : Please allow me..... (Interruptions)

MR. DEPUTY-SPEAKER: This will not go on record.

His speech will not go on record.

I am making a request to you. You have already taken 16 minutes. There are 30 members to speak. I have to give them also a chance. Every member shall not take more than 5-7 minutes. Shri Jamilur Rahaman. Any remark made by sitting shall not be recorded.

PROF. MADHU DANDAVATE (Rajapur) : You are also sitting sir, it will not go on record.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Shri Jamilur Rahman.

श्री जमीलुर्रहमान (किशनगंज) :
मुहतरिम डिप्टी स्पीकर साहब, सब से पहले मैं आपका शुक्र गुजार हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया।

हम प्रधान मंत्री श्रीमती इंदिरा गांधी, श्री केदार पांडे, श्री जाफर शरीफ और श्री मल्लिकार्जुन के भी शुक्रगुजार हैं कि उन्होंने इतने कम समय में रेलवे टाइम टेबल को उर्दू में निकलवाया है और इससे उर्दू जानने वालों को बहुत सहूलियत और सुविधा हो गई। इससे उर्दू लैंग्वेज की भी तरक्की हो गई।

दूसरी एक बात मैं कहना चाहता हूँ। पूणिया के मुसलमान और कटिहार के मुसलमान पांडे जी, जाफर शरीफ जी और श्री मल्लिकार्जुन रेलवे के अफसरान के एक बात के लिए बहुत शुक्रगुजार हैं। उन्होंने कटिहार रेलवे कालोनी और कब्रिस्तान के बीच में अभी तक दोवार न होने की वजह से जो रीएक्शनरी फ्रांसिस को फिरकेवाराना बातें पैदा करने का मौका मिलता था वह अब

खत्म हो गया है क्योंकि रेलवे बोर्ड ने यह फैसला लिया है कि बीच में दीवार बना दी जाय। इस फैसले से सारी अकलियत के लोगों पर अच्छा असर पड़ा है और ऐसे फैसलों से हिन्दुस्तान में सेक्यूलरिज्म की जड़ें मजबूत होती जा रही हैं।

अब मैं रेलवे की मांगों पर आता हूँ। मांग बहुत कम है वक्त की अहमियत को देखते हुए और लोगों की जरूरियात को मद्देनजर रखते हुए और बढ़ती हुई आवादी को देखते हुए। इतना ही नहीं जो धातायात में सुविधायें बढ़ाने के लिए रेलों की जितनी जरूरत है उसके मुताबिक मांग कुछ कम नजर आ रही हैं। जो सार्वाभिमंटी डिमाण्ड्स की किताब मिली है इसके अन्दर 12 प्राइटम्स पर खर्च दिखाया गया है। तो मैं एक बात कहना चाहता हूँ कि आपने एन० एफ० रेलवे को जो छोड़ दिया है यह अफसोस की बात है, और कोई वजह नजर नहीं आ रही है। क्या मैं यह समझूँ कि यह नेग्लेक्टेड फ्रण्टियर रेलवे है? और अगर ऐसा नहीं है तो उसको बताने के लिए अब तक आपने कोई खास योजना सदन में क्यों नहीं रखी? अगर आप योजना रखते तो हम अपने सजेसन्स देते कि क्या क्या सुधार होना चाहिए। मैं तो ऐसा समझता हूँ कि नौदरन रेलवे का हेडक्वार्टर दिल्ली में है, मंत्रालय भी यहीं है और रेलवे बोर्ड भी दिल्ली में है इसलिए अगर नौदरन रेलवे के अगर मामलाजात ठीक रहें तो समझा जाता है कि सब जगह के मामलाजात ठीक हैं। तो ऐसी बात नहीं है। अगर नौदरन रेलवे में बढ़ोतरी हो तो अच्छी बात है, लेकिन ऐसा दूसरी रेलवेज की कोस्ट पर नहीं होना चाहिए। अभी तो ऐसा मालूम होता है कि एन० एफ० रेलवे में खटमलों का राज है, चोरी, गन्दगी, बे टिकट सफर करने वालों और इण्डिस्टिप्लिन का राज है। और वहाँ ऐसे अफसर भेजे जाते हैं जो डिस्क्रिडिटेड होते हैं। वह लोग इस रेलवे

[श्री जमीलुर्रहमान]

को पुराने जमाने का कालापानी समझते हैं और अपना टाइम पूरा करके चले जाते हैं। कोई तरक्की वहां नहीं होती।

एक दूसरी बात यह है कि आपके मंत्रालय ने क्लास 3 और क्लास 4 के लोगों का ट्रांसफर बन्द कर दिया है। इससे इंडिसिप्लिन बढ़ी है।

MR. DEPUTY-SPEAKER : Your time is over. There are other Members also who have to speak. I will give you only two minutes more. You must finish soon. This is only Supplementary Demands Don't exhaust everything.

श्री जमीलुर्रहमान : लोग सोचते हैं कि हमको कोई ट्रांसफर करने वाला नहीं है। मेरी गुजारिश है कि इस कूल को आप बदल दें।

एक बात और है ईस्टर्न जोन बहुत सेंसिटिव जगह है जहां आपका खास ध्यान जाना चाहिए। अभी खास तवज्जह न देने की वजह से मुल्क की काफी नुकसान हुआ है, तबारीख इस बात की शाहिद है। अब फिर हालात नाजुक होते जा रहे हैं। इसलिए इस पर खास तवज्जह दी जानी चाहिए।

यह सही है कि ऐक्सीडेंट्स हुए हैं। लेकिन ऐसे ऐक्सीडेंट्स हुए हैं जो वीथोण्ड कांट्रोल यूजमेंट थे। मसलन पुल पर गाड़ी का उलट जाना हवा की वजह से। तो हवा पर, आंधी पर तो रेल मंत्री जी का कोई जोर नहीं है। और इतना ही नहीं अभी तमिलनाडु की बात आई है। ..

MR. DEPUTY-SPEAKER : Please conclude. These are only Supplementary Demands. Please Keep all these things in stock for the General Railway Budget. You are exhausting everything.

SHRI JAMILUR RAHMAN : I am just concluding.

MR. DEPUTY-SPEAKER : You may not have material to speak on that day.

श्री जमीलुर्रहमान : 800 किलोमीटर ट्रेन बहुत अच्छे ढंग से आई और एक पर्टीकुलर छोटे से स्टेशन पर ट्रेन उलट गई। यह रिपोर्ट है, कहा जाता है कि एक सज्जन जो हमारे हाउस के सदस्य हैं वह इस ऐक्सीडेंट से तीन दिन पहले वहां गए थे जिनका दावा ऐसा भी है कि उन्होंने 52 ट्रेनें उलटवायी हैं और वह खुद क्रब महसूस करते हैं इस बात में कि उन्होंने ट्रेन्स उलटाई हैं। तो मैं जानना चाहूंगा कि क्या इस में कोई सच्चाई है कि वह वहां गए थे? अगर सच्चाई है तो आप ने ऐसी बातों की रोकथाम के लिए क्या कदम उठाए हैं?

एक बात मैं यह कहूँ कि मैंने आप की सर्प्लिमेंट्री डिमांड के पेज 4 में जो लिखा है उसे पढ़ा। उस में आप ने यह लिखा है :

"The decision to undertake these works during the current year has been taken after the preparation of the Railway Budget for the year 1981-82.

The opening up of Sunderbans area by providing a rail link is necessary as besides serving the development needs it will also improve the accessibility of this area to enable better surveillance of the international border."

यह अगर आप की रीजनिंग है तो क्या मैं यह कह सकता हूँ कि जोगवनी कोन से इंटरनेशनल बोर्डर पर नहीं है? जोगवनी तो बिलकुल नेपाल के बार्डर पर है और नेपाल बिलकुल लैंडलावड एरिया है तो जोगवनी से कटिहार तक आप ब्राडगेज में कन्वर्ट कीजिए। नंगल तलवाड़ा रेलवे लाइन जो 100 माइल्स की है उस के लिए बात कही जाती है, वह बने, और जल्दी बने, यह बहुत अच्छी बात है। लेकिन जोगवनी से कटिहार ब्राडगेज लाइन बनाना निहायत जरूरी है क्योंकि वह इंटरनेशनल बोर्डर पर पड़ता है और उस के लिए आप ने खुद रीजनिंग दी है इसलिए मेरी आप से गुजारिश है कि इस काम को आप करें।

डाल्टन गंज से पटना कोई एक्सप्रेस ट्रेन नहीं है। आप जानते हैं कि वह

मिनरल्स का इलाका है और वहाँ के लोगों को उस के बिना कितनी दिक्कत है। किस जमाने से इस चीज की मांग चली आ रही है। तो आप आज यहाँ कमिट कोर्जिए कि डाल्टन गंज से पटना एक एक्सप्रेस ट्रेन चलेगी ताकि वहाँ के जो मिनरल फील्ड में काम करने वाले लोग हैं उनकी बहुत दिनों से चली आ रही डिमांड पूरी हो।

एक बात एम्प्लायमेंट के मुताल्लिक कहना चाहूंगा। इस सदन में इस समय श्री एस०एन० मिश्र नहीं हैं, वह जब फारेन मिनिस्टर थे तो उन्होंने एक इण्टरव्यू में कहा था कि मुसलमान इस देश में सदर हो सकता है, वाइस-प्रेसीडेंट हो सकता है, एयर चीफ़ हो सकता है लेकिन नहीं हो सकता है तो एक प्यून नहीं हो सकता है, क्लास थ्री का एम्प्लॉई नहीं हो सकता है, क्लास फोर का नहीं हो सकता है, एक खलासी नहीं हो सकता है। मैं स्पष्ट तरीके से जानना चाहता हूँ कि 1979-80 और 1980-81 में एन ई आर और एन एफ आर में टोटल कितनी बहालियाँ आप ने की हैं और उस में कितने मुसलमान हैं, कितने हरिजन हैं, कितने आदिवासी हैं, कितने बैंक-बर्ड क्लास के लोग हैं। यह जो आजकल हवा चली है उस पर मैं ज्यादा रोशनी नहीं डालूंगा, लेकिन यह कहूंगा कि यह बात हमारे मैनफेस्टो में है कि हिन्दुस्तान के सारे लोग बराबर हैं और सबको बराबर का मौका मिलेगा। सबको बराबर अपनी रोजी-रोटी कमाने का हक हासिल है। इसलिए मैं गुजारिश करता हूँ कि इन बातों को आप ख्याल में रखिए। ललित बाबू ने कमिट किया था कि इस हाउस के अन्दर, मैं उस वक्त इस हाउस का मेम्बर था, उन्होंने कहा था कि मैं जोनल कमिटी बनाऊंगा और उस में आफिसर्स होंगे जो इस बात की रिपोर्ट करेंगे कि क्लास थ्री, क्लास फोर में कितने मुसलमान, कितने हरिजन और कितने आदिवासी बहाल हुए, और

उन्होंने कहा था कि पार्लियामेंट में हर छः महीने में मैं उस की रिपोर्ट रखूंगा। इसलिए आप इस चीज को रखिए।

आप ने सेंटर का एक टाइम टेबल उर्दू में निकाला है। मैं चाहूंगा कि और रेलवेज के टाइम टेबल भी आप उर्दू में निकालिए ताकि उर्दू का तबका उस से फायदा उठा सके। यह आप का निहायत अच्छा कदम है।

इन्हीं बातों को कहते हुए मैं अन्त में माननीय उपाध्यक्ष महोदय का शुक्रिया अदा करता हूँ कि उन्होंने इतनी बातें रखने का मौका मुझे दिया।

[شہری جمیل الرحمن (کشن گنج):

محترم ذہنی اسپیکر صاحب - سب سے پہلے میں آپ کا شکریہ ادا ہوں کہ آپ نے مجھے بولنے کا موقع دیا -

ہم پردھان منتری شریمتی ایندرا گاندھی - شہری کھنڈار پانڈے - شہری جعفر شریف اور شہری ملک اوجن کے بھی شکریہ ادا ہوں کہ انہوں نے اتنے کم سے میں ریلوے ٹائم ٹیبل کو اردو میں نکلوا دیا ہے - اور اس سے اردو جاننے والوں کو بہت سہولیت اور سہولت ہو گئی - اس سے اردو لہنگویج کی بھی ترقی ہوئی -

دوسری ایک بات میں کہنا چاہتا ہوں - پورنیا کے مسلمان اور کٹھہار کے مسلمان پانڈے جی - جعفر شریف جی - اور شہری ملک اوجن ریلوے کے افسران کے ایک بات

[شہری جنیبل الرحمن]

کے لئے بہت شکرگزار ہیں۔ انہوں نے کٹیہار ریلوے کالونی اور قبرستان کے بیچ میں ابھی تک دیوار نہ ہونے کی وجہ سے جو ریلکشری فاسز کو فرقہ وارانہ باتیں پیدا کرنے کا موقع ملتا تھا وہ اب ختم ہو گیا ہے۔ کھونڈہ ریلوے بورڈ نے یہ فیصلہ لیا ہے کہ بیچ میں دیوار بنا دی جائے۔ اس فیصلے سے ساری اقلیت کے لوگوں پر اچھا اثر پڑا ہے۔ اور ایسے فیصلوں سے ہندوستان میں سیکولرزم کی جڑیں مضبوط ہوتی جا رہی ہیں۔

اب میں ریلوے کی مانگوں پر آتا ہوں۔ مانگ بہت کم ہے۔ وقت کی اہمیت کو دیکھتے ہوئے لوگوں کی ضروریات کو مد نظر رکھتے ہوئے اور بڑھتی ہوئی آبادی کو دیکھتے ہوئے اتنا ہی نہیں آمد و رفت میں سوودھائیں بڑھانے کے لئے ریلوں کی جتنی ضرورت ہے اس کے مطابق مانگ کچھ کم نظر آ رہی ہے۔ جو سٹیٹ ریلوے ڈیپارٹمنٹ کی کتاب ملی ہے اس کے اندر ۱۲ اٹمنس پر خرچ دکھایا گیا ہے۔ تو میں ایک بات کہنا چاہتا ہوں کہ آپ نے این۔ ایف۔ (N. F.) ریلوے کو جو چھوڑ دیا ہے یہ اسسوس کی بات ہے اور کوئی وجہ نظر نہیں آ رہی ہے۔ کیا میں سمجھوں کہ یہ نگیلنگٹڈ فرنٹیئر ریلوے (Neglected Frontier Railway)

ہے اور اگر ایسا نہیں ہے تو اس کو بڑھانے کے لئے اب تک آپ نے کوئی خاص یوجنا سدن میں کیوں نہیں دکھی۔ اگر آپ یوجنا رکھتے تو ہم اپنے ساجیشنس (Suggestions) دیتے کہ کیا کیا سدھار ہونا چاہئے۔ میں تو ایسا سمجھتا ہوں کہ ناردرن ریلوے کا ہیڈ کوارٹر دہلی میں ہے۔ مینٹننس بھی یہیں ہے۔ اور ریلوے بورڈ بھی دہلی میں ہے۔ اس لئے اگر ناردرن ریلوے کے معاملہ جات ٹھیک رہیں تو سمجھا جاتا ہے کہ سب جگہ کے معاملہ جات ٹھیک ہیں۔ تو ایسی بات نہیں ہے۔ اگر ناردرن ریلوے میں بڑھوتری ہو تو اچھی بات ہے لیکن ایسا دوسری ریلویز کو کاسٹ پر نہیں ہونا چاہئے۔ ابھی تو ایسا معلوم ہوتا ہے کہ این۔ ایف۔ ریلوے میں کھٹلیوں کا راج ہے۔ چوری گندمی بے تکلف سفر کرنے والوں اور ان ڈسپلین کا راج ہے۔ اور وہاں ایسے انسر بھجے جاتے ہیں جو ڈسکریڈیٹڈ (Discredited) ہوتے ہیں وہ لوگ اس ریلوے کو پرانے زمانے کا کالا پانی سمجھتے ہوں۔ اور اپنا قائم پورا کر کے چلے جاتے ہیں۔ کوئی ترقی وہاں نہیں ہوتی۔

ایک دوسری بات یہ ہے کہ آپ کے مینٹننس نے کلاس ۳ اور کلاس ۴ کے لوگوں کا ٹرانسفر بند کر دیا ہے۔ اس سے ان ڈسپلین بڑھی ہے۔

MR. DEPUTY SPEAKER : Your time is over. There are other Members also who have to speak. I will give you only two minutes more. You must finish soon. This is only Supplementary demands for Grants. Don't exhaust everything. Keep

شری جمیل الرحمن : لوگ سوچتے

ہیں کہ ہم کو کوئی ٹرانسفر کرنے والا نہیں ہے۔ موری گزارہ ہے کہ اس رول کو آپ بدل دیں۔

ایک بات اور ہے ایسٹرن زون بہت سہسترو (Sensitive) جگہ ہے جہاں آپ کا خاص دھیان جانا چاہئے۔ ابھی خاص توجہ نہ دینے کی وجہ سے ملک کو کافی نقصان ہوا ہے تواریخ اس بات کی شاہد ہے۔ اب یہ حالات نازک ہوتے جا رہے ہیں۔ اس لئے اس پر خاص توجہ دی جانی چاہئے۔

یہ صحیح ہے کہ ایکسیڈینٹس ہوتے ہیں۔ لیکن ایسے ایکسیڈینٹس ہوتے ہیں کہ جو ہونڈ ہیومن کنٹرول (beyond human control) تھے۔ مثلاً پل پر گازی کا الٹ جانا ہوا کی وجہ سے تو ہوا پر۔ آندھی پر تو ریل ملتری جی کا کوئی اور نہیں ہے۔ اور اتنا ہی نہیں ابھی تامل ناگو کی بات آئی ہے۔

MR. DEPUTY-SPEAKER : Please conclude. These are only Supplementary Demands. Please keep all these things in stock for the General Railway Budget. You are exhausting everything.

SHRI JAMILUR REHMAN : I am just concluding.

MR. DEPUTY-SPEAKER : You may not have material to speak on that day.

شری جمیل الرحمن : ۸۰۰ کلو

میٹر ترین بہت اچھے ڈھنگ سے آئی اور ایک پرتھکولر چھوٹے سے

اسٹیشن پر ترین آلت گئی۔ یہ رپورٹ ہے۔ کہا جاتا ہے ایک سجن جو ہمارے ہاؤس کے سدسہ ہوں وہ تین دن پہلے وہاں گئے تھے جن کا دعوہ ایسا بھی ہے کہ باون تربیلوں التوائی ہیں۔ اور وہ خود فخر محسوس کرتے ہیں اس بات میں کہ انہوں نے تربیلوں التوائی ہیں۔ تو میں جاننا چاہوں گا کہ کیا اس میں کوئی سچائی ہے کہ وہ وہاں گئے تھے اگر سچائی ہے تو اپنے ایسی باتوں کی روک تھام کے لئے کہا قدم اٹھائے ہیں۔

ایک بات میں یہ کہوں کہ میں آپکی سلیمیمینٹری ڈیمانڈ کے پریج ۴ میں جو لکھا ہے اسے پڑھا اس میں آپ نے یہ لکھا ہے۔

“That decision to undertake these works during the current year has been taken after the preparation of the Railway Budget for the year 1981-82.”

The opening up of Sunderbans area by providing a rail link is necessary as besides serving the development needs it will also improve the accessibility of this area to enable better surveillance of the international border.”

یہ اگر آپکی ریوننگ (reasoning) ہے تو کیا میں یہ کہہ سکتا ہوں کہ جوگھٹی کون سے انٹریڈیشنل بارڈر پر نہیں ہے۔ جوگھٹی تو بالکل نہیال بارڈر پر ہے۔ اور نہیال بالکل لینڈ لاکڈ ایریا (land locked

area) ہے تو جوگھٹی سے کتھپار تک آپ برات کیج میں کلورٹ کہجئے نکلن تلواڑہ ریلوے لائن جو سو مائلز کی ہے اسکے لئے بات نہی جاتی ہے وہ بلے۔ اور جلدی بلے یہ بہت اچھی بات ہے لیکن جوگھٹی سے کتھپار

[شری جمیل الرحمن]

براقہ گلیج لائن بنانا بہت ضروری ہے۔ کیونکہ وہ انٹرنیشنل باؤنڈری پر پڑتا ہے۔ اور اسکے لئے آپ نے خود ریزننگ دی ہے۔ اس لئے میری آپ سے گزارش ہے کہ اس کام کو آپ کریں۔

ڈالٹن گلیج سے پتھہ کوئی ایکڑس ٹرنیں نہیں ہیں۔ آپ جانتے ہیں کہ منسٹریس کا علاقہ ہے اور وہاں کے لوگوں کو اسکے بنا کٹائی دیتا ہے۔ اس زمانے سے اس چیز کی مانگ چلی آ رہی ہے۔ تو آج آپ یہاں کسٹ کھجئے۔ کہ ڈالٹن گلیج سے پتھہ ایک ایکسپریمس ٹرین چلے گی۔ تاکہ وہاں کے جو منڈاس فیہاتہ میں کام کرنے والے لوگ ہیں انکی بہت دنوں سے چلی آ رہی تیمانہ پوری ہو۔

ایک بات ایمپلائمنٹ (employment) کے متعلق کہنا چاہوں گا۔ اس سدن میں اس سے شری ایس۔ این۔ مشرا نہیں ہیں۔ وہ جب فارن منسٹر تھے تو انہوں نے ایک انٹرویو میں کہا تھا کہ مسلمان اس دیش میں صدر ہو سکتا ہے وائس پریزیڈنٹ ہو سکتا ہے ایڈر چیف ہو سکتا ہے۔ لیکن نہیں ہو سکتا ہے تو ایک پھون نہیں ہو سکتا ہے۔ کلاس تھی کا ایمپلائی نہیں ہو سکتا ہے۔ کلاس ۴ کا نہیں ہو سکتا ہے ایک خلاصی نہیں ہو سکتا ہے۔ میں (سہست طریقے سے جاننا چاہتا ہوں کہ ۸-۱۹۷۹ ع اور ۸۱-۱۹۷۰ ع میں این۔ ای۔ آر اور این۔ ایف۔ آر میں توٹل کٹائی بھالیاں آپ کی

ہوں اور اس میں کتنے مسلمان ہیں۔ کتنے ہریجن ہیں۔ کتنے آدی باسی ہوں۔ کتنے بیگ وڈ کلاس کے لوگ ہیں۔ یہ جو آچکل ہوا چلی ہے اس پر میں زیادہ روشنی نہیں قالوں گا۔ ایکن یہ کہوں گا کہ یہ بات ہمارے ملی فہستہ میں ہے کہ ہندوستان کے سارے لوگ برابر ہیں۔ اور سب کو برابر کا موقع ملے گا۔ سب کو برابر ایلی روزی دوتی کمانے کا حق ہے۔ اس لئے میں گزارش کرتا ہوں کہ ان باتوں کو آپ خیال میں رکھتے۔ لٹت باؤنڈری نے کسٹ کیا تھا۔ اس ہاؤس کے اندر میں اس وقت اس ہاؤس کا ممبر تھا انہوں نے کہا تھا کہ میں زونل کمیٹی بنانوں گا اور اس میں آفیسرس ہونگے۔ جو اس بات کی رپورٹ کریں گے۔ کہ کلاس ۳ کلاس ۴ میں کتنے مسلمان کتنے ہریجن اور کتنے آدی باسی بھال ہوئے ہیں اور انہوں نے کہا تھا کہ پارلیمنٹ میں ہر چہہ مہلے میں میں اس کی رپورٹ رکھوں گا۔ اسلئے آپ اس چیز کو رکھئے۔

آپے سینٹر کا ایک ٹائم ٹیبل اردو میں نکالا ہے۔ میں چاہوں گا کہ اور ریویوز کے ٹائم ٹیبل بھی آپ اردو میں نکالئے۔ تاکہ اردو کا طبقہ اس سے فائدہ اٹھا سکے۔ یہ آپکا اچھا قدم ہے۔

انہیں باتوں کو کہتے ہوئے میں انت میں مانئے ایادھیکس مہودے کا شکریہ کرتا ہوں کہ انہوں نے اتلی باتیں رکھنے کا موقع مجھے دیا۔

श्रीमटी कृष्णा साही : (बेगूसराय) :
उपाध्यक्ष महोदय सबसे पहले तो मैं यह गुजारिश करूंगी कि आप जरा महिला-सदस्यों की ओर विशेष ध्यान दीजिए और उन्हें अपनी बात कहने के लिए समय दीजिये ।

मैं रेल विभाग के तीनों मंत्री महोदयों को धन्यवाद देती हूँ कि उन्होंने बहुत अच्छा काम किया है । पहले रेलवे को मुनाफ़ा नहीं हुआ था । अब पहले-पहल उसको इतना मुनाफ़ा हुआ है । अप्रैल 1981 से लेकर जून 1981 तक अनिज 52.08 करोड़ रुपए हुई, जो कि बजट प्रॉपोज़िशन से अधिक है । लोडिंग का काम 69.02 मिलियन टन हुआ है, जो कि पिछले साल से 9.49 मिलियन टन अधिक है । इसके लिए भी वे बढ़ाई के पात्र हैं । 5 लाख बैंगनों में से 40,000 बैंगन बेकार पड़े हुए हैं, उन्हें दुरुस्त किया गया है और माल ढुलाई का काम मुस्तैदी से हुआ है । इसके अतिरिक्त एंशंसल कमोडिटीज को देश के एक हिस्से से दूसरे हिस्से तक पहुंचाया गया है । जिसकी आज सस्त ज़रूरत है । 10,000 टन कोयला, और दूसरा कच्चा माल प्रान्त-टन एक जगह से दूसरी जगह पहुंचाया जा रहा है । यदि हमारे देश में सामान की ढुलाई नहीं होगी, कच्चा माल, सीमेंट और चूना आदि जगह जगह नहीं पहुंचाया जायेगा, तो औद्योगिक विकास नहीं होगा । अगर खेतीहार किसानों के पास सामान न पहुंचे, तो वे कैसे खेती करेंगे ? मैं बहुत अदब के साथ कहना

चाहती हूँ कि देश का इनफ्रा-स्ट्रक्चर रेलवे पर निर्भर करता है ।

रेलवे की आमदनी सवारी गाड़ियों से कम होती है—तकरीबन 25, 30 प्रतिशत होती है, जबकि 75 प्रतिशत आमदनी माल ढुलाई से होती है । लेकिन जो घाटा है, वह उससे तो पाटा नहीं जा सकता । पिछले तीस वर्षों में भारी आबादी बढ़ी है, लोगों की आकांक्षाएं और उर्मादें बढ़ी हैं [] । लोग ज्यादा यात्रा करना पसंद करने लगे हैं, चाहे वह शिक्षा प्राप्त करने के लिए हो या आर्थिक विकास के लिए हो । बिना यातायात के उनका काम नहीं चलता है । लेकिन जिस अनुपात में हमारी आबादी बढ़ी है, उस अनुपात में रेलों का विकास नहीं हुआ है । 128 वर्ष पहले अंग्रेजों ने रेलवे की स्थापना की । हमारे देश में 62,000 किलोमीटर रेलवे लाइन छोड़ कर गए । तब से आज तक केवल 8,000 किलोमीटर रेलवे लाइन बनी है । इस कारण हम लोगों को काफी कठिनाइयां उठानी पड़ती हैं । रेल राष्ट्रीय यातायात का स्नायु-तंत्र है चाहे शिक्षा का प्रचार हो, सांस्कृतिक आदान-प्रदान हो या राष्ट्रीय एकता को मजबूत करना हो, उसके लिए रेलों का बहुत महत्व है । लेकिन हमारा रेलवे का बजट बहुत कम है । उसमें और रुपया देना चाहिए ताकि रेल विभाग में अधिक काम हो सके ।

मैं कहना चाहती हूँ कि रेलवे ने बहुत अच्छा काम किया है, सब कुछ बहुत अच्छा है, जनता भी इसको महसूस करती है, लेकिन जनता को इस बात से तकलीफ होती है कि रेल-दुर्घटनाओं की संख्या कुछ बढ़ी है ।

[श्रीमती कृष्णा साहू]

मंत्री महोदय को उस पर कुछ ध्यान देना चाहिए। रेल विभाग में जो 17 लाख कर्मचारी काम कर रहे हैं, उनको अनुशासन में बांधने की जरूरत है, उनको सही रास्ते पर लाने की जरूरत है, ताकि रेल-दुर्घटनाएं न हों।

हमारे यहां रेल की पटरियां पुरानी हो चुकी हैं। उनकी मैनटेनेंस बहुत आवश्यक है, जो नहीं हो रही है। स्लीपर्स पुराने हो गए हैं, डब्बे पुराने हो गए हैं, माल-गाड़ियों के वैगन्ज पुराने हो गए हैं। इन सब जरूरतों को पूरा करने के लिए पैसा चाहिए। इसलिए रेलवे विभाग की ये मांगें बिल्कुल जायज हैं।

रेल-दुर्घटनाओं के जो कारण हैं, उनकी जड़ में जाना चाहिए और उनकी रोक-थाम होनी चाहिए। तकनीकी विशेषज्ञ जांच करने के बाद कहते हैं कि रेल की पटरियां काम के लायक नहीं हैं, उन पर रेल-गाड़ियां नहीं चलनी चाहिए। इसके अनुसार कार्यवाही करनी चाहिए। यह भी देखना चाहिए कि जिस जमीन पर पटरियां बिछी हैं, वह खोखली और कमजोर होती जा रही है। इन सब बातों को विशेष रूप से छान-बीन करनी चाहिए, क्योंकि मनुष्य की जिन्दगी की कीमत बहुत है, दुनिया में इन्सान की जिन्दगी से ऊपर कोई चीज नहीं है।

14.55 hrs.

[SHRI HARINATH MISRA in the Chair]

सभापति महोदय, इस के बाद मैं माननीय मंत्री महोदय से आप्रह करना चाहती हूँ कि इन सब कामों के बावजूद भी हम लोगों के क्षेत्र में विकास का काम होना चाहिए, जिसकी कि गति थोड़ी मन्दी हो गई है। मैंने पहले भी अनुरोध किया है और

मैं अभी भी कह रही हूँ कि बहुत सारे रेलवे स्टेशन ऐसे हैं, जिनका कुछ विकास होना चाहिए। जहां पर रेल गाड़ियां जाती हैं, वहां पर पैसेजर्स के रहने के लिए कोई व्यवस्था नहीं है और वे जहां पर उतरते हैं, वहां पर कोई शेड भी नहीं है। इसलिए बहुत आवश्यक है कि रेलवे स्टेशन का विकास होना चाहिए।

दूसरी बात मैनटेनेंस के बारे में है। हम गाड़ियों में अमूमन देखते हैं कि कभी वाथ-रूम से पानी आ जाता है, जहां पर यात्री बैठे होते हैं और बहुत से डिब्बे तो पुराने हो चुके हैं, जिसके कारण हम लोगों को तकलीफ होती है। दूसरी बात रेल गाड़ियों के समय पर चलने की है, जिसकी वजह से पैसेजर्स को कठिनाई का सामना करना पड़ता है। मुझे उम्मीद है वे इस पर विचार करेंगे।

इन शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देते हुए मंत्री महोदय से कहना चाहती हूँ कि वे रेल दुर्घटनाओं पर भी विशेष ध्यान देंगे, ताकि इतनी दुर्घटनाएँ न हो। सभापति जी को भी धन्यवाद देती हूँ कि उन्होंने मुझे बोलने के लिए समय दिया।

श्री चन्द्र देव प्रसाद वर्मा (आरा) : सभापति महोदय, रेल बजट के सम्बन्ध में अनुदानों की पूरक मांगें, नई लाइनों, सड़क पुलों, माल डिब्बों, ब्रेक यानों, दो मंजिली डिब्बों के निर्माण तथा विदेशी पर्यटकों को आकर्षित करने के लिए "रेल यात्रा पैकेज योजना" का विदेशों में प्रचार करने के लिए खर्च की हैं।

इन की मांगों का विरोध मैं इसलिए कर रहा हूँ, चूंकि इन्होंने अधिकांश कार्य, जो बहुत आवश्यक है, छोड़ दिया है। इन्हें दूसरों को भी प्राथमिकता देनी चाहिए थी। सबसे आवश्यक यह है कि हमारी

6000 किलोमीटर रेल लाइन बहुत पुरानी हो गई है। इसके पुनर्निर्माण को सर्वोच्च प्राथमिकता मिलनी चाहिए थी। ये लाइनें रेल चलाने योग्य नहीं हैं। तेज़, बहुत तेज़ और फिर दो मंजिले रेल डिब्बे इन लाइनों पर नहीं चलाए जा सकते हैं। इसलिए यह आवश्यक है कि सब से पहले इन लाइनों को ठीक किया जाए।

आए दिन रेल दुर्घटनायें हो रही हैं। भारतीय रेलों का कार्यभार बहुत अधिक बढ़ता चला जा रहा है। अधिकांश रेल दुर्घटनायें रेल फाटकों पर हो रही हैं, वहां कोई कर्मचारी देखभाल के लिए नहीं है। यहां का फाटक खुला रहने के कारण जब वहां कोई गाड़ी पहुंचती है तो दुर्घटनायें हो जाती हैं। यह आप को अपने आंकों से पता लगेगा। हर बजट सत्र में मैंने सरकार का ध्यान इस ओर दिलाया है, लेकिन सरकार ने इस ओर ध्यान नहीं दिया है। ड्राइवरो को 18-18 घण्टे काम करना पड़ रहा है, जब कि 8-10 घण्टे से अधिक काम नहीं लेना चाहिए।

आरा-सासाराम लाइट रेलवे को बड़ी लाइन में परिणत होना आवश्यक है। इसमें देर करने से काफी क्षति हो रही है। जिन छोटी लाइनों को बड़ी लाइन में परिणत किया गया है, वे उतनी आवश्यक नहीं थी, जितनी कि आरा-सासाराम लाइट रेलवे आवश्यक है।

इसी प्रकार दानापुर मंडल में फतुहा-इस्लामपुर लाइट रेलवे जिसे एक प्राइवेट कम्पनी चला रही है, का राष्ट्रीयकरण आवश्यक है। सरकार इस कम्पनी को न जाने क्यों हर वर्ष 10-12 लाख रु० देती है, जब कि यह रेलवे लाइन बन्द है, चलती नहीं है। मजदूरों को पांच-पांच, छः-छः माह तक वेतन नहीं मिलता है। मंत्री जी ने मुझे आश्वासन भी दिया है, लेकिन

सब बेकार है। मंत्री जी इस सम्बन्ध में बहुत बोलते हैं, लेकिन करते बहुत कम हैं। पटना में राजेन्द्र नगर

श्री जार्ज फर्नांडीज (मुजफ्फरपुर) :
एकसीडेंट तो करते हैं।

सभापति महोदय : आश्वासन की पूर्ति हो सके, इसलिए फाइनेन्स मिनिस्टर से बातें कर रहे हैं ?

श्री चन्द्रदेव प्रसाद वर्मा : पटना में राजेन्द्र नगर के पास सड़क पुल का निर्माण बहुत आवश्यक है।

15.00 hrs.

राजेन्द्र नगर के पास एक सड़क पुल का निर्माण आवश्यक है। मंत्री जी ने मेरे एक प्रश्न के उत्तर में बतलाया है कि इस की स्वीकृति मिल गई है, लेकिन मैं देखता हूँ कि इस पूरक बजट में उस के लिए कोई प्रावधान नहीं है।

आरा से छपरा और बिहटा से अनुग्रह-नारायण रोड वाया पालीगंज के लिए एक नई रेलवे लाइन का होना बहुत आवश्यक है। लेकिन इस पूरक बजट में इस की जांच का जिक्र भी नहीं है। इनकी शीघ्र जांच करानी चाहिए।

दानापुर मंडल के बिहटा और आरा में सड़क पुल के निर्माण की आवश्यकता है। इन की स्वीकृति भी मिली हुई है लेकिन पता नहीं इस पूरक बजट में इनको क्यों नहीं लाया गया है।

20 लाख रुपये की राशि रेलवे सुधार समिति के कार्यालय की स्थापना के लिए रखी गई है लेकिन कहीं भी यह नहीं बतलाया गया है कि इस समिति का काम क्या होगा। क्या यह खाने और उकारने वाली समिति होगी? स्पष्ट रूप से यह बतलाए कि इतना

[श्री चन्द्रदेव प्रसाद वर्मा]

पैसा कहाँ खर्च होगा और इस समिति का क्या काम होगा ?

रेल यात्रा पैकेज योजना में विदेशी पर्यटकों को आकर्षित करने के लिए प्रचार पर विदेशों में 25 लाख रुपये खर्च होंगे। इस की कौन सी आवश्यकता है। देश भर में रेलों में आये दिन रेल दुर्घटनाएँ, चोरी, डकैती, लूट, हत्याएँ हो रहों हैं। यात्री आतंकित हैं, रेल में चढ़ने पर डर लगता है कि कहीं कोई दुर्घटना न हो जाय। पता नहीं आप-विदेशों में क्या प्रचार करेंगे, उनके लिए क्या आकर्षण का केन्द्र होगा ?

सभापति महोदय, एक बहुत ही आश्चर्य की बात रेलवे में होने लगी है। वह बात यह है—आप हर बड़े स्टेशन पर चले जायें, आपने देखा होगा, आप ने पटना में कभी गाड़ियों का इन्तज़ार किया होगा। वहाँ माइक से एनाउन्समेण्ट होता है कि सिगनल डाउन है, ड्राइवर चले आवें और गाड़ी जल्दी खोलें। इसी तरह से गार्ड के लिए भी किया जाता है। यह सब क्या तमाशा है ?

आचार्य भगवान देव (अजमेर) : यह सब आप लोगों का तमाशा है।

श्री चन्द्रदेव प्रसाद वर्मा : इसको बन्द करावाइए और स्पष्ट रूप से आदेश दीजिए कि गाड़ियां समय से खुलेंगी, ड्राइवर और गार्ड पहले से पहुँच जायें।

सभापति जी, यह सब बड़े दुःखद विषय है। हमारे पांडे जी बहुत ही अच्छे और नेकदिल व्यक्ति हैं, बातों को आसानी से सुन लेते हैं, समझते भी हैं, करना भी चाहते हैं, लेकिन पता नहीं वह बातें क्यों नहीं हो पातीं। हमको ऐसा लगता है

सभापति महोदय : जरूरत से ज्यादा रहमदिल हैं।

श्री चन्द्रदेव प्रसाद वर्मा : आप ने, सभापति महोदय, ठीक ही कहा है—जरूरत से ज्यादा रहमदिल हैं। इन सब बातों में सुधार की आवश्यकता है और इन्हें आप करा सकते हैं, बहुत आसानी से करा सकते हैं। गंगा नदी पर रेल के पुल के काम के लिए पिछले दिनों आप ने सदन में बतलाया था कि उसकी स्वीकृति मिल चुकी है, लेकिन अभी तक उस का पता नहीं है। मैं चाहता हूँ कि आप इन सब बातों के बारे में स्पष्ट रूप से इस सदन में कह दें कि आप क्या करना चाहते हैं

श्रम मंत्रालय से राज्य मंत्री (श्रीमती राम बुलारी सिन्हा) : थोड़ा तारीफ़ कीजिए, बिहार के हैं।

सभापति महोदय : लेबर प्रबलम के बारे में कह दें।

श्री चन्द्रदेव प्रसाद वर्मा : सभापति जी, आप भी जानते होंगे कि पटना से कलकत्ता जाने में कितनी कठिनाई होती है। कोई भी तेज़ और सीधी गाड़ी नहीं है, जिस के कारण यह कठिनाई बढ़ती जा रही है। पटना से रोज हज़ारों यात्री हावड़ा के लिए आते-जाते हैं।

सभापति महोदय : बोलने वाले बहुत हैं, इसलिए अब आप समाप्त कीजिए।

श्री मूल चन्द डामा (पाली) : हम लोगों को भी थोड़ा समय दीजिए। बिहार के मंत्री जी हैं और सभापति जी, आप भी बिहार के हैं।

श्री चन्द्र देव प्रसाद वर्मा : बिहार भी आप के देश में ही है। आप तो बिहार

के सम्बन्ध में कुछ नहीं कहते। बिहार की हालत बहुत खराब है और उस पर ध्यान नहीं दिया जा रहा है। . . . (व्यवधान) . . .

मैं यह बत रहा था कि इन लाइनों की वहाँ पर बहुत आवश्यकता है और मैं एक बात और बताना चाहता हूँ और वह यह है कि आरा से छपरा तक एक नई लाइन बिछवाई जाए क्योंकि उसकी बहुत आवश्यकता है। सिन्हाघाट के पास गंगा नदी पर पुल बनाने की योजना होनी चाहिए। उस से, सभ्यता महोदय, आप अपने इलाके में आसानी से जा सकते हैं। इस से यह भी होगा कि उत्तर बिहार और दक्षिण बिहार आपस में जुड़ जाएंगे। दक्षिण बिहार में इण्डस्ट्रियल बेल्ट है और उत्तर बिहार में उपजाऊ भूमि है। इन दोनों के जुड़ जाने से वहाँ के लोगों को बहुत लाभ होगा। इस पर माननीय मंत्री जी ध्यान दें।

इतना कह कर मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

PROF. NARAIN CHAND PARASHAR (Hamirpur) : Sir, I rise to support the demands for Supplementary Grants presented to this House by the Hon. Minister for Railways. It is a matter of great delight for the people of eleven States whose demands have been conceded in this list. Seven new railway lines have been proposed. I want to express my heart-felt gratitude to the Hon. Minister of Railways, Shri Panday and the Minister of State for Railways the Deputy Minister and the Chairman and Members of Railway Board for conceding the long-outstanding demands in Himachal Pradesh, where Nangal-Talwara Railway line which was inaugurated by late Shri L. N. Mishra, seven years ago, has been included in the Supplementary List of Demands. I also thank Shri N.D. Tiwari who got this time cleared by the Planning Commission when he was Deputy Chairman

Similarly, some other demands have also been included and it is a matter of great satisfaction to the people of these States.

Sir, I, in particular, am thankful for providing the mention of the take-over of the Railway siding from Talwara to Mukerian so that this Railway line becomes

complete and an alternate route from Ambala via Chandigarh to Pathankot and Mukerian. This would be providing a much needed relief for the present hard pressed and traffic saturated line between Ambala and Pathankot via Jullundur and Ludhiana. The new proposal for connecting Chandigarh to Morinda is also a welcome proposal as it will give Punjab an outway and also provide an alternate line to Pathankot and Morinda connecting Chandigarh. This is also a very important route for the defence preparedness, because it is a principle of defence preparedness that the line of communication must be perpendicular to the border line with the other country. Pakistan is there on that side and this line is exactly perpendicular towards Amritsar and Pathankot side. This will provide not only means for development of Himachal Pradesh, Northern Punjab and Jammu and Kashmir, but on very important occasions, it will provide the quickest and the shortest route between Chandigarh, Simla, Ambala side because distance between Mukerian and Chandigarh would be shortened by 40 to 50 kilometres. Similarly, if ultimately Mukerian is connected to Kadian and is linked with Amritsar, then you would not only have a direct route for Amritsar, but also for other towns. This is the most important item for defence preparedness in the Supplementary List and I congratulate the Hon. Railway Minister for this.

Sir, the Himachal Pradesh Government on this score has also provided Rs. 8 crores as contribution from the State side to a total cost of Rs. 33/- crores.

In answer to one of the questions tabled by me in the Lok Sabha—Question No. 276 on 3rd September, 1981—the hon. Minister has given us a list of these new railway lines, as also four other new railway lines in other states, and the amount that he proposes to provide during the 6th Plan. Rs. 12.50 crores have been provided for the Nangal-Talwara railway line in the 6th five-year Plan, in addition to Rs. 1 crore being provided in this Supplementary Demand. In this connection, I recall that this line was inaugurated by the late Shri L.N. Mishra in December 1974. We are extremely grateful to the Prime Minister Shrimati Indira Gandhi for having helped us to get this line.

This is a welcome step; and I would suggest that in view of the total estimated cost of these new lines being Rs 357.61 crores, it is clear that they would not be completed in the 6th Plan. The provision made in the Supplementary Demands is only a token amount. In the 6th Plan, only Rs. 226.22 crores are being provided. It means that during the 6th Plan these

[Prof. Narain Chand Parashar]

lines will not be completed, but that they will spill over to the next Plant. The hon. Minister should take up this with the Finance Minister and get more money. This House should approve the Railway Ministry's demands for larger funds for newer railway lines, because they alone can bring development to backward areas. There is also a great urgency for renovating the track and improving the wagon position. These are very important. But unless money is given to the Railway Ministry nothing can be done. So, I would suggest that when the Planning Commission considers proposals for allocation of funds to Railways, especially for new lines and for replacement of the track they should be more liberal.

One more important thing in which our Minister has shown his mastery of the subject is goods traffic, from which he has been able to earn more money. Till this day, this sector of the railway economy was neglected, and much attention was not paid. I am happy to know that during these months, the performance has been quite fine. I am also sure that when the next budget is presented to the House, the earlier figure of 215 million tonnes would be surpassed, and the Railway Minister would be able to wipe out all the deficits, and present a surplus budget, so that ultimately the country benefits thereby,

On this occasion, I would also bring to the notice of the Minister that the Railway Convention Committee is examining at present the track expansion programme of railways in various States, as submitted by the State Governments and the representatives of the people. The Committee has already toured Himachal Pradesh, Jammu and Kashmir and a part of Punjab. It would now be going to Bihar and other States. As we go to different States, we get more and more demands. From Himachal Pradesh alone, there are demands for 12 new railway lines. The demands from some other States are equally important. The demands from Himachal Pradesh include the Kalka-Prawanoo-extension of broad gauge line. This is our most important need, for the purpose of carrying industrial development into Himachal Pradesh, and the track sought to be converted is only 6 or 8 Kms in length.

Similarly, there is a very important demand for constructing a new broad gauge line between Jagadhri and Paonta Sahib, and its extension upto Dehra Dun. It will connect the three States of Himachal Pradesh, Punjab and Haryana. There is also need for extending the broad gauge line from Hoshiarpur to Amb and then to Nadaun and later to Hamirpur and then to Mandi.

I would impress upon the Minister another point. I know he has a very soft heart and a very kind corner for the safety of passengers. Sometimes the factors are beyond his control. But just as he has earned more money from goods traffic, I am sure that if he applies his mind to this side also—the safety of passengers—the accidents would also be eliminated.

I would plead with him for one railway line in Bihar, because there is a pilgrim tourist centre, Rajgir. Another is Gaya. Nalanda is on the way. If Rajgir is connected to Gaya, it would increase the tourist potential to Bihar and also provide facilities to the pilgrims from South-East Asian countries, who are mainly Buddhists.

I would also refer to Mr. Jamilur Rahman's suggestion about the line from Jogabani to Katihar, and provision of such missing links which can turn the railway infrastructure into a useful instrument for the development of the country's economy.

I must thank the Railways Minister Shri Pandey on behalf of Jammu and Kashmir, because he has provided link from Jammu to Udhampur which is the headquarters of our Northern Command. Simla is the headquarters of our Western Command. In this way, not only are you providing for the development of our country, but also for defence preparedness against any attack. You are also ensuring the proper economic development of these regions and bringing a ray of hope to these hitherto neglected areas.

On this occasion, I want to pay tribute to Shri L.N. Mishra who on 22nd December, 1974, inaugurated the construction work of this railway line in Unna District of Himachal Pradesh. The blessings have always been there from Prime Minister Shrimati Indira Gandhi. Later, Shri Kamalapati Tripathi, also helped us during his ministership. Now that the scheme has been included in the budget, I once again thank you, Mr. Pandey, on behalf of 40 lakh people of Himachal Pradesh for including this railway line in the supplementary budget.

SHRI K. MAYATHEVAR (Dindigul): Mr. Chairman, recently the country had seen that the Tamilnadu Express met with an unparalleled and unprecedented accident on 31st August, 1981 in the South. I want to know from the hon. Minister, Mr. Kedar Pandey how many persons died actually? I want to know the actual facts from the officials, not bogus or some wrong facts or mistaken or created facts or superficial or artificial figures.

I know the two Members of Parliament who were travelling in the same train. They were the eye witnesses for the death of so many hundreds of people. So far, we have got no official data, facts and figures of death. More than 100 persons died as per the reasonable information which I could collect from the two eye witnesses whose status is not less than ours. Apart from this, it is said that more than 200 were injured. I want to know how many persons were injured. Thirdly I want to know who were the officials responsible for the accident. I am not ready to blame you, because you are not directly responsible for this accident; you are not driving the trains; you are not checking them. It is not our duty also. It is the duty of the concerned official to check the train before its departure from the Central Madras Station will its arrival safely at the New Delhi Railway Station.

We do not know how many bogies were damaged very badly resulting into crores of rupees of loss in the accident. As per the paper news, there were 21 bogies. On y 4 bogies were following the engine, running with the engine; 17 bogies were derailed and detached. Among 17 bogies I am told by the members of Rajya Sabha, some 10 minutes back, one bogie in which 72 persons were travelling including women and children, dashed against something and crashed into the mud, and that bogie was not recovered, the persons who were crushed in that bogie were not recovered even at the end of the second day.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI C. K. JAFFER SHARIEF): The same member of Rajya Sabha has also spoken to me. It is true that they were held up in the compartment, but efforts were made to remove them. None of them died. All of them are alive.

SHRI K. MAYATHEVAR : The same member told me that they could not recover them even at the end of the second day.

SHRI C.K. JAFFER SHARIEF : When all of them are alive there is no question of dead bodies.

SHRI K. MAYATHEVAR : Therefore, there is some controversy. You are speaking on the official information. I am speaking on the political information, some MPs's information. Therefore, we are now conflicting with each other. There is some controversy between the facts and figures. Therefore, I do not have any faith in the departmental enquiry. Is it not possible and feasible to find out the real truth? Can you not come forward and appoint a person not less than the rank of a serving judge either of the Madras High Court or the Hyderabad High Court or the Madhya Pradesh High Court to enquire into the matter,

to prove into the matter and find out the truth and locate the real culprit who was responsible for this accident? Can you do it? Because, you cannot find out the truth through the departmental enquiries. We are stating this on the basis of the previous experience of a very long period. Therefore, I call upon the Government to appoint a judicial enquiry to find out the truth, because we are not able to find out the truth otherwise.

Then, what is the compensation you are going to pay to the seriously injured and to the families of the deceased? I understand that the compensation paid so far is not at all sufficient. I request the hon. Minister to pay more, in proportion to the earning capacity of the deceased to safeguard the interests of their legal heirs.

I am told that the Tamil Nadu Express was not properly checked, at the time of its departure from the Central Station, Madras. This is reported by all the South Indian English newspapers including the *Hindu* and the *Indian Express*. It is understood that the bogies as well as the tracks were defective. I am told by some railwaymen that some Railway employees had demanded some repairs but the higher authorities in the south, that is Southern Railway were not looking into the demands made by the lowest cadre of the employees who are working actually on the spot and were trying to locate the defects and get them repaired. But they were not cared for or looked into by the department.

Then, I am told that the driver who was driving the train went on for six to seven kilometres without looking back towards the detached bogies (*Interruption*.)

MR. CHAIRMAN : Let him complete.

SHRI K. MAYATHEVAR : I do not know. I was not travelling. I was told by the Member who was travelling.

MR. CHAIRMAN : Do not address him. Address the chair.

SHRI K. MAYATHEVAR : Therefore, I request the hon. Minister—know that all the Ministers are very able and efficient—to look into these matters. They have helped Tamil Nadu by including Karur-Dindigul line in the Sixth Plan. Over and above this, I request the hon. Minister to take serious action against the erring officials who are responsible—whether they are from the Southern or the Central Railway or any other zonal Railway for this very bad accident which caused so many deaths.

I am happy that the new line Karur-Dindigul BG line has been included in the Sixth Plan by the orders of hon. Prime

[Shri K. Mayathevar]

Minister and it is under implementation by the Government of India. But I am sorry to see in the Demands for Grants in this Supplementary Budget that he has provided only Rs. 50 lakhs towards expenditure for this financial year. Therefore, I request the hon. Minister to grant at least some crores of rupees to meet the expenditure.

Another point is, the inaugural work for the Karur Dindigul BG line should be made from Karur-Dindigul side. I am told that the Chief Minister of Tamil Nadu Government has misrepresented to the Centre that the inaugural work should start from Tuticorin to Tirunelveli via Trivandrum. That is not proper. I request the Government to reconsider the matter and not to be led by the mischief done by the Chief Minister of Tamil Nadu Government but to justifiably start the inaugural work from Karur-Dindigul-Madurai and Tuticorin.

With these words, I support the Supplementary Demands for Grants and I appreciate the good work done by the Ministers. But I am accusing the Ministers in the Railway Ministry of not inspecting the site of the accident to the Tamilnadu Express. There are three Ministers and none of them visited the accident site. Shri Jaffer Sharief is a very able man, I know and he always used to fly to such places. But only in the case of this accident, he was held up here and he did not visit the place.

MR. CHAIRMAN: Now, after listening to your speech, he will rush to the place.

SH. K. MAYATHEVAR : He should not fail to do it in future.

SHRI C. K. JAFFER SHARIEF: For the information of the hon. member, I may mention that just a week before, myself and Pof. Ranga travelled by the same train.

श्री शिव कुमार सिंह ठाकुर (खंडवा) : सभापति जी, मैं 1981-82 की रेलवे की अनुपूरक मांगों का समर्थन करता हूँ। इन मांगों में जो कि 7.29 करोड़ की हैं 7 नई रेलवे लाइनों के निर्माण के लिए पैसा मांगा गया है और साथ ही बंगलौर में वर्तमान मिलर्स रोड लेबिल क्रॉसिंग की जगह एक नए रोड ब्रिज के निर्माण के लिए अनुमति चाही है। इसी तरह अहमदाबाद में इण्डियन कंटेनर डिपो और 250 बी०

अ० एक० सी० वैनस की मांग है और 430 बी० वी० जेड० सी० टाइप ब्रेक वनस की मांग है तथा 50 दो मंजिले सवारी डिब्बों के निर्माण के लिए भी पैसा मांगा गया है। इसके अलावा 20 लाख रु० रेलवे रिफॉर्मस कमेटी सैट अप करने के लिए और 25 लाख रु० विदेशी पर्यटकों को आकर्षित करने के लिए मांगा गया है; इन मांगों के लिए मंत्री जी का आभार मानता हूँ। परन्तु कहना चाहता हूँ कि जिस गति से हमारे देश में नई रेलवे लाइनों की मांग है और पुल बनाने की मांग है, रेलों की व्यवस्था सुधारने की मांग है उसके अनुपात में जो सप्लीमेंटरी डिमाण्ड्स में आने रशि मांगी है वह बहुत कम है। मैं आपके माध्यम से वित्त मंत्री जी, प्लानिंग कमिशन से निवेदन करना चाहता हूँ कि रेलवे को और अधिक वित्तीय सहायता दें जिससे वि. अ. ज. जो देश के लोगों की मांग है, उसकी पूर्ति की जा सके।

सभापति जी, बहुत दिनों से हमारे रदन में 15 साल से यह मांग उठाई जा रही है कि खंडवा से दोहद और खंडवा से आमला को नई रेलवे लाइन डाली जाय। अभी बहुत से बिहार के माननीय सदस्यों ने मांग की है कि डाल्टनगंज से पटना के लिए रेलवे लाइन होनी चाहिए। मैं चाहूंगा कि छठी पंचवर्षीय योजना में इन तीनों नई रेलवे लाइनों के लिए ध्यान रखा जाय और हमारी मांग को आप पूरा करें।

सभापति जी, हमारे बरहानपुर से 14 करोड़ रुपये का केला जो किसान पैदा करते हैं दिल्ली और यू० पी० को भेजा जाता है। यह एक पैरिशेबिल आइटम है, कभी कभी रेलवे वैनस न मिलने की समस्या आ जाती है। मैं चाहूंगा कि किसानों को अपना केला जल्दी भेजने के लिए आप वैनस उपलब्ध करायें ताकि उनको नुकसान न हो। साथ ही अभी दो, तीन महीने से

बहुत ही गम्भीर शिकायत किसानों की तरफ से आ रही है कि जो रेलवे वॉगन्स केला ले कर चलते हैं वह दिल्ली काफ़ी देर से पहुंचते हैं जिससे उन्हें बहुत नुकसान उठाना पड़ता है। इस को आप जांच करें और आवश्यक निर्देश अधिकाारियों को दें ताकि किसानों को नुकसान न हो।

सभापति जी मैं यह भी मांग करता हूँ कि निबोला रेलवे क्रॉसिंग जो खंडवा-बरहानपुर सैकशन में आता है वहाँ पर ओवरब्रिज बनाया जाय क्योंकि सहकारिता क्षेत्र में वहाँ पर एक नवल सिंघ चीनी का कारखाना खुलने जा रहा है जिससे यातायात काफ़ी बढ़ जायेगा और जो किसान अनाज गन्ना ले कर फ़ैक्ट्री को जायेंगे तो जो स्टेट हाईवे से खंडवा और बरहानपुर का उस पर काफ़ी ट्रैफिक बढ़ जायेगा। इस ब्रिज का बनाया जाना बहुत आवश्यक है। इसके अलावा खंडवा शहर में जो ओवरब्रिज है, वह बहुत छोटा पड़ता है और आबला तथा भोपाल आने-जाने वाला ट्रैफिक उससे प्रभावित होता है। उस ब्रिज को चौड़ा किया जाए।

अजमेर-कांचीगुडा ट्रेन जो चलती है, उसमें सुबाईगुडा स्टेशन पर टिकट नहीं दिए जाते हैं। मैं मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहता हूँ कि इस स्टेशन पर यात्रियों को टिकट इसू किया जायें।

मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि श्री केशर पांडे एक बहुत ही लायक, बहुत ही योग्य और ईमानदार मंत्री हमें रेलवे मंत्री के रूप में मिले हैं। मैं उनसे निवेदन करना चाहता हूँ कि पहले जो यात्री काशी एक्सप्रेस से बम्बई से बरहानपुर आते थे इटारसी से, उन्हें दिल्ली आने के लिए जी टी एक्सप्रेस मिलती थी। परन्तु उस टाइम-टेबल को बदल दिया गया है और अब उन यात्रियों को जी टी एक्सप्रेस नहीं मिलती है और जो

सुविधा उन्हें पहले से उपलब्ध थी, वह खत्म हो गई है। मुझे आशा है कि मंत्री महोदय इस ओर ध्यान देंगे।

मेरी यह भी मांग है कि जेहलम एक्सप्रेस जो जम्मू-तवी से चलती है और महानगरी एक्सप्रेस जो बम्बई से वाराणसी आती है, उनका हाल्ट स्टेशन बरहानपुर में बनाया जाए। इसके अलावा हरपुर में बम्बई-ताखनऊ एक्सप्रेस का हाल्ट दिया जाए।

जेहलम एक्सप्रेस को बरहानपुर में रोकने की मांग बहुत समय से चल रही है। माननीय श्री केशर पांडे ने इस बारे में आश्वासन भी दिया था। मैं चाहूँगा कि इस बहस का उत्तर देते समय वह घोषणा करें कि जेहलम एक्सप्रेस और महानगरी एक्सप्रेस को बरहानपुर में रोकना जाएगा।

बहुत दिनों से बरहानपुर में रेलवे रिजर्वेशन काउंटर की मांग की जा रही है। मैं प्रार्थना करता हूँ कि बरहानपुर में रेलवे रिजर्वेशन-कम-एनक्वियरी आफिस बनाया जाए, ताकि यात्रियों को बरहानपुर से तीन मील दूर रेलवे स्टेशन तक आने-जाने में जो कठिनाई होती है, वह न हो।

रेल मंत्री जी ने रेलवे की इनकम को बढ़ाया है, माल-टुलाई में बहुत वृद्धि की है, जो बहुत से डिब्बे टूट-फूट की स्थिति में पड़े थे, उनको सुधारा है। इसके लिए हम उनको धन्यवाद देते हैं। हमें उनसे और भी अपेक्षाएँ हैं। मंत्री महोदय ने जो सप्लीमेंटरी डिमाण्ड्स रखी हैं, मैं उनका हार्दिक समर्थन करते हुए निवेदन करना चाहता हूँ कि हमारे देश में रेल-सुविधाओं को जो मांग बढ़ रही है, उसके अनुरूप रेलवे का और ज्यादा विकास किया जाए और जनता की मांगों की पूर्ति की जाए।

श्री सत्यनारायण जटिया (उज्जैन) :
 सभापति महोदय, जिस प्रकार जिन्दगी का सफर जरूरी है, उसी प्रकार रेल का सफर भी जरूरी है। यह एक अनिवार्यता है। किन्तु यात्री अपनी मंजिल तक पहुंच जाए, और वहां पहुंचने से पहले उसे कोई दूसरा मंजर न देना देखना पड़े, इसकी गारण्टी रेल विभाग को देनी चाहिए। जो व्यक्ति जिन्दगी से निराश हो, वह रेल के नीचे सफर कर के अपनी जिन्दगी का सफर समाप्त कर सकता है। लेकिन जो रेल गाड़ी के अन्दर बैठ कर जाता है, यदि हम उसकी सुरक्षा की गारण्टी न दे सकें, तो वह ठीक नहीं होगा। रेल में बैठ कर वह इस लोक से परलोक सिधार जाता है। तीसरी किस्म का यात्री रेल-डिब्बे की छत पर बैठ कर लावारिस की तरह यात्रा करता है। उसके बारे में कोई चिन्ता करने वाला नहीं है कि वह क्या गिर जाएगा, कट जाएगा।

इस से प्रकट होता है कि आज रेल गाड़ियों में बहुत भीड़ होती है और जितना स्थान हमें जुटाना चाहिए, वह हम नहीं जुटा पाए हैं। मैं रेल मंत्री से कहना चाहूंगा कि वह इन आवश्यकताओं को देखते हुए उचित व्यवस्था करें।

नीच-चित्तौड़गढ़-कोटा ब्राडगेज रेलवे लाइन के सर्वेक्षण का काम शुरू हुआ है, यह खुशी की बात है। लेकिन इस काम में जितनी तेजी आनी चाहिए, वह नजर नहीं आती। नीमच-चित्तौड़गढ़-कोटा क्षेत्र में सीमेंट के दहृत से कारखाने हैं। नयागांव में सी सी आई का सीमेंट का कारखाना है। निम्बाहेड़ा और चित्तौड़गढ़ में भी सीमेंट कारखाने हैं। इस सारी वॉल्ट में सीमेंट के कारखाने स्थापित करने की बहुत सम्भावना है। इसलिए इस लाइन के काम को तथा संभव एक्सपिडाइट किया जाए। नीमच और चित्तौड़गढ़ के बीच

में इस समय मीटर गेज लाइन है। चित्तौड़गढ़ और कोटा के बीच ब्राडगेज लाइन के साथ साथ नीमच और चित्तौड़गढ़ को ब्राडगेज लाइन से भी जोड़ना होगा। इस काम को जल्दी से जल्दी पूरा कर देना चाहिए।

इन्दौर को उज्जैन, आगरा, मुसनेर, झालावाड़ और रामगंजमंडी हो कर कोटा के साथ जोड़ने की मांग की जाती रही है। पहले उज्जैन और आगरा के बीच में नैरोगेज लाइन थी। उस लाइन को डिसमैंटल कर दिया गया। इस स्थिति में उस क्षेत्र के विकास की कोई सम्भावना नहीं है। मैंने मंत्री महोदय से आग्रह किया था कि इन्दौर से उज्जैन, आगरा, मुसनेर, झालावाड़ और रामगंजमंडी हो कर कोटा तक 213 किलोमीटर का जो टुकड़ा है, यदि उसका सर्वेक्षण करा के काम शुरू कर दिया जाए, तो उस पूरे इलाके को, जिस से मौधवाड़ का इलाका भी है, विकास के लिए काफी अवसर मिलेंगे। उस क्षेत्र में नदियां हैं और उद्योग स्थापित करने की काफी सम्भावना है, उस में वृद्धि हो सकेगी। इसी प्रकार से आज रेल गाड़ियों की जो स्थिति है, वह बहुत ही खराब है। मथुरा-वड़ौदा लोकल गाड़ी बन्द है। यह गाड़ी उत्तर प्रदेश राजस्थान, मध्य प्रदेश और गुजरात प्रदेशों को जोड़ती है। काफी लम्बे समय से बन्द है। छोटे छोटे स्टेशनों से यात्रा करने वाले यात्रियों के लिए यात्रा का क्या साधन हो सकेगा, इस पर मंत्री महोदय को विचार करना चाहिए।

इसी प्रकार एक गाड़ी मड़ चित्तौड़गढ़ जो कि मध्य प्रदेश और राजस्थान के ग्रामीण क्षेत्रों को शहरों से जोड़ती है, यह गाड़ी भी कोयले की कमी के कारण बन्द है। ऊर्जा मंत्रालय की तरफ से कहा जाता है, कोयला काफी है और रेल मंत्री भी कहते हैं कि ढुलाई के लिए रेल के डिब्बे काफी हैं, तो रेल गाड़ियां बन्द क्यों हो जाती हैं? इसलिए मैं रेल मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि जनता की

सुविधा के लिए ज्यादा से ज्यादा रेल गाड़ियां चलाई जानी चाहिए और जो रेल गाड़ियां बन्द कर दी जाती हैं, उन के बारे में मंत्री महोदय को दिवार करना चाहिए। इसी प्रकार से अजमेर काचीगुड़ा की एक लम्बी दूरी की ट्रेन है, जो कि जनता की सुविधा के लिए चलाई है और बहुत अच्छी ट्रेन है। लेकिन वह भी कोयले की कमी के कारण बन्द कर दी गई है। इसलिए मेरा मंत्री महोदय से कहना है कि यह गाड़ी उत्तर से दक्षिण को जोड़ने वाली गाड़ी है तथा अन्य गाड़ियों से जो छोटे छोटे स्टेशनों के बीच यात्रा करने वाले यात्री हैं, उन गाड़ियों को कोयले की कमी के कारण बन्द न करिए। क्योंकि इस के कारण ऐसे लोगों को काफी मुश्किल हो जाती है।

इसी प्रकार एक गाड़ी सर्वोदय एक्सप्रेस है। बहुत अच्छा नाम है सर्वोदय। उज्जैन से जो यात्री यात्रा करना चाहता है उस में 20 सीटों का आरक्षण है और दो सीटें सैकंड क्लास में ए० सी० सी० की हैं, इस प्रकार से कुल 22 सीटें हैं। लेकिन यदि किसी यात्री को यात्रा करना हो तो वह गाड़ी नामदा जंक्शन पर रुकती नहीं है। मैं ने मंत्री जी से निवेदन भी किया था और उन्होंने ने इस बात को सिद्धान्त रूप में स्वीकार भी कर लिया था। लेकिन सर्वोदय एक्सप्रेस हमारे यहाँ नहीं रुकी। मैं आग्रह करना चाहता हूँ कि सर्वोदय एक्सप्रेस को दो मिनट के लिए नागदा स्टेशन पर रोका जाये, जिन यात्रियों को रतलाम हो कर जाना पड़ता है, उस में समय और धन बर्बाद होता है। रुकने पर वहाँ की जनता को काफी सुविधा हो सकेगी।

सभापति जी, इसी प्रकार मैं इन्दौर और उज्जैन के सम्बन्ध में कहना चाहता हूँ। इन्दौर मध्य प्रदेश का सबसे बड़ा नगर और औद्योगिक क्षेत्र है, वहाँ व्यवसाय शिक्षा की सारी गतिविधियाँ हैं, विश्वविद्यालय है, उज्जैन एक सांस्कृतिक नगर है। इन्दौर हाई कोर्ट के काम के लिए भी उज्जैन से जाना होता

है। उज्जैन-इन्दौर के बीच एक फास्ट ट्रेन चलाई जाए, ताकि डेढ़ घंटे में 63 किलोमीटर का सफर किया जा सके। फास्ट ट्रेन चलायेंगे, तो वहाँ की जनता को काफी सुविधा पहुँच सकेगी। इस समस्या से मैं भी चिन्तित हूँ और मंत्री महोदय को भी इस बारे में अवगत कराया है, लेकिन अभी तक कोई प्रगति नहीं हुई है। यदि यह गाड़ी चलाई जाएगी, तो इन्दौर से उज्जैन जाने वाले हजारों यात्रियों को जो ज्यादा किराया देना पड़ता है और बसों में सफर करना पड़ता है, कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। एक्सप्रेस गाड़ी चलने से जनता को काफी सुविधा हो सकेगी। इसी प्रकार से इन्दौर को दिल्ली, बम्बई से जोड़ना काफी जरूरी है। बीच में हम ने सुना था कि आप कोई गाड़ी भोपाल से दिल्ली के बीच में शुरू कर रहे हैं, इस पर भी आप को शीघ्र विचार करना चाहिए। मैं चाहूँगा कि एक नई गाड़ी इन्दौर से दिल्ली और इन्दौर से बम्बई के लिए चलाई जाए। एक गाड़ी अहमदाबाद से हादडा के बीच में चलने वाली थी। यह गाड़ी रतलाम या उज्जैन से होकर भोपाल हो कर जाने वाली थी, लेकिन पता नहीं वह बाहर ही बाहर चली गई, उस ने मध्य प्रदेश को नहीं छुआ। मैं चाहता हूँ कि आप एक गाड़ी जनता के लिए उपलब्ध करायें जिससे अहमदाबाद, बड़ौदा, रतलाम, उज्जैन, इन्दौर के सारे लोगों को उस का लाभ मिले, सके और वे आसानी से यात्रा कर सकें। महिदपुर रोड पर रेलवे-फुट-ओवर-ब्रिज बनाने के लिए स्वीकृति मिल चुकी है, लेकिन अभी तक कुछ नहीं हुआ है। कहाँ यह जाता है कि सामान नहीं है, इसलिये नहीं हो पा रहा है— इस तरफ तुरन्त ध्यान दीजिए।

नागदा मंडी को बिड़ला ग्राम से जोड़ने के लिये ओवर ब्रिज की जरूरत है। आप जानते हैं बिड़ला ग्राम एक औद्योगिक बस्ती है, ओवर-ब्रिज के न होने से अक्सर वहाँ एक्सीडेंट होते रहते हैं, लोग रेलवे-लाइन को कास करते हुए मर जाते हैं। मध्य प्रदेश सरकार की

[श्री सत्यनारायण जटिया]

और से यह प्रस्ताव आप के पास है, इस पर तुरन्त स्वीकृति दीजिये ताकि यह औवर-ब्रिज बनाया जा सके।

नीमच-महरोड विशेष मार्ग है। रतलाम जंक्शन पर रेलवे क्रासिंग होने के कारण गाड़ियों को बहुत समय तक रुकना पड़ता है जिस से यात्रियों को बहुत असुविधा होती है। वहां पर औवर-ब्रिज बनाने के बारे में बहुत पुराना प्रस्ताव है, मेरा अनुरोध है कि इस को जल्द से जल्द बनवाने की कृपा करें।

इन्दौर-भोपाल के बीच में जो हाईवे है, इस में दो स्थानों पर, सिहोर और बैरागढ़ के बीच में, रेलवे क्रासिंग है। वहां पर गाड़ियां खड़ी रहती हैं और चालू हालत में गाड़ियों को खड़ा रहने से काफी डीजल जल जाता है। इन दोनों स्थानों पर औवर-ब्रिज बनाने से काफी सुविधा होगी।

'इकानामी-ड्राइव' का मतलब यह नहीं है कि मेट्रोनेस के काम को ही बन्द कर दिया जाय। मेरा अनुरोध है कि मेट्रोनेस को पूरी तरह से चालू रखा जाय। जहां तक रेल कर्मचारियों का सम्बन्ध है मेरा निवेदन है कि उन के लिये एक अल्लेहदा वेतन आयोग गठित किया जाये। उन के बोनस के सवाल को सही तरीके से हल कीजिये। रेलवे में शान्ति बनाये रखने के लिये सभी रेल कर्मचारियों के साथ बात करने के लिये अवसर उपलब्ध कराने के लिये तथा तमाम रजिस्टर्ड यूनियन्स के साथ बात कर के आम सहमति के आधार पर औद्योगिक शान्ति बनाये रखने का प्रयास किया जाना चाहिये, जिस से कि सब लोग रेलवे प्रशासन की मदद करें और रेलों में आप जो गति लाना चाहते हैं, उसे आप प्राप्त कर सकें।

DR. KRUPASINDHU BHOI
(Sambalpur) : Hon. Chairman, Sir, I rise to support the Supplementary Demands tabled by our honourable dynamic Minister of Railways. Mr. Kedar Pande.

Sir, many of my colleagues have described in detail about the railway system that is existing in India. We can say that this is the only transport system which is responsible for the socio-economic growth of our country. This is the biggest public sector undertaking in India and in this context I need not go into the details. A few days back Prof. Mahu Dandavate gave detailed suggestions to bring the railway system in India in a more feasible manner and to bring it into the track. So, I need not repeat all the details and also I need not go into the details of the data and statistics in this regard. But I would urge upon the Minister that he should look into the different reports of the Committees. As far as my view is concerned, though the Minister is very much anxious to solve the problems posed by the Committee on social burdens which has been formed previously to help the backward areas to help the Advias tribal areas, still there is a gap between the political will of the Minister and the departmental attitude.

The second point is that the National Transport Committee which was formed previously had recommended to the Government in regard to different categories. But to my surprise and to the surprise of the backward States like Madhya Pradesh, Orissa and other backward States, those areas are still neglected. Time and again the Prime Minister has asked the State Governments and the Central Government to mobilise internal resources. How can the internal resources be mobilised. Our natural resources should be explored and exploited. The finished products should be exported. Unless and until these life lines are connected to the hinterland, it is impossible and impracticable to mobilise the internal resources of the State. So, in this context I will again remind the Minister. When we Members of Parliament met Shri Kamalapati Tripathi he promised to give the railway line by which the emotional dis-integration which exists between the coastal and western Orissa will be done away with, with railway line between Sambalpur and Thalchi. It will not only serve the purpose of emotional integration but it will also connect the big internal industrial hinterland of Chatisgarh which is also a backward area in Madhya Pradesh to Pradecp port by which the industrial products and export goods, the mineral wealth which could have been developed, can be exported.

B. D. Pande Committee, which I was mentioning previously, had recommended to have a line on humanitarian grounds and social grounds. I need not repeat that time and again. The then Railwa

Minister Shri Kamalapati Tripathi also promised and Shri Kedar Pandey promised several times. We got assurance that it will be included in the Supplementary Budget and the main Budget. We met him personally and the Chief Minister also requested him several times but nothing has come out. The Techno-Economic Survey conducted by the Railway Engineering Department say that the return will be 5.61. That is cart before the horse. You have to improve the infrastructure. Wherever you go in Orissa, you stand over the mineral bank. It is said in the review of steel and Mines Department it is rural India. The Report also says that in Orissa the maximum percentage of people are below the poverty line. Shrimati Indira Gandhi is very much sympathetic towards the project of Orissa. NELCO has already been given. She is giving another Steel Plant. It is all right. But unless and until infrastructural facilities are developed, the State as a whole cannot be developed. If you take what is the percentage, what is the kilometre of railway line, all these things, definitely it will come to many halts. In this context I would request again the Minister that as he has ordered for the re-survey, well it may not come to 10%. But they have got obligation to the people of Orissa. It should come up early. My second point is.....

MR. CHAIRMAN: With this point you kindly close.

DR. KRUPASINDHU BHOI: I am giving points only.

MR. CHAIRMAN I am trying to accommodate as many Hon. Members as possible.

DR. KRUPASINDHU BHOI: I am concluding within 2-3 minutes. About the functioning of the South-Eastern Railways, it is giving the maximum profit to the Railway Department. But if you will compare and contrast, the people of Orissa get the minimum facilities. The South-Eastern Railway covers the whole part of Orissa. Orissa is the only State which is wholly covered by it. Other State have got only a fraction of it. There was a demand previously to shift the South-Eastern Railway headquarters from Calcutta to Orissa. Unless and until the headquarters is located in Orissa, we will go on harping upon the same matter. I would urge upon the hon. Minister to see that the decision is taken to locate the headquarters in Orissa.

Also, I would urge upon the hon. Minister to give justice to the Orissa people in the matter of employment. The South-Eastern Railway covers more

than three-fourths of Orissa area. Our percentage of employment in the South-Eastern Railway is only 4-5 per cent. So, I would request the hon. Minister to have a Railway Service Commission in Orissa itself before leaving the decision to any other committee.

I have written to the South-Eastern Railway headquarters to examine certain small requests which are very much necessary in the day-to-day affairs. But they always reply that due to economic constraints and un-viability, they are not going to accede. So, these small requests of mine I am again going to repeat to the hon. Minister here.

There are seven railway Divisions of the South-Eastern Railway. Only one railway Division is in Orissa. Another railway Division which has been given by the State Government should be agreed to by the hon. Minister.

Then, there should be extension of Howrah-Rourkela Express upto Titilagarh and also the extension of Hatia-Jharsuguda Passenger upto Titilagarh. Also, there should be increasing frequency of running of Kalinga Express to 3 days in a week. There is no luxury coach in the Kalinga Express, the Utkal Express and the Chhatisgarh Express. At least, 2-Tier coach should be attached to these trains so that the people of Orissa can travel comfortably by all these trains.

The hon. Minister was very much sympathetic when we met him. He heard us with rapt attention. I hope, he will keep his word. We are very much disappointed with these Supplementary Demands. Next year, at least, I hope, the demands of the people of Orissa who are very much disciplined—they are not shouting; they are not creating any trouble—will be fulfilled with utmost priority, to save the people of Orissa from disaster and, at the same time, for internal mobilisation of resources, the Department will give impetus to the development of back-ward States like Orissa and Madhya Pradesh.

श्री भनी राम बागड़ी (हिसार): सदर साहब, मुझे केदार पांडे जी से कोई वेष नहीं है। ये अच्छे और भले आदमी हैं। लेकिन सवाल देश का है। आज रेल गांधी की रेल नहीं है। यह रेल साहब, बीवी और गुलाम की है। कहीं एयर कंडीशंड है तो कहीं फर्स्ट क्लास है। आज गांधी जी की रेल नहीं है।

[श्री मनी राम बागडी]

आज रेलों में जो दुर्घटनाएँ होती हैं, चोरियाँ होती हैं उन से कोई रक्षा नहीं है। रेलों की पटरियों की चोरियाँ हो जाती हैं। उन की कोई रक्षा नहीं है। इतना बड़ा देश है। यहां पर इतने कर्मचारी नहीं हैं जो उन की रक्षा कर सकें। रेलों में जो डकैतियाँ होती हैं और बहनों की इज्जत लूटी जाती है और रेलों में कत्ल होते हैं, इन सब चीजों के बचाव के लिये फोर्स की पूरी व्यवस्था नहीं है। फोर्स की पूरी व्यवस्था होनी चाहिए। नौकरियों में न्यूनतम और अधिकतम के बीच का फर्क कम होना चाहिए, अंतर में कमी आनी चाहिए।

सभापति महोदय, मैं यह बात कहे बगैर भी नहीं रहूंगा कि केदार पांडे जी बड़े लायक मंत्री हैं, लेकिन इस के बावजूद उन्हें वरिष्ठ सदस्य श्री कमलापति जी और मधु दण्डवते जी की भी कभी कभी सलाह ले लेनी चाहिए, इससे उन्हें कुछ मार्ग-दर्शन ही मिलेगा।

एक बात और है, आज देश में सत्ता की भूख कितनी बढ़ गई है, इसके लिए पार्टियों की अदला-बदली भी होती है। कुछ भी हो, लेकिन कमलापति जी जैसे वरिष्ठ नेता की गद्दी पर केदार पाण्डे जी को नहीं बैठना चाहिए था और कोई महकमा ले लेते। कमलापति जी भी बनारस के हैं, वे भी बनारस के हैं। मैं यह नहीं कह रहा कि कमलापति जी को मंत्रालय की भूख है, लेकिन वे बुजुर्ग हैं और संत श्रेणी के आदमी हैं, इसलिए कम से कम उन की गद्दी पर उन्हें नहीं बैठना चाहिए था।

15-57 hrs.

[SHRI GULSHER AHMED in the Chair]

एक बात मैं और कहना चाँगा हूँ कि दुर्घटना में जब 25, 20, 15 या और कोई मरने वालों की एक सीमा आप बांध लीजिए कि अगर इतने लोगों की दुर्घटना में मृत्यु होगी तो लोक सभा कम से कम खड़ी हो कर उन के प्रति शोक-प्रस्ताव पास करेगी।

हजार-हजार आदमी मर जाए और यहां पर शोक-प्रस्ताव भी पास न हो। इस से रेल दुर्घटनाओं को बढ़ावा मिला रहा है।

तीसरी बात मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि कम से कम मंत्रियों पर यह पाबंदी लगा दी जानी चाहिए कि वे हजार-हजार में यात्रा न कर के रेल में यात्रा करें। इस से एक काम हो जाएगा, या तो दुर्घटनाएँ आधी हो जाएंगी और या आधे मंत्री खत्म हो जायेंगे। बस मुझे इतना ही कहना है।

Shri K.T. KOSALRAM (Tiruchendur) : Mr. Chairman, I wholeheartedly support this demand as well as this motion moved by my Hon. friend Mr. Pandayji.

