

लिए लिखा गया था। परन्तु दुःख है कि, दिसम्बर के अन्त में प्रबंधन ने यूनियन से बिना पूछे या किसी प्रकार का नोटिस दिए रोलेक्स मशीन का उत्पादन प्लास्टिग के उत्पादन से अलग कर लिखवाना शुरू किया, जिसका मजदूरों की कमाई पर बुरा प्रभाव पड़ा। ऐसा करके प्रबंधन ने औद्योगिक विवाद कानून का खुला उल्लंघन किया है।

कारखाने के प्लास्टिग विभाग के मजदूरों ने गत जनवरी माह में हस्ताक्षर एकत्र कर प्रबंधन को उक्त नीति को बदलने के लिए अनुरोध किया। प्रबंधन ने यूनियन को सूचित किए बगैर ही 22 फरवरी को उक्त विभाग के मजदूरों को वार्तालाप के लिए बुलाया। प्रबंधन की ओर से विभागीय पदाधिकारी ने वार्तालाप में भाग लिया। परन्तु उन्होंने किसी निर्णय पर पहुंचने में अपनी असमर्थता प्रकट की। उसके बाद आयोग वार्तालाप में विभाग के वरिष्ठ पदाधिकारी ने भाग लिया। उन्होंने एकत्र मजदूरों के विरुद्ध अपशब्द कहे तथा उन्हें अपमानित किया। फलतः मजदूरों ने हड़ताल कर दी जो आज भी जारी है।

बिहार सरकार के श्रम विभाग ने हड़ताल को गैर कानूनी घोषित कर दिया है। प्रबंधन ने कुछ मजदूरों पर मुकदमा चला रखा है। उन पर मुअ्तली और चाजं-शीट की तलवार लटक रही है।

अगर हड़ताल को शीघ्र समाप्त नहीं करवाया गया तो विस्फोटक के अभाव में कोयला खान और कोयले के अभाव में स्टील प्लांट बुरी तरह से प्रभावित होंगे। अतः श्रम मंत्री से मेरा अनुरोध होगा कि वे वहां की स्थिति में हस्तक्षेप करें और मजदूरों के सहयोग से सामान्य स्थिति उत्पन्न करने में सहायक हों।

(vi) NEED FOR ADEQATE WAGES TO THE LABOUREFS ENGAGED IN PLUCKING TENDU LEAVES.

श्री बाबू राव परांजपे (जबलपुर) : मध्य प्रदेश बनों से भरा है तथा अनेक प्रकार की बनोपज यहां पर प्रचुर मात्रा में होती है। यहां के बनवासी गरीब मजदूर बनोपज से प्राप्त रोजी पर आधारित हैं।

मध्य प्रदेश शासन द्वारा लघु बनोपज का राष्ट्रीयकरण करते समय यह आश्वासन दिया गया था कि बिचौलियों को हटा कर बन श्रमिकों को शोषण से मुक्ति दिलाई जायगी। इस बीच सरकार को केवल तेन्दू पत्ते की वार्षिक आय एक करोड़ से बढ़ कर 40 करोड़ तक पहुंच गई है तथा तेन्दू पत्ते का बाजार भाव भी प्रति सौ गड्डी का 20 रुपये से बढ़कर 25 रुपये तक हो गया है, लेकिन अधिकारियों द्वारा बनवासी मजदूरों को जो कठिन मेहनत से पत्ता तोड़ते हैं तथा बांधते हैं, को मात्र 5 रुपये 25 पैसे मजदूरी देना तय किया है।

बन क्षेत्रों में कार्य करने वाले मजदूरों की निम्नतम मजदूरी सात रुपये दैनिक सरकार द्वारा निश्चित हो गई है लेकिन देखा जा रहा है कि तेन्दू पत्ता कटाई के समय मजदूरों को मात्र 2 रुपये, 2 रुपये 50 पैसे, प्रतिदिन ही दी जाती है जो उन का प्रत्यक्ष शोषण है। इसी प्रकार सरई बीज का बाजार भाव दो रुपये से सवा दो रुपये प्रति किलो तक हो गया है, लेकिन मजदूरों को इस की मजदूरी आठ पैसे प्रति किलो दी जाती है।

मैं केन्द्रीय शासन से प्रार्थना करता हूं कि तेन्दू पत्ता तुड़ाई की मजदूरी आठ रुपये, सरई बीज की मजदूरी 1 रुपये प्रति किलो तथा बनवासी मजदूरों की निम्नतम मजदूरी जो सात रुपये दैनिक है वह दिलवाने का प्रबंध करें और उन का शोषण बन्द करावे।

(vii) PLIGHT OF WIDOWS FROM BANGLADESH IN ASHRAM AT KARNAL

SHRI SUDHIR GIRI (Contai): Sir, in 1966 a group of women who were widowed as a result of communal violence in East Pakistan, now Bangladesh, had crossed over Indian border along with their children in quest of shelter. The Central Government sent those refugee widows accompanied by their children to the State of Haryana with the intention of permanently settling them.

The widows were put up in an Ashram in the Karnal district town. Since then, they have been staying there in the Ashram with a dole of Rs. 50 per head. They were provided with a single room for each family.

Very recently, I along with two other hon. Members of Parliament visited the Ashram and saw with our own eyes the distressing conditions the unfortunate widow with their sons and daughters have been living in.

Almost all the rooms have been partially damaged and many of them have been damaged completely, rendering the inmates absolutely helpless. This state of affairs is a slur on our national glory in as much as, although these people, the victims of the partition of India, were promised shelter and honour similar to that of ours, they are being treated otherwise.

I would, therefore, demand that those refugee families be settled permanently and pending such settlement, they be given a dole of Rs. 100 per head and their residential rooms repaired immediately.

(vii) NEED FOR HELP TO CATTLE GRAZERS' FAMILIES OF BHARATPUR BIRD SANCTUARY

SHRI RAJESH PILOT (Bharatpur): A few months back, grazing in Bharatpur Bird Sanctuary was stopped by the authorities, with a promise to resettle and rehabilitate all those families, who would be affected for their

livelihood. Thousands of people, who had been supporting their families through cattle grazing in the bird sanctuary from the last hundred of years were suddenly deprived from this livelihood for their families.

The authorities promised to allot extra grazing land to all the affected villages and to fix some jobs for all those families specially those families whose heads and members have been killed in police firing, while implementing the order for stopping grazing.

To the surprise of people, none of the promise had been implemented so far and most of these families are on the verge of starvation because there is no other means to support the families immediately. I request the Central Government to intervene and ensure that the authorities implement what all has been promised to the affected people before this decision was taken.

14.25 hrs.

RAILWAY BUDGET 1983-84—GENERAL DISCUSSION—contd.

MR. CHAIRMAN: Now, we take up the General Discussion on Railway Budget. Shri R. P. Yadav may now resume his speech.

श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव (मधेपुरा) : सभापति जी, कल मैंने रेल मंत्री जी को धन्यवाद दिया था और कहा था कि इन के कार्यकाल में दुर्घटनाएँ घटी हैं। क्षमा कीजिये, मेरा मतलब घटने से नहीं है, बल्कि कम होने से है। विभिन्न जांच कमीशनों की रिपोर्टों के आधार पर ये घटनाएँ रेल कर्मचारियों की गलती से हुआ करती हैं। लेकिन प्रश्न यह पैदा होता है कि ये गलतियाँ हमारे रेल कर्मचारी क्यों करते हैं। इस विषय पर थोड़ा सोचने की जरूरत है। मैं इस का मुख्य कारण यह मानता हूँ कि कर्मचारियों को ज्यादा देर तक काम करने के लिये बाध्य किया जाता है। ये जो विभिन्न कमीशनज बने, उन की

रिपोर्ट में कहा गया तथा सरकार ने माना भी है कि 10 घन्टे की ड्यूटी होनी चाहिये, लेकिन वह आज तक इम्प्लीमेंट नहीं हो पा रही है। मैं उदाहरण दे सकता हूँ—आज गाड़ों और ट्राइवरो को 19-20 और 21 घन्टे तक काम करना पड़ता है तथा जिस स्थिति में वे काम करते हैं उस से आप अन्दाजा लगा सकते हैं कि उन के दिल और दिमाग पर इस का क्या असर हो सकता है। मैं सरकार से आग्रह करना चाहूंगा कि 10 घन्टे की ड्यूटी की ध्युरी को शीघ्रातिशीघ्र इम्प्लीमेंट करें।

दूसरी बात—रेल कर्मचारी आज असुरक्षा फील करते हैं। जब वे बाहर जाते हैं तो परिवार के लोग पीछे छूट जाते हैं और आज देश में जो माहौल बन रहा है वे आश्वस्त हों कि सही-सलामत लौट कर आयेंगे। जब तक वे बाहर रहते हैं उन के परिवार के लोगों का ध्यान बराबर उन की तरफ लगा रहता है कि वे कम सही-सलामत लौट कर आयेंगे और इसी तरह से उन का ध्यान भी अपने परिवार की ओर लगा रहता है। मेरा आग्रह है कि सरकार इस तरफ विशेष ध्यान दे—जिस से कि वे जब अपनी ड्यूटी पर आयें तो उनका मन भी अपने परिवार के प्रति आश्वस्त हो तथा उन के परिवार को भी उनके सही समय पर लौट आने का विश्वास हो।

इसी सन्दर्भ में मैं यह भी कहना चाहूंगा—सरकार यदि जीतेजी लोगों में बराबरी नहीं ला सकती है तो कम से कम मरने के बाद जो मुआवजा दिया जाता है उस में तो बराबरी लाये। आप देखेंगे—आज हवाई दुर्घटना में यदि कोई मरता है तो उस को एक लाख रुपये

का मुआवजा मिलता है, रेल दुर्घटना में यदि कोई मरता है तो उसे 50 हजार रुपये का मुआवजा मिलता है और यदि सड़क दुर्घटना में कोई मरता है तो उसे 10 हजार रुपये दिये जाते हैं। हमारी समझ में यह बात नहीं आती है—जान की कीमत अलग-अलग तरह से मरने पर अलग-अलग क्यों है? जान की कीमत एक होती है, फिर यहां पर भेद क्यों है? मेरा अनुरोध है कि किसी भी तरह की दुर्घटना में जो आदमी मरे उसे एक लाख रुपये मुआवजे के रूप में अवश्य दिये जायें।

इसी सन्दर्भ में मैं बागमति पर हुई रेल दुर्घटना का जिक्र करना चाहता हूँ। 6 जून, 1981 को 416 डाउन समस्तीपुर पैसेन्जर बागमति नदी में गिर गयी। यह दुनिया में पहली घटना थी, जिस में पूरी गाड़ी नदी में चली गई और इन के उस समय के रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष (श्री गुजरांल), कहते हैं कि जो हवा आई वह ट्रेन को खिलौने की तरह से उठा कर ले गई। मेरी समझ में यह बात नहीं आती है—इन के ऐसे बड़े अधिकारी इस तरह की बात करते हैं और रेल मंत्री जी ने भी उसी तरह का बयान दे दिया कि हवा का झोंका आया और उसने रेल को खिलौने की तरह नदी में गिरा दिया.....

श्री हरिकश बताडुर : इन को भी ऐसे ही गिरा दिया जायगा।

श्री. सत्य देव सिंह : नहीं, यह तो रहेंगे।

श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव : यह तो हमें पता नहीं कौन कब तक रहेगा, लेकिन यह विषय इस समय नहीं है।
(व्ययधान)...

[श्री राजन्द्र प्रसाद यादव]

सभापति जी, मैं कहना चाहता हूँ कि जो लोग दुर्घटना में मरे, आज तक उनके परिवारों के क्लेम सेटिल नहीं हुए। मैं आग्रह करूँगा कि आप जल्दी से जल्दी अपने कमीशन को कहें कि उनके बारे में फैसला करे। जो लोग आपके मुताबिक मरे हैं कम से कम उनके परिवारों को तो मुआवजा दे दिया जाए।

मैं यह भी चाहूँगा कि आप अपने कानून में ऐसा संशोधन करें कि मरने वाले के दादा-दादी को भी मुआवजा मिल सके। आजकल कानून यह है कि जो लोग मर जाते हैं उनके लड़के-लड़की या माता-पिता को मुआवजा दिया जाता है। लेकिन इस दुर्घटना में तो कई पूरे के पूरे परिवार समाप्त हो गये हैं। उन परिवारों के जो नियरेस्ट सरवाइवल दादा-दादी हैं उनको भी आप मुआवजा देने की व्यवस्था करें। यह न हो कि उन लोगों के परिवार के किसी भी व्यक्ति को सहायता न दी जाए।

सभापति जी, रेल मंत्री जी ने यात्री और माल भाड़े में बढ़ोतरी की है। यह सरकार कहती तो यह है कि यह समाजवादी सरकार है। मैं इस समाजवादी सरकार का नमूना आपके सामने पेश करना चाहता हूँ कि किस तरह से ऊँची क्लास में कम किराया बढ़ाया है और नीची क्लास में ज्यादा किराया बढ़ाया है।

इनका वह रिपोर्ट है— माल भाड़े की दरों और यात्री किरायों में समायोजन के प्रस्तावों का व्याख्यात्मक ज्ञापन इस रिपोर्ट के पेज तीन पर दिया हुआ है

कि सौ किलोमीटर की दूरी के लिए एयर कंडीशण्ड फर्स्ट क्लास का वर्तमान किराया 84 रुपये है, उसका इन्होंने किराया बढ़ाना प्रपोज किया है 84 रुपये। फर्स्ट क्लास का वर्तमान किराया 39 रुपये का 39 रुपये रहेगा। एयर कंडीशण्ड चेअरकार का वर्तमान और प्रपोज्ड किराया 22 रुपये है। सेकिड क्लास का किराया मेल और एक्सप्रेस में वर्तमान आठ रुपये किराया 9 रुपये 50 प्रपोज किया गया है। आर-डिनरी सेकिड क्लास का 5 रुपये 70 पैसे का 6 रुपये 50 पैसे प्रपोज किया गया है। यह है उदाहरण इनका गरीबों की मदद करने का।

इसी संदर्भ में मैं एक और उदाहरण देना चाहता हूँ। इसी रिपोर्ट के पेज 9 पर मासिक सीजन टिकटों का एक से पांच किलोमीटर के लिए किराया दूसरे दर्जे का 6 रुपये 50 पैसे से बढ़ा कर 15 रुपये कर दिया गया है और पहले दर्जे का किराया 26 रुपये से बढ़ा कर 60 रुपये कर दिया गया है। इस तरह से आप देखेंगे कि नीचे दर्जे के किरायों में बढ़ोतरी कितनी अधिक है। इसलिए मैं मंत्री जी से आग्रह करूँगा कि वह इस बढ़ोतरी को दूर करने का प्रयास करें अगर आप वास्तव में गरीबों की मदद करना चाहते हैं तो।

मैं एक बात यह कहना चाहता हूँ कि मंत्री जी रेल बजट को सीरियसली लें। हमने गत साल भी रेल बजट पर बोलते हुए कहा था कि रेलवे का पिलफ्रेज में सौ करोड़ रुपया साल जाया होता है। इस पिलफ्रेज का रेल बजट में कहीं जिक्र नहीं है। अगर इस पिलफ्रेज को प्लग कर दिया जाए तो आपको पैसेंजर किराया और माल भाड़ा बढ़ाने की जरूरत नहीं होगी। पिछले साल के बजट में भी और इस साल के बजट में भी इस पिलफ्रेज का कहीं जिक्र नहीं है। पता नहीं इनके

अधिकारी रेल बजट बनाते समय इस चीज को कैसे उड़ा देते हैं ?

मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान इस ओर आकृष्ट करना चाहूंगा ।

इसी संदर्भ में यह भी कहना चाहूंगा कि रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स को अधिक अधिकार दिए जाने के बारे में कई बार यहां पर बात हुई, लेकिन पता नहीं सरकार उनको ये अधिकार क्यों नहीं दे पा रही है। अभी उनको काग्नी-जैस का अधिकार नहीं है, केस करने का अधिकार नहीं है रेलवे की पहरेदार और पीएफ ही है, जिसको रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स की जगह रेलवे प्लंडर फोर्स कहा जाता है। मेरा निवेदन है कि इसको वास्तविक रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स बनाएं और इनको अधिकार देने का प्रयास करें।

एक आग्रह और करना चाहूंगा। आपने माल भाड़ा बढ़ाया, लेकिन कम से कम नमक, खाद और खाद्यान्न पर इसको न बढ़ाएं, ताकि कमजोर तबके को तकलीफ न हो।

कोयले के इंजिनों को डीजल और बिजली में परिवर्तित करने की बात भी कही गई। मैं जिस भूभाग से आता हूं वह एन ई का सहरसा और पूर्णिया का इलाका है। वहां पर एक ही जानकी एक्सप्रेस ट्रेन है जो नेपाल के बांडर जय नगर से चलकर कटिहार तक आती है। रास्ते में बार-बार इंजिन खराब होता है। मेरा निवेदन है कि कम से कम इसमें डीजल इंजिन लगाया जाए।

छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में परिवर्तित करने की बात भी कही गई। यह समय और धन की बचत के लिए

उचित भी है। मंत्री महोदय ने कहा कि पैसे की कमी है, लेकिन जो काम शुरू हो चुके हैं उनको पूरा किया जाएगा। मैं जानना चाहूंगा कि समस्तीपुर दरभंगा लाइन जो 1973 में अप्रूव हुई और लास्ट इयर टेंडर काल किए गए, पैसा भी खर्च किया गया और कर्मचारी भी नियुक्त किए गए। उसको पूरा किया जाएगा या नहीं? काम शुरू नहीं हुआ है और वहां पर इस बात को लेकर दरभंगा में एजेंटेशन भी हुआ है और लगभग 500 आदमी जेल में हैं। तीन आदमियों ने दिल्ली में भी गिरफ्तारी दी है। इस काम को क्यों वापिस ले लिया गया यह हमारी समझ में नहीं आता है। इसी प्रकार पूर्णिया-कटिहार लाइन के लिए भी बजट में पैसा दे दिया गया, लेकिन आज तक काम शुरू नहीं हुआ। इसलिए मेरा अनुरोध है जैसा कि मंत्री महोदय ने स्वयं कहा है कि जिन कार्यों को टेकअप कर लिया गया है, उनको पूरा किया जाएगा, इसलिए इन कार्यों को भी शीघ्र पूरा किया जाए।

इसी प्रकार दरभंगा स्टेशन के रीमाडलिंग की योजना भी स्वीकृत हो गई थी पावर हाउस ठीक करने की स्कीम भी बन गई थी, लेकिन आज तक कोई काम नहीं हुआ।

मैं माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि वे सारे देश के रेल मंत्री हैं, लेकिन आज उन पर आरोप लगाया जाता है कि वे केवल मालदा के रेल मंत्री होते जा रहे हैं। मेरा उनसे अनुरोध है कि वे मालदा के रेल मंत्री न बने, सारे देश के रेल मंत्री बनें।

रीजनल इंबेलेसिस की बात की जाती है। लेकिन बैकवर्ड इलाके में रेल पहुंचाने

[श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव]

के बारे में कोई चर्चा इसमें नहीं की गई है। बिहार बैकवर्ड इलाका है। मैं जिस इलाके से आता हूँ वह मधेपुरा सिंहेश्वर क्षेत्र है। वहाँ पर 9 किलोमीटर लाइन को आज तक पूरा नहीं किया जा रहा है। इसमें कोई बड़ा खर्चा भी नहीं है। मेरा अनुरोध है कि इस कार्य को जल्दी पूरा किया जाए।

MR. CHAIRMAN: You are arguing. You are not just telling the points. You are arguing again. You have already taken half-an-hour.

SHRI R. P. YADAV: I am coming to next points, Sir.

MR. CHAIRMAN: Please wind up your speech.

श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव : मंत्री जी ने कहा है कि कंटेनरीवाइज यूनियन से बार्ता करने में उनको दिक्कत होती है इसलिए कन्फेड्रेशन बना है। उनके लोग साल में दो बार रेलवे बोर्ड की स्टेज पर जधिकारियों से मिलेंगे। मैं आग्रह करूंगा कि इस सुविधा को लागू किया जाए ताकि कर्मचारियों को विश्वास हो कि उनकी बात सुनी जाती है।

पटना में गंगा पर रेल-कम-रोड की मांग बहुत दिनों से आ रही है, करीब 50 सांसदों ने ज्ञापन भी दिया है और प्राइम-मिनिस्टर को भी लिखा है। मैं चाहूंगा कि रेल मंत्री जी इसको मान लें। अंत में मैं अपनी बात कहकर खत्म करना चाहता हूँ और वह यह कि सोन-भद्र एक्सप्रेस में पैंटरी नहीं होती है इसके लिए मंत्री महोदय वायदा भी कर चुके हैं। इसे पूरा किया जाए।

पंचकुल्लिटी का जो आपने नारा दिया इसे आप अमल में लाएं। यदि आप

इसे अमल में लायेंगे तो रेल में लोगों का विश्वास बढ़ेगा।

SHRI G. L. DOGRA (Jammu): Sir, the speech of the Hon. Minister deserves commendation for identifying the problems and for its bold efforts to find solutions. Solution of those problems lies in finding the money needed and the Railway Minister has taken the necessary steps to find the money.

My first and foremost request to the Railway Minister and to the Government is that the money that is found must be set apart as Railway Development Fund and it must be utilised for the purposes for which it is intended under the able and expert advice of the Finance Commission, the Finance Ministry and other advisors of the Government of India. This money should not be added to the general revenues. This is a money which we are getting from the users of the railways and this should be utilised in order to protect the railway property, to make railway research, to renovate the railway lines and railway locomotives either of diesel, electric or steam and to renovate workshops. These funds should be utilised only for these purposes. Otherwise, every year this problem will be coming up and every Railway Minister will become frustrated and he will try hard to tap resources for these purposes but in vain. He will not be able to find any means because after all there are limitations. The fares and freights cannot be increased to an unlimited extent. I, therefore, urge upon the Government strongly that this money must be set apart only for these specific purposes for which it is intended.

If the railway has to pay some dividends to the general revenue, they may pay it. My suggestion for consideration of the Government is that there should be a rationale for the payment of dividends. If a loan is taken from the general revenue, the dividends cannot go on increasing in an unlimited manner. I do not know how the

Railway Convention Committee had increased the rate of dividend. It should be reconsidered and if the Government needs money for ways and means purposes, they can utilise it. But the fund must remain separate and distinct.

In this connection, I would also like to refer to the views expressed by the former Railway Minister, Prof Madhu Dandavate, who suggested—although my friends in the Opposition are attacking the Railway Minister for raising the second class fare now—that all social obligations which the railway has been performing so far should be withdrawn and they should be met by the general revenues. All the social obligations or very essential services are services to the poor who have no means to make both ends meet. If those social obligations are withdrawn, the poor people would be the most hard-hit and it would lead to an unmanageable situation and it would become impossible to continue with this work through railways for all times to come and, therefore, I would request the Hon. Railway Minister not to agree to this suggestion. I wonder why Prof. Dandavate, with all his education and with all his progressive socialist views, should make such a suggestion which goes against the very concept of social welfare and which in fact undermines social welfare! It is for the welfare of the weaker sections of the people particularly that the All India Congress has fought from its very inception and will continue to fight. They are the people who elect their representatives and send them to the House, whether they are sitting on the Opposition or on our side. He has criticised what the Railway Minister has done. The Railway Minister has only tried to make money from the people to whom he is giving special services, even Second Class Sleepers. If people want to sleep in the train, spend a comfortable night, they have to pay for it, they will pay and they will be made to pay. If people want to travel in the higher class, they have got to pay, they will be made to pay. They have to pay for the maintenance of

tracks, for the maintenance of assets, for the maintenance of locomotives, for the maintenance and repairs of coaches and wagons. I do not know how a man like him could make this suggestion: 'You charge full freight on relief goods; you charge full freight on those goods for which the freight level is low'. It is low because they are foodgrains or salt; these are necessities of life. In order to keep them cheap, this has been done. Shall we withdraw those facilities which were even given by the imperialists, and foreign rulers? I would suggest to the Railway Minister not to get a bad name by accepting this suggestion of even the soundest Member in the Opposition. This does not deserve any consideration at all. I cannot but feel sorry for him.

So far as safety, security and punctuality are concerned, they are very important things and they must be looked into. For realising these objectives, the cooperation of the staff is necessary. For realising these objectives, maintenance of the tracks and the rolling stock is very essential. As far as staff is concerned, they have to be kept happy. They do not consist only of workers, but also of officers. The cooperation of the officers is very necessary. So far as the Railway Board is concerned, I am not one of those who advocate its abolition. I must say that a thing which has stood the test of time should be continued. But there has been something. The powers are defined in such a way that some strong-headed Chairmen of the Board have always defied the Ministers. This feud is an old one. This has to be set right. I do not want to say anything against anybody. When you, in the Consultative Committee meeting, announced consideration of the concession that the MPs travelling in Rajdhani would be given the same concession as in other trains, in order to show that the Board was higher than MPs and Ministers, a circular was issued to withdraw all those concessions which were being enjoyed by the MPs. As you know, a hue and cry was raised in this House and in

[Shri G. L. Dogra]

the other House also. Some of the MPs whose spouses were travelling in a different Class died on the way and the spouses came to know about their death only when they reached the destination. It was, therefore, considered advisable that the person accompanying the M.P., may be spouse or anybody, should be with the M.P. so that the person accompanying can keep company and look after his or her health and interests. But what happened was that a circular was issued that whereas an MP can travel in ACC II sleeper, the person accompanying the MP must pay the difference between the ACC II sleeper and the First class. Actually the wish of the members of the Parliament was implemented under the directive of the Railway Ministry. It was being implemented but it was withdrawn just to show that the Chairman of the Railway Board was higher than the Minister. The Chairman of the Railway Board probably did not like the independent views of the Minister and also probably the Chairman of the Railway Board did not like MPs supporting the Railway Minister. Therefore, this circular was issued. My request is that if another order is required, that order must be issued. After all this is a sovereign House and a directive was issued to achieve a particular object and that object should be realised.

I would like to draw your attention to certain other things also. . .

MR. CHAIRMAN: The hon. Member's time is up.

SHRI G. L. DOGRA: I do not know why whenever I speak, the Chair gets impatient.

MR. CHAIRMAN: No question. Your Party has allowed only 10 minutes to your members.

SHRI G. L. DOGRA: I would like to say a word about extension and conversion of new lines. Here certain priorities are age-old. Here defence gets the priority. We have also to see the way the world is moving. A conflict can erupt any time around us.

We know people talk sweetly to us but at the same time, they are making preparations. They are collecting arms and armaments. They are making preparations for strengthening their defence forces and defence equipment. The best and the quickest mode of carrying the defence personnel and defence material is the railway. We know the recent past history of this sub-continent and the countries around us we know who are the people who are hostile to us and we must know we have got to carry the defence forces and we must be able to carry them by railway to the nearest place where they are located. Railway line cannot be laid in a day. So preference must be given in surveying those railway lines; not only surveying, but construction of the line should also be taken up. From that point of view, a line between Jammu and Udhampur is very necessary. A bigger provision should be made for this. You constructed a line from Pathankot to Jammu and you have seen that the investment you have made on this line, you were able to realise, according to my information, within a few years. So if you extend it upto Udhampur, you serve both the purposes—the defence as also you make an economically sound investment.

Then about doubling of line between Jalandhar and Jammu Tawi, it should be not only surveyed but you should start doing something also. In Himachal Pradesh you have to extend the line from Jogender Nagar to Mandi and from Nangal to Mandi because they are very important projects from the defence point of view. You can see the condition of our branch lines. If you see our coaches, you will find that even the First Class compartment is in a very bad shape, the berths are torn, and if you go to the lavatory, it is awful, it is horrible, and one feels ashamed of being a Member of Parliament. That is why I am supporting Hon. Minister's proposals.

So far as Second Class passengers are concerned they belong to the lower middle class, people living below po-

Poverty line. It is those people who have sent us here, the Members, in every section of the House. Therefore, we should not forget them. India does not consist of only territory, but territory with people. It is not a country for a few privileged persons like big landlords or capitalists or industrialists. India is for the people who were born here and are living here and most of them are poor people. So, get your resources from all others to whom you give special concession or special services. But for the poor people, for sitting accommodation in Second Class, you have a cheap rate so that they can move. They have been denied even the basic amenities in the villages by the big landlords; they cannot earn their livelihood there and for getting service, they have to go to the cities. So, the fare for them should not be very high. In my opinion, the fare for Second Class sitting accommodation should be brought down. So far as the charges for Sleepers or sleeping accommodation are concerned, you can increase it; even if you increase it further, there is justification. But for Second Class sitting accommodation, the fare should be brought down. We must help those people to come to the cities to find jobs because in the villages they have no place after agriculture has been mechanized, and where it is not mechanized, it is not profitable. Therefore, all the people who are living in the villages are not absorbed by the agricultural economy; they have to find a place somewhere else.

Since there is a restriction on time, I would say that the fares for Second Class sitting accommodation should be brought down. So far as service lines or branch lines are concerned, they should be looked after properly and priority must be given to them in doubling the line, and in construction of new lines. So far as security of the country is concerned, it should have priority over everything else. I would say that you must examine where the requirements of new lines are. Taking the full data into consideration, you apply your mind according to the

limitation of the funds and select the lines which are the most essential and which are in the interest of the country. The decision should not be on the basis of the pressure of certain people or the cajoling of certain people.

श्री हरिकेश बहोबुर (गोरखपुर) : माननीय सभापति जी, जब माननीय रेल मंत्री जी ने कार्य सम्हाला और जब उन्होंने रेलवे बोर्ड का आपरेशन शुरू किया तो ऐसा लगा कि वे देश की रेल व्यवस्था में बहुत बड़ा सुधार करने की बात सोच रहे हैं। यह आशा भी थी कि वे एक अच्छा रेल बजट सदन के सामने प्रस्तुत करेंगे लेकिन बड़े अफसोस की बात है कि जो रेल बजट भारत की जनता को दिया गया वह भारतीय अर्थ-व्यवस्था के लिए विनाशकारी सिद्ध होगा। खास तौर से यह बजट गरीबों के लिए बहुत ही घातक सिद्ध होने वाला है। यह सरकार गरीबी हटाने की बात करती है लेकिन गरीब आदमी के ऊपर बोझ बढ़ रहा है। जो बोझ यह सरकार स्वयं बढ़ा रही है उसपर उसका ध्यान कभी नहीं जाता। जब जनता पार्टी की सरकार थी और प्रो. दंडवते जी रेल मंत्री थे तब उन्होंने तीन रेल बजट प्रस्तुत किए थे और वह तीनों ही सरप्लस बजट थे जबकि उन्होंने कभी यात्री किराया नहीं बढ़ाया, प्लेटफार्म टिकट का भी दाम 50 से घटाकर 30 पैसे कर दिया, स्लीपर के चार्ज भी कम कर दिये और सिटिंग चार्ज भी कम किए तथा साथ-साथ कर्मचारियों को भी बहुत सुविधाएं प्रदान कीं। फिर भी उनके बजट कैसे सरप्लस थे ? (व्यवधान) उस समय तमाम रेल लाइनें भी बनाई गईं, नयी नयी योजनाएं भी ली गईं। जिन योजनाओं को उन्होंने अपने हाथ में लिया था वह आज भी ज्यों की त्यों पड़ी हुई

[श्री हरिकृष्ण बहादुर]

हैं, उनपर आज कोई काम नहीं हो रहा है। वास्तव में मौजूदा सरकार को मालूम ही नहीं कि देश की जनता को अधिक से अधिक राहत देकर सरप्लस बजट किस तरह पेश किया जाए। यदि किराया बढ़ाना ही था तो आप को चाहिए था कि आप प्रो० मधु दंडवते जैसे योग्य लोगों से पहले राय ले लेते। ये ऐसे व्यक्ति हैं जिन की राय से जनता को तो लाभ होता ही, साथ ही आप को भी लाभ हो सकता था....

... (व्यवधान) ...

सन 1980-81 से ले कर आज तक पांच बार किराया में वृद्धि हुई है, कभी बजट के द्वारा और कभी नोटिफिकेशन के जरिये और इस प्रकार लगभग 1309.16 करोड़ रुपये का बोझ भारत की जनता पर लाद दिया गया। इस तरह से तो यह सरकार भारत की गरीब जनता को राहत देने का काम कर रही है।

अब जरा ट्रेनों की हालत देखिये— मैं खास तौर से उन माननीय सदस्यों को बतलाने के लिए कहना चाहता हूँ, जो अभी हंगामा कर रहे थे—बिहार और पूर्वी उत्तर प्रदेश में आने वाले सैकण्ड क्लास के यात्री ट्रेन की बोगी में बैठ कर नहीं आते हैं बल्कि ट्रेन की छत पर बैठ कर आते हैं और उन के पास टिकट भी होता है। क्या आप लोग इस बात को नुनिश्चित करेंगे कि उन को कम से कम बोगी में बैठने की जगह तो मिल जाय ? रेलों में सुधार की बात तो दूर रही, केवल किराये बढ़ा कर यात्रियों की असुविधाओं बढ़ाने की कोशिश सरकार कर रही है।...

(व्यवधान)... इस लिए मेरी सब से

पहली मांग यह है कि सैकण्ड क्लास में किराया बढ़ना तो तत्काल बन्द किया जाना चाहिए। यदि आप उन को सुविधाएं प्रदान नहीं कर सकते, तो फिर किराये बढ़ाने का कोई औचित्य नहीं रह जाता है। सैकण्ड क्लास के किराये में जो बढ़ोत्तरी इस साल बजट में की गई है उसे पूरा वापस ले लिया जाय, क्योंकि वह बढ़ोत्तरी देश की आम जनता के लिए बहुत भारी बोझ है। एक तो पहले ही आसमान छूती मंहगाई है जिस से जनता की कमर टूट रही है, ऊपर यह बोझा लाद कर आप ने जनता पर बहुत बड़ा प्रहार किया।

15.03 hrs.

MR. DEPUTY SPEAKER in the Chair.

जहां तक खाने पीने की वस्तुओं के लाने-ले जाने का सम्बन्ध है— उस के भाड़े में आप ने जो वृद्धि की है उस को तत्काल वापस लेना चाहिए। अगर ऐसा नहीं किया जाता है तो मैं समझता हूँ कि यह सरकार जनता को किसी भी प्रकार की राहत देने की कोशिश नहीं कर रही है। गाड़ियों में बिलकुल सफाई नहीं रहती है, गाड़ियों में तथा स्टेशनों पर भोजन तथा पानी की व्यवस्था ठीक नहीं होती है। ट्रेनों के अन्दर बैठने की जगह नहीं होती है। ट्रेनों के अन्दर लोगों की सुरक्षा नहीं है। ऐसी हालत में सरकार किराया बढ़ाती रहे और लोगों की सुविधा पर ध्यान न दिया जाय तो इस का मतलब है जो बजट आप द्वारा पेश किया गया है वह जनता के लिए नहीं है, बल्कि देश की जनता को लूटने के लिए है, उन की सुविधा के लिए नहीं है। मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि गाड़ियों के अन्दर सैकण्ड क्लास के डिब्बों की संख्या बढ़ाई जानी चाहिए। सैकण्ड क्लास

के डिब्बों की संख्या फर्स्ट क्लास एयर कंडिशनड और चेयर कार से कम है, जिसकी वजह से आदमियों को सैकेंड क्लास में सफर करने में बाधनाई होती है। यदि सैकेंड क्लास के डिब्बों में अधिक से अधिक संख्या बढ़ाने की गुंजाइश है, तो अवश्य बढ़ाई जानी चाहिए।

आजकल ट्रेनों में हमारी सुरक्षा का पूर्णतः अभाव हो गया है। आए दिन ट्रेनों में डकैतियां पड़ रही हैं और ट्रेनों को लूटा जा रहा है। इस तरह के उदाहरण आपको आपके शासक दल के लोग, श्री महावीर प्रसाद और श्री कल्पनाथ सोनकर जो आप के करीबी संसद सदस्यों में से हैं, दे सकते हैं। उत्तर प्रदेश कांग्रेस कमेटी के अध्यक्ष, श्री सुखदेव प्रसाद, जो दूसरे सदन के सदस्य हैं, उनसे पूछ लीजिए, यदि आपको हम पर यकीन न हो। किसी प्रकार से इनकी तो जान बच गई, लेकिन सामान फिर भी चला गया। इसी प्रकार सभी गाड़ियों में यही हालत है।

आपके आई० जी० 1974 से यही पर बैठे हुए हैं। सुरक्षा व्यवस्था इतनी खराब हो गई है। प्रधान मंत्री कहती हैं कि अधिकारियों को चार-पांच साल तक एक जगह न रखा जाए, उनको हटाया जाए। क्या आई० पी० एम० कंडर का आप को सिर्फ यही एक आदमी मिला है और कोई दूसरा आदमी नहीं है, जो डायनेमिक तरीके से इस समस्या का हल कर सके। इन बातों की तरफ आपका ध्यान नहीं है।

दुर्घटनायें ग्राम तीर पर गाड़ियों में होती रहती हैं। उन दुर्घटनाओं की ओर अभी माननीय सदस्यों ने व्यापक

प्रकाश डाला है। मैं सिर्फ इतना ही कहना चाहता हूँ कि इन दुर्घटनाओं को रोकने के लिए आपको सुधार करने होंगे। सुधारों के बारे में तमाम मजदूर यूनियनों ने सरकार को लिख कर दिया है। इसके साथ ही साथ मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि दुर्घटनाओं में जो लोग मरते हैं, उनका मुआवजा भी बढ़ाया जाना चाहिए। जैसे हवाई जहाज में मरने वालों को एक लाख रुपया दिया जाता है, उसी प्रकार से रेल गाड़ियों में लोग मरते हैं उनको भी कम से कम एक लाख रुपया मुआवजा दिया जाना चाहिए। इस प्रकार का भेदभाव बरतना मेरी दृष्टि में बहुत ही अनुचित है। मनुष्य के जीवन की कीमत, चाहे वह जहाज से सफर करता है या रेल से सफर करता है, बराबर है। इस लिए सरकार को किसी प्रकार का भी भेदभाव नहीं बरतना चाहिए। ए आई आर एफ ने 1980-81 में मांगपत्र दिया था, जिस पर सरकार ने आज तक ध्यान नहीं दिया है। इसके साथ-साथ रि-स्ट्रक्चरिंग के बारे में निर्णय हुआ था, वह निर्णय भी अभी तक कार्यान्वित नहीं किया गया है। मैं माननीय मंत्री जी से इनका उत्तर चाहूंगा। रि-स्ट्रक्चरिंग की 13वीं और 14वीं रिपोर्ट के कार्यान्वयन के बारे में हमेशा मजदूरों ने मांग की है, लेकिन इन रिपोर्टों पर अभी तक काम नहीं किया गया है। यदि इसी प्रकार की स्थिति बनी रही, तो मैं कहना चाहता हूँ कि औद्योगिक संबंधों में सरकार कोई भी सुधार नहीं ला पाएगी। यदि संबंधों को सुधारना है, तो सरकार को उन मांगों को मानना चाहिए। सरकार यदि बराबर यह कोशिश करती रहेगी कि मजदूरों को इस प्रकार से धोखे में रखा जाए तो सारी रेल व्यवस्था

[श्री हरिकेश बहादुर]

परेशानी में पड़ेगी और रेलवे में जो घाटा हो रहा है, उसमें भी कोई मुधार नहीं हो पाएगा।

अब मैं आपको गोरखपुर में रेलवे के बारे में बतलाना चाहता हूँ। वहाँ पर बहुत सी जगहें कर्मचारियों की खाली पड़ी हैं। लोग रिटायर हो चुके हैं, लेकिन नए आदमियों की भरती नहीं की जाती है। ये खाली जगहें इसलिए रखी जाती हैं कि यदि इनको भर दिया जाएगा, तो सरकार को बजट में और घाटा दिखाना पड़ेगा। इन खाली जगहों को न भरने से इसका असर दूसरी जगह पर होता है, बेरोजगारी बढ़ती है, जिस पर कि हमारा पहले ही नियंत्रण नहीं है। मैं यह कहना चाहता हूँ कि यदि इन खाली जगहों को भरा जाए तो बेरोजगारी को दूर करने में सरकार को सहायता मिलेगी। साथ ही काम करने वाले लोग भी आपको ज्यादा मिलेंगे ताकि आप थोड़े से लोगों से ही अधिक समय तक काम न ले सकें।

हमारा गोरखपुर शहर है जहाँ कि नार्थ इस्टर्न रेलवे का हेड क्वार्टर है। उस सिटी की आबादी साढ़े पाँच लाख हो गयी है। वहाँ के दस हजार लोगों को जो हाउस रेंट और सिटी अलाउंस मिलता है, उसको रिवाइज करने के बारे में वहाँ के कर्मचारी मांग कर रहे हैं। लेकिन उनकी मांगों पर कोई ध्यान नहीं दिया जा रहा है। इसलिए मैं अनुरोध करूँगा कि वहाँ के कर्मचारियों के हाउस रेंट और सिटी अलाउंस को बढ़ाने के लिए तत्काल कदम उठाये जाएं।

लोकल रनिंग स्टाफ के बारे में भी काफी चर्चा हुई है। उनसे दस

घंटे से अधिक काम लेना उनके साथ घोर अन्याय है। इसके बारे में एक समझौता भी हो गया था लेकिन आज तक उस समझौते को कार्यान्वित नहीं किया गया है। इसलिए मैं मांग कर रहा हूँ कि जो समझौता किया गया था उसको कार्यान्वित किया जाए। सब जानते हैं कि किसी कर्मचारी से दस घंटे से अधिक काम लेने पर उसका शारीरिक स्वास्थ्य कैसा रह जाता है। ऐसे कर्मचारी शारीरिक रूप से स्वस्थ नहीं रह पाते और इसलिए भी रेल दुर्घटनाएं काफी होती हैं।

इन लोको कर्मचारियों को रनिंग अलाउंस देने की बात भी थी। लेकिन सरकार उस पर भी कोई विचार नहीं कर रही है। अगर हम अपने कर्मचारियों की सुविधाओं पर ध्यान नहीं देंगे तो हम उनसे ठीक तरह से काम भी नहीं ले सकेंगे और रेलवे की व्यवस्था को भी सुधार नहीं सकेंगे।

हमारे जो रेलवे के अनमेन्ड रेलवे क्रॉसिंग हैं, उनको मेन्ड रेलवे क्रॉसिंग में बदला जाना चाहिए। इस से दो फायदे होंगे। एक तो हमें बेरोजगारी कम करने में मदद मिलेगी और दूसरे आये दिन जो दुर्घटनाएं होती हैं उन दुर्घटनाओं को भी हम कम कर सकेंगे। इसके बारे में सरकार को विचार करना चाहिए। अगर इन रेलवे क्रॉसिंग को मेन्ड करने में लोकल बाडीज मदद नहीं करती हैं तो रेलवे मंत्रालय को स्वयं यह काम करना चाहिए।

रेलवे में सब से भयंकर अन्याय केजुअल लेबरर्स के साथ होता है। उनकी यह स्थिति है कि दस-दस, बारह-बारह साल से काम करने वाले आकस्मिक मजदूर भी आकस्मिक मजदूर बने हुए हैं। जब चाहे अधिकारी उनको हट

देते हैं। इस तरह से उनकी नौकरी स्थायी नहीं हो पाती है। यह बहुत बड़ा अन्याय है। ये लोग घूमते-फिरते रहते हैं और हम संसद सदस्यों के पास भी आते रहते हैं। हम उनके मामले को लेकर रेलवे अधिकारियों के पास चक्कर लगाया करते हैं। लेकिन इस से भी उनकी समस्या का कोई समाधान नहीं निकल पाता है। यह बड़ी व्यापक समस्या है। हमारे गोरखपुर में कंवर्शन में काम करने वाले बहुत से मजदूरों को निकाल दिया गया। वे बेकार कर दिये गये। जब कहीं और जगह मजदूरों की जरूरत पड़ती है तो नये मजदूरों को बेकडोर से भर्ती कर लिया जाता है, पुराने लोगों को भर्ती नहीं किया जाता है। इस भर्ती के समय काफी घूस भी ली जाती है। इस काम में काफी गड़बड़ी होती है। यह बड़ी दुर्भाग्यपूर्ण स्थिति है। आप आकस्मिक श्रमिकों को न्याय दिलाने के लिए जहां कहीं भी आपको रोजगार के नये अवसर दिखायी दें, उन जगहों पर ऐसे मजदूरों को रखें जिनकी कि छंटनी पहले हो चुकी हो। जो मजदूर तीन साल तक काम कर चुके हों, आकस्मिक रूप से काम कर चुके हों उनको स्थायी किया जाना चाहिए। यह मेरी आप से विशेष रूप से मांग है। मंत्री जी की इन आकस्मिक मजदूरों के बारे में क्या राय है, इसको स्पष्ट करें क्योंकि आकस्मिक मजदूर के रूप में वे ही लोग काम करते हैं जो समाज के सब से कमजोर वर्गों से आते हैं। ऐसे गरीब परिवारों के लोगों को राहत देना सरकार का पहला कर्तव्य है। अगर सरकार ऐसे लोगों के प्रति अपने उत्तरदायित्व का पालन नहीं कर सकती है तो वह देश की जनता के साथ भी इसका पालन नहीं कर सकती है।

रेलवे में 14(2) का एक बहुत ही जंगली कानून है। इस जंगली कानून के माध्यम से रेलवे के अधिकारी जब चाहें लोगों को नौकरी से हटा देते हैं। इस जंगली कानून को तत्काल समाप्त किया जाए और इसके द्वारा रेलवे कर्मचारियों पर हो रहे अन्याय को रोका जाए। डी० डी० डी० द्वारा जारी ताकि उनकी नौकरी बहाल रह सके और किसी धमकी के डर से उनके साथ अन्याय न होता रहे।

गाड़ियों का समय पर चलना बहुत आवश्यक है। सभी माननीय सदस्यों ने इसकी मांग की है। मैं उसके विस्तार में नहीं जाना चाहता। मैं बताना चाहता हूं कि पूर्वोत्तर रेलवे की अधिकांश गाड़ियां समय से नहीं चल रही हैं। मंत्री जी एक बार गोरखपुर गए थे और अधिकारियों से कहा था। उसके बाद गाड़ियां कुछ समय पर चलने लगी थीं, लेकिन रेलवे बोर्ड के साथ कुछ बात शुरू होने के बाद फिर से वही पुरानी स्थिति शुरू हो गई है। मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करूंगा कि रेलों समय पर चलें, इस बात को मुनिश्चित कराया जाय। खासकर ब्रांच लाइनों पर चलने वाली गाड़ियां समय पर नहीं चलती हैं इनका समय पर चलना बहुत ही आवश्यक है।

एक राप्ती गोमती एक्सप्रेस अवध तिरहुत मेल के स्थान पर चलाई गई है और तिरहुत मेल सहजनवा स्टेशन पर रुकती थी, लेकिन राप्ती गोमती एक्सप्रेस सहजनवा स्टेशन पर नहीं रुकती है। मेरा अनुरोध है कि इस ट्रेन को सहजनवा स्टेशन पर रोका जाए।

गोरखपुर से दिल्ली और बम्बई के लिए सीधी रेल सेवा होनी चाहिए।

[श्री. हरिकेश बहादुर]

सदस्यों ने मांग की है और मैं भी इसके लिए अनुरोध करता हूँ। हमारा इनका देश का पिछड़ा हुआ इलाका है। इसका विकास करने के लिए वहाँ पर अधिक से अधिक सुविधाएँ देने की आवश्यकता है। गोरखपुर जोनल रेलवे का हैडक्वार्टर है नार्थ ईस्टर्न रेलवे का, इसलिए भी वहाँ पर यह सुविधा प्रदान करना अत्यंत आवश्यक है।

एक मांग उत्तरप्रदेश के नैनीताल जिले से भी है। वहाँ दिल्ली से रामनगर तक एक ट्रेन दी जाए। इसके लिए कई बार मांग की गई है, लेकिन अभी तक यह मांग पूरी नहीं हुई है। मेरा अनुरोध है कि इस ओर ध्यान दिया जाए।

भटनी वाराणसी के बीच ट्रेन कन्वर्शन हो रहा है। इसको जल्दी से जल्दी पूरा किया जाए। इसके बगैर पश्चिमी बिहार व पूर्वी उत्तर प्रदेश के लोगों को बहुत असुविधा हो रही है बनारस और इलाहाबाद जाने के लिए।

एक कोच फैक्ट्री खोलने का प्रस्ताव है और उसमें गोरखपुर का नाम भी लिया जा रहा है। मैं इस सदन में जोरदार शब्दों में मांग करता हूँ कि गोरखपुर में इस फैक्ट्री को खोला

जाए ताकि पूर्वी उत्तरप्रदेश की बेरोजगारी दूर हो सके और साथ ही उस क्षेत्र का विकास हो सके।

सहजनवा-दोहरी घाट रेल लाइन के बारे में महावीर प्रसाद जी ने भी अनुरोध किया है और मैं भी अनुरोध कर रहा हूँ कि इस क्षेत्र के पिछड़ेपन को दूर करने के लिए इस लाइन का बनना बहुत आवश्यक है।

महाराजगंज क्षेत्र में रेलवे लाइन की मांग हुई है। मैं चाहता हूँ कि इस मांग को शीघ्र पूरा किया जाना चाहिए।

मराठवाड़ा क्षेत्र में हो रहे आंदोलन को ध्यान में रखते हुए जनता की मांगों को पूरा किया जाए।

मुझे बड़ी प्रसन्नता है कि एक्सपेंशन को समाप्त कर दिया गया है। मैं मंत्री जी से अनुरोध करूँगा कि वे अपनी इस नीति पर कायम रहें और भविष्य में किसी दबाव में आ कर फिर से शुरू न करें।

भ्रष्टाचार को दूर करने का भी प्रयास किया जाए। रेलवे में व्यापक स्तर पर भ्रष्टाचार है। रिजर्वेशन में लेकर नौकरियाँ देने तक भ्रष्टाचार है। इसको रोकने के लिए कड़े उपाय किए जाने चाहिए।

माननीय मंत्री जी ने कहा नहीं था लेकिन अखबारों के माध्यम से पता चला कि रेलवे में करोड़ों रुपए के ठेके दिए गए हैं और उनमें भ्रष्टाचार की बात कही गई थी। माननीय मंत्री जी चाहते हैं कि सी०बी०आई द्वारा जांच की जाए। मैं भी यही चाहता हूँ कि जहाँ कहीं भी भ्रष्टाचार हो, उसकी सी०बी०आई

या किसी दूसरी एजेंसी द्वारा जांच की जाए और जो भी भ्रष्ट हों उनको दण्डित किया जाए। अगर मंत्री जी यह काम करेंगे तो मैं उनकी इस काम के लिए सराहना और मदद करूंगा।

SHRI CHIRANJI LAL SHARMA (Karnal): In the face of the tragedy that is being enacted by the Railway Ministry, I have long held my peace. But now a growing sense of indignation, nay of responsibility and brickbats from my constituents have impelled me at last to open my lips, and through you, Sir, I want to lay before the House certain views which have long been crying for utterance.

Since my election to Parliament more than three years back, I must have addressed not less than two dozen letters to the four Railway Ministers, over a petty matter of some adjustments in railway timings, and for the convenience of the commuters, the daily passengers and the general public coming to Delhi from my constituency, viz. Karnal. All this has been an exercise in futility. It was on 25th of July, 1980 that I happened to call on the then Railway Minister, Shri Kamalapati Tripathi, in the shape of a deputation consisting of ten persons from my constituency. I put up the problems before him. The then Railway Minister was pleased to make an observation in writing that the demand appeared to be genuine and that they should be accommodated. There is a noting. The file is very much there, but it has been thrown into cold storage deliberately.

Unfortunately, there have been four Railway Ministers. A Railway Minister presents one budget, but does not present it next year. Then comes the next, then the third, and then the fourth.

I will be failing in my duty if I fail to congratulate the present Railway Minister on having been bold in dispensing with the services of those who have been labouring under an illusion that no power on earth could put them on the road, even if they were in the

wrong. There is a world of difference in the approach of a public man who has his finger on the pulse of the people, and that of a bureaucrat. May be the Railway Ministers have been finding themselves helpless to solve the problems of the people. Even if they wished to, the officers sitting in the chair would not like them to budge even an inch away from what they, the officers wanted.

The present Railway Minister has certainly set an example. I must congratulate him once again. But at the same time I have to see whether something concrete comes out of the steps taken by him and also whether problems of my people are solved or not.

Mr. Deputy Speaker, Sir, in this connection I wish to tell this House that as many as 14 persons from my State, including some Central Ministers have addressed D.O.s to the Railway Minister on particular problems. With your permission, I would name them. Shri S. S. Surjewala, Minister of Irrigation and Power, Government of Haryana wrote a letter on 12/17th November 1982; Shri Kalyan Singh Minister of Housing and Jails, Haryana wrote a letter on 25th November 1982; the speaker of the Haryana Assenstly, Sardar Tara Singh wrote a D.O. letter to the Minister on 25th November 1982; Shri Lachhman Das Arora, Minister of State for Home and Technical Education wrote a letter to the Minister on 8th December, 1982. Private Secretary to the Deputy Speaker wrote a D.O. letter to the Private Secretary to the Railway Minister. Shri Buta Singh, Minister of Sports and Supply, New Delhi also wrote a D.O. letter to the Railway Minister regarding this problem on the 21st December, 1982. Shri H. K. L. Bhagat, Minister of State for Parliamentary Affairs and Works and Housing, New Delhi, also wrote a letter to the Railway Minister regarding this problem on 22-12-82. Shri Yogen-dra Makwana, Minister of State for Communications, also addressed a D.O. to the Railway Minister. The Private Secretary to the Minister of State for Tourism also wrote a letter to the

[Shri Chiranji Lal Sharma]

Railway Minister, Shri Narayan Datta Tiwari, Minister of Industry, Steel and Mines, also wrote a letter to the hon. Railway Minister. Shri Katar Singh Chhokar, Finance and Planning Minister, Haryana, also wrote a letter to the Railway Minister. Shri Harpal Singh, Town & Country Planning Minister, Haryana, also wrote a letter to the Railway Minister on 28-12-82. Bhen Shanti, MLA, Karnal, also wrote many letters. I have written about two dozen letters. But I fail to understand as to why the same stereotyped reply is being sent that this cannot be done and that this line is over-saturated. The facts are otherwise and are being misrepresented by the officers.

Thousands of daily passengers, general public, of Karnal are facing problems in coming to Delhi and going back. To get accommodation in Delhi is a problem. People from all sides are coming to Delhi and going back. A little adjustment in the timings by the Railway Minister can give a lot of relief to them. But I do not understand as to why this is not being done. Either accommodation should be made available to the government employees serving in Delhi or at least they should be provided the facility to return home in time and to come to the office well in time. This is a minor problem, and a hint from the hon. Railway Minister can go a long way in giving the requisite relief to the daily passengers, provided the officers serving under him so desire.

The problem is that Karnal, Gharaunda and Panipat are on the main northern railway line falling in my constituency. Karnal is about 130 km from Delhi. Kurukshetra is 156 km from Delhi. A proposal was put up in writing that 3 NP train should be extended upto Kurukshetra and re-started from there as 2 DP or 4 DP or 2 PNG. Their reply is that the line between Panipat and Kurukshetra is over-saturated. The story of over-sa-

turation is baseless. In this connection through you, I wish to draw the attention of the hon. Railway Minister to the fact that Kurukshetra is a place of historical importance. On the occasion of mela, when there is a solar eclipse, not less than 15-20 lakh people from all over the country get together in Kurukshetra. It is a baseless view that there are terminal constraints at Kurukshetra to maintain the additional rake of extended 3 NP train, because at least a dozen trains during the mela days go to Kurukshetra and also originate from there. I do not understand why an extension of one train is being refused. There are no cogent reasons for doing so. I wonder if I should go into the contents of the letters that I have received from my constituents every now and then throwing brickbats on me and ironically rebuking me of not being a good Member of Parliament, telling me that I do not deserve to represent 15 lakhs of people; that my mouth is gagged and that there is no tongue in my mouth. This is the esteem I am held in by my people!

In the recent Assembly elections in Haryana, which were held in May 1982, the Deputy Railway Minister, Mr. Mallikarjun also happened to be there. He was staying in Karpal Panipat and Gharaunda, the headquarters of the various Assembly segments of my Parliamentary constituency. He met people over there and categorically assured them that the needful will be done. But that too has not materialised.

No money has been provided for the construction of any new railway line on the northern railway. Funds should be provided for the construction of Nangal-Talwara railway line in Himachal State.

When I address a D.O. letter to the Railway Minister, he sends his reply. I send a copy of that reply to my electorates, telling them what action I have taken. But you will kindly appreciate, what can I do if his reply does not give the factual position?

In fact, the bureaucrats of the Railway Department are sending the same type of replies to such people whose work they do not want to do. The reply was sent to the President of the daily passengers union, Karnal and Gharaunda, after a lapse of seven months and after his writing at least seventeen D.O. letters to the hon. Minister. The story of over-saturated lines and capacity between Panipat and Kurukshetra is baseless. This is what they always say. It is ridiculous. But then again, the Railway Minister says that there are terminal constraints and that is also baseless, as I have personally seen that during **Mela** days, a dozen trains originate from and terminate at Kurukshetra. I may mention that all those facts are contained in the letters which I have been sending to the Railway Ministers, to all the four Railway Ministers, but nothing substantial has come out so far. This is one thing I want to draw your attention to, regarding the problem in my constituency.

Then, I have to speak about the starting of electric trains. There was a positive proposal to start electric trains on the Northern Railway between Panipat—or Sonapat and Delhi—at least from Sonapat to Delhi. There was also a proposal to hold the Asian Games at Rai in Sonapat district. That proposal was very much there. Sonapat is hardly 27 miles from Delhi. There is a double line right up to Panipat and electric trains can be safely run between Panipat and Delhi. I would request the hon. Minister to give a thoughtful consideration to this proposal.

Then I come to the doubling of the Railway line on the Northern Railway. It has been doubled right up to Panipat. There is a proposal to extend it up to Ambala. But that has been delayed unnecessarily. I would request the hon. Minister to have the double line extended up to Ambala as early as possible.

Jhajjhar is a place in Rohtak district. Rohtak has been the nerve-

centre of politics in Haryana. Rohtak has been making the maximum contribution to Army, Navy and Air Force. Jhajjhar is a sub-Division and it is 36 miles from Delhi. It is a backward area. It is backward because it is not connected by rail. There was a proposal to connect it by rail. Sometime back, I was told, that the representatives from Jhajjhar waited upon Shri P. S. Sethi, the former Railway Minister, they met him, not once, but twice and he gave them an assurance that the matter would be favourably looked into. Well, Sir, the demand of the people of Jhajjhar is not only genuine, but it is urgent too. If Jhajjhar is connected by rail the whole of that sub-division and all the backward areas of Haryana will certainly develop industrially and economically.

Then I have to talk about the coach factory. I am definite that there was a proposal to have a coach factory in Sonapat Sub-Division near about Murthal on the G.T. Road. The authorities from the Railway Ministry had also visited the spot. When I was the Revenue Minister in Haryana before 1977, there was a proposal to acquire land for the coach factory. But I do not know where the coach factory has been shifted to. The land is available. It is not very far off from Delhi. The land is quite suitable. I would request the Railway Minister to consider the desirability of giving Haryana a coach factory. Haryana is a small State adjacent to Delhi and has made tremendous progress within a small span a fifteen years since it came into being. Haryana is making the maximum contribution—next of course to Punjab in giving foodgrains to the Central pool and the demand for a coach factory in Haryana is quite genuine.

Then, I would also like to draw the attention of the Railway Minister towards the coal problem. He is seized of the matter. Once I happened to meet him in person. He was good enough to give a patient hearing, and assured me that the problem would be solved. But he just found himself

[Shri Chiranjil Lal Sharma]

helpless because of the bureaucratic machinery and because of the technicalities, he had to give a positive 'No'.

You will kindly appreciate that coal is needed by all and sundry, both the poor and the rich, besides industry. But movement of coal has become a problem. We have been told that there is no shortage of coal. The difficulty is that there is no provision for movement. So, coal has to be moved in trucks by contractors or industrialists, which is very costly. Naturally, it goes a long way in increasing the price of coal. I would, therefore, request the hon. Minister to ponder over the matter with a coal head as to what solution should be found to facilitate the movement of coal from coal mines to various parts of the country.

No funds have been made available in the recent Budget for constructing new railway lines on the whole of Northern Railway. I do not know why. I was listening to Prof. N. C. Parashar. I agree with him that the Northern Railway has become very large. It should be bifurcated and a new railway North-Western Railway, comprising Jammu & Kashmir, Himachal Pradesh, Haryana, Punjab and Delhi, be created. When new railway lines are coming up in other parts of the country, why not on this side of the country?

The Planning Commission should give more funds to the Railway Ministry. This is a sound proposal if it is acted upon. The Railway Minister should be a Member of the Planning Commission. Similarly, a Member of the Planning Commission should also be there on the Railway Board so that there is coordination. This will go a long way in solving the problem of the Railway Ministry.

Various points have been touched by the Members of the opposition, of course, hurling allegations like late running of trains and all that. Well, there is some truth in some of the facts that have been stated. Those

problems should be solved to the satisfaction of the people.

So far as security in the railways is concerned, the people are justified in saying that the passengers have now started feeling insecure particularly while travelling by night trains. Special attention should be paid to the security of passengers.

I do not want to take much time of the House, because I had requested the Chief Whip of my Party to give me some time as I wanted to ventilate grievances of my people on the floor of the House through you. I hope, if I am not hoping against hopes, that the hon. Railway Minister would have his finger on the pulse of the people of Karnal, Gharaunda and Panipat and would look into their grievances thoughtfully, favourably, sympathetically and prevail upon his officers to find a solution, so that they may not have to write letters to me as well as to him every now and then and not to knock at the doors of politicians for findings out solutions of such minor problems.

SHRI N. K. SHEJWALKAR (Gwalior): Thank you very much, Deputy Speaker. Sir, for giving me this opportunity. I am lucky that I had the opportunity of hearing quite learned speeches from both sides. I will try not to repeat the points which have already been raised by them. I am also lucky that the hon. Railway Minister himself is present in person.

MR. DEPUTY SPEAKER: He is present throughout.

SHRI N. K. SHEJWALKAR: I said so because sometimes he is busy in the other House. Then he has to depute somebody else. Anyway, that is very nice of him. Only yesterday when he was replying to a question in the other House, he had expressed that Railways are collapsing for lack of funds. If proper funds are not made available to the Railways, there is every chance that the whole administration and the whole railway system may not work properly. Further, he also emphasised emphatically, as the

Press report says, that from the money made available by this Budget, i.e. little less than 500 crores of rupees in addition, he will, of course, be able to maintain the railways properly. I am rather surprised that he will be satisfied with such a small amount. Anyway, he has chosen to say that and I hope he will succeed. In fact, I want to submit that this is a sort of vicious circle. The Railways want to increase the freights and passenger fares. That, directly or indirectly, affects the prices. There is a price hike, there is inflation. For example, in this particular case, most of the economists are saying that the price hike will be somewhere between 11 per cent to 20 per cent. Again it affects the Railway administration, the management, and making available all other things because Railway administration depends upon so many other things. Then again the materials become costlier—material for development, material for the machinery, material for the coaches, material for so many other things. Again there is a price hike and this process goes on. By merely increasing the freights and passengers fare, I do not know how he can get out of that. What I feel, at the moment, is that actually. . . (Interruptions).

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI A. B. A. GHANI KHAN CHAUDHURI): Mr. Deputy Speaker, Sir, I think, I beg not to be misunderstood, what I have said in Rajya Sabha in connection with a specific question and answer is that the entire system is on the point of collapsing. So, we have to rehabilitate the worn-out assets of the Railways and for that requisite fund has to be spent. That is exactly what I have said.

SHRI N. K. SHEJWALKAR: Further, as I understood from the reports, you have said that by having this amount, probably you will be just able to manage the affairs. Anyway, I may be wrong and what you said may be a little different. But you must admit that this vicious circle goes on. This

is my feeling. Just increasing the freight and passenger fares is not going to help you. After all, Planning Commission has to provide certain funds and in the present case whatever they have provided is not even half of what actually they should. Then are we going to achieve the objective which we have in mind? My feeling is that there is a lack of, I do not know whether technically I am correct or not, telescopic planning. What is needed is telescopic planning, not what is going to happen after one, two or three years, but what is going to happen, say, after 30 years, what is our dream for the year 2010 or even later. To give an instance, in the case of suburban railways, in 1950 some coaches were bought from UK. Now they have become out of date. Since the manufactures no longer make these coaches, after 30 years we are not able to get the spares and very soon they are going to become junk. If only we had planned all these things earlier, right at the time of purchasing them, probably these difficulties might not have arisen.

Now suburban traffic is increasing day by day and very soon it is going to become unmanageable unless you take advance action. I warn you that tomorrow, which means after some time, your mail and express trains from distant places will not be allowed to go to Bombay; you will have to stop them at Kalyan, because the suburban traffic will increase at such a rapid rate that there will not be any more space for these long distance trains. What are your plans to overcome this? How are you going to increase your terminal capacity, looking forward 30 years hence the railway capacity that will be needed? We cannot solve all these problems without long-term planning. What is now being done is just patch-work. When your cost of operation goes up due to any reason, you increase the fare and freight, which you do every year. We do not feel satisfied because our needs are not served.

[Shri N. K. Shejwalkar]

So far as the general functioning of the railways is concerned, there are so many comments which we come across in the newspapers. I am sure, the Minister also would be seeing them. I cannot make any comments of my own, because I am not a technical man; nor had I any chance of coming in direct contact with the Railway Ministry. But from what I have read in the papers, I am convinced that there are some methods by which we can make the functioning of the railways more efficient even without increasing the fare or freight.

One point made in this connection is about steam engines. In 1980-81 we had about 7,500 of them; now I believe their number is about 6,000. It is well known that steam engines are uneconomic. Now about 30 per cent of the requirements of the railways are satisfied by steam locomotives. It is the general feeling that the diesel and electric locomotives are not working at the moment to their full capacity and that their idle capacity is to the extent of 30 per cent. So, if we increase their utilisation capacity by about 30 per cent, then there will be no necessity for the steam engines and we can save a lot of expenditure which is now incurred on the steam locomotives. In the Report of the Comptroller and Auditor-General for 1980-81 facts and figures are given to show how costly it is to operate the steam engines. Therefore, the earlier they are replaced the better.

I will give some figures to show how much it costs to operate the steam engines, as compared to diesel and electric engines. In the broad-gauge section, for 1,000 km the steam transmission costs Rs. 5,412, diesel, Rs. 2,351 and electric Rs. 3,785 for passenger service. In the case of goods traffic, for 1,000 km the cost of a steam locomotive is Rs. 8,539, diesel Rs. 1,677 and electric Rs. 1,868. This is the expenditure which is incurred for operating them for carrying passenger and freight. Various other figures are

quoted in the newspapers in support of this claim. In this connection, there was an article in the **Hindustan Times** long ago, on the 30th October 1982.

Therefore, what I want to stress here is this. Have you examined whether we can do away with steam engines. There are a lot of advantages which have been suggested. If we can do this, naturally there will be a great advantage without the working of the railways being affected. And in that case we may not be required to effect an increase in the fares.

Another point is regarding under utilisation of locomotive engines as well as railway rakes. I believe Mr. Basrur is an engineer and he was Acting Chairman of the Board.

PROF. MADHU DANDAVATE: He retired two days back.

SHRI N. K. SHEJWALKAR: Yes. He referred to this. There are certain tracks which need replacements, but the main line tracks are such that we can run the trains with these two types of engines, i.e., diesel and electric engines, at the speed of 160 km. on the broad gauge and on the meter gauge with a maximum speed of 120 km. per hour. But today the speed utilisation is not to that extent and the average speed is something like 29 km. per hour in respect of meter-gauge and about 50-52 km. per hour for the broad gauge. If we are able to just multiply the speed somehow or the other and increase the average speed by making these trains run faster, don't you think that no further engines or rakes are required? With the same engines and rakes at least we can accommodate 50 per cent more of passenger traffic. If we are able to do that, is it not a direct saving? So, I urge upon the hon. Minister to examine this aspect also.

Under-utilisation of coaches is another aspect. The coaches are lying idle every where. You know, in respect of?

Tamil Nadu Express, of course, you have increased the frequency, but even then, for 70 hours it is lying idle without running. The Taj Express runs three plus three hours only. It leaves Delhi in the morning at 7.15 and reaches Agra at 10.30 a.m. And the same time is taken for coming back to Delhi. For the rest of the time it is lying idle. So, why don't you make it up to Jhansi? I know there is no provision for sleeping in the Taj Express, but in the day time you can make it run up to Jhansi and you can bring it back to Delhi again at about the same time. But why don't you do it? Again, the Ranchi Express is also there which goes to Kalka, but that train is lying there at Kalka for some time. Can it not be sent to Hardwar also by which it can be utilised fully? I can cite so many examples by which it can be established that these trains can run more kilometres and that is, of course, a positive advantage.

Similarly, in the case of wagons carrying freight, you are aware that there are two types of wagons, the modern ones which you call BCX or something like that which have got rolling ball bearings. Those wagons are not utilised to their capacity. As a matter of fact, the main freight carrying is in respect of cement, fertilisers and steel. These are the main things which the Railways are carrying. This is the turnover or turn-round. Sometimes they are lying idle for three days in the sheds and other places. If you make the Administration work it out in such a way that these wagons are utilised even for those three days, then you can bring about a lot of change. So, even with the present rolling stock, a lot of changes can be brought about. Why don't you consider all these things? This is my earnest request to you. Please do consider all these aspects, and I am sure that you will not be required to increase the fares and freights like this.

There are so many other points also.

I want to give some more suggestions. According to my humble suggestion, an entirely dynamic and rational thinking is required. I suggested that there should be one Ministry for railways, road transport and airlines. Because these three services should be a coordinated one. If not airlines, at least, these two must be a coordinated one. Passenger trains between small stations are running. Take for example, in Delhi-Jhansi, there are so many small stations in between. The main road or Agra-Bombay highway is there touching Gwalior and Jhansi. Can you not make a provision for rail-cum-road service there and abandon all small stations? Of course, for industries located at the respective areas, small stations are necessary. But where is the necessity of having a small station everywhere? By abandoning them you will be curtailing lot of expenditure and thereby you will be saving coaches and increasing the speed of the trains and saving the consumption of fuel because the passenger trains are waiting at stations hours together and the combustion is going on in the engine. You are not saving anything out of it. You should try rail-cum-road service, at least on trial basis. Rail services should be rendered for big stations and your own views should be considered in this respect. We can try these things. I think, there cannot be anything wrong in it.

Similarly, everybody wants railway line to be laid down to his place. Is it possible? The Government of India can undertake a mass programme. Why don't you involve the participation of the people of that area? There should be a possibility of floating a company for 30 k.m. route or more. Take for instance, Singaroli. Why don't you try that? You try it and give them a licence for a period. Let them construct the line and run it for their own place, instead of holding it for yourself and being unable to do anything. Better you give a

[Shri N. K. Shejwalkar]

chance to them. Of course, I have not studied the pros and cons—whether it is against the policy or not. My suggestion is that you will get labour. According to your own figures, more than about Rs. 40 lakhs are required for laying one k.m. route. There is a lot of labour available these days. Unemployment problem is there. Many people with whom lot of money is lying will come forward and invest it in the interest of their own area. Please, think whether this idea could be a good one.

There is the question of high-rated traffic. (*Interruptions*). What is happening there? We, the railways, of course, have to carry the social burden and I am aware that we have to subsidise certain type of freight traffic and we are bound to do. But with regard to high-rated traffic, the truck people take away a major share and thereby it causes a loss to us. The cream goes to the truck people while the Railways get not even the bones. Therefore, this is a matter wherein the coordination is necessary. What traffic should go and in what way either rail or road? What type of communication—road or rail—is required? What is the type of resources that we will be able to raise? These are the things which should be considered.

In Metropolitan cities like Bombay, Madras, Calcutta and Delhi, you have got lot of landed properties, these days. You are having a workshop at Parel and some other workshop also in Bombay. You are aware that these workshops need lot of modernisation. Why don't you shift it to some other place like kalyan or some other place whereby you will be removing congestion from Bombay? You can give some colonies for labour also. Not only that, you will earn crores of rupees in Bombay

16.00 hrs.

itself. I am told that you are having about 6 acres of land in Bombay.

Six acres of land in Bombay where the workshop is situated means crores of rupees for you. That Fund can be utilised for giving good facilities to the workers and for modernisation of the workshop. This should be examined.

I am told that no contact could be made with the Bombay Corporation and no clearance has been obtained for the construction of the multi-storey building at Bombay and, therefore, some other places are occupied resulting in lot of inconvenience. These are matters which can be looked into. They will give us relief as well as some resources also.

I am also a representative of the public. I have to say something about my own area. Of course, this matter does not relate to my constituency only. For the last 50 years or more, there are only two trains from New Delhi via Jhansi-Gwalior and back. One is Punjab Mail and the other is Dadra-Amritsar Express. We have been pressing for a third train for the last 50 years. The reply is that there are lot of trains from Delhi to Bombay, of course, Western railway. But that is of no avail.

Similarly, there is no train which connects Indore-Bhopal-Gwalior and Delhi. Your predecessor, Mr. Pandey had been to Bhopal and he announced that a train by name Sanchi Express would start from 2nd October, 1980, but nothing has been done, so far.

You have been kind enough in the last Budget to provide for the survey of Guna-Etawa line. This will be a sort of diameter. It will curtail lot of length of the route and the direct route will connect Guna-Indore-Unnain-Kanpur. Several kilometers of mileage and fuel would be saved. Fuel is a necessity. The survey is going on. I request that some more amount may please be provided for this purpose so that this work can be expedited.

Similarly, the narrow gauge is a problem. I am from Gwalior. You know, earlier Gwalior State Railways was a narrow line. The engines are 67 years old and the coaches, of course, are smaller. Nobody makes them now. I urge upon the Minister to do something for that. I request you to put some diesel engines and some new coaches, at least a few, and to make proper repairs and proper maintenance of the route. It would help a lot the people of the villages of that area. It is a great necessity. Some more facilities at Gwalior are required. In Gwalior, platform No. 2 has only a small shed. So many other facilities are required. The traffic is increasing day by day. When the General Manager came to Gwalior last time, I myself called on him and at a meeting and explained some points for consideration. I requested him to increase one bogie from Bhopal. From Gwalior, every day there are hundreds of people. There is no accommodation for people from Gwalior. Therefore, I requested him to increase one bogie at least in the Janata. He had promised. I do not know what has happened.

Trains like Tamil Nadu and Kerala Express do not stop at smaller places like Jhansi. We do not get any advantage out of those trains. The argument for their not stopping is that those trains do not stop at places like Gwalior and Jhansi because they are not service stations. I, therefore, request that Gwalior may be made a service station. It is not a big thing. Look to the population and requirements of the place and then a principle could be laid down for proposing certain stoppages.

Lastly, there is one problem of my friend. I must congratulate you for taking action firmly. It is a necessity these days. What is happening in your own Department?

I am told that one officer, a Scheduled Tribe officer, was promoted and

made an Electrical Engineer, but for no reason, without any show-cause notice, he was reverted. Some adverse remarks were put in his Record and they were not communicated. He made a representation and ultimately the matter went to the then Railway Minister who accepted the representation and directed that he should be put on that post immediately. But uptill now it has not been done. Mr. Suraj Bhan has written a letter a week before, that is, on the 23rd February, 1983. This is being done below your seat itself, in the Northern Railway itself. Kindly look into the matter. Scheduled Tribe people do not normally get a chance to become Engineers, and this man has been put to a lot of trouble in the last three or four years.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Give that representation to the Minister.

SHRI N. K. SHEJWALKAR: Yes. Thank you for this direction.

One more point. Delhi is a very big Division. The Railway Ministry decided to bifurcate it, decided that the Ambala Division should be separately constituted with headquarters at Ambala. You know the geography of the Railways. But it has not been done. Somehow or other, it is still pending. Now I learn that they want to shift it to Chandigarh. Why Chandigarh? Why not, in that case, allow it to remain in Delhi itself? For the purpose of administrative convenience, it was decided that Ambala should be a separate Division with headquarters at Ambala. But if things are in Ambala and you have administer it from Chandigarh, you can do it from Delhi itself. Therefore, do consider this also.

Thank you very much, Mr. Deputy-Speaker, for giving me the time.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Mr. Keyur Bhusan.

श्री केयूर भूषण (रायपुर) आदरणीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं आन रेल मंत्री जी के सुदृढ़ प्रशासन और....

MR. DEPUTY-SPEAKER: There are many hon Members from the ruling Party who want to speak and, therefore, if every hon. Member take only ten minues, then all those Members will be able to participate. This is an important subject and every Members wants to participate, at least to represent some of the problems of his constituency, so that he can face the electorate boldly. So, if anybody is not given a change, it is not my fault but it is the fault of the hon. Member who take more time. Therefore, I request all hon. Members from the ruling Party to finish within the time.

SHRI MOOL CHAND DAGA (Pali): If any hon. Member takes more time, it can be curtailed.

MR. DEPUTY-SPEAKER: They do not stop. How can I curtail immediately? There are about 30 Members who have yet to speak. (Interruptions) Every Party has been allotted time and within that time they are speaking. You have been allotted more time and there are more Members from your party. It is a question of adjustment.

Mr. Keyur Bhusan. From this time onwards, you can take ten minutes.

श्री केयूर भूषण (रायपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, अब से मेरे समय का प्रारम्भ हो रहा है, पिछला समय तो आपने ही ले लिया है।

रेल मंत्रालय के सम्बन्ध में अब तक जो विचार पक्ष और विपक्ष की ओर से आये हैं, जिसमें हमारे रेल मंत्री जो द्वारा सक्षम प्रशासन करने पर प्रसन्नता प्रकट की गई है, उसे सुनकर मैं भी अपने को गौरवान्वित महसूस करता हूँ, क्योंकि यह

एक ऐसा अवसर आया है जिसमें रेल मंत्रालय ने अपनी क्षमता से प्रतिष्ठा प्राप्त की है। यह रेल मंत्रालय के लिये एक अच्छा रास्ता है और जनता की सुविधा के लिये भी अच्छा रास्ता प्रारम्भ हुआ है।

मैं रेल मंत्री जी से यह भी निवेदन करना चाहता हूँ कि रेल की व्यवस्था केवल आमदनी की ही नहीं, जन-सुविधा की व्यवस्था है। इसे लाभ-हानि के आधार पर नहीं देखा जाना चाहिये। यह ठीक है कि इससे हमें भाड़ा भी प्राप्त होता है और लोगों से यात्रा का चार्ज भी प्राप्त होता है, मगर इसके बावजूद भी यह एक अनिवार्य व्यवस्था है। जिस तरीके से हम स्कूल, अस्पताल चलाते हैं, खाद्यान की वस्तुएँ लोगों को सस्ते से सस्ते दाम पर देना अपना कर्तव्य मानते हैं, उसी तरह से यातायात व्यवस्था भी अनिवार्य व्यवस्था है, और इसे लोगों के लिये जन-सुविधा के तौर पर ही हमें देखना चाहिये।

जब हम इस व्यवस्था के बारे में लोगों से टैक्स लेते हैं तो हमें यह देखना चाहिये कि नीचे से नीचे के व्यक्ति को ज्यादा से ज्यादा सुविधा मिले। हमने जो बजट रखा है, उसका लक्ष्य सही है, उसमें उतनी आमदनी होना जरूरी है लेकिन नीचे के दर्जे के आधार पर जो आमदनी करना रखा गया है, उसे हमें बदलना होगा। आप यह टैक्स तो जरूर लें, लेकिन ऊपर के लोगों से ही लें। इस बात का ध्यान रखें।

द्वितीय दर्जे में चलने वाले लोगों पर जो हमने 25 प्रतिशत बढ़ाने का सोचा है, उस पर हमें विचार करना चाहिये और इसे बम ठोस

करना चाहिये । अगर उन पर न भी बढ़ायें तो उससे कोई नुकसान नहीं है । इसे वातानुकूलित दर्जे और फर्स्टक्लास में चलने वालों पर बढ़ाना चाहिये, क्योंकि इससे सीमित लोग ही प्रभावित होते हैं और यह उस वर्ग को प्रभावित करता है जो ग्राम जनता की तकलीफों से दूर और न ग्राम जनता की तकलीफों को महसूस करता है । ऊपर के दर्जे पर आप यह भाड़ा बढ़ाये नीचे के दर्जे में जिसमें सर्व-साधारण लोग जाते हैं, उसमें किसी तरह से भी न बढ़ायें, यह मेरा निवेदन है ।

दूसरे दर्जे की सुविधाएं असुविधाओं में परिणत हो गई हैं । जहां कहीं आज रिजर्वेशन नहीं है, वहां आप देखें कि किस तरह मे आदमी गाड़ी में घुसता है, मार खाता है और उसे तकलीफ होती है । आज उसकी दयनीय स्थिति हम देख रहे हैं, महसूस कर रहे हैं । दूसरे दर्जे की गाड़ियों में जिसमें आरक्षण नहीं है, उसमें ज्यादा से ज्यादा सुविधाएं दें, डिब्बे बढ़ायें ।

आज द्वितीय दर्जे का आरक्षण सर्व-साधारण को मिलना मुकिल हो गया है । यदि आमदनी बढ़ाना जरूरी हो गया है तो आज रेल व्यवस्था में जो प्रव्यवस्था होती है, वहां जो भ्रष्टाचार होते हैं, उनको आप रोकें । आपको इससे भी आमदनी ज्यादा हो सकती है । आज टिकट कलेक्टर और यात्री भी अनुभव करते हैं कि कितने लोग बिना टिकट यात्रा करते हैं । उसको भी अगर आप रोक सकें तो आप ज्यादा लाभान्वित हो सकेंगे ।

साथ ही साथ जो रिजर्वेशन होते हैं वह दिल्ली जैसे मुख्य स्टेशनों से तो हो जाते हैं लेकिन रास्ते के स्टेशनों के लिए जो जगहें खाली रबी जाती हैं उनके लिए वहां पर अधिक पैसा देकर रिजर्वेशन कराना पड़ता है और वह अधिक पैसा रेलवे नहीं,

किसी और की जेब में जाता है । इसको भी रोकना बड़ा आवश्यक है ।

जहां तक माल भाड़े का संबंध है, सर्व-साधारण के उपयोग में आने वाली चीजों पर भाड़ा कम होना चाहिए । मनोरंजन के लिए उपयोग में आने वाली चीजों के माल भाड़े में आप भले ही बढ़ोत्तरी करें तो कोई हर्ज नहीं होगा । खास तौर से खाद्यान्न को हर जगह पहुंचाना होता है तो उस पर माल भाड़ा कम होना चाहिए ।

प्राथमिकता किस क्षेत्र को मिलनी चाहिए यह प्रश्न भी बहुत महत्वपूर्ण है । आज रेल एक ऐसा माध्यम है जिससे कि सारा राष्ट्र एक रूप है । इस सम्बन्ध में जितना ही आप पिछड़े क्षेत्रों पर ध्यान देंगे उतना ही राष्ट्रीयता का स्वरूप और एकता का स्वरूप निखरेगा । जितने ही आवागमन के साधन बढ़ेंगे राष्ट्रीयता भी बढ़ेगी । यदि आप पिछड़े क्षेत्रों को छोड़ देने हैं तो उससे अलगाव की स्थिति पैदा होती है । वहां पर जितने भी बाहर के विचार पहुंचेंगे और बाहर का रहन-सहन आयेगा उतनी ही राष्ट्रीयता बढ़ेगी । ऐसी स्थिति में रेलों का बहुत ही महत्व है ।

हमारा मध्य प्रदेश आज बहुत ही पिछड़ा हुआ क्षेत्र है । वहां पर आदिवासी तथा हरिजनों का बाहुल्य है । पहाड़ों तथा जंगलों से घिरा हुआ है । उद्योग की दृष्टि से देखा जाए तो मध्य प्रदेश बड़ा धनी है लेकिन दोहन के लिए जो रेल मार्ग चाहिए वह वहां पर नगण्य है । वस्तर सांस्कृतिक दृष्टि से सम्पन्न है लेकिन यातायात की दृष्टि से रेल द्वारा वहां पर नहीं पहुंचा जा सकता । रायपुर से हवाई जहाज द्वारा आप पहुंचते हैं । जगदलपुर तक जोड़ने के लिए कई बार सर्वे भी हुआ

[श्री केपूर भूषण]

है। अतः आप कृपा करके उसको बनाने की कृपा करें ताकि हरिजन आदिवासियों को भी रेल यातायात सुलभ हो सके। कोरवा एक औद्योगिक स्थान है और रांची दूसरी ओर है। दोनों की दूरी बहुत नहीं है लेकिन आवागमन के साधन न होने की वजह से दोनों जुड़ नहीं पा रहे हैं। इसका सर्वे भी हो चुका है। विलासपुर और जबलपुर के बीच रोज़भ्राना जाना होता है। वहाँ बनवासी रहते हैं और वह उद्योग से भरा हुआ क्षेत्र है लेकिन एक दूसरे से बहुत दूर है और इस दूरी को रेल व्यवस्था द्वारा आपको दूर करना होगा।

रायपुर में एक वैगन रिपेयरिंग शाप की स्थापना की गई थी। प्रधानमंत्री के विशेष आदेश से वहाँ स्थानीय लोगों को सर्विस की सुविधा दिलाने के लिए पहले से एक स्कूल खोला गया था ताकि उनको ट्रेनिंग दी जा सके लेकिन वह स्कूल प्रारम्भ नहीं हो पाया है। अतः इसको प्रारम्भ किया जाना चाहिए। इसकी क्षमता को आप वहाँ पर और अधिक बढ़ाइए, जिससे वहाँ पर और अधिक सैन्टर्स हो सकें। मध्य प्रदेश जो सबसे ज्यादा पिछड़ा हुआ प्रदेश है, वहाँ अधिक ट्रेनिंग सैन्टर्स होंगे तो उनको रोज़गार से अधिक अवसर मिल सकेंगे। बिलासपुर में भी एक केन्द्र है, जोकि मध्य प्रदेश के पूर्वांचल में है। लेकिन इसका प्रधान कार्यालय कलकत्ता में है, जिसकी वजह से वहाँ के लोगों को सेवा करने का मौका नहीं मिल पाता है। मेरा आपसे निवेदन है कि उनको सेवा करने का मौका दीजिए।

समय कम है, इसलिए मैं ज्यादा अपनी बात न कहते हुए, मैंने जो सुझाव रखे हैं, आप उनको पूरा करें। हमारे रेल मंत्री बहुत ही सक्षम हैं, आदिवासियों और हरिजनों के क्षेत्रों की समस्याओं पर विशेष रूप से ध्यान देंगे।

इतना निवेदन करते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

प्रो० सत्यदेव सिंह (छपरा) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री, श्री गनी खां चौधरी जी, का हृदय से अभिनन्दन करता हूँ। इसलिए कि उन्होंने अपने पौरुष और बहादुरी का परिचय दिया है। उस शक्ति से संघर्ष करने की क्षमता हर व्यक्ति में नहीं होती है। समाज उसका सम्मान करता है, जिसमें पौरुष होता है, जो समय को पहचानता है। हमारे माननीय रेल मंत्री जी ने जिस उदारता और गम्भीरता के साथ समस्याओं का निराकरण किया है, वह बहुत ही सराहनीय है। उन्होंने यह महसूस किया है कि एक तरफ रेल द्वारा माल की दुलाई और उससे मुनाफा राष्ट्रीय हित में है और दूसरी तरफ उनका यह भी सोचना सही है चूँकि वे जनता के प्रतिनिधि हैं, जनता के बीच से आते हैं और जनता के सुख दुख के लिए सामान्य यात्रा के लिए रेल विभाग क्या कर सकता है, इसकी तरफ भी उन्होंने ध्यान दिया है। इसलिए हम उनका सम्मान करते हैं और उनकी प्रशंसा करते हैं। इन नीतियों के चलने के बावजूद भी बहुत बड़े संकट का सामना करना पड़ा है और उन्होंने उस संकट का, उस संघर्ष का स्वागत किया है, वे सच्चे मायनों में हमारे रहनुमा हैं और हमारे पथ-प्रदर्शक हैं।

उपाध्यक्ष महोदय, अभी किसी विरोधी पक्ष के सदस्य ने कहा है आप सिर्फ मालदा के ही रेल मंत्री नहीं हैं, सारे भारत के रेल मंत्री हैं। हमारे जिले से भारत के प्रथम राष्ट्रपति, डा० राजेन्द्र प्रसाद आते हैं, हमारे जिले से बिहार के मुख्य मंत्री हुए, लेकिन फिर भी जिले की दशा में विशेष परिवर्तन नहीं हुआ। सब लोग कहते हैं कि यहाँ से राष्ट्रपति हुए, मुख्य-मंत्री हुए, लेकिन छपरा जहाँ का तहाँ खड़ा हुआ है, वह आगे नहीं बढ़ सका है। मालदा आपकी जन्मभूमि है, जो जन्मभूमि की सेवा नहीं करता है, मेरे विचार में वह अच्छा काम

नहीं करता है। मालदा के नागरिकों और मालदा के मतदाताओं के मन में कुछ अरमान हैं, उन्होंने कुछ सोच कर ही आपको विजयी बनाया है कि जब कभी मौका आए तो मालदा के भाग्य को सुधारने का मौका मिले। मुझे याद पड़ता है—श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव जो संसद में सहरसा से आते हैं, सहरसा पहले एक थाना था। श्री रामावतार शास्त्री जी भी इस बात को जानते हैं, वह सब-डिवीजन बना, उसके बाद जिला बना और आज एक कमिश्नरी है। हम बिहार के दूसरे क्षेत्र के लोग इसके लिये अंगुली नहीं उठाते हैं कि उसको सब-डिवीजन से कमिश्नरी का दर्जा क्यों दिया गया। सहरसा के एक वीरपुत्र ने उसको यह दर्जा दिया, एक बहुत अच्छा काम किया। अपने नगर का उत्थान करना हमारा परम-धर्म होता है, इसलिये आपने अनुकरणीय काम किया है हम उसकी प्रशंसा करते हैं। उसकी भर्त्सना करना हमारी दकियानूसी की निशानी है।

मैं विनम्रतापूर्वक रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूँ—जैसा श्रीरामावतार शास्त्री जी ने भी पिछली दफा कहा था—गंगा नदी पर डीघाघाट से पहलेजा के बीच में रेल पुल के निर्माण का मामला 1975 से पड़ा हुआ है। जब से मैं लोक सभा में आया हूँ—बारबार प्रश्न करके हर मौके पर नैन विचार प्रकट किया है कि इस पुल का निर्माण किया जाना चाहिये। हमें कहा जाता है कि पूना में मिट्टी की जांच हो रही है, पता नहीं अभी तक वह जांच पूरी हुई या नहीं। मंत्री जी, जब तक आपका विशेष ध्यान इस पर नहीं जाता, यह काम होने वाला नहीं है। यह अत्यन्त परमापश्यक काम है, इसलिये कि इस पुल के बन जाने के समस्त उत्तर बिहार तथा पूर्वी उत्तर प्रदेश के जन-जीवन में एक क्रान्तिकारी आमूल-परिवर्तन होने वाला है, एक आर्थिक क्रान्ति पैदा हो सकती है। राष्ट्रपिता महात्मा गांधी के नाम पर पटना-हाजीपुर के सामने एक सड़क पर पुल बन गया है, जिसके बन

जाने से जनता सड़क मार्ग से जाने-आने लगी है, जिससे रेलवे की ग्रामदनी बिलकुल बन्द हो गई है। जब तक आप रेल पुल वहाँ पर नहीं बनायेंगे, जनता की समस्या का समाधान नहीं हो सकेगा...

श्री मूल बन्द डारा : वहाँ पर ज्यादा लोग विदाउट-टिकट चलते हैं।

श्री० सतदेव सिंह : हो सकता है, बिना टिकट भी चलते होंगे, लेकिन हम अगर कोई गलती करते हैं, तो आपके पास शक्ति है, उनको पकड़ कर सुधारिये, उनको जेल भेजिये, जुर्माना कीजिये, लेकिन इसका यह अर्थ नहीं है कि रेल पुल न बनाया जाये ... (व्यन्धान) ...

महात्मा गांधी सेतु बन जाने से स्टीमर सर्विस भी नहीं रही है। अनेकानेक बसें वहाँ पर चलने लगी हैं, डीलक्स बसें चल रही हैं, बहुत सारा पैसा जो पहले रेल विभाग को स्टीमर सर्विस से आता था वह समाप्त हो गया है और व्यक्तिगत पूंजी वाले लोग कमा रहे हैं। इसलिये मेरा अनुरोध है कि वहाँ पर रेल पुल का तुरन्त निर्माण किया जाये।

मुकामा पर आपने भारत के प्रथम राष्ट्रपति डा० राजेन्द्र प्रसाद जी के नाम पर रेल तथा सड़क पुल का निर्माण किया है। इसी तरह से पटना-हाजीपुर के बीच में आपने सड़क पुल का निर्माण महात्मा गांधी जी के नाम से किया है, मेरा अनुरोध है कि यह नया रेल पुल भारत के प्रथम प्रधान मंत्री प० जवाहर लाल नेहरू के नाम पर बनाया जाये। मेरा यह अनुरोध भी है कि जित्त तरह मुकामा में रेल-सड़क पुल बनाया है उसी तरह से डीघाघाट-पहलेजा पुल को भी रेल-सड़क पुल बनाया जाये।

मेरा दूसरा निवेदन यह है कि छपरा-मुरहोरा सड़क पर कचहरी के पास आपने

[प्रो० सत्यदेव सिंह]

बिना किसी की जानकारी के रेल फाटक को बन्द कर दिया है। यह प्रजातन्त्र है, प्रजातन्त्र में ऐसा काम करने से पहले आपको चाहिये था कि छपरा की नगर-पालिका के अध्यक्ष, वहां की जिला परिषद् के अध्यक्ष, वहां के विधायक और वहां के संसद की सलाह से यह काम करते। लेकिन आपने बिना जन-प्रतिनिधियों की जानकारी के, बिना जनता की जानकारी के ऐसा कर दिया है। रेलवे के इंजीनियरों और वहां के जिला पदाधिकारी, जो बाहर के प्रदेश से आते हैं, उन को स्थानीय जनता के सुख-दुख और उनकी समस्याओं का कोई ज्ञान नहीं है। उन्होंने बिना सोचे-समझे उस महत्वपूर्ण सड़क को बन्द कर दिया। तीन वर्षों से हम इस सवाल को उठा रहे हैं, लेकिन अभी तक कोई कार्यवाही नहीं की गई है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूँ—हम जब अपने क्षेत्र में जाते हैं तो हमें जनता की गालियां सुननी पड़ती हैं। छपरा के लोग हमको चलने नहीं देते हैं, पूछते हैं कि फाटक कब खुल रहा है? क्यों नहीं खुल रहा है। मैं नहीं समझ पा रहा हूँ—रेल अधिकारी इस पर ध्यान क्यों नहीं दे रहे हैं? मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि आप तुरन्त इस महत्वपूर्ण सड़क को खुलवायें। पटना में भीठापुर रेल स्टेशन है जहां का फाटक खुला रहता है, गाड़ी आने के दो-चार मिनट पहले बन्द होता है। इसी तरह पटना जंक्शन से दानापुर के बीच में जितने रेल फाटक हैं सब आदमी द्वारा खोले और बन्द किये जाते हैं। इसी प्रकार की व्यवस्था वहां भी होनी चाहिये जिससे आम जनता को सुविधा मिले और जनता यह समझे कि हमारे रेल मंत्री अपने हैं, संसद अपनी है।

16.30 hrs.

SHRI N. K. SHEJWALKAR in the chair

हम लोगों की बड़ी अवमानना होती है। मैं समझता हूँ कि हमारे रेल मंत्री जी जनता के दुःख दर्द को बहुत नजदीक से जानते हैं और वे हमारी समस्या का समाधान शीघ्रता से और अच्छे ढंग से करेंगे।

छपरा-वाराणसी लाइन पर अवमान परिवर्तन होना चाहिए। यह बहुत महत्वपूर्ण लाइन है और बहुत पुरानी लाइन है। इसके बारे में सर्वेक्षण का कार्य भी हो चुका है।

छपरा क्षेत्र में एक दरौदा-महाराजगंज लाइन का अवमान परिवर्तन भी होना चाहिए आरा-ससाराम रेलवे लाइन जिसके बारे में माननीय पंडित कमलापति जी त्रिपाठी ने 1980 में पत्र लिखा था कि इसके सर्वेक्षण का काम पूरा किया जायेगा। लेकिन वह अभी तक नहीं हो सका है। इस पर भी मंत्री जी ध्यान दें।

छपरा-मोतीहारी लाइन को पिपरा तक बनाने पर मात्र 15 करोड़ रुपया खर्च होगा। यह एक अन्तर्राष्ट्रीय महत्व की लाइन होगी और काठमाण्डु से दिल्ली आने वाले यात्री पिपरा, छपरा होते हुए शीघ्रता से दिल्ली आ सकेंगे। इससे दिल्ली आने की उनकी दूरी भी कम होगी और वे सुविधापूर्वक दिल्ली आ सकेंगे। इस पर भी ध्यान देना नितान्त आवश्यक है।

छपरा से दिल्ली और छपरा से कलकत्ता सीधी रेल सेवा देना बहुत आवश्यक है। इससे हमारे उत्तरी बिहार के मिथिलांचल के लोगों को बड़ी लाइन से सीधे दिल्ली आने की सुविधा प्राप्त होगी। यह बड़ी लाइन की सीधी रेल सेवा देना बहुत आवश्यक है जिससे कि लोग छपरा से दिल्ली और दिल्ली से छपरा सीधे आ जा सकें।

एक महत्वपूर्ण लाइन का अवमान परिवर्तन किया गया है। बरौनी से लखनऊ लाइन का अवमान परिवर्तन किया गया है। लेकिन छोटी लाइन से पहले जितनी शीघ्रता से लखनऊ आ जा सकते थे, आजकल उतनी शीघ्रता से नहीं आ जा सकते हैं। आजकल बड़ी दिक्कत होती है इसलिए इस रास्ते से लोगों का आना-जाना असंभव हो गया है। इससे रेलवे को भी घाटा होता है। कहा जाता है कि इस लाइन पर घटिया किस्म के डिब्बे, घटिया किस्म के इंजिन और रेल ट्रेक लगाये

जाते हैं। अगर इस लाइन पर सुन्दर व्यवस्था होती तो लोगों का आकर्षण होता। लेकिन आकर्षण न होते हुए एक निराशा सी हो गयी है। छपरा से गोरखपुर आने में दस घंटे लगते हैं, लखनऊ जाने में बीस घंटे लगते हैं। आप इस देरी को कम करें। आपका तो नारा भी है—संरक्षण, सुरक्षा और समय-पालन। हम आपसे आग्रह करेंगे कि हमें सुगमता-पूर्वक लखनऊ आने-जाने की सुविधा प्रदान करें।

सभापति जी, बिहार में बहुत रेलवे लाइनें हैं लेकिन वहां पर कोई रेलवे क्षेत्रीय मुख्यालय नहीं है। एक क्षेत्रीय मुख्यालय बिहार में होना चाहिए। यह बिहार की जनता की बहुत पुरानी मांग है।

आपने अपने बजट भाषण में कहा है कि मेल, एक्सप्रेस गाड़ियों में समय का पालन किया जाएगा। यह बहुत सुन्दर बात है। हम इसके लिए आपकी सराहना और प्रशंसा करते हैं। लेकिन जहां आप समय पर गाड़ी चलाने की बात करते हैं वहां मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि छपरा से सीवान और छपरा से सोनपुर चार-चार घंटे विलम्ब से गाड़ियां जाती हैं। इस तरफ भी आपका ध्यान दिया जाना चाहिए।

आपने योजना आयोग और वित्त मंत्रालय से अधिक से अधिक राशि प्राप्त करने की बात कही है जिससे कि आप रेलों की और अच्छी व्यवस्था कर सकें। यह बात ठीक है कि जब तक आपको अधिक राशि नहीं मिलेगी तब तक आप रेलवे का विकास नहीं कर सकते। देश की आजादी के बाद के इतने वर्षों में बहुत कुछ काम हुआ है लेकिन जितने आपके पास रेलवे के विकास के प्रस्ताव हैं, जितना आप काम करना चाहते हैं, उसके लिए आपके पास राशि नहीं है। बिना राशि के ये सारे काम करना संभव नहीं है, इसलिए आपको अधिक से अधिक राशि मिलनी चाहिए।

माननीय सभापति जी, मैं रेल मंत्री जी का ध्यान सोनपुर की ओर आकृष्ट करना

चाहता हूँ। वहां पर एक रेलवे कालेज है। मैं चाहता हूँ कि विभाग इस कालेज की व्यवस्था अपने हाथ में ले और सोनपुर में एक हाईस्कूल की व्यवस्था करना भी बहुत आवश्यक है। डिविजनल हैडक्वार्टर हाजीपुर बगल में है इसलिए वहां पर बच्चों की पढ़ाई के लिए यह अत्यन्त आवश्यक है।

वाराणसी और छपरा के बीच में मांझी में 40 एकड़ का बहुत रमणीय स्थान है। वहां पर अवकाश गृह बनाने का विचार चल रहा है। अगर वहां पर अवकाश गृह बनाया जाए तो मैं समझत हूँ कि अवकाश में रेलवे कर्मचारियों को बहुत ही रमणीय स्थल प्राप्त हो सकेगा।

अन्तिम निवेदन यह है कि रेल विभाग को योजना आयोग से कम राशि मिली है, जिसकी वजह से मजबूर होकर रेल मंत्री महोदय को दूसरे दर्जे के किराए में और मासिक पास किराए में वृद्धि करनी पड़ी है। मेरा अनुरोध है कि इस कमी को अन्य साधनों से पूरा किया जाए और दूसरे दर्जे के यात्रियों को और मासिक यात्रियों को जो अपनी रोजी-रोटी के लिए एक स्थान से दूसरे स्थान आते-जाते हैं, राहत दी जाए।

छपरा जंक्शन पर बड़ी लाइन तो मेन प्लेटफार्म पर है, लेकिन छोटी लाइन वालों को काफी दूर जाना पड़ता है। मेरा मंत्री महोदय से अनुरोध है कि जनरल मैनेजर एन ई आर को निर्देश दें कि वे एम जी के यात्रियों की सुविधा के लिए प्रयास करें।

छपरा मरहरा रोड पर कचहरी स्टेशन से तीन किलोमीटर दूर फाटक पर बस वाले यात्रियों को उतार देते हैं, जिससे वहां से तीन किलोमीटर तक यात्रियों को अपना सामान और बच्चों को लेकर आने में भारी असुविधा होती है। मेरा अनुरोध है कि इस समस्या के समाधान के लिए उचित व्यवस्था की जाए।

[प्रो० सत्त्वदेव सिंह]

इन शब्दों के साथ मैं अपने बहादुर और योग्यता, निष्ठा, समाजसेवा और राष्ट्रसेवा करने में जिनका पूरा लगाव है, ऐसे मंत्री जी ने जो प्रस्ताव प्रस्तुत किया है उसका हार्दिक अनुमोदन करता हूँ।

*SHRI HARIHAR SOREN (Keonjher): Mr. Chairman, Sir, the hon. Minister of Railways has presented the Railway Budget for the year 1983-84 in this House. I rise to support the Budget. I would like to raise some urgent issues regarding Orissa while taking part in the discussion.

Sir, I come from Keonjher district of Orissa. It is a tribal populated backward district. This district abounds in high grade iron ore, manganese, bauxite and some other minerals. The iron ore belt is called Banspani-Barbil sector. At present about 2 MT of iron ore is transported from Banspani-Barbil area to Paradip port for export. This traffic moves via Tata Nagar and Kharagpur in a circuitous route covering about 600 K.M. Keeping in mind the iron ore requirement of Paradip port and Paradip Steel Plant the Jakhapura-Banspani railway line was planned. Now the site of the proposed Paradip steel Plant has been shifted and it is going to be established at Daitari. With the decision of the Ministry of Steel and Mines to take up the construction of Daitari Steel plant in the current financial year, the demand for the Jakhapura-Banspani railway line has assumed greater urgency.

The demand for the construction of Banspani-Jakhapura rail link is not only the demand of Keonjher district in particular, it is the demand of the people of Orissa in general. After we achieved the Independence we have been asking for the construction of this line. But it is a matter of great regret that much attention

has not been paid to the construction of this link within a time bound programme. I, as a member of this House, have raised this matter in the form of questions, speeches and under rule 377. The total length of this line is 179 K.M.

The construction of the first phase between Jakhapura and Daitari was taken up in 1974-75. The construction has been divided into three phases. The Construction of the first phase was completed in the year 1979. It was opened to traffic in 1980. The length of the first phase is 33 K. M.

The second phase of this line from Daitari to Keonjhergarh is 95 K.M. This phase got sanction two years back. But it is regrettable that construction work has not been started. Sir, the House is aware of the severe drought prevailing in my district this year. If the construction of the second phase starts, the workers, particularly tribals, will be greatly benefited. They will get engaged in the construction work and thereby they will earn their daily bread. At the same time, the high grade iron ore that is available in abundance in Gandhamardan mines near Keonjhergarh can be carried by train to meet the requirements of the Daitari steel plant that is coming up in the current financial year. Therefore, I draw the attention of the hon. Minister to take expeditious steps for the construction of this rail link in the current financial year.

The third phase of this rail link between Keonjhergarh and Banspani is very important. The length of this phase is 51 K.M. Unless the entire line is constructed, the movement of the huge quantity of iron ore over a saturated section of the main line via Rajkharasuan Tatanagar and Kharagpur to Paradip port would be an unbearable burden in the railway system and would create a serious bottleneck in the movement of traffic,

Once the line is constructed there will be a direct movement to Paradip which would result in a saving of about Rs. 26- per metric tonne to MMTC. They would gain Rs. 10 crores in transportation cost. This will also reduce the pressure on the saturated main line and additional quantity of iron ore can be moved to Paradip port with fewer number of wagon and engines as the distance would be shortened considerably. Considering all these aspects, I demand that the construction of the third phase of Jakhapura-Banspani rail link between Keonjhergarh and Banspani should also be sanctioned in the current financial year and construction work should be completed by the end of the sixth plan period.

Now, I would like to speak a word about Kiribur-Barbil rail link. It also falls in my constituency. Kiribur is situated on the border of Bihar and Orissa. The breach line which takes off from Rajkharsuan goes right upto Barbil. Another branch line which takes off from Bandamunda near Rourkela goes right upto Kiribur. There is a gap between Kiribur and Barsuani which would not be more than 10 Kms. If this gap is linked by a rail line, then Rajkharasuan, Barbil, Kiribur and Bandamunda will form a loop and assure smoother movement of traffic. Barbil-Kiribur-Barsuan area is full of minerals and major steel industries in the country draw their iron ore from this belt. The commercial exploitation of the minerals bearing area with rich forests would be to the advantage of the people. It is, therefore, necessary that a survey for a rail link connecting Barbil with Kiribur should be undertaken to assess its techno-economic feasibility.

I shall be failing in my duty if I do not say a word about the extension of passenger train to Balani. Sir, a passenger train is running between Tatanagar and Barbil. This train had gone upto Balani for one day. It is regrettable that just after one

day the running of this train upto Balani was discontinued. Now this train terminates at Barbil. The distance between Barbil and Balani is only 4 K.M. I urge the Minister of Railways to extend this passenger train upto Balani and it should go to Balani regularly. I would like to make a fervent appeal to the Minister to undertake a survey to explore the prospect of the construction of rail link between Balani and Kiribur. The distance between Balani and Kiribur would be hardly 3 to 4 Kms. Therefore, the construction will not cost much to the Railways. On completion of this line, the passenger train running between Tatanagar and Barbil can very conveniently be extended to Kiribur and movement of iron ore and other minerals would become possible. So, I request the hon. Minister of Railways to consider this fresh proposal sympathetically.

Sir, I would like to draw the attention of the Minister towards Barbil railway station. Unfortunately no platform has been constructed at Barbil. I request that a platform should be provided at Barbil and adequate number of staff should be appointed there. A ticket counter should also be opened there.

Barbil is a mineral area. Thousands of people are working in the Barbil mines area. Hundreds of them go to Delhi, Amritsar, Calcutta and Madras for official work and business purposes. They have to come to Tatanagar to reserve their berths but they fail to get tickets due to the inadequate quota in Tatanagar. In view of this, I demand that the existing reservation quota from Tatanagar to Delhi, Calcutta, Madras and Amritsar should be increased in first and second class coaches. At the same time, I demand that one more passenger train should be introduced between Tatanagar and Barbil for the passengers coming to Barbil. Time table should be adjusted according to the arrival and departure timings of Tata—Amritsar, Utkal,

[Shri Harihar Soren]

Kalinga, Nilachal and Bokaro-Madras Express trains at Tatanagar.

Finally, I would like to request the hon. Minister to change the arrival time of Nilanchal Express at New Delhi. Sir, the present arrival time is 9.40 p.m. But usually the train arrives at New Delhi railway station three to four hours late. The passengers coming to Delhi face a lot of difficulty in reaching their destination as taxis, scooters or any other conveyance are not available late at night. Therefore, I request that the arrival time of Nilanchal Express at New Delhi should be between 5 to 7 p.m. with immediate effect.

There are a large number of cases of theft and dacoities in all the Orissa-bound trains. I request that Railway police should be deployed at night in all those trains. Nilanchal Express should be run every day.

With these words I conclude my speech.

श्री एन० ई० हारो (खूंटो) : सभापति जी, गत वर्ष रेल बजट पर बात करते हुए मैंने मांग की थी कि रेलवे के अन्दर जो 2-3 लाख कैजुअल लेबर हैं इनको रैगुलर बनाया जाना चाहिये। उस वक्त के रेल मंत्री जी ने आश्वासन दिया था कि धीरे-धीरे जां भी ऐसे रिक्त स्थान होंगे वहां उनको ऐबसाब कर लिया जाएगा। मगर ऐसा लगता है कि इस पर रेल प्रशासन ने कोई ध्यान नहीं दिया और आज तक इस पर कोई काम नहीं हुआ है। अगर आप इनकी रिपोर्ट देखें तो पायेंगे 2-3 लाख जो कैजुअल लेबर हैं इनकी गिनती 1978 से आज तक बराबर है। 1978-79 में 2.3 लाख, 1979-80 में 2.3 लाख, 1980-81 में भी 2.3 लाख और आज भी 2.3 लाख है। मतलब यह कि जो कैजुअल लेबर हैं उनमें से एक भी आदमी को आज तक रैगुलर अप्पॉइंटमेंट नहीं मिला। होता क्या है कि आप जो आश्वासन देते हैं उस पर कोई काम नहीं होता। जो आप पर जिम्मेदारी होनी चाहिये वह नहीं हो पाती है। इन मजदूरों से

ठेकेदारों के माध्यम से काम कराया जाता है और उनको प्रोत्साहन यानी ठेकेदारों को प्रोत्साहन दिया जाता है और उनको बनाये रखने के लिये ही कैजुअल लेबर रखे जाते हैं। इसलिये इस ओर ध्यान देना चाहिये क्योंकि कैजुअल लेबर जो 12, 13 साल से हैं उन्हें जीवन में कभी भी रैगुलर होने की कोई गुंजायश नहीं मालूम पड़ती। इसलिये प्रशासन को इस ओर ध्यान देना चाहिये, और मेरी मांग है कि नए रेल मंत्री होने के बाद आप इस पर अवश्य ध्यान देंगे।

अभी रेलवे ऐडमिनिस्ट्रेशन में 15.7 लाख कर्मचारी हैं और साल व साल कुछ न कुछ व्हाल करते हों। मगर इसके बावजूद अगर इनकी रिपोर्ट को ही देखें तो देखेंगे कि आदिवासी और हरिजन, इनका जो सुरक्षित स्थान है उस पर भी पूरी व्हाली नहीं हुई है और बैंक लाग अभी भी पड़ा हुआ है। कई बार स्पेशल ड्राइव किया है और हर डिवीजन में स्पेशल सैल भी बनाये हैं। मगर बावजूद इनके पता नहीं क्या लोग नहीं मिलते हैं शोड्युल्ड कास्ट और ट्राइव के जिस से बैंक लाग पूरा नहीं हुआ है?

शोड्युल्ड ट्राइवस के बारे में एक सुझाव देना चाहता हूं। शोड्युल्ड ट्राइवस जिस क्षेत्र में ज्यादा संख्या में बसते हैं उस क्षेत्र में आप स्पेशल ड्राइव कराइये। मैंने कुछ वर्ष पहले इस सदन में मांग की थी कि बिहार और उड़ीसा में शोड्युल्ड ट्राइवस की संख्या ज्यादा है अगर आप रांची और चकदपुर में रेलवे सर्विस कमीशन बनायेंगे वहां स्थापित करेंगे तो अधिक संख्या में आपको शोड्युल्ड ट्राइवस मिलेंगे। कुछ समय तक तो ऐसा लगा कि प्रशासन ने रांची में रिक्त कूटमेंट का कुछ काम किया, मगर यह टैम्पोरेरी रहा। मेरी मांग है कि जो रिजर्व सीटें हैं शोड्युल्ड ट्राइवस की उनको फिल-अप करने के लिए आप उस

क्षेत्र में रेलवे सर्विस कमीशन स्थापित करें। आज रेलवे हेड-क्वार्टर कलकत्ता में हैं और सर्विस कमीशन वही बैठता है। मैं मांग करता हूँ कि यह रांची में होना चाहिए।

अभी पूरे रेलवेज में 9 जोनल रेलवेज हैं। मेरी यह मांग है कि साउथ ईस्टर्न रेलवे का जो चक्रधरपुर डिवीजन है और ईस्टर्न रेलवे का जो धनवाद डिवीजन है, इन दोनों को मिला कर एक नया जोनल रेलवे बनाया जाये, और इसका हेड-क्वार्टर चाहे आप धनवाद में रखें या चक्रधरपुर में रखें। आप देखेंगे कि ईस्टर्न रेलवे में सबसे ज्यादा आमदनी बिहार और उड़ीसा के क्षेत्र से मिलती है लेकिन आज वहाँ बंगाली और दूसरी जगहों के लोगों को नौकरी मिलती है, यहाँ के आदिवासियों को नौकरी नहीं मिलती है। मेरा निवेदन है कि प्रशासन कुछ डिस्ट्रिब्यूशन करे और 9 की जगह 10 जोनल रेलवे बनायें हरेक जोन में 3,000 से 10,000 मी० तक ट्रैक है, उसके लिए भी वहाँ काफी जगह है जो नया जोनल रेलवे का आप बनायें मैं चाहूँगा कि आप उसका नाम मिड-वेस्टर्न रेलवे रखें।

इनके पहले जो मंत्री थे उन्होंने आश्वासन दिया था कि हम नई रेलवे लाइन देंगे। उन्होंने बहुत जगह पब्लिक स्पीच में भी कहा, लेकिन वर्तमान मंत्री श्री गनी खां चौधरी उतना आश्वासन नहीं दे रहे हैं। ऐसा लगता है कि वह कुछ प्रैक्टिकल काम करना चाहते हैं, फिर भी मैं उनका ध्यान इस और दिलाना चाहता हूँ।

रांची से लोहरदगा छोटी लाइन है, उसको बड़ी लाइन में कंबट करने का विचार आया है। अभी दिल्ली से यदि रांची जाना हो तो रेल को घूमकर जाना पड़ता है। इसकी दूरी को कम करने के लिये एक प्रपोजल बहुत सालों से आ रहा

है कि लोहरदगा को टोड़ी स्टेशन से जोड़ा जाय जिसका फासला 25,30 किलोमीटर पड़ेगा। अगर यह काम कर देंगे तो दिल्ली से रांची की दूरी 300 किलोमीटर कम हो जायेगी और आसानी से आदमी वहाँ आ-जा सकेगा। मैं चाहूँगा कि रेल मंत्री इस और ध्यान दें।

दूसरा प्रपोजल जो बहुत पहले से चला आ रहा है हजारी बाग को रांची से और हजारी बाग को गिरीडीह से दुमका को जोड़ने का है। यह रेलवे लाइन होनी चाहिये। इसके संबंध में कुछ सर्वे भी हुआ है, उसमें प्रगति भी हुई है। आपके पहले के मंत्री जी ने कहा था कि उस पर तैयारी भी हो रही है। मैं चाहूँगा कि इसमें और प्रगति लाई जाय और इस काम को किया जाना चाहिये।

अगर रेलवे के हिस्सा को देखें तो ऐसा लगता है कि साल में रेलवे प्रशासन जितने सामान की खरीद करता है, उसका दसवां हिस्सा चोरी में चला जाता है। इस रिपोर्ट में कहा गया है कि 1981-82 में रेलवे के सामान को जो चोरी हुई उसकी कीमत 150 करोड़ 22 लाख है। उस में से कुछ माल बरामद हुआ है जो कि वापिस लिया गया, वह करीब-करीब 88.17 लाख का है। लेकिन अधिकतर हिस्सा चोरी में चला गया है। दूसरे जो बुक कन्साइनमेंट होते हैं उस में 1981-82 में 681.57 करोड़ की चोरी हुई। इसकी रोक-थाम के लिए सी आर पी और आर पी एफ हैं। आर० पी० एफ० का जो काम ही रेलवे प्रापर्टी की प्रोटेक्शन करना है लेकिन ऐसा लगता है कि इतनी बड़ी फोर्स रखने के बाद भी भी कोई प्रोटेक्शन नहीं हो रही है। रेलवे अपनी सम्पत्ति है—लगता है ऐसा विचार रेल कर्मचारियों में नहीं है। मैं एक उदाहरण देना चाहूँगा। एक रेल कर्मचारी से बात करते हुए उसने मुझे

[श्री एन०ई० होरी]

बताया कि जब वह रेल स्टोर में बहुत चोरियां होने की शिकायत लेकर बड़े अफसर के पास गया तो आफिसर ने उस से कहा कि यह तो एक समुन्दर है उस में से अगर किसी ने एक चुल्लू पानी ले लिया तो क्या फर्क पड़ेगा। ऐसी मनी वृत्ति के रहते आप कितना ही प्रबन्ध करें, चोरियां होती रहेगी। बाहर का आदमी चोरी नहीं करता है। अगर करता भी है तो कर्मचारियों मिलकर करता है। इसलिए इसकी ओर आपको विशेष ध्यान देना चाहिए। रेलवेज ने सन् 1981-82 में 1595.4 करोड़ का सामान खरीदा जिसका दसवां हिस्सा चोरी चला गया। ऐसी हालत में आपको रेलवे फ्रेट और यात्री भाड़ा जो बढ़ाना पड़ता है उसका भार गरीब आदमी पर जाता है। इसलिए जो पैसा आपको मिलता है उस में फिजूलखर्ची गोक कर उचित रूप में उसको व्यय किया जाना चाहिए। आपके कर्मचारी और आपकी पुलिस चोरियां करती हैं, इसको ध्यान में रखते हुए उसको रोकने के उपाय करने चाहिए।

सारे रेल कर्मचारी भ्रष्ट हैं, ऐसी बात मैं नहीं कहता लेकिन जो ईमानदार हैं उनको नौकरी से निकाल दिया जाता है। मंत्री जी को मालूम होगा, मैंने एक दो अफसरों के बारे में उनको चिट्ठी लिखी है। आर० पी०एफ० एक का एक जबान बहुत इमानदारी के साथ काम करता था, उसका दारोगा उसको पसंद नहीं करता था इसलिए उसने उसके खिलाफ जाल रचा और नौकरी से हटा दिया। बहुत कहने के बाद आज उसको रीएम्बाइंट किया जा रहा है जब कि वह कहता है कि मुझे रीएम्बाइंटमेंट नहीं, एम्बाइंटमेंट चाहिए। इस सम्बन्ध में मंत्री जी को चिट्ठी भी लिखी है लेकिन जैसा आप जानते हैं कि हम जो चिट्ठियां मिनिस्टर को लिखते हैं उस पर

अफसर ने जो नोट लिख दिया उसी के दस्तखत कर देते हैं। मोहम्मद रशीद उस व्यक्ति का नाम है। 5-6 साल से उसको नौकरी से हटा दिया गया था इसलिए कि वह इमानदार था। लेकिन उस पर गलत दोषारोपण कर रहे हैं कि वह भ्रष्टाचार में लिप्त था हालांकि ऐसा नहीं था। भ्रष्टाचार में तो वह लिप्त था जिसे कि उस को हटाया था नौकरी से। इसलिए मैं चाहूंगा कि अधिकारियों के बीच में जो भ्रष्टाचार है उसको रोका जाए तथा इमानदार लोगों को रखा जाए ताकि राष्ट्रीय सम्पत्ति की रक्षा हो सके।

और अधिक समय न लेते हुए मैं कहना चाहूंगा कि रेलवे को एक नई नीति अपनानी चाहिए। कुछ नीतियां अग्रजों के समय की चली आ रही हैं।

अक्सर कहा जाता है कि हमारे देश में रोजनल इन्वैलेस है और आज भी जो रेल गाड़ियां चल रही हैं, वे किसी एक दृष्टिकोण से और बैस्टड इण्टरेस्ट को सुविधा देने के दृष्टिकोण से चल रही हैं। रेलवे जितना भी पैसा खर्च करती है, उसमें सिर्फ कुछ ही लोगों को फायदा होता है। हमारे छोटा नागपुर में भी जो रेल लाइन है, वह एकमनायटेशन है, वह इसलिए नहीं है कि वहां की कम्युनिटी डवलप करे और कुछ विकास कर सके।

अभी सरकारी पक्ष के एक सदस्य ने कहा कि मध्य प्रदेश को रांची से जोड़ना है, जिमकी दूरी भी ज्यादा नहीं है, चूंकि वहां पर हरिजन और आदिवासी रहते हैं। इन्फ्राम्स्ट्रक्चर को बढ़ाने के लिए रेलवे ही एक ऐसा साधन है, जिसका विकास किया जाना चाहिए। इसलिए मैं चाहूंगा कि मंत्री जी इस ओर ध्यान दें। रेलवे बोर्ड में भी इस पर एक नए दृष्टिकोण से विचार किया जाएगा, क्योंकि इसके बगैर क्षेत्र का विकास नहीं किया जा सकता है। आज जब हम असम की बात करते हैं, पंजाब की बात करते हैं, इस

आन्दोलन के पीछे कारण केवल रीजनल इम्बैलेंस है। जब हम सरकार के दरवाजे पर कुछ कहते हैं, तो सरकार कुछ नहीं सुनती है, बात करने के लिए तैयार नहीं है। यदि सरकार बात नहीं करेगी तो कल गाली देंगे, जूता मारेंगे, फिर लाठी चलायेंगे, जो कि नहीं होना चाहिए। आज हमारे क्षेत्र की मांग है कि रांची से लोहरदगा, जो कि 40 किलोमीटर की लाइन है, उसको ब्राड गेज में बदल दिया जाए। इसके साथ मैं और भी एक बात कहना चाहता हूँ, यदि इससे थोड़ा और आगे बढ़ा जाए, 25 किलोमीटर और इसको टोरी से जोड़ देते हैं, तो दिल्ली से रांची के बीच का फासला 300 किलोमीटर कम हो सकता है। एक मांग यह भी है कि हजारी बाग गिरिडिह, गिरिडिह हजारीबाग को दुमका हेड क्वार्टर से जोड़ा नहीं गया है। आश्वासन पर आश्वासन दिए जा रहे हैं, लेकिन काम कुछ नहीं होता है। अब की बार तो रेल मंत्री ने आश्वासन भी नहीं दिया है। यदि रेल मंत्रालय कुछ काम नहीं करेगा तो लोग आन्दोलन करने के लिए निकलेंगे, रेल का चक्का जाम करेंगे। इसके अलावा उनको जगाने का उपाय और क्या है, क्योंकि यह एक मोरीयम बात है। यदि इन नीतियों के चलते इन्फ्रास्ट्रक्चर को योगदान नहीं दिया जाएगा तो उन लोगों का उद्धार कैसे हो सकता है। हमारे क्षेत्र में कोयला मिलता है, त्रिजली है, सब कुछ है, लेकिन उसमें हमारे क्षेत्र को कोई फायदा नहीं मिलता है। इसलिए मैं चाहूंगा हमारे रेल मंत्री एक नए दृष्टिकोण से विचार करेंगे और ध्यान देंगे। इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ, आपको धन्यवाद देता हूँ।

श्री काजी सलाम (औरंगाबाद) :
सभापति महोदय, सब से पहले तो मैं आप का आभारी हूँ—आप ने मुझे बोलने का मौका दे कर मेरी कांस्टीचूएन्सी की इच्छत बढ़ाई

है। अगर हम उन की जो सच्ची भावना है उस का साथ न दें, उस को यहां पर ईमानदारी से जाहिर न करें, तो हम को मुंह की खानी पड़ती है। हम जनता के नुमाइन्दे हो कर यहां आये हैं इसलिए उसकी बात को आपके सामने रखना हम अपना फर्ज समझते हैं। वरना सरकार को यह समझना चाहिए कि हम उनकी कुर्सी के पाये हैं।

मैं अपने रेल मंत्री जी के अभिनन्दन के लिये यहां पर खड़ा हुआ हूँ, इस लिये कि उन्होंने जो बजट दिया है, वह एक तरह से बैलेंस्ड बजट है, जिस में लोगों पर थोड़ा सा भार डाल कर उन्होंने आम जनता को ज्यादा से ज्यादा राहत पहुंचाने की कोशिश की है। इस के लिए मैं उन को मुबारकबाद देता हूँ। उन की स्पीच के पहले हिस्से को पढ़ कर, जिस में उन्होंने अपनी पालिसी का जिक्र किया है, मुझे बेहद खुशी हुई है। रेलवे के जितने महत्व के काम हैं वे सारी बातें उस में आती हैं। मैं इस बात को नहीं मानता कि रेलवे कोई कर्माशियल-अण्डरटेकिंग है। अग्रेजों के जमाने में होगी, लेकिन आजादी के बाद हमारे ऊपर कुछ सोशल जिम्मेदारियों आ गई हैं उन को पूरा करने के नजरिये से मैं इस को कर्माशियल-अण्डरटेकिंग नहीं मानता। रेलवे के जितने महत्व के काम हैं उन में यह सब में जरूरी है कि जहां-जहां हमारी रेलवे बहुत पुरानी हो गई है, रिस्की बनती जा रही है, खतरा बनती जा रही है, उन का रेनोवेशन सब से पहले किया जाय, उन को बदला जाय। रेलवे में डेप्रीमियेशन का अलग से फण्ड बनाया जाय और उस फण्ड से जहां जहां ट्रैक्स पुराने हो गये हैं, सिगनल सिस्टम पुराना हो गया है—इन को बदलने का काम बहुत अहम है, इस लिये इन को सब से ज्यादा तरजीह दी जानी चाहिये।

[श्री काजी सलीम]

दूसरी बात मुझे यह भ्रूज करनी है कि देश के जो बैंकवर्ड एरियाज हैं उन के डबलपमेंट के लिये आज सरकार करोड़ों रुपये खर्च कर रही है। रेलवे की ओर से उन एरियाज के डबलपमेंट की जिम्मेदारी रेल मंत्री साहब की है। हमें देखना चाहिये कि उस उन एरियाज के डबलपमेंट के लिये हम जनता की कितनी मदद कर सकते हैं और उस में रेलवे कितना हाथ बटा सकती है। इस काम को सैकण्ड-प्रायोरिटी दी जानी चाहिये।

तीसरी बात-माडर्नाइजेशन के बारे में है। जैसे पुराने इजिन को बदल कर नये इलैक्ट्रिक इजिन लाए जाय, पटरियों को डबल-पटरियों में बदला जाय। लेकिन ये सारी बातें बाद में आती हैं। मंत्री जी का भाषण पढ़ने के बाद मुझे ऐसा लगा कि पहली दफा तमाम चीजों का आप ने ख्याल रखा है और एक तरह से बैलेंस को कायम किया है। मैं ऐसा महसूस करता हू कि अब हम पहली दफा एक मजिल की तरफ आगे जा रहे हैं। यह काम पिछले साल शुरू हुआ था, लेकिन आज उस की रूप रेखा खुल कर सामने आई है। परसों श्री मधु दण्डवत साहब की जो तकरीर सदन में हुई, उस तकरीर में उन्होंने जो सुझाव दिये हैं और जिस तरह की पाजिटिव एप्रोच उन के भाषण में रही है उस के लिये मैं उन का शुक्रिया अदा करता हूँ। मैं मंत्री महोदय से कहूंगा—जो सुझाव उन्होंने खास तौर से खतरा टालने के लिये एक डेंट्स से बचने के लिये और सहूलियतों को बनाये रखने के लिये दिये हैं, वे बहुत ही महत्वपूर्ण हैं। इस के लिये मेरा अपना एक सुझाव है पिछली दफा जब आप यहां पर रेलवे में रिफार्मज का एक बिल ले कर आये थे, उस वक्त अपोजीशन वालों और कांग्रेस वालों ने, सभी ने, मिल कर यह कहा

था कि यह बिल काफ़ी नहीं है। इस तरह से रेलवे में जो खराबियां हैं या एक्सीडेंट्स होते हैं या भ्रष्टाचार है या गाड़ियों के वक्त पर न आने की बात है, चोरी-चकारी या डकैती की बात है, इन सब को लेकर हमें एक अच्छे कांप्रीहैसिव बिल लाना चाहिये। अभी तक ऐसा होता रहा है कि जब भी कोई नये मिनिस्टर साहब आते रहे हैं, उन के साथ उन का अपना मिजाज और टैम्प्रामेंट होता है, जिस से हमारी मजिलें हमेशा बदलती रहीं। पिछले तीस सालों में हम एक मजिल की तरफ कभी नहीं गये। जब एक्सीडेंट्स होने लगे तो हम रेनोवेशन की तरफ चले गये, जब गाड़ियों की मांग आने लगी तो हम स्टीम इंजिन के बजाय डीजल इंजिन की तरफ चले गये, उस के बाद डीजल से इलैक्ट्रिक इंजिन की तरफ चले गये—हमारा एक-लाइन आफ्-थिंकिंग नहीं रहा। मैं इस के लिये यह सुझाव देना चाहता हूँ कि आप यहां पर एक वाइंट कमेटी बनायें जिस में राज्य सभा और लोक सभा के मेंबरान हों और जो उन तमाम चीजों पर नज़र रखते हुए, पूरी तरह से स्टडी कर के, खास तौर से जो छोटे-छोटे सुझाव आते हैं और हवा में उड़ कर चले जाते हैं, उन को पकड़ कर एक मुकम्मिल रिपोर्ट की शकल में मंत्री जी के सामने पेश करें।

मेरा दूसरा सुझाव यह है कि जिस तरह से हम ने सैनिक स्कूल बनाये हुए हैं और जिस का हमारा तजुर्बा बहुत कामयाब रहा है, जिस में 5 साल के बच्चों को लेकर ट्रेनिंग शुरू होती है, जो बहुत अच्छे सोल्जर बन कर निकलते हैं और उनको बाद में हम आफिसर बनाते हैं, उसी तरह से रेलवे में भी हम ऐसे स्कूल बनायें। यह ठीक है कि आप ने रेलवे स्टाफ के लिये स्कूल खोले हुए हैं, लेकिन मेरा मकसद सैनिक स्कूलों की तरह

के स्कूल कायम करने से हैं, जिन में पांच साल के छोटे बच्चों को इंटीलिजेंस और मैरिट की बिना पर दाखला दें। उनकी दस साल की ट्रेनिंग करें या पांच साल की ट्रेनिंग करें। उसके बाद उनको काम मिले और उनको अच्छी नौकरी की गारंटी मिले। मैं समझता हूँ कि जिस तरह से मिलिट्री स्कूल के लिए आप एक सोल्जर को तैयार करते हैं, उसी तरह से रेलवे के लिए भी आप कर पायेंगे।

[MR. DEPUTY-SPEAKER *in the Chair*].

अब मैं ज्यादा वक्त न लेता हुआ फौरन अपनी बात पर आना चाहता हूँ क्योंकि जिसके कि घर में आग लगी हुई हो वह सब से पहले अपने घर की आग बुझाने की तरफ दौड़ता है, दूसरी बातों की तरफ नहीं जाता है। यह इंसान की फितरत है। मैं मराठवाडा की मांग आपके सामने रखना चाहता हूँ। मराठवाडा की मांग ऐसी मांग नहीं है जिस तरह की मांग अपनी अपनी कांस्टीच्युन्सीज में रेलवे लाइनों की मांग की जाती है। मराठवाडा की यह मांग तीन पीढ़ियों से चली आ रही है। इस मांग को करते हुए कम से कम तीस साल हो गये हैं। मराठवाडा की यह लाइन निजाम ने बनायी थी। इस लाइन को ब्राडगेज में तब्दील करने की बहुत लम्बी मांग है। इस के लिए बहुत से मंत्रियों ने तरह तरह की बातें कीं और लाल बहादुर शास्त्री से लेकर, गनी खां चौधरी तक यह मांग दोहरायी जाती रही है। मेरे से पहले जो मेम्बर पार्लियामेंट थे उन्होंने भी और राज्य सभा के मेम्बरों ने भी इस सवाल को उठाया था। मेरे दादा के जमाने में यह सवाल उठाया जाता रहा है। यह मांग बहुत पुरानी है। इसलिए आज वहाँ के लोग एजीटेशन करने पर मजबूर हुए हैं और बराबर उनमें यह भावना घर करती जा रही है कि

उनकी एक जायज मांग को ताक पर रखने की साजिश की जा रही है।

यह लाइन हैदराबाद स्टेट के निजाम ने बनाई थी और इसलिये बनायी थी जिससे कि लोगों को अलग रखा जाये और उनमें इण्डियन यूनियन में जो लोक-तंत्र और डेमोक्रेसी के जज्बे हैं, उन तक वे न पहुंचने पायें। इसके लिये मराठवाडा के लोग जो आन्दोलन कर रहे हैं उसको आन्दोलन के रूप में न देखें। इसके लिये यह भी न समझा जाये कि यह कोई पोलिटिकल प्रेशर है, या कोई पोलिटिकल असेट्स बनाने की बात चल रही है। आप यह भी न समझें कि वहाँ के लोग शांति भंग करने की कोशिश कर रहे हैं। आप यह समझ लीजिये कि तीस साल से जो चीज दबी हुई थी, वह यकायक उभर कर नहीं आयी है। यह तीस साल से दबी हुई चीज है जो कि आज जबान पर आ गई। आप यह भी देख लीजिये कि इस एजीटेशन के दौरान कहीं पर कोई गलती नहीं हुई है, कहीं पर कोई पथराब नहीं हुआ, किसी ने कोई लड़ाई करने की कोशिश नहीं की। उन्हें मजबूर होकर सत्याग्रह करना पड़ा है, जिससे कि आपका तबज्जों उस तरफ जाये। आपकी नजर में अपनी मांग लाने के लिये यह करना पड़ा है। वरना जैसा कि गालिब ने कहा "खाक हो जायेंगे हम, तुमको खबर होने तक।" हमारी कई नस्लें खाक हो गयीं हैं, इसी तरह।

आपने इस बजट में इसके लिये एक करोड़ रुपया रखा है। अब इस एक करोड़ रुपये में से 50-60 लाख रुपया तो, जाहिर बात है कि मुलाजिमों की तनख्वाह पर ही चला जायेगा और जो लाइन तीन साल में बनाने का प्रपोजल

[श्री काजो सलोम]

है, वह लाइन दस साल में भी नहीं बन पायेगी। फिर इन दस सालों में यह मंहगाई बढ़ती जायेगी तो उसमें इस लाइन को बनाने का जो आपका एस्टीमेट है, उसमें वह पूरी भी नहीं होगी। इसलिये मेरी मांग है कि इस लाइन के लिये दस करोड़ रुपये नहीं तो कम से कम आप पांच करोड़ रुपये तो रख सकते हैं, जिससे कि वहां के लोगों के जख्मों पर कुछ मरहम लग सके।

आप देखें कि वहां के लोग किस तरह से शांतिपूर्वक रहने वाले लोग हैं। जब मैं मराठवाड़ा के लोगों का डेली-गेशन लेकर आपके पास आया और आपसे दरखास्त की कि आप हमें इसके लिये कम से कम पांच करोड़ रुपया दीजिये। तो आपके एक छोटे से जुमले पर कि आप इस पर गौर करेंगे, वहां तीन दिन से आन्दोलन बन्द है। आपने बड़ी मोहब्बत से हमें उम्मीद दिलाई थी और मैंने वहां जाकर स्टेटमेंट दिया कि मंत्री जी ने वादा किया है कि वे इस मसले पर ठंडे दिल से गौर करेंगे और हमको पांच करोड़ रुपया देने का उन्होंने इत्मीनान दिलाया है, उन लोगों ने अपना आन्दोलन बन्द कर दिया। मंत्री जी आपके एक छोटे से जुमले पर, आपके इत्मीनान पर, आपके भरोसे पर वे लोग बैठ गये हैं और उस दिन का इन्तजार कर रहे हैं, जिस दिन कि आप इस फ्लोर से मेरे भाषण के रेफरेंस में जबाब देंगे कि वहां की रेलवे लाइन के लिये आप कुछ न कुछ जरूर करेंगे।

इसको आप खाली मांग मत समझिये। इसमें आपका फायदा भी है।

इसकी मिसाल मैं आपको देना चाहता हूं। यह जो मनमाड़ मुतखेड़ लाइन है, इस पर परली बैजनाथ धर्मल स्टेशन है। इसमें पहले 60 किलोवाट बिजली बनती थी अब 250 किलोवाट बिजली बनती है। इसके लिये सिंगारैनी से कोयला आता है। साठ लाख टन कोयला पाराबाद होता हुआ ढाई सौ किलोमीटर का रास्ता तय करके यहां पर पहुंचता है, क्योंकि यहां ब्राडगेज नहीं है। इस पर 5 साल में जितना पैसा खर्च किया गया है, इससे इस लाइन को ब्राडगेज किया जा सकता है।

इसके अलावा सबसे बड़ा टूरिस्ट सेंटर अंजता एलोरा है, जिसकी पब्लिसिटी में पूरे विश्व में हम लाखों रुपया खर्च करते हैं कि इसको देखने के लिये आयें। लेकिन जब टूरिस्ट यहां आते हैं, तो मनमाड़ में पड़े रहते हैं, उनको दूसरी गाड़ी नहीं मिलती। इसका नतीजा यह होता है कि सारे हिन्दुस्तान में जितने टूरिस्ट आते हैं उनका 10 पर सेंट भी यहां नहीं पहुंचते और वे बांबे, खजुराहो, आगरा से काठमांडू होते हुए चले जाते हैं।

अन्त में मैं एक बात और कहना चाहता हूं। हमारे मुख्य मंत्री श्री बसंत दादा पाटिल हैं। उनके हाथ में पूरे महाराष्ट्र की नब्ज है। उन्होंने इस लाइन के लिये खासतौर से सिफारिश की है और उन्होंने अभी लैटर लिखा है मंत्री जी को कि कम से कम 7 करोड़ रुपया इसके लिये रखा जाये। मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि जिस क्षेत्र के लिये वहां का मुख्य मंत्री प्रायोरिटी दे, उसको यकीनन प्रायोरिटी देनी चाहिये। उसकी वजह यह है कि आपको पूरे हिन्दुस्तान के हर जिले और हर कोने की जानकारी होना संभव नहीं है। इसलिये आपको वहां के मुख्य

मंत्री की बातों पर विश्वास करके चलना चाहिये। अगर मुख्य मंत्री कहते हैं कि मनमाड़ क्षेत्र को प्रायोरिटी दीजिये तो मेरा अनुरोध है कि यकीनन इस क्षेत्र को प्रायोरिटी मिलनी चाहिये।

मैं आपका और अधिक समय नहीं लूंगा। आपके सिर्फ एक हमदर्दना लब्ज पर पूरा आन्दोलन स्थगित हो गया है। मैं आपसे विनती करना चाहता हूँ कि इस मांग को पूरा किया जाये मैं इसके लिये आपके घर पर दामन फैलाकर बैठने को तैयार हूँ, लेकिन आप आश्वासन दीजिये और मराठवाड़ा को बचाइये। यह शांतिपूर्वक जिन्दगी गुजारने वाले लोग हैं। यहां पर कभी कोई गड़बड़ी नहीं हुई है। इनकी अपेक्षाओं को पूरा कीजिये ताकि पूरे हिन्दुस्तान की तरह यह भी उन्नति के मार्ग पर अग्रसर हो सके। यही विनती करते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

श्री दल सिंह नूरिया (झाबुआ) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, सबसे पहले मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि इस बजट सेशन में पहली बार मुझे भाषण करने का मौका दिया। मैं रेलवे बजट का समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूँ। हमारे देश में रेलवे, यातायात का सबसे बड़ा साधन है। अगर रेल समय से चलती है तो समझ लीजिये, हमारा देश समय से चल रहा है और रेल कभी गड़बड़ा जाती है तो देश भी गड़बड़ा जाता है। ये लोग इसका असेसमेंट करते हैं हमारे मंत्री जी ने भी कुछ किया है। (व्यवधान) मैं यह चाहता हूँ कि रेलवे का तेजी के साथ विकास किया जाना चाहिये। अभी ऐसे पहाड़ी इलाके हैं, जहां खनिज और बारिश दोनों ही

काफी होते हैं, वहां पर नई रेल लाइन चा की जानी चाहिये। जिन लोगों आज तक रेल नहीं देखी है, अगर कहीं रेल चलती हुई दिखाई देती है तो लाखों की तादाद में देखने के लिये आते हैं। ऐसे पहाड़ी इलाकों का प्रायोरिटी पर विकास किया जाना चाहिये। जो गरीब लोग हैं वे आपका शुक्रिया अदा करेंगे और हम तो करेंगे ही।

माह से दाहोद रेलवे लाइन मंत्री जी ने सर्वे के लिये रखी है, उसके लिये 6 लाख रुपये का खर्च बताया गया है। यह रेलवे लाइन कम्पलीटली आदिवासी एरिया के लिये है। गुजरात का पंचमहल डिस्ट्रिक्ट, मध्य प्रदेश का झाबुआ और धार ऐसे आदिवासी इलाके हैं, जहां प्रायोरिटीस के आधार पर 1983 में सर्वे कराकर, 1984 में काम शुरू किया जाये तो मैं समझता हूँ कि यह जो डेढ़ सौ किलोमीटर की लाइन है, इसका विकास हो सकता है।

दूसरा, उन्होंने वेस्टर्न रेलवे के बारे में कहा है। गोधरा से रतलाम और मथुरा तक इलैक्ट्रिसिटी करने के लिये कहा है। बजट में इसके लिये प्रावधान बहुत कम रखा है और 1983 में कम्पलीट करने के लिये कहा है, यह कन्ट्रोवर्सी वाली बात है। दिल्ली से बम्बई की ब्राडगेज लाइन है। यहां दस साल पहले जो ट्रेनें चली थीं, आज तक वहीं हैं। इन ट्रेनों में कोटा, रतलाम और बड़ोदा के बीच में जितने लोग गाड़ी के अन्दर बैठते हैं, उतने ही ऊपर भी बैठते हैं। जो गरीब लोग पटरी, पुल आदि बनाते हैं और इस देश की बुनियाद रखने वाले लोग हैं, वे ऊपर बैठकर सफर करते हैं। कई लोगों की मृत्यु वायर और ब्रिज वगैरह में अटककर हो जाती है, उनको

[श्री दलोप सिंह भूरिया]

कोई देखने वाला नहीं है। जहां रेल में ऐसी जगहों पर ज्यादा भीड़ होती है; वहां अधिक से अधिक पटरी बिछाई जायें और ट्रेनें चलाई जायें। खण्डवा से अजमेर के बीच चेतक एक्सप्रेस में थ्री टायर होता था, लेकिन उसको खत्म कर दिया गया। यह छोटी लाइन है। इसमें इन्दौर से लेकर आगे तक काफी साऊथ के लोग मिलते हैं। इस ट्रेन के बन्द होने से लोगों में काफी आक्रोश है और काफी असुविधा का सामना करना पड़ रहा है, इसको फिर से चालू किया जाये। 111 - 112 डाउन भोपाल से अहमदाबाद चलती थी, उसको इन्होंने रतलाम तक कर दिया। पश्चिमी मध्य प्रदेश के जो लोग राजधानी भोपाल तक जाते थे, वे नहीं जा सकते हैं। मैं चाहता हूँ कि इस ट्रेन को भोपाल तक बढ़ाया जाना चाहिये। जिस जगह से ज्यादा शोर होता है, वहां तो रेल चला देने हैं, इनको खुद यह देखना चाहिये कि कहां से रेल रोकने और चलाने में फायदा है।

अगर यह बात देखेंगे तो रेलवे को काफी लाभ होगा। माननीय केदार पाण्डे जी जो यहां बैठे हुए हैं, भोपाल में कहा, कि हम सांची एक्सप्रेस चलायेंगे। पता नहीं मध्य प्रदेश के लोगों ने क्या गुनाह किया जो आज तक यह गाड़ी नहीं चलाई गई? हमारे भूतपूर्व रेल मंत्री पाण्डे जी ने घोषणा की थी, मैं वर्तमान रेल मंत्री जी से कहूंगा कि सांची एक्सप्रेस को चलाया जाये इससे मध्य प्रदेश के लोगों को काफी लाभ होगा और घोषणा की पूर्ति भी होगी।

इसी तरह बांसवाड़ा-रतलाम लाइन राजस्थान और मध्य प्रदेश को जोड़ती है। इस रेलवे लाइन का प्राइमरी सर्वे पहले हुआ था। मैं चाहता हूँ कि आदिवासी

क्षेत्रों को अगर जोड़ना है, तो आदिवासी क्षेत्रों में नई लाइनों को डालना चाहिये, इससे मध्य प्रदेश, गुजरात और राजस्थान को लाभ होगा। इसलिये इस नई रेल लाइन का फिर से सर्वे किया जाना चाहिये।

मंत्री जी ने घाटे का बजट रखा है। मेरा निवेदन है कि अगर आप चोरियों को, जो रेलवे में होती हैं, रोक दें तो रेल विभाग को काफी आमदनी होगी और घाटे का बजट सरप्लस में हो जायेगा। यह चोरियां जी०आर०पी० और आर०पी० एफ० के आपसी झगड़े के कारण होती हैं। यदि सी०आर०पी० आपके अधीन हो जाये तो चोरियों में काफी कमी हो जायेगी।

इसी तरह जो डिविजन आपने बना रखे हैं, यह भी आपस में बहुत झगड़ते हैं। मुझे अनुभव है कि भोपाल सब-डिविजन से सेन्ट्रल रेलवे का और रतलाम वैस्टर्न रेलवे का डिविजन है। 14 दिसम्बर को भोपाल डिविजन से मुझे रतलाम वैस्टर्न साबरमती एक्सप्रेस से आना था और मेरा टिकट कनफर्म्ड था। क्योंकि वह गाड़ी वैस्टर्न रेलवे की थी, जानबूझ कर हमें सीट नहीं दी। जिसके कारण मुझे खड़े-खड़े सफर करना पड़ा। जानबूझ कर वैस्टर्न रेलवे की जो गाड़ी आती है उसको आउटर सिग्नल पर खड़ी रखते हैं। इस प्रकार से आपस के विवादों को अगर नहीं निपटायेंगे तो मुसाफिरों को बड़ी परेशानी होती रहेगी और गाड़ियां भी समय से नहीं चल पायेंगी।

हमारा जो पहाड़ी आदिवासी इलाका है, जहां आज तक गाड़ी नहीं चली है उन एरियाज का अधिक से अधिक सर्वे

कराया जाये, ताकि वहां के कमजोर लोगों को रेल का लाभ मिल सके। और उनकी उन्नति हो सके। यह पहाड़ी और पिछड़ा क्षेत्र चाहे यू० पी०, उड़ीसा या हिमाचल कहीं का हो, उनके विकास के लिये रेल आवश्यक है।

इसी तरह से बिहार में जोगवानी से कटिहार जो मीटर गेज लाइन है, उसको ब्राड गेज में किया जाना चाहिये।

इन शब्दों के साथ मैं आप को धन्यवाद देता हूँ और रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

श्री छाँगुर रम (लालगंज): उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे बोलने का समय दिया। हमारे बहुत से माननीय सदस्यों ने कहा है कि यह बात भी सही है कि हमारे देश में माल ढोने के लिये और यात्रियों के आने-जाने के लिये

रेल सबसे बड़ा साधन है। अगर ठीक ढंग से रेलें चलने लगे, तो हमारे देश में ऐसी समस्याएँ अपने आप हल हो जायेंगी, लेकिन हमारे देश का रेल विभाग आज दयनीय दशा में है। इसका खाम कारण यह है कि हमारे देश में रेल की पटरी से लेकर डिब्बे, इंजन सब पुराने हैं। यह सब इतने पुराने हैं, जितना पुराना रेल विभाग है।

आज के वैज्ञानिक युग में दुनिया के बहुत से देश ऐसे हैं जहां आधुनिक ढंग

की रेल पटरियों से लेकर इंजन तक नये-नये ढंग के निकल चुके हैं। जापान में 600 किलोमीटर की रफ्तार से चलने वाली गाड़ियाँ निकल चुकी हैं लेकिन हम वही पुराना तराका इस्तेमाल करते हैं, वही पुराना सामान इस्तेमाल करते हैं, जिसके कारण आज रेल दुर्घटनायें हो रही हैं। आने-जाने में ज्यादा समय लगता है और यात्रियों को कठिनाई होती है। मैं चाहूंगा कि मंत्री महोदय इस पर विचार करें, रेल की पटरी से लेकर इंजन तक सबका आधुनिकीकरण करें ताकि देश की जनता को सुविधा मिल सके।

माननीय रेल मंत्री जी ने रेल में सुविधाओं के सम्बन्ध में जो जिक्र किया है, अगर उनकी बात मान भी ली जाये कि हमारी देश में कुछ रेलवे लाइनें, जो लम्बी दूरी की हैं, उसमें सुविधा है, वह ठीक ढंग से चल भी रही हैं, लेकिन यह कितनी गाड़ी हैं? थोड़ी सी हैं। उनको अगर छोड़ दिया जाये तो सारे देश में सारी रेलवेज की क्या हालत है?

हम और जगह का उदाहरण नहीं देना चाहते। हमारे बहुत से माननीय सदस्यों ने कहा है, आप यहां दिल्ली स्टेशन पर ही चले जाइये। जो गाड़ियाँ यहां से पूरब साइड की ओर जाती हैं, ग्राम लोगों को बैठने की कहां जगह मिलती है? लोग गाड़ियों की छतों पर बैठकर जाते हैं। जाड़े में ठंडी हवा से ऊपर से गिर जाते हैं और मर जाते हैं। यह घटनायें होती हैं।

इसके अलावा भी कुछ और स्टेशनों पर चले जाइये, वहां आप देखेंगे कि पैसेन्जर्स काफी कठिनाई में रहते हैं। उनके बैठने का वहां कोई स्थान नहीं है। इस देश में बहुत से प्लेटफार्म ऐसे हैं जो बिल्कुल खले हुए हैं। बहुत से स्टेशनों

[श्री छांगुर राम]

पर पीने का पानी नहीं है, खाने का सामान और चाय तक नहीं है। आज उनकी हालत यह है कि वहां कोई बैठ नहीं सकता।

स्टेशनों पर शौचालयों की स्थिति बहुत गन्दी है, वहां सफाई की कोई व्यवस्था नहीं है। आप चले जाइये और देखिये। हो सकता है कि आपको ऐसे स्टेशनों पर जाने का मौका न मिलता हो, नहीं तो आप स्वयं महसूस करते कि उनकी सफाई की क्यों व्यवस्था नहीं है।

स्टेशनों पर पूछताछ कार्यालय है, रिजर्वेशन आफिस है, यह सही ढंग से काम नहीं कर रहे हैं। मेरा अनुरोध है कि इन सब बातों पर विचार करके इनमें तत्काल सुधार की जरूरत है।

आपने कहा है कि हमने कुछ नई रेल लाइनें बनाई हैं। सही है आपने बनाई है, लेकिन इससे क्या फायदा हुआ। रेल लाइन आपने नई बना दी है, लेकिन उन पर गाड़ी और इंजन कौन से चलाते हैं, डिब्बे कौन से इस्तेमाल करते हैं, वही पुराने डिब्बे होते हैं, किसी गाड़ी से दो डिब्बे निकाल लिये और किसी से चार निकाल लिये और कहीं से पुराना इंजन लगाकर आपने कह दिया कि नई गाड़ी चलाई है। जो नई गाड़ी आप चलाते हैं, उसका होता क्या है? हमारे पूर्वी क्षेत्र में गोरखपुर से लखनऊ आने वाली गाड़ी या दूसरी तरफ से लखनऊ आने वाली गाड़ी को 5 घंटे लगते थे, लेकिन आपने नई लाइन पर जो पुरानी गाड़ी चला दी है, उसको 6 और 7 घंटे लगते हैं। आने जाने में जो कठिनाई होती है, वह तो है ही। मैं चाहूंगा कि अगर आप नई लाइन चलाते हैं तो नये डिब्बे और नई लाइनें बनायें

जिससे लोगों को सुविधा मिले। अब 5 घण्टे के बजाय 6, 7 घण्टे में यात्री पहुंचता है तो ऐसी गाड़ी का क्या फायदा? मैं चाता हूं कि इस पर आप पुनर्विचार करें।

सरकार इस सदन में और इस सदन के बाहर हमेशा पिछड़े क्षेत्रों को आगे बढ़ाने की बात करती रहती है, पिछड़े जिलों को भी आगे बढ़ाने की बात करती रहती है, पिछड़े जिलों को भी आगे बढ़ाने की घोषणा करती है। मैं इसका स्वागत करता हूं। जो भी इलाके और जिले पिछड़े हुए हैं उनको दूसरों के मुकाबले में लाने के लिए प्राथमिकता दी जानी चाहिए। इस संबंध में मैं रेल मंत्री का ध्यान पूर्वी उत्तर प्रदेश के कुछ हिस्सों की ओर दिलाना चाहता हूँ। आजमगढ़ बलिया गाजीपुर और जौनपुर बहुत पिछड़े हुए जिले हैं। शाहगंज की छोटी लाइन आजमगढ़ मऊ होते हुए बलिया तक जाती है। पहले हम इसको ओ टी आर कहा करते थे। इस छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का प्रस्ताव स्वीकार कर लिया गया था। मैं चाहूंगा कि इस योजना पर कार्य शुरू कर दिया जाए क्योंकि इस परिवर्तन से इन तीन-चार जिलों का अगले दस सालों में बड़ा डेवलपमेंट हो जाएगा। वह बड़े शहरों से जुड़ जायेंगे, उद्योगीकरण में प्रगति होगी तथा व्यापारियों को भी काम करने की सुविधा बढ़ेगी।

किराए की वृद्धि के संबंध में कई माननीय सदस्यों ने यहां पर अपने विचार प्रकट किए हैं। मैं भी उनके विचारों से सहमत हूँ कि सेकेंड क्लास पर जो किराया बढ़ा है उस संकेंड क्लास में अधिकतर वही लोग चलते हैं जिनके पास ज्यादा पैसे नहीं हैं। फर्स्ट और एअरकण्डीशन क्लास में चलने वालों के पास पैसा है तो

वे पैसा देकर उसमें यात्रा कर सकते हैं। लेकिन जहाँ तक संकेंडक्लास का संबंध है, आप जानते हैं, लाखों लोग रोजी-रोटी की तलाश में अपने परिवार को गांव में छोड़कर दिल्ली, कलकत्ता, बम्बई, अहमदाबाद जाते हैं। आपके बड़े हुए किराए दे पाना उनकी शक्ति के बाहर की बात है। मासिक पासेज पर भी कौन लोग चलते हैं? उदाहरण के लिए बम्बई में अल्प वेतन भोगी कर्मचारी जो शहर में महंगा मकान नहीं ले सकते हैं वे दूर के इलाकों में सस्ता मकान लेकर रहते हैं और वहाँ से रोज आते-जाते हैं। मैं समझता हूँ देश के 80 फीसदी लोग इस भार को वरदाशत करने की स्थिति में नहीं है। इसलिए इसपर भी आपको पुनर्विचार करके राहत देनी चाहिए।

एक बात की और मैं आपका ध्यान और आकर्षित करना चाहूँगा। रेल विभाग के जो उच्चाधिकारी हैं या जो रेलवे बोर्ड के अधिकारी हैं उनके द्वारा नीचे के जो छोटे कर्मचारी हैं उनके साथ गलत व्यवहार किया जाता है—खासकर अनुसूचित जाति एवं जनजाति के लोगों के साथ बहुत अन्याय हो रहा है। सरकार ने हरिजन एवं जनजाति के कर्मचारियों के लिए "रिजर्वेशन इन प्रमोशन" की घोषणा की थी जिसका हमने हृदय से स्वागत किया था। पूरे समाज ने इस घोषणा का स्वागत किया है। इसके लिए हम सरकार के, अहसानमद भी हैं लेकिन आज हो क्या रहा है? आज भी रेल विभाग और रेलवे बोर्ड में ऊचे पदों पर ऐसे लोग हैं जो यह चाहते हैं कि हरिजन एवं जनजाति के लोगों को कोई लाभ न मिले। आपने संशोधन करके यह घोषणा कर दी है, रिजर्वेशन और प्रमोशन में, कि कोई भी सिलक्शन ग्रेड पास करने के बाद आगे बढ़ना चाहेगा तो आपने उसके लिए 14 साल की रिस्ट्रिक्शन

लगा दी है, जिससे वह आगे नहीं बढ़ सकता है। विभिन्न प्रकार के पे-स्केल्स हैं, इनमें भी राजपत्रित पोस्ट होती है। यदि आपने 14 साल की रिस्ट्रिक्शन लगा दी, तो कोई भी अनुसूचित जाति का आदमी वहाँ नहीं पहुँच पाएगा। मैं यह समझता हूँ कि आपने जानबूझ कर षड्यंत्र के रूप में, मुनियोजित ढंग से इस रिस्ट्रिक्शन को लगाया है ताकि उन जगहों पर अनुसूचित जाति के लोग न पहुँच पायें और बाद में उन जगहों की-रिजर्व करके दूसरे लोगों को रखा जा सके। जिन जगहों के मैं पहले ही नाम ले चुका हूँ, उन जगहों पर आप जांच करवा सकते हैं। जो भी अधिकारी इस काम को करते हैं, वे आपकी भावनाओं के विपरीत काम करते हैं। इसलिए मेरा आपसे निवेदन है कि आप इस पर पुनर्विचार करें और कम से कम इस रिस्ट्रिक्शन को हटा दें।

छठी पंचवर्षीय योजना में सरकार का लक्ष्य था कि 60 हजार किलोमीटर को बड़ी लाइन में बदला जाएगा। तीन साल तो बीत चुके हैं, केवल 34 हजार किलोमीटर को ही बदल पाए हैं यदि यही गति रही तो आप अपने लक्ष्य की प्राप्ति नहीं कर पायेंगे। इस देश के अन्दर 40 से 50 हजार तक वैगन्स बेकार हैं, जो कि मरम्मत करने के लायक हैं। चार हजार तो बिल्कुल ही बेकार हैं। मैं चाहूँगा कि सरकार को इस पर भी अवश्य ध्यान देना चाहिए। बहुत सी गाड़ियाँ हैं, जिनके डिब्बे बहुत ही बेकार हैं, जिनमें सफर करने में असुविधा होती है। मैं चाहूँगा कि कम से कम यात्रियों वाली गाड़ियों में अच्छे डिब्बे लगा दें, ताकि चलने वालों को सुविधा मिल सके।

हमारे बहुत से सदस्यों ने रेल दुर्घटनाओं के बारे में काफी कहा है। डिकैतिवों

[श्री छागुर राम]

के सम्बन्ध में भी कहा है । मैं यह कहना चाहता हूँ कि बड़े गैंग्स को तो आप देख ही रहे हैं, लेकिन कुछ छोटे गैंग्स हैं, जो अधिकारियों और कर्मचारियों के साथ मिल कर इस प्रकार के काम करते हैं । मेरा मंत्री जी से निवेदन है कि उनको सख्ती से देखना चाहिए और कार्यवाही करनी चाहिए ।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं, आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया ।

श्री राम सिंह यादव (अलवर) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेलवे मंत्री जी का धन्यवाद देता हूँ, जिन्होंने साहस के साथ इस तरह का बजट पेश किया है, जो अपने आप में छठी पंचवर्षीय योजना तथा वार्षिक योजनाओं के लक्ष्य की प्राप्ति के लिए एक साहसिक कदम है । वास्तव में यह इस तरह का कदम है, जिससे हमारे लक्ष्यों की पूर्ति हो सकती है ।

आप यह जानते हैं कि हमारी छठी पंचवर्षीय योजना में रेलवे की दृष्टि से इसको रिप्लेसमेंट प्लान कहा गया है । रेलवे के जितने भी ट्रक है या वैनस है, उन सबको रिप्लेस करने की जिम्मेदारी आपके ऊपर है । इस बारे में रेलवे रिफार्म्स कमेटी ने भी सुझाव दिए हैं । आप दो हजार करोड़ रुपये केवल रेलवे "ट्रक के रिनोवेशन" पर और बाकी वैनस के रिप्लेसमेंट पर खर्च करेंगे । इस दिशा में जो हमारी छठी पंचवर्षीय योजना में लक्ष्य थे, उनसे आप बहुत पीछे हैं । क्योंकि आप ने अब तक 1000 किलोमीटर का रेनोवेशन किया है, जब कि 1989 तक आप को 21-22 हजार का करना है । यही हालत रेलवे वैनस की है । रिफार्म्स कमेटी के अनुसार

कुल वैनस का दसवां हिस्सा बेकार है, जो काम में नहीं आ सकता है । अभी तक जिस तरह की आप की प्रगति है—आप को एक लाख वैनस एक्वीजीशन करना था, मुश्किल से 70-75 हजार तक ही कर सकेंगे और उन में भी 40-50 हजार वैनस सक्लेप होकर निकल जायेंगी । हमें इस दृष्टि से सोचना है कि छठी पंचवर्षीय योजना के लिए जो हमारा लक्ष्य था—रिप्लेसमेंट आफ वैनस का—इसमें हम बहुत पीछे रह जायेंगे । इस लिये जो आप ने टैक्स लगाये हैं व सही हैं, क्योंकि बगैर टैक्स लगाये हम इन कामों को पूरा नहीं कर सकते । विरोधी दलों के जिन माननीय सदस्यों के भाषण हुए हैं सब ने टैक्स वृद्धि का विरोध किया है लेकिन सभी ने यह मांग की है कि उन की कांस्टीचूएन्सी में मीटर गेज का कन्वर्शन होना चाहिये, अधिक रेलें चलाई जानी चाहिये । इस लिये जहां तक टैक्स का सवाल है—पैसेन्जर ट्रेफिक में यह 11 परसेन्ट आता है, गुड्स ट्रेफिक में 10 परसेन्ट आता है मैं समझता हूँ कि इनमें से कोई ऐसा टैक्स नहीं है जिस से हमारी अर्थ-व्यवस्था पर कोई कुप्रभाव पड़ता हो । यदि आप एफिशियन्सी चाहते हैं और चाहते हैं कि हमारी रेलें सही तरीके से काम करें, एम्प्लाइज के वैलफेअर पर पैसा खर्च हो मीटर गेज का ब्राड-गेज में कन्वर्शन हो, रेलवे वैनस की जो हालत खराब होती जा रही है उन में सुधार आये—इन में टैक्स लगाये बगैर लक्ष्य की प्राप्ति नहीं हो सकती है ।

एक नई बात जो रेलवे मंत्रालय में आज कल चल रही है—मैं उस की तरफ भी आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ और यह बहुत अच्छी बात है कि आप 400 मिलियन डालर का लोन वर्ल्ड बैंक से ले रहे हैं और उस से आप हाई हास पावर के फोटोटाइप इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव

खरीद रहे हैं। जो एक नई टैकना-लाजी वर्ल्ड में आई है, उसको आप यहां इन्ट्रोड्यूस करना चाहते हैं। यह अच्छा काम है और मैं इसकी तारीफ करता हूँ और आपको धन्यवाद भी देता हूँ। लेकिन मैंने यह सुना है कि रेलवे मिनिसट्री अब इन लाइन्ज पर विचार कर रही है कि जो आपके यहां स्टीम लोकोमोटिव्स हैं, उनके डीज़ल इंजेशन या इलैक्ट्रिकेशन की तरफ जो आप जा रहे थे उन को अब आप बेकार करार दे कर स्टाक कर रहे हैं। ऐसा नहीं होना चाहिए क्योंकि हम जिस देश में रहते हैं उसमें जो भी आज है सभी का अपना महत्व है। कभी हमारे यहां कोयले की कमी होता है, कभी डीज़ल की कमी होती है और कभी बिजली की कमी भी हो जाती है, इसलिये सिर्फ बिजली पर ही डिपेण्ड करना, इस देश की आर्थिक व्यवस्था और रेल-व्यवस्था की दृष्टि से अच्छा दृष्टिकोण नहीं है। मेरा सुझाव है कि सिर्फ इलैक्ट्रिकेशन की तरफ जाना, केवल इलैक्ट्रिक लोकोमोटिव बनाना उचित नहीं है, आप केवल उसकी तरफ न जा कर जो व्यवस्था आज चल रही है वही ठीक है, उस को बदलना नहीं चाहिये। मैं जानता हूँ कि स्टीम लोकोमोटिव कास्टली पड़ते हैं, डीज़ल भी आज कितना महंगा होता जा रहा है, लेकिन बिजली की भी हमारे यहां कमी है। आज खेती के लिये भी हमकी बिजली नहीं मिल रही है। इसलिए आप बिजली पर डिपेण्ड करने के बजाय, अपने इंजीनियर्स की दोबारा मीटिंग बलायें उनको कन्सल्ट करके सुझाव दीजिए कि अभी स्टीम इंजिन को बन्द न किया जाए और तीनों तरह के इंजिन का इस्तेमाल जारी रखा जाए। हमारे यहां ऐसे बहुत से बैकवर्ड एरियाज हैं जहाँ आज भी हमारे स्टीम लोकोमोटिव ठीक काम करते हैं।

हमारे यहां नई रेलवे लाइन बनाने या मीटर गैज से ब्रॉडगेज में कन्वर्ट करने में काफी क्षेत्रीय असंतुलन है। उस क्षेत्रीय असंतुलन को दूर करने के लिए, खास तौर से आर्थिक और सामाजिक दृष्टि से जो बैकवर्ड एरियाज हैं, उनकी तरफ आपका ध्यान जाना चाहिए।

प्लानिंग कमीशन से भी मैं निवेदन करूंगा कि वे राजस्थान नहर की दृष्टि से भी इस बारे में सोचें। राजस्थान नहर सारे विश्व में प्रसिद्ध प्रोजेक्ट है। यह स्ट्रेजिक, आर्थिक, सामाजिक और ज्योग्राफिकल दृष्टि से भी बहुत आवश्यक है कि वहां के लिए आप रेलों का प्लान बनायें। उसका अपने आप में बहुत महत्व है। लेकिन आपने इसका कोई प्लान नहीं बनाया है। जब आप उस एरिये को डवलप कर रहे हैं, तो उसमें रेलों को सुविधा भी आप प्रदान करें। आप जानते हैं कि उस एरिये में इतना अन्न पैदा होगा, जो सारे हिन्दुस्तान की खाद्यान्न की आवश्यकता है, वह बहुत हद तक पूरी होगी। लेकिन वहां के लिए आपका रेलवे का कोई प्लान नहीं है। वहां का अनाज मंडियों तक पहुंच सके, इसकी व्यवस्था भी आपको करनी चाहिए।

राजस्थान का बहुत बड़ा हिस्सा पाकिस्तान से लगता है। सामरिक दृष्टि से भी वहां रेलों का बहुत महत्व है। आपने आर्म्स और एम्प्युनिशन वहां बार्डर पर पहुंचाने की दृष्टि से भी वहां रेलों की कमी को महसूस किया होगा। आपने लड़ाई के समय यह महसूस किया होगा कि अगर राजस्थान के बार्डर तक रेलवे होती तो हम और अधिक मजबूती के साथ लड़ाई में मुकाबला कर सकते थे। उस बार्डर पर जो बार-बार हमले होते

[श्री छांगुर राम]

हैं, उन हमलों का हम और मजबूती के साथ मुकाबला कर सकते हैं। इसलिए इस दृष्टि से भी आपको ऐसे इलाके में रेल लाइनें बिछाने के लिए आपको प्रयास करना चाहिए। वहां पर रेलवे लाइन बिछाने के लिए वहां के लोगों की बहुत बड़ी मांग चली आ रही है।

अब मैं अपने क्षेत्र अलवर के बारे में निवेदन करना चाहूंगा गुजरात, हरियाणा और राजस्थान तीनों प्रदेशों के लोक सभा और राज्य सभा सदस्य आपसे मांग करते आ रहे हैं कि अहमदाबाद से दिल्ली तक की जो मीटरगेज लाइन है, जो कि 925 किलोमीटर लाइन सब से पुरानी लाइन है, उसको ब्रांड गेज लाइन में जल्दी से जल्दी कंवर्ट किया जाए। अगर आप आन्दोलन का भाषा समझते हैं तो बात दूसरी है। जिस तरह से मराठवाडा में आन्दोलन हो रहा है, अगर उसी तरह का आन्दोलन आप चाहते हैं तो अलग बात है। वरना न्याय की दृष्टि से इस लाइन का कंवर्शन जल्दी से जल्दी बहुत जरूरी है क्योंकि यह लाइन गुजरात के मेहसाना, राजस्थान के अलवर और हरियाणा के रिवाड़ी जैसे बेंकवर्ड एरियाज से गुजराती है और इसको ब्रांडगेज में कंवर्ट करने से इन इलाकों का जल्दी से विकास हो सकता है। यह हमारी मांग है।

मैं 1977-78 का बजट लाया हूं। इसमें कंवर्शन आफ दिल्ली सावरमती सेक्शन इनटू ब्रांडगेज के लिए दस लाख रुपये का प्रावधान उस समय रखा गया था। इसके बाद आगे यह कहा जाता है कि प्लानिंग कमीशन ने इसके लिए मंजूरी नहीं दी। इस बारे में मंजूरी लेना आपका काम है। आपको यह देखना है कि आज जयपुर एक बहुत बड़ा इंडस्ट्रियल एरिया है, अलवर जो कि मेरा क्षेत्र है, एक बहुत बड़ा

इंडस्ट्रियल एरिया है, अहमदाबाद अपने आप में बहुत महत्व रखता है, इसलिए इस लाइन को ब्रांडगेज में बदलना बहुत आवश्यक है यह समय की मांग है। अगर आप इसको एक साथ कंवर्ट नहीं कर सकते तो इन्स्टालमेंट में किजिए। आप धीरे-धीरे इसको कंवर्ट करते जाइये जिससे कि पांच-सात साल में यह पूरी हो सके।

आपने अहमदाबाद से दिल्ली के लिये सुपर फास्ट ट्रेन इंट्रोड्यूस की है, यह बहुत अच्छा किया है। लेकिन आपने उसका स्टापेज अलवर में नहीं रखा है। अलवर एक इंडस्ट्रियल एरिया है, वहां पहले का हवाई अड्डा आज भी मौजूद है। जयपुर से दिल्ली के बीच की दूरी 300 किलोमीटर है और इस फासले के बीच कोई स्टापेज नहीं है। राजस्थान में इसके स्टापेज आवुरोड, अजमेर, जयपुर हैं। दिल्ली और जयपुर के बीच के लोग मां आसानी से इस सुपर फास्ट ट्रेन से आ सकें, उसके लिये इसका स्टापेज अलवर में भी रखना जरूरी है। अलवर एक नेशनल केपिटल रीजन का शहर है। इसकी कल्पना इसलिये की गयी है कि जिससे कि दिल्ली के आसपास की पापुलेशन दिल्ली में न आ सके। इसलिये भी इसका स्टापेज अलवर में रखना बहुत जरूरी है। रेलवे ट्रैक के चारों ओर बहुत सा एरिया बैरन पड़ा हुआ है। इसमें पेड़ लगाने की योजना स्वीकार की जानी चाहिये। आज सभी जगह पेड़ लगाने की बात की जा रही है। बीस सूत्री कार्यक्रम में भी इस बात को कहा गया है। इसलिये मेरा अनुरोध है कि इस रेलवे ट्रैक को खोती के लिये देने के बजाय वहां पर पेड़ लगवा दिये जायें। इससे रेलवे ट्रैक में जो इरोजन होता है, उसमें भी कमी आयेगी और इलाका सरसब्ज होगा।

अन्त में मैं यह निवेदन करना चाहूंगा कि रेलवे में जितने कर्मचारी काम करते हैं उनकी बहुत सी समस्याएं हैं। पहले यह

प्रावधान था कि रेलवे में काम करने वाले कर्मचारियों को सेवा के पश्चात् उनके परिवार के किसी एक सदस्य को सेवा में रखा जाता था। अब भी मैं चाहता हूँ कि 5-7 परसेंट जो भी आप चाहें फिक्स कर दें ताकि जो कर्मचारी पूरी लगन से सारी जिन्दगी काम करता है उसके सामने कम से कम यह परेशानी न रहे और उसके परिवार के कम से कम एक व्यक्ति को रेलवे में सर्विस मिले। इसके लिये नियमों में प्रावधान किया जाना चाहिये।

मैं आशा करता हूँ कि रेलवे मंत्री महोदय मेरे सुझवों पर पूरी तरह से ध्यान देंगे।

*SHRIMATI KESHARBAI KSHIR-SAGAR (Bhir): Mr. Deputy Speaker, Sir, I rise to extend my support to the Railway Budget presented by hon. Railway Minister Shri Ghani Khan Chowdhury. I would like to place before the House some of the problems concerning railways faced by Maharashtra in general, and Marathwada and my constituency in particular. After becoming the Railway Minister, Shri Ghani Khan Chowdhury started a new train called "Rajdhani" which has given relief to the travelling public of my State. I congratulate the hon. Minister for starting this new train.

The people of Marathwada have been demanding certain new railway lines and track conversion of some existing railway lines in this area for the last 35 years. The people have given many representations, sent delegations and organised public meetings to ventilate their grievances. Leaders from Marathwada have met the Railway Ministers and officials from time to time but to no avail. Our genuine demands have still remained unfulfilled. The new railway lines are es-

sential for the industrial development of this area. Unless we have a net work of railway lines in Marathwada, the progress of this area is next to impossible.

When our beloved leader Shrinati Indira Gandhi visited the drought affected Marathwada, she had assured the people that conversion of Manmad-Aurangabad-Paralia-Adilabad Section would be immediately taken up. She had also assured the conversion of Latur-Kurdwadi-Miraj Section. But still, I am sorry to say that the conversion work has not commenced. The meagre budgetary provision made so far was only Rs. 10,000 and Rs. 45,000. This itself speaks of the utter neglect of this area. As there are no railway lines, big industrial projects cannot be found viable here and as a result they are allotted to other areas. This has led to the dissatisfaction of the people of this area.

The present railway budget has allocated a small amount of Rs. 1,10,000,000 for the track conversion of Manmad-Aurangabad-Parali Section. The people, therefore, wonder whether the project would be completed in the next ten years. Beed district in Marathwada is the most backward district but there is no mention of it in the present budget. The people of this district have to travel a distance of 140 to 150 Kms. to reach the nearest railway station. One can imagine the inconvenience the people have to face due to the lack of convenient railway lines.

The 20-point programme accorded top priority to the development of rural areas. Section 371(2) of the Constitution provides for the development of this area. Still, the development of this area is completely neglected by the Government. National Council of Applied Research has accepted in its survey report that there is a vast scope for the development of

*The Original speech was delivered in Marathi.

[Shrimati Kesharbai Kshirsagar]

this area. But as there are no means of transportation and communication, no industrial project is being taken up in Beed district of Marathwada.

The Quality of agricultural goods produced by the farmers of this region is the same as that of the goods produced in the other areas of Maharashtra. But our farmers get 25 to 30 per cent less than other farmers. The reason is that we do not have the means of communication and transport required for prosperous trade.

Only 15 to 18 per cent of the people of Marathwada are engaged in industries. This shows that Marathwada is industrially backward.

In the last 35 years new railway lines of 7600 Kms. were laid in the country, 8900 Kms double lines were laid and track of 4,000 Kms. was converted into broad gauge. But Marathwada is so unfortunate that not a single new railway line was laid nor track conversion was undertaken. This has led to the agitation in Marathwada. The people of this region are convinced that unless they agitate, their demands are not going to be accepted. I don't think that people should nurture such a feeling. The agitation has spread to all the districts of Marathwada. The main demands of the people are :

(1) Ahmednagar-Beed-Parali—proposed new railya line should be surveyed immediately and included in the 6th Five Year Plan. Sufficient financial provision should made. The Government of Maharashtra has recommended the laying of this new railway line to the Central Government.

(2) There should be sufficient provision for the conversion of Latur-Kurdwadi-Miraj Section. Lakhs of people of Maharashtra visit the famous Vithoba temple of Pandharpur. The conversion of this line will give relief to the passengers.

(3) Osmanabad-Tuljapur- Aurangabad Section should be surveyed immediately

These are the genuine demands of the people of this region. I request the hon. Minister to sympathetically consider these demands.

Railway compartments are found most unclean. Poor people do not get reservation. They have to stay on railway stations for two-three days for getting reservation. The catering arrangement of railways leaves much to be desired. They serve half-cooked and tasteless food. Lady Supervisors should be appointed to oversee railway canteens. I would like to suggest that women organisations should be given chance to run railway canteens

Some of the male passengers take liquor while travelling in first class compartments. It becomes very difficult for lady passengers to travel. Their journey becomes most unsafe. Many a time women are assaulted in railway compartments. The passengers who misbehave with lady passengers should be immediately punished. Such a provision should be made in law. Four seats in first class compartment should be reserved for lady passengers. This will ensure safe travel of female passengers. If four bogies are reserved in each train for ladies, it will be safe for women to travel with their children.

If a lady passenger is assaulted by a male passenger, she cannot approach the police or go to a court of law. The members of family also do not allow ladies to take any drastic step. The society also has a different attitude towards women. Therefore, it is essential to ensure safe travel of ladies by railways. I hope that hon Minister will take appropriate steps in this matter.

I request the hon. Minister to consider demands of Marathwada region sympathetically. I thank you, Sir, for giving me an opportunity to speak on the railway budget.

श्रीमती उषा वर्मा (खेरी) : उपाध्यक्ष महोदय, आपने जो समय दिया है उसके लिये आभार प्रकट करती हूँ। रेल बजट सराहनीय है और हाउस में उपस्थित लोगों ने अपने विचार व्यक्त किये हैं। यह जानकर कि भारत जैसे विकासशील देश के लिये जिसका भौगोलिक क्षेत्र 33.7 लाख वर्ग किलोमीटर है और जनसंख्या 68.5 करोड़ है भारतीय रेलें देश में परिवहन का मुख्य साधन हैं जो देश में उत्तर से दक्षिण और पूर्व से पश्चिम तक फैली हुई हैं। रेलों का विकास आर्थिक और औद्योगिक विकास से संबंधित है क्योंकि उनका जाल तंत्र खानों, कोयलों और तेल क्षेत्रों की औद्योगिक कारखानों और बन्दरगाहों से जोड़ता है और निरन्तर देश की सेवा में व्यक्तियों तथा सामग्रियों को एक स्थान से दूसरे स्थान तक ले जाता है। ऐसी परिस्थिति में पूरे भारत में चाहे लम्बी यात्रा हो या छोटी यात्रा हो, बड़ा आदमी हो या छोटा आदमी हो रेलों की महत्ता पर ध्यान आकर्षित करता है।

1951-52 से भारतीय रेलें अपने चल स्टाक को आधुनिक बनाती जा रही हैं, तभी से प्रयास रहा है कि रेलवे में किसी प्रकार की कमी न हो, जो आज इस क्षेत्र में उन्नति का द्योतक है तथा रेलें अपने उपयोगकर्ताओं को बेहतर परिवहन सेवा उपलब्ध कराने में लगी हुई है। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से कहना चाहती हूँ कि रेल भाड़ा बढ़ा देने के कारण गरीब वर्ग प्रभावित होगा जो उचित नहीं है। क्योंकि हमारे देश में इसकी समस्याओं का एक मात्र समाधान सरकार के निर्देश पर ही किया जा सकता है अतः रेलों की संख्या में बढ़ोतरी की जाये और रेलें समय पर चलाई जायें।

फर्रुखाबाद से शाहजहांपुर मोहम्मदी गोला होते हुये लखीमपुर तक गाड़ी चलाया जाना जरूरी है वहां पर अभी तक कोई लाइन बीच में नहीं है। इस लाइन का

3 बार सर्वेक्षण भी हो चुका है जिसको मंत्री जी ने अपने भाषण में भी कहा है, मैं उसको वरीयता देने का अनुरोध करती हूँ। यह लाइन जल्दी चलवाई जाय।

इसी प्रकार से मेरा एक सुझाव है कि मेरे क्षेत्र लखीमपुर खीरी में एक छोटी लाइन है, उसको बड़ी लाइन में बदला जाये ताकि हमारी सरकार को लाभ हो सके।

गोहाटी से जो कुछ समय पहले आने वाली गाड़ी बन्द हो गई है, उसको पुनः चलाने की मैं मांग करती हूँ। इसको बरेली से असम तक चलाया जाये।

24 फरवरी को रेल मंत्री जी ने निर्णय के रूप में कहा कि नई यात्री गाड़ियां शुरू करते समय उन क्षेत्रों को प्राथमिकता दी जायेगी जो अभी पर्याप्त रूप से सेवित नहीं है। प्रधान मंत्री जी के निर्देश द्वारा भी सभी स्थानों पर यातायात के साधनों में बढ़ोतरी की गई परंतु मैं आपका ध्यान अपने क्षेत्र लखीमपुर खीरी की ओर ले जाना चाहती हूँ जो कि पिछड़ा क्षेत्र होने के कारण ध्यान रहित है जब कि यह क्षेत्र औद्योगिक क्षेत्र में काफी आगे निकल रहा है। आज लगभग इस इलाके में 40,50 राइस मिले हैं और 5 शुगर मिले हैं। इसके अलावा कोटे का काम जोरों पर है जिसमें सीमेंट, तेल आदि का वितरण एक जगह से दूसरी जगह होता है। इन मालों की सप्लाई के लिये लोगों को कानपुर व बरेली जाना पड़ता है। इस समस्या का समाधान छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने पर ही हो सकता है जिससे इसके लाभ से सरकार भी प्रभावित होगी।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी का ध्यान रेलवे कर्मचारियों

[श्रीमती उमा वर्मा]

की और भी दिलाना चाहती हूँ। रेल कर्मचारी होने के नाते लोगों के रहने के लिये आवास की व्यवस्था भी हमारी सरकार को करानी चाहिये। दूसरे उनके बच्चों की पढ़ाई की ओर भी ध्यान दिलाना चाहती हूँ। हमारे रेलवे की तरफ से उनको हाई स्कूल तक की शिक्षा मिलनी चाहिये। उनके स्वास्थ्य लाभ के लिये एक छोटा-मोटा हस्पताल भी होना चाहिये जिससे सभी रेल कर्मचारियों और उनके बच्चों को सुविधा मिल सके।

मेरा एक सुझाव यह भी है कि दो जिलों के बीच में एक ट्रेनिंग स्कूल भी खोला जाना चाहिये जिससे जो पढ़े-लिखे बच्चे हैं, उनको ट्रेनिंग दी जा सके और हमारी रेलों को चलाने के लिये भी योग्य व्यक्ति मिल सकें और ज्यादा से ज्यादा लोगों को रोजीरोटी दी जा सके। इन सब कार्यों को करने के लिये मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहती हूँ और उनका स्वागत करती हूँ।

श्री कृष्ण दत्त सुस्ताव पुरी (शिमला) : आदरणीय उपाध्यक्ष महोदय, रेल मंत्री ने जो बजट सदन में रखा है, इसके लिये मैं उनको बधाई देता हूँ और चंद बातें इसलिये कहना चाहता हूँ कि समय का अभाव है। मैं मुस्तसिर कुछ बातें कहकर अपना स्थान लूंगा।

जितनी हमारी रेलवे की नई स्कीमें हैं या पुरानी स्कीमें हैं, वह योजना आयोग में चली जाती हैं और वहां जाकर उनकी मंजूरी कहीं नहीं होती है। इसके लिये एक बड़ी अच्छी बात यह होगी कि रेल मंत्री को उसका सदस्य बनाया जाये। एक रिस्पॉसिबिलिटी भी फिक्स होनी चाहिये कि कितने दिनों में वहां से रेलवे का काम जारी करने के लिये पैसा हमारे बजट में आता

है। हमारे बजट में आता है कि यह लाइन बिछ गई और इसके द्वारा इतने लोगों को राहत मिल गई लेकिन वास्तव में ऐसा होता नहीं है। आजादी के बाद हमारे हिमाचल प्रदेश में एक फुट रेलवे लाइन भी नहीं बनाई गई है। तिब्बत और चीन का बोर्डर हिमाचल प्रदेश के साथ लगा हुआ है। इतने अधिक फल, सेव और ग्राहकों वहां पर पैदा होते हैं लेकिन उसको मार्केट में लाने की कोई सुविधा नहीं है। सरकार गरोबों की बात करती है इसलिए उसे हिमाचल प्रदेश के लोगों को, जो कि एक सोल्जर की तरह से काम करते हैं, सही मायने में फायदा पहुंचाने के लिए काम करना चाहिए। मैं मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ कि उन्होंने बहुत अच्छे कार्यक्रम चलाए हैं। उन्होंने रेलवे बोर्ड का मूरा पोस्टमार्टम कर दिया है। हमें पूरी आशा है कि वे भ्रष्ट प्रथाओं का मुकाबला करने में कामयाब होंगे और रेलवे बोर्ड सही प्रकार से काम कर सकेगा रेलों में समय का पालन होगा और डिसिप्लिन भी आयेगा हम जानते हैं कि पिछली सरकार ने क्या क्या किया। कालका से शिमला जो छोटी लाइन है वहां पटरी की ज़मीन एलाट कर दी गई। कहा यह गया कि उसमें वे दरख्त लगायेंगे लेकिन मैं आपको बताना चाहता हूँ कि जितने दरख्त हिमाचल में लगे हैं—आप कालका से शिमला जायें या पठानकोट से जोगिन्दर नगर जायें—आप देखेंगे कि वहां विरोज निकाला जा रहा है, कोई निगरानी नहीं है। मैंने इस संबंध में जब रेलवे से पूछ-ताछ की तो उन्होंने कहा कि पता ही नहीं यह दरख्त किसके हैं। मैं चाहूंगा इसकी पूरी जांच होनी चाहिए।

इसके आलावा हिमाचल प्रदेश से जो सब्जी व फल बगैरह दिल्ली आते हैं उनकी बुकिंग अगर तीन-चार दिन

भी लेट हो जाती है तो वहाँ के लोग हमारे खिलाफ हो जाते हैं वे कहते हैं कि यह मंत्री पार्लमेंट हमारे लिए कुछ नहीं करते। हम लोग आपसे कहते हैं कि कुछ करिए लेकिन आप भी बेबस हैं क्योंकि अधिकारियों पर आपका कंट्रोल नहीं है। इस बारे में आपको गम्भीरता से विचार करके आवश्यक कदम उठाने चाहिए ताकि जनता को राहत मिल सके। आप जानते हैं कि शिमला से आगे कोई रेलवे लाइन नहीं है। तिब्बत के बोर्डर तक जो बसें चलती हैं उनमें रोज एक्सीडेंट होते हैं। यहाँ पर माननीय सदस्य मध्य प्रदेश और राजस्थान बगैर राज्यों में ब्राडगेज बनाने की मांग करते हैं। यहाँ से जो छोटी लाइन उखाड़ी जाए उसको आप हिमाचल में लगा सकते हैं। आपको पता है कि रोपड़ से सन् 1926 में एक लाइन बिछाई गई थी, जिसका बाकायदा ट्रैक बना हुआ है और रास्ता है लेकिन उस पटरी को उखाड़ लिया गया। जब माननीय कमलापति त्रिपाठी जी रेल मंत्री थे तब मैंने उनको चिट्ठी लिखी थी कि वहाँ की लाइन उखाड़ी गई या नहीं तो उन्होंने उत्तर दिया कि बिल्कुल ठीक है, लाइन उखाड़ी गई थी।

मैं आपसे यह कहना चाहता हूँ कि जो अग्नेजों के जमाने में रेल लाइन बनी थी, उसी को दे दें। मैं आशा करता हूँ कि सरकार इस पर जरूर ध्यान देगी। नालीगढ़ में उद्योग काफी पनप रहा है। सोलन जिले के अन्दर हमने परमाणु तक रेलवे की मांग की है। भूतपूर्व रेलवे मंत्री श्री कमलापति त्रिपाठी जी ने सदन में कहा था कि हम परमाणु तक रेलवे लाइन देंगे, लेकिन आज तक कुछ नहीं हुआ। सर्वे होते हैं, लेकिन कुछ काम नहीं होता है। इसी तरह से वहाँ पर सीमेंट का उत्पादन होता है, उसके लिये भी

हमने रेलवे की मांग की, सर्वे हुए हैं लेकिन अभी तक इस दिशा में भी कुछ नहीं हुआ है। मैदानी क्षेत्रों में जो लोग काम करते हैं, उनको बहुत ही मुश्किलों का सामना करना पड़ता है। पहले तो उनको सस्ता अनाज मिलता था, वर्दी मिलती थी, क्योंकि उनको बर्फ में काम करना पड़ता है। मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि उनकी समस्याओं को आपको धीघ्र ही देखना चाहिये और उनका समाधान करना चाहिये, ताकि वे अच्छी तरह से काम कर सकें। मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि वहाँ की सभी बड़ी गाड़ियाँ बन्द कर दी गई हैं और बसों की सुविधा होने से रेलवे के बैगन्स भी ठीक से नहीं चलते हैं। पहाड़ के लोगों को सुविधा देने के लिये हिमाचल एक्सप्रेस एक गाड़ी चलती है, जोकि नीचे-नीचे क्षेत्रों में जाती है। मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि जब आप किसी प्रदेश का नाम रबते हैं, तो कम से कम वह गाड़ी उस प्रदेश के अन्दर तक तो जानी चाहिये। कालका हावड़ा मेल भी सवेरे छः बजे से कलकत्ता के लिये रवाना हो जाती है, इस के अलावा वहाँ से और कोई गाड़ी नहीं है। बम्बई के लिये भी वहाँ से कोई गाड़ी नहीं है। मैं आपसे मांग करता हूँ कि बम्बई के लिये भी वहाँ से आप कोई गाड़ी चलाइये।

गाड़ियों में डब्ल्यू० सी० का अच्छा इन्तजाम नहीं है। फर्स्ट क्लास तक में भी सफाई नहीं होती है। हिन्दुस्तान की जनता सेकेण्ड क्लास के साथ फर्स्ट क्लास में भी सफर करती है, इसलिये दोनों डिब्बों में ही डब्ल्यू०सी० की सफाई की और आपको ध्यान देना चाहिये। एक बार मुझे राजधानी से बम्बई जाते का मौका मिला।

[श्री कृष्ण दत्त सुल्तानापुरी]

एक कमेटी का मੈम्बर होने के नाते, मैं बम्बई गया। मैंने उस गाड़ी में देखा कि जाते वक्त तो बहुत बढ़िया खाने-पीने की खातिरदारी हुई, लेकिन वापिस आते वक्त खाना बिल्कुल भी अच्छा नहीं था। मेरा मंत्री जी से निवेदन है कि इन छोटी-छोटी बातों पर अधिक ध्यान देना चाहिये इससे लोगों के मन पर काफी अच्छा प्रभाव पड़ता है। अपोजिशन के लोगों को तो सिर्फ खिलाफ ही बोलना है। इन लोगों का कोई कार्यक्रम नहीं होता है। कोई प्रैक्टिकल सुझाव नहीं दिया जाता है। मंत्री जी ने बहुत ही अच्छा बजट सदन में पेश किया है। प्लानिंग कमीशन में कोई भी स्कीम न रुके, इसके लिये आपसे अच्छा ताल-मेल होना चाहिये। यदि यहां पर स्कीमों को पास नहीं किया जाता है और कुछ काम नहीं होता है, तो यहां पर सिर्फ भाषण देने से कुछ नहीं होगा। भाषण देकर हम घर को चले जायेंगे, लेकिन उससे देश की जनता पर क्या असर पड़ेगा। ईस से कोई फायदा नहीं है। ढाई सालों में मैंने यह देखा है कि जो मांगें हम यहां पर रखते हैं, उन पर सही तरीके से गौर नहीं किया जाता है। यह ठीक है कि जितना हमारे पास पैसा है, उसी के मुताबिक काम किये जा सकते हैं, फिर भी योजना आयोग को बहुत ज्यादा बन्दिश नहीं लगानी चाहिये। हमारे योजना आयोग का फायदा तब ही है जब वह ऐसी योजना बनाये, जिससे सारा देश खुशहाल हो सके।

मैं आपका धन्यवाद करता हूं, आपने मुझे बोलने का मौका दिया।

श्री गुलाम मोहम्मद खान (मुज्जफरनगर) : डिप्टी स्पीकर साहब, मैं आप का बहुत आभारी हूं, आपने मुझे बोलने का मौका दिया। मैं सब से पहले रेल बजट

पर थोड़ी रोशनी डालना चाहता हूं। इसमें कोई शक नहीं, रेल बजट बहुत अच्छा आया है, तारीफ के काबिल है। मगर मैं इसकी तारीफ तब करूंगा जब अगले साल का बजट आयेगा और उसमें हम देखेंगे कि इन्होंने कहां तक अपने टारगेट्स को एचीव किया है। बच्चा पैदा होते ही कहने लगे कि जवाहर लाल नेहरू बनेगा, ऐसी बात नहीं है। पहले देख लें कि ये क्या करके दिखलाते हैं। बजट अच्छा है लेकिन यह तारीफ के काबिल तब ही होगा जब कि इन्होंने बजट में जो टारगेट्स रखे हैं, जो खर्च रखे गये हैं, उन्हें पूरा करके दिखला दें, नई रेलवे इलाइनें बिछाने का काम करके दिखला दें।

श्री एम. राम. गोपाल रेड्डी : पूरा फायदा मिले।

श्री गुलाम मोहम्मद खान : पूरा फायदा मिले, तब ही उसकी तारीफ होगी। चौधरी साहब बहुत मेहनती आदमी हैं, हिम्मत वाले मालूम होते हैं, रेलवे बोर्ड से टक्कर लेने को तैयार हो गये। मैं इस मौके पर चन्द सुझाव देना चाहता हूं। जो रूपया बजट में रखा है, उतना ही पास होगा, न घटेगा और न बढ़ेगा, लेकिन बहस का इतना असर जरूर होता है कि तरीके-कार से सिलसिले में या रुपये के इस्तेमाल के सिलसिले में अगर कुछ कहा जाता है तो कभी-कभी मंत्री जी कुछ तब्दीलियां मान लेते हैं। मैंने यह भी देखा है कि कुल बजट के मुकाबले कभी-कभी 23 परसेन्ट, 18 परसेन्ट, 11 परसेन्ट, 6 परसेन्ट के रेलवे बजट आते रहे हैं, और इस दफा यह कुल बजट का 5.23 परसेन्ट है। फिर भी इसमें इतनी गुंजाइश मौजूद है कि अगर रुपये का सही इस्तेमाल किया जाये, तो इससे वे तमाम काम पूरे हो सकते हैं। लेकिन ऐसा

होता नहीं है — मैं रेलवे के बहुत करीब ही रहता हूँ और मेरा तर्जुबा यह रहा है कि रकम का 45 परसेन्ट अधिकारी और दूसरे लोग खा जाते हैं। मेरे पास इसके सुबूत हैं, अगर आप मांगेंगे तो मैं सुबूत भी पेश कर दूंगा। मेरे पास इसका डम्प पड़ा है, — इनके कर्मचारी, अधिकारी सब मिल कर 45 परसेन्ट खा जाते हैं, कोयला बिकता है, लोहा बिकता है, लकड़ी के स्लीपर्स की बैगन्ज आती हैं, सब बिक जाती हैं, इस चोरी से कितनी आमदनी होती है, उसमें सबका परसेन्टेज मुकर्रर है। किसी का 5 परसेन्ट, किसी का 10 परसेन्ट, किसी का 20 परसेन्ट, सबमें बट जाता है। जब खेत को बाड़ खाना शुरू कर दे, तो खेत में पैदावार कहां से होगी। अगर इस चोरी को मंत्री भी रोक सकें और रुपये का सही इस्तेमाल हो सके तो हिन्दुस्तान की तारीख में उनका नाम सुनहरी अल्फाज में लिखा जायेगा, वरना जैसे और रेल मंत्री आते रहे हैं, दावतें और मीटिंग्स होती रही हैं, फिर जाते रहे हैं, उसी तरह आप भी चले जायेंगे।

मैं 1977 से तर्जुबा कर रहा हूँ— जो भी मिनिस्टर आते रहे हैं, यही कहते रहे हैं कि हम यह करेंगे, वह करेंगे, गाड़ियां फास्ट चलायेंगे, लेकिन कामयाब नहीं हुए। इसकी वजह यह है कि हमारे अफसर इतने छा गये हैं कि वे किसी की नहीं सुनते हैं। पं. जवाहर लाल नेहरू के जमाने में, मुझे याद है, जो एम पी० होते थे, उन्हें रेलवे का आनरेरी इन्सपेक्टर कहते थे। जब कभी किसी एम०पी० ने पंडित जी को कोई खत लिख दिया, चाहे वह अपोजिशन का हो या ट्रेजरी बेन्चेज का हो, पंडित जी ने हमेशा उस खत को वजन दिया, उस पर एन्कवायरी कराई। लेकिन आज

खत की कीमत क्या है — पहले आप के आफिस को खत लिखो, मैंने मिनिस्टर साहब को खत लिखा था कि यह किसानों की मांग है। मिनिस्टर साहब ने उस खत को डी. आर. एम. को भेज दिया था। जब मैं डी. आर. एम. से मिला तो मुझसे कहा गया कि मिनिस्टर के यहां से तो चिट्ठियां आती रहती हैं। मैंने उनसे कहा कि यह किसानों की मांग है। लेकिन उनका जब मैंने यह जबाब सुना तो मुझे बड़ा गुस्सा आया और मैं वहां से चला आया। मैं किसानों का काम लेकर उनके पास गया था। यह हालत आपके महकमे में है। हम चिट्ठी भेजते हैं, उसकी कोई रसीद तक नहीं मिलती। डी. आर. एम. आफिस में हमसे यह कहा जाता है कि आप लोगों के कहने से हम किसी का ट्रांसफर नहीं करेंगे, न कोई और बात करेंगे, क्योंकि हमें रेलवे सेक्रेटरी ने सरकुलर में यह आदेश दिये हुए हैं। आप इन बातों को देखें।

एक मेरी गुजारिश यह है कि अगर आप रेलवे में से चोरी का खातमा कर दो तो इस देश का भी बहुत भला हो, और इस देश के अग्राम का भी बहुत भला हो। मैं इसे सबसे बड़ी बात समझता हूँ।

मेरे दोस्तों ने एक बात की बड़ी तारीफ की है कि बजट बहुत अच्छा आया है, रेलवे यातायात का सबसे-बड़ा साधन है और इस पर हमारी इकोनामी निर्भर करती है। इस बारे में मैं एक बात कहूंगा कि आपने इसके इतने किराये बढ़ा दिये हैं कि कहीं ऐसा न हो कि हमारी इकानोमी ही लड़खड़ा जाये, कहीं हमारा यातायात का सबसे बड़ा साधन छोटा साधन न बन

[श्री. गुलाम मोहम्मद खां]

जाये। अब रेलों के इतने किराये हो गये हैं कि लोग अब अपना सामान ट्रकों में डोना शुरू कर देंगे। लोग बसों से सफर करना शुरू कर देंगे। जब माल भाड़ा और रेल किराया ट्रकों और बसों से ज्यादा होगा तो लोग ऐसा करेंगे ही। मुझे डर है कि इससे कहीं आपकी इकानामी फेल न हो जाये। रेलवे जो आपका सबसे बड़ा साधन है, वह कहीं नीचे न आ जाये। आपने जो इसके इतने किराये बढ़ा दिये हैं, उससे गरीबों पर बहुत बोझ पड़ेगा, इसलिये इसके बारे में भी आप सोचें।

एक छोटी सी बात मैं और कहना चाहता हूँ। रेलों में मरम्मत पर यह तो दिखा दिया जाता है कि मरम्मत हो गई, लेकिन काम नहीं होता है। यह मेरा अपना तर्जुबा है कि जो कोचेज और वेगन्स आपस में स्मैस कर जाते हैं, पटरी से उतर जाते हैं, उनकी हालत ठीक नहीं होती है। उनके बारे में इन्स्पेक्टर जाली रिपोर्ट लिख देते हैं कि वे ठीक हैं और पैसेंजर को ले कर जा सकते हैं। आप इस बात को गहराई से देखें और इस तरह से होने वाले एक्सीडेंटों को रोकें।

एक्सीडेंट्स के बारे में मेरा दूसरा सुझाव है कि जब कभी एक्सीडेंट होते हैं तो आप किसी को सस्पेंड या डिसमिस कर देते हैं। वह हाई कोर्ट से जीत कर आ जाता है और आठ साल के बाद आपसे पूरा पैसा लेकर लखपति बन जाता है। लखपति होने के बाद वह सोचता है कि एक एक्सीडेंट वह और क्यों न कर दे, जिससे वह दो लाख का मालिक हो जाये। इसको भी आपको

कंसीडर करना चाहिये जिससे कि इस तरह से होने वाले एक्सीडेंट भी रुक जाएं।

एक बात मैं और कह दूँ। हमारे यहां मिनिस्टरों को एक महकमे से दूसरे महकमे में बहुत जल्दी जल्दी तबदील किया जाता है। जब मैंने खेती करना सीखा तो मुझे खेती का काम सीखने में दो साल लग गये। एक मिनिस्टर छह महीने में अपने महकमे का काम कैसे सीख पाता होगा, यह मुझे मालूम नहीं। इसलिये मेरा कहना है कि किसी भी मिनिस्टर को अपने महकमे में पांच साल तक रखा जाये। अब चौधरी साहब जब तक अपने महकमे का काम सीख पायेंगे, तब तक उन्हें दूसरे महकमे में भेज दिया जायेगा। मेरा अपना तर्जुबा है कि कितने साल एक काम को सीखने में लगते हैं।

मैं अब अपने इलाके की बात करता हूँ, मुरादाबाद की जहां से मैं एम० पी० चुन कर आया हूँ। वहां पर जबह अलीगढ़ है। अलीगढ़ से चंदौसी होते हुए बरेली तक तकरीबन 200 किलोमीटर दूरी है और इस रास्ते पर कोई फास्ट ट्रेन नहीं है। जब मैं आता हूँ तो मुझे सिर्फ चंदौसी से 185 किलोमीटर के लिए 12 घंटे लग जाते हैं। मैं सोचता हूँ कि अगर पैदल चलूँ तो 18 घंटे में दिल्ली पहुंच जाऊंगा। तो मेरा सुझाव यह है कि एक फास्ट ट्रेन अलीगढ़ से मोड़कर चंदौसी बरेली कर दीजिए। यह तो सौ किलोमीटर का क्षेत्र

हैं और यहाँ पर करीब एक करोड़ आदमी रहते होंगे। यहाँ पर बहुत सी मंडियाँ भी हैं। इससे यहाँ के लोगों को बहुत लाभ होगा।

इतना कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

MR. DEPUTY-SPEAKER : Mr. Mool Chand Daga.

Every one will get his chance. There are only three or four. Please wait. All of you will be called. I hope, Mr. complete his speech within ten minutes.

श्री मूलचन्द डागा (पाली) : उपाध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री महोदय ने जो विभाग की सही तस्वीर रखी है इसके लिए वे बधाई दे पात्र हैं।

मैं कुछ मुझाव देना चाहता हूँ, समय बहुत कम है। मैं यह कहना चाहता हूँ कि देश का सबसे बड़ा पब्लिक अंडर-टेकिंग जिसमें 8160 करोड़ रुपया लगता है और 18 लाख लोग जहाँ काम करते हैं और वर्ल्ड बैंक से जो पैसा मिलता है उस पर 11 परसेंट इंटरेस्ट देना होता है, उसके लिए आज हिन्दुस्तान को 68 करोड़ जनता पूछ सकती है कि इतनी दीलत लगाने के बाद और इतने आदमी एक जगह पर काम करने के बाद रेलों के मामले में देश कितना आगे बढ़ा है? आपने एक कदम उठाया, उस कदम को मैं तारीफ करता हूँ।

आज आप देखिये कि नौकर कितने बढ़ गए हैं। नौकरों की संख्या 2.8 परसेंट से बढ़कर 11 परसेंट हो गई है। यह संख्या अफसरों के लिए है। जहाँ अफसरों की संख्या इतनी बढ़ी हो वहाँ की हालत क्या हो सकती है। यह संख्या

किस प्रकार बढ़ी है इसका मैं एक छोटा सा उदाहरण देना चाहता हूँ। पहले एक चीफ अपरेटिंग सुपरिन्टेण्डेंट होता था और आज एक चीफ ट्रैफिक सुपरिन्टेण्डेंट, एक चीफ सेफ्टी सुपरिन्टेण्डेंट एक चीफ फ्रेट एण्ड पार्सल सुपरिन्टेण्डेंट है। एक पोस्ट की जगह कितनी पोस्टें बना दी गई हैं। अधिकारी बढ़ा दिए गए हैं लेकिन काम नहीं हो रहा है। आज लोगों की कार्य-क्षमता, मैनपावर का क्या उपयोग हो रहा है?

क्या हिन्दुस्तान के 68 करोड़ लोग आपको बजट बनाने समय पूछते हैं कि आपने बजट बना लिया और 486 करोड़ का टैक्स लगा दिया? आपने इतने सारे अधिकारी क्यों बढ़ा दिए। 18 लाख आदमी क्या काम करते हैं, रेलों की हालत क्या है, क्यों सब-स्टैण्डर्ड सामान लगता है, कौन से डिब्बे लगते हैं, लाईन्स ठीक नहीं हैं, इसके लिए कौन जिम्मेदार है? एक बार श्री कमलापति त्रिपाठी जी ने कहा था कि यह रेलवे एकट सी साल पुराना है। उस सी साल पुराने एकट को हम 1982 में ले आयेंगे। यह रेलवे बॉर्ड है और यह रेलवे आफिस काम करता है, भगवान ही जानता है। नया रेलवे एकट आज तक नहीं आया, सी साल की बात हम कहते-कहते थक गए लेकिन हम इसी प्रकार काम करते हैं। एक व्यक्ति ने सही बात बताया थी कि हमारे देश के अन्दर अरबों रुपए लगते हैं, इसके लिए हम बहुत तारीफ समझते हैं।

हिन्दुस्तान को बनाने में हमारा हाथ है, हम मुल्क को आगे बढ़ायेंगे। रेलवे अधिकारी जाता है तो सारा डिब्बा बुरा होता है, उनकी फुर्सत कहाँ होती है? मैं आपको कहना चाहता हूँ कि भाड़े

[श्री मूलचन्द डागा]

में 50 परसेंट पैसेन्जर मुफ्त में चलते हैं। उनमें कुछ हमारे जैसे पास होल्डर्स हैं, कुछ चोर-उक्के चलते हैं। का यह रेलवे चलेगा, यह रेलवे चल ही नहीं सकती है। आप इनके आंकड़े देखिए। 135 रेलें ऐसी हैं जो काम की नहीं हैं। ये कहते हैं कि रेलवे में हर साल 40 करोड़ का घाटा होता है।

MR. DEPUTY-SPEAKER : Don't you know that the Railways are not only a commercial concern but also a public utility concern ?

SHRI MOOL CHAND DAGA : I do not know all that; but this is the answer given by the Railways themselves. Should I read it? Kindly try to understand. A very pertinent question you have put and I suppose you will hear the answer also given by the Railways themselves. This is Indian Railways Year Book 1981-82 :

"In respect of the operation of unremunerative branch lines, the Committee on Social Burdens had recommended that the losses on these lines should be made good by the concerned State Governments; otherwise, these branch lines should be closed. The main reasons for the incurrance of losses on uneconomic branch lines are low density traffic, disadvantage of break-of-gauge transshipment...."

Now they say that these are not at all necessary because they do not fulfil your objectives. This is written in this Indian Railways Year Book which has been published. This is the Committee on Social Burdens. What is the loss? Rs. 40 crores.

Now in Railway Protection Force, you have got 61,000 employees. What is the total expenditure? Rs. 71 crores and what is the amount of thefts? Rs. 10 crores. You kindly try to understand.

आप रेलवे में पोस्ट-मार्टम कर रहे हैं। आपकी रेलवे में गुड्स की चोरी हो जाती है, सब-स्टैण्ड का सामान लगता है, ज्यादा एम्पलाय कर दिए हैं। रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स "जी० आर० पी" वे क्या कर रहे हैं? कंपनमेंशन देते हुए रेलवे थक गई। रेलवे को हर साल 40 करोड़ रुपए का कंपनमेंशन देना पड़ता है। 40 करोड़ कंपनमेंशन का दिया है, और लिटिगेशन कितना होता है उसका कोई ठिकाना नहीं है। और इन्होंने क्या काम किया है आप रेलवे की बड़ी बड़ी बातें करने लग गये हैं, बहुत अच्छा है। रेलवे का अगर आपको पोस्टमार्टम करना है तो मजबूती से कीजिये। इन 18 लाख कर्मचारियों को मजबूत रखना है। देखना होगा कितने आदमी बाहर जा सकते हैं। बैठा हुआ आदमी खा रहा है, कंडक्टर लूट रहा है, अटेंडेंट ठीक से काम नहीं करता। और पे इनकी कितनी बढ़ गई एक साल में एवरेज पे देखें, देश की बेज पोलिसी बनी नहीं और एक साल में एवरेज इन्कम 9,626 रु० आप इनको देते हैं, और एक साल में एक रेलवे कर्मचारी के 944 रु० बढ़ जाते हैं अगर आप फिगर्स देखेंगे तो पता होगा किस प्रकार रु० रेलवे कर्मचारी

काम करते हैं। टैक्स लगाइये, भाड़ा बढ़ाइये और कर्मचारियों को दीजिये, 18 लाख आदमियों को दीजिये। और अगर कोई कर्मचारियों के खिलाफ बोलना है तो आपको डर लगना है कि यह नाराज ही जायेंगे, और इन्हीं डर से हमेशा कहा कि अच्छा काम करते हैं। आज देश में 3,500 रु० प्रति वर्ष ५ कम आमदनी वाले बिलों पावर्टी लाइन माने जाते हैं, लेकिन दूसरी तरफ एक कर्मचारी की एवरेज इन्कम 9,626 रु० है। तो रेल कैसे चलेगी? डेमैज का पता नहीं, लोस का पता नहीं...

MR. DEPUTY SPEAKER: Mr. Daga, staff is sanctioned in various Departments based on some statistics. It is not that if the Minister wants to increase the staff he can do so. There are statistics: how many ticket examiners are required, how many Assistant ticket examiners are needed, how many Inspectors are needed and so on. If the Railway staff number is 18 lakhs in all, it is based on some statistics. You must have known that; as former P&T employees we know the rules.

SHRI MOOL CHAND DAGA: What are the numbers of cases? Kindly try to understand the whole thing. Number of cases registered in the year 1982 is stated to be 77,432. How many cases were detected? Can anybody say that? If you want to thoroughly go into it, have a discussion on the subject.

MR. DEPUTY SPEAKER: We will have it.

SHRI MOOL CHAND DAGA: How many cases have been registered? How many cases have been detected? Railway property has been stolen to the order of so many crores. How many cases have been detected? Here are figures given by the Railway Department.

आप देखें कि एक-एक डिपार्टमेंट में कितने अफसर हो गये हैं। डुप्लीकेसी आफ वर्क हो गया है। मेरा तो कहना है कि जितने कम नौकर होंगे उनको ज्यादा अच्छी तनखाह देंगे उतना ही अच्छा काम होगा। यह जो तरीका है अफसरों की भरमार का, मैनेजर, डिवीजनल मैनेजर, क्लेम्स इन्स्पेक्टर्स आदि-आदि यह जो हालत है देश की यह हमको कहां ले जाएगी? करोड़ों रु० की रेलवे प्रोपर्टी वरबाद होती है, यह रेलवे कमेटी की रिपोर्ट है।

Sir, here is the report of the Public Accounts Committee. This is what has happened.

करोड़ों रुपए की जमीन खा गए? यह तो हो गया, लेकिन 4 इन्जन करोड़ों रुपये के बेकार पड़े हुए हैं। पब्लिक एकाउंट्स कमेटी की रिपोर्ट कहती है कि इनकी क्या हालत है। कारखाने में

[Shri Mool Chand Daga]

उत्पादन नहीं होता है। उत्पादन का परसेंटेज नहीं है। अगर आप इन रिपोर्टों को पढ़ें तो मालूम होगा। I

will now read out the observation :

"3.43 The Committee find that a steel foundary had been set up at Chittaranjan Locomotive Works..."

This is the report of the Public Accounts Committee of 1980-81.

"3.44. Against the installed capacity of one thousand tonne or 2000 Nos. of manganese steel crossings, the actual production of these crossings over the years had been much less. In fact in 1967-68 and 1968-69, the Steel Foundary produced only 99 tonnes and 198 tonnes respectively of the manganese steel crossings."

Now, what was the target fixed? It was 2000 Nos. But the production was only 99 tonnes against one thousand tonnes. This is the finding of the Public Accounts Committee. Now, crores of rupees have to be recovered. It is your duty to see how this Department is functioning, how the Railway Ministry is functioning.

आज यह सबसे बड़ी पब्लिक ग्रन्डरटेकिंग है।

"A comprehensive Bill seeking revision of the Indian Railways Act is expected to be introduced in Parliament in 1982."

This was the reply given by the hon. Minister.

100 साल पुराने बिल को लेकर चल रहे हैं और आफिस। सारे एडमिनिस्ट्रेटिव इस्ट्रक्चर पर चल रहे हैं।

The instructions which are issued have no statutory backing.

MR. DEPUTY-SPEAKER : What is the solution for that? You can give the solution for that.

SHRI MOOL CHAND DAGA : Yes, rules and regulations will have to be framed for this purpose. After all according to the constitution, we must have an Act and under that Act we must have rules and regulations and also by-laws. But what happens here is that they are not bringing forward into statutory rules. Again, in the Ninety-Fourth Report of the Public Accounts Committee (1982-83), the Committee's findings are like this :

"61... From the information furnished by the Ministry of Railways in respect of details of railway lands given on licence/lease basis, the Committee find that out of 68,016 cases where land was given on licence basis, in 36,916 cases i.e. 54 per cent, no agreement was executed with the parties."

So, there are so many cases in litigation.

रेलवे को अगर आपको ठीक करना है, जैसा हमारे चाँधरी साहब ने कदम उठाया है, ठीक स्टैप उठाया है तो मजबूती के साथ रेलवे को खींचना चाहिए। एक बार पूरी तरह से जांच की जानी चाहिए।

सबसे बड़ी बात इन्होंने तारीफ की है कि 108 करोड़ की स्कीम बनाई है। मेरे ख्याल से 100 साल में

अहमदाबाद से दिल्ली तक ब्राडगेज लाइन जो है वह पूरी नहीं होगी।

हम कहते हैं हमारे यहां कोई लाइन ही नहीं बनी है। वरं से विलारा लाइन का सर्वे हो चुका है, 11 करोड़ का खर्चा उस लाइन पर होगा जबकि उससे आमदनी 45 करोड़ होगी। 102 अप और डाउन को भी हमने हरीपुर में एक मिनट रोकने के लिए कहा है। कहते हैं कि उस पर विचार किया जाएगा। अगर हम कोई ऐसी बात कहते हैं जिसमें तथ्य हो तो रेलवे आफिसर्स को उसे मान लेना चाहिए और उसे इंप्लीमेंट कर देना चाहिए। जब गाड़ी अजमेर और वयावर में रुकती है तो हरीनगर में क्यों नहीं रुक सकती है? वहां पर भी आप रोक सकते हैं।

अब सवाल यह आता है कि योजना कैसे बने। 1972 में एक योजना बनी थी और फाउन्डेशन स्टोन भी लग गया था लेकिन उसके बाद वहां पर सिर्फ पत्थर ही रह गया है।

MR DEPUTY-SPEAKER: At least, the foundation stone is there.

SHRI MOOL CHAND DAGA: Yes, otherwise I will lodge a report with the police station.

1972 में जिसका फाउन्डेशन स्टोन ले हुआ था वह योजना अभी तक कंप्लीट नहीं हुई है। इस तरह की मेरे पास एक लॉग लिस्ट है।

MR DEPUTY-SPEAKER: You should place it on the table of the House.

SHRI MOOL CHAND DAGA: Why should I? Everybody knows that.

जो योजनाएँ बनती हैं उसके लिए मैं समझता हूँ इनके पास पैसा नहीं है।

सबसे पहले जो जरूरी चीज है वह यह कि रेलवे में जो चोरियाँ होती हैं उनको आप बन्द कर दें, वेस्टफुल एक्सपेंडीचर को भी रोकें और कारखानों की जो क्षमता है उसको पूरी तरह से यूटिलाइज करें। इसके अलावा जिन कर्मचारियों की आवश्यकता न हो उनको भी कम करें। तभी रेलवेज की हालत में सुधार आ सकता है। पटरियाँ कहीं सुधर जायेंगी परन्तु जब तक इन्सान नहीं सुधरेगा तब तक पटरियों के सुधरने से कोई लाभ नहीं होगा।

श्री भानु प्रताप शर्मा (विदिशा) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं 1983-84 के रेल बजट के समर्थन में अपने विचार व्यक्त करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। भारतीय रेल हमारे राष्ट्र की वह संस्था है जो देश को पूरव से पश्चिम और उत्तर से दक्षिण को जोड़ते हुए, हमारे देश की विविधता में जो एकता है, उसको मजबूत करती है। आज के इस विकास के युग में रेल सेवाओं का जो महत्व है, चाहे वह पैसेन्जर ट्रेफिक हो या गुड्स ट्रेफिक का मामला हो, देश की अर्थ व्यवस्था को देखते हुए हम उसको नकार नहीं सकते हैं। यह भी हमारे लिए गौरव की बात है कि भारतीय रेल की 130 वर्ष की जो गौरवशाली गाथा रही है वह सिर्फ 34 किलोमीटर से शुरू हुई थी और आज 61315 किलोमीटर से अधिक का उसमें विस्तार हो चुका है।

19 hrs

एक तरफ जहां एशिया में हमारे देश का स्थान प्रथम है, वहीं दनियाँ में हम चौथे स्थान पर हैं। भारतीय रेलवे पिछले 30 वर्षों से आजादी के बाद जिस प्रकार से प्रगति कर रही है, वह किसी से

[श्री भानु प्रताप शर्मा]

छिपी हुई नहीं है। लेकिन मुझे दुःख के साथ कहना पड़ता है कि विरोध पक्ष के साथियों को हमारे देश के अन्दर कोई उपलब्धि नजर नहीं आती है। बल्कि दूसरे देश, चीन, जापान इत्यादि उदाहरण यहां पर प्रस्तुत किये जाते हैं। मैं आपके माध्यम से सही तथ्यों को सदन के सामने रखना चाहता हूं। 1950-51 में जहां 45 हजार किलोमीटर लाइन थी, वहां पिछले 32 वर्षों में 7,729 नई किलोमीटर लाइनों का निर्माण किया गया है। 7,914 किलोमीटर लाइन को डबल किया गया है। और 5,185 लाइन का विद्युतीकरण किया गया है। डीजल के इंजन और लोकोमोटिव्स की भारतीय रेलवे में प्रगति छिपी हुई नहीं है। 1950 में हमारे पास 17 इंजन थे, जो कि अब बढ़कर 2,650 हो गये हैं। इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव्स 72 थे, अब बढ़कर 1,164 हो गये हैं। सवारी गाड़ियों के कोच 460 थे, जो अब बढ़कर 31 हजार हो गये हैं। यह हमारी प्रगति का प्रतीक है। हमारी भारतीय रेलवे में आधुनिकीकरण हुआ है, चाहे वह किसी भी क्षेत्र में हुआ है। आज हमें यह कहने का गौरव प्राप्त है कि आज हम आधुनिकतम प्रणाली को भारतीय रेलवे में अपनाने में पूरा पूरा प्रयास कर रहे हैं।

माननीय रेल मंत्री जी ने अपने भाषण में विद्युतीकरण की बात कही थी और यह भी कहा था 1985 से पहले करीब 18 हजार किलोमीटर का रेलवे ट्रैक रिव्युअल करना है। इस बात की पुष्टि इस से भी हो जाती है कि रेलवे रिफार्मस कमेटी ने भी इस का सुझाव दिया है। इसलिये मैं माननीय रेल मंत्री जी को अवगत कराना चाहता हूं कि उन्होंने जो आगामी वित्त वर्ष में करीब 220 करोड़ रुपये का प्रावधान किया है, अपने लक्ष्य की पूर्ति के लिये, वह बहुत ही

कम है, हमें करीब 450 करोड़ रुपये की आवश्यकता पड़ेगी, तभी हम दस वर्षों में जाकर 18 हजार किलोमीटर का नवीनीकरण कर सकेंगे।

यह सही है कि पिछले दो तीन वर्षों में रेलवे की सुविधाओं में काफी सुधार हुआ है। यदि आप पिछले आंकड़ों को देखें तो बैंगन का टर्न राउन्ड टाइम, जनता शासन काल में 13.5 था, 1978-79 में 14.3 हो गया, 1979-80 में वह बढ़कर 15 हो गया और इस चालू वित्त वर्ष में 1982-83 में वह घट कर 13 हो गया है। इससे अन्दाज लगाया जा सकता है कि हमारे देश की रेल सेवाओं में निरन्तर विकास हो रहा है। मैं माननीय मंत्री जी को इसलिये भी बधाई देना चाहूंगा कि उन्होंने इस चालू वित्त वर्ष में लम्बी दूरियों के लिये नई-नई गाड़ियां चलाई हैं। जहां आन्ध्र प्रदेश एक्सप्रेस सप्ताह में दो दिन चलती थी, अब चार दिन चलने लगी है। जहां तामिल नाडू एक्सप्रेस सप्ताह में दो दिन चलती थी, अब उस को बढ़ा कर चार या पांच दिन के लिये कर दिया गया है। जहां जी टी में पहले 14 या 15 डिब्बे चलते थे, अब उस को डबल हेडेंड कर के 21 डिब्बे वाली गाड़ी बना कर उस की कैपसिटी को बढ़ाया गया है। इसी प्रकार इस चालू वित्त वर्ष में डेप्रीसियेशन एकाउन्ट में 556 करोड़ रुपये को बढ़ा कर 850 करोड़ रुपये किया गया है इस के लिये हमारे मंत्री महोदय बताई के पात्र हैं। यह इस बात का सूचक है कि आप रेलों का आधुनिकीकरण करना चाहते हैं, जो हमारा रोलिंग स्टॉक है, जैसे खराब हुए कोचेज, लोकोमोटिव्स, बैगनज, हैं उन के रखरखाव और बदलाव की तरफ आप ज्यादा ध्यान देना चाहते हैं। मुझे विश्वास है कि आप के इन प्रयासों

हमारी रेलों का रखरखाव, आधुनिकीकरण और जनता को दी जाने वाली सुविधाओं में प्रगति होगी तथा इन में काफी सुधार भी होगा ।

जहां तक पैसेन्जर किराये की बात है—हमारी रेलवे रिफार्मर्ज कमेटी तथा जो नेशनल ट्रांसपोर्ट पालिसी कमेटी है, इन सब ने एक मत से सिफारिश की थी कि वर्तमान पैसेन्जर किराये तथा माल-भाड़े की दरें बहुत कम हैं, रेलवे के संसाधनों को बढ़ाने की दृष्टि से इन में बढ़ोत्तरी करना बहुत आवश्यक है । इसलिये भाड़े की वृद्धि कुछ स्वागत योग्य है । जहां तक मासिक पास का सवाल है इस में वृद्धि कुछ ज्यादा हो गई है क्योंकि जो हमारे प्रथम श्रेणी तथा द्वितीय श्रेणी के टिकट हैं इनमें 11-12 परसेन्ट की बढ़ोत्तरी हुई है, जबकि मथली पास में बढ़ोत्तरी 100 प्रतिशत से ऊपर है । अतः मैं ग्राम उपभोक्ताओं की तरफ से या सर्विस क्लास के गरीब लोगों की तरफ से अनुरोध करना चाहूंगा कि मासिक टिकट की वृद्धि को कुछ कम करने की कृपा करें ।

आपने इस वर्ष अपने बजट में जो "सेफ्टी सिक्योरिटी और पंचुएलिटी" यानी संरक्षा सुरक्षा और समय की गारन्टी दी है तथा माननीय प्रधान मंत्री जी के बीस सूत्री कार्यक्रम को लागू करने का संकल्प—पेड़ लगाने की योजना, ऊर्जा के वैकल्पिक साधनों का विकास—लिया है, इस के लिये भी मैं आप को बधाई देता हूं, परन्तु ऐसा न हो कि ये लक्ष्य सिर्फ स्टेशनों पर लिखे हुए नारे ही साबित हों, हम इन का इम्प्लीमेंटेशन चाहते हैं, कार्यान्वयन चाहते हैं जिस से कि दूसरे विभागों के लोग, दूसरे सम्बन्धित व्यक्ति आप से प्रेणा ले कर उन सुधारों को अपने यहां भी लागू करें ।

अब मैं अपने क्षेत्र के सम्बन्ध में कुछ बातें निवेदन करना चाहता हूं । हमारा मध्य प्रदेश एक ऐसा पिछड़ा हुआ इलाका है जहां

आज भी सब से कम प्रतिशत रेलवे लाइन का विकास या विस्तार हुआ है । मैं यह चाहूंगा—जिन लाइनों का सर्वे हो चुका है, चाहे वह रायपुर, बस्तर को जोड़ने वाली लाइन है या इन्दौर से महु होकर खाण्डवा को मीटर गेज से ब्रॉडगेज में बदलने की बात है या खालियर शिवपर सवाई माधोपर की लाइन को बदलने की बात है इनको प्राथमिकता दी जानी चाहिये ।

मेरे संसदीय क्षेत्र में भोपाल विकास-पर एक प्रेस 35 डाउन तथा 36 अप चलती हैं । आप को यह जानकर अश्चर्य होगा, इस का नाम भोपाल विलासपर एक्सप्रेस तो जरूर है, परन्तु यह 56 स्टेशनों में से 50 स्टेशनों पर रुकती है और जिन 6 स्टेशनों पर नहीं रुकती है वे सब मेरे ही संसदीय क्षेत्र में हैं । इसलिये मैं चाहता हूं कि इस भोपाल विलासपुर एक्सप्रेस को फास्ट पैसेन्जर का रूप दे कर मेरे संसदीय क्षेत्र के जो स्टेशन है सुमैर, पवाई, बरेठ, कुलहार, कंधोरा इन स्टेशनों पर भी रोकन की व्यवस्था करें, क्योंकि बीना विलासपुर सैक्शन में यह हर स्टेशन पर रुकती है, लेकिन मेरे क्षेत्र में 5-6 स्टेशनों पर नहीं रुकती है जो कि भोपाल बीना सैक्शन पर है । यदि इस तरह की व्यवस्था कर दें तो यात्रियों को बहुत सुविधा होगी और किराये की ग्रामदनी में भी वृद्धि होगी ।

अभी हमारे मित्र भरिया जी ने कहा था कि सन् 1981 में भतपूर्व रेल मंत्री श्री कदार पांड जी भोपाल गये थे और उन्होंने भोपाल से दिल्ली तक के लिये एक सांची एक्सप्रेस चलाने की बात कही थी । मैं इस बात को कहना चाहूंगा कि हिन्दुस्तान के हर प्रदेश की

राजधानी आज दिल्ली से जुड़ी हुई है। एक सिर्फ मध्यप्रदेश की राजधानी ही छूट गयी है जिससे कि दिल्ली के लिये कोई गाड़ी नहीं आती। वैसे तो बहुत बड़ी-बड़ी गाड़ियां वहां से आती हैं लेकिन दिल्ली से भोपाल तक की कोई गाड़ी नहीं है।

विदिशा में जो कि मरा खुद का संसदीय क्षेत्र है, वहां पर ओवरब्रिज की बात भी सामने आयी है। मझे खुशी है कि रेल मंत्री आदरणीय श्री सेठी जी न पिछले रेल बजट में इस ओवर ब्रिज के लिए 9 लाख रूपय मंजूर किये थे और आपने भी इस बजट में इसके लिए 10 लाख रूपये का प्रावधान किया है। इस तरह से इस ओवर ब्रिज के लिए आप 19 लाख रूपय द रहे हैं परन्तु, आज तक इस ओवरब्रिज पर कोई कार्य प्रारंभ नहीं हुआ।

अन्त में मैं भोपाल की कोच रिपैरिंग फैक्ट्री के बारे में आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहूंगा। पिछले दो वर्षों से इस कोच रिपैरिंग फैक्ट्री के निर्माण की बात कही जा रही है। इसके लिए चालू वित्त वर्ष में, यानी 82-83 वर्ष में 1.08 करोड़ रुपया रखा गया था और जो 83-84 का बजट है, उसमें आपने 3.50 करोड़ रुपये का प्रावधान किया है। इस 4.58 करोड़ रुपये का प्रावधान होने के बाद भी आज तक केवल फैक्ट्री की भूमि के हस्तांतरण का ही काम हो पाया है। यह प्रगति किसी भी हालत में संतोषजनक नहीं है। अतः मैं निवेदन करूंगा कि इस कार्य में तेजी लाए। इस से हमारे कोचिंग के मैन्टिनेंस के काम में प्रगति होगी और साथ ही साथ वहां के भोगों को रोजगार के साधन भी उपलब्ध होंगे।

इसके साथ ही साथ मैं यह भी निवेदन करना चाहूंगा कि गुलाबगंज स्टेशन

पर अमृतसर एक्सप्रेस और विदिशा क्षत्र में मण्डी बामोरा में लखनऊ-बम्बई एक्सप्रेस के स्टोपेज मंजूर करे। इसक लिये मैं आपका बड़ा आभारी होंगा।

आपने जो रेल बजट प्रस्तुत किया है, उसके लिए आप बधाई के पात्र हैं। रेलवे रिफार्म कमेटी के सुझावों के अनुसार और आप अपने वक्तव्य के अनुसार प्रस्तावों को पूरी तरह से कार्यान्वित करने का पूरा पूरा प्रयास करेंगे, ऐसी हमें आशा है। धन्यवाद।

*SHRI OSCAR FERNANDES (Udapi): Mr. Deputy Speaker, Sir first of all let me welcome wholeheartedly the Railway Budget presented by the Government in this august House. On behalf of the people of Karnataka I thank the hon. Railway Minister.

There was a long standing demand of the people of Karnataka for the conversion of Guntakal-Bangaore metre gauge into broad gauge. This work has been completed very fast and journey between Bangalore and Bombay has become more convenient. This conversion has enabled Karnataka Express which runs between the State Capital Bangalore and the National Capital Delhi to deviate its route from first of April 1983. Therefore, people of Karnataka are grateful to the Railway Department, Hon. Minister in his budget has agreed to conduct surveys of two lines. One is from Chickmagalur to Kadur and the other from Karwar to Hubli. For this also the people of Karnataka thank the Central Government to start the work on these lines immediately after the survey is over.

Sir, I would be failing in my duty if I do not mention for your kind consideration some important grievances of my constituency. In the entire Railway map of our nation

West Coast Railway line is the most important missing link. The work has started from Bombay but I humbly request the hon. Minister to start the work from Mangalore also. This work has to start immediately because a new port has come up at Mangalore. Pelletisation plant and a fertilizer plant have been set up there. As early as possible a sponge iron plant is going to be set up there. A naval base is being set up at Malpe in Udupi. Due to these consideration of industrial development this West Coast line is very vital. If this line is not completed the industrial produce of this area cannot be utilised properly.

National Transport Policy Committee in its report has gone into greater details and suggested the setting up of new railway lines. First of all according to the report there should be big industries in the area to lay a new railway line. Secondly, it says that there should be rich mineral resources. Thirdly, the area should be rich in forest resources.

In my constituency, Bindur is very rich in mineral resources. These mineral resources are being transported by lorries to the rail heads. Similarly, North Karnataka has enormous forest resources. If we have to get the benefit of this forest wealth, the West Coast railway link is the only answer. Big industries have already been set up at Mangalore. Chemical fertilizer factory has come up. An oil refinery is in the offing by the year 1985. Very soon Mangalore will also get a sponge iron plant. All preliminary preparations have started for

setting up a pelletization plant. NTPC's report stresses on strategic reasons for choosing construction of a new railway line. In the entire West Coast there is no railway link. A naval base is coming up at Karwar. Also if you take into consideration the protection of the Mangalore port, strategically this fulfils all the conditions. NTPC's report lays much emphasis on growth centres for sanction of a new line. If there are growth centres then a new railway line can be constructed according to NTPC's report. Mangalore is a very important growth centre. There is a big fishing harbour at Malpe. Karwar also has become an important growth centre. Lot of development activities are going on at Goa. Thus, all the conditions that are required for construction of a new railway line as put forth before us by the NTPC have been met and therefore this historic West coast railway line is very essential.

NTPC while expressing its views about this Mangalore-Bombay railway line says :

“For rationalising transport, reducing total transport effort and relieving section of existing saturated network are important criteria for construction of new lines. There are traffic routes like the Grand Trunk route, the Bombay—Madras route, the East Coast line and the Kharagpur—Tatanagar section, which are working to a saturation point and where traffic densities will continue to grow. Even after doubling and electrification, these routes will not be able to carry total traffic which will develop on the system. It is in this context that there is an urgent need for developing alternative routes on which traffic can be diverted, reducing loads and consequently total transportation effort. The saving in energy as a result of reduced transportation effort is of great value to the economy in the context of energy shortages. There is, for example, a missing link between Bombay and Mangalore. Traversing

[Shri Oscar Fernandes]

the potentially rich West Coast areas, this link will reduce load on the north-south traffic by about 600 to 1000 Kms and considerably relieve congestion on the Grand Traffic and Bombay-Madras routes.

A study conducted through the Government of Maharashtra at the instance of the Committee showed that if this West Coast line is constructed, it will carry a heavy volume of traffic, including diverted traffic, thereby not only relieving congestion on existing traffic routes, but also in helping to develop region."

Thus the West Coast railway line will create a new history in connecting several States and linking important industrial centres. The people of Goa, Maharashtra, Karnataka and Kerala would be very much benefited by this new line. Once again I congratulate the hon. Railway Minister on behalf of the people of Karnataka and request him to complete the construction of this Mangalore-Bombay railway line.

PROF. P. J. KURIEN (Mavelikara):
Sir, I rise to support the Budget. Our discussion is slow as our trains are.

Railway is a public sector undertaking, which has maximum capital investment—Rs. 37,000 crores. It is a commercial undertaking also. So, naturally, we should get the returns in proportion to the investment. But at the same time it should also be remembered that the Railway is to share certain social burdens. Therefore, the Railway Minister has actually struck a balance between the commercial aspect and the social obligations in framing his Budget proposals. It is in this background that I am viewing this Budget.

Our Railway is actually in a crisis situation. Take the case of our tracks. These are 61,000 route kms making one

lakh kms of track. As I understand, a good portion of this has to be removed because they are old and degenerated. The situation can be well understood when one knows that the speed restriction extends upto a distance of 4486 kms where as a few years back, it has only 780 kms. This situation has arisen because of the fact that adequate consideration was not given in the previous years for providing sufficient depreciation fund. I am happy that the hon. Minister has given up that policy and has now taken up a correct approach of providing sufficient depreciation fund. Last year, the allocation for depreciation fund was 500 crores whereas he has spent 556 crores. This year the provision is of 850 crores. The Railway Reforms Committee has urged upon the Railways to provide at least 2000 crores for renovation of the track and rolling stock. But what is the present position? This year our Plan outlay is only 1342 crores and the Railways' efforts to get higher allocation from the Planning Commission met, with I do not say failure, but it did not succeed. So, there is a gap and because of this constraint, if you compute you will find that at the end of the Fifth Five Year Plan, the arrears in track renewal will be to the tune of 18,000 kilometres. That is the present situation that we are Now, considering the fact that this year you have given Rs. 220 crores only for track renewal. I can only say that the process of track renewal goes like tortoise and the degeneration of the track like hare. The result is that we have to give greater emphasis on the track renovation and allot more funds for that. The condition of rolling stock is also no different. At least 41,000 of our wagons have to be replaced or urgently overhauled. If I understand correctly the 4,000 of wagons which you are using, have already outlived their periods. and 14 per cent of the passenger bogies are sheer junk. Thus, immediate replacement of 10 per cent of the total wagons and also 20 per cent of the track is required. That is the present position. This is definitely an

alarming problem. It is in this background that I am looking upon the performance of the Railways and also the proposals made by the hon. Minister.

Coming to the performance side of the Railways, I am very happy to say that this year there was remarkable improvement, especially in the freight movement. You have reached a record figure of 227 million tonnes as against 195 million tonnes last year. This is definitely remarkable. The World Bank has also praised the Railways for this remarkable achievement. I am sure, that the Minister will keep up this tempo and also try to increase efficiency.

Another area in which I would like to commend is about the safety of travelling public. In fact, the people had lost confidence in the safety of the railways. That was the position. But I see, from April to December 1982, i.e. the preceding year, there is a fall of 26 per cent in accidents. This is, of course, good. But one cannot be satisfied with that. Even accidents to the extent of 1 per cent are very serious because human life is involved in them. Our aim should be to reduce the accidents to zero level. In this context I congratulate the Minister for his special slogan which gives thrust the safety of passengers. But I would also request him to consider the recommendations in the reports of the various accident enquiry committees and also take stringent action against the guilty persons, whoever they may be.

In an objective way, he has brought in increase in fares and freights. Of course, this increase, specially the increase in the case of the second class passenger is going to hit them hard. You are going to collect an additional revenue of nearly Rs. 178 crores on passenger fares and Rs. 310 crores on freights by the hike. I admit that this increase has been necessitated by two factors: (1) your request to the Planning Commission for higher allocation has not been conceded to; (2) you have

tried to make the running of our railways economic. It is true that the running of our railways, especially the passenger traffic, is not economic. Every year the railways are losing Rs. 400 crores on passenger services. Your effort was to make good at least a portion of that. I should not forget here the fact that the Railway Tariff Enquiry Committee has recommended a steep increase in fares and freights. Anyhow, the Minister has not gone to that extent, but I think he had kept this in mind.

However, I would like to point out, considering the paying capacity of our people, the increase in fares hits them very hard. Also, the increase in charges on freight movement will push the prices. No doubt, you have taken the cue from the fact that, in spite of the increase last year of fare and freight, inflation was reduced to 2 per cent, and you perhaps expect the same salutary effect this year also. But I feel that we should bear in mind the *per capita* income of the people and also the fact that 99 per cent of our people are travelling in second class. In that light, I feel this increase in freight calls for re-consideration. I would suggest that at least the essential commodities should be exempted from the freight increase.

Regarding the performance of the railways, I should say that some improvement is required. It is seen that the number of ticketless travellers is on the increase. In some areas the people think that it is their birthright to travel without tickets. I shall quote some statistics to prove my argument. The anticipated sub-urban and non-sub-urban Passenger trips during 1982-83 was 2,193 million and 3,949 million respectively, whereas the actual number was only 1,855 million and 3,469 million. In spite of the fact that in the suburban fare there was an increase last year, you are not having any increase in earnings. That clearly shows that ticketless travel has been on the increase I do not say that in all cases it is with the connivance of the railway

[Prof. P. J. Kurien]

officials, but I feel that there is either apathy or connivance on the part of some of the officials.

Another problem is the late running of trains. I am sure the Minister has made certain efforts to ensure punctuality. In fact, his motto is: safety, security and punctuality. Certainly, it had some effect. Still, even today most of the mail and express trains are running late. I would suggest that there should be some provision for fixing responsibility on the officials for the late running of trains. If my memory is correct, when the late Shri Hanumanathayya was the Railway Minister there was an attempt to fix responsibility for the late running of trains on the Officials, and that had some pretty good result.

So, I suggest that also for the consideration of the Minister.

Sir, cannot but mention an important point here. There was also a controversy about it in the press. The Minister took a bold and correct step about that. In fact, I had written to him also on the matter. Usually in these days people in power would like to have discretion. But I am surprised, and I am very happy and I congratulate you, Mr. Minister, for you wanted to do away with the discretion which there are having about allotment of rakes in respect of coal. You know what is happening. The rake allotment was the discretion of the Railway Ministry for moving the coal and you have taken a very correct step in doing away with this discretion. For that, I personally congratulate you because that is a correct step which anybody in authority should take. And you know, in our country the reason for corruption is the discretion vested in the people at different levels. Doing away with discretion is a very correct step and I congratulate you for that.

Now, I am coming to the problems of my State. Actually, our country is having 61,000 kilometres of railway line and my State is having only 914

kilometres. For one lakh population the kilometre distance of railway line is 10 in other States, but in Kerala it is only 4. In spite of that this neglect has been persistently continuing. I want to bring this fact to your notice.

Again, with regard to railway installation, Kerala does not have a single railway installation. Sometime back there was a proposal for starting a coach factory at Palghat in Kerala, but now that has also been shifted and so we do not have any such installations. So, with regard to railway line as well as installations, our State is far behind and we are almost being neglected. So, I would suggest for your personal consideration two railway lines in Kerala which I request you to include for conducting the survey. Of course, the coastal part of Kerala is having railway line. But the hilly area and also the middle land of Kerala is not having any railway line. So, I am suggesting two railway lines for inclusion in the survey in those areas where there is no railway line. You can provide a few lakhs of rupees; it is not difficult for you to do so. Those railway lines are (1) Triuvaila pathinam-Thitta-Punalloor, line and (2) Chengannoor-Kottarakara-Trivandrum line. I leave this for your consideration.

Another point is what more facilities can be given in the existing trains. I may tell you an experience of mine. Many a time I had to travel from Trivandrum to the railway station situated at my place, standing for two hours in the First Class. One day I came to my railway station and the train was about to start. So I got into Second Class, and from the Second Class compartment inside the train, one can go to the First Class compartment which is after 5 or 6 bogies. For two hours I tried to go to the First Class compartment, but I could not go because of the heavy rush. This is the Wynad Express. The Second Class compartments were so crowded that I could not walk from the Second Class compartment to the First Class compartment. This is the position of the

Wynad Express. If you make a study, you will find that that is the most crowded train in this country. I only request you to increase the bogies of that train from 16 to 21 and make it double-engined. In short, you increase the bogies of that train and provide double engine.

I have got one more request. The Jayanti Express from Delhi to Cochin is going five days in a week. It goes to Cochin only. Why don't you extend it up to Trivandrum? It is because on many occasions we have to travel to Trivandrum in the Jayanti Janata, not in the Kerala Express because the Kerala Express goes only two days in a week.

Trivandrum is the capital of the State and so the J.J. Express which goes from Nizammudin to Cochin can be extended up to Trivandrum; which is only 4-hour journey. It requires no further engine and no additional bogies. It can easily be extended up to Trivandrum. No additional expenditure is involved.

I will therefore, request that with the existing facilities and without any additional expenditure, the Minister can do these two things to the people of Kerala.

I want to say one more point about electrification. Of course, you are going in for electrification and the fields have also been increased. But our policy should be reconsidered. It is true that for electrification, the initial cost is high. Once you electrify the tracks, the maintenance cost is very much less and also there is high efficiency. With regard to Kerala, there is enough power available. It is true that, at present, there is a power shortage due to the drought. That is an extraordinary situation. For the last 10 years, there was no drought. Only now, we have had this drought. But this is temporary and extraordinary. Otherwise, power is available in enough quantity and the Government is prepared to give power at the reduced rate for electrification. I would suggest, as a long-term policy, wherever power

is available, we should go in for electrification. If there is no fund, we should try to get the fund from any source. Why don't you get funds from our nationalised banks? Railways can take funds from there also and go in for electrification. For running the diesel engines, we are importing oil by giving our precious foreign exchange reserves. Why should we not go in for electrification wherever it is possible? Power is produced in this country either through hydro-electric projects or thermal-power projects. Raw Materials are available for both of these projects, in our country. In order to save the foreign exchange reserves and increase the efficiency, and as a long-term policy, I would only suggest to the hon. Minister to give special consideration and allocate more funds for electrification. Wherever power is available, specially in the State of Kerala where power is available in plenty and the Government is prepared to give enough power, you please go in for electrification.

With these words, I support the Railway Budget.

DR. GOLAM YAZDANI (Rajganj):
Mr. Deputy-Speaker, I rise to support the Railway Budget which was presented to this House by the hon. Railway Minister.

Now, I want to draw his attention to the miserable conditions of district West Dinazpur in the State of West Bengal. This is a district which has been the victim of partition. During the country-wide partition the whole district was partitioned into East and West. And the railway line which was actually feeding this district was lost to Pakistan and this district was left only with a truncated railway line from Barasoi to Radhikapur which actually goes to Paryathipur in the East Dinazpur district. When the re-organisation of the State was undertaken, the Islampur sub-division was added to the West Dinazpur district. So, the West Dinajpur district has three sub-divisions. Just like star-fish, it has three tentacles. At the apex

[Dr. Golam Yazdani]

of one tentacle at the north-eastern corner, Balurghat town has been located. It is the district headquarters of West Dinajpur. Before partition, this town was actually fed by the railway line which was running from Calcutta to Siliguri via Hilly.

There was no rail link and when it was made district headquarters, the Government just tried to make some connection with the district headquarters and with the rest of the country. So, from 1949—the partition of the country took place in 1947—it was being proposed that this Balurghat should be joined with the main railway line from Ekloki in Malda district and continuous survey was made in 1949, 1952, 1972 and 1973. The estimated cost of the construction of the railway line was also given. I have got the reply from the hon. Railway Minister that the project was not taken up because they found that this line will not be profitable and they just left it like that and I think it is very cruel because when this country was partitioned, the Government has the responsibility to rehabilitate people who were the sufferers and victims of this partition. We know that the people who migrated from Pakistan to India were rehabilitated with thousands and thousands and thousands of crores of rupees but these people who suffered the partition of the country are not rehabilitated. Why should not they be rehabilitated? All the communications there are poor. But, though communications were not established, and the truncated line from Barsoi to Radhikapur was only metre gauge, even when the conditions were so poor and they needed improvement, the railway authorities said that this will not be profitable. How these officers, who are at the helm of affairs, say like this? Is it because they were entrusted with making the survey? How can they make such a remark on the position in the district regarding communication? If this had not been profitable, they should have suggested as to how it could have been made profitable because there was a route from Barsoi to

Radhikapur and it was very easy to link this railway road with the existing line and this simply was not done by the officers on who the responsibility for survey lies. That was very cruel on the part of officers at the helm of affairs at that time. The intention of the Government at that time was to help the people to establish connection with Barsoi. But why these people who are posted over there with high salaries etc those officers at Maligao, should come forward and give suggestions the Government that this line can be laid only if this is done with the existing railway line and the existing railway line is converted into broadgauge? They never did this. They failed in their duty, because we are living in a democratic country. I have got every reason to ask the Government, why these things were not done. The partition of the country was made about 36 years ago. Why are these people still suffering? They are not having any communication railway line. I just want the Hon. Minister of Railways—he has got but those people did not have the imagination to proceed with the work if he is just willing to do it. I shall wholly support him to proceed with this construction of the Balurghat-Ekloki line and to link it with the Kalyaganj which is a station en route Barsoi-Radhikapur railway line and convert this existing railway line into broadgauge immediately and also to extend the Ekloki-Balurghat line up to Hilly to make the whole railway network viable immediately because this has been pending for long. It is overdue. It should have been done long ago. It has not been done till because of the inefficiency of the railway department.

I want that the Railway Minister should do away with this inefficiency, and we shall support him in that.

One hon. Member has said that the hon. Railway Minister is a Minister for Malda. I strongly protest against that. He is not a Minister for Malda, he is a Minister for the whole country. We are happy that he is from Malda.

We know that the Ministers who had been Railway Ministers before have done so many thing for their areas. Can anybody give any proof to say that he is a Minister for Malda? I can tell you here that in his Budget Speech he has surely mentioned 'Malda', but he has mentioned so many other places also. He has said:

“...major new repair workshops at Bhopal, Tirupati, Guntupalli, Bhuvaneshwar, New Bongaigaon, Malda, Golden Rock and Krishnarajapuram..’

One of these places is Malda. Does this prove that he has done only for Malda? He has done for so many other places also. Because of this, can it be said that he is a Minister for Malda? In fact, he has not done anything for Malda. We expect him to do. we demand that he should do something for Malda and proceed with the work immediately. Whatever loss has been there in the last 36 years should be made good immediately; within two or three years he should complete all this; then we shall congratulate him.

19.52 hrs.

[SHRI R. S. SPARROW *in the Chair*]

I have written so many letters to the previous Railway Ministers, Shri Kedar Pandey and Shri P. C. Sethi, and they have replied to me saying that the railway line from Eklokhi to Balurghat would cost Rs. 20 crores, the railway link from Buniadhpur to Kaliaganj would cost Rs. 9 crores and conversion of the line from Barsoi to Radhikapur would cost Rs. 7 crores. The total comes to Rs. 36 crores. Can I ask how big is this amount of Rs. 36 crores to the Government of India or to the Railways for want of which these people have been suffering for such a long time? For want of such a small amount, these people have been suffering like anything, and they are victims of partition. Why have they not been given all these projects? Why have these projects not been done so far? I have every right to ask the Railway Ministry. What did they do? Why did they not do it for so long? I now request

the Railway Minister to go ahead with these projects immediately and complete them in the least possible time that is required for these.

As I said, those people who had been given charge of this work of survey did not have imagination. Balurghat town is situated only a few miles away from the Bangladesh border. For defence purposes, this line should be constructed immediately because it is near the border. Mr. Chairman, you have been in the military. You know, for defence what is required first of all is communication—information and communication—so that you can go ahead for successful military action, for retreat or for advance. Balurghat is a very important place and, as I said, it is near the border. Why is consideration about this defence aspect not being given? I wonder what the Railway Ministers were doing before.

Now I will conclude. Let me say a few more things. I shall tell him other things. Whenever we want some improvement in the railway system, etc., etc., I shall draw his attention to the other conditions where immediate attention is to be paid and something should be done. I will tell you and he will understand because he is a local man over there.

What I want in Malda district is this. In Malda district there is a station called Bhaluka. The station is on one side and the main town is on the other side. So if a goods train is standing there, passengers have who want to cross over and go to the town have to go underneath the goods train. So immediately an overbridge is required over there to prevent any accident. Then, Sir, elevation of platforms is required in Harischandrapur and Shamsi stations. I request the Railway Minister to immediately take action in this regard.

Then, Sir, remodelling of the Malda station has been taken up and it is still going on and I want him to just pay attention to more stations and make other improvements and also to establish repair workshops immediate-

[Dr. Golam Yazdani]

ly and also establish more workshops and factories, etc. regarding railways in Malda district and not to listen to those who say that he is only for Malda and is not looking after other places.

Then an overbridge in Dalkola as also in Siliguri town is required. In Siliguri the railway line goes through the town and there is tremendous traffic. An overbridge should be there.

About new trains I shall tell him from Katihar to Malda there is only one train in the morning and in the evening also there is only one train. In between there is no other train. That train has only 8 bogies. I shall request the hon. Minister to travel in that train in second class and see the condition. He cannot reach the destination comfortably. There is such a congestion in that train. In the first class compartment also you cannot get in because that is already occupied by students and other people. So it is better to do away with the first class and only second class bogies are provided. I ask more bogies should be provided or alternatively another train should be run during the day time. It can easily go at 10 O'clock and come back 3 O'clock.

Then, Sir, there is no connecting train for the Gour Express. This New Jalpaiguri passenger is supposed to connect the Gour Express but it never comes in time. It comes 3 hours or 4 hours late. It is an independent train. It is actually for giving connection to Gour Express but nobody can catch Gour Express if he comes by this New Jalpaiguri passenger. So some other train should be provided or the Gour Express timing should be modified.

One more point I shall tell you. The Gour Express leaves Sealdah at quarter to ten and reaches Malda at 7 O'clock. At 6 O'clock from Malda a train leaves for Katihar. That means those passengers who want to go to Calcutta by Gour Express cannot take this train because of one hour discrepancy. It is a

simple thing. But these officers at Guhati or at Katihar do not pay any attention. I do not know how they make the time-table for this Gour Express. If it is made to leave Sealdah one hour earlier and if this train from Malda is made to leave half an hour later, then this Gour Express passengers can come and easily go to Katihar. It is only a small matter of adjustment. But these people who are at the helm of affairs will not listen to the difficulties of the people.

I am glad that the Minister is thinking of having the Himalayan Express from Siliguri to Calcutta. I shall urge upon him about one thing. The train which goes to Bombay from Bhagalpur should start from Malda. Malda is only 2 hours' journey from Bhagalpur. Malda is important in every respect. Why not start the train from Malda itself? This is my request.

There is a place in Malda called Pandua. One month before Ramzan, there is Urs. If you go there on that occasion, you will find how the people are travelling from Adiana station. There is a small train with 8 bogies only. There are lots of a passengers coming for the Urs. There is only one train in the morning and one train in the evening. At least there should be 2 or 3 special trains. Or you should increase the bogies of these trains. Now the Urs is coming shortly and I request the Minister to give special attention to this matter, in the interest of the convenience of the passengers.

Before concluding I would like to say a word about cleanlines of the local passenger trains. This is very important because unless cleanliness is there, we cannot travel.

I support the Budget. With these words I conclude.

SHRI AJIT KUMAR SAHA (Vishnupur): Mr. Chairman, I thank you for giving me time.

With your permission I would like to speak in Bengali.

**Sometime back, hon. Deputy Speaker told Mr. Daga that Railway is a Public Utility Service, not commercial undertaking. But there is no reflection of that philosophy in this Budget. It appears to us that Railway freight and fares have been increased according to the dictates of the I.M.F. and all the subsidies hitherto granted have been withdrawn. However I do not wish to enter into all that at present. I will draw the attention of the Minister to certain problems faced by us in the backward districts of Bankura and Purulia in West Bengal. I will certainly thank the hon. Minister for whatever he has done and is trying to do for North Bengal. The hon. Minister had visited Bankura and Purulia some time back. He met the public there where many MPs, MLAs, businessmen were present. I was also there. The hon. Minister was accompanied by the General Manager of South Eastern railway and the DRM. They had given many assurances to the people there. But I regret to say that none of these assurances has been fulfilled as yet. Sir, the people of Bankura and Purulia have been demanding a fast train for Howrah for a long time. They had undertaken a 'padayatra' upto Howrah to highlight this demand. Earlier another railway Minister, Shri Kedar Pandey, addressing a public meeting from the same platform with the Chief Minister of West Bengal had assured that a fast train will be provided between Purulia and Howrah. Shri Gani Khan Chowdhury, the present Railway Minister had also given an assurance to the people of these places that we will do something in this regard. But almost six months have elapsed and nothing has been done as yet. When we raise the demand for this fast train, at first we were told that there are no terminal facilities available. We raised this question many times in the Parliament as well as in the Consultative Committees. Different types of reply were given to us. Sometimes it was said

that this fast train will not be able to enter the existing Kharagpur platform. Then it was said that terminal facilities were not available. Some time ago Shri Chowdhury said in the Consultative Committee meeting that the existing metre gauge terminal facilities at Purulia can be converted into broad-gauge terminal by spending some amount on that. But as yet no steps have been taken in this regard.

Sir, there is one passenger train running between Hathia and Howrah via Bankura, Purulia and Kharagpur. We met the hon. Minister and he had assured before the representatives of that area that the steam engine provided on that train between Kharagpur and Kathia will be replaced by a diesel engine. The General Manager and D.R.M. who accompanied the Minister had also given this assurance but nothing has been done about this. Moreover, this train runs between Howrah and Kharagpur with electric engine and at Kharagpur the same is replaced by steam engine to steam engine takes about 50 minutes. The train stands on the platform for 50 minutes and consequently always runs late. We have raised this question again and again. The steam engine that is provided also goes out of order on the way very frequently. The promised diesel engine has also not been provided. You have also said that you will take up the electrification of the Kharagpur-Adra Section in a phased manner, and the Kharagpur-Midnapore Section is being taken up. But in the budget papers we do not find any allocation provided for this purpose. We do not know on what basis you had given this assurance.

Another thing Sir, the Neelachal Express runs from Delhi to Puri. We had suggested to the railway officers in the presence of Shri Ghani Khan Chowdhury that this train may be diverted twice a week via Adra and Kharagpur. This train at present goes to Kharagpur via Tatanagar and Rourkela. If that is diverted from Gomoh and goes

(Shri Ajit Kumar Saha)

to Kharagpur via Adra, then it will save a distance of about 70 Kms. and the people of the backward districts of Bankura and Purulia will find it convenient to travel to Delhi and Puri. The reply given to us was "why are you asking for this route only twice a week? You take it on a regular basis. We will arrange for that." But we have not got this facility as yet even twice a week.

Sir, we had told the hon. Minister that we, the people of Bankura have to go to Durgapur by bus to make reservations for Delhi or Howrah. The people of Bankura are facing great difficulty on this score. Even the MPs and MLAs who can get so many facilities, find it difficult what to say of the public! Therefore we had requested the hon Minister to open a ticket counter of Eastern railway also at Bankura where a booking office of the South Eastern railway is already there. This will help us to get booking for Delhi and other places in Bankura itself. This too has not been done as yet.

Sir, the hon. Minister was incharge of the 'energy' portfolio some time back. He is well aware that huge stocks of high grade coal has been found at Mejhia in Bankura. This coal deposit can be used for 100 years or more. Now to transport that high grade coal to other parts of the country it is essential to construct the new Mejhia-Bankura railway line urgently. The West Bengal Government set up a Committee in this regard. That Committee has also reported that this railway line is absolutely essential and should be constructed immediately. When Shri Chaudhury was Energy Minister, he had written to us that this

railway line was very important and that we should contact the (then) Railway Minister in this connection. But there is no provision for this railway line in the Sixth Five Year Plan and we do not know whether any provision has been made in the Seventh Five Year Plan also. If this is done then many coal based industries can come up in Bankura and the poor people of this backward district can be benefited to a great extent. Only two days ago, in reply to a question the Minister of Industries Shri N. D. Tiwari had stated that in the backward regions the entrepreneurs are not interested to set up industries in spite of subsidies because of lack of infrastructure. Now if we want to develop backward regions and want to remove regional imbalances, then infrastructure has to be provided in the backward areas. Apart from new railway lines other facilities also have to be provided. Unfortunately no new railway lines have come up in these backward areas. Not only that, even the existing lines constructed in the British days are in very poor condition. There is great deterioration. If the hon. Minister pays some attention to them it will be of great help. The entrepreneurs will be encouraged to set up industries in these backward regions.

Sir, the hon. Minister is aware that there is a metre gauge railway line in Bankura called the BDR. Railways. On that line formerly 3 pairs of trains used to run. That has at present been curtailed to only one pair. The poor people of Bankura and Purulia have to travel to Burdwan, Hoogly and Howrah at the time of

harvesting. This is the only train available to them. Due to the reduction in the number of trains these poor people are in great distress. Even the existing railway track has not been renovated at any time. Sir, you will be astonished to hear that even the steam locomotive handling that metre gauge train is of 1938 vintage. No renovation or modernisation has even been thought of. I will request the hon. Minister to convert this age old metre gauge BDR line into broad gauge and to connect it with Burdwan. The poor people of this backward belt will be greatly benefited through these steps and will be grateful to the hon. Minister. With that Sir, I conclude my speech.

श्री जयराम वर्मा (फैजाबाद) : सभापति, महोदय, मैं प्रस्तुत रेलवे बजट का समर्थन करता हूँ। माननीय मंत्री जी की अपने काम में तत्परता, रेलवे प्रशासन में चुस्तता, कठोर परिश्रम, तथा संरक्षा सुरक्षा, समय पालन की घोषणा को पूरा करने के उनके नेक इरादे, माल यातायात और दूसरे सुधार कार्यों में बढ़ावा जो हुआ है, उसको जारी रखने आदि उनके प्रयासों के लिए मैं उनको बधाई देता हूँ।

यह अच्छी बात है कि माननीय मंत्री जी ने अपने क्षेत्राधिकार के भीतर सुधार करने, संसाधनों का सदुपयोग करने और उन्हें अधिकाधिक लाभदायक बनाने के लिए दृढ़-प्रतिज्ञ हैं। पुराने रेल पथों, सवारी और माल के डिब्बे के बदलाव के बकाया

काम को निपटाना, उनकी मरम्मत एवं अनुरक्षण के मामले में तेजी लाने के उपाय के लिए भी मैं उनको बधाई देता हूँ

यह भी बड़ी अच्छी बात है कि ट्रंक लाइनों पर सप्ताह में गाड़ियों को अधिक बार चलाकर, ट्रेनों में डिब्बों की संख्या बढ़ाकर, उन्हें खींचने के लिए दो इंजन लगाकर जनता को अधिक सुविधा दी जा रही है, उसके लिए भी वे बधाई के पात्र हैं। कर्मचारियों के सहयोग से मानवीय भूलों को कम करने का प्रयास है, यह भी अच्छी बात है। इन सब बातों से ऐसा लगता है कि अब रेलें ठीक चलेंगी, समय पर चलेंगी, संरक्षित और सुरक्षित चलेंगी और इससे हमारी अर्थ-व्यवस्था को बल मिलेगा तथा देश भी ठीक से चल सकेगा क्योंकि कहा जाता है कि जब रेलें चलती हैं तो देश भी चलता है।

यह भी प्रसन्नता की बात है कि नये डिजाइन के और अधिक क्षमता वाले माल डिब्बों के निर्माण के लिए और पटियाला में डीजल इंजन के पुरजों को बनाने के लिए कारखाने की स्थापना द्वारा आधुनिकीकरण की व्यवस्था की गई है। इस कार्यक्रम को कर्जा लेकर पूरा करने का काम किया जा रहा है। यह भी एक अच्छी बात है।

मूल्यह्रास आरक्षित निधि में 500 करोड़ के स्थान पर 850 करोड़ की व्यवस्था की गई है और जो रेल कन्वेंशन समिति ने लाभांश को 6 प्रतिशत से साढ़े 6 प्रतिशत कर दिया है उसके कारण लाभांश दायित्वा 465.47 करोड़ हो गई है। इसकी व्यवस्था करने के लिए मंत्री जी मजबूर हुये हैं कि नये संसाधन जुटाये। रेलों के सुधार के लिए भी संसाधन जुटाना आवश्यक है। इसके लिए उन्हें माल-भाड़े

[श्री जयराम वर्मा]

और यात्री किराये में वृद्धि करनी पड़ी। यात्री किराए में 178.90 करोड़ की वृद्धि की गई है और माल-भाड़े में 310 करोड़ की वृद्धि की गई है। इस प्रकार से 488.90 करोड़ की व्यवस्था की गई है। जैसा कि मैंने पहले ही कहा इसको पूरा करने के लिए संसाधन जुटाना जरूरी था। लेकिन मैं मंत्रों जो से प्रार्थना करना चाहता हूँ कि अगर वे इसमें कुछ थोड़ी सी कमी कर सकें तो अच्छा होगा। द्वितीय श्रेणी के यात्रायात में अगर वे कोई वृद्धि न करें या वृद्धि को कम कर दें, जिससे कि गरीब पैसेजर्स पर ज्यादा भार न पड़े, तो यह अच्छी बात होगी। मंत्री जी ने द्वितीय श्रेणी की एक्सप्रेस और मेल गाड़ियों में कम से कम दो रुपए किराया रखा है, यदि वे दो रुपए के बजाए एक रुपया कर दें तो यह अच्छी बात होगी। इसी प्रकार में साधारण गाड़ियों में जहाँ उन्होंने कम से कम 80 पैसे किराया रखा है उसको भी यदि 50 पैसे कर दें तो बहुत अच्छा होगा।

इसी प्रकार से खाद्यान्न और चीनी आदि के माल भाड़े में जो वृद्धि की गई है उसे भी यदि मंत्री जी कम कर सकें तो अच्छी बात होगी।

इतना कहने के बाद मैं मंत्रों जी का ध्यान अपने निर्वाचन क्षेत्र की ओर ले जाना चाहूँगा। उत्तर प्रदेश में मैं फैजाबाद मेरा निर्वाचन क्षेत्र है जिसमें भगवान राम की जन्म भूमि अयोध्या भी आती है। हमारा जिला सदा काफी उपेक्षित रहा है।

हम लोग बराबर उसके विकास के लिए प्रयास करते रहे, लेकिन उस ओर ध्यान कम दिया गया है। हमारे जिले की एक निम्नवत मांग रही है। एक छोटी मीटर

गेज की लाइन मनकापुर से कटरा तक आती है, महज 30 किलोमीटर की लाइन है। लखनऊ-बाराबंकी-गोरखपुर, उससे आगे तक यह लाइन ब्राड गेज बन गई है सिर्फ यह 30 किलोमीटर गेज ही रह गयी है ब्राड गेज में बदल दिया जाए। सरजू पर पुल बनाकर उसको अयोध्या तक आगे बढ़ा दिया जाए। मनकापुर से जो गाड़ी चले वह अयोध्या होते हुये प्रयागराज तक चले। इस प्रकार यह ट्रेन इलाहाबाद और मनकापुर के बीच में चलेगी। फैजाबाद से इलाहाबाद के लिये तीनों गाड़ियों में से कोई भी फास्ट ट्रेन नहीं है और उनमें डिब्बे भी बिल्कुल खराब हैं। यदि इस जगह के लिए कोई फास्ट ट्रेन न दें तो बहुत अच्छा हो जाएगा। हमारे फैजाबाद में आचार्य नरेन्द्र देव नगर स्टेशन है, जो देश के प्रसिद्ध समाजवादी नेता आचार्य नरेन्द्र देव के नाम पर रखा गया है। इसके लिए भी कहा गया है कि इसको अपग्रेड किया जाये, दरख्वास्त पांडे जी के मंत्रित्वकाल में भी रही है। जब वे एक मई, 1981 को फैजाबाद गये थे और वहाँ के लोगों ने उनसे मांग की तो पांडे जी की कृपा रही और इसको आवश्यक समझकर अयोध्या के विकास के लिए पब्लिक मीटिंग में ऐलान कर दिया कि मनकापुर-कटरा लाइन को ब्राड गेज में बदल दिया जाएगा और सरजू पर पुल बनेगा और वह ट्रेन एक्सटेंड की जाएगी। मनकापुर से अयोध्या होते हुये वह इलाहाबाद तक चलेगी। यह भी एनाउंस कर दिया गया कि आचार्य नरेन्द्रदेव स्टेशन को अपग्रेड किया जाएगा। उसकी सेवाओं को बढ़ाया जाएगा। लेकिन मंत्री जी के इस ऐलान को खटाई में डाल दिया और कह दिया गया कि यदि इस लाइन को बढ़ाया जाएगा तो उसमें यात्री मौसमी यात्री होंगे। मेरी दृष्टि में यदि ऐसा

कर दिया जाए, तो इलाहाबाद के लिए रास्ता बहुत छोटा हो जाता है। 187 किलोमीटर की कमी हो जाती है, इतनी दूरी कम हो जाएगी। गोरखपुर डिवीजन का हाई कोर्ट इलाहाबाद में है। गोरखपुर डिवीजन के लोगों को हाईकोर्ट वाले अपने मामलों में इलाहाबाद जाना पड़ता है। इसलिए ये यात्री कोई मौसमी यात्री नहीं होंगे। यदि इसको कर दिया जाएगा तो कितने पैसे की बचत हो जाएगी और वहां के लोगों और पूर्व से आने वाले लोगों को काफी सुविधा हो जाएगी। लेकिन अधिकारियों ने उसको खटाई में डाल दिया। यह कह दिया गया कि जरूरी नहीं है।

आचार्य नरेन्द्र देव स्टेशन को अप-ग्रेड तो किया, लेकिन केवल स्टेशन मास्टर के लिए ए० एस० एम० के लिए नहीं किया जो पूरा लाभ मिलना चाहिये था, वह नहीं मिल रहा है। चार-पांच वर्षों के अन्दर उस स्टेशन की आमदनी दुगुने से ज्यादा हो गई है। वहां पर हर गाड़ी रुकती है। शहर के लोग चाहते हैं कि यदि माल गाड़ियां वहां पर रुक सकें और माल वहां पर उतर सके तो बहुत अच्छी बात होगी। इसलिए मैं कहना चाहता हूं कि दूसरा प्लेटफार्म जो नीचे है, उसको ऊंचा किया जाए और बगन की साइडिंग की व्यवस्था को और बढ़ा दिया जाए। परिणाम यह होगा कि वे लोग जो आज रेल से माल नहीं मंगाते हैं, ट्रक्स से मंगाते हैं, उन को आसानी हो जायेगी और वे ट्रेनों से माल मंगाने लगेंगे तथा इससे हमारे मालभाड़े की आमदनी में वृद्धि हो जायेगी इस सम्बंध में जो पिछले रेल मंत्री थे, श्री केदार पांडे जी, उन्होंने घोषणा भी की थी, अब यह आप का कर्तव्य है कि आप इस पर ठीक से ध्यान दें तथा उनकी घोषणा को पूरा

करने की कोशिश करें। मुझे भरोसा है कि हमारे मंत्री जी, जो धार्मिक भावना रखते हैं, के होते हुए आगे से इस पवित्र धर्म स्थान अयोध्या की उपेक्षा नहीं होगी तथा जो सुझाव मैंने रखे हैं वे उन को अवश्य पूरा करेंगे।

मेरे क्षेत्र में एक तहसील हैडक्वार्टर "बीकापुर" है, उस का एक स्टेशन "मलेधूकनक" एक पलंग स्टेशन है, जिस का नतीजा यह हो रहा है कि तहसील हैडक्वार्टर जाने वाले लोगों को बहुत परेशानी होती है। मेरा निवेदन है कि उसको फ़ासिंग-स्टेशन में बदल दिया जाय तथा जो सुविधायें वहां नहीं हैं, वे दे दी जाय।

हमारे यहां एक रेलगाड़ी साबरमती से फ़ैजाबाद के लिये चलती है। फ़ैजाबाद एक पूर्वी जिला है तथा बहुत पिछड़ा हुआ जिला है। यह गाड़ी बहुत लम्बी है, फिर भी पैसेन्जर गाड़ी की तरह चलती है तथा बहुत से स्टेशनों पर रुकती है और रोजाना 6-6 घंटे लेट होती है। एक बार जो इस ट्रेन से सफ़र कर लेता है, वह कान पकड़ लेता है कि दूसरी बार इस ट्रेन से सफ़र नहीं करूंगा। मैं चाहता हू कि इस को फ़ास्ट-ट्रेन किया जाय पहले यह ट्रेन वाराणासी तक जाती थी, लेकिन अब इसको फ़ैजाबाद में रोक दिया जाता है तथा फ़ैजाबाद से एक लिंक-एक्सप्रेस वाराणासी के लिये जाती है। नतीजा यह है कि लिंक-एक्सप्रेस साबरमती एक्सप्रेस का इंतजार नहीं करनी है और चली जाती है। बहुत बार ऐसा होता है जो पैसेन्जर उस गाड़ी से वाराणासी के लिये आते हैं उन को फ़ैजाबाद में रुकना पड़ता है। इस लिये इस लिंक-एक्सप्रेस की कोई जरूरत नहीं है, ऐसी व्यवस्था की जाय जिस से यही ट्रेन वहां तक जाय।

[श्री जयराम वर्मा]

हमारा पूर्वी जिला बहुत पिछड़ा जिला है। हमारे जिले के बहुत से लोग बम्बई में काम करते हैं, लेकिन बम्बई से फैजाबाद के लिये कोई डायरेक्ट ट्रेन नहीं है। मैं दूसरे सदस्यों की तरह से किसी नई ट्रेन के चलाने की मांग नहीं कर रहा हूँ, मैं सिर्फ इतना सुझाव देना चाहता हूँ कि हमारे यहां से सियालदह एक्सप्रेस गुजरती है उस में यदि एक बोगी जोड़ दी जाय, जो लखनऊ में 116 डाउन गाड़ी जो बम्बई जाती है, में जोड़ दी जाय तो उस से हमारे जिले के लोगों को बहुत सुविधा हो जायगी। इसी तरह से उधर से आने वाली ट्रेन 115 आ में वह बोगी जोड़ दी जाय तो वहां से फैजाबाद आने वाले लोगों के लिये सुविधा हो जायगी। इस के साथ मैं यह भी प्रार्थना करता हूँ कि उस बोगी में मालीपुर, अकबरपुर, गुसाईगंज, और अयोध्या के लिये कोटा होना चाहिये, जिस से कि इस जिले के लोगों के लिये सुविधा हो जाय।

एक निवेदन यह है कि एक ट्रेन 83 अप और 84 डाउन वाराणासी से निलमाँ के बीच में चलती है। यह गाड़ी चार दिन फैजाबाद होकर जाती है और तीन दिन सुलतानपुर हो कर जाती है। पहले तो यह ठीक चल रही थी, लेकिन अब ऐसा कर दिया गया है कि जिस दिन अप ट्रेन चलती है, उस दिन डाउन ट्रेन उस मार्ग से दो दिन नहीं चलती है। मेरा निवेदन यह है कि जिस दिन वाराणासी से अप ट्रेन चले उसी दिन डाउन ट्रेन भी वहां जाय। इस में पैसेजर्स को आसानी होगी। इस में किसी तरह के खर्च की बात नहीं है। मुझे अपने रेल मंत्री जी पर पूरा भरोसा है, वे इस पर हमदर्दी से विचार करेंगे तथा हमारे जिले की आज तक जो उपेक्षा

हुई है उस की पूर्ति वे अवश्य करेंगे।

क्योंकि उनका अपना खुद का इरादा यह है कि जहां पर सुविधाएँ कम हैं, वहां सुविधाओं को बढ़ाया जाय और पैसेजर्स के लिए तरह तरह के आराम की चीजें की जाएँ, उन्हें मुहैया किया जाए। इसी ख्याल से मैंने अपने ये सुझाव मंत्री जी के सामने रखे हैं। मुझे आशा है कि अपने इस उद्देश्य में सफल होंगे और मंत्री जी मेरे सुझावों पर भी विचार करेंगे।

श्री केशवराव पारधी (भंडारा) : सभापति महोदय, आदरणीय रेल मंत्री जी ने जो रेलवे बजट रखा है, उसका समर्थन करने के लिए मैं खड़ा हुआ हूँ।

2031 hrs.

(Mr. Deputy Speaker in the Chair)

उपाध्यक्ष महोदय, रेल मंत्री जी ने अपने भाषण में संरक्षण, सुरक्षा और समयपालन का नारा दिया है। यह सचमुच में अच्छा नारा है और मैं प्रार्थना करना चाहूँगा कि जो नारा दिया गया है, उस पर काम भी हो। अगर रेलें समय पर चलती हैं तो लोग समझते हैं कि हमारा देश भी बराबर समय पर चल रहा है, ठीक चल रहा है। इसलिए यह आवश्यक है कि आने वाले समय में इस पर अच्छी तरह से काम हो।

उपाध्यक्ष महोदय, बजट में बहुत सारी बातें कही गयी हैं। मैं उन सब बातों पर तो चर्चा नहीं करूँगा लेकिन कुछ बातें कहना चाहूँगा। मंत्री जी ने दिल्ली-बम्बई, दिल्ली-हावड़ा, राजधानी ग्रेट ट्रेक, आंध्र प्रदेश, कर्नाटक-केरल एक्सप्रेस और मीटर गेज पर दिल्ली-अहमदाबाद और दिल्ली-जोधपुर गाड़ियाँ राजधानी एक्सप्रेस की तरह चलाने का हैये साल में जो कार्यक्रम बनाया है, उसके लिये वे धन्यवाद के पात्र हैं।

माननीय मंत्री जी ने आरक्षण प्रक्रिया में सुधार करने और दिल्ली एरिया में कम्प्यूटर द्वारा आरक्षण करने की व्यवस्था की है, इसके लिए भी वे बधाई के पात्र हैं।

उपाध्यक्ष महोदय, मंत्री जी ने रेल दुर्घटनाओं को रोकने की तरफ भी विशेष ध्यान दिया है। विद्युतीकरण के बारे में भी वे ध्यान दे रहे हैं। छठी पंचवर्षीय योजना में 2800 किलोमीटर की तुलना में 2500 किलोमीटर का विद्युतीकरण करने की बात कही गयी है। यह भी अच्छा काम है।

रेलवे बजट में जो बात कही गयी है, अगर उसी माफिक काम होवे तो जो लोग बहुत-सी बातें कहते हैं, उन बातों को दूर किया जा सकता है। इस बजट पर बोलते हुए बहुत से माननीय सदस्यों ने बहुत सी बातें कही हैं। मैं विदर्भ क्षेत्र से आता हूँ। मेरा भंडारा जिला महाराष्ट्र में जन्म है लेकिन यह पिछड़ा हुआ एरिया है। रेलों में इलेक्ट्रिफिकेशन का काम बम्बई से भुसावल तक आ गया, उधर हावड़ा से दुर्ग तक आ गया लेकिन दुर्ग से भुसावल तक का प्रोग्राम पीछे डाल दिया गया है। दुर्ग से भुसावल के बीच का प्रोग्राम पहले लाया गया था जो कि अब पीछे पड़ गया है। भुसावल से नागपुर तक के लिए प्रोग्राम हाथ में लिया गया था। उसके लिए आपका पूरा स्टाफ वहाँ नागपुर से 15 हजार रुपये महीने के किराये पर मकान ले कर बैठा हुआ है, लेकिन उस एरिये से भुसावल से नागपुर तक का काम अभी भी शुरू नहीं हुआ है।

MR. DEPUTY-SPEAKER: How many lines do you want? You say it.

श्री केशवराव पार्षद : दो तीन दिन पहले मेरा नाम ऊपर था। लेकिन

वाद में नीचे आ गया। मुझे बोलने दीजिए।

MR. DEPUTY-SPEAKER: I am suggesting that whatever you demand, you may mention.

श्री केशवराव पार्षद : उपाध्यक्ष महोदय, हम लिख कर भी देते हैं। लेकिन लोगों की निगाह की दृष्टि से अगर हम इस हाउस में न बोलें तो हम यहाँ काहे को आते हैं। बोलने वालों में मेरा नाम बहुत ऊपर था लेकिन वह नीचे आ गया। जो लोग प्रयत्न करते हैं, उनके नाम ऊपर आ जाते हैं और दूसरों के नाम नीचे चले जाते हैं।

MR. DEPUTY-SPEAKER: No, no. It is correct. The names have been called strictly according to priority. You see the list that was given to me. We are not concerned who must follow whom.

श्री केशवराव पार्षद : उपाध्यक्ष महोदय, मैं इलेक्ट्रिफिकेशन के बारे में कह रहा था कि भुसावल से नागपुर तक और नागपुर से दुर्ग तक का इलेक्ट्रिफिकेशन का काम पूरा हो जाने से बोम्बे-हावड़ा लाइन का काम पूरा हो जाता है। इससे उस लाइन पर काफी अच्छा काम हो सकेगा क्योंकि उस लाइन पर भिलाई जैसे स्टील के बड़े बड़े कारखाने हैं, फेरो मँगनीज और पेपर के भी कारखाने हैं। इलेक्ट्रिक के भी उस एरिये में कारखाने हैं। मँगनीज और ताँबे की माईन्स हैं।

उपाध्यक्ष महोदय, चन्द्रपुर से जबलपुर वाया गोंदिया होते हुए छोटी लाईन है। इस लाईन को ब्राडगेज करने के लिए सर्वे भी हो चुका है और इसके लिए मध्य प्रदेश सरकार ने स्वीपर चार्जर देने के लिए स्वीकृति भी दी है। सर्वे होने के बावजूद भी अभी तक काम शुरू नहीं किया गया है। 1980 में उस समय क रेलवे मंत्री श्री कमलापति त्रिपाठी जी ने अपने बजट भाषण में इस रेल लाईन को ब्राड गेज करने के लिए कहा था।

[श्री के.पराय पारधो]

यह रेलवे लाइन डिफेन्स की दृष्टि से भी आवश्यक है निरोड़ी से कटनी रेलवे लाइन जोड़ना भी आवश्यक है। मंत्री जी से मेरी प्रार्थना है कि भंडारा रोड से जवाहर नगर के लिए भी पैसेन्जर ट्रेन चलायी जाए। डिफेन्स फैक्टरी के लोगों ने भी मांग की है कि वहां पर पैसेन्जर ट्रेन चलायी जाए। पिछली दो-ढाई सालों से मैं मांग रहा रहा हूं और माननीय प्रधान मंत्री श्रीमती गांधी से भी मिला था। उनकी तरफ से भी रेल मंत्रालय को यह गाड़ी चलाने के लिए लिखा गया है।

कुछ माननीय सदस्यों ने कहा कि मंत्री जी ने भाड़ा बढ़ा दिया है जो बसों से ज्यादा हो गया है। लेकिन, मैं कहना चाहता हूं कि जो भाड़ा बस से भंडारा रोड से जवाहर नगर तक लगता है वह चार रुपए है और रेल का सिर्फ डेढ़ या दो रुपए है। इसी प्रकार, सुमसर रोड से नागपुर तक बस से 12 रुपए लगते हैं जबकि पैसेन्जर ट्रेन में पांच रुपए ही लगते हैं। देश में रेलवे को दुरस्त रखने के लिए यह आवश्यक है कि पैसेन्जर्स की सुविधाओं की ओर भी देखा जाए।

मेरे क्षेत्र भंडारा जिले में भंडारा रोड स्टेशन पर आधे-आधे घंटे तक गेट बन्द रहता है। अगर किसी बीमार व्यक्ति को भी ले जाना हो तो उसकी भी काफी तकलीफ का सामना करना पड़ता है। वहां पर ओवर-ब्रिज के लिए मन्जूरी हो चुकी है लेकिन अभी तक यह काम शुरू नहीं किया गया है। इसी तरह तुमसे रोड सासगांव में भी भी ओवरब्रिज जरूरी है। माननीय मंत्री जी इस तरफ अवश्य ध्यान दें।

भिलाई से त्रिवेन्द्रम तक वाया नागपुर दक्षिण के लिए गाड़ी चलाने के लिए भिलाई स्टील प्लांट में आन्दोलन भी हुआ? मेरी प्रार्थना है कि यह गाड़ी अवश्य चलायी जाय। उसी प्रकार हावड़ा से वम्बई वन-डाउन और 2-अप मेल तथा गीताजंली एक्सप्रेस ट्रेन चलती हैं। गीताजंली में तो बोगियां ठीक होती हैं लेकिन वन-डाउन और 2-अप मेल में बोगियां ठीक नहीं रहती न तो साफ-सफाई ठीक होती है और न ही खाने का इन्जाम ठीक होता है। मेरी मंत्री जी से प्रार्थना है कि इन बातों का अवश्य ध्यान रखा जाए।

ए० पी० और तमिलनाडु एक्सप्रेस में भी अच्छे डिब्बे लगते हैं। हावड़ा एक्सप्रेस में फर्स्ट क्लास की एक ही बोगी होती है जबकि पहले तीन-तीन लगती थी। फर्स्ट क्लास में पैसेन्जर्स की सीटें बुक होती हैं लेकिन जगह न होने पर उन्हें सैकण्ड क्लास श्री टायर में सफर करना पड़ता है। इसी प्रकार महाराष्ट्र एक्सप्रेस नागपुर से कोल्हापुर तक चलती है। वह गोंदिया से कोल्हापुर तक चलनी चाहिए। मेरी प्रार्थना है कि इस ओर भी ध्यान दिया जाना चाहिये। जिस मूलाविक उसका महाराष्ट्र एक्सप्रेस नाम है इसलिये गोंदिया से कोल्हापुर तक चलाया जाय। कहा जाता है कि गोंदिया में टर्मिनल की व्यवस्था नहीं है। लेकिन मैं इसको नहीं मानता हूं। वहां व्यवस्था हो सकती है। मैं चाहूंगा कि इस एक्सप्रेस को चलाया जाय।

माल डिब्बों के कारखानों के बारे में मेरा निवेदन है कि जैसा रेल मंत्री ने अपने भाषण के पेज 11 पर लिखा है कि भोपाल, तिरुपति, गुन्तपल्ली,

भुवनेश्वर, न्यू वोनगाईगांव, माल्दा, गोल्डन राक और कृष्णाराजपुरम में माल डिब्बे के कारखाने खोले जायेंगे, मैं चाहूंगा कि नागपुर में भी, जो विदर्भ एरिया का सबसे बड़ा शहर है और जहां माल डिब्बे का कारखाना बनाने के लिये कहा गया था, इसलिये नागपुर में यह कारखाना खोला जाय या अफरावती में बनाया जाय। मेरा निवेदन है कि नागपुर के बारे में आप सोचें और माल डिब्बे का कारखाना या मरम्मत करने वाला कारखाना वहां अवश्य खोला जाय।

20 सूची कार्यक्रम के अन्तर्गत आपने कहा है कि रेलवे लाइन के दोनों तरफ झाड़ लगाने का कार्यक्रम है। मेरा निवेदन है कि रेलवे लाइन के दोनों तरफ काफी जमीन है अगर उसकी लोगों को खेती करने के लिये दिया जायगा तो काफी उत्पादन बढ़ सकता है। यह अच्छी बात है।

अन्त में मेरा निवेदन है कि विदर्भ एरिया के लिये जो बातें मैंने कही हैं उन पर आप ध्यान देंगे ऐसी प्रार्थना करता हूं, और रेल बजट का समर्थन करता हूं।

श्री कृष्ण प्रताप सिंह (महाराजगंज):
उपाध्यक्ष महोदय, मैं अपने क्षेत्र की कुछ बातें सामने रखना चाहता हूं, इसलिये मैं खड़ा हुआ हूं। वैसे मैं मंत्री महोदय को इस बात के लिये धन्यवाद देता हूं इस तरह का रेल बजट उन्होंने प्रस्तुत किया है और साथ ही लम्बे समय से रेल बजट पर बहस में भाग लेने वाले सदस्यों की समस्याओं को सुन रहे हैं। मेरे यहां की दो समस्याएँ हैं जिसको कई बार मैं कह चुका हूं, आज भी फिर कहना चाहता हूं। हमारे यहां एन०ई० रेलवे का जो मान परिवर्तन किया गया है

उसका पूर्ण उपयोग नहीं हो रहा है। छपरा जो उत्तरी बिहार का क्षेत्र है वह इस देश का घनी आबादी वाला जिला है और पहले हमारे इलाके के लोग मालदा या असम, बंगाल में जा कर श्रमिक का काम करते थे। लेकिन आज दिल्ली, हरियाणा और पंजाब की तरफ जा रहे हैं। और जो यात्री आते हैं उनको काफी कठिनाई का सामना करना पड़ता है। कोई सीधी गाड़ी छपरा, सोनपुर और मुजफ्फरपुर तक नहीं है। इसलिये कल जो आप बहस का उत्तर दें तो स्पष्ट घोषणा करें कि एक सीधी गाड़ी मुजफ्फरपुर तक चलायी जायगी। वैसे आपने मीर्य एक्सप्रेस धनबाद से गोरखपुर तक दी है, फिर जमशेदपुर से गोरखपुर के लिये दिये हैं। मैं चाहूंगा कि गोरखपुर से लखनऊ तक जो गाड़ी दी है उसी को बढ़ाकर मुजफ्फरपुर तक कर दें जो लखनऊ से जाती है तो हमारी समस्या हल हो जायगी इसमें आपको साधन जुटाने की आवश्यकता नहीं है। जो गाड़ी लखनऊ से गोरखपुर तक जाती है उसको बढ़ा दिया जायगा छपरा तक तो हमें सुविधा हो जायगी।

मेरा निर्वाचन क्षेत्र महाराजगंज है जिसका मुख्यालय महाराजगंज है।

मान परिवर्तन हुए। बाराबंकी से समस्तीपुर तक 5 मीटर लूप लाइन है। दरौदा से महाराजगंज सबसे पुरानी रेल लाइन है। अब तक जो जो ओरिजनल योजना है, उसमें उसकी स्वीकृति दी गई है। बराबर इस सम्बन्ध में उत्तर दिया गया है कि इसको स्वीकृति मिली है। जो हमारा कार्यक्रम है, उसके बाद अगर हम इसकी मुख्य लाइन का कार्य पूरा कर देंगे तो महाराजगंज के मान परिवर्तन का काम शुरू कर देंगे।

4 बार विधान सभा का और पांचवीं बार मुझे लोक सभा का चुनाव वहां से

[श्री कृष्ण प्रताप सिंह]

लड़ने का अवसर मिला है। किसी चुनाव में भी मैंने वायदा नहीं किया है। अब की बार एक वायदा कर के अपने क्षेत्र से आया हूँ कि महाराजगंज लाइन, जिसको उखाड़ने की बात है, बन्द करने की बात है, वह उखाड़ने नहीं दूंगा। अगर माननीय मंत्री जी चाहते हैं कि मैं फिर महाराजगंज से चुनाव लड़ूँ तो मैं आपसे आग्रह करना चाहता हूँ कि 7 किलोमीटर लाइन परिवर्तन करना रेलवे के लिए कोई बड़ी बात नहीं है और खासतौर से आपके लिए बिल्कुल बड़ी बात नहीं है क्योंकि आपने जो निर्णय किया है वह पूरा किया है। जहाँ भी आप रहे हैं वहाँ आपको सफलता मिली है। मेरा निवेदन है कि इसको स्वीकार किया जाये और कल जब आप इसका जवाब दें तो इस बात की घोषणा कीजिए कि दरौदा महाराजगंज लाइन को स्वीकृत किया जाता है और इस कार्य को पूरा किया जायेगा। धन्यवाद।

SHRI A. T. PATIL (Kolaba): Mr Deputy-Speaker, Sir, I thank you very much for giving me an opportunity to express my views.

I rise to support the budget presented by the hon. Railway Minister. Really speaking, I am congratulating him for taking strong action in matters of policy, as well as programme. I am not just giving him a complement for the sake of compliment but for the action he has taken.

The first thing that he has done is that he has given a go-by to ad-hocism, in the fair structure and made it more rational. That is one of the important things which he has done, for the first time possibly in the history of the railways and, therefore, he deserves congratulations.

He has also enunciated a definite policy. Whether one may agree with it or not is a different matter, but he has definitely initiated a policy, a bold policy, that the existing system shall be kept fit, before embarking upon

new works, or expansion of the existing ones. He has thus taken a bold step in these matters for which he deserves compliments and congratulations.

With all that, let me submit that perhaps he might not have been well-acquainted with the recommendations of the various committees, when he has taken these steps. He has stated on page 14 of his budget speech:

"I am confident that the House will agree with me that it serves no purpose in making new starts while allowing the continuing works to drag on. My first effort would, therefore, be to complete the on-going schemes as quickly as possible within the available resources so that maximum benefit from investments could be had at the earliest."

This is one statement. In another statement he says:

"The House will appreciate that the inclusion of a large number of new surveys will serve no purpose. Apart from the physical constraints in carrying them out, it will also involve wastage of scarce resources since many of the projects covered by them may not qualify for being taken up for execution."

Then he says:

"There are as many as 40 on-going new line projects requiring an estimated outlay, at current prices, of Rs. 870 crores for their completion. As against this, we have been able to make an allocation of only Rs. 70 crores for new line projects. Similarly the sanctioned projects of gauge conversions need around Rs. 600 crores for their completion. Within the Plan allocation, we have been able to allocate only Rs. 50 crores for these projects."

Taking these policy statements and the fact together, it means that we will not have to demand or claim or ask for any new projects or new lines for at least 15 years because according to his calculation, it will take 12 years, but by that time escalation will take

place and it will take 20 years. So, for 20 years the people's representatives in the House have been tied down by the commitments made by them some time back. Can we abdicate our powers which have been conferred upon us by the Constitution to claim what is necessary for the nation? Therefore, I would very humbly request the hon. Minister to review his policy statement with reference to this. For this purpose, I had already said that perhaps things might not have been made clear to him.

Now, I would invite his attention to the Report of the National Transport Policy Committee—not merely the Railway Reforms Committee or the Railway Tariff Inquiry Committee, but also the Report of the National Transport Policy Committee which has also been taken into consideration by the Railway Reforms Committee. But then these things are necessary to look into. On page 157, the Report of the National Transport Policy Committee speaks about the policy of new railway lines and it begins with statistics etc. On page 161, it gives the criteria for choice of new railway lines. In fact, the language of the Report of the Committee on page 162 is as follows:—

“It has been represented to the Committee that the present pattern of concentration of growth in certain areas, with its accumulated problems of congestion, cannot be overcome without establishing new growth centres and that, if such new growth centres are to attract industrial activity rail connection are necessary.”

The Report further says:

“Efforts have to be continuously made to develop underdeveloped regions through wide-ranging government intervention. These underdeveloped regions are often at a disadvantage because of their inaccessibility.”

And then, finally the Committee opines:

“We feel that a “non-rail” situation will not help development and exploitation of natural resources if they exist on an appreciable scale. Therefore, any region where natural resources on a large scale are evidently available an integrated plan should be evolved to develop new growth centres and promote economic activity, the provision of a new rail line being an element in such development plans. In these schemes socio-economic benefits should have priority over purely financial considerations.”

Therefore, in the policy statement which the hon. Minister made in his speech that it will be a waste etc., his attention should be drawn to these recommendations of the Committee wherein it says,

“In these schemes socio-economic benefits should have priority over purely financial considerations. It may, therefore, be necessary to undertake projects which may yield a lower return than the stipulated 6.75 per cent.”

My submission, therefore, to this House and to the Government will be that this policy statement which the hon. Minister has made in his speech needs revision with reference to various recommendations which have been very strenuously and very elaborately made by the various Committees and if they had been overlooked, perhaps we will be going on the wrong rail and in order to avoid that sort of accident it is necessary that we will have to review this sort of policy which the hon. Minister has enunciated in his speech.

Sir, if this is to be looked into, I can invite his attention to the map which has been laid on the Table of the House.

If you look at this map which is supplied to us along with the book of Indian Railways, 1981-82, without reference to anything else, it will show how big imbalance is there between one region and the other. If this big imbalance is to be removed, then these recommendations, and observations of

[Shri A. T. Patil]

this Committee as well as other committees must be gone through. And, therefore, this policy will require a sort of revision.

No doubt, the committee has recommended some criteria. They are that the new railway line should fulfil the following objectives. It should be as project-oriented to serve new industries or tap mineral and other resources; to serve as missing links which can form alternative routes to relieve congestion on existing busy rail routes. On strategic considerations; and as developmental line to establish new growth centres or to give access to remote areas.

Now, all these guidelines will have to be taken into consideration for the purpose of reviewing this policy and if this policy is reviewed, then only we can approach the hon. Minister and the Government with some proposals.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI A. B. A. GHANI KHAN CHAUDHURI): The hon. Minister should tell the Planning Commission about this. In the First Five Year Plan, when it was revised, the support was 14 per cent. Today, in the Sixth Five Year Plan the support is only 4 per cent.

SHRI A. T. PATIL: Mr. Deputy-Speaker, Sir, let me submit very humbly that the Planning Commission has already allocated certain funds for the development of railways or expansion of railways. I am not mentioning about that. The Planning Commission, however, will have to look into the economic conditions of this country and it cannot just allocate something which will make the Government loose its control over the economic situation in this country. And, therefore, the Planning Commission might have taken into consideration certain factors which constrained them to allocate more than what they could to the railways. When I express these things, that is not my point. My point is, if this policy of not taking up or even considering or surveying any railway project but confining themselves only to partly on-going projects, then

there can be new lines. No explanation in this country will satisfy the people for 20 years. Why should the Members of Parliament come here and just shout if they cannot get anything? If the hon. Member has given any promise to the people and if it was not fulfilled in his life-time-for 25 years—then it was no promise at all. Now, he has given some promise to the people that he will get the railway line laid or improved in his constituency. Now, if this policy is to be followed by the Government, then the hon. Member will have to wait for 20 to 25 years. Is it the policy of this Government? Is it the approach of this House? Is it the approach of Parliament? Is it the approach of the Government to see that these aspirations of the people should be given a go-by. I am submitting very humbly. It is my Government. I know that the Government should be protected in a proper way.

The only thing is if the officials have not brought these things to the notice of the Government, then, think the officials should re-think on the whole matter and put the record straight before the Government and see that the decision in respect of the policy thereon is taken.

I have spoken about the rationalisation. I will not go into details. But I will simply say that if there is some variation or some modification in this policy, then only we will be having an opportunity to approach the Government and the hon. Minister with our proposals. There are number of proposals which are being stated. But we have no opportunity to go to the hon. Minister or the Government with certain proposals. Till the policy is revised, I reserve my right to approach the Government for the time-being.

So far as the resources mobilisation is concerned, naturally the resources mobilisation concerns only the fare and freight rates. Here also, I should congratulate the hon. Minister because he has taken a very firm step and he has followed the report and recommendation of the Rail Tariff Enquiry Committee in toto.

21 hrs.

It is Railway Reforms Committee. There are three or four committees. It has stated that the rate should be such and such. Now, while making that statement, the Railway Minister has overcome the traditional or the on-going system of fare structure. For instance, upto now, the fare structures were differentiated by this percentage.

The second class is taken as 100.

Second Class in Mail and Express was at the level of 133.

Intermediate was at the level of 200 to 225. Second Class 400.

And First Class 800.

Our Railway Minister, for the first time, has taken a very step. For charging the upper class people, according to him, this second class ordinary, if it is taken as base factor or as the basis, as indicating 100, then Second Class Mail or Express 140, Air Condition Chair 300, First Class 550 and ACC 1100 and then he said that the rates in respect of distances will change accordingly. While doing so, he has retained what is known as telescopic system. That was so retained by the Committee.

I have gone through the report of the Committee and also the considerations which had been entertained by them for accepting the telescopic structure of the fare.

According to him, fare system shall be distance-bound. Fare shall gradually decrease on a sliding scale. Tapering is consistent with cost structure etc. Journey cost, for instance, information, ticket sale or ticket collection or similar things. It is absolutely correct. Better utilisation of equipment and staff is possible on longer distance journeys because the longer the distance, the lower is the cost. Fare by longer distance is not more than what a passenger can reasonably accord to pay. All the classes should have the same pattern and set up. Rate struc-

ture we have taken 50 paise and according to p. 26 of the speech of the Railway Minister:

"0 KM	50 paise
150 KM	6 P
151 to 400 KM	5 P
401 to 750 KM	4 P
751 to 1200 KM	3.5

Over 1200 KM = 3 P"

So far as the first ground, the journey cost or similarly in respect of length, 50 paise is already provided. For instance, for information, ticket sale, ticket collection, 50 paise has already been provided. If that ground is now removed by making a provision of 50 paise initially whether you travel one KM or 10 KM, 50 paise you must pay and according to the distance, you must pay additionally at the rate of 6 paise or so.

This ground cannot be sustained. Better utilisation of equipment and staff is possible on longer distance journeys. Therefore, the longer the distance, the lower the cost. This I can understand. But, tapering from 100 per cent to 50 per cent will go against the Government's anxiety for resource mobilisation and, therefore, I will not go deeper into it. I will discuss with the Railway Minister in detail. Because it involves mathematical calculations, a little bit of statistics and other things. I would suggest this. Instead of having five different distance-blocks, can we not have—and this has been recommended by the Committee no doubt—these distance-blocks: 1 to 400, 401 to 1200 and 1201 and above? If we can do that, then perhaps it is possible to reduce the burden on the poorer sections of the travellers because 87 per cent of the passengers, according to the passenger population survey taken by the Committee, travel in the lower class and the rest only travel in the upper class, not only that, they travel in Second Class ordinary which is a short-distance travel. In other words the maximum burden falls upon the

[Shri A. T. Patil]

poorest people in the country. If my suggestions are taken into consideration, perhaps it is possible to give relief to the poorer sections of the people in the country.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please try to conclude.

SHRI A. T. PATIL: I did not touch my constituency consistent with the policy or the rule that this is a general discussion.....

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF INFORMATION AND BROADCASTING AND IN THE DEPARTMENT OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI MALLIKARJUN): You are on a bigger horizon.

SHRI A. T. PATIL: I should come to the smaller horizon also because, as my learned friend has already said, we have to come ultimately to that. I will not trouble him much. I will give him separately the smaller things. For the purpose of record, however, I will just mention an end.

The first thing which I have to mention is this. According to the principles or the guidelines given by this Committee, the West Coast Railway is a must because it satisfies all the conditions—it is project-oriented, it is a missing link, it is a strategic link, it serves development of backward areas and it is also recommended in the Report. For this purpose the Government, in this Budget, has provided only Rs. 1 crore—for 1983-84. It will insist, I will urge on him, I will request him, to enhance this provision and make it at least Rs. 6.50 crores so that we can go upto a particular stage.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Tell him from which source he can get money.

SHRI A. T. PATIL: It is for that purpose that I have stated that we can make an exercise in resource mobilisation in the way in which I have suggested. I have given one instance. But there will be many more. I have no time now to go into other things

Otherwise, I would have explained. There are several methods by which there can be resource mobilisation for the benefit of the Railways independent of the allocations made by the Planning Commission.

Secondly, I may invite his attention to Mankhurd-Belapur railway line. . . .

MR. DEPUTY-SPEAKER: That is your constituency problem.

SHRI A. T. PATIL: Yes.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Finally Members will come to that only.

SHRI A. T. PATIL: I have already stated that; I was frank enough to say that. That railway line is to be completed by December, 1991. The cost of the railway is estimated at Rs. 75.74 crores, and Rs. 1 crore has been provided in 1983-84. This again is a metropolitan transport project. I will also invite his attention to one more small thing, and that is about acquisition of land for the fourth terminal in Bombay, 52 hectares at Vikhroli. I will just suggest to him that instead of Vikhroli, if the terminal is at Kurla, it will be better because according to the note given by the Government, it has to serve the western, eastern and this Mankhurd-Belapur area also. Then the best location will be Kurla. It is not impossible. With respect, I will suggest that there are certain factors which might not have been brought to the notice of the hon. Minister and perhaps he may be inclined to accept—in fact he has accepted this, it appears—this Vikhroli area. I will lost respectfully submit that he can also think over the location of the terminal. A terminal is a must and is a necessity but location also is important. There are certain things which I will explain to him personally if he permits to do so.

With these words, I thank you for the opportunity given to me to express my view although I could not

express them in full and I support this budget in *toto*.

SHRI ERA ANBARASU (Chengalpattu): I was able to hear the speeches of all the speakers to-day, who have participated in the debate. Some of the members, including Mr. Sultanpuri, have expressed that there is no co-ordination between the Railway Ministry and the Planning Commission. I would even go one step further to say that there is no co-ordination between the Railway Ministry, Planning Commission and the Finance Ministry.

The Railways Ministry prepares the projects. The Planning Commission approves or disapproves and the Finance Ministry sometimes sanctions money or not. So this sort of confusion is being created because of the lack of co-ordination. So the solution to the problem would be that the Railway Minister should be a member in the Planning Commission like the Finance Minister. I think that will solve the problem. Not only that the Railway Minister should also have control over the funds. If he does not have any control over the funds then he can allocate according to the projects which are being approved. Therefore, I make my submission that the Railway Minister should also be made a Member of the Planning Commission like the Finance Minister.

Coming to the problems of my constituency, for the past 3 years I am harping on the project—providing a double railway line from Madras to Chengleput and upto Villupuram. Every year I am being given an answer that it would be included in the next budget, that it would be considered in the next budget, like that. In fact, last year when I participated in the debate, I went to the extent of telling that I would gherao the Railway Minister if he did not include the project in that year. But when I saw the report, there is no result. I can

even sit *dharna* here but that is not fair, because I am representing the ruling party. If everybody wants to sit here for *dharna* for cheap popularity like our Chief Minister, MGR, then the country will not move. That is not my ambition also. My point is that I want a categorical answer and assurance from the hon. Railway Minister that this double railway line from Madras to Chengleput and upto Villupuram or a broad gauge line will be included or at least in principle the railway Minister should accept it because of the gravity of the situation there. I can explain and elaborate how people from that area are suffering. Mr. Deputy Speaker, Sir, You are aware how people at Madras, especially on the beach line, live. The area is so much overcrowded and that is why they do not have residence at Madras. They live elsewhere—near Chengleput or Tambaram and other places and they come here and go back from Madras and this commuting population is about 25,000. Everyday they come from Chingleput to Madras and go back to Chengleput. Even the season ticket-holders are facing a number of problems. They are unable to travel by express trains. Previously they were allowed but now they have stopped it.

And therefore last year there was a clash between the public and the RPF police. Even responsible persons like bank managers and head clerks and section officers were booked and arrested. Still the case is pending. I have represented of all these matters. So, such a congestion is going on there. I request the Railway Minister to provide some additional coach attached in any one of the trains passing through Chengleput to provide proper accommodation for the season ticket holders also. So I want an assurance especially for the double line or for this broadgauge line and I hope that in principle the Railway Minister will accept it. I am sure you will attend to this. Otherwise I would humbly say that I will stage a walk-out if you do not include this, and accept this project, which is a

[Shri Era Anbarasu]

long-pending project. This is my request.

I would like to draw the attention of the Railway Minister regarding the dispute in this Southern Railway Mazdoor Union. It is a long pending one. I have written out this affair to the previous Railway Minister Mr. Kedar Pandey and then the other Railway Minister Mr. P. C. Sethi. They did not understand the issues involved in it. This Southern Railway Mazdoor Union became two factions due to some difference of opinion. One is led by Mr. Hanumarthappa, the hon. Rajya Sabha Member and another is led by some other person. They are being misguided, not being properly appraised on the real facts. They are being encouraged. Mr. Sethi de-recognised that faction. All of a sudden one fine morning I saw that again that recognition has been restored. It was surprising. Again, I took up the matter with the Prime Minister. Prime Minister issued a very clear instruction. She has understood the problem very well. She issued the instruction to de-recognise that particular faction. But it is strange that that letter has not been placed before this hon. Railway Minister. There is another super-man in the Ministry,—I do not know, I do not know now who is this super-man; he may be super Cabinet-Minister; I do not know. I am told that he has caused a circular to be issued by the Cabinet Secretary saying that all correspondence should be routed through the Minister of State of Railways. I do not know who is this superman. Be aware; many Railway Ministers have come and got rolled off. I do not want this confusion to exist in Railway Ministry. This anti-social, anti-national element, who is a close associate of Mr. George Fernandes, who claims to have blown off 20 trains, is being encouraged in the name of Railway Trade Union. This is the real problem in the entire Southern region. Prime Minister was able to appreciate the facts. When

hon Prime Minister issued instruction, that letter has not been placed before Railway Minister. I am sorry to say this. I say this with anguish and agony.

I now speak in Tamil.

*With profound sorrow I am saying

this. I do not refer to this in a casual manner. This is the reflection of my anguish and agony from the innermost recesses of my heart. I would also make it clear that I am not mentioning this with any sense of vengeance or vindictiveness against any individual: My only concern is that the Railway sector should improve and the Railway workers should flourish. With the efficient functioning of Railways the country should progress. The Railways should play its vital role in the nation's economy.

Sir, you know the maxim that voice of the people is the voice of God (Vox populi, Vix Dei), the significance of which cannot be underestimated in a democracy. The aspirations of the people should be fulfilled. But now, here the Minister's voice has become the voice of God. This should be changed at any cost. I appreciate the bold step taken by our hon Railway Minister. I am not here either to flatter or to butter the Railway Minister. But one should admit the fact that when he has taken such a bold step he should also come forward to check the confusion prevailing in his own department. Otherwise the country will suffer. Railway Administration will suffer.

Again I would like to draw the attention of the Railway Minister about allotment of wagons to salt manufacturers in my constituency. It appears that the Railway Board has taken a decision to allot only open wagons for transportation of salt.

*The original speech was delivered in Tamil.

Sir, my constituency consists of many small scale industries, particularly salt manufacturing industries. They find it very difficult to transport the salt especially during the rainy season because of non-availability of covered wagons. I am not able to understand the policy of the Railway Ministry in regard to the allotment of wagons. I am told that the position of wagon availability is very normal and it is available without any difficulty. But I do not know why they cannot allot at least some wagons for the transportation of salt from one place to another. I would therefore request the hon. Railway Minister to change the policy and provide some closed wagons for the transportation of salt.

Sir, last year, I had taken part in the Railway Budget discussion. I had then mentioned that the name of the Grant Trunk Express should be changed to "Bharati Express." All of us knew that we celebrated the Bharati Centenary last year thanks to the Prime Minister. She constituted a Committee for this purpose under the Chairmanship of Shri Kamalapati Tripathi. She understood the problem. She knows the value of the national poet. So, when I made the request last time, it was turned down. Sir, where there is a will, there is a way and therefore, I submit to the hon. Railway Minister kindly to consider renaming the Grant Trunk Express as "Bharati Express" in memory of Bharatiar, the national poet.

Sir, I understand that the expansion programme of the Integral Coach Factory at Perambur, Madras, is to be undertaken because of availability of infrastructure facilities in Tamil Nadu. I would request you not to allow anybody to shift the expansion programme of the Integral Coach Factory to some other State. Kindly approve the proposal for the expansion programme in Tamil Nadu itself. Already the A.I.A.D.M.K is accusing the Centre. Let me not join hands with them on this particular point. I would therefore again submit that the expansion pro-

gramme of the I.C.F. Madras should be taken up immediately.

Sir, when I was going through the Railway Budget, I found that the suburban season-fares have been increased by 68 per cent. In terms of percentage, the second-class railway fares are more than those of the first class fares. The first-class fare from Madras to Delhi has gone up by 5 percent, while the second-class fare has gone up by 10 per cent. The freight rates have gone up by 9 per cent. Hence, it is unreasonable and illogical to increase the second-class fares. I would, therefore, suggest that the hon. Minister may kindly have a second-look in this respect and reduce the second-class fare.

MR. DEPUTY-SPEAKER: How is it possible? On one side, you are giving suggestions and on the other you are opposing them.

SHRI ERA ANBARASU: Out of the total revenue of Rs. 488.9 crores, Rs. 178.9 crores are from hike in fares and Rs. 310 crores are through freight increase. These figures are not from my fertile imagination. These have been given by the Financial Commissioner of the Railway Board to the Press, after the presentation of the Budget. I wonder why should Railways continue to lose Rs. 400 crores a year on passenger services, when there have been regular doses of fare and freight increase year after year!

At the very outset, I would suggest that when the Centre is allowing the loans given to public sector undertakings to become part of the capital structure, the Railways should not be burdened with contribution to General Revenues on the old and dilapidated assets. For example, when 18,000 kilometres of track are in need of immediate replacement and renewal, what kind of contribution can be made to the General Revenues on this asset which requires replacement and renewal. There is 15 per cent shortage in the capacity for overhauling wagons and coaches. Thousands of wagons and coaches need replacement.

[Shri Era Anbarasu]

How can you expect Railways to pay to General Revenues on these assets?

I wish to point out that this additional revenue of Rs. 490 crores could be raised by the Railways if deterrent steps are taken by the Railways to stop recurring pilferage in railway property and in the goods being carried by the Railways. The amount of compensation claimed on the loss of goods in transit is quite substantial. The loss in ticketless travel is running into several crores of rupees.

In addition to the special powers for the police as well as RPF to deal with the menace of pilferage, ticketless travel etc., there should be a Magistrate posted at each junction/station, and the ticketless travellers and other offenders should be awarded punishment on the spot; otherwise the cases would linger on for a long time. Such a step would go a long way in curbing various offences, and the railways would also stand to benefit in terms of revenues.

Further, a second class passenger can carry at present 35 kgs. and a first class passenger can carry 50 kgs. of luggage with him. There should be a graded variation in this matter so that the long distance passengers are enabled to take some more luggage. Now, a passenger going from Delhi to Agra can carry 35 kgs. and a passenger from Delhi to Trivandrum can also carry 35 kgs. of luggage. The long distance passenger going from Delhi to Madras or Trivandrum should be given the facility of carrying more luggage with them.

I would also submit that the Railway Convention Committee should be converted into a Standing Committee for the Railways. That will ensure day to day appraisal and appreciation of the Railway finances.

The hon. Minister has said that the on-going projects would not be allowed to suffer for want of finances, and no new projects would be undertaken for want of funds. In this connection, I would like to draw the attention of the hon. Railway Minister to the case of Karur-Dindigul-Tuticorin-Tirunelveli broad gauge line with a capital outlay of Rs. 42.5 crores; but so far only Rs. 3 crores have been spent and this Budget provides a sum of Rs. 175 crores only. At this rate, this scheme may take four decades to get completed. I would, therefore, urge the Minister to provide more money for the speedy implementation of this project.

Here, I would also like to make one suggestion. When you take up a project, at least you should try to spend three-fourth of the amount in the first year or two. If you spread it over a number of years and allocate only a paltry sum, the project will always suffer.

MR DEPUTY-SPEAKER: And the cost will also go up, if it is delayed.

SHRI ERA ANBARASU: Sir, Tamil Nadu occupies the eighth place in the railway track map. The southern railway has always been treated in a step-motherly manner. But, now after the assumption of office the Minister of State for Railways is taking keen