

concerned State Government. There is no direct relationship between this Act and the price level of essential commodities, as it is only one of a package of measures to maintain the prices.

Sir, one hon. Member suggested that a parliamentary committee should be constituted. In this respect I may submit that there is already a National Advisory Council on Public Distribution. It is headed by Union Minister of Civil Supplies and includes, among others, one Member from Lok Sabha; one Member from Rajya Sabha; all State Food and Civil Supplies Ministers and representatives of Central Ministries connected with public distribution. Hence there should be no apprehension in the mind of the hon. Member that distribution work will suffer. Then there are certain other minor things which have been suggested. I may submit to this House that the whole debate was on the parent Act; and the amendment which is so small and limited in scope, did not warrant all that discussion which has taken place. However, I am grateful to the hon. Members that they have made useful suggestions; and I have tried my level best to reply to those questions.

Now the last point : hon. Member Shri Chitta Basu said that the supply of food-grains and other things were short. Essential commodities were not made available. I say that West Bengal has got the highest allocation of foodgrains.

In the end, I submit that though the hon. Members coming from West Bengal oppose the Bill, they at the same time press the Government that blackmarketing should be eradicated. Now I pose the question : what measures are they proposing to take in West Bengal, where they have their own Government? If they have evolved any formula, or if they have evolved any method or if they are taking any measures which have effectively worked, we can also adopt them. But I think no such measures are being taken to eradicate the evil.

Objections are made; and Government is criticized. But merely criticizing does not pay. In the end, I again thank the hon. Members, and end my speech.

MR. DEPUTY-SPEAKER : The Question is :

"That the Bill further to amend the Prevention of Blackmarketing and Maintenance of Supplies of Essential Commodities Act, 1980, as passed by Rajya Sabha, be taken into consideration."

*The Motion was adopted.*

MR. DEPUTY-SPEAKER : The House will now take up clause-by-clause consideration of the Bill. The question is :

"That Clause 2 stand part of the Bill."

*The Motion was adopted.*

*Clause 2 was added to the Bill.*

MR. DEPUTY-SPEAKER : The question is :

"That Clause 1, the Enacting Formula and the Title stand part of the Bill."

*The motion was adopted.*

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

MR. DEPUTY-SPEAKER : Now the Minister.

SHRI MOHAMMED USMAN ARIF : I beg to move :

"That the Bill be passed."

MR. DEPUTY-SPEAKER : The question is :

"That the Bill be passed."

*The motion was adopted.*

#### SUPPLEMENTARY DEMANDS\* FOR GRANTS (RAILWAYS), 1982-83.

MR. DEPUTY SPEAKER : Now we take up next item, namely, Discussion and Voting on the Supplementary Demands for Grants for Railways.

Motion Moved :—

"That the respective supplementary sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President 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, 1983, in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof—

Demand Nos. 2 and 16."

\*Moved with the recommendation of the President.

*\*Supplementary Demands for Grants (Railways), 1982-83 submitted to the Vote of the Lok Sabha*

No. of Demand	Name of Demand	Amount of Demand for Grants submitted to the Vote of the House
1	2	3
2	Miscellaneous Expenditure (General)	Rs. 2,00,000.
16	Assets—Acquisition Construction and Replacement Other Expenditure	200,50,00,000

MR. DEPUTY SPEAKER : Before I call upon the Members to speak, I find there are notices of Cut Motions.

I find that Shri Chandradeo Prasad Verma, Shri T. R. Shamanna, Shri Ramavatar Shastri, Shri Bhogendra Jha, Shri C. T. Dhandapani, Shri R. P. Das, prof. Ajit Kumar Mehta and Shri R. L. P. Verma are not here. Shri Chaturbhuj is also not here.

Shri Jaipal Singh Kashyap, Dr. Vasant Kumar Pandit, Shri Ajit Kumar Saha and Shri Sudhir Giri are available, and are willing to move their Cut Motions.

SHRI JAIPAL SINGH KASHYAP (Aoula) : I beg to move—

“That the Demand for a supplementary grant of a sum not exceeding Rs. 200,50,00,000 in respect of ‘Assets—Acquisition construction and replacement’ be reduced by Rs. 100.”

[Need to provide broad gauge rail link between Narora and Chandausi via Shajahanpur, Dataganj, Binawar, Badaun and Vazirganj.](7)

DR. VASANT KUMAR PANDIT (Rajgarh) : I beg to move.

“That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 200,50,00,000 in respect of ‘Assets—Acquisition, Construction and Replacement’ be reduced by Rs. 100.”

[Failure to extend the existing Guna-Maksi line to Nagda.](20)

SHRI AJIT KUMAR SAHA (Vishnupur) : I beg to move :

“That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 200,50,00,000 in respect of ‘Assets—acquisition, construction and replacement’ be reduced by Rs. 100.”

[Need to connect the North-Eastern Region by railways to improve their conditions and to improve their economy.](21)

“That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 200,50,00,000 in respect of ‘Assets—acquisition, construction and replacement’ be reduced by Rs. 100.”

[Need to extend the railway line from Tarakeswar to Bishnupur and Bankura in West Bengal.](22)

“That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 200,50,00,000 in respect of ‘Assets—acquisition, construction and replacement’ be reduced by Rs. 100.”

[Need to construct a new rail line from Raniganj to Bankura via Majhia in West Bengal.](23)

“That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 200,50,00,000 in respect of ‘Assets—acquisition, construction and replacement’ be reduced by Rs. 100.”

[Need to convert Purulia-Kotshila line into broad guage line.](24)

“That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs.

200,50,00,000 in respect of 'Assets—acquisition, construction and replacement' reduced by Rs. 100."

[Need to start a Circular Railway in Calcutta city in West Bengal.]  
(25)

"That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 200,50,00,000 in respect of, 'Assets—acquisition, construction and replacement' be reduced by Rs. 100."

[Need to speed up completion of Howrah-Amta railway line.](26)

"That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 200,50,00,000 in respect of 'Assets—acquisition, construction and replacement' be reduced by Rs. 100."

[Need to start the work for coaching terminal facilities at Asansol.]  
(27)

SHRI SUDHIR GIRI (Contai) : I beg to move :

"That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 200,50,00,000 in respect of 'Assets—Acquisition, Construction and Replacement' be reduced by Rs. 100."

[Need for constructing a rail line from Tamluk to Digha in the district of Midnapur, West Bengal.]  
(42)

MR. DEPUTY-SPEAKER : The time allotted is two hours. It is now nearing 1 p.m. so, the Bill must be completed by 3 p.m.

SOME HON. MEMBERS : It should be at least three hours.

MR. DEPUTY-SPEAKER : The time allotted is two hours. Tomorrow, there is a discussion on drought situation; and we must see that the Supplementary Demands for Railways, and also other Supplementary Demands are passed to-day, so that we will have more time to discuss about the drought conditions. We must be rational in our approach. Therefore, I want to see that it is completed by 3 O'clock. Now Shri Ajit Kumar Saha. The time allotted is seven minutes for you.

SHRI AJIT KUMAR SAHA : In only seven minutes, how can one speak ?

MR. DEPUTY-SPEAKER : I will add three minutes more.

SHRI AJIT KUMAR SAHA : During the discussion on the Railway Budget in the last session several Members including myself drew the attention of the House to the fact that the programme of replacement of the old, over-aged and worn out rolling stock, renewal of track and bridges requires immediate attention, if at all the Railway operation has to show any improvement. The Government pleaded at that time that the Planning Commission could not give enough money for this. Now, it appears, as also in the Supplementary Demands, the Planning Commission has sanctioned Rs. 200 crores for the current year. This is welcome. But the question is, can it do justice to the problem ?

According to the reports of the Committee on Motive Power Plan, Committee on Coach Augmentation and the Sikri Committee, the programme though augmented, by additional Rs. 200 crores will be far from satisfactory.

Let us take the example of EMU coaches both in Bombay and also in Calcutta. Shri Kamalapati Tripathi, the former Railway Minister is here. He stated in this House that all the EMU coaches in the Bombay suburban area are overaged and need replacement, and sanction of some amount for acquisition of motors was also obtained. But we do not know what happened after that. There are no replacements, because as admitted by the Railway Ministry in the meeting of the Consultative Committee of Members of Parliament, EMU replacement could not be done 'due to production constraints by M/s. Jessops Ltd. The result is that irate passengers had burnt the EMU coaches in Bombay. In the suburban area of Calcutta, every day there is a conflict between the passengers and the railway employees and those who are responsible for this state of affairs like the policy makers in the Government and the Railway Board and their officers who are far away escape the wrath of the people while ordinary railwaymen have to suffer.

Nobody justifies vandalism. At the same time, how long can the passengers and

[Shri Ajit Kumar Saha]

commuters hold their patience? That is the question. The number of accidents due to failure of rolling stock in 1980-81 was 146 and it was 144 in 1981-82. Accidents due to failure of track was 27 and 23 respectively in these years and every year one person dies on account of these failures. But what exactly is the position of the Railways? The Sikri Committee has said that in Broad Gauge lines out of 49,522 kilometres of running track, track which requires renewal is 10,781 kilometres, which is over 21 per cent. According to this report, in 1978 fractures have been detected in over 6,000 kilometres of track. Speed restrictions have been imposed on nearly 2000 kms of tracks. And the number of 'distressed bridges' rose from 1247 in 1968 to 3553 in 1978. But in the Supplementary Demands, not a single paise has been asked for repair and replacement of bridges in spite of the fact that we had witnessed the worst accident on the Bagmati river.

13 hrs.

Now coming to the allotment of money, I find that Eastern and North Eastern Railways have been given the lowest amount. What is the reason for this? Is there an element of discrimination? Similarly, it is found that while less than Rs. 3 crores have been given to CLW, Rs. 7 crores have been given to DLW while the idle capacity in the former is 32 per cent and in the latter 35 per cent. I do not know why there is discrimination.

The people of West Bengal have been demanding new Railway lines for a long time, particularly between Mejhia and Bankura. We have been demanding an express train from Purulia to Howrah since 1971, the first time when I was elected as a Member of Parliament. But the Railway Ministry is not acceding to our request. There is a news report in the 'Ananda Bazar Patrika', the largest circulated daily in West Bengal, which says that Centre is against all the demands of the people of West Bengal in the matter of railways. In the editorial of the same paper of 29th July, it is said that the Central Government is quite indifferent in providing railway lines and if the people feel that something has got to be done by the Centre, then

they along with their representatives have to fight for that.

In another daily 'Satya Jug' there is a picture of a commuter travelling inside the EMU coach of the suburban railways holding his umbrella over his head as the water is coming inside the coach. This is the position of EMU coaches.

SHRI BAPUSAHEB PARULEKAR (Ratnagiri): Umbrella provided by the Railways?

SHRI AJIT KUMAR SAHA: No. his own. Since only DC EMU coaches have been provided for, it is certain that none of them would be provided for Eastern Railway where every day the situation becomes explosive. I would like to know whether a political discrimination is being made against the people of West Bengal because they have voted the Left Front Government into power again in the 1982 elections.

What about the trouble in various railways?

So far as Calcutta is concerned. I have already referred to how the daily commuters are being harassed. I would like to know what relief you propose to give to them.

I notice from the Demands that almost 30 per cent of the funds are allotted to the Railway Board, who would be free to utilize this money the way they want. Naturally, they would have more dealings with the private sector, than with the sector, because they would get more commission that way. In this way you are keeping the Railway Board officers happy.

Lastly, I will come to industrial relations. Despite the claims of the Railway Minister, I would like to say that it has not at all improved. The Minister complains that the workers are indulging in stoppage of work. But the real fact is that the railways have gone back on the agreement that they had entered into with the railwaymen. While the railways have violated the agreement, the employees find that they are not able to do that. How can you run the railways for long when the employees are dissatisfied? I would request the Minister to pay attention to this aspect before the situation becomes more serious.

**श्री बनबारी लाल बेरवा (टोंक) :** माननीय उपाध्यक्ष महोदय, यह जो रेलवे का सप्लीमेंटरी बजट सदन में रखा गया है, उस का समर्थन करने के लिए मैं खड़ा हुआ हूँ।

जब से सेठी साहब ने इस महकमे को संभाला है, इस के अन्दर बहुत सारे परिवर्तन देखे गये हैं, जो सराहनीय हैं। मैं माननीय सेठी साहब की इसके लिए सराहना करता हूँ कि हमारे यहां जयपुर से दिल्ली के लिए जो पिक सिटी एक्सप्रेस ट्रेन आती थी, उसको बढ़ा कर उन्होंने अजमेर से दिल्ली तक कर दिया है। यह बहुत ही सराहनीय काम उन का रहा है। हिन्दुस्तान के आजाद होने के बाद रेलों पर अरबों रुपया खर्च किया गया है और वह देश के लिए बहुत ही उपयोगी था, बहुत ही महत्वपूर्ण था और आज हम यह देखते हैं कि रेलों का एक तरीके से पूरे देश के अन्दर एक जाल सा बिछ गया है लेकिन इसके बावजूद मुझे बहुत ही दुःख के साथ इस बात को कहना पड़ता है कि मेरा जिला हैडक्वार्टर आज तक भी रेलों से जुड़ा हुआ नहीं है। मैं माननीय सेठी साहब से निवेदन करूंगा कि वे इस बारे में बहुत ही गंभीरतापूर्वक विचार करें क्योंकि आज के जमाने में अगर रेलवे से कोई जगह जुड़ी हुई न हो, तो उस के विकास की कल्पना करना अपने आप में कोई महत्व नहीं रखती है। हम बहुत सारी योजनाएं बनाते हैं लेकिन रेलवे के अभाव में हमारा जिला इस मामले में पिछड़ा रह जाता है और आज उस की बहुत दुरी हालत है। वहां पर ज्यादातर आबादी अल्पसंख्यक लोगों की और अनुसूचित जातियों के लोगों की है। फिर भी उनके साथ में यह भेदभावपूर्ण व्यवहार हो कि और जगहों पर तो रेलवे लाईन बिछायी जाए, वहां नहीं बिछायी जाए तो यह अजीब सा लगता है।

अरबों रुपए का रेलवे का बजट यहां से हर साल पास होता है। मेरे ध्यान से, जो प्रपोजेक्स मैंने रेलवे मिनिस्ट्री को दिये हैं, रेलवे कन्वेन्शन कमेटी को दिये हैं और जो दूसरी हमारी कमेटीज है, उनको दिये हैं उनको मान लेने पर कुल मिलाकर 10 से 20 करोड़ रुपये का खर्चा होगा और इस प्रकार से हमारा जिला रेलवे से बहुत आसानी से जुड़ सकता है। अभी जो रेलवे कन्वेन्शन कमेटी गयी थी तो मैंने उसके सामने भी निवेदन किया था, रेलवे मिनिस्ट्री से भी निवेदन किया है, हमारे आदरणीय पंडित जी विराजमान हैं, उनसे भी निवेदन किया था, पांडे जी से भी किया और सेठी साहब से भी निवेदन कर रहा हूँ। मैं जानता हूँ कि हमारे सेठी साहब हमारे राजस्थान से अच्छी तरह से वाकिफ हैं और हमारे प्रति सहानुभूति का दृष्टिकोण भी रखते हैं। मैं समझता हूँ कि वे इस पर विचार करेंगे और कुछ न कुछ इसके लिए करेंगे।

जहां तक पूरे राजस्थान का सवाल है, रेलवे के मामले में हम लोगों के माथ में अब तक कोई न्याय नहीं हुआ है। मैं आपको आंकड़े दे रहा हूँ गिनते आप खुद ही अन्दाज लगा लेंगे कि हम लोगों के साथ अब तक कैसा व्यवहार होता रहा है। मैं ब्राडगेज लाईन की बात आप से कर रहा हूँ कि कितनी-कितनी ब्राडगेज लाईन कहां-कहां पर है :—

राजस्थान में 760.39 किलोमीटर  
आंध्र प्रदेश में 3,043.72 किलोमीटर  
बिहार में 3,334.10 किलोमीटर  
गुजरात में 1,413 किलोमीटर  
कर्नाटक में 570.63 किलोमीटर  
केरल में 803 किलोमीटर

हमारे बिल्कुल पड़ोस में मध्य प्रदेश में 4,286 किलोमीटर

महाराष्ट्र भी बिल्कुल हमारे पड़ोस में पड़ता है, उसमें 3,140 किलोमीटर

उड़ीसा में 1,837 किलोमीटर,

पंजाब में 1,968 किलोमीटर,

तमिलनाडु में 1,006 किलोमीटर,

उत्तर प्रदेश में 5,588 किलोमीटर और वेस्ट

बंगाल में 2,844 किलोमीटर ब्राडगेज रेलवे लाईन हैं।

ब्राडगेज रेलवे लाईन के लिए अब तक जो हमारे सांसद रहे हैं, वे बहुत जोरदार पैमाने पर यह मांग करते रहे हैं कि दिल्ली से अहमदाबाद की रेलवे लाईन को ब्राडगेज लाईन कर दी जाए। आप हमें एक लाईन जयपुर से सवाई माधोपुर तक के लिए दे दीजिए और एक लाईन कोटा से चित्तौड़गढ़ तक के लिए दे दीजिए। क्योंकि सात सीमेंट के कारखाने इस क्षेत्र में लगाने के लिए राजस्थान सरकार लाइसेंस दे चुकी है।

एक बात मैं और अजें कर देना चाहता हूँ। राजस्थान का एक बहुत लम्बा चौड़ा एरिया बार्डर एरिया है। उसका बार्डर पाकिस्तान से मिला हुआ है। हमेशा उससे खतरा बना रहता है। इसलिए भी वहां ब्राडगेज लाईन का बिछाना बहुत जरूरी है क्योंकि इसके द्वारा वहां जल्दी से सप्लाय पहुंच सकती है।

मेरा आप से सुझाव है, वैसे मंत्रालय से भी आपको बहुत से सुझाव आते होंगे कि आप सवाई माधोपुर से अजमेर तक एक ब्राडगेज लाईन बिछा दीजिए। इससे इस क्षेत्र में जो छोटी-मोटी जगहें रह गयी हैं वे सब उसके आवरण में आ जायेंगी। बत्त से आप राजस्थान के बार्डर क्षेत्र में भी आसानी से सप्लाय पहुंचा

[श्री( बन्बारी लाल बंसोवा)]

सकते हैं जिससे कि वक्त आने पर हमारे सामने कोई समस्या उत्पन्न न हो ।

कोई समस्या उत्पन्न न हो ।

माननीय उपाध्यक्ष महोदय, आपका जानकारी आश्चर्य होगा कि आज इतनी लाइनों का विस्तार किया जा रहा है और इतना पैसा खर्च किया जा रहा है, लेकिन मेरे क्षेत्र में कुल मिलाकर दो लाइनें हैं, जो स्वतन्त्र भारत में नहीं डाली गई हैं, पहले की डाली हुई हैं। जयपुर से सांगानेर और सांगानेर से टोडाराय-सिंह—ये नैरोगेज लाइनें हैं। नैरोगेज लाइनें आमतौर से पहाड़ी इलाकों में डाली जाती हैं, लेकिन आज भी यहां नैरोगेज लाइन काम कर रही है। इसकी पोजीशन यह है कि बहुत से परिवर्तन कर दिए गए हैं, बहुत से स्टेशन करटल कर दिए गए हैं। रेल और बस के किराए के अन्दर एक-तिहाई का फर्क हो गया है। इससे आम आदमी परेशान है। जयपुर से टोडारायसिंह रेलवे में 4-5 रुपया किराया लगता है, जबकि बस में 13-14 रुपए किराया लग जाता है। इसके लिए विभाग का कहना है कि यह अनइकनामिक लाइन है। अगर जंगल में जाकर छोड़ देंगे तो अनइकनामिक ही होगी। मेरा सुझाव है कि इसको आगे बढ़ाएँ और केकड़ी से शाहपुरा, शाहपुरा से मीलवाड़ा, मीलवाड़ा से नाथद्वारा के लिए बढ़ाएँ। व्यास जी भी इसके बारे में कई बार निवेदन कर चुके हैं, शायद मंत्रालय विचार कर रहा है। इसको तत्काल प्रभावशाली करना बहुत जरूरी है।

हमारा जो टोंक जिले में टोडारायसिंह का इलाका पहाड़ के बराबर-बराबर चलता है। यहां पर माइन्स और मिनरल के डेवलपमेंट के लिए रेलवे लाइन को आगे बढ़ाना अत्यन्त आवश्यक है। इसके बगैर हम लोगों को बहुत असुविधा हो रही है। हमारे यहां एक पट्टी का पत्थर निकलता है जिसमें ग्राम पत्थर के बनिस्पत काफी लचीलापन है और अगर इसको पालिश करके तैयार किया जाए तो ऐसा लगता है कि जैसे चान्दी की छत लगाई हुई है। यह जो हमको सुविधा प्राप्त है वह ट्रांसपोर्टेशन के अभाव में उपयोग में नहीं आ रही है। इसलिए मैं आपके माध्यम से निवेदन करूंगा कि मेरे जिले के जो दो सुझाव हैं, उनके बारे में खासतौर से ध्यान देने का कष्ट करें।

यह बात तो मैंने अपने जिले की कही, एक बात मैं अपने वर्ग के बारे में कहना चाहता हूँ। शेड्यूल कास्ट के बारे में रेलवे मंत्रालय में बहुत कुछ किया गया है। रिजर्वेशन के बारे में काफी कुछ बिचार करके दिया गया है, लेकिन मैं आपके सामने कुछ आंकड़े रख रहा

हूँ। आप गौर फरमाएं कि जो बैक-लॉग रह गया है, जो कमी रह गयी है, उसको पूरा कराएँ। क्योंकि आपका इस ओर बहुत सहानुभूतिपूर्वक दृष्टिकोण रहा है।

रेलवे सेवाओं के अन्दर 31-3-80 तक फर्स्ट क्लास की सविस में 5393 लोग थे, जिनमें शेड्यूल कास्ट के 419 अफसर हैं। इनका एवरेज बैठता है 7.9 परसेंट, जबकि हिमाव से इनको ज्यादा मिलना चाहिए। सेकण्ड क्लास में 5098 अफसरों में से 550 शेड्यूल कास्ट के हैं, इनका परसेंटेज 10.9 बैठता है और तीसरी श्रेणी में 7 लाख 7 हजार 34 कर्मचारी हैं, इसमें स्थिति कुछ ठीक है, पूरा कम्पलीट तो नहीं है, लेकिन कुछ ठीक है।

आप चीथे दर्जे के लें। इसमें सफाई कर्मचारी आते हैं। यहां इनका कौटा पूरा है।

ट्राइबल की बात भी आप सुन लें। 5393 अफसर प्रथम श्रेणी में हैं जिनमें इनकी संख्या केवल 77 है जो कि 1.4 बैठती है। दूसरी श्रेणी में अफसरों की संख्या 5098 है जिनमें से सिर्फ 114 ट्राइबल हैं और इनका प्रतिशत 2.3 बैठता है। तीसरे दर्जे में प्रतिशत 2.8 ही है। यह किसी भी तरीके से समीचीन नहीं है। इनके कांटे की पूर्ति करना बहुत आवश्यक है। मंत्री महोदय को इसके बारे में विशेष प्रयत्न करने होंगे। यह ठीक है आपका कार्य क्षेत्र बहुत लम्बा चौड़ा है, आपको बहुत ज्यादा काम करने होते हैं, असुविधाओं का भी सामना करना पड़ता है और सब की सेवा करना मुश्किल होता है। लेकिन इसरार करके मैं इस बात का कहता हूँ कि आपसे चूंकि तबतको बहुत ज्यादा की जाती है, बहुत ज्यादा उम्मीद करके हम चलते हैं, इस वास्ते मैं चाहता हूँ कि जो बात कही जाए उसको पूरा करने की कोशिश आपको तरफ से हो।

इतना कह कर मैं समाप्त करता हूँ और आपको धन्यवाद देता हूँ।

**श्री सत्य नारायण जटिया (उज्जैन) :** ये अनुपूरक मांगें 200.52 करोड़ रु० की हैं। यह जो पैसा लिया जाता है — इससे रेलों का विकास हो, लेरेलें अधिक सक्षम बनें, समर्थ बने जनता की अधिक सेवा करें, सदन के सभी सदस्यों की यदि यह इच्छा हो तो यह स्वाभाविक बात है। इसके विरोध में कोई भी नहीं हो सकता है। किन्तु जिस परिमाण में और जिस प्रामाणिकता से काम किया जाना चाहिए क्या वैसा हो रहा है? काम के अभाव में हम देखते हैं कि रेलों द्वारा आम जनता की जिस परिमाण में सेवा होनी चाहिए और जिस परिमाण में रेलों की जनता के लिए सुविधायें उपलब्ध करनी चाहिए उस परिमाण में उपलब्ध नहीं हो पा रही हैं।

अनेक प्रकार की समस्याओं का रेलों को सामना करना पड़ रहा है, यह हो सकता है, किन्तु मिलमिला तय करके, प्राथमिकता तय करके यदि हम आगे बढ़ने की कोशिश करें तो निश्चित रूप से इस देश की आम जनता की अधिक अच्छी सेवा हो सकती है, ऐसा मेरा विचार है।

अनेक नई लाइनों के निर्माण की बात सदस्यों के द्वारा बार-बार सदन में उठाई जाती है और सदस्यों की मांगें पूरी हों और जनता की अधिक अच्छी सेवा हो, उसको सुविधा मिल सके, इसके उपाय करना जरूरी है। बिहार के अन्दर गिरिडीह से कोडरमा, हजारीबाग टाउन होते हुए रांची तक 223 किलोमीटर लाइन के निर्माण की बात सदन में 1977 से कही जा रही है। बजट में हर साल इसके लिए कुछ प्रावधान भी किया जाता है। इसका डिटेल्ड सर्वे कराने का आश्वासन भी सदन में दिया गया है लेकिन इस दिशा में कुछ ठोस काम किया गया हो, ऐसा नहीं दिखाई देता। इस लाइन के बन जाने से इस पिछड़े हुए क्षेत्र का विकास हो सकता है यह मैं कह सकता हूँ।

मध्य प्रदेश के अन्दर में पहले भी कई बार कह चुका हूँ कि कुछ लाइनों की बहुत ज्यादा आवश्यकता है। मंत्री महोदय कह भी चुके हैं कि वे सहानुभूतिपूर्वक विचार करेंगे। मारे मध्य प्रदेश में मालवा, छत्तीसगढ़ इलाके को रेल की सुविधा प्राप्त नहीं है, वह इलाका रेल की सुविधा से वंचित है। वस्तर के इलाके में भी नई लाइन की मांग बहुत लम्बे असें से चली आ रही है। बिना रेलवे लाइन बिछाए हुए वहाँ कोई इण्डस्ट्री नहीं लग सकती है, उद्योग धंधा स्थापित नहीं हो सकता है क्योंकि माल के आवागमन के लिए जब तक सुविधा न हो तब तक कोई उद्योग धंधा लग नहीं सकता है, पनप नहीं सकता है। मैं इस मांग को फिर से दोहराता हूँ और चाहता हूँ कि इन्दौर से कोटा के बीच जो प्रमुख औद्योगिक शहर हैं मध्य प्रदेश और राजस्थान के लाइन बिछाने के लिए सर्वे के काम को मंजूरी दी जाए। इस लाइन का निर्माण करने के लिए इस सर्वे की शुरुआत करना बहुत जरूरी है। मैं आशा करता हूँ कि इस ओर ध्यान दिया जाएगा।

सेंट्रल रेलवे में बम्बई वी० टी० से पसारा और कर्जन के बीच में पिछले दस साल से नई रेलवे लाइन नहीं बनी है। रेल पुरानी हो गई है। लोगों को जो सुविधा मिलनी चाहिए, उनकी जो सेवा होनी चाहिए, नहीं हो पा रही है। रेलवे लाइन का बदलना बहुत जरूरी है। कब तक रेल बदलने वाले हैं यह हमको बताना चाहिए।

इसको चिन्ता यदि मंत्री जी लेंगे तो ज्यादा ठीक रहेगा। इन्दौर, उज्जैन और देवास मध्य प्रदेश के महत्वपूर्ण नगर हैं, इनके बीच में जिस गति की रेल सेवा चाहिए, वह अभी नहीं है। बारबार कहा जाता है कि इन नगरों के बीच काफी बसें चल रही हैं। लोगों को सुविधा मिले यह रेलवे का उद्देश्य होना चाहिए। इसलिए मेरा निवेदन है कि इन्दौर, उज्जैन, देवास के बीच में फास्ट गाड़ियां चलाई जायें क्योंकि इन नगरों की काफी यात्री आते जाते हैं। यदि सवा, डेढ़ घंटे के अन्दर गाड़ी उज्जैन से चल कर इन्दौर और इन्दौर से चल कर उज्जैन आ सके तो यह काफी सुविधा-जनक रहेगा। सुबह 9 बजे उज्जैन से चल कर 10.30 बजे तक इन्दौर और शाम को साढ़े 5 बजे इन्दौर से चलकर 7 बजे तक उज्जैन पहुँचें तो उपयुक्त होगा।

सर्वोदय एक्सप्रेस नागदा स्टेशन पर नहीं रुकती है। यदि इस गाड़ी को नागदा स्टेशन पर 2 मिनट के लिए रोक जाय तो जनता को काफी सुविधा होगी। अभी इस गाड़ी को पकड़ने के लिए लोगों को उज्जैन से रतलाम जाना पड़ता है जिससे काफी दिक्कत होती है। 2 मिनट का हाट नागदा पर दे कर उस टाइम को आसानी से मेकअप किया जा सकता है। इसी तरह अवध एक्सप्रेस कोटा तक आती है, इसको बढ़ा कर रतलाम तक कर दिया जाए ताकि उत्तर प्रदेश के लोग आसानी से मध्य प्रदेश आ सकें। 111 अप और 112 डाउन गाड़ियां बडौदा-रतलाम के बीच चलती हैं, इनको बढ़ाकर उज्जैन तक कर दिया जाए, इससे लोगों को काफी सुविधा होगी। इसी प्रकार एक बात कही थी जिस पर मंत्री जी ने कहा था कि रेलवे विभाग उस पर विचार कर रहा है, उज्जैन और गुना के बीच में जो ट्रेन चलती है यदि इसको बढ़ाकर नागदा तक कर देते हैं तो सारी सवारियां जो साबरमती गाड़ी की इंतजार में पड़ी रहती हैं, इस कठिनाई से यात्री बच जायेंगे। इसी तरह गुना और मकसी ट्रेक की पूरी उपयोगिता नहीं हो पा रही है, ज्यादा से ज्यादा दो, तीन माल गाड़ियां चल रही हैं। इस ट्रेक का पूरा उपयोग किया जा सकता है तेज गाड़ियां चला कर। इससे यात्रियों को काफी सुविधा पहुंचेगी।

रिजर्वेशन के लिये आप चार्ज लेते हैं और वैटिंग लिस्ट में रिजर्वेशन होता है। गाड़ी पर पहुँचने पर जब मालूम होता है कि गाड़ी में जगह नहीं मिल पायी है तो रिजर्वेशन चार्ज का रिफण्ड उस यात्री को नहीं मिलता है क्योंकि उसके लिये उसको फिर बाहर जाना पड़ता है। पहले ट्रेन कंडक्टर से लिखाना पड़ता है कि गाड़ी में जगह नहीं है, उससे स्लिप लेकर काउन्टर पर जाना होता है और तब तक या तो गाड़ी चली

[श्री बनवारी लाल बेरवा]

जाती है अथवा उसको रिजर्वेशन का पैसा नहीं मिल पाता है। इसलिये वेटिंग लिस्ट का रिजर्वेशन चांज है उसमें कमी की जानी चाहिए। रिजर्वेशन की इस पद्धति में सुधार किया जाना चाहिए।

रेल कर्मचारियों का रिटायरमेंट 58 साल की आयु पर होता है। बहुत से कर्मचारी ऐसे हैं जो शारीरिक रूप से अक्षम होते हुए भी 58 साल तक काम करने के लिए मजबूर होते हैं।

रेलवे में प्रायः ऐसी पद्धति है कि जो रेलवे का कोई व्यक्ति रिटायर हो जाये या कोई एक्सीडेंट में मारा जाये तो उसके परिवार के एक व्यक्ति को नौकरी देते हैं। मेरा सुझाव है कि अगर कोई व्यक्ति 50 वर्ष की आयु में रिटायरमेंट वालियेंटरी तौर पर ले ले तो उसके भी परिवार के एक व्यक्ति को आप रेलवे में नौकरी देकर मदद कर सकते हैं। इस तरह से जो रिटायर होने वाला है, उससे कम तनख्वाह पर उसका परिवार काम करेगा, खर्च में भी इससे बचत होगी और आप अन-एम्प्लायमेंट भी कम कर सकेंगे। इस पर भी आप विचार कर सकेंगे तो ज्यादा अच्छा होगा।

रेलवे में आज दो मान्यता प्राप्त संगठन हैं। एक एन० एफ० आई० आर० इंटक से सम्बद्ध है उसकी दैनिकी 1981 की प्रकाशित हुई है। उसमें उसने अपनी सदस्य संख्या 3,58,000 बताई है और दूसरा संगठन है बी० आर० एम० एस०, उसकी सदस्यता 31-12-80 को 3,77,580 है। मेरा निवेदन है कि बी० आर० एम० एस० की सदस्य संख्या ज्यादा है तो इस पर भी आप औद्योगिक शांति और परस्पर सहयोग की दृष्टि से विचार करके इस संस्था को भी मान्यता प्रदान की जानी चाहिए। यह कर्मचारियों तथा प्रबन्धकों के बीच सौहार्द स्थापित करने के लिए अच्छा होगा। आशा है आप इस पर भी शीघ्र निर्णय लेने का प्रयास करेंगे।

रेलवे का महकमा ठीक ढंग से काम करे, लोगों को अपनी यात्रा में सुरक्षा मिले इस तरफ भी ध्यान देने की जरूरत है। अभी देहरादून एक्सप्रेस में जान-माल की दुर्घटना हो गई। जिसमें यात्रियों को शारीरिक क्षति भी उठानी पड़ी। उसमें उज्जैन का एक परिवार यात्रा कर रहा था उसको लूट लिया गया। मेरा निवेदन है कि यात्रियों की सुरक्षा के बारे में हमें चिन्ता कर के शीघ्र निर्णय करना चाहिए। आज रेल यात्री सुरक्षित यात्रा करके अपने गंतव्य स्थान तक पहुंचने में असुरक्षा की भावना रखे हुए हैं। इस तरफ ध्यान दिया जाये।

जहां तक पुगने ट्रेक बदलने की बात है, आपने कहा है कि हमारा लक्ष्य है, हम उनको बदलना चाहते हैं। मेरा निवेदन है कि जो ट्रेक रेलवे के खराब हो चुके हैं, उनको जितना जल्द से जल्द आप बदलवा सकेंगे, उससे उतनी ही दुर्घटनाओं में कमी होगी।

इन बातों को कहते हुए मैं धन्यवाद करता हूँ।

SHRI UTTAM RATHOD (Hingoli)  
Mr. Deputy Speaker. At the outset, I support the Supplementary Demands for Grants on Railways.

At the same time, I would like to bring certain things before the Hon. Minister which have created lot of confusion resulting in strikes and several activities against the Railway Department in the region of Marathwada in Maharashtra State.

We are grateful to the Hon. Minister for Railways for increasing the amount from Rs. 45 lakhs to 1.45 lakhs for conversion of Manmad-Aurangabad line into broad-gauge. We hope that the Hon. Minister would see that this amount is provided soon and that the work will go with full speed.

There is another point about which I would like to speak. If you recollect, there has been a consistent demand for the last 30 years in Marathwada Region to convert Manmad-Mudkhed-Adilabad Section gauge and we had adopted the first part of this portion from Manmad to Parbani-Parli Section and we have also started conversion of Manmad-Aurangabad Section.

Last time, on 17th December, 1981, when I had put a Starred Question on the conversion of Adilabad-Mudkhed Section, the Hon. Minister said that "a survey was carried out and it was found not feasible and economical. And so it was not possible."

But later on the Hon. Minister accepted that "since there are new cement factories coming up in this region, we have decided to undertake the location survey and we will include it in 1982-83."

While giving the Budget speech, the Hon. Railway Minister said that "we have decided to survey a number of lines." The Hon. Railway Minister did not clarify these



lines and we all thought that our line is also probably there.

But now I find that the railway line, Adilabad-Mudkhed, even for survey, is not shown in the Supplementary Demands for Grants. I would request the hon. Minister to see that something is done and the amount is provided for and the survey starts soon.

There is one thing which I would like to bring to the notice of the hon. Minister. On 24th December, 1981, in reply to my Unstarred Question No. 5487, the hon. Minister has stated :

“As regards conversion of the remaining section, Parbhani-Adilabad, from metre gauge to broad gauge, there is a proposal under consideration taking up the survey in 1982-83 Budget.”

This is the reply given on the floor of the House. But, in spite of this reply, there is one letter written to Shri Sachkhand Hazuri Khalsa Diwan, Nanded, by the Secretary, Railway Board; it is about conversion of Mudkhed-Adilabad line from metre gauge to broad gauge; it is in Hindi; in the last paragraph of that letter, it has been said :

“जहाँ तक परभनी-मुदखेड-आदिलाबाद लाइन के आमाम परिवर्तन का सम्बन्ध है, यह उल्लेखनीय है कि 1976 में किये गये सर्वेक्षण के परिणामों से पता चला है कि यह लाइन अलाभप्रद होगी और 245 कि० मी० के आमाम परिवर्तन पर लगभग 40 करोड़ रुपये लागत आयेंगी। संसदघनों की कठिन स्थिति को ध्यान में रखते हुए निकट भविष्य में उपर्युक्त निर्माण कार्य हाथ में लेना संभव नहीं होगा।”

I would like the hon. Minister to clarify which position is correct; whether the position that has been taken by the hon. Minister on 24th December 1981, in which he has assured on the floor of the House that they are going to undertake the survey in 1982-83, is correct, or the position that has been taken by the Secretary, Railway Board in May, 1982 is correct. I may bring to the notice of the hon. Minister that this letter from the Railway Board has caused a great upheaval in the Marathwada region; people have written editorials and they are agitating at all the Stations on this section.

I would, therefore, request the hon. Minister to clarify the position with regard to the survey of this particular line.

Lastly, I would say that this Adilabad-Mudkhed section is one of the most neglected sections. Some time back I had asked a question if the General Manager had visited this section during the last two years, and I was shocked when I received the reply that the General Manager did not visit this particular section in the last two years. I do not know how the General Manager can afford to neglect a railway section which was constructed for the benefit of the tribal people ?

Here there were two trains which were being operated, one passenger train and the other, a mixed train. Recently I have come to know that the mixed train that was operating between Purna and Adilabad has been cancelled. I would request the hon. Minister to see that this mixed train is resumed because people who find it difficult to travel by the State Transport which is costly will be benefited by this.

I again request the hon. Minister to clarify the position about the survey that was assured by him on the floor of the House in reply to the Unstarred Question that I have referred to, in view of the position that has been taken by the Railway Board.

SHRI RAVINDRA VARMA (Bombay North) : Mr. Deputy-Speaker, Sir, my hon. friend, the Railway Minister, has come before the House with Supplementary Demands for over Rs. 200 crores. Perhaps, a sum of Rs. 200 crores is a very small amount for his Ministry. He presides over a very big empire, the biggest economic undertaking that we have in our country, the biggest public undertaking that we have in our country; he presides over an undertaking which is the biggest employer in our country. The tentacles of the Railways, if I may call them so, reach every area and every section of our population and they provide the arteries for the movement of our people and for the movement of goods which are essential for the economy of the country, for the life of the citizens. It is, therefore, natural that the Railways have to deal in big money. I would have liked to tell my hon. friend

[Shri Ravindra Varma]

that he has been doing a commendable job as the head of this big undertaking.

He is a very good and dear friend of mine. I am well aware of his competence and his dynamism. I have the reason, therefore, to expect great things from him. And it is in that spirit that I would like to address a few remarks to him about the functioning of the Railways to-day.

Unfortunately, Sir, in the last few years it cannot be said that the efficiency of the railway system has increased. On the other hand, it is a story of decreasing efficiency, increasing irregularity and increasing insecurity for the passenger, increasing number of accidents and dacoities and robberies on the trains and deteriorating industrial relations. I am sure that my hon. friend can do much better if he takes the bit between his teeth and decides to employ the dynamism and competence of which he has given evidence elsewhere in other fields.

I shall not accompany him on an inspection tour of his vast realm and deal with every aspect of the Railway Ministry. But I shall deal with the working of the suburban railway system particularly in Bombay which I have the honour to represent.

As far as the suburban railway system is concerned, the mildest description that I can give of the present situation is that the suburban railway system has become a byword for brazen incompetence and callous unconcern for the needs and the woes of the commuters. We have frequent troubles in Bombay. Recently there was very serious trouble on the Central Railway system of which my hon friend is aware. Traffic ground to a halt. Hundreds of thousands of commuters were in difficulties. The life of the city to some extent was paralysed on that day. The transport system was thrown out of gear. The functioning of offices went away and the normal business and the normal life in the city was thrown out of gear.irate passengers, provoked by the failure of the railway system, provoked by their helplessness in the face of repeated failures and breakdowns and the callousness of the railway administration, indulged in

activities which cannot be condoned. As my hon. friend who spoke before me said, none of us can hold a brief for any kind of violent attack on the railway property, whatsoever. Therefore, when we make this criticism of the Railway Ministry, we are not condoning any violent activity on the part of any one who might have legitimate grievances. Whatever the legitimacy of the grievance, the sanctity of the railway property must be protected. Not only the sanctity of the railway property, but also the life of the workers, the life and limbs of the workers who are employed in the railways must be protected. When there is a situation, an explosive situation, and when comenters want to give expression to their indignation, on the one hand we find an attack on the railway property and on the other, recently we have seen instances of attack on the running staff, the employees of the railways. This is a case of vicarious visitation of vengeance on those who are closest to the crowd. This is unfortunate, and a way must be found to avoid this by promoting better relations, better understanding between passenger associations and trade unions and the officials of the Ministry who can remove the shortcomings and explain the difficulties from which the Ministry suffers.

Regarding the trouble in the Bombay Central Suburban system, the primary cause is very well known to my hon friend. It is the condition of the rakes to which the hon. friend who spoke from this side referred. About 31% of the rakes are sick. The rakes used in the central system are not indigenously manufactured. They were imported. The company from which they were imported no longer manufactures them with the result that we cannot get replacements, with the result that we cannot get the essential spare parts required for repair. There is a constant competition in cannibalising as far as spare parts are concerned. This leads to the reduction in the efficiency of the system and constant breakdowns. Under such circumstances disrepair will be perennial, breakdowns will haunt the commuter in the Central Railway system so long as you do not find a solution for the situation.

What is the solution? The solution lies on complete replacement of these rakes imported from the United Kingdom. My

hon. friend will agree with me. Instead of imported rakes, we have to introduce indigenously manufactured rakes, manufactured at the Integral Coach Factory at Perambur. The process is not so simple; it will take money; it will take time and it will mean some temporary dislocation. But, if the hon. Minister is able to convince the computers that what is being done is a sincere attempt, to remove illhealth as far as the rakes are concerned, by the induction of new rakes, indigenously manufactured, and by dovetailing the induction of new rakes with the delivery schedules and rescheduling of the time tables, and if proper public relations are maintained by the ministry, it will be possible to elicit public cooperation if one goes in for such a major venture.

Now, Sir, the frequency of suburban trains has been recently reduced instead of being increased. My hon. friend knows that the frequency of trains has been reduced. 46 suburban trains have been discontinued in the Central Railway system.

I shall now come to the Western Suburban system in Bombay. The number of break-downs in the Western Railway system is comparatively less. (*Interruptions*) My hon. friend will have his opportunity and I will listen to him with avidity. The number of breakdowns in the Western Railway system is less because the Western railway system uses indigenously manufactured rakes. But, there are problems for the commuters in the Western Railway system to which I must make a reference. First of all, there is the problem of linking the Western Railway system with the Central Railway system because the commuters have to switch over when they travel from one system to another system. You are very familiar with the situation in Bombay. There is a flyover at Bandra. It occupies a pivotal, a crucial, position a strategic position in ensuring the flow of traffic from the Western Railway system to the Central Railway system. The work on the flyover must therefore, be expedited and, for that, if necessary, increased allocations must be made available.

Then, Sir, there is the question of the Diwa-Bassein line. The present scheme is to restrict the use of this line for freight

traffic. But, if the line is to be laid, and, if it can be opened to passenger traffic as well, it will obviously benefit the hinterland through which the line passes.

Now, Sir, I have to refer to the fishermen and milk men who travel from the suburban areas using the Western Railway system to come to the town, to provide these essential commodities to that big metropolis. A number of fishermen and milk men travel by the Western suburban railway system. They face certain difficulties. Some compartments are notionally reserved for them but those compartments are flooded with and submerged by other passengers with the result that these fishermen and milkmen have to suffer acute hardship while travelling on these trains, particularly, when they travel towards the town. It is all the more important because many of them who travel to the town are fisherwomen. Therefore, you can easily understand the problems that they face in view of the fact that the reservation of the compartments turns out to be only notional.

There are certain other problems of the commuters between Borivili and Dahanu Road. My hon. friend is very familiar with Bombay. He visits this city very often. Therefore, I am sure, he knows that it is an expanding city. Where is the expansion? The expansion is not into the sea; but the expansion is on the land and, primarily, the expansion is to the northern area. Therefore, the population has been increasing to the North of Borivili and, from Borivili right upto Dahanu Road, new colonies have come up and the people are migrating; the people who were formerly living in South Bombay are now migrating to North Bombay to the Northern suburban areas. This is a trend in migration which must be known to my hon. friend who has also held the charge of the portfolio of Works and Housing once before. Therefore, the problem must be known to him. The population is increasing in that area and in addition to that, small scale industrial units and medium scale industrial units are growing in the area between Surat and Borivili.

On the one hand the population is growing and, on the other hand, the industrial units are also growing in number.

[Shri Ravindra Varma]

Sir, the needs of the area have increased enormously. What is the response of the Railway Ministry to the increase in population of these areas and the needs of the areas. It has unfortunately been very meagre and disappointing. Workers find it difficult to commute to their place of work and travel in either direction. There has been no increase in frequency as far as this area is concerned. The frequency of electric trains to Virar is once in 20 minutes. It should be increased to once in 25 minutes. There is no appreciable increase in the number of shuttles from Surat and Valsad through Dehanu Road, Palghat, etc. to Virar. These must be increased, and extended upto Borivali or Andheri so that commuters can avail of the services of electric trains.

Sir, there is no increase in the number of coaches. The condition of the coaches is astounding. There is no coordination between the timings of the shuttles and the timings of the electric trains they have to take and the hours of work of the commuters thus leading to passengers getting stranded and finding it impossible to attend to their work. There is demand for stoppage of some long distance express trains at Virar and Borivli about which I have written to the hon. Minister. Now, you don't increase the frequency of electric trains; you don't extend them to Virar; you don't increase the frequency of shuttles; you don't extend them to Borivli or Andheri; you don't extend roof over platforms or godowns; you don't increase the number of coaches; you don't increase booking windows and facilities for booking of season tickets in outlying suburban areas; you don't complete pedestrian overbridges. But the population goes on increasing. How do you think they will be served, and if they become indignant and angry, then who is to blame. I know it takes money but if population increases, and services are to be provided, then who will provide the services to them except you. What is worse is that you throw salt on injuries and wounds. In the face of their helplessness and your inefficiencies, when the travelling public writes to you, you don't even reply. I have received hundreds of letters from my constituents complaining that the General Manager of the Western Railways does not acknowledge letters. He seems to be

presiding over a Dead Letter Office as far as communications from commuters are concerned. If you are not willing to provide facilities and acknowledge letters then what will be the reaction in the mind of the public.

Sir, I write to the hon. Minister and many of my hon. friends and distinguished Members write to the hon. Minister but the hon. Minister sends the usual reply that he will look into the complaint. A little later another letter is received saying that it has been looked into and not found feasible. We have never received a reply that says that something is possible or something will be done. I wish to make a concrete suggestion to my hon. friend to make an appeal to him. If the situation is such that you don't have money; if the situation is such that you are not able to provide efficient services and you have your genuine difficulties, then at least explain them to the people. I suggest to the hon. Minister that he should convene a meeting of the representatives of passenger associations in Greater Bombay including the MPs, MLAs and Corporators from Bombay and officers of the two Railway systems and discuss these difficulties so that people and passengers may at least know that the Government is aware of their woes and that the Government wants to deal with their difficulties. So, I will make an earnest appeal to him that the least he can do is to meet them and explain to them and try to tell them what he intends to do.

Sir, the last point is about safety. My hon. friend Mr. Jatiya has already referred to it.

As far as the Western Suburban system is concerned, the bridges need to be renovated without delay. The automatic signalling system on the Western as well as the Central Railway needs complete overhauling. You can very well understand the connection between the signalling system and the safety of commuters. The signalling system needs complete overhauling and this must get top priority in the interest of the safety of commuters. The subject of safety of women commuters and other passengers has been brought up in this House very often and the hon. Minister is very well aware of it. I shall not take more of your time, Sir. But I do

hope that at least in the future we will get more positive responses from the hon. Minister. Sir, up till now, we have been repeating these demands and placing these problems before him and his distinguished predecessors in the House and through your indulgence, Mr. Deputy Speaker, we have been given a patient hearing. But there has been no response, no positive action. I hope there will be a change for the better.

श्री काशी सलीम (औरंगाबाद) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेलवे डिमाण्ड्स का समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूँ और खास तौर से आज अपने मंत्री जी का अभिनन्दन करता हूँ। इन डिमाण्ड्स को पढ़ने के बाद ऐसा पता चलता है कि हम सही पालिसीज की तरफ लौटे आये हैं। और तय किया है कि रेलवे सिर्फ कामशियल अण्डरटेकिंग नहीं है बल्कि पब्लिक की सेवा का कार्य भी करता है यह और बात है कि हम ने आज़ादी के बाद रेलवे में जो तरक्की की है, वह दूसरे मुल्कों के मुकाबले कम है। हमें मायूस है कि चाइना ने बहुत तेज़ी से तरक्की की है, हम इस लिये उतनी तेज़ी से तरक्की नहीं कर पाये कि हर एडमिनिस्ट्रेशन के साथ हमारी पालिसी बदलती रही है। कभी हम यह चाहते हैं कि जहाँ बकवर्ड एरियाज हैं उन का विकास किया जाय और इस नज़रिये से रेलवे का विकास किया जाये, कभी हम इस को कामशियल अण्डरटेकिंग की तरह से ट्रीट करते हैं, कभी हम कन्सोलिडेशन और रीहैबिलिटेशन की पालिसी को एडाप्ट करते हैं और इस लिहाज़ से हमारे जो प्रोजेक्ट्स थे वे बदलते रहे हैं। छह थोड़े दिनों से हमारा इलेक्ट्रिफिकेशन का प्रोजेक्ट, मेट्रोपोलिटन रेलवे का प्रोजेक्ट बहुत तेज़ी पर चल रहा था, लेकिन अब इस बजट को देख कर ऐसा महसूस होता है कि उन्होंने तीन-चार चीज़ों को बल्ले़ बरने का कोशिश की है। इसी लिये मैं मंत्री जी का अभिनन्दन कर रहा हूँ। और ऐसा महसूस करता हूँ कि अगर हम इस पालिसी पर अमल करेंगे तो हम जरूर आगे बढ़ सकते हैं। जो भी पैसा हमारे पास है उस की तीन-चार हिस्सों में तकसीम करें और प्रायोरिटीज के मुताबिक उस पैसे को खर्च करें।

इस मौके पर मैं बहुत डिटेल्स में नहीं जाऊंगा, लेकिन अपने क्षेत्र मराठवाडा के बारे में कुछ बातें आप के सामने अर्ज करना चाहता हूँ। ऐसी बात नहीं है कि इन बातों को कह कर अपनी काम्प्लीचुएन्सी के बोटर्स को मुतमईत करना चाहता हूँ, बल्कि मराठवाडा के 6 जिले और 80 लाख बोटर्स के दिलों में जो चिगारी 30 वर्षों से जल रही है, मैं उन की भावना को, उन की तमन्ना को, उन की तड़प को इस सदन के सामने पूरी तकसील से रखना चाहता हूँ। उनकी दिक्कतों का समझने के लिये हमें उस के इतिहास को भी थोड़ा सा देखना पड़ेगा। मराठवाडा के ये 6 जिले निज़ाम की फ्यूडल स्टेट से निकल कर आये थे जो बहुत ज़माने से नेग्लेक्ट चले आ रहे थे। जब निज़ाम ने अपना कैपिटल हैदराबाद शिफ्ट किया उस के बाद से ये बिल्कुल नेग्लेक्ट रहे। राजेरजवाड़ों ने कभी भी अपनी राजधानी को छोड़ कर दूसरे हिस्सों के विकास में इन्वेस्ट नहीं लिया, वही हालत इस इलाके की रही है। आज़ादी के बाद हमारी बड़ी अपेक्षाएँ थीं, अरमान थे और उन्हीं अरमानों के सहारे हमने महाराष्ट्र में प्रवेश किया था। जिस तरह से बम्बई का विकास हुआ उस का लाभ हम को भी मिलेगा, इस उम्मीद से हम महाराष्ट्र में शामिल हुए। लेकिन हमारी बदकिस्मती यह थी—चूँकि हम फ्यूडल स्टेट से आये थे और हमारे लीडर्स भी डेमोक्रेसी के लिये उतने ट्रेण्ड नहीं थे, इस लिये महाराष्ट्र वालों ने भी हमारे साथ बेइन्फ़ाफ़ी की और हम रीजनल डिम्पेरिटीज की चपेट में आये। आज हमारे यहां कोई ब्राडगेज नहीं है—हमारे पिछड़ेपन का सब से बड़ा सबब यही है।

मराठवाडे में अब्बल तो कोई ट्रेन नहीं और है तो एक ट्रेन है जोकि निज़ाम ने इमलिए बनवाई थी कि वह पाकेट, जजिरे की तरह, आइसैड की तरह रहे और हैदराबाद का पूरे देश से कोई ताल्लुक न हो। वह ट्रेन निज़ाम स्टेट रेलवे की मतमाड से मिक्न्दराबाद तक जाती थी और थोड़ा सा उस्मानाबाद के अन्दर जाती है। इस के बाद वहाँ के लोगों को कुछ अहसास हुआ और वह अहसास बिना-बजह नहीं है। ब्राडगेज न होने की वजह से उन को कितने नुकसानात हो रहे हैं, यह मैं आप के सामने एक एक कर के बतलाऊंगा।

[श्री काजी सलीम]

किस तरह से यह भावना वहां पर डेवलप हुई है, यह आप को बतलाना चाहता हूँ। मराठवाड़ा के पूरे लोगों ने बगैर किसी पार्टी-बन्दी के, वगैर पार्टी को देखते हुए, अपोजीशन के और कांग्रेस के लोगों ने हर जमाने में जितने भी यहां पर मंत्री हुए हैं, लाल बहादुर शास्त्री हों या केदार पांडे, एस०के० पाटिल हों या जगजीवन राम, टी०ए० पाई हों या मधु दंडवते और सेठी जी, कोई भी ऐसा मंत्री नहीं रहा है, जिस का मराठवाड़े के लोगों ने अपने रेज्योल्यूशन्स न दिये हों और डैलीगेशन्स और जलसे कर के अपनी भावनाओं का उन के सामने रखने की कोशिश न की हो। कई दफा पालिसी बनी भी और कुछ हमारी उम्मीद बंधी। टी०ए० पाई के जमाने में यह तय हुआ था कि हिन्दुस्तान में जो पिछड़े हुए इलाके हैं, उन का हम डेवलपमेंट करेंगे और उसके लिये रेलवे का उपयोग करेंगे। चाहे उस के लिए हमें सेन्ट्रल गवर्नमेंट से लोन लेना पड़े। हम 10 साला बिना-सूद के लोन लेकर इस का करेंगे लेकिन फिर दूसरे मंत्री आ गये और वह पालिसी बदल गई। यह वही जमाना है जबकि हमारी पथ प्रधान श्रीमती इन्दिरा गांधी औरंगाबाद के दौरे पर आई थी और उस वक्त उन्होंने आपनली, पब्लिकली कहा था कि हम मराठवाड़े का डेवलपमेंट करेंगे और जो दो लाइनों की बात थी, उस को उन्होंने मान्यता दी थी और यह आपनली डेक्लेयर किया था कि ये जो नेरो-गेज और मीटर-गेज की लाइनें हैं, इन को ब्रोडगेज किया जाएगा। एक लाइन मनमाड से औरंगाबाद, औरंगाबाद से परली, परली से मुतखेड और मुतखेड से आदिलाबाद तक ले जायी जायेगी। दूसरी लाइन लातूर से भीरज तक जो नेरो-गेज लाइन है, उस को ब्रोड गेज करने की बात कही थी। ये दोनों डेक्लेरेशन्स उस जमाने के हैं लेकिन पता नहीं क्या हुआ कि रेलवे मंत्रियों ने पथ प्रधान की बात भी पीछे डाल इस के बाद 1 हजार रुपये टंकन मनी 1980 के बजट में रखे गये। फिर मांग की गई, तो 1 करोड़ रुपया रख दिया गया बजाए इसके कि इस के लिए काफी रुपया रखा जाता जैसा कि हम अपेक्षा कर रहे थे। इस पार्लियामेंट के फ्लौर पर मिनिस्टर साहब ने यह बायदा किया था कि हम इस में बढ़ो-तरी करेंगे और मधु दंडवते जी ने भी इस के

उद्घाटन के वक्त औरंगाबाद में यह कहा था कि सन् 1982 तक इस को ब्रोडगेज में बदल देंगे। इस के बाद पुनः इस फ्लौर पर आयी कांग्रेस रेलवे मंत्री जी ने भी कहा था कि 1984 तक हम इस को ब्रोडगेज करेंगे। अब इस पर टोटल खर्च 72 करोड़ रुपये का होने का एस्टीमेट है लेकिन औरंगाबाद तक फस्ट फेज को करने में 15 करोड़ रुपये लगते हैं। 15 करोड़ रुपये में भी एक करोड़ रुपया आप देते हैं, तो कितने साल इस में लगेंगे और यह तो वही बात हुई जैसा कि गान्धिव ने कहा है :

“कौन जीता है तेरी जुम्फ के सर होने तक।

मुझे पैसे से गर्ज नहीं है, मैं हिसाब-किताब की बात नहीं करता हूँ लेकिन मैं यह जरूर जानना चाहूंगा कि आप कितने दिनों में इस के पहले फेज को कम्प्लीट करेंगे, दूसरा फेज कितने दिनों में होगा और तीसरा फेज कितने दिनों में होगा। रेलों का करोड़ों रुपये का बजट है। 210 करोड़ रुपये आप ने इलेक्ट्रिफिकेशन में खर्च किये हैं, डबल लाइनें डालने में खर्च किये हैं और दूसरी जगहों पर आप इतना पैसा खर्च करके लाइनें डाल रहे हैं लेकिन मराठवाड़ा में 10 फीट भी लाइन आज तक नहीं बिछाई गई है। यह जो रीजनल डिस्पेरिटी है, इस की वजह से लोगों में बड़ा फस्ट्रेशन है और जब फस्ट्रेशन आता है तो पूरा एक्नोनामिक बेलेंस खराब हो जाता है।

मैं खास तौर पर यह बतलाना चाहूंगा कि किस किस तरह से हमारे यहां इंडस्ट्रीज सफर कर रही हैं। आप को ताज्जुब होगा कि आज जो वेल्ड है, पूना और बम्बई की वेल्ड है, इस वेल्ड के अन्दर कोई ऐसी जगह नहीं रह गई है, जहां पर इंडस्ट्री लगाई जा सके। इसलिए महाराष्ट्र गवर्नमेंट ने यह सोचा कि बेकवार्ड इलाकों में, इस वेल्ड के बाहर इंडस्ट्री लगाई जाए और औरंगाबाद में 10 तरह की फॅसिलिटीज दी हैं और सब्सीडी का लालच और इनसेंटिव दिया गया है लेकिन आज तक 10 साल में वहां पर इंडस्ट्री ने रुट नहीं पकड़ी है और वहां पर कोई ओरीजिनल इंडस्ट्री नहीं है। वहां पर उन्ही लोगों की इंडस्ट्री है, जिन की इंडस्ट्री बम्बई में मौजूद है और वहां पर उन्होंने अपनी ब्रान्चेज बनाई हुई हैं और आप जानते ही हैं कि ये कैसे बाले

किस तरह से पैसे की कमाई करते हैं। वे सन्सीडी ले लेते हैं और फिर कोई बहाना बना कर लाक-आउट कर देते हैं और फिर तमाम मैटीरियल अपने हैड आफिस पूना, बम्बई और नासिक भेज देते हैं और वहां पर सामान बनाते हैं। उन का कहना है कि सामान के लाने और ले जाने में हमारा इतना खर्च हो जाता है कि सारा प्रोफिट उसी में निकल जाता है। इसलिए वहां पर इंडस्ट्री मफर कर रही हैं। अगर हमें वहां इंडस्ट्रीज डवलप करनी हैं तो उसके लिए भी यह जरूरी है।

आप एक्सपर्ट्स की ओपिनियन को देख लीजिए। भोंसले इंस्टीच्यूट आफ इकोनिमिक्स एण्ड पॉलिटिक्स ने कहा है कि मराठवाड़ा क्षेत्र को फीरी तौर पर ब्राडगंज लाईन में नबदील किया जाए। नेशनल काउंसिल आफ एप्लाइड इकोनॉमिक रिसर्च ने भी सर्वे किया है और कहा है कि वहां एग्रीकल्चरल प्रोड्युम के लिए बहून पॉर्टेणियल हैं क्योंकि वहां पानी है, विजली है। वहां हम इसके नये-नये प्रोजेक्ट्स कायम कर सकते हैं। इसके लिए तीन-चार प्रोजेक्ट्स बड़े-बड़े तालाबों के पहले से ही हैं। जिनसे जाहिर है कि वहां की एग्रीकल्चरल पैदावार बढ़ेगी और हजारों एकड़ जमीन उनके नीचे आयेगी। लेकिन इस सब के बावजूद मराठवाड़े के जिम किमान के पास 50 एकड़ जमीन भी है वह भी आज भूखा भरता है। उसकी वजह यह है कि उसको बड़े-बड़े शहरों की मार्किट नहीं मिलती है। वह बड़े बड़े कार्शकारों से कम्पीटिशन कर के अपना माल वहां तक नहीं पहुंचा सकता है क्योंकि ट्रांसपोर्ट का उसे बहुत ज्यादा खर्च करना पड़ता है। इसलिए वह अपना माल छोटी-छोटी जगहों पर, सस्ते भाव में बेच देता है। इस तरह से वह आगे नहीं बढ़ पाता है। वहां खेती की पैदावार भी बढ़ सकती है। अगर उसे राजधानी, बम्बई और दूसरे बड़े-बड़े शहरों से जोड़ दिया जाए तब ही उस इलाके का विकास हो सकता है।

हम एग्री इंडस्ट्री की भी बात करते हैं। वहां की मराठवाड़ा यूनिवर्सिटी के प्रोफेसरों ने कहा है कि मराठवाड़ा में जो बेरोजगारी और भुखमरी है, अगर उसको दूर करना है तो वहां हैवी इंडस्ट्रीज के बजाए एग्री इंडस्ट्रीज शुरू करें। आप मराठवाड़ा का नक्शा सामने

रख कर देखिये। कुलर मिले कहां हैं? वे कोल्हापुर और सांगली में हैं जो कि तमाम बड़े-बड़े शहरों से जुड़े हुए हैं। वहां पर कोआप्रेटिवज ने भी अपने कदम जमा लिये हैं। यही वजह है कि वहां पर एग्री इंडस्ट्री भी डवलप नहीं कर पा रही है और उस इलाके को हर तरह का नुकसान हो रहा है। इस तरह से हम लोग पिछड़े के पिछड़े रह गये हैं।

टूरिज्म के बारे में मैं कहना चाहता हूं कि सारे हिन्दुस्तान के केवल दस परसेंट टूरिस्ट्स ही औरंगाबाद को टच करते हैं क्योंकि उनका रास्ता बोम्बे, खजुराहों, आगरा, दिल्ली है। औरंगाबाद में जहां कि अजन्ता, एलीरा है और जिनके प्रोपगण्डे पर हम लाखों रुपये हर साल खर्च करते हैं उनके लिए कोई रास्ता न होने से टूरिस्ट्स कहां तक नहीं पहुंच पाते हैं। सिर्फ एक हवाई जहाज वहां जाता है। अब टूरिस्ट्स लोग एन्जाए करने के लिए आते हैं न कि तकलीफ उठाने और ट्रेनें बदलने के लिए नहीं आते हैं। कम से कम औरंगाबाद का तो बड़ी लाईन से जोड़ना जरूरी है। मैं समझता हूं कि अगर इसको ट्रेन और ट्रांसपोर्ट की दूसरी फेमिलिटीज दे दी जाएं तो टूरिज्म से मुल्क को कम से कम दो करोड़ रुपये सालाना का फायदा हो सकता है।

परली थरमल स्टेशन पहले 60 मेघावाट बिजली बनाता था। आज वह 250 मेघावाट बिजली बना रहा है। इसका मतलब है कि पहले उसे तीन लाख टन कोयले की जरूरत थी और अब 15 लाख टन कोयले की जरूरत है जो कि सिगरैनो कोलियरीज से आता है। यह कोयला हैदराबाद, विकाराबाद होते हुए वहां पहुंचता है और 600 किलोमीटर का रास्ता तय कर के वहां पहुंचता है। जैसे-जैसे वहां डवलपमेंट हो रहा है वैसे-वैसे वहां कोयले की मांग भी बढ़ती जा रही है। अगर हम वहां के लिए मुतखेड़ा-आदिलाबाद लाईन बिछा सकें तो चन्द्रपुर का कोयला वहां एक-तिहाई खर्च पर आसानी से पहुंचा सकते हैं।

हम आज से नहीं, तीस साल से यह बात केन्द्रीय मंत्रियों के सामने रखे जा रहे हैं। जब पंथ प्रधान ने भी डिक्लेअर कर दिया था और अब तक वह समस्या हल ने हो सकी है तो सिवाह अल्लाह के पास जाने के और कोई रास्ता नहीं रह जाता है। इस

[श्री का.ज. मलीम]

लिए कि पंच प्रधान से बढ़ कर के देश में और कोई अघाटिती नहीं है।

मैं मेटो जी का कृकिया अदा करता हूँ कि जब हम मराठवाडे के सारे सदस्य उन से रिक्वेस्ट करने गए कि इन्विजनल हेडक्वार्टर को मनुमाड से हटाया जा रहा है और वहां से सामान भी उठा कर ले जाया जा रहा है जिस से कि वहां के लोग फस्ट्रेटिड हो रहे हैं एजिटेटिड हैं तो उन्होंने मराठवाडा के एम० पी० का सम्मान करते हुए उस आदेश को फौरन वापस ले लिया और एक करोड़ रुपया दिया। मफ्तोमेंटरी बजट में भी एक करोड़ रुपया देने का आश्रवामन दिया और नहर की प्लानिंग मंत्री श्री चौहान साहब से मश-विरा लेकर बढ़ाएंगे, लेकिन मैं चाहता हूँ कि कम से कम 5 करोड़ की मांग हमारी पूरी की जाए। मैं आशा करता हूँ और बिनती करता हूँ कि निजाम हैदराबाद के बनाये जजोरे से निकालकर देश के विकास के में-स्ट्रीम में हमको शरीक होने का मौका दिया जाये।

श्री का.ज. मलीम (औरंग आबाद) :

अधिकतम सहोदर - में रेलवे डिमान्ड्स का समन्वय करने के लिये कहूँ हूँ। और खास तौर से आज अपने मंत्री जी का अभिनन्दन करता हूँ। हम कम से कम 5 करोड़ की मांग हमारी पूरी की जाए। मैं आशा करता हूँ और बिनती करता हूँ कि निजाम हैदराबाद के बनाये जजोरे से निकालकर देश के विकास के में-स्ट्रीम में हमको शरीक होने का मौका दिया जाये।

अधिकतम सहोदर - में रेलवे डिमान्ड्स का समन्वय करने के लिये कहूँ हूँ। और खास तौर से आज अपने मंत्री जी का अभिनन्दन करता हूँ। हम कम से कम 5 करोड़ की मांग हमारी पूरी की जाए। मैं आशा करता हूँ और बिनती करता हूँ कि निजाम हैदराबाद के बनाये जजोरे से निकालकर देश के विकास के में-स्ट्रीम में हमको शरीक होने का मौका दिया जाये।

तेजी से तرقی نہیں کر پائے کہ ہر ایڈمنسٹریشن کے ساتھ ہماری پالیسی بدلتی رہی۔ کبھی ہم یہ چاہتے ہیں کہ جہاں بیک ورڈ ایریاز ہیں انکا وڈس کیا جائے اور اس نظریہ سے ریلوے کا وکاس کیا جائے۔ کبھی ہم اس کو کمرشیل انڈر ٹیکنگ کی طرح سے ٹریڈ کرتے ہیں کبھی ہم کنولڈیشن اور ریہیبیلیٹیشن (Rehabilitation) کی پالیسی کو ایڈاپٹ کرتے ہیں اور اس لحاظ سے ہمارے جو پروجیکٹس تھے وہ بدلتے رہے ہیں۔ ادھر تھوڑے دنوں سے ہمارا الیکٹریفیکیشن کا پورا پروجیکٹ میٹرو پولیٹین ریلوے کا پروجیکٹ بہت تیزی پر چل رہا تھا۔ لیکن اب اس پروجیکٹ کو دیکھ کر ایسا محسوس ہوتا ہے کہ انہوں نے تین چار چیزوں کو یلینس کرنے کی کوشش کی ہے۔ اس لئے میں مंत्री جی کا ابھینندن کر رہا ہوں اور ایسا محسوس کرتا ہوں کہ اگر ہم اس پالیسی پر عمل کریں گے تو ہم ضرور آگے بڑھ سکتے ہیں۔ جو بھی پیسہ ہمارے پاس ہے اس کو تین چار حصوں میں تقسیم کریں اور برابر ریلیز کے مطابق اس پیسے کو خرچ کریں۔

اس موقع پر میں بہت ڈیٹیلز میں نہیں جاؤں گا لیکن اپنے چہیترا مراثھواڑہ کے بارے میں کچھ باتیں آپکے سامنے عرض کرنا چاہتا ہوں۔



ایسی بات نہیں ہے کہ ان باتوں کو کھکر میں اپنی کانسٹی چوینٹی کے ووٹرس کو مطمئن کرنا چاہتا ہوں بلکہ مرالٹھواڑہ کے چھ ضلع اور ایسی لاکھ ووٹرس کے دلوں میں جو چنگاری تیس ورشوں سے جل رہی ہے میں ان کی بھاونا کو۔ ان کی نمنا کو ان کی تڑپ کو اس سدن کے سامنے پوری تفصیل سے رکھنا چاہتا ہوں۔ ان کی دتفوں کو سمجھنے کے لئے ہمیں اسکے اتھاس کو بھی تھوڑا سا دیکھنا پڑے گا۔ مرالٹھواڑہ کے یہ چھ ضلع نظام کے فیوڈل اسٹیٹ سے نکل کر آئے تھے جو بہت زمانے سے ٹیگلیکنڈ چلے آ رہے تھے۔ جب سے نظام نے اپنا کیپٹل حیدر آباد سٹٹ کیا اس کے بعد سے یہ بھس نیگلیکنڈ رہے راجیہ رجواڑوں نے کبھی بھی اپنی راجدھانی کو چھوڑ کر دوسرے حصوں کے وکاس میں انٹریٹ نہیں لیا۔ وہی حالت اس علاقے کی رعی ہے۔ آزادی کے بعد ہماری بڑی ایکسائیں تھیں۔ ارمان تھے اور انہیں ارمانوں کے سہارے اچھے سہاراشر میں پرویش نیا جیمس طرہ سے بھنی کاوکاس ہوا اس کا لایہ ہم کو بھی ملے گا۔ اس امید سے ہم سہاراشر میں شامل ہوئے۔ لیکن ہمارا بدقسمتی یہ تھی۔ چونکہ ہم فیوڈل اسٹیٹ سے

آئے تھے اور ہمارے لیڈرس بھی ڈیمو۔ کریسی کے لئے اتنے ٹرینڈ انہیں تھے۔ اس لئے مہا راشٹر والوں نے بھی ہمارے ساتھ بے انصافی کی اور ہم ریجنل ڈیسپلنٹیز کی چپٹ میں آئے۔ آج ہمارے یہاں کوئی براڈ گیج نہیں ہے۔ ہمارے پچھوڑے بن کا سب سے بڑا سبب یہی ہے۔ مرالٹھواڑے میں اول تو ٹوٹی ٹرین نہیں اور ہے تو ایک ٹرین ہے جو کہ نظام نے اس لئے بنوائی تھی کہ وہ یاکیٹ جزیرے کی طرح رہے اور حیدر آباد کا پورے دیش سے کوئی تعلق نہ ہو۔ وہ ٹرین نظام اسٹیٹ ریلوے کی حنماڑ سے سکندر آباد جاتی تھی اور تھوڑا تھوڑا سا عثمان آباد کے اندر جاتی ہے اس کے بعد وہاں کے لوگوں کو کچھ احساس ہوا اور وہ احساس بلا وجہ نہیں ہے۔ براڈ گیج نہ ہونے کی وجہ سے ان نو کتنے نقصان ہو رہے ہیں۔ یہ میں آپ کے سامنے ایک ایک کر کے بتلاؤں گا۔

کس طرح سے یہ بھاونا وہاں پر ڈیولپ ہوئی ہے یہ آپ کو بتلانا چاہتا ہوں مرالٹھواڑے کے پورے لوگوں نے بغیر کسی پارٹی بندی کے بغیر پارٹی کو دیکھتے ہوئے اپوزیشن کے اور کانگریس کے لوگوں نے ہر زمانے میں جتنی بھی یہاں پر متتری ہوئے ہیں۔ لال پھادر شاستری کو یا کیدار پانڈے ایس۔ کے۔ پانڈے ہوں یا جگ جیون رام۔

## [شری قاضی سلیم]

ٹی۔ اے۔۔ پائی ہوں یا مدھو ڈنڈوتے اور سیٹھی جی کوئی بھی ایسا منتری نہیں رہا ہے۔ سرائٹھواڑے کے لوگوں نے اپنے ریزولیمیشن نہ دئے ہوں اور ڈیلیگیشن اور جلسے کر کے اپنی بھاونا ان کے سامنے رکھنے کی کوشش نہ کی ہو۔ کئی دفا پالیسی بنی بھی اور کچھ ہماری امید بندھی۔ ٹی۔ اے۔ پائی کے زمانے میں یہ نہ ہوا تھا کہ ہندوستان میں جو پھچڑے ہوئے علہ فے ہیں۔ ان کا ہم ڈیولپمنٹ کریں گے اور اس کے لئے ریلوے کا ایوگ کریں گے۔ چاہے اس کے لئے ہم سینٹرل گورنمنٹ سے لون لینا پڑے ہم دس سالہ بنا سود کے لون لے کر اس کو کریں گے لیکن پھر دوسرے منتری آ گئے اور وہ پالیسی بدل گئی یہ وہی زمانہ ہے جب کہ ہماری پتھہ پردھان شریمتی اندرا گاندھی اورنگ آباد کے دورے پر آئیں تھیں اور اس وقت انھوں نے اوپنلی پبلک میں کیا تھا کہ ہم سرائٹھواڑے کا ڈیولپمنٹ کریں گے اور جو دو لائنوں کی بات تھی اس کو انھوں نے مانیتا دی تھی اور یہ اوپنلی ڈیکلیئر کیا تھا کہ یہ جو نیروگیج اور میٹر گیج کی لائنیں ہیں۔ ان کو براڈ گیج کیا جائے گا۔ ایک لائن منماڈ سے اورنگ آباد۔ اورنگ آباد سے پرلی۔ پرلی سے مت کھیڑا اور مت کھیڑ سے عادل آباد تک لے جائی جائے گی۔ دودری لائن لاتور سے میرج تک جو

نیروگیج لائن ہے اس کو براڈ گیج کرنے کی بات کھی تھی۔

یہ دونوں ڈکلیریشن اس زمانے کے ہیں لیکن پتہ نہیں کیا ہوا کہ ریلوے منتریوں نے پتھہ پردھان منتری انی بات بوی بیچھے ڈال دی۔ اس کے بعد ایک ہزار روپے ٹوکن مئی ۱۹۸۰ء کے بجٹ میں رکھے گئے۔ پھر مانگ می گئی تو ایک کروڑ روپیہ رکھ دیا گیا۔ بجائے اس کے کہ اس کے لئے کافی روپیہ رکھا جاتا جیسا کہ ہم اپیکشا کر رہے تھے۔ اس پارلیا منٹ کے فلور پر منسٹر صاحب نے یہ وعدہ کیا تھا کہ ہم اس میں بڑھوتری کریں گے۔ اور مدھو ڈنڈوتے جی نے بھی اس کے ادکھائن کے وقت اورنگ آباد میں یہ کہا تھا کہ سن ۱۹۸۲ء تک اس کو براڈ گیج میں بدل دیں گے۔ اس کے بعد پونھہ اس فلور پر (آئی) کانگریس کے منتری جی نے بھی کہا تھا کہ ۱۹۸۳ء تک ہم اس کو براڈ گیج کریں گے۔ اب اس پر ٹوٹل خرچ ۷۲ کروڑ روپے کا ہونے کا اسٹیٹ ہے لیکن اورنگ آباد تک فرسٹ فیئر کے کرنے میں ۱۵ کروڑ روپیہ لگتے ہیں۔ پندرہ کروڑ روپے میں بھی ایک کروڑ روپیہ آپ دیتے ہیں۔ تو کتے سال اس میں لگیں گے اور یہ تو وہی بات ہوئی جیسا کہ غالب نے کہا ہے :

”کون جیتا ہے تیری زلف کے  
سر ہونے تک،“

مجھے پیسے سے غرض نہیں ہے  
میں حساب کتاب کی بات نہیں کرنا  
ہوں لیکن میں یہ جاننا چاہوں  
گا کہ آپ کتنے دنوں میں اس کے  
پہلے فیر کو کمپلیٹ کریں گے۔  
دوسرا فیٹر کتنے دنوں میں ہوگا اور  
تیسرا فیٹر کتنے دنوں میں ہوگا۔  
ریلوں کا کروڑوں روپے کا بجٹ ہے۔  
۲۱۰ کروڑ روپے آپ نے الیکٹریفیکیشن  
میں خرچ کئے ہیں۔ ڈبل لائنیں ڈالنے  
میں خرچ کئے ہیں اور دوسری جگہوں  
پر آپ کتنا پیسہ خرچ کر کے لائنیں  
ڈال رہے ہیں لیکن مراٹھواڑہ میں دس  
فیٹ بیبی لائنیں آج تک نہیں بچھانی  
ئی ہے۔

یہ جو ریجنل ڈسپیریٹی ہے اس کی  
وجہ سے لوگوں میں بڑا فرمیشن ہے  
اور جب فرمیشن آنا ہے تو  
پورا ایکونومک بیلینس خراب ہو جاتا  
ہے۔

میں خاص طور پر یہ بتلانا چاہوں  
گا کہ کس طرح سے ہمارے یہاں  
انڈسٹریز سفر کر رہیں ہیں۔ آپ کو  
تعجب ہوگا کہ آج جو بیلٹ ہے پونا  
اور بمبئی کے بیلٹ ہے اس بیلٹ کے  
اندر کوئی جگہ نہیں رہ گئی ہے۔  
جہاں پر انڈسٹریز لگائی جا سکتے اس  
لئے مہاراشٹر گورنمنٹ نے یہ سوچ کی

کہ بیک ورڈ علاقوں میں اس بیلٹ کے  
باہر انڈسٹری لگائی جائے اور اورنگ  
آباد میں ۱۰ طرح کی فیسیلیٹیز دی  
ہیں۔ اور ممبئی کا لالچ اور انسپٹو  
دیا گیا ہے۔ لیکن آج تک ۱۰ سال میں  
وہاں پر انڈسٹری نے روٹ نہیں پکڑی  
اور وہاں پر کوئی اور ریجنل انڈسٹری  
نہیں ہے۔ وہاں پر انہی لوگوں کی  
انڈسٹری ہے جن کی انڈسٹری بمبئی میں  
موجود ہے اور وہاں پر انہوں نے اپنی  
برانچیز بنائی ہوئی ہیں اور آپ جانتے  
ہیں کہ یہ پیسے والے کس طرح سے  
پیسے کی نمائی کرتے ہیں۔ وہ  
سستی لیتے ہیں اور پھر کوئی  
بھانا بنا کر لاک آؤٹ کر دیتے ہیں  
اور پھر مینیر۔ انے ہیڈ آفس پونا  
بمبئی اور ناسک بچ دیتے ہیں  
اور وہاں پر سامان بناتے ہیں۔ ان کا  
کہنا یہ ہے کہ سامان کے لانے اور  
لیجانے میں ہمارا اتنا خرچ ہو جاتا  
ہے کہ سارا پروفٹ اسی میں نکل جاتا  
ہے۔ اس لئے وہاں پر انڈسٹری سفر کر  
رہی ہیں۔ ان کے لئے وہاں انڈسٹریز  
ڈیولپ کرنے ہیں تو اس کے لئے  
بہی یہ ضروری ہے۔

آپ ایکسپورٹس لی اوپینننگ کو دیکھ  
لیجئے۔ گوکھلے انسٹی ٹیوٹ آف  
ایکونومکس سو اینڈ پولیٹکس نے کہا  
ہے کہ مراٹھواڑہ چھتر کو فوری طور  
پر براڈ گیج لائن میں تبدیل کیا جائے۔  
نیشنل ڈونسل آف ایپلائڈ ایکونومک

[شری قاضی سلیم]

ریسرچ نے بھی سروے کیا ہے اور کہا ہے کہ وہاں ایگریکلچرل پروڈیوس کے لئے بہت پوٹینشل ہیں کیونکہ وہاں پانی ہے بجلی ہے۔ وہاں ہم اس کے نئے نئے پروجیکٹس قائم کر سکتے ہیں۔ اس کے لئے تین چار پروجیکٹس بڑے بڑے تالابوں کے پہلے سے ہی ہیں۔ جن سے ظاہر ہے کہ وہاں لی انگریکلچرل پیداوار بڑے گی اور ہزاروں ایکڑ زمین ان کے نیچے آئے گی۔ لیکن اس سب کے باوجود مرالھواڑہ کے جس کسان کے پاس . ہ ایکڑ زمین بھی ہے وہ بھی آج بھوکھا مرتا ہے۔ اس کی وجہ یہ ہے کہ اس کو بڑے بڑے شہروں کی مارکیٹ نہیں ملتی ہے۔ وہ بڑے بڑے کاشتکاروں سے کمپیشن کر کے اپنا مال وہاں تک نہیں پہنچا سکتا ہے کیونکہ ٹرانسپورٹ کا اسے بہت زیادہ خرچ کرنا پڑتا ہے۔ اس لئے وہ اپنا مال چھوٹی چھوٹی جگہوں پر سستے بہاؤ میں بیچ دیتا ہے اس طرف سے وہ آگے نہیں بڑھ پاتا ہے۔ وہاں کھیتی کی پیداوار بھی بڑھ سکتی ہے۔ اگر اسے راجدھانی - بمبئی اور دوسرے بڑے بڑے شہروں سے جوڑ دیا جائے تب ہی اس علاقے کا وکاس ہو سکتا ہے۔

ہم ایگرو انڈسٹری کی بات کرتے ہیں۔ وہاں کی مرالھواڑہ یونیورسٹی کے پروفیسروں نے کہا ہے کہ مرالھواڑہ میں جو بے روزگاری اور بھوک مری ہے اگر اس کو دور کرنا ہے تو وہاں اس ہیوی انڈسٹریز

کے بجائے ایگرو انڈسٹریز شروع کریں۔ آپ مرالھواڑہ کا نقشہ سامنے رکھ کر دیکھئے۔ شوگر ملیں کہاں ہیں۔ وہ کولہا پور اور سنکلی میں ہیں جو کہ تمام بڑے بڑے شہروں سے جڑے ہوئے ہیں۔ وہاں ہر کوآپریٹوز نے بھی اپنے قدم جما لئے ہیں۔ یہی وجہ ہے کہ وہاں پر ایگرو انڈسٹری بھی ڈیولپ نہیں کر پا رہی ہے اور اس علاقے کو ہر طرح کا نقصان ہو رہا ہے۔ اس طرف سے ہم لوگ بچھڑے کے بچھڑے رہ گئے ہیں۔

ٹورزم کے بارے میں کہنا چاہتا ہوں کہ سارے ہندوستان کے کیول . ۱ پرسینٹ ٹورسٹس ہی اورنگ آباد کو ٹچ کرتے ہیں کیونکہ ان کا راستہ بمبئی کھجوراہو آگرا دلی ہے۔ اورنگ آباد میں جہاں کہ اجتا ایلورا ہیں اور جن کے پرویگنڈے پر ہم لاکھوں روپے ہر سال خرچ کرتے ہیں ان کے لئے کوئی راستہ رہنے ہونے سے ٹورسٹس وہاں تک نہیں پہنچ پاتے ہیں۔ صرف ایک ہوائی جہاز وہاں جاتا ہے۔ اب ٹورسٹس لوگ اینجوائے کرنے کے لئے جاتے ہیں نہ کہ تکلیف اٹھانے یا ٹرین بدلنے کے لئے آتے ہیں۔ کم سے کم اورنگ آباد کو تو بڑی لائن سے جوڑنا ضروری ہے۔ میں سمجھتا ہوں کہ اگر اس کو ٹرین اور ٹرانسپورٹ کی دوسری فیسیلیٹیز دے دی جائیں تو ٹورزم کو ملک سے کم

سے کم دو کروڑ روپے سالانہ کا فائدہ ہو سکتا ہے۔

پرلی تھرمل اسٹیشن پہلے ۶۰ میگہاواٹ بجلی بنانا تھا۔ آج وہ ۲۵۰ میگہاواٹ بجلی بنا رہا ہے۔ اس کا مطلب کہ پہلے اسے تین لاکھ ٹن کوئلے کی ضرورت تھی اور اب ۱۰ لاکھ ٹن کوئلے کی ضرورت ہے جو کہ سنگرینی کولیریز سے آتا ہے۔ یہ کوئلہ حیدرآباد وکڈرآباد ہوتے ہوئے وہاں پہنچتا ہے اور ۶۰۰ کلو میٹر کا راستہ طے کر کے وہاں پہنچتا ہے۔ جیسے جیسے وہاں ڈیولپمنٹ ہو رہا ہے ویسے ویسے وہاں کوئلے کی مانگ بھی بڑھتی جا رہی ہے۔ اگر ہم وہاں کے لئے متکیڑا عادل آباد لائین بچھا سکیں تو چندر پور کا کوئلہ وہاں ایک تہائی خرچ پر آسانی سے پہنچ سکتے ہیں۔

ہم آج سے نہیں تیس سال سے یہ بات کینڈریہ منٹریوں کے سامنے رکھے جا رہے ہیں۔ جب ہتھہ پردھان نے بھی ڈکلیئر کر دیا تھا اور اب تک وہ سمسیا حل نہ ہو سکی ہے تو سوائے اللہ کے پاس جانے کے اور کوئی راستہ نہیں رہ جاتا ہے اسلئے کہ پینچ پردھان سے بڑھ کر کے دیش میں اور ٹوٹی اتھارٹی نہیں ہے۔

میں سیٹھی جی کا شکریہ ادا کرتا ہوں کہ جب ہم مراٹھواڑہ کے مارے سلسیہ انہیں ریگولٹی کرنے گئے کہ ڈویژنل ہیڈ کوارٹر کو منماڈ سے ہٹایا جا رہا ہے اور وہاں سے سامان بھی اتھا کر لے جایا جا رہا ہے جس سے کہ وہاں کے لوگ فرسٹریڈ ہیں ایجیٹیڈ ہیں تو انہوں نے مراٹھواڑہ کے ایم بی پیٹر کا سامان کرتے ہوئے اس آدیش کو فوراً واپس لے لیا اور ایک کروڑ روپے دیا۔ سپلیمنٹری بجٹ میں بھی اور ایک کروڑ روپے دینے کا آسواشن دیا۔ اور کہا کہ پلاننگ منٹری شری چوہان صاحب سے مشورہ لیکر بڑھائیں گے لیکن میں چاہتا ہوں کہ کم سے کم ۵ کروڑ کی مانگ ہماری پوری کی جائے۔ میں آشا کرتا ہوں او بنتی کرتا ہوں کہ نظام حیدرآباد کے بنائے چیزے سے نکال کر دیش کے وکاس کے مین اسٹریم میں ہم کو شریک ہونے کا موقعہ دیا جائے۔

MR. DEPUTY-SPEAKER : Hon. Members, when the Cut Motions were moved, some hon. Members whose names were called were not present. They have made a request to the Chair that they were not able to come for certain reasons—which I am convinced are genuine—and therefore as a special case I am allowing them to move their Cut Motions but this shall not be quoted as a precedent in the future. And that is the understanding.

SHRI RAMAVATAR SHASTRI (Patna) : Thank you very much.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Are you moving your amendments ?

SHRI RAMAVATAR SHASTRI : Yes.

SHRI RAMAVATAR SHASTRI : I beg to move .

"That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 200,50,00,000 in respect of 'Assets—Acquisition, Construction and Replacement' be reduced by Rs. 100."

[Need to lay a new railway line from Rajgir to Gaya.] (37)

"That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 200,50,00,000 in respect of 'Assets—Acquisition, Construction and Replacement' be reduced by Rs. 100."

[Need to convert narrow gauge lines into broad gauge lines.] (38)

"That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 200,50,00,000 in respect of 'Assets—Acquisition, Construction and Replacement' be reduced by Rs. 100."

[Need to convert the loop line into double line on Eastern Railway.] (39)

SHRI BHOPALENDRA JHA (Madhubani) : I beg to move :

"That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 200,50,00,000 in respect of 'Assets—Acquisition, Construction and Replacement' be reduced to Re. 1."

[Failure to revive the Nirmali Tharbhitha railway line.] (9)

"That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 200,50,00,000 in respect of 'Assets—Acquisition, Construction and Replacement' be reduced to Re. 1."

[Failure to speed up completion of Chhitan-Bagaha railway line.] (10)

"That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 200,50,00,000 in respect of 'Assets—Acquisition, Construction and Replacement' be reduced to Re. 1."

[Failure to convert Samastipur—Darbhanga line into broad gauge line.] (11)

SHRI R. L. P. VERMA (Kodarune) : I beg to move :

"That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 200,50,00,000 in respect of 'Assets—Acquisition, Construction and Replacement' be reduced by Rs. 100."

[Need to start detailed survey for the proposed line from Giridih to Ranchi via Kodarma and Hazaribagh town.] (41)

PROF. AJIT KUMAR MEHTA (Samastipur) : I beg to move :

"That the Demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 200,50,00,000 in respect of 'Assets—Acquisition, Construction and Replacement' be reduced by Rs. 100."

[Need for proper maintenance of engines on N. E. Railway.] (40)

SHRI RAMAVATAR SHASTRI : I beg to move :

"That the demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 20,50,00,000 in respect of Assets—Acquisition, Construction and Replacement' be reduced to Re. 1."

[Failure to construct sufficient railway lines in Bihar in accordance with the needs of the people] (8)

"That the demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 200,50,00,000 in respect of Assets—Acquisition, Construction and Replacement' be reduced by Rs. 100."

[Delay in construction of a broad gauge rail line between Arah and Sasaram on Eastern Railway] (12)

"That the demand for a Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 200,50,00,000 in respect of 'Assets Acquisition, Construction and Replacement' be reduced by Rs. 100."

[Need to construct a new rail line from Bihta station in Patna district to Anugrahanarayan Road in Aurangabad district via Bikram-Pali-Arwal.] (13).

"That the demand for Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 200,50,00,000 in respect of 'Assets—acquisition construction and replacement' be reduced by Rs. 100."

[Failure to double the Patna-Gaya rail line on Eastern Railway.] (14).

SHRI BHOGENDRA JHA : I beg to move :

"That the demand for Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 200,50,00,000 in respect of 'Assets—acquisition construction and replacement' be reduced by Rs. 100."

[Necessity of constructing Sikri-Hasanpur new line on N.E. Railway.] (15)

"That the demand for Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 200,50,00,000 in respect of 'Assets—acquisition construction and replacement' be reduced by Rs. 100."

[Need to convert Darbhanga-Sitamari-Pasaul line into broad gauge.] (16).

"That the demand for Supplementary Grant of a sum not exceeding Rs. 200,50,00,000 in respect of 'Assets—acquisition construction and replacement' be reduced by Rs. 100."

[Need to convert Darbhanga-Jay Nagar metre gauge line into broad gauge.] (17).

प्रो० सत्यदेव सिंह (छपरा) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेल विभाग की अनुपूरक मांगों का नमस्कार करता हूँ और इसके साथ-साथ अपने माननीय नेता और रेल मंत्री श्री प्रकाश चन्द्र सेठी जी का हृदय से आभारी हूँ कि उन्होंने ज्योही रेल मंत्री का पद ग्रहण किया, अपने जीवन के अनुभवों के आधार पर सच्चे जन सेवक के रूप में सार्वजनिक रूप से घोषणा की और अपने प्रथम भाषण में कहा कि जनता की रेल सेवा में जो अनास्था उत्पन्न हो गई है, सर्वप्रथम मैं विश्वास दिलाता चाहता हूँ कि यह रेलसेवा जनता के लिए है। इस दिशा में उन्होंने निःशर्तपूर्वक काम किया है। हमारे बिहार प्रदेश में उन्होंने पंलामू एक्सप्रेस जो कि पटना से डाल्टनगंज को जाती है, उसे चलाकर बिहार की अभूतपूर्व सेवा की है और इनका यह प्रयास सराहनीय है। इसमें

योड़ी सी असुविधाएं हैं, इनकी ओर मैं आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहंगा।

पटना से ३० किलोमीटर की दूरी पर जहानाबाद से इस गाड़ी को पैसेंजर ट्रेन कर दिया जाता है, जिससे डाल्टनगंज से पटना आने वाले यात्रियों को काफी असुविधा होती है। इसके अलावा जहानाबाद से पटना के लिए अनेक गाड़ियां मौजूद हैं, ऐसी स्थिति में यह अवांछनीय और कष्टप्रद है। इसलिए मेरा अनुरोध है कि यह गाड़ी डाल्टनगंज से लेकर पटना तक एक्सप्रेस गाड़ी रहे। इसमें थोड़ी सी पानी-बिजली की दिक्कत है, आशा है माननीय मंत्री जो इस ओर ध्यान देंगे और सारी असुविधाएं दूर होंगी।

14.13 hrs.

[SHRI CHINTAMANI PAINGRAHI in the chair]

मैंने अपने क्षेत्र के संबंध में माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध किया था कि छपरा से रखसौल के बीच में कोई रेल सेवा नहीं है। इससे लोगों को असुविधा होती है। प्रश्न संख्या 2042, दिनांक 3-12-81 के उत्तर में, कहा गया था कि छपरा से रखसौल वाया नैनी, जलालपुर, बनियापुर लाइन 150 किलोमीटर लंबी होगी और इस पर 30 करोड़ रुपए की लागत आएगी। संसाधनों की कमी के कारण इस लाइन के निर्माण का काम अभी हाथ में लेना संभव नहीं है। इस संबंध में मेरा निवेदन है कि छपरा से रखसौल के बजाए इसका मोतीहारी तक कर दिया जाए, क्योंकि मोतीहारी से रखसौल बड़ी लाइन विद्यमान है। यह 100 किलोमीटर होगी और उस हिसाब में खर्च भी 20 करोड़ रह जाएगा।

मेरा अनुरोध है इस ओर ध्यान दिया जाए और साथ-साथ यह भी ध्यान रखा जाए कि रेलों को बदलने, रेलों की सेवा उपलब्ध करने या नई लाइनें बिछाने का जब आप काम करते हैं और जो उपेक्षित क्षेत्र हैं, वहां रेलवे लाइनें देते हैं तो लोगों की अधिक सेवा होती है। वहां की जनता वास्तव में कष्ट में है। जो क्षेत्र उपेक्षित रहे हैं, पिछड़े रहे हैं वहाँ पर रेल सेवा का होना अपरिहार्य है और वहाँ रेल सेवा उपलब्ध कराई जानी चाहिये।

अतारहित प्रश्न 1881 I—दिनांक 4-3-82 के उत्तर में कहा गया था कि इस नई रेलवे

## [श्री सत्य देव सिंह]

लाइन का प्रारम्भिक इंजीनियरी एवं यातायात सर्वेक्षण करने का आदेश किया गया है ताकि इसकी तकनीकी और किसी वित्तीय व्यावहारिकता का निर्धारण किया जा सके। "इन सर्वेक्षणों और परियोजनाओं को कार्यान्वित करने की कोई सम्भावना नहीं है क्योंकि संसाधनों की भारी कमी है। निकट भविष्य में निर्माण कार्य प्रारम्भ करने के लिए धन उपलब्ध नहीं होगा।" एक तरफ तो आप (ख) में कहते हैं कि धन उपलब्ध नहीं होगा और दूसरी तरफ आप कहते हैं कि सर्वेक्षण के आदेश दे दिए गए हैं ताकि वित्तीय व्यावहारिकता का निर्माण किया जा सके। यह विरोधाभास है जो मेरी समझ में नहीं आया है। मैं समझता हूँ कि जब तक सर्वेक्षण का काम पूरा नहीं हो जाएगा तब तक इस लाइन की उपयोगिता के महत्व को नहीं समझा जा सकेगा। यह रेलवे लाइन वहाँ की जनता के लिए अत्यन्त उपयोगी सिद्ध हो सकती है। मैं चाहता हूँ कि इसके बारे में आप प्रयत्नशील हों और जनता के कष्टों का निवारण करें। आपकी सरकार जनप्रिय सरकार है, लोकप्रिय सरकार है। इसका कर्तव्य है कि जनता की कठिनाइयों और अमुविधाओं को दूर करें।

मैंने छपरा से मोतीहारी के बीच में रेलवे लाइन के बारे में एक प्रश्न किया था। [प्रश्न सं० 1881, दिनांक 4-3-1982] वहाँ लोगों को आने-जाने की सुविधा नहीं है। मुझे उत्तर दिया गया कि हाजीपुर और समस्तीपुर हो कर छपरा से मोतीहारी तक रेल सुविधायें पहले से उपलब्ध हैं। वास्तव में हाजीपुर मुजफ्फरपुर हो कर छपरा मोतीहारी रेल सुविधा उपलब्ध है। लेकिन इस में समय, पैसा बहुत अधिक लगता है और इसके साथ-साथ लोगों को अपार कठिनाइयों का सामना भी करना पड़ता है। छपरा से मुजफ्फरपुर और मुजफ्फरपुर से मोतीहारी जाने में काफी पैसा लगता है, समय भी बहुत नष्ट होता है। जनरल की दृष्टि से यह अत्यन्त महत्वपूर्ण नये लाइन होगी। मेरा अनुरोध है कि इस सम्बन्ध में अति शीघ्र ध्यान दिया जाए।

तारांकित प्रश्न 277 जो 3 सितम्बर 1981 को पूछा गया था उसके उत्तर में कहा गया था कि छपरा दिल्ली रेल सेवा सम्भव नहीं है क्योंकि छपरा से वाराणसी हो कर जो लाइन आती है उसकी क्षमता कम है और पटना का जो टर्मिनल है वहाँ सुविधायें कम

हैं, रेल के डिब्बों की कमी है। मैं पूछना चाहता हूँ कि वरीनी से वाराणसी तक बड़ी लाइन बनाने का तब प्रयोजन क्या रह जाता है? गाड़ी बहुत धीरे चलती है, बहुत समय लगती है। लाइन नई होने की वजह से वह तेज नहीं चलती है। गोरखपुर से छपरा 4-10 घंटे लगते हैं। छपरा से हावड़ा, छपरा से गोहाटी तक और छपरा से दिल्ली तक सीधी रेलवे लाइन नहीं देते हैं तो बड़ी लाइन बनाने का प्रयोजन ही क्या रह जाता है। आमामान परिवर्तन से तब क्या फायदा हुआ। यह लोकप्रिय सरकार है। इसकी जनता की कठिनाइयों को दूर करने का कोशिश करनी चाहिये और इस दिशा में शीघ्र उचित कदम उठाने चाहियें।

छपरा वाराणसी आमामान परिवर्तन के सम्बन्ध में अतारांकित प्रश्न संख्या 1954 दिनांक 4-3-1982 के उत्तर में यह बताया गया था कि छपरा वाराणसी के आमामान परिवर्तन का 205 कि.मी. लाइन का काम प्रगति कर रहा है और इसकी रिपोर्ट मितम्बर 1982 तक आ जाएगी। मेरा निवेदन है कि इस में शीघ्रता लाई जाए। लोकहित की दृष्टि से यह अत्यन्त महत्वपूर्ण काम है।

पटना में दीघाघाट पड़लंजाघाट में गंगा पर रेल पुल के सम्बन्ध में अतारांकित प्रश्न 3276 जो 29 जुलाई को पूछा गया था उत्तर में बताया गया था कि गंगा पर पुल के निर्माण के लिए उपयुक्त स्थान चुनने के लिए केन्द्रीय जल और विजली अनुसंधान केन्द्र पुणे में नमूना परीक्षण दिए जा रहे हैं। यह परीक्षण अन्तिम चरण में है। इस पुल के लिये तकनीकी व्यावहारिकता अध्ययन करने के सम्बन्ध में प्रारम्भिक इंजीनियरी एवं यातायात सर्वेक्षण का काम भी 1981-82 के बजट में शामिल कर लिया गया है तथा यह काम प्रगति पर है। इसके पहले भी मेरे अतारांकित प्रश्न सं० 1907 दिनांक 3-12-81 के जवाब में यही उत्तर दिया गया था कि काम प्रगति पर है। यह प्रगति का उत्तर कब तक दिया जाना रहेगा? यह पुल बनाना बहुत ही जरूरी है और इसको शीघ्र बनाया जाए जिससे उत्तर बिहार के सारन, सिवान, गोपालगंज, और पूर्वी उत्तर प्रदेश के गोरखपुर, देवरिया, बलिया और जोनपुर जिलों का मदीर्गण विकास हो सके। यह सभी सम्भव



है जब पटना में दीघा घाट और पहलेजा घाट के सामने एक रेल पुल दिया जाये। इसलिये मेरी मांग है कि इस को आप शीघ्र पूरा करें।

इसी तरह से छपरा-पारंख रोड पर एक ऊपरी पुल अत्यन्त आवश्यक है। अतारांकित प्रश्न सं० 1558 दिनांक 26-2-81 के उत्तर में कहा गया कि छपरा कचहरी स्टेशन के पूर्व में छपरा-पारंख रोड पर ऊपरी सड़क पुल बनाने के प्रस्ताव पर राज्य सरकार के परामर्श से रेलवे विचार कर रही है। लेकिन अभी तक इस दिशा में कोई प्रगति नहीं हुई है। इसी तरह से अतारांकित प्रश्न सं० 10203 दिनांक 29-4-81 के उत्तर में कहा गया कि छपरा कचहरी यार्ड के पूर्वी छोर पर स्थित उस पार संख्या 45 का जिला मैजिस्ट्रेट, छपरा के अनुमोदन से बन्द किया गया था। मड़क यातायात की निकासी की व्यवस्था मौजदा समपार संख्या 43 से कर दी गई थी। यह बहुत दूर है। अपने जिला पदाधिकारी से तो परामर्श कर लिया लेकिन म्यानीय एम०एल० ए० और एम०पी० से परामर्श नहीं किया जिसका नतीजा यह हुआ कि लोगों को काफी दिक्कत होती है। हमारी मांग है कि जिम गुमटी को बन्द कर दिया है उसके ऊपर एक पुल दिया जाये और छपरा स्टेशन के पश्चिम छपरा-बनियापुर रोड पर भी, जिसके बारे में उन्होंने आश्वसान भी दिया है कि बिहार सरकार के परामर्श से यहां पर ऊपरी पुल के निर्माण का प्रस्ताव विचाराधीन है, इस पुल को भी शीघ्र दिया जाये क्योंकि यह अनिवार्य है। इसी तरह से अवतारनगर स्टेशन का भी विकास करना आवश्यक है।

छपरा स्टेशन से पूर्व और पश्चिम जाने के लिये गाड़ियों में रिजर्वेशन की सुविधा नहीं है। मैं मंत्री महोदय से कहूंगा कि इस ओर भी आप ध्यान दें जिससे हमारे लोगों को कष्ट न हो।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अनुपूरक मांगों का हार्दिक समर्थन करता हूँ और माननीय रेल मंत्री जी के जनोपयोगी दृष्टिकोण के लिये आभार प्रगट करता हूँ।

श्री जगपाल सिंह (हरिद्वार) : सभापति महोदय, रेलवे की अनुपूरक मांगों पर यह सदन विचार कर रहा है और हर साल यही देखा जाता है, माननीय सेटी जी यहां बैठे हुए हैं और यह

भी मैं जानता हूँ कि उनका जबाब यही हो सकता है इन मांगों के लिये कि क्योंकि बाजार में कीमतें बढ़ गई हैं इसलिये, अनुपूरक मांगों की जरूरत पड़ी है। लेकिन हर बार यही देखने को मिलता है कि अनुपूरक मांगें बगैर देश का कोई भी विभाग नहीं चल सकती है। इसलिये मैं कहना चाहता हूँ कि आने वाले सालों में अगर आप रेल मंत्री रहे, ... मुझे तो शक है कि आपको रहने दिया जायेगा या नहीं।

(व्यवधान)

हमारी इच्छा है कि आप रहें और आप अच्छी व्यवस्था रेलवे की कर पायें, लेकिन आप आगे के लिये यह सांचिये क्योंकि हमारे देश की कैबिनेट की क्लैकटिव रिस्पॉन्सिबिलिटी है। उसको देखते हुए आपको विचार करना चाहिये

जिम वक्त पूरे वर्ष के बजट और उसकी योजनाओं पर आप विचार करते हैं, तो रेलवे के हर डिपार्टमेंट में हर वर्ष उनकी डिमांड मांगते हैं कि फ्यूचर में कितनी योजनाओं पर काम करना है और पीछे की कौनसी योजनाओं पर काम करना है। मेरा कहना है कि उनका मव का हिसाब-किताब बनाकर आप रेलवे बजट सांचे, चाहे घाटे का ही लोयें, लेकिन इस तरह से बजट पेश करें कि आगे इस सदन में सप्लीमेंटरी डिमांड पर विचार करने की जरूरत न पड़े।

दूसरे सदस्यों ने अपने क्षेत्रों की बात कही है, लेकिन मैं जनरल सवाल उठाना चाहता हूँ। हालांकि इस सदन का और इस देश की जनता का दुर्भाग्य है कि बारबार रूलिंग पार्टी और अपोजिशन में सदस्यों द्वारा मांग उठाने के बावजूद भी उस पर कोई इम्प्लीमेंटेशन सरकार का नहीं होता है। हम लोग अपनी मांग उठाकर मंजुष्ट हा जाते हैं। चाहे वह डागा माहद कहें या हम लोग कहें। इस देश में सबसे बड़ा सबान रेलवे यात्रियों की सुरक्षा का है। आज पूरे देश के लोग रेलवे के कम्पार्टमेंट में जाते हुए मफर करते हुए डरते हैं क्योंकि उनकी अपनी सुरक्षा का सबाल उनके सामने जाता है। आज रेलों में लूट-खसोट, डकैतियां और बलात्कार होते हैं। मैंने यह सबाल पीछे भी उठाया था कि इस तरह की व्यवस्था की जाये जिससे यात्रियों में यह विश्वास हो सके कि उनकी कम्पार्टमेंट में सुरक्षा रहेगी। स्पेशल गाड़ियों में

[श्री जगपाल सिंह]

तो आप थोड़ा बहुत कुछ इंतजाम कर पाये हैं, लेकिन सीकड़ ट्रेनों और पैसेन्जर ट्रेनों में जो लूट होती है, उनकी सुरक्षा का आप इंतजाम नहीं कर पाये हैं। मेरा निवेदन है कि उनमें भी आप पुलिस का इंतजाम करें।

जमी में देख रहा था, आपके डिपार्टमेंट के लोग भी बहुत लूट-छसोट करते हैं। राजस्थान में एक स्पेशल ट्रेन तीर्थ-यात्रा के लिये चली थी वहां क व्यवस्थापक ने यात्रियों का 5 लाख रुपया लूट लिया। उमने यात्रियों को इस तरह से गुमराह किया कि राजस्थान से चले तो दिल्ली आये, दिल्ली से हरिद्वार और ऋषिकेश और वहां से फिर मथुरा गये। वहां जाकर देखा तो व्यवस्थापक गायब, कोई गाड़ी नहीं। 5 लाख रुपया रेलवे के कर्मचारियों ने उनसे टगा। यह बाल अश्रुवागे में भी आई है। मैं पूछना चाहता हू कि जिन कर्मचारियों ने यह 5 लाख रुपया लूटा है, उनके खिलाफ आपने क्या कार्यवाही की है?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री श्री मस्तिर्कार्जून) : वह प्राइवेट एजेंट था।

रेल मंत्री (श्री प्रकाश चन्द्र सेठी) : वह प्राइवेट आदमी था जिसने गाड़ी हायर पर ली थी। हमने तो बल्कि उन मजदूर पैसेन्जर्स को मथुरा से उनके डेस्टिनेशन तक विदाउट एनी एक्सट्रा चार्ज लिये वापिस भेजा है।

श्री जगपाल सिंह : प्राइवेट एजेंट के गंजेज करने के बाद उन यात्रियों को आपके डिपार्टमेंट के अफसरों और कर्मचारियों ने रेलवे डिपार्टमेंट में कैसे एन्ट्री दी क्या रेलवे स्टेशन पर आपके अधिकारियों के दिमाग में यह बात नहीं आई कि इतना बड़ा एगेंजमेंट हो जा रहा कि 5 लाख रुपया यात्रियों में लिया गया है, उनको रेलवे में मफर करने की इजाजत दी गई हो तो आपके विभाग की भी थोड़ी बहुत जिम्मेदानी थी। उन लोगों से पैसा लिया गया है, किराया लिया गया है।

यही घटना नहीं है, हर स्टेशन पर चोरी, लूट और हम तरह के जेब-कतर रहने हैं जिनसे बाकायदा पुलिस की फौस मिली हुई होती है। उसमें आपकी जी०आर०पी० शामिल होती है, वह लोग सब कराते हैं। एक-एक बदमाश के बारे में उनको पता होता है, कौन-कौन लोग आपके डिपार्टमेंट के हैं, उन्हें मालूम होता है। इस पर ध्यान देने की जरूरत है।

सुरक्षा के मामले में एक बात और ध्यान देने की है। मैंने पिछली बार भी कहा था कि जब गाड़ी यार्ड में जाये या जहां मरम्मत होती है तो यह तो देख लेना चाहिये कि कम्पाटमेंट के दरवाजे में चटखनी ठीक है या नहीं। वहां पर इसकी तो मरम्मत होनी चाहिये। जब यात्री लाइट बुझाकर सफर करने हैं और कोशिश करते हैं कि चटखनी बन्द कर दी जाये तो वह वहां से गायब होती है। ऐसी सूरत में गाड़ी लुट जाती है और पैसेन्जर्स अपने आपको निस्वहाय महसूस करते हैं।

लाइट वाले मामले में ट्रेन यात्रियों को राशनी कब मिलती है, इस पर भी सोचना चाहिये। जब गाड़ी भागती है, 80,90 किलोमीटर की स्पीड पर तो आपकी गाड़ियों में भी लाइट तेज भागती है और जब गाड़ी स्टेशन पर रकती है जहां पर कि पैसेन्जर्स को लाइट की ज्यादा जरूरत होती है तो आपकी गाड़ियों की लाइट बिल्कुल मन्द पड़ जाती है।

पूरी की पूरी ट्रेन में ब्लैक-आउट होता है। स्टेशन पर यात्री कम्पलेट करते हैं, लेकिन कोई व्यवस्था नहीं की जाती। दिल्ली स्टेशन पर हमारे साथ ऐसा हो चुका है। रेल कर्मचारी लोगों द्वारा कम्प्लेंट करने के बावजूद गाड़ी को बगैर लाइट के स्टेशन पर छोड़ देते हैं। अंधेरे में बलात्कार की घटनाएं होती हैं। हमारी किसी बहन या माना के साथ अंधेरे में बलात्कार होता है और उससे पूछा जाता है कि आपने किसी को पहचाना। महिलाएं कैसे पहचान सकती हैं?

एक्सिडेंट्स का प्रश्न अक्सर उठाया जाता है। इसमें कोई दो राय नहीं है कि जब से सेटी साहब आए हैं, तब से दुर्घटनाएं कम हुई हैं। ऐसा मालूम होता है कि पंडित जी ने दुर्घटनाओं को न रोकने की कसम खाई थी। आज भी दुर्घटनाएं हो रही हैं। लखनऊ और मिर्जापुर के बीच में हुई रेल दुर्घटना में 5 आदमी मर गए और 20 घायल हो गए। सियालदह एक्सप्रेस दुर्घटनाग्रस्त हुई थी। आसाम मेल की दुर्घटना में 12 आदमी मर गए और 140 घायल हुए। यह तो अखबारों की रिपोर्ट है। न जाने वास्तव में कितने लोग मर गए।

फ़र्स्ट क्लास में सफ़र करने वाले लोगों के दुर्घटना में मरने पर उनके परिवारों को कम्पेन्सेट किया जाता है। सेकंड क्लास में सफ़र करने वाले सैकड़ों लोग दुर्घटनाओं में मर जाते हैं। मंत्री महोदय को इस बात पर विचार करना चाहिए कि इस प्रकार गरीब और माध्यम श्रेणी के जी परिवार निस्सहाय और बेघर हो जाते हैं, उन्हें भी कम्पेन्सेट किया जाए।

फ़सल की कटाई के वक़्त बिहार और पूर्वी उत्तर प्रदेश के लाखों लोग अपने घर छोड़ कर पंजाब और हरियाणा जाते हैं। वे टिकट लेते हैं, लेकिन उन्हें छत पर बैठ कर यात्रा करनी पड़ती है। (अवधान) बिहार और उत्तर प्रदेश के गरीब आदमी हमेशा टिकट लेकर सफ़र करने हैं। एक तो उन्हें छत पर बैठ कर सफ़र करना पड़ता है और दूसरे उन्हें जी०आर०पी० के सिपाहियों को रिफ़्त देनी पड़ती है, क्योंकि वे उन्हें छत से उतारते हैं। चलती हुई गाड़ी की छत पर बैठे हुए कई लोग बिजली के खम्भे और तार से टकरा कर मर जाते हैं और कई मांघी और तूफ़ान में गिर कर मर जाते हैं। मंत्री महोदय को फ़सल की कटाई के वक़्त उन गरीब लोगों के लिए स्पेशल ट्रेन की व्यवस्था करनी चाहिए।

दिल्ली से मुरादनगर तक डबल लाइन है। मुरादनगर से सहारनपुर तक सिंगल लाइन है। सहारनपुर से अग़तसर तक फ़िर् डबल लाइन है। मुरादनगर से सहारनपुर तक का जो 80,90 किलोमीटर का तक टुकड़ा है, वहाँ गुड्र ट्रेन्ज और पसेंजर ट्रेन्ज की घंटों तक रकना पड़ता है, इसलिए उसे भी डबल किया जाना चाहिए।

मेरे क्षेत्र में इकबालपुर का स्टेशन है। इकबालपुर, गुड़, अनाज और तिलहन की अच्छी मंडी है। लेकिन वहाँ पर लदान के लिए कोई प्लेटफ़ार्म नहीं है। मैंने पांडे जी को इस बारे में लिखा था, लेकिन उन्होंने कोई कार्यवाही नहीं की। मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूँगा कि इकबालपुर स्टेशन पर, लदान करने के लिए प्लेटफ़ार्म बनाने की व्यवस्था करें।

\*SHRI ERA MOHAN (Coimbatore) : Mr. Chairman, Sir, on the Supplementary Grants of the Railways, presented before the House by Shri P. C. Sethi, Hon. Minister of Railways, I wish to make a few suggestions on my own behalf and on behalf of my party the D.M.K.

In the Supplementary Grants, a sum of Rs. 3 crores has been allocated for doubling of the track on the Southern Railways, Rs. 1 crore for Karur-Dindigul BG line and Rs. 20 lakh for Tirunelveli-Talayiyuthu BG Track. I am grateful to the hon. Minister for allocating these sums and I wish to request him that out of Rs. 3 crores allocated for Southern Railways, a substantial sum should be allotted for the development of TRACK in the Tamil Nadu Area. I am sure that my humble request will be heeded to by our Railway Minister.

Sir, another important thing is that there is scarcity of wagons all over the country. The main reason for this is poor wagon turn-round. The wagon utilisation also is just 30% and the remaining wagons reported sick or in repairs or as overaged. I will give the following example how industrial production comes to a grinding halt on account of non-availability of railway wagons.

In Bareilly, Uttar Pradesh there is a big industrial unit. Synthetic and Chemicals exclusively manufacturing synthetic rubber needed by the tyre industry and footwear industry in the country. In spite of abundant availability of coal, about which there are full-page advertisements in the newspapers, this industrial unit gets only 40% wagons out of the total requirement. Consequently, this unit is unable to exploit fully the installed productive capacity. This unit is producing only 40% out of its installed productive capacity. This has got another effect. Due to paucity of synthetic rubber, it is reported, that the Government have allowed the imports of synthetic rubber just to meet the gap in supplies. But, as usual, the imports are quite substantial, thus wasting our precious foreign exchange resources. How can you achieve

\*The original speech was delivered in Tamil.

[Shri Era Mohan]

the goal of making 1982 as the successful Year of Productivity, which our hon. Prime Minister has declared. In making 1982 a successful year of productivity, the Railways have got a major role to play. I am sure that the Railway Minister will bear this in mind and take the necessary steps for improving the wagon turn-round. It is not only one industrial unit which is suffering like this. There are many such industrial units all over the country, which are handicapped for want of wagons.

Sir, the accidents on the Railways have no doubt been controlled, but they have not yet been completely eliminated. The railway travel has become a hazard for the people, particularly for people coming from South to North. It has become a nightmare for women because of frequent dacoities and robberies taking place. Unless the passengers are given adequate protection, they will not undertake rail travel from South to North. This must be looked into by the hon. Minister of Railways. Similarly, annually, the railway property worth Rs. 100 crores is being pilfered and stolen. Though there is R.P.F., it is widely rumoured that even the personnel of R.P.F. are involved in such pilferage and thefts of railway property. The hon. Minister should tone up Railway Protection Force.

In Podanur, Tamilnadu, we have the Signal and Tele-communications factory, a unique one in the country. I have repeatedly stressed on the floor of this House the need for expanding this unit. I have also written letters to the hon. Minister of Railways. If this unit is expanded, then we will be able to save substantially foreign exchange which is being frittered now in the export of these equipment. In fact, we will be able to export such sophisticated equipment if we expand this unit in Podanur, near to Coimbatore. I appeal to the hon. Minister to look into this personally and do the needful. Before I conclude, I would like to point out that the level crossings in North Coimbatore and in Singanallur-Ondiputhur are closed more than ten times a day, causing great inconvenience to the road users. In these two places, flyovers must be constructed soon. Though the Railway is prepared to undertake this work soon, the State Government

is delaying the action-process. I request the hon. Minister to get into touch with the State Government and do the needful forthwith.

The Madras-Tiruchirappalli MG track must be converted into Broadgauge. The Madras Metro-Rapid Transport system should be included in the Sixth Plan and I submit to the hon. Minister of Railways that he should use his good offices in this matter.

With these words, I conclude my speech.

श्री रामावतार शास्त्री (पटना) : सभापति जी, सबसे पहले तो मैं सिर्फ इतना ही कहना चाहूंगा कि रेलगाड़ियों का विलम्ब में चलना अभी भी जारी है। आज मैं जिम डील्क्स ट्रेन से आया, वह तीन घंटे लेट थी। मैं पहले भी कह चुका हूँ कि दिल्ली से कलकत्ता की रफ जाने वाली एक भी गाड़ी समय पर नहीं चलती है। आज मायंकाल इस विषय पर आघे घंटे की चर्चा होनी है इसलिए उम मन्य ही आप विस्तार में इसके बारे में सुनियेना।

जहाँ तक रेलवे में भ्रष्टाचार का मन्त्रन्ध है, मैं दो-तीन उदाहरण देना चाहूंगा। एक प्रकार से तो रेलवे में भ्रष्टाचार का साम्राज्य है। मेरे पास बिहार के "मर्चलाइट" और "प्रदीप" अखबारों की दो कतरनें हैं। मर्चलाइट में अंग्रेजी में जो लिखा हुआ है उसकी चार-पांच लाइन पढ़कर आपको सुनाना चाहता हूँ :

"Danapur Railway Division—A centre of corruption and crime."

"Nothing seems to be right with the Danapur Division of the Eastern Railway and the worst sufferer of neglect is Patna Junction. It has become a centre of corruption and crime."

इसमें और भी बहुत सी बातें हैं। मैं कल अपनी लिट्टी के साथ दोनों कतरनें भेजूंगा।

सभापति महोदय : आप मेजर प्रान्स्म अपने टाइम लिमिट के अन्दर प्वाइन्ट आउट कीजिए।

श्री रामावतार शास्त्री : दूसरी बात यह है कि बहुत पहले पटना में एक टिकट घोटाला काण्ड हुआ था :

“टिकट घोटाला काण्ड में बर्चित रेल अधिकारी  
पुनः पटना में

पटना जंक्शन के स्टेशन अधीक्षक श्री जगदीश उपाध्याय को मुगलसराय में सहायक परिचालन अधीक्षक के पद पर स्थानांतरित कर उनके स्थान पर 14 मार्च, 1980 के टिकट घोटाला काण्ड में बर्चित श्री गुरुनानक प्रसाद को पटना जंक्शन का स्टेशन अधीक्षक बनाया गया है।”

आप पता लगावें कि यह सही है या गलत। अगर सही है तो फौरन उनको चलता करें।

Mr. CHAIRMAN : You can write letters to the Minister. Why raise individual things here?

श्री रामावतार शास्त्री : फिर यह पार्लियामेंट किस बात के लिए है? जब अखबारों में आ गया फिर यह इंडिविजुअल कैसे रह गया? चूंकि मैं वहां का रहने वाला हूं इसलिए यह बातें कह रहा हूं।

उभापति महोदय (श्री चिन्तामणि पाणिग्रही) : आप अपना टाइम भी देखें।

श्री रामावतार शास्त्री : मैं कम ही बोलूंगा क्योंकि मेरा गला खराब है।

अब मैं भ्रष्टाचार के सिलसिले में आपको उदाहरण दे रहा हूँ। टी०सी०, कर्मशायल क्लर्क, नम्बर टेकर, सिगनलर आदि चतुर्थ वर्ग के कर्मचारियों को तृतीय वर्ग में प्रमोशन देने में एक एक आदमी से दो हजार रुपए से लेकर पांच हजार रुपए दानापुर में बसूले गए।

एक माननीय सदस्य : किसने लिए ?

श्री रामावतार शास्त्री : वहां के सबसे बड़े आफिसर ने। मैं तो यह कह रहा हूँ कि वहां के डी० आर०एम० के यहां ऐसा हो रहा है। फिर कुली-लाइसेंस की बाहली में भी यह बात हो रही है। दानापुर बराबर से इस बात के लिए मशहूर है। पहले भी इस तरह की बातें होती रही हैं।... (व्यवधान)... दस या बारह ए०एस०एम० दानापुर डिबीजन में हैं, जो एक साल से बेकार बैठे हुए हैं। उनकी फाइल डी०आर०एम० के पास रखी हुई है, क्योंकि वे कुछ नहीं दे पा रहे हैं, इसलिए उनके बारे में कुछ नहीं हो रहा है और फिर क्यों एक साल से सरकारी कर्मचारी चुपचाप

बैठा रहेगा। मैं कहना चाहता हूँ कि मंत्री महोदय का ध्यान इन बातों की तरफ जाना चाहिए। मैं आज पटना से ही आ रहा हूँ, वहां पर मुझे ये बातें बताई गई हैं। ये बातें अगर गलत साबित हों, तो कह दीजिए कि गलत है, अगर सही हों तो सरकार को ध्यान देना चाहिए, ताकि इस तरह की बातें आगे पैदा न हों। अनुकम्पा के आधार पर भर्ती किए जाते हैं, पैसा न देने की वजह से व गरीब बेचारे मारे जाते हैं और दूसरे लोगों की भर्ती हो जाती है। हम लोगों ने कई दफा डी०आर०एम० से मिलने के लिए समय मांगा, तो कहा जाता है कि समय नहीं है। उनके पाम संमद मदत्यों के लिए भी समय नहीं है। वे पार्लियामेंट के मੈम्बरों से नहीं मिल सकते हैं।

एक माननीय सदस्य : मंत्री जी को इस संबंध में कोई पत्र लिखा है ?

श्री रामावतार शास्त्री : आप ही अध्यक्ष हैं। आप बार-बार बीच में बोल रहे हैं। जब आप बोल रहे थे, तो मैंने बीच में कुछ नहीं कहा था। मैं चाहूँ तो आपको बोलने नहीं दूंगा। यह मैं कहा करता हूँ कि ये दिन-रात गोलमाल करने वाले लोग हैं।

... (व्यवधान) ...

उभापति महोदय : शास्त्री जी, आप इधर देखिए, तो अच्छा होगा।

श्री रामावतार शास्त्री : ऐसी बात है, तो बोलना बन्द कर दूंगा। समय भी कम है और बीच में बोल जा रहे हैं, जैसे सबसे सजग एम०पी० आप ही हैं। अगली दफा जीत कर भी नहीं आयेंगे और अगली दफा मैं आ जाऊंगा। क्या बात करते हैं।... (व्यवधान) ...

श्री गिरधारी लाल व्यास (भीलवाड़ा) : शास्त्री जी आप इतना नाराज क्यों हो रहे हैं।

... (व्यवधान) ...

श्री रामावतार शास्त्री : अब मैं कुछ स्थानीय बातों के बारे में कहना चाहता हूँ। मैं आपको एक नई बात बताना चाहता हूँ। परसों जब हम पटना जा रहे थे तो सोनभद्र में बैडिंग का चार रुपया लम्ता था, जोकि अब दस रुपया कर दिया गया। आप हमें यह बतायें कि यह कहां का इन्साफ है? चार रुपए से छः रुपए किया जाता तो बात समझ में आ सकती थी। छपरा के संसद सदस्य भी मेरे साथ जा रहे

[श्री रामाशंकर शास्त्री]

में, उनको भी दम रूपया देना पड़ा। इस का विरोध तो सबको करना चाहिए। यह मेरी बात नहीं है, मैं तो बैडिंग लेना ही नहीं हूँ।

एक वान में रेलवे यूनियन के बारे में कहना चाहता हूँ। जो रिक्रोगनाइज्ड नहीं है, जैसे आल-इंडिया लॉको रनिंग स्टाफ एम्प्लोमि-एशन, मेकेनिकल स्टाफ एम्प्लोमिगेशन, टिकट बैकिंग स्टाफ एम्प्लोमिगेशन आदि बहुत सारी यूनियनें हैं, इनके कार्यकर्ताओं को, नेताओं को ट्रेड यूनियन एक्टिविटीज करने पर नौकरी से बाहर निकाल दिया जाता है, ट्रांसफर कर दिया जाता है, निलंबित कर दिया जाता है, नौकरी से निकाल दिया जाता है। इस प्रकार रनिंग स्टाफ के पांच हजार से ज्यादा लोग आज भी नौकरी से बाहर हैं। अधिकारी मन-मानी करते हैं, जो चाहते हैं, जब चाहते हैं हटा देते हैं। कहा जाता है कि प्रशासनिक इण्टिग्रिटी से ऐसा करना जरूरी है।

हम ने कोई सजा उन को नहीं दी। हमारी नीति सजा देने की नहीं है। यह पिटा-पिटयाया जवाब चला आता है। इस को रोकना चाहिये।

पटना से गया लाइन का शवाल हम यहाँ बार-बार उठाते रहे हैं। मैं ही नहीं, उस पक्ष के सदस्य भी उठाते रहे हैं कि पटना से गया जाने में 3 घंटे ज्यादा से ज्यादा लगने चाहिए, लेकिन हर गाड़ी 8 घंटे में पहुंचती है। इस लिये कि लाइन इकहरी है, रास्ते में आक्स्ट्रकशन मिलती जाती है। पटना बिहार की राजधानी है, हजारों आदमी दफ्तरों में काम करने के लिये आते हैं, लेकिन लेट पहुंचते हैं। इस लिये मेरा पहला निवेदन यह है कि इस को दोहरी लाइन किया जाये। दूसरे—यहां सबबंत ट्रेन्ज चलाई जायें ताकि लोग समय से आ-जा सकें।

आखरी-बात में पहले भी कह चुका हूँ और आज फिर कह रहा हूँ। सीनमद्रा एक्स-प्रेस में पेन्ट्री-कार नहीं है। आप दूसरे एम० पीज० से भी पूछ लीजिये कि कितनी तक-सीफ़ होती है। रात भर का सफ़र रहता है, रात को खाना चाहिये, सुबह चाय चाहिये—अगर उस गाड़ी में आप पेन्ट्री-कार नहीं लगा-येंगे तो उस से लोगों को बहुत परेशानी होगी। जगह-जगह स्टेशनों पर जो आप की भोजन व्यवस्था है वह इतनी रही है कि उस से काम

नहीं चल पाता है। जब सब गाड़ियों में पेन्ट्री-कार लगी हुई है, तो इस गाड़ी में भी रखने से कौन सा आगमान फट जायेगा। आप ने इस गाड़ी का अब नई दिल्ली लाना बन्द कर दिया है, पुरानी दिल्ली पर ही इसको रोक देते हैं। उपादातर लोग इस गाड़ी से नई दिल्ली आते हैं, लेकिन अब बाध्य हो कर उन को पुरानी दिल्ली उतरना पड़ता है जिस में उन को बहुत परेशानी होती है। आप ने टाइम-टेबिल में भी नई दिल्ली स्टेशन तक दिखलाया है, लेकिन एम्पियाड के नाम पर कि कोई नयी लाइन बन रही है, इस लिये उस को दिल्ली में ही रोक देते हैं। यह गलत है उस को नई दिल्ली तक लाइये।

श्री प्रार० एन० राकेश (चैत) : उपाध्यक्ष महोदय, सब से पहले तो मैं रेल मंत्री जो से यह जानना चाहता हूँ कि रेल मंत्रालय में आप के आदेश चलते हैं या रेलवे बोर्ड के चैयरमैन के ? मैं आप के मामले उदाहरण सहित एक तथ्य रखना चाहता हूँ—2 जुलाई को कन्सलटेटिव कमेटी की मीटिंग में मैंने कहा था कि नार्दन रेलवे के इलाहाबाद मंडल में एक गाई से 25 दिन तक काम लिया गया। इस पीरियड में जब उस को रेस्ट नहीं दिया गया तो वह अपने चीफ़ कन्ट्रोलर के पास गया, एप्लीकेशन लेकर गया, तो उस से कहा जाता है कि छुट्टी लेना हो तो पाकिस्तान चले जायें। उस के बाद जब वह अग़र के अधिकारी के पास जाता है, डिडीजनल सुप्रीन्टेन्डेंट के पास जाता है, तो उस से कहा जाता है—अगर उन्होंने तुम को पाकिस्तानी कहा है, तो मैं तुम को हिन्दुस्तानी कहा कहता हूँ। 149 गाड़ों का सिग्नेचर किया हुआ पत्र, जो उस मौके के गवाह थे, इन दोनों अधिकारियों के खिलाफ़ मैंने कन्सलटेटिव कमेटी की मीटिंग में दिया। इस के अलावा आल इण्डिया मुस्लिम मजलिस, इलाहाबाद ने आप को पत्र दिया, इलाहाबाद कांग्रेस (आई) के जैनेरल सेक्रेटरी, ग़ाहर कांग्रेस (आई) इलाहाबाद के सेक्रेटरी ने आप को लिख कर दिया, लोकदल के अध्यक्ष, इण्डियन यूनियन मुस्लिम लीग के अधिकारियों ने लिख कर दिया। जब सारे लोगों ने लिख कर दिया और जब आप ने प्राइम-फेसी केज़ पाया तो उन दोनों अधि-कारियों का ट्रांसफर कर दिया।

इस के बाद जब केस इस्टीमेट नहीं हुआ तो 10 तारीख को जब मैंने आप को नहीं,

पाया, तो एम०एस० आर० के पास गया और एम०एस०आर० को सारे तथ्यों की जानकारी दी और उन से कहा कि रेलवे में अगर कोई एम्पलाई मुसलमान है और वह पाकिस्तानी हो सकता है, तो आप तो रेलवे में मंत्री हो, आप बड़े पाकिस्तानी हुए। इस के बाद उन्होंने तथ्यों की जानकारी करने के बाद उन दोनों अधिकारियों का ससपेंड कर दिया लेकिन इस के बाद भी उन का आदेश एकजीक्यूट नहीं हुआ। रेलवे बोर्ड के चैयरमैन को उस आदेश को एकजीक्यूट करना था। फिर मिन 30-7-82 को पुनः एम०एस०आर० से बात की और उन्होंने उन अधिकारियों को बुलाया और नादन रेलवे के जी०एम० को बुलाया। उन्होंने यह कहा कि रेलवे बोर्ड के चैयरमैन साहब का आदेश यह है कि अधिकारी जो हैं, वे इस से डीमोरेलाइज हुए हैं, इसलिए उन के खिलाफ कोई कार्यवाही नहीं हो सकती।

SHRI श्री. M. BANATWALLA Ponnani) : This is a serious thing. This should be taken note of.

श्री आर० एन० राकेश : मैं आपसे आशा करता था कि उन दोनों अधिकारियों के खिलाफ आप कार्यवाही करेंगे, जिन्होंने संविधान के खिलाफ हरकतें की हैं, संविधान की अवहेलना की है और उन की भारतीय नागरिकता को चेंलेंज किया है। हम आशा करते थे कि उन के खिलाफ आप कंस रेजिस्टर करेंगे और उन को उठा कर जेल के शिकन्जे में बन्द करेंगे लेकिन इस के बाद रेलवे बोर्ड का चैयरमैन उन को प्रोटेक्शन देता है। मैं नहीं समझ पाया हूँ कि आदेश आप का चलता है या रेलवे बोर्ड के चैयरमैन का चलता है। जो जुर्म उन दोनों अधिकारियों ने किया है, वही जुर्म रेलवे बोर्ड के चैयरमैन और सम्बन्धित अधिकारियों ने किया है और इन तीनों अधिकारियों को जेल के शिकन्जे में बन्द करना चाहिए। मैं हाऊस से मांग करता हूँ कि ऐसे लोगों को चाहे वे किसी भी विभाग में हों, जिन्होंने उन की नागरिकता को चेंलेंज किया है, जेल के शिकन्जे में बन्द करना चाहिए और मुझे उम्मीद है कि इस सवाल को पुनः उठाने के लिए आप मुझे मजबूर नहीं करेंगे और आप अपने आप को मंत्री के रूप में रखेंगे और अपने आदेशों को चैयरमैन और व्योरोक्रेट्स के आदेशों से सुपरसाइड नहीं हीचें देंगे।

एक दूसरी बात की तरफ मैं आप का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। 31-7-82 को लोक सेवा समिति ने आप के मंत्रालय की जमीनों पर जो अवैध कब्जा किया हुआ है, उस ओर ध्यान आकर्षित किया हुआ है। इस रिपोर्ट में कहा गया है कि रेलवे मंत्रालय की सभी भूतना भी नहीं पता है कि कितने सारे लोगों ने उस की जमीन पर अवैध कब्जा किया हुआ है, नाजायज कब्जा किया हुआ है। नादन रेलवे की मिन्वान उस ने दी है। इस कमेटी ने बताया है कि 82 हजार मामले ऐसे हैं जिन में अवैध कब्जा किया हुआ है और उन में से 15681 मामलों में ही वेद खली की कार्यवाही हुई है। यह हालत तब है जब कानून में आप को पूरी छूट है और कार्यवाही करने का अधिकार दिया हुआ है। कैनाट प्लैस, दिल्ली में औस्विन्टल बिल्डिंग एण्ड फर्निशिंग कम्पनी ने आप की करोड़ों रुपये की सम्पत्ति पर कब्जा किया और 2743 वर्ग मीटर पर नाजायज कब्जा किया हुआ है और उस को आप खाली नहीं करा पा रहे हैं। आप क्यों नहीं इस जमीन को खाली करा पा रहे हैं? इस से देश का अहित हो रहा है।

एक बात में यह कहना चाहता हूँ कि आजादी के बाद नागालैंड में, मनोपुर में, उत्तर रेलवे ने तमाम जगहों पर रेलवे लाइने बिछाई हैं लेकिन मैं बताना चाहता हूँ कि आजादी से पहले अंग्रजों के जमाने में भगवान बद्रीनाथ और केदारनाथ को कोटद्वारे से जोड़ने के लिए एक सर्वे हुआ था। वह रिपोर्ट आप के मंत्रालय में सुरक्षित पड़ी है। करोड़ों लोग देश के विभिन्न भागों से बद्रीनाथ के दर्शन करने के लिए आते हैं और वहां पर रेलवे लाइन नहीं है। उसको आप रेलवे से जोड़ने की व्यवस्था करें। जब भारत के पूर्वी क्षेत्र में आप रेलवे लाइनों का जाल बिछा रहे हैं, तो गढ़वाल मंडल को यह उपसा क्यों कर रहे हैं। इसको जोड़ने की भी आप कोशिश करें।

एक आखरी बात मैं केजुमल सेबर के बारे में कहना चाहता हूँ। उनके साथ बड़ा प्रत्याय हो रहा है। एक घटना मैंने आपको बताई थी। गिसाल के तौर पर उन लोगों के डाकू मैटस बदले जाते हैं। सविः डाकू मैटस बदले जाते हैं। सारे फेक्टस को साइडवैट्टी कांड को, उसके रजिस्टर को, उल्लेख

[श्री प्रार० एन० राफेरा]

सारे डोकुमेंट्स को हम दिये लेकिन आपके मंत्रालय ने सारे डोकुमेंट्स को गायब कर दिया। रजिस्टर में दर्ज है लेकिन सारे डोकुमेंट्स गायब हैं। आपने लिखा है कि रेलवे के इंटेलिजेंस विभाग द्वारा उसकी जांच हो रही है, रेलवे द्वारा उसकी ईकवायरी की जा रही है। कहीं किसी के पास अब वे डोकुमेंट्स नहीं हैं।

इन शब्दों के साथ मैं आपको इन पूरक मांगों का विरोध करता हूँ। मंत्री जी आप मंत्री नहीं हैं, रेलवे बोर्ड के चेअरमैन मंत्री हैं। जब तक आप में यह क्षमता नहीं आ जायेगी कि रेलवे में आपका आदेश चलेगा, चेअरमैन रेलवे बोर्ड का आदेश नहीं चलेगा, तब तक मैं आपके बजट का काम कर और जम कर विरोध करूँगा।

अन्त में मैं आप से यही कहता हूँ कि जो मैंने कहा है उस पर आप ध्यान दें।

**MR. CHAIRMAN:** Now, the Minister of Petroleum, Chemicals and Fertilizers will make a statement. I have allowed him. Shri Shiv Shanker.

#### STATEMENT *RE* BLOW-OUT IN A WELL BEING DRILLED IN BOMBAY HIGH FIELD.

**THE MINISTER OF PETROLEUM, CHEMICALS AND FERTILIZERS (SHRI P. SHIV SHANKER):** Mr. Chairman. Sir, I have to inform the House that a blow-out occurred at 9.30 P.M. on July 30 on Platform SI located in the southern part of the Bombay High offshore field in position 19° 26'N 71° 18'E, about 100 miles from the shore. There is an uncontrolled flow of gas with traces of oil.

The jack-up rig 'Sagar Vikas' was drilling a well on this platform into a new formation where the available geological and reservoir data indicated the presence of hydrocarbons. The blow-out occurred when drilling at a depth of about 1660 metres. Seventy-four ONGC personnel who were on board the rig were evacuated in this dangerous situation, by helicopters without mishap. Despite the serious danger, an ONGC officer was able to climb on to the rig on August 1, 1982

and switch off the generators to prevent further mishaps. Unfortunately the well caught fire early this morning at 0617 hours.

The ONGC has mobilised all possible resources to control this situation. A multi-support vessel with sophisticated fire-fighting chemicals and equipment, spares and materials together with five off shore supply boats, are at the site of the blow-out. A jet of water is being sprayed over the well to check the spread of the fire in the well. Naval ships, planes and helicopters have also been mobilised to provide assistance. Two naval ships are in position near the site and naval aircraft immediately carried out reconnaissance. Coast Guard personnel are also on board to control and monitor any pollution that might arise. Other pollution control devices have also been mobilised in case such a danger arises.

The leading world experts in the control of blow-outs have been called in to assist the experts of the ONGC who have been working all hours of day and night at the site in a difficult and dangerous situation. Experts of the consultants already available in India are also at the offshore site.

Blow-outs are not uncommon in oil exploration. In the Bombay High off shore area itself, a blow-out occurred some years ago and it was possible to control it soon. Similar blow-outs have occurred in Narsapur, Arunachal Pradesh and Assam and of course elsewhere in the world. The cause of this blow-out will be investigated thoroughly just as soon as conditions permit.

I will not minimise the dangers in this situation but can assure the House that whatever can be done to control this blow-out in the shortest possible time is being done. I am sure the House will join me in extending to the ONGC, our full support that their efforts in controlling the blow-out will quickly succeed.

**SHRI G. M. BANATWALLA (Ponnani):** This should not rest with the statement. A discussion on this very important subject should be allowed. Our Calling Attention Motions are under consideration, I believe.