First of all, the people of Tamilnadu ; and I are beholden to our Hon. Prime Minister, Shrimati Indira Gandhi, and are grateful to the Railway Minister Mr. Panday for giving Karur-Dindigul-Tirunelveli BG Linc. You will agree with me that a sum of Rs. 2 crores is too small and more money should be provided.

My other suggestion is that the work on Tuticorin-Tirunelveli Via Maniachi should start and simultaneously the work in Karur-Dindigul also should continue.

An accident to Tamil Nadu Express took place very recently. My feeling is that above 2,000 KM New Delhi Madras track renewal work has not been taken up so far. The carriages are not periodically examined. Whether it is a human being's mistake or it is a technical mistake it should be examined. This track renewal work is most important. You will agree with me that this is a major cause for derailment. I suggest that hereafter the fitness certificate should be pasted on each coach.

The concerned people should test and paste the certificate on the train. Sir, we are giving compensation to the passengers but what about the victims in the Dining Car ? They don't get any compensation. They are cooks and bearers and are very poor people. Compensation should be given to those people also.

16. hrs.

Sir, in every big and small industry the Government is insisting upon them to provide first-aid box but unfortunately the Railways do not even provide first-aid boxes. There is no provision for minimum first aid. First aid boxes should be provided immediately.

Sir, no provision has been made for rapid transit system at Madras. Hon. Minister had promised that from Beach to Luz they will provide transit system. I will request the hon. Minister to consider this demand.

Sir, when late Shri L.N. Mishra was the Railway Minister he had given permission for installing the statue of Vanchu Iyer who is a freedom fighter at the Maniachi railway station where he shot dead an European Collector who was harassing the people. Later on Vanchu Iyer shot himself dead at that very railway station. When already permission had been given by Shri L.N. Mishra in 1973. I do not know why the railway officials are now just hesitating. Kindly instruct your officials to intend all assistance in the installation of the statue which is almost ready.

श्री मनो राम बागड़ी : मेरा एक व्यक्ति का प्रश्न है। एनेक्सी की छत से एक आदमी गिर कर मर गया है। उसकी लाश नहीं उठाई गई है। एनेक्सी पार्लियामेंट हाउस का हिस्सा है। केदार नाथ नाम का कोई चौकीदार छत पर से छताना मार कर मर गया है। उस की लाश को उठवाने का प्रवन्ध किया जाए।

श्री सूरज भान (अम्बाला) : उस ने खुदकशी क्यों की है, इस की भी इन्क्वायरी की जाए।

SHRI K.T. KOSALRAM : Sir, people of Madurai wanted to erect the statue of Panditji, our great leader, in front of the Madurai railway station. For two years this matter has been pending with you. Kindly see to it that permission is given.

PROF. MADHU DANDAVATE (Rajapur) : Sir, the hon. Minister has come with two Demands. Demand No. 2 is for Rs. 45 lakhs to be used for setting up a railway reforms committee and also for the expenditure on publicity in the foreign countries and Demand No. 16 for Rs. 7.29 crores mainly for the construction of seven railway lines and also for the manufacture of rolling stock. Normally when such Demands come forward before the House one would not grudge to extend one's support to the Demands. But, if one finds that the finances are not properly managed, there is no streamlining of men and material management in the Railways, then, one does think twice before extending one's support to the Demand that is brought forward. While finance is already allocated in the main Budget

already presented by the Minister, if they were properly utilised and spent, if there were no extravagance at all, one would not have hesitated in lending support to the Demands. But, Sir, I submit that it is not so. Demand No. 2 refers to the setting up of a new Railway Reforms Committee. I dare say that such a Railway Reforms Committee was set up earlier and they have given a Report and your setting up a new Committee just now is only sheer duplication of work. The Sikri Committee on Accidents presented its Report on the various aspects and it was an elaborate type of Report. The same Chairman of the present Committee, Mr. Pande, had headed another Committee; that was called 'National Transport Committee'; Sir, they tried to bring forward various aspects of the different modes of transport and tried to suggest ways and means by which there can be streamlining of the Administration, and also coordination between these modes of transport. After this Report and the Report of the Sikri Committee, we find that they have set up yet another Committee. They should have implemented the recommendations already made by the Pande Committee, that is called, National Transport Committee. They should have implemented the Sikri Committee Report. Instead of that, what they are now doing, is only sheer duplication of work. And when this separate Committee is set up, it comes up with a demand of Rs. 45 lakhs, which is quite avoidable. Therefore, I do not feel morally justified in extending my support to this lavish demand of Rs. 45 lakhs.

The hon. Minister in his Budget speech announced the decision of the Government to set up a separate Directorate of Tourism in the Railways. I submit humbly that it is basically the Department of Tourism and Civil Aviation which should look after tourism. It is not the job of the Indian Railways to cater to the needs of the tourists. You already have a separate Department, full-fledged Department of Tourism and Civil Aviation, to cater to the needs of tourists. They have got officers who have got specialised training; they know how many more tourists are going to be there, how to cater to the needs of the foreign tourists and so on. They know about all these aspects and they are technically trained. Therefore, this particular Directorate which is being set up is mere duplication of work. Unnecessary expenditure is incurred by creation of this Directorate.

There is another instance, "Palace on Wheels". It is a new scheme proposed by the Railway Minister. You want this 'Palace on Wheels' in your socialist pattern of society? 'Palace are buried; Maharajas are dead and gone! Now the Railway Ministry wants to re-enact the age of regal splendour in the age of 'dynamic rule! Why should we cater

Prof. Madhu Dandavate]

to the needs of some affluent class of people only? We should cater to the needs of middle-class, lower middle-class and the poor strata of society. Group of tourists come to this country. Pilgrims come to this country. Kisan Yatras can be organised throughout the country. There are student groups going round the country. There are groups of research scientists going round the country. Proper accommodation should be provided for them, rather than have a new scheme 'Palace on Wheels'. Sir, the palaces were already put on the wheels of the super-fast trains which had taken them away!

Why should they be brought back again in this new era and try to create the royal splendour? Therefore, I feel that the expenditure that is going to be incurred on this particular department is going to be a waste. I consider this as a conspicuous expenditure which could be avoided. In fact, I intervened in the debate only to focus the attention of the House and the Railway Minister on 3 or 4 points.

Now, my last point is this. We are going to have a big loan from the World Bank, that is of the order of 700 million dollars. The World Bank is supposed to have put very humiliating conditions and I will close my observations with a remark only by reading out about what had appeared already in one of the newspapers. I do not take it for granted that everything that appears in the newspapers is correct. But it is the responsibility of the Administration that whenever any important report appears in a very important section of the press, if that is not correct, they must immediately contradict before some confusion is created in the public minds. Now, on the 1st of September, 1981, the Business Standard of Calcutta has come out with a big story on the front page giving the information as to how the World Bank is imposing humiliating conditions on India. If these conditions are accepted by the Indian Railways, in that case, the entire structure of the railways, the activities of the railways, the freight structure of the railways, in fact the entire corporate structure of the Railways will have to be completely changed. Therefore, I would like the Railway Minister either confirm or contradict the issues that I am raising. I will be the happiest person if the news turns out to be incorrect. My patriotism to the country does not allow these humiliating conditions being imposed on India. If the Railway Minister comes forward with a categorical denial to this report, I will be the happiest person. Therefore, I would request him earnestly to come forward with a categorical statement regarding this newspaper report.

I will read out the conditions imposed on India.

"The World Bank has set several conditions to the release of a \$ 700-million loan for the Indian Railways. A complete list of the conditions is given below:

1. Purchase of an IBM or IBMI compatible computer including software, from abroad;
2. Annual increase in freight charges;
3. A sharp increase in passenger fares, including second class fares, in order to cover the full cost of these services;
4. Higher prices for suburban season tickets;
5. The corporate structure of the railways should be modified.
6. The railways' zonal and divisional structure should be changed, and the criteria for drawing up a new structure spelt out;
7. The commercial aspect of railway operations should be given more importance;
8. A new post of a Railway Board Member (Commercial) should be created.
9. Every railway service should pay for the direct costs involved, including the dividend to be paid for capital-charge.
10. Senior railway officers and members of the Railway Board should have longer tenures;
11. Reclassification of all freight;
12. Freight tariffs should include an escalation clause to cover the major items of inputs, the implication being that freight rate escalation will be automatic;
13. Tariffs should be at levels that will ensure a 10% return on capital;
14. The railway should contribute 40% of the capital development costs out of its own revenues;

15. Depreciation should be computed at 4-7 per cent of asset values;

16. There should be increased allocation to the development reserved fund;

17. More use will be made of costing information, and the management of the costing function should be expanded; and lastly;

18. The level of efficiency achieved by the Railways will be restored to that achieved in 1976-77.

These are the terms that have appeared in the Press. I would very much like the Hon. Railway Minister to come forward either with the confirmation of this or categorical denial of this so that all controversy is laid to rest. I have no more to add. These are the clarifications I have sought from the Hon. Railway Minister with best of intentions and I hope the clarifications will be given.

श्री रामावतार शास्त्री (पटना) : सभा-पति महोदय, रेलवे प्रशासन के इस दावे के बावजूद कि उन्होंने ने माल की डुलाई में काफी बढ़ोतरी की है—रेलवे की स्थिति अत्यन्त ही दयनीय है। मंत्री जी ने दो-तीन दिन पहले बतलाया कि इस वर्ष जूलाई तक 960.2 लाख टन माल को डुलाई हुई। ठीक इन्हीं दिनों में पिछले वर्ष 595.7 लाख टन माल ढोया गया था यानी इस साल 364.5 लाख टन अधिक माल की डुलाई को गई। अगर यह दावा रेल प्रशासन का है, तो मैं यह जानना चाहूंगा कि रेल मजदूरों की इस साल वे बोनस कितना देना चाहते हैं और कब तक देना चाहते हैं और क्या यह संभव हो सकेगा कि 17 लाख रेल मजदूरों को दुर्गा पूजा के पहले बोनस की अदायगी कर दी जाय ? जब आप के माल की डुलाई बढ़ो है तो निश्चय ही रेल मजदूर इस बात को आशा करते हैं कि उन्हें ज्यादा से ज्यादा बोनस इस साल दिया जाय। इसी के साथ साथ मैं यह भी आप से निवेदन करना चाहता हूँ कि रेल मजदूरों को बोनस 1977-78 को कमाई के आधार पर दिया जाता है, तो 1979 में जो रेल मजदूर सेवा-निवृत्त हो, गए, उन्हें बोनस नहीं दिया

गया। मैं पूछना चाहता हूँ कि उन के साथ इस तरह का व्यवहार क्यों ? इसलिए मैं चाहूंगा कि जो लोग 1979 में रिटायर हुए और जिन्हें बोनस मिलना चाहिए था, आप उन को बोनस देने की व्यवस्था करें।

दूसरी बात, अभी श्री दंडवते जी ने वर्ल्ड-बैंक की बात कही और 18 प्वाइंटस का जिक्र किया। मैं कहना चाहता हूँ कि आप मेहरबानी कर के इन सब शर्तों को स्वीकार नहीं कीजिएगा, नहीं तो हमारा देश फिर गुलामी के चंगुल में फंस जाएगा। अतः आप हमें इस वर्ल्ड बैंक के चंगुल से बचाइए।

तीसरी बात, रेल गाड़ियों के विलम्ब से चलने की है। बार-बार हम लोग कह चुके हैं, सदन के बाहर और भीतर हम लोग आप से बात करते हैं, आप सजायें भी कर्मचारियों को देते हैं—मैं आप से यह जानना चाहता हूँ कि क्या कभी आप ने यह सोचा कि विलम्ब से गाड़ियों के चलने की जवाबदेही रेलवे बोर्ड के किसी अधिकारी पर भी हो सकती है। जनरल मैनेजरों को हो सकता है, डी० आर० एम० को हो सकता है, क्या उन लोगों को आप ने कभी पकड़ने को कोशिश की है ? अगर नहीं की है, तो मेहरबानी कर के पकड़ कर देखिये, फिर देखिये कि स्थिति में सुधार आता है या नहीं। केवल साधारण से ज्यादा काम कर्मचारियों को दण्डित करने, उन से ज्यादा से लेने, उन्हें सुविधाएं न देने से, काम नहीं चलेगा।

चौथी बात—मंत्री जो बिहार से आते हैं और पटना बिहार को राजधानी है। पटना में बहुत जगहों से हजारों कर्मचारी, सरकारी और गैर-सरकारी, दफ्तरों में काम करने के लिये आते हैं। मैं जानना चाहता हूँ कि उन को सबबर्न क्षेत्र घोषित करने और सबबर्न गाड़ियां चलाने में आप के सामने क्या कठिनाइयां हैं

मंत्री जी, जरा मेरी बात सुनिये . . .

रेल मंत्री (श्री केदार पांडे) : आप की बात बराबर सुनता हूँ ।

श्री रामावतार शास्त्री : मैं सबबन गाड़ियां चलाने के बारे में निवेदन कर रहा हूँ । आप से बाहर भी बात हो चुकी है ।

बिहार में कई ऐसे इलाके हैं—आरा से सासाराम, फतुआ से इस्लामपुर जहाँ बड़ी लाइन की जरूरत है । मेरे साथी श्री चन्द्र देव प्रसाद दर्मा जी ने कई सुझाव इस सम्बन्ध में आप के सामने रखे हैं, मैं उन सब सुझावों का समर्थन करता हूँ ।

रेल दुर्घटनाओं की चर्चा हम यहां पर पहले ही विस्तार से कर चुके हैं । मैं सिर्फ इतना ही कहना चाहता हूँ कि सीकरी समिति ने 1968 के बाद से जो लेखा-जोखा दुर्घटनाओं का लिया है और अपनी रिपोर्ट आप के सामने पेश की है, उन की रिपोर्ट दो भागों में है । कुल मिला कर 412 सिफारिशों उस समिति ने की हैं, जिन में से 244 सिफारिशों को आप ने स्वीकार किया है, बाकी सिफारिशों को स्वीकार करने में हीला-हुवाला या ढिलाई क्यों बरती जा रही है ? सीकरी समिति की रिपोर्ट पर बड़ी संजीगदी के साथ विचार करना चाहिये । यदि आप ऐसा करेंगे तो बड़ी-बड़ी दुर्घटनाएं हो रही हैं और इन की संख्या बढ़ती जा रही है, उन में कमी आयेगी ।

आखिरी बात, रेल कर्मचारियों को दण्डित करने की नीति को छोड़ दीजिये । 10 हजार रनिंग स्टाफ के लोग आज भी विभिन्न रूपों में दण्डित हैं । विभिन्न रूपों में आप ने उन को नौकरियों से अलग कर रखा है । मेरा निवेदन है कि उनको बहाल कीजिये । इसी सिलसिले में मैं साउथ-ईस्टर्न रेलवे वर्कर्स यूनियन की बात कहना चाहता हूँ । वह रिकगनाइज्ड यूनियन है, उस के प्रेजिडेंट श्री एन० सी० राय चौधरी हैं । आप का जो अनिवार्य सेवा रक्षा आग्रह निकास, उस का उन्होंने बयान दे कर विरोध किया । जो रेल दुर्घटना हुई उस के लिये भी उन्होंने ने बयान दिया । इस आधार पर उन के पास चार्जशीट आया है, कोई ए० सेन, चीफ पर्सनल आफिसर हैं, जिन्होंने कहा है कि आप ने अनिवार्य सेवा रक्षा आग्रह निकास के खिलाफ मीटिंग क्यों की, उस में कंटेगरी यूनियन वाले क्यों गये और आप ने एक्सीडेंट के बारे में बयान क्यों दिया । इस तरह दो लैटर्स उन को दिये गये हैं । उन्होंने एक चिट्ठी उस यूनियन के जनरल सेक्रेटरी को लिख कर उन से अनुरोध किया है कि आप इन के खिलाफ कार्यवाही कीजिये, अन्यथा हम कार्यवाही करेंगे ? क्या यह रेल मजदूरों का सहयोग लेने का तरीका है ? मैं आप से कहना चाहता हूँ कि आप मजदूरों का सहयोग हासिल कीजिये, आप में जो तूटियां हैं उन को सुनिये । अभी आप ने दो रिकगनाइज्ड यूनियनों से बात की कि कैसे सुधार होगा, इसी तरह औरों से भी बात कीजिये । आप को बात करने से बचराना नहीं चाहिये । हमारी बात भी सुनिये ।

श्रीमती ऊषा प्रकाश चौधरी (अमरावती) : सभापति जी, मैं रेल मंत्रालय के अनुदान की पूरक मांगों का समर्थन करती हूँ, क्योंकि रेलवे हमारे देश की जीवन में हमारे भविष्य की प्रगति के लिये एक महत्वपूर्ण साधन है, और इसी लिये उस के सुधार के लिये, प्रगति के लिये, नई योजनायें बनाने के लिये जो कुछ भी योजनायें हमारे सामने आती हैं उन का हम सब लोगों को समर्थन करना चाहिये

फिर भी मैं एक दो बातें आप के माध्यम से सदन के सामने उठाना चाहती हूँ । हमारी लोक शाही, हमारे शासन की तरफ से अब कोई योजना या प्लान बनता है तो रीजनल इम्प्लेमेंट को दूर करने की कोशिश उस में जरूर होनी चाहिये ।

हर एक प्रान्त के बारे में, हर एक स्टेट के बारे में हमें सोचने की जरूरत है। हम अभी यह देखते हैं कि न सिर्फ रेल लाइनों के लिए बल्कि और सभी चीजों के लिए जगह जगह से, देश के कोने कोने से बहुत सारी मांगें आती हैं। रेलों के बारे में भी वही हालत है और कई जगहों से नई लाइनों बिछाने, नई रेलें चलाने, ज्यादा गाड़ियां बढ़ाने और आड़ियों की रफ्तार तेज करने की मांगें होती हैं और हमारे महाराष्ट्र से भी आती हैं। लेकिन सभी मांगें आप पूरा नहीं कर सकते लेकिन मेरा कहना यह है कि फिर भी कुछ न कुछ हर एक स्टेट के लिए किया जाए, हर एक प्लान में और हर बजट में किया जाए, तो इस से सभी जगहों की कुछ समस्याओं का समाधान हो सकेगा और लोगों को कुछ राहत मिल सकेगी।

इसलिए मैं कुछ बातें आप के सामने रखना चाहती हूँ। रेलवे बंगन के कारखाने के लिए एक योजना इस में बनाई गई है ग्रहमदावाद में। मैं यह कहना चाहती हूँ कि विदर्भ में भी एक रेलवे बंगन की फैक्टरी खोलने की बात आप को करनी चाहिए। अभी अभी महाराष्ट्र गवर्नमेंट से श्री केदार पांडे की बात हुई है और मुझे मालूम है क्योंकि महाराष्ट्र गवर्नमेंट की ओर से एक सर्कुलर निकला है, जिस में उन्होंने यह बताया है कि विदर्भ में एक रेलवे बंगन की फैक्टरी खोलने की बात हुई है, लेकिन मुझे दुःख है, मुझे अफसोस है कि इस बजट में, इन अनुपूरक मांगों में कहीं उस का कोई उल्लेख नहीं है। सिर्फ एक बंगन फैक्टरी की बात नहीं है, महाराष्ट्र की ओर भी कई मांगें हैं, जैसे अमरावती से नरखेड़ा तक रेलवे लाइन बनाने की बात हम 22-23 साल से करते आ रहे हैं लेकिन वह अभी तक नहीं

बनी है। संतरा हमारे देश से बाहर जाता है और हमारे शासन को बहुत काफी फारेन एक्सचेंज उस से प्राप्त होता है लेकिन बंगनों की कमी के कारण बहुत सा संतरा सड़ जाता है और इस तरह से करोड़ों रुपयों का नुकसान होता है। इसलिए मेरा कहना यह है कि वहां पर एक बंगन फैक्टरी खोलने की बात आप को सोचनी चाहिए और अगर विदर्भ में यह फैक्टरी खूल जाती है, तो इस से वहां का औद्योगिक विकास भी काफी होगा।

एक बात और कहना चाहती हूँ। दरियापुर से अचूरपुर तक जो रेलवे लाइन है, वह अभी भी ईस्ट इण्डिया कम्पनी के कब्जे में है और उस पर ईस्ट इण्डिया कम्पनी की मिलकियत है। सैकड़ों देहातों को वह रेलवे लाइन राहत देती है और उस पर गवर्नमेंट का कब्जा लेने के लिए कई सालों से मांग की जा रही है लेकिन अभी तक किसी बजट में हमारे मंत्री महोदय ने उस को अपने हाथ में लेने के लिए कुछ नहीं किया है। हम लोग बार-बार उस को सरकार के हाथ में लेने की मांग करते आ रहे हैं।

इस के साथ-साथ जो अनुपूरक मांगें हैं, इस पुस्तिका में हम ने देखा है कि बंगलौर में आप ने एक ऊपरी पुल बनाने की बात मांगी है। हमें इस बात की खुशी है कि वहां पर यह पुल बनेगा लेकिन हमारे यहां बड़नेरा में भी ऊपरी पुल की बहुत जरूरत है, उस के पुनर्निर्माण की बहुत जरूरत है क्योंकि वहां पर बहुत से एक्सीडेंट्स हो जाते हैं, दुष्टनाएं हो जाती हैं और ठीक तरह से वहां पर ट्रेफिक नहीं चल सकता है। महाराष्ट्र शासन ने बहुत समय से यह मांग की है कि इस का पुनर्निर्माण होना चाहिए और उस के लिए जो कुछ भी कन्ट्रीब्यूटशन

[श्री ऊषा प्रकाश चौधरी]

आप महाराष्ट्र गवर्नमेंट से चाहेंगे, वह देने के लिए तैयार है, उस के लिए उस की मंजूरी है। फिर भी इस बजट में, इस प्लान में इस बात का कोई उल्लेख नहीं किया गया है। इसलिए गुन्ने आज इस बात की आवश्यकता महसूस हुई कि इस बजट का समर्थन करते हुए, मैं अपनी कुछ बातें कहूँ। हमारे देश में रोजनल इम्बैलेंस को दूर करने के लिए आप को कुछ सोचना चाहिए। ऐसा नहीं होना चाहिए कि जिस ने बहुत ऊंची आवाज में बोल दिया, वह अपना काम करवा ले। होना यह चाहिए कि जहाँ जरूरत ज्यादा है, जरूरत के मुताबिक रेलवे मंत्री महोदय को काम करना चाहिए। मैं थोड़ा जोर से इसलिए बोल रही हूँ क्योंकि मैं चाहती हूँ कि हमारे यहाँ विदर्भ में एक रेलवे वैगन की फैक्टरी बने और बडनेरा में, जो कामदारों का क्षेत्र है और जहाँ पर 30 हजार कामदार मिल बन्द होने के कारण बेकार बैठे हुए हैं, वहाँ रेलवे वैगन की फैक्टरी बने। उस के लिए महाराष्ट्र गवर्नमेंट ने भी कहा है और विदर्भ में खोलने की बात हमने कही है। खास कर के मैंने बडनेरा के लिए मंत्री महोदय को लिखा भी है। इसीलिए मैं याद दिलाना चाहती हूँ।

आपने रेल सुधार के लिए जो प्रावधान किया है और जो राशि बढ़ायी है, उसका मैं समर्थन करती हूँ।

एक बात मैं बोम्बे सबरबन रेलवे के बारे में कहना चाहती हूँ। दण्डवते साहब में भी उसके बारे में कहा है। बोम्बे सबरबन रेलवे का एक कमेटी बना कर सर्वे कराना चाहिए और उसके लिए कोई प्लान बनाना चाहिए। यह भी एक रेल सुधार का काम होगा। बोम्बे सबरबन

रेलवे की तरफ मैं इसलिए आपका ध्यान दिलाना चाहती हूँ कि बोम्बे महाराष्ट्र की राजधानी ही नहीं है, बल्कि वहाँ पूरे देश से लोग आ रहे हैं। पूरी दुनिया से लोग वहाँ औद्योगिक, सांस्कृतिक, साहित्यिक और सामाजिक कामकाज के लिए आते हैं। इसलिए बोम्बे की हालत जो कि बहुत खराब है, सुधारना बहुत जरूरी है।

बोम्बे में जो मजदूर और कर्मचारी काम करते हैं उनकी आधी जिंदगी रेलवे में जाती है और आधी जिन्दगी अपने अपने आफिसिज या घरों में जाती है इस लिए मैं यह कहना चाहती हूँ कि अगर आर्थिक दृष्टि से हमारा शासन इतना सक्षम नहीं है कि एकदम से वहाँ सुधार ला सके तो भी इसका मतलब यह नहीं है कि हम वहाँ थोड़ा-सा भी सुधार न ला सकें। जिसको ज्यादा भूख लगी हो तो उसको आप पूरा भोजन न दे सकें तो भी थोड़ा तो आपको देना चाहिए। वहाँ की रेलों में हर महोने मर्डर होते हैं। उन में गुनहगारी बढ़ती जा रही है। वहाँ पर कम से कम चार-छ नयी रेल लाइनें बननी चाहिए। एक लाइन अन्धेरी घटककर का मैं प्रस्ताव रखना चाहती हूँ। बोम्बे इलाके के लिए दादर पर काफी लोड रहता है। इसलिए अन्धेरी घटकपार रेलवे लाइन जल्दी बननी चाहिए। यह रेल लाइन बहुत जरूरी है। मैं पैसा खर्च करने वाली बात नहीं कर रही हूँ बल्कि सुधार के लिए कह रही हूँ। यह वहाँ के लोगों की बहुत जरूरी मांग है।

इस तरफ मैं सदन का ध्यान दिलाते हुए अनुपूरक मांगों का समर्थन करती हूँ और अपनी बात समाप्त करती हूँ।

SHRI UTTAM RATHOD (Hingoli) :
Last time when I spoke on the Railways Demands, I should say, I was overpowered by the splendid speech made by hon. Shri Kedar Panday, that time I had also said that he should have given a report of 12 months, not only for three months. I also heard him replying to some of the questions in this House. When a question was put about the shortage of wagons, he said that an order was placed for 36,000 wagons. I do not know when we are going to get these. He also claimed that he would see that corruption is done away with. I do not want to comment. But any way, there is a saying in Roger's Quotations, "as you grow old, you know your limitations." It is most unfortunate that the hon. Minister has completely neglected the Maharashtra State in the new lines in the list, which have been sanctioned in this Supplementary Demand. I do not find a single line from Maharashtra included in this book. May I tell him that we had urged for the Manmad-Parbhani line be extended up to Adilabad and Ghugus via Mudkhed? The survey charges were to be borne by Maharashtra State. I am speaking to you about a project which is I think, five or six years old. Prof. Madhu Dandavate will bear me out. But I find that there is no mention about it.

MR. CHAIRMAN : He did not do anything when he was a Minister.

SHRI UTTAM RATHOD : We poor Maharashtrais, we feel neglected, three Members from Maharashtra have spoken on the subject for a new line. What about Manmad-Aurangabad-Parbhani-Parlvi-j-nath line?

Last time when I spoke, I said, only Rs. 1000 had been given. May be it was a token grant. Along with other MPs, I met the Minister, Mr. Kedar Pandey and he assured us that one crore more would be given. But I do not find any mention about it in this. Let me know the progress of this conversion of this line. We would be very happy if he gives a good picture about it. For the Manmad-Parli line, the estimated amount is Rs. 1398 lakhs. Amount spent upto April, 1980 is Rs. 93 lakhs. Provision last year was Rs. 1000. Balance is Rs. 1304 lakhs. I want to know how much more time Mr. Kedar Pandey, with all his efficiency will take to complete this work. This is a backward region and we want that this line should be converted into BG as early as possible. I hope he would not drop it because Mr. Dandavate had inaugurated it during Janata regime.

Coming to Mr. Jaffer, also called Sharief, when I spoke about the Sirli-Chondhi level crossing last time, he said, "Why don't you see that the amount is paid?"

Sir, I have a letter from the sarpanch of the village which says that the amount of Rs.

2000 has already been paid by the Executive Engineer, P.W.D., Parbhani. The cheque number is 19877/993833 dated 16-6-81. But so far that level crossing has not been constructed. I feel very sorry about it. This road was constructed 16 years ago. Last time when I grumbled, Mr. Jaffer Sharief said, "Pay the amount!" We paid the amount more than three months back but nothing has been done. This is the efficiency!

I do not know how, but the railways have proved their efficiency in one way. Whenever there is an accident, they do show their efficiency. I think that has given them ample scope to show their efficiency. But that is not the way. People are now afraid; they ask whether they should travel by this train or not. Do something about it. Do not run away. Not a single Minister could go to the site of the accident to the Tamilnadu Express. I quite understand Mr. Mallikarjun going from Place to Place. He has been doing it. How is that nobody did go there? After all, the people feel about it. You must realise that by reaching there, you inspire the people who are working there and at the same time, the people who have suffered also feel a sense of relief. Please in future do not do such things. Do not run away.

In conclusion, I would only like to say that I hope the Minister will pay more attention to the development of the Marathwada region, especially the project which was promised by our leader, Shri-nati Indira Gandhi and that the conversion of the Manmad-Aurangabad-Parbhani-Parli line will be taken up for which the Maharashtra Government did its best. Most of the work was done during scarcity time. In spite of that, you have not been able to deliver the goods. Please keep it in mind.

श्री गिरजागो लाल श्याम (मोलावाडी):
माननीय मन्त्री महोदय, माननीय मंत्री महोदय द्वारा जो सक्वांमेंटरी डिमांडस प्रस्तुत की गई हैं, उनका मैं समर्थन करता हूँ। समर्थन करने के साथ-साथ योजना इवेंट्स के दोष को तुरंत आपका ध्यान आकषिप्त करना चाहूंगा।

कोटा, चित्तौड़, नीमच लाइन का कार्य इतनी धीमी गति से चल रहा है, जिसे मैं बखत नहीं कर सकता।

[श्री गिरधारी लाल व्यास]

भीलवाड़ा डिस्ट्रिक्ट में, इंदौर में, मंदसौर आदि में कोई सर्वे नहीं हुआ है। इस तरह से कैसे यह काम तीन साल में पूरा हो सकता है। 45 करोड़ आपने खर्च करना मंजूर किया है। इस लाइन पर अभी तक शायद पचास लाख भी खर्च नहीं किया गया है। बहुत ही धीमी गति से यह काम चल रहा है। कितने सालों में इस गति से यह रेलवे लाइन पूरी होगी, क्या आपने इसका अनुमान लगाया है? यह बहुत महत्वपूर्ण लाइन है। कोटा बूंदी, भीलवाड़ा, चित्तौड़ और मंदसौर के लिए यह लाइन लाभदायक सिद्ध हो सकती है। यहां पर लाइन स्टोन के विशाल भंडार मिले हैं। आने वाले पांच सालों में वहां कई सीमेंट फैक्ट्रियां लगेंगी। आपको चाहिए कि यहाँ रेलवे की सुविधा जल्दी से जल्दी प्रदान कर दें। भीलवाड़ा चित्तौड़, मंदसौर जिलों में दो तीन महीनों में आप काम शुरू कीजिए ताकि तीन साल में यह जो योजना है वह पूरी हो जाए।

कोटा से देवगढ़ और डोडा से नाथद्वारा लाइन के सर्वे को मंजूरी दिए हुए छः महीने गुजर गए हैं। पचास लाख रुपया दोनों के लिए स्वीकृत भी हुआ था। लेकिन उसका नाम लेवा कोई नहीं है। उस पर आपने कोई तबज्जह नहीं दी है। आपके अधिकारीगण सर्वे के सम्बन्ध में उधर गए नहीं हैं। किन् कारणों से यह काम रुका हुआ है पता नहीं। इस को भी जल्दी आप पूरा कराएं।

राजस्थान में बहुत ही कम रेलवे लाइनें हैं जिस की वजह से उसकी प्रगति रुकी हुई है। इस वास्ते बार-बार मैं इस बात पर जोर दे रहा हूँ। भौगोलिक दृष्टि से जो कुछ भी जांच पड़ताल करके सर्वे कार्यों के लिए आपने मंजूरी की है, उनको आप जल्दी पूरा कराएं। कोटा से देवगढ़ और डोडा से नाथद्वारा इन दो

लाइनों का सर्वे कार्य जल्दी से जल्दी पूरा करें, अग्रिम स्वीकृति उसके लिए जल्दी से जल्दी देने की कृपा करें ताकि लोगों को लाभ मिल सके।

बड़ी छोटी पांच छः लाइनें आपने राजस्थान के लिए मंजूर की हैं। लेकिन काम अभी तक पूरा नहीं हुआ है। आप अलवर जरूर गए हैं। लेकिन कोई सर्वे कार्य पूरा नहीं हो पाया है। जिन लाइनों के लिए आपने स्वीकृति दी है, उनका सर्वे कार्य जल्दी से जल्दी पूरा हो जाना चाहिए।

मीनाक्षी के सम्बन्ध में मैं दो बरस से बराबर कह रहा हूँ। जदाब आ जाता है उसको रोज नहीं चलाया जा सकता है। सप्ताह में दो ही दिन चलाया जा सकता है चूंकि ओवर क्राउडिंग बहुत है। अगर आप सप्ताह में उसको दो दिन चला सकते हैं तो रोज भी चला सकते हैं। एक ही वहां पर फास्ट ट्रेन है अजमेर से काचीगुड़ा तक।

सभापति महोदय : लाइन और कोई रह गई है ?

श्री गिरधारी लाल व्यास : बहुत से नाम नहीं बताए हैं क्योंकि अधिक टाइम लग जाता। मीनाक्षी को आप रोज चलाएं। उस में पैटरी कार नहीं है, उसकी भी एक बोगी लगाएं। अजमेर से चित्तौड़ और रतलाम से चित्तौड़ दो शटल चलती थीं। इनको आपने बन्द कर दिया है। इसकी वजह से लोगों को बहुत तकलीफ है। उनकी इस तकलीफ को भी दूर करें और इन गाड़ियों को दुबारा शुरू करें।

गुलाबपुरा रायला स्टेशनों के बारे में आप से कई बार निवेदन किया है लेकिन आपने कुछ नहीं किया है।

वैस्टर्न रेलवे का हेडक्वार्टर जो है उसके बारे में भी हम ने आप से कई बार निवेदन किया है। अजमेर बीच में पड़ता है। बम्बई में आपने उसको रखा हुआ है। बम्बई विशाल समुद्र के समान है। अगर इसको वहां से हटा लिया जाता है तो बम्बई को कोई फर्क नहीं पड़ता है। अजमेर इसके लिए उपयुक्त स्थान है।

जयपुर, जोधपुर, उदयपुर, अजमेर और बीकानेर ऐसे स्थान हैं जहां जब रियासतें होती थीं तो वहां लोको शैंड आदि हुआ करते थे। बड़े बड़े कारखाने रेलों के लिए हुए थे। मेरा निवेदन है कि वहां पर डिब्बे बनाने का या कोई और कारखाना भी आप लगाने की व्यवस्था करें।

पुष्कर के काम को आपने स्वीकृति दी है उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

सभापति महोदय : माननीय राम लाल राही, आप 3 मिनट लें। माननीय दण्डवते जी ने थोड़े में ही सब कुछ कह दिया।

श्री राम लाल राही (मिसरिख) : ज्यादा आदमी हैं हमारे दल में और अगर बंटवारा होगा समय का तो 15 मिनट से कम हमारा नहीं पड़ेगा। नाम देता है द्विप। मेरा समय कैसे कट जायेगा।

सभापति महोदय : चलिए आप 5 मिनट में बोल लीजिए।

श्री राम लाल राही : अधिष्ठाता महोदय, जो अनुपूरक मंत्रि जी ने पेश की है उस सम्बन्ध में मैं अपने विचार व्यक्त करना चाहता हूँ। कई माननीय सदस्यों ने इस अनुपूरक अनुदान के पेश किये जाने के सम्बन्ध में जो इसमें इन्होंने काम दिखाए

हैं कि अमुक-अमुक काम के लिए पैसा मांग रहे हैं तो उससे हम अपना असंतोष जाहिर करते हैं। उसका कारण है। मैं भी महसूस करता हूँ कि इस हाउस में जिसकी आवाज तेज होती है, या मंत्री जी के सर पर ज्यादा जोर से बोल लेता है इनके यहां जा कर या कोई भारी भरकम सदस्य होता है तो उसके यहां काम हो जाता है, उसकी मांग स्वीकार हो जाती है। लेकिन जहां आवश्यकता है, कहां रेलवे लाइन बढ़ाई जाय, कहां बदली जाय, कहां सुधार किया जाय उसकी तरफ कोई विशेष ध्यान नहीं है। और यही कारण है कि रेल सेवानों में निरन्तर गिरावट आ रही है क्योंकि इनके नियंत्रण में विभाग के कर्मचारी नहीं हैं। और कारण यह है कि जब एक मंत्री स्वयं एक काम गलत ले लेगा किसी अधिकारी से तो फिर निश्चित रूप से वह सही काम उस अधिकारी से नहीं ले सकेगा। दबाव डाल कर काम लेने की पद्धति ही गिरावट का कारण बनी है। यहां सदन में बहस होती है कि ऐक्सीडेंट्स हो रहे हैं, गाड़ियों में डकैतियां पड़ रही हैं, इन सब पर बहस हो जाती है, लेकिन परिणाम दूसरे दिन फिर ऐक्सीडेंट और डकैतियां शुरू हो जाती हैं। कोई रूकावट नहीं हो रही है। मैंने एक सुझाव दिया था, यह सूझाव मेरा 1977 से चला आ रहा है, हमारे यहां एक मीटर गेज लाइन है सीतापुर से गुडवल। अगर इसको ब्राड गेज में कर दिया जाय तो डायरेक्ट लाइन गुडवल से ले कर शाहजहांपुर तक हो जायगी। इससे पूरे पश्चिम और पूर्वी भारत की दोनों ट्रेनों जो चलती हैं जो वाया लखनऊ निकलती हैं, वह यहां से निकलने लगेंगी। यह 70 किलोमीटर का पैच है। लेकिन इस पैच को अभी तक नहीं बदला जा सका है। मैं कई बार लिख चुका हूँ, जवाब में मिला कि इसको बदलने का काम शुरू किया जा रहा है, जांच हो रही है। सारी चीज फाइनेल हो गई, अब यह तय होना है कि स्टेशन

[श्री राम लाल राही]

कहाँ पर बने। इसी क्षण में अभी तक वह लाइन नहीं बदली जा रही है। मुझे जवाब मिला कि गोहाटी और लखनऊ मार्ग जब ब्रौड गेज में परिवर्तित हो जायगा तो दूसरी लाइनों पर काम शुरू होगा। वह भी हो गया, लेकिन अभी तक इस लाइन पर काम शुरू नहीं हुआ है। इसलिए मंत्री जी बयान दें अगर इस पैच को ब्रौड गेज में बदल देते हैं तो सीधे कलकत्ते से ले कर गोरखपुर, गोहाटी, से गाड़ियों को सीधे दिल्ली, देहरादून और पश्चिम भारत को जाने के लिए सीधा रास्ता मिलेगा। इससे उत्तर भारत के लोगों को सुविधा मिल जाएगी।

दूसरे यह कि हमारे सीतापुर जनपद के पास ही बाराबंकी, बहराइच, लखीपुर, हरदोई और शाहजहांपुर जिले हैं। बहराइच की दूरी करीब-करीब 110 किलोमीटर है सीतापुर से। बहराइच से सीतापुर को डायरेक्ट नहीं जोड़ा है। बड़ा पिछड़ा इलाका है। माननीय दण्डवते जी जब रेल मंत्री थे तो मैंने दखास्त दी। आपने जांच पड़ताल कर के जवाब दिया कि 25 करोड़ रु० इस पर खर्च होगा क्योंकि पुरानी योजनायें खर्चीली हैं।

सभापति महोदय : पुरानी बात छोड़िए। नए मंत्री जी से पूछिए।

श्री राम लाल राही : अभी हम इसको नहीं ले सकते। उसके बाद नई सरकार आई, उनको भी मैंने लिखा, लेकिन वही जवाब मुझे मिला।

इतने बड़े देश की इतनी बड़ी सरकार, जहाँ सैकड़ों, करोड़ों रुपया खर्च होता है, वहाँ 25 करोड़ अगर आप खर्च कर दें तो यह पिछड़ा इलाका, जिसको गाँजरी इलाका कहते हैं, जहाँ के लोगों ने अभी तक बस

भी नहीं देखी है, वहाँ रेल यातायात की सुविधा उन को मिल सकती है।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि रेल विभाग में जो हरिजन अधिकारी काम करते हैं, उनके साथ न्याय और तर्क-संगत कार्यवाही नहीं की जाती। पदोन्नति में भी उनके साथ धाँधली होती है और ट्रांसफर वगैरह में भी बेहद धाँधली और अन्याय होता है। मैं इसकी शिकायत करना चाहता हूँ और एक मामला उदाहरण के तौर पर आपके सामने रखना चाहता हूँ। एक श्री पी० एल० भृगु हैं जो कि डी० टी० आई० हैं लखनऊ में। अभी 1977 में उनकी पदोन्नति हुई और जब वह वहाँ गये तो उनको बंगला अलॉट होना चाहिए था, क्योंकि उनसे पहले के अधिकारी बंगले में रहते थे, लेकिन इनको बंगला नहीं दिया गया; 3 साल तक इन्हें परेशान किया गया, इनका करैक्टर रोल खराब कर दिया गया। 3 साल पहले तक तो उन्हें पुरस्कार मिले हैं।

सभापति महोदय : आपने यह केस लिख कर मंत्री जी को भेजा क्या ?

श्री राम लाल राही : जी हाँ। 3 बार भेजा। 3 बार लिख कर मंत्री जी को भेजा, लेकिन उन्होंने ध्यान नहीं दिया, यही तो शिकायत मैं यहाँ पर कर रहा हूँ कि हरिजन अधिकारी जो रेलवे डिपार्टमेंट में काम करते हैं, उनके साथ न्याय नहीं होता। जब मंत्री जी का शिकायत की जाती है तो मंत्री जी भी नहीं सुनते हैं। यह मैं एक उदाहरण बता रहा हूँ, इस तरह के सैकड़ों मामले हैं। मैं मंत्री जी से आग्रह करना चाहूँगा कि वह अपने विभाग में काम करने वाले हरिजन अधिकारियों के साथ न्याय करें, उनको सुरक्षा प्रदान करें, नहीं तो उनकी सेवाएं खतरे में हैं।

इसी तरह से समपारों के बारे में, रेलवे क्रॉसिंग के बारे में अनेक बार जब मंत्री जी को लिखा जाता है तो मंत्री जी यह जवाब दे देते हैं कि आप अपने प्रदेश की सरकार से निवेदन करें। मैं कहना चाहूंगा कि जब हम मंत्री जी को लिख देते हैं और वह जांच कराते हैं, तो हम क्यों प्रदेश की सरकार को लिखें, मंत्री जी को चाहिए कि वह प्रदेश की सरकारों को लिखें कि यह सुझाव आये हैं, इस की कार्यवाही करें।

SHRI CHITTA BASU (Barasat) :
Sir, I want to draw the attention of the Minister to a very important point taking advantage of this debate today.

Sir, the Railway Board or the Railways have taken a decision of computerising on a very large scale the railway freight movement of our country and there is a condition which has been suggested by the World Bank that unless this computerisation is there and unless these computers are bought from the IBM, a Company of American multinational status, the loan or the assistance which the Indian Railways want from the World Bank is not going to be given. This is one point.

I do not want to elaborate the points which have already been elaborated by Prof. Madhu Dandavate. But the whole question is, whether computerisation is needed or not is also to be discussed by the Railway Ministry. As or as I am aware, the Ministry has already decided that computerisation is necessary for this purpose. But another dispute has arisen which the hon. Minister is requested to answer. That is, the Electronics Department of our Government is of the opinion that if there is at all computerisation, the computerisation should be on the basis of a different system which they call the distributive system, whereas the IBM is a centralised system.

Dr. A.N. Sethna, Chairman, Atomic Energy Commission.

Dr. P.P. Gupta, Secretary, Atomic Energy Commission.

Shri Asok Parthasarathi, Department of Electronics.

I quote "Business Standard" of September 1. They are of the view :

1. The computer system being suggested for import was 10 years old and

therefore, could certainly be improved upon.

2. It was more difficult to adopt an existing system from abroad than to develop a fresh system designed for one's own need.

3. For Bombay High, the Titan system used on the North Sea was imported lock stock and barrel. But ONGC's experience showed that adopting an existing system from abroad was three times more expensive than developing a fresh one."

The Department of Electronics suggested that we should develop our own system for computerisation if at all there is any need for computerisation. But unfortunately, the Railway Board is committed, appears to be committed, to import IBM computers which is detrimental and prejudicial to the interest of the country as a whole and for our national objective of attaining self reliance in science and technology.

I would only ask the hon. Minister to make this point clear and assure the House that this kind of agreement is not going to be signed by the Railway Board and to see that the prestige, honour and goal of self-reliance of our country is properly achieved. That principle is adhered to.

श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव (मधेपुरा) :
सभापति महोदय, जब जब इस सदन में, रेलवे पर चर्चा हुई, हमें केवल तरस आया मंत्री महोदय पर—इस लिए नहीं कि गाड़ियां देर से चलती हैं, इसलिए भी नहीं कि प्रायः हर रोज दुर्घटनाएं होती हैं, बल्कि इसलिए कि ऐसा अच्छा मंत्री होने के बावजूद उन्हीं के समय में एक संसदीय परम्परा टूट रहा है। मैं 1971 में इस सदन में चुन कर आया था। हमने देखा कि कोई मंत्री यहां पर जो कुछ भी घोषणा करता था, उसको इम्प्लीमेंट किया जाता था। बदकिस्मती से मंत्री महोदय जो कुछ कहते हैं, ठीक उससे उल्ट काम होता है। मुझे वह कहते हुए अफ़सोस होता है कि शायद उसके पीछे कोई साजिश हो। आपको याद हीगा कि इस सदन में मंत्री महोदय ने कहा था कि दो महीनों में गाड़ियां समय पर चलने लगेंगी। लेकिन आज भारतीय रेलवे की एक भी गाड़ी समय पर नहीं चलती है।

[श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव]

इसी तरह मंत्री महोदय ने कहा कि हम एक्सिडेंट्स को रोकेंगे। लेकिन प्रायः हर रोज एक्सिडेंट हो रहे हैं। मैं चाहता हूँ कि इन दोनों बातों के कारणों में जाया जाए और किस तरह से सुधार हो, इस तरफ ध्यान दिया जाए—और केवल कहा ही न जाए, वास्तव में उसको इम्प्लीमेंट किया जाए, मंत्री महोदय जो कुछ कहें, उसका अक्षरशः पालन हो। यह संसदीय परम्परा इस देश में कायम होनी चाहिए।

(व्यवधान)

17.00

दूसरी बात यह है कि आज मजदूरों में काफी असंतोष है। उसके भी कई कारण हो सकते हैं; अफसरों में बेतहाशा बढ़ोतरी की जा रही है, लेकिन कर्मचारियों में कोई बढ़ोतरी नहीं है। इस मुल्क में अधोषित आपात स्थिति लागू है। तीसरी बात है, रेल गाड़ियों में खराब कोयला दिया जाता है, और ऐसा सामान लगाया जाता है, जिसके चलते गाड़ियाँ समय पर नहीं चलती हैं।

जहाँ तक रेल दुर्घटनाओं की बात है। .. (व्यवधान) दुनिया की सब से बड़ी रेल दुर्घटना 6 जून को हुई। जो गाड़ी बागमती नदी में गिरी, उसके कारण बहुत से बताए जाते हैं। कोई कहता है कि कि हवा के चलते और ब्रेक के खराब हो जाने की वजह से वह गाड़ी नदी में गिरी। मैं आप को बताना चाहता हूँ कि वह एरिया नगलैक्टड हैं। वहाँ पर खराब डिब्बे दिए जाते हैं और ब्रेक ठीक नहीं होता है, जिसकी वजह से वह गाड़ी नीचे गई। मैं कहना चाहता हूँ कि उस गाड़ी के आठ डिब्बे पानी में गिरे और उनमें से केवल एक डिब्बा निकाल पाए हैं और कहते हैं कि सारी लाशें निकाल ली हैं, लेकिन मैं साफ़ तौर पर आपसे पूछना चाहता हूँ कि जो नीचे डिब्बे

गिरे हैं, आप उनको निकालना चाहते हैं या नहीं? ... (व्यवधान) ...

सभापति जी, इस मुल्क में रेल यात्री अत्यन्त असुरक्षित हैं। अभी रेल विभाग ने बाहर से पर्यटकों को लाने के लिए पर्यटन विभाग खोला है। मैं पूछना चाहता हूँ कि क्या बाहर के देशों से पर्यटकों को ला कर उनकी भी जानें लेंगे और जो प्रतिष्ठा हमारी भारतीय रेलों को प्राप्त है, वह सब समाप्त हो जाएगी।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि जिस तरह से एयर में सफर करने वालों का इन्शोरेंस होता है, उसी प्रकार इनका भी इन्शोरेंस किया जाए—क्या मंत्री जी इस पर विचार करेंगे, ताकि वह कम से कम क्लेम तो कर सके? जिन्दगी में बराबरी का स्थान आप नहीं दे सकते हैं। तो कम से कम मरने के बाद बराबरी का स्थान आप दीजिए। उपाध्यक्ष जी, केवल यही एक ऐसा मुल्क है जहाँ पर मरने के बाद एयर में अलग तरह का मुआवजा, रेल में अलग तरह का मुआवजा और रोड एक्सीडेंट में अलग तरह का मुआवजा दिया जाता है। मैं उन से आग्रह करूँगा कि कम से कम जिन्दगी में नहीं तो मरने के बाद लोगों को जान की बराबर कीमत दें। मैं एक बात यह भी कहना चाहता हूँ कि 1971 के दौरान मधेपुरा स्टेशन से सिधेश्वरा जो कि 9 किलोमीटर है, लाइन को अहमियत तो दी जाती है, लेकिन उसको नहीं बनाया जाता है। वहाँ पर लगे मेले का उद्घाटन मंत्री महोदय द्वारा किया गया था और सर्वे तथा एस्टीमेट्स के कागज सब इनके पास पड़े हुए हैं, मैं आग्रह करना चाहूँगा कि उस लाइन को मान लें और जल्दी से जल्दी उस ओर ध्यान दें।

अन्त में, सभापति जी, मैं एक्सीडेंट के बारे में कहना चाहता हूँ। जो बागमती का और अभी तमिलनाडू एक्सप्रेस गाड़ी का

एकत्रीडेड हुआ है, क्या आप उसकी
जुडिशियल इन्क्वायरी करायेंगे, क्योंकि
इस देश की जनता को आपके डिपार्टमेंट
की इन्क्वायरी पर भरोसा नहीं है ?

17.05 hrs.

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

SHRI NARAYAN CHOUBEY (Midnapore) : Mr. Deputy-Speaker, Sir, I would like to submit three points. I hope that the Hon. Minister would kindly look into them and would do the needful.

Firstly, I have to submit that the fares for the tourists have been raised recently. It will be counterproductive. I suggest that you may please restore the old rates. Please don't raise the fares on the tourists.

Secondly, during the last loco-running staff strike, although the employees were not loco-running staff, they were taken to court and they were prosecuted. But the Railways lost the case. Although it was promised that if the employees win the case in the court, they would be taken back to duty, these people are not taken back. They are Shri Tilak Raj, Fitter Khalasi, Shri Pritam Singh Blacksmith and Shri Gujjar Mal, Khalasi, all of Bhatinda Loco Shed. I would request that because you have given the assurance, that if the Railway would be unable to prove the case in the court these employees would be taken back and since the prosecution has failed, the employees should be taken back immediately.

MR. DEPUTY-SPEAKER : You have been pursuing this case from a very long time. I have heard on some other occasions also.

SHRI NARAYAN CHOUBEY : The last point is that the Hon. Railway Minister and everybody are worried that so many accidents are taking place. I do not blame anybody. There are many reasons. Railways need enough money, enough stock, enough bogies and rails but Railways have no money. This is the problem. I would, therefore, suggest what can be done at present.

MR. DEPUTY-SPEAKER : You have to cooperate.

SHRI NARAYAN CHOUBEY : Our Hon. Ministers are only debating and talking and have meetings with the officers. They say that is the only thing for them to do. That is the problem. I suggest that you please sit amongst the leaders

of the workers. You please hear what they want to say. You please don't bring any officers of the Railway at that time. Keep them aloof. Let the employees open their mouths. You take notes of what they say and then you enquire. Please do not believe only the officials of the Railway Board. The time has come when we would say "Railway Board, good, bye." You have seen what is happening. You are responsible. Shri S.K. Patil used to say "Men may come and men may go, but the Railway Board remains". Ministers may come and Ministers may go, but the Railway Board continues for ever.

MR. DEPUTY-SPEAKER : You have made very valuable point.

SHRI NARAYAN CHOUBEY : This was demanded. The Railway Board should be scrapped. We should bid good bye to Railway Board. Please hear what the employees say. Make a Plan as early as possible. Hear the railway men, hear what they have got to say. Hear their point. This is my suggestion.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Now, the Minister will reply.

SHRI RAM PYARE PANIKA (Robertsganj) : We should be given more time.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Every Member has been recommended 5 minutes. You have to cooperate. Minister has got to reply. Now, the Minister will reply. You belong to be the ruling party. You please hear the Minister also. I will give you time on some other occasion. Better luck next time.

श्री केदार पांडे : मान्यवर, श्रीमती प्राज्ञ जो बहुत हुई है, वह तो पुरानी सी ही मालूम हुई

श्री रामावतार शास्त्री : कुछ नहीं भी है ।

श्री केदार पांडे : योंकि पहले ही दिन एकत्रीडेड के बारे में एडजानमेंट मीगिंग पर बहुत हुई और वह सरोब साढ़े तीन घण्टे चली । जो बातें उस दिन कही गई थीं, उन्हीं की आज फिर रखा गया है, कोई नई बात उस में नहीं है और मैंने जो जवाब पहले दिया था, अब दूसरा जवाब क्या है ?

श्री नारायण चौबे (मिदनापुर) : क्या मेरी बात नई नहीं है ?

श्री केशर पांडे : उसमें तो यह है ..

SHRI K. MAYATHEVAR: I rise on a point of order. At that time Tamil Nadu Express did not meet with the accident.

श्री केशर पांडे : एक्सीडेंट्स की बात मैं कहता हूँ। दो, तीन बड़े बड़े एक्सीडेंट्स हुए हैं। एक बदलाघाट की बात है, जिस का जिक्र हुआ, दूसरा एक्सीडेंट हुआ है तमिलनाडू एक्सप्रेस का और तीसरा एक्सीडेंट अहमदाबाद के नजदीक हुआ। ये तीन बड़ी बड़ी घटनाएँ घटीं और उस वक्त मैंने जवाब दिया था कि जहाँ तक बदलाघाट के एक्सीडेंट का सवाल है, वास्तव में वह अनप्रिंसीडेंटेड है। मैंने इस को कबूल किया है और उसमें जो कामिश्नर, रेलवे (सेफ्टी) को रिपोर्ट आई है, उस के बारे में मैंने बताया कि वह रिपोर्ट है नेचुरल एण्ड ह्यूमन, जोरों का अंधड़ आया, साइक्लोन आया और ब्रेक भी फेल हो गये। यही रिपोर्ट है कि उसमें नेचुरल एण्ड ह्यूमन दोनों फैक्टर्स हैं, उसमें किसी का दोष नहीं है।

An Hon. MEMBER : What is natural ?

श्री केशर पांडे : नेचुरल के माइनों हैं अंधड़ आया, साइक्लोन आया, जिस पर किसी का कंट्रोल नहीं था, न हमारा कंट्रोल था और न आप का ... (व्यवधान) ... भगवान, आप न कहिए, आप 'भगवान' कहते भी नहीं हैं। इसीलिए मैंने जानबूझ कर नेचुरल कहा ताकि उस में कोई ऐसी बात न हो। इसलिए उस पर रेलवे विभाग के किसी मंत्री का या किसी व्यक्ति का कंट्रोल नहीं था। इसी से उसको नेचुरल कहते हैं और यह भी मैंने कबूल किया है कि इससे तमाम लोगों को तकलीफ है लेकिन इस में हम कुछ

कर भी नहीं सकते थे। मैं यह भी बताना चाहता हूँ कि उस के कुछ ही दिनों बाद चीन में भी इसी तरह की घटना घटी और उस में भी 216 आदमी मरे और इस में 270 मरे लेकिन चीन में कोई एडजोनमेंट मोशन नहीं हो सकता। मैंने इसीलिए जानबूझ कर कहा कि नेचर पर किसी का कंट्रोल नहीं और साइक्लोन पर किसी का कंट्रोल नहीं। यह मैंने बदलाघाट के बारे में कहा। दूसरी बात यह है कि दो डिब्बे निकाले जा सकते थे और पांच डिब्बे नीचे नदी में चले गये थे। उन को निकालने के लिए नेवी के जितने बड़े अफसर थे, कमांडर थे, उन्होंने डाइवर्स के द्वारा काफी कोशिश की कि डिब्बे निकाल सकें लेकिन वे नहीं निकाल सके लेकिन एक अपरेट्स से, जिस को फ्रोग कहते हैं, डिब्बों के भीतर देखा गया, तो उनमें कोई लाश नहीं पाई गई। बागमती का पानी 50 फीट नीचे था और कोशिश काफी की गई कि उन को निकाला जा सके। तो यह इस एक्सीडेंट के बारे में मैंने बताया।

दूसरी बात बदलाघाट एक्सीडेंट के बारे में यह कहना चाहता हूँ कि वहाँ ट्रेक बिल्कुल ठीक था, वहाँ का पुल बिल्कुल साउंड पंजीशन में था, डिब्बे ठीक थे और इंजन भी ठीक था और रोलिंग स्टॉक में भी कोई गड़बड़ी नहीं थी। (व्यवधान) ..

MR. DEPUTY SPEAKER: Order, order. Let us hear the Minister.

श्री केशर पांडे : मुझे कहने दीजिये। आप कहेंगे कि मैंने जवाब नहीं दिया। अब तमिलनाडू एक्सप्रेस की जो बात है, उस के लिए हम लोगों को, हम सब को अफसोस है। आप को भी अफसोस है और हम को भी है, क्योंकि तमिलनाडू एक्सप्रेस एक प्रेसटीजस ट्रेन है, 21

कोचेज वाली डबल-हेड्डेड प्रेसटींजस ट्रेन है। कभी कोई दुर्घटना उस की वहाँ पर नहीं हुई लेकिन यह दुर्घटना हो गई। मद्रास से गाड़ी चली और 800 किलोमीटर चलने के बाद एक प्लेग स्टेशन के नजदीक वह ग्रस्त दुर्घटना हो गई।

MR. DEPUTY-SPEAKER: Pandey Ji, it was actually inaugurated by hon. Kamalapati Tripathi.

श्री केदार पांडे : हाँ, वह तो है ही। वे बघाई के पात्र हैं। उन्होंने बहुत बड़ा काम किया है रेलवे में। वे हमारे बुजुर्ग नेता हैं। तो यह बात है। उस में कभी कोई घटना नहीं घटी। आठ सौ किलोमीटर चलने के बाद 17 डिब्बे बीच में गिर गये बताते हैं। अभी जांच हो रही है। इन्वार्डरी चल रही है और इसीलिए हम किसी सही नतीजे पर अभी तक नहीं पहुँच सके हैं।

इसके ट्रेक की जांच तीन दिन पहले हुई थी। जिस ट्रेक पर तमिलनाडु एक्सप्रेस चलती है, उसकी जांच तीन दिन पहले हुई थी। वह साउण्ड पोजिशन में था। डिब्बे अच्छे थे, इंजिन अच्छे थे, ट्रेक अच्छा था। (ध्वजधान) में भूल की बात नहीं कहता। हो सकता है कि वह हो। लेकिन अभी जांच हो रही है। वहाँ एक ऐसी आवाज हुई और ट्रेक के कोपलर में कुछ हो गया। 17 डिब्बे गिर गये। पेण्टरी कार की हालत बहुत बवतर है। यह सारी घटना अफसोस की बात है। लेकिन जब तक जांच की रिपोर्ट नहीं आये, मैं कुछ नहीं कह सकता। दो मेम्बर हमारे वहाँ गये थे, उन्होंने भी मुझे बताया कि हम अभी इस पोजिशन में नहीं हैं कि बता सकें कि इस दुर्घटना के पीछे क्या कारण हैं।

लोग कहते हैं कि इसमें सैकड़ों आदमी मारे गये। यह गलत है। अभी तक

जो हमारे पास रिपोर्ट है उसके मुताबिक 16 आदमी मरे हैं। अभी तक जो रिपोर्ट आयी है उसके मुताबिक मैं कह रहा हूँ कि 16 आदमी मरे हैं।

गुजरातके नजदीक जो घटना घटी
... (ध्वजधान)

SHRI K. MAYATHEVAR: Why cannot the enquiry be made by a High Court judge? Even now he does not tell us the truth at all; he will not get the truth from the officials. (Interruptions)

श्री केदार पांडे : रेलवे सेफ्टी कमिश्नर उसकी जांच करेंगे। हाई कोर्ट के जज तक-अभी हम नहीं गए हैं रेलवे सेफ्टी कमिश्नर सिविल एवियेशन और टूरिज्म एक बहुत बड़े आफिशियल हैं, उन्हीं के द्वारा जांच हो रही है। इसमें कोई छिपाने वाली बात हमें नहीं करनी है रेलवे सेफ्टी कमिश्नर उसकी जांच कर रहे हैं।

इस तरह से ये तीम घटनाएं हैं। पटना की घटना के बारे में शास्त्री जी कह सकते हैं कि वह मिकेनिकल डिफेक्ट की बजह से हुई, मेण्टीनेन्स में फेल्योर की वजह से हुई। उसमें मैंने एक्शन लिया है। (ध्वजधान) सही रिपोर्ट बाद में आयी तो पता चला कि मिकेनिकल डिफेक्ट था, ह्यूमन फेल्योर था। मैं एक बात कहना चाहता हूँ कि जो बात मुझे मालूम होगी वह सब कह दूंगा, उसमें कुछ छिपाऊंगा नहीं। जो बात सच्ची होगी वही कहूंगा। इसमें छिपाने की क्या बात है? सदन के सामने सच्ची बात कहनी चाहिए, और सदन को कांफिडेंस में लेना चाहिए क्योंकि सदन सुप्रीम बाडी है। यहाँ पर कोई बात छिपानी नहीं है।

यह तो मैंने एक्सिडेंट के बारे में कहा। दूसरी बात माननीय वंडवते जी ने कही। हमने रेलवे ट्रांसपोर्ट पालिसी कमेटी श्री बी० पी० पांडे की अध्यक्षता में बनाई है।

[श्री केदार पांडे]

यह हमने इसलिए बनाई है कि रेलवे का जो स्टेट आफ अफेयर्स है, इसमें हम सुधार करना चाहते हैं। क्योंकि इतने दिनों और इतने वर्षों के बाद रेलवे में क्या क्या सुधार होने चाहिए इस सब पर हमें फैसला लेना है। इसके बारे में हमें भिन्न भिन्न पहलुओं से सोचना है। इसे अप टू डेट कैसे बनाया जा सकता है, इस पर भी हमें सोचना है, इसमें क्या क्या डिफिकल्ट हैं, इसका भी हमें पता लगाना है। अब जो इस कमेटी को टर्म्स आफ रेफरेंस हैं वे बहुत कम्प्रीहेंसिव हैं। माननीय सदस्य शायद इनको जानते होंगे लेकिन मैं बताना चाहता हूँ—

“1. To examine the existing methods of finding resources for investment on Railways and to suggest improvements in them or alternative methods for raising the required financial resources of a massive order for investing in new lines, strengthening, up-grading and modernising the existing facilities and creating additional facilities.

2. To examine the organisational structure of the management at various levels including the apex body of the Railway Board and suggest changes as necessary.”

MR. DEPUTY-SPEAKER : You can place it on the Table of the House.

PROF. MADHU DANDAVATE : That was already read out in the House during Question Hour.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Mr. Pandey, how long will you take to reply to the debate ?

SHRI KEDAR PANDEY : I will finish it in 10 minutes.

मैं जानता हूँ कि सभी माननीय सदस्य इन बातों को जानते हैं।

यह जो नेशनल ट्रांसपोर्ट पालिसी कमेटी है, इसमें कम्प्रीहेंसिव रूप से विचार किया जाएगा और इसी लिए 20 लाख रुपया इसके लिए रखा गया है, जो बिल्कुल जायज

खर्चा है। आज के संदर्भ में इंडियन रेलवे सिस्टम में क्या-क्या परिवर्तन होने चाहिए, कितने नए डिब्बे बनाए जाने चाहिए, कितने जोन बनाए जाने चाहिए, ये सब बातें इस कमेटी में अध्ययन की जाएंगी। आप कहते हैं कि हमारे यहां आफिस नहीं है, कोई कहता है उर्दीसा बहुत पिछड़ा हुआ है, ऐसी बहुत सी बातें हैं, जिन पर विचार किया जाएगा और इसके सम्बन्ध में सिफारिशें दी जाएंगी। इण्डियन रेलवे का क्या स्ट्रक्चर हो, इसके बारे में कम्प्रीहेंसिव रिपोर्ट आनी चाहिए।

इस कमेटी के सम्बन्ध में हमारी कोशिश यह है कि इसकी दो-तीन इंटरिम रिपोर्ट्स भी आनी चाहिए, जिन पर साथ-साथ इम्प्लीमेंट होता रहे। इस कमेटी का दो साल का समय है और हम चाहते हैं कि इसकी रिपोर्ट हर 6 या 9 महीने बाद आए और उसको लागू किया जाए। हमें यह जानकारी प्राप्त करनी है कि आज के संदर्भ में इण्डियन रेलवे प्रायोजनाइजेशन कैसा होना चाहिए। प्राप्लेशन इतनी बढ़ गई है, उसके अनुसार कितने डिब्बे बनाने चाहिए, किस प्रकार विकेंद्रीकरण होना चाहिए, क्या रेलवे कारपोरेशन बनाना से बनाया जाना चाहिए, इस तरह की सभी बातों पर इस कमेटी में विचार किया जाएगा और जैसे-जैसे इसकी रिपोर्ट आती जाएगी, वैसे-वैसे हम इम्प्लीमेंट करेंगे। बड़ी हार्ड पावर कमेटी है, इसमें हार्डकोर के रिटायर्ड जज भी हैं, इकनामिस्ट भी हैं, श्री बी० डी० पाण्डे जो कि बड़े मशहूर आदमी हैं और जिनकी सेवाओं से आप सब परिचित हैं, वे भी इस कमेटी में हैं।

इसी प्रकार कई माननीय सदस्यों ने कहा कि रेल यात्रा पैकेज योजना के लिए 25 लाख रुपया क्यों रखा गया है। इसके अन्तर्गत हम एक आफिसर बहाल करके विदेशी यात्रियों को आकर्षित करने के

लिए विदेशों में रेलों में बढ़ाई जा रही सुविधाओं का प्रचार करना चाहते हैं। डायरेक्टरेट आफ टूरिज्म बना कर हम इसको डेवलप करना चाहते हैं। हमें तो यह देखना है कि ज्यादा से ज्यादा पैसा कैसे प्राप्त हो सकता है और फॉरेन एकसचेंज हम कैसे प्राप्त कर सकते हैं। इसके लिए अगर कुछ रुपया फारेन कंट्रीज में प्रचार पर खर्च होता है तो कोई गलत नहीं है। इंडियन एयर लाइंस का कोऑर्डिनेशन रेलवे के साथ हो और हमारी टिकटें विदेशों में ज्यादा बिकें और वहाँ के लोग जानें कि हम रेलवे में क्या-क्या सुधार करने जा रहे हैं, यह सब प्रचार करके हम भारतीय रेलवे को अट्रेक्टिव बनाना चाहते हैं, जिससे ज्यादा से ज्यादा पैसा हमें मिले। फारेन टूरिस्टों को 2-3 दिन उसमें बिठा कर पूरे देश में घुमाया जाएगा, होटल में रहने के बजाए वे उसी में रहेंगे, इन सब बातों का प्रचार किया जाएगा, जिस से हमारी आमदनी बढ़ सके। ... (व्यवधान) ...

पैसे की बात सुनकर आप घबराते क्यों हैं। ऐसी बहुत सी चीजें बेकार पड़ी हैं जो कि हमको सस्ते में मिल जाएंगी और बिजनेस प्वाइंट आफ व्यू से इससे फायदा होगा। रेलवे तो व्यापारिक संस्था है और पैसा कमाएंगे नहीं तो लगाएंगे कहाँ से ? .. (व्यवधान) ...

एक आदमी की भी जान न जाए, लोग सुविधानुसार यात्रा कर सकें और कोई दुर्घटना न हो, यही हमारा प्रयत्न है। मैं कोशिश कर रहा हूँ। मैं यही चाहता हूँ कि कोई एक्सीडेंट न हो।

श्री नारायण चौबे : ट्रेड यूनियज से मिलें।

श्री केदार पांडे : मैं स्वयं ट्रेड यूनियनिस्ट हूँ। यूनियज को आप रिप्रिजेंट करते हैं। आप से तो मिलता ही रहता हूँ। जब कहेंगे आप के इलाके में आप के साथ चल दूंगा।

बराबर शिकायत होती है कि हिल्ली एरियाज में रेल कम्युनिकेशन नहीं है।

श्री वृद्धि चन्द्र जैन (बाड़मेर) : डेजर्टज में भी नहीं है।

श्री केदार पांडे : दिल्ली एरियाज में कुछ तो किया है मैंने। नंगल तलवाड़ा है। इधर हिमाचल की बराबर शिकायत थी।

अब आप देखें कि एक ट्रेन हम ले जाते हैं कालका से शिमला तक। उस ट्रेन से हर साल एक करोड़ का घाटा होता है।

SHRI M. RAM GOPAL REDDY (Nizamabad) : If there are accident, there should be no bonus.

(Interruption)

MR. DEPUTY-SPEAKER : It is not a statement by the Government, why do you worry. It is the opinion of another Member. It is not a statement by the Government.

SHRI KRISHNA CHANDRA HALDER (Durgapur) : But it is from a Member of the ruling Party.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Mr. Halder, can you expect anything else from Ram Gopal Reddy ?

श्री केदार पांडे : जहाँ तक रेल कर्म-चारियों का सम्बन्ध है उनको बोनस देने के बारे में हम ने तय कर दिया है। जो फार्मूला है उसके मुताबिक पिछले साल का बोनस इस साल पहली अक्टूबर के पहले 24 दिन का मिलेगा। पिछले साल 23 दिन का मिला था, इस साल 24 दिन का मिलेगा। यह प्रोडक्टिविटी लिंकड बोनस है, प्राफिट शेयरिंग बोनस न ही है। जो

[श्री केदार पांडे]

फार्मुला है उसको माप जानते ही है। उसको हम स्ट्रिकटली फालो करते हैं। आप समझ सकते हैं कि श्रमिक वर्ग के प्रति हमारे मन में कितनी हमदर्दी है, क्षोभ की भावना कतई नहीं है।

वर्ल्ड बैंक की बात मधु दंडवते जी ने कही है। बिजनेस स्टैंडर्ड में यह सारी बात जो आई है उस में रेलवे टैरिफ इन-क्वायरी कमेटी की रिपोर्ट को प्राजैकट किया गया है। यह कमेटी उन्होंने ही बनाई थी जब वह रेल मंत्री थे। इसको वह भी जानते हैं। सब जानते हैं। इसके बारे में कोई कमिटमेंट हम लोगों का नहीं है। इस कमेटी की रिपोर्ट में जो कुछ है उसको ही वर्ल्ड बैंक ने प्रोजैक्ट किया है और यह चीज बिजनेस स्टैंडर्ड में आई है। हम इसको एग्जैमिन कर रहे हैं।

प्रो० मधु दंडवते : एक सितम्बर के इशू में वर्ल्ड बैंक ने जो शर्तें लगाई हैं और जो बिजनेस स्टैंडर्ड में आया है, उस प्रकार का कोई खत आपके पास आया है, यह आप बताएं। मंजूर हैं या नहीं हैं, यह सवाल नहीं है। शर्तें लगाई हैं या नहीं, इसका सीधा जवाब दीजिए।

श्री केदार पांडे : यह जितनी सिफारिशें हैं सब टैरिफ इन्क्वायरी कमेटी की रिपोर्ट में हैं, जो बिजनेस स्टैंडर्ड में दिया गया है।

SHRI CHITTA BASU : The question is simple : the World Bank has suggested certain conditions for financial assistance for the modernization of Indian Railways. What are those conditions, and what is the Government's point of view regarding. The Tariff Committee's recommendations are not connected with this.

श्री केदार पांडे : मैं यह कहना चाहता हूँ कि बिजनेस स्टैंडर्ड में वही चीज है।

यह जो टैरिफ कमेटी की रिपोर्ट है, उसकी जो सिफारिशें हैं उसी को इम्प्लीमेंट करने के लिए वर्ल्ड बैंक ने शर्तें लगाई हैं, जो "बिजनेस स्टैंडर्ड" में प्रोजैक्ट है। उसको हम कंसीडर कर रहे हैं।

PROF. MADHU DANDAVATE : That means you agree that these were the conditions suggested by the World Bank while giving the loan.

श्री केदार पांडे : No. वर्ल्ड बैंक ने उसी बात को उसमें प्रोजैक्ट किया है और शर्तें रखी हैं, जो कि टैरिफ इन्क्वायरी कमेटी की रिपोर्ट है। वर्ल्ड बैंक का अपना नहीं है।

PROF. MADHU DANDAVATE : They have insisted that this should be done.

श्री केदार पांडे : इन्सिस्ट वह करते हैं, ठीक बात है। इसीलिए मैंने कहा इसकी हम जांच करेंगे, देखेंगे। लेकिन कोई कमिटमेंट नहीं है हमारा।

PROF. MADHU DANDAVATE : It is very clear from the declaration of the Railway Minister that the World Bank's loan is with strings, and not without strings as far as they are concerned.

SHRI KEDAR PANDEY : You may interpret it any way you like.

श्री हरीश कुमार गंगवार (पोलीसीत) : एक स्पष्टीकरण चाहता हूँ मंत्री जी से।

श्री केदार पांडे : दूसरी बात आपने कही कम्यूटराइजेशन के लिए

श्री हरीश कुमार गंगवार : 4, 5 दिन पहले अभी "हिन्दुस्तान टाइम्स" में छापा है कोई श्री शुक्ल हैं जो रेलवे डिपार्टमेंट में जूनियर मैनेजर हैं, उन्होंने एक्सपर्ट्स को समाप्त करने के लिए कोई आविष्कार किया है। और वह मांग रहे हैं उसको प्रदर्शित करने की इजाजत जो आपका

विभाग नहीं दे रहा है। क्या आप उनको प्रदर्शन के लिए इजाजत देंगे ?

MR. DEPUTY-SPEAKER : The Minister will reply to all the points.

श्री वायव्य भागवान देव (अजमेर) : आपने कहा विदेशी टूरिस्ट्स आते हैं पुष्कर और आप और मनीनीय ऑफ़िशरीफ साब वहाँ ही आये हैं। तो विदेशी पर्यटकों की सुविधा का आप ध्यान रख रहे हैं। तो मैं जानना चाहता हूँ कि अजमेर से पुष्कर तक को रेन लाइन के बारे में आप क्या कर रहे हैं ? और दूसरे डाल्टनगंज से पटना तक एक्सप्रेस ट्रेन चलाने के बारे में भी आप कुछ कहें।

श्री केशव पंडे : पटना से डाल्टनगंज ट्रेन चलेगी, सम्भवतः नवम्बर के महीने में। एक एक्सप्रेस ट्रेन चलेगी, यह हमने कामिटमेंट कर लिया है। मैं अजमेर गया था; अजमेर से पुष्कर 13 किलोमीटर है। वहाँ के लोगों की मांग रही है रेलवे लाइन की। 13 किलोमीटर का फासला है, और यह बर्य कंसोडरेशन है। मैंने वहाँ पर कहा कि इसको कंसोडर करेंगे। और उस पर 13 करोड़ रु० खर्च होगा। तो उसका इंतजाम करना पड़ेगा। हालाँकि वह सप्लीमेंटरी बजट में नहीं है, लेकिन जरूर हम सोच रहे हैं। काफ़ी टूरिस्ट्स आते हैं वहाँ। एक तरफ़ अजमेर और दूसरी तरफ़ पुष्कर। सेक्यूलरिज्म का वह एक जीता जागता नमूना है इसलिए वहाँ पर इस तरह को देन चाना श्रेय-कर है। वह काम करना चाहिए।

कम्प्यूटराइजेशन के बारे में आपने कहा, इसमें एक बात ठीक है कि बर्ड बैंक ने हम लोगों से एशोरेंस मांगा है कि कम्प्यूटराइजेशन कीजिए और आई० वी० एम० सिस्टम को लागू किया जाये। इसके कम्प्यूटराइजेशन की जरूरत है, हम इस को कबूल

करते हैं। अगर इसका इन्तजाम नीअर फ्यूचर में नहीं होगा तो जैसे देश की पापुलेशन बढ़ती जा रही है, वैसे ही रेल का इन्तजाम भी प्रागे बढ़ता जायेगा तो इसको प्रागे चलाना मुश्किल है। यह कम्प्लैक्स सबजेक्ट हो रहा है। हमें यह डिसाइड करना है कि जो सिस्टम दुनिया में है सब को एग्जामिन कर के हम सोचेंगे। यह भी डिसाइड करना है कि जो टैक्नोलाजी है, हाई वेयर है, सीपट वेयर है जो कंट्री में मौजूद है, उससे कहीं तक काम कर सकते हैं और उसके बाद कोई जरूरी नहीं है कि आई० वी० एम० सिस्टम को हम लें, इसकी जगह और कोई सिस्टम भी हो सकता है, लेकिन अभी इसके बारे में कोई डिसेज़न नहीं लिया है। हम इस बात को भहसूस करते हैं कि इंडियन रेलवेज के कम्प्यूटराइजेशन करना चाहिए इसके बिना काम नहीं चलेगा।

एक माननीय सदस्य ने महाराष्ट्र के बारे में जिक्र किया, मनमाड की जो स्कीम है, उसके लिए 1 करोड़ रुपया हमने पहले से ही बजट में रखा है, उसका इन्तजाम कर दिया है, इसलिए उसे सप्लीमेंटरी बजट में नहीं लिया है। इसलिए महाराष्ट्र के लोगों को इससे कम्प्यूज नहीं होना चाहिए।

हर स्टेट की बात है, लेकिन हर स्टेट की बात करते-करते कन्ट्रीज एज होल की बात हम करते हैं। हम केवल बिहारी ही नहीं हैं, हम हिन्दुस्तानी हैं, इसको खयाल रखना चाहिए। इसी तरह से और भी तरह-तरह के सवाल है, सब का अलग-अलग जवाब दूँ, यह कैसे संभव हो सकता है ?

MR. DEPUTY-SPEAKER : I think the Minister has completed his reply.

श्री केशर पांडे : एक्सीडेंट्स के बारे में मैं नेटेस्ट आपको बता देता हूँ कि तमिलनाडु एक्सप्रेस में कितने मरे और कितने जखमी हुए ।

MR. DEPUTY-SPEAKER : You have also again gone to Tamilnadu.

श्री केशर पांडे : तमिलनाडु एक्सप्रेस के एक्सीडेंट में 16 आदमी मरे हैं और 84 इंजर्ड हुए हैं जिसमें 26 सीरियसली इंजर्ड हैं और 58 को क्षिप्रल इंजरी लगी है ।

मैं एक बात और बताना चाहता हूँ । यह सप्लीमेंटरी बजट है सब सदस्यों के प्रॉपोजिट्स को मैंने लिखा है सब का नोट हुआ है, सब का जवाब देना मुश्किल है । एक बात जैसे बिहार के बारे में लोगों ने कही । सबसे बड़ा काम है बिहार में गंगा पर पुल बनाने का, मैं यह कहना चाहता हूँ कि इस पर पुल बनेगा, इसमें कोई संदेह नहीं है ।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ ।

MR. DEPUTY-SPEAKER : No clarification. If you have got any point to be clarified, you meet him in his chamber and get the reply. If the House agrees, I am going to put all the cut motions to the vote of the House.

SEVERAL HON. MEMBERS : Yes.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Now I shall put all the cut motions to the vote of the House.

Cut Motions Nos. 1 to 16, 21 to 23, 30 to 33, 41 to 48, and 50 to 53. were put and negatived.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Now I shall put Supplementary Demands for grants (Railways) for 1981-82 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 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, 1982, in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof— Demand Nos. 2 and 16”.

The Motion was adopted

Supplementary Demands for Grants (Railways) for 1981-82 voted by Lok Sabha

No. of Demand	Name of Demand	Amount of Demand for Grant voted by the House
1	2	3
2	Miscellaneous Expenditure (General)	45,00,000
16	Assets— Acquisition, Construction and Replacement Other Expenditure	7,29,00,000

17.40 hrs.

APPROPRIATION (RAILWAYS) NO. 5 BILL, 1981.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI KEDAR PANDEY) : 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 Funds of India for the services of the financial year 1981-82 for the purposes of Railways.