

(vii) NEED FOR LEGISLATION TO PROVIDE REMUNERATIVE PRICE FOR SUGARCANE TO FARMERS AND SUPPLY OF SUGAR TO THEM AT REASONABLE RATES.

श्री राम लाल राही (मिसरिम) : उपाध्यक्ष महोदय, भारत का किसान जो देश की रीढ़ कहा जाता है, निरन्तर शोषण, अन्याय व अत्याचारों का शिकार रहा है। 34 वर्षों की आजादी के बाद आज भी उसके उत्पादन का न्यायोचित मूल्य दिलवाने में सरकार असमर्थ रही है। यही नहीं, उसके द्वारा उत्पादित कच्चा माल जब उद्योगों द्वारा पक्का होता है अथवा उसका उत्पादित माल जब उद्योगपतियों और सरकार के गोदामों में पहुंच जाता है, तो अपनी जरूरत पर किसान अथवा उपभोक्ता को उसकी जरूरत पूरी करने के लिये आश्चर्यजनक महंगी कीमत चुकानी पड़ती है। अभाव की स्थिति भी उत्पन्न की जाती है, जिसके कारण आम जनता को चोरबाजारी का शिकार होना पड़ता है।

देश के विभिन्न अंचलों में इस समय फ़सल पर गन्ना और आलू मिट्टी से भी सस्ता बिक रहा है। उत्तर प्रदेश में इस समय गन्ना किसान को मजबूर हो कर सल्फर, खांडसारी एवं गुड़ यूनितों को पांच रुपये से दस रुपये क्विंटल तक गन्ना बेचना पड़ रहा है। उसकी लागत मसक्कत तो दूर रही, बीज का दाम भी वापस नहीं मिल रहा है। किसानों की इस बेबसी पर सरकार को दया नहीं और वह न्याय देने से कतरा रही है। दूसरी तरफ़ चीनी व्यवसाय में लगे मालिकानों को किसानों की लूट के लिए सरकार पूरी छूट दिये है। अधिकारी किसान को उचित मूल्य दिलाने में इसलिए विवश हैं क्योंकि सरकार द्वारा अभी तक ऐसा समर्थ कानून और व्यवस्था ही नहीं बनाई गई।

एक तरफ़ तो गन्ना मिट्टी मोल बिक रहा है, दूसरी तरफ़ गन्ना किसान के घर

जब कोई खुशी के दिन आते हैं, मेहमानों को एक गिलास शर्बत या चाय के लिये चीनी बिना दूसरों का मुंह ताकना पड़ता है। अपने बाल-बच्चों की शादी ब्याह के अवसर पर अतिथियों का मुंह मीठा कराने को भी तरस जाते हैं। किलो-किलो शक्कर के लिए लाल फीताशाही के सामने गिड़गिड़ाना पड़ता है।

उपाध्यक्ष महोदय, आप के माध्यम से मैं सरकार से मांग करना चाहता हूँ कि वह किसानों को उसके उत्पादन के लाभप्रद मूल्य दिलाने के लिये प्रभावी कानून बनावे जिससे किसान उबर सके। जो गन्ना किसान, चीनी मिलों, सल्फर या खांडसारी यूनितों को चीनी बनाने के लिए गन्ना सप्लाई करते हैं उन किसानों को प्रति क्विंटल गन्ना पर कम से कम एक किलो चीनी, सल्फर या खांडसारी उनके पारिवारिक उपयोग के लिए, गन्ना की खरीद मूल्य के आधार पर लागत दर लगा कर उपलब्ध कराई जावे। यह सरकार का गन्ना किसानों के लिए एक कल्याणकारी एवं सार्थक कदम होगा। इस से दाने-दाने चीनी के लिए किसानों को दर-दर की ठोकर खाने से मुक्ति मिलेगी।

13.54 hrs.

RESOLUTION RE: FOURTH REPORT OF THE RAILWAY CONVENTION COMMITTEE, DEMANDS FOR GRANTS (RAILWAYS), 1982-83 AND SUPPLEMENTARY DEMANDS FOR GRANTS (RAILWAYS), 1981-82—
Contd.

MR. DEPUTY SPEAKER: The House will now take up further discussion and voting on the Demands for Grants in respect of the Budget (Railways) for 1982-83 and also Supplementary Demands for Grants in respect of the Budget (Railways) for 1981-82. Shri R. L. P. Verma has already taken ten minutes. He may conclude in another one or two minutes.

श्री रीत लाल प्रसाद वर्मा (कोदरमा) : उपाध्यक्ष जी मैं कहना चाहता हूँ कि रेलों में जो परिचालन और प्रबंध की व्यवस्था है वह दुस्त नहीं है। देशभर में 61 हजार किलोमीटर रेलवे के लिए केवल 9 क्षेत्रीय मुख्यालय हैं। इतनी बड़ी रेलवे के लिए दो-तीन मुख्यालय और बढ़ा देने से इसकी प्रबंध व्यवस्था में और परिचालन व्यवस्था में सुधार हो सकता है।

इस समय कलकत्ता में पूर्व रेलवे और दक्षिण पूर्व रेलवे के मुख्यालय हैं। पूर्व रेलवे के अन्तर्गत 4,200 किलोमीटर रेलवे लाइन है और दक्षिण पूर्व रेलवे के अन्तर्गत 7,039 किलो मीटर रेलवे लाइन है। ये रेलवे लाइनें बहुत बड़ी हो जाती हैं। इससे वहां की व्यवस्था ठीक नहीं हो पाती।

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please conclude now. If you conclude as per my desire, I can give you more time next time. Please wind up.

श्री रीत लाल प्रसाद वर्मा : इनमें से एक और मुख्यालय अगर बना दिया जाए तो उनकी प्रबंध व्यवस्था ठीक हो सकती है। इसलिए मैं चाहता हूँ कि पूर्व रेलवे का एक मुख्यालय गया या पटना में बनना चाहिए।

इसी तरह से बम्बई में उत्तर रेलवे, पश्चिम रेलवे और मध्य रेलवे के मुख्यालय हैं। इन मुख्यालयों में से एक नया मुख्यालय भोपाल में बनाया जाए और उसे दक्षिण मध्य रेलवे का नाम दिया जाए। इस तरह से रेलों के प्रबंध और परिचालन में बहुत सुधार हो सकता है।

मैं एक बात यह कहना चाहता हूँ कि मेट्रो रेलवे के निर्माण से देश की अर्थ व्यवस्था जर्जर बनने वाली है। कलकत्ता में बन रही मेट्रो रेलवे 1971

के अनुमानों के आधार पर 140 करोड़ रुपये की लागत से शुरू की गयी थी जो कि बाद में 250 करोड़ रुपये पर लायी गयी। यह रेलवे 1987 तक खत्म होने वाली थी। 1981 के मूल्यों के अनुसार इस पर अब 13-14 सौ करोड़ रुपया खर्च होने वाला है। इस देश में व्यापक गरीबी है और अगर इस तरह से देश के बड़े बड़े शहरों में मेट्रो रेलवे का निर्माण होता रहेगा तो देश बर्बाद हो जाएगा। इसलिए देश की राजधानी या किसी भी बड़े शहर में मेट्रो रेलवे के निर्माण की जरूरत नहीं है। इसके निर्माण से कलकत्ता में बिल्डिंगें क्रैक हो रही हैं और उससे कई हजार करोड़ रुपये की क्षति होने की संभावना है। इसलिए इन रेलवे का निर्माण कार्य न किया जाए। हां आप एक लाईन कलकत्ते में दमदम से टालीगंज को जोड़ने के लिए बनाने की व्यवस्था करें। यह केवल 16.43 किलो मीटर लम्बी लाइन होगी।

बोकारो स्टील सिटी तुमकाडीह से तालघरिया तक के लिए 30 किलोमीटर रेल लाइन बननी थी जिसमें से अभी तक दो किलो मीटर निर्माण करना बाकी है। इस पर सरकार को विशेष ध्यान देना चाहिए और रानीपोखर गांव की जमीन शीघ्र अर्जित कर 2 कि० मी० शेष निर्माणाधीन रेलपथ पूरा करना चाहिये।

गया और धनबाद के बीच 24 घंटे में केवल एक ट्रेन चलती है। उसमें भी पांच-छः बोगियां लगती हैं। लोग छत पर चढ़ कर गिरते-मरते हुए जाते हैं। उस लाईन पर एक और ट्रेन चलायी जाए और ज्यादा बोगियां लगायी जाएं।

दिल्ली से धनबाद के लिए एक खनिज एक्सप्रेस गाड़ी चलायी जानी चाहिए जिससे कि औद्योगिक शहर का

[श्री रीत लाल प्रसाद वर्मा]

दिल्ली से सम्पर्क सीधा स्थापित हो सके। तथा धनबाद से गया तक के सभी स्टेशनों पर के यात्रियों को नई दिल्ली जाने की सुविधा उपलब्ध कराई जाए।

MR DEPUTY SPEAKER: Hon. Members. There are 3 hours and 44 minutes and the Minister will reply at 5 p.m. All the hon Members from the Ruling Party and the Opposition must stick to the time-limit; they should bear in mind the time-factor. Only then everybody will be able to get a chance. Now, the Ruling party Members should not take more than 7 to 10 minutes and from the Opposition side, whatever time is allotted, they must stick to that. Please cooperate. The hon. Minister will reply at 5 P.M. today itself. I now call Prof Nirmala Kumari Shaktawat. If you take more time, it is only the time of your colleagues which is taken away and I will not be held responsible.

14.04 hrs.

प्रो० निर्मला कुमारी शाक्तावत (चितौड़गढ़) : रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों का मैं समर्थन करती हूँ।

देश में रेलवे एक सार्वजनिक क्षेत्र का महत्वपूर्ण उपक्रम है। रेलों का विकास तीन उद्देश्यों से किया जाता है, आर्थिक, सामाजिक और सुरक्षा सम्बन्धी ब्रिटिश काल में—अंग्रेजों ने सुरक्षा की दृष्टि से रेल सेवार्थे आरम्भ की थीं। परन्तु आज हमारा देश लोकतांत्रिक और प्रजातांत्रिक देश है। इस में हमारा मुख्य उद्देश्य होना चाहिये आर्थिक विकास। रेलों के द्वारा देश का आर्थिक विकास हो सके, इसके लिए रेल मंत्रालय द्वारा पंद्रह हजार करोड़ रु० की मंग योजना आयोग से की गई थी। लेकिन दुख की बात है कि उसको केवल 5100 करोड़ रु० दिया गया है, मैं नहीं समझती हूँ कि इतनी

कम राशि से रेलों का नवीनीकरण, रेलों का रखरखाव आसानी से किया जा सकता है। हमारे देश की रेल व्यवस्था 130 वर्ष पुरानी हो गई है। इसके परिणामस्वरूप रेलों के डिब्बे, पटरियां और यहां तक कि सिगनल भी पुराने हो गए हैं। इसी के परिणामस्वरूप दुर्घटनायें भी हो जाती हैं। एक वर्ष में इतनी अधिक दुर्घटनायें हुई हैं यह आप सब को मालूम है और इसका विवरण देने की आवश्यकता मैं नहीं समझती हूँ। इन दुर्घटनाओं से जन धन की हानि तो होती ही है। साथ ही साथ अन्तर्राष्ट्रीय जगत में भी हमारी रेलों की जो प्रतिष्ठा है उसको भी ठेस पहुंचती है। आज पश्चिम एशिया तथा अफ्रीका के कुछ राष्ट्रों से हमें तकनीकी सलाह और निर्माण के ठेके मिल रहे हैं। इस प्रकार से यदि रेलों में दुर्घटनायें होती रहीं तो अन्तर्राष्ट्रीय जगत में हमारी रेलों की प्रतिष्ठा को बहुत अधिक ठेस पहुंचेगी। मेरा निवेदन है कि इन दुर्घटनाओं को रोकने के लिए रेलों का आधुनिकीकरण और नवीनीकरण करना बहुत ही आवश्यक है।

दुनिया के कई राष्ट्र जैसे जापान और फ्रांस आदि जो औद्योगिक दृष्टि से बहुत आगे हैं उन में काफी अधिक रेलों में प्रगति हुई है। कम्प्यूटराइजेशन भी वहां आरम्भ किया गया है। मैं निवेदन करना चाहती हूँ कि रेलों में कम्प्यूटराइजेशन हमारे देश में भी लागू किया जाना चाहिये।

हमारे इंजनों की गति बहुत धीमी है। ये बहुत पुराने पड़ गए हैं। हमारा इंजन केवल पांच या छः या आठ हजार किलोमीटर चल पाता है जबकि अन्य पश्चिमी देशों में, फ्रांस में यदि हम तुलना करें तो 25000 किलोमीटर एक इंजन चल पाता है। ऐसी स्थिति में यदि अन्त-

राष्ट्रीय संस्थाओं के माध्यम से या विश्व बैंक से हमें ऋण की व्यवस्था करनी पड़े तो इस में आपको संकोच नहीं करना चाहिये ।

रेल यात्रा में महिलाओं का जीवन सुरक्षित नहीं रहता है । महिलाओं की ओर किसी प्रकार का ध्यान नहीं दिया जाता और न ही उनकी सैकिड क्लास में कसी प्रकार की सिक्योरिटी ही प्रदान की जाती है । यही हालत फर्स्ट क्लास की । इसका प्रत्यक्ष प्रमाण यह है महिला मं भी श्रीमती क्षीरसागर के साथ हुआ दुर्व्यवहार । आपने इसको अखबारों में पढ़ा ही होगा । मेरा निवेदन है कि महिलाओं के लिए रेलों में सुरक्षा की व्यवस्था खास तौर से की जानी चाहिये । महिलाओं के डिब्बे रेलों में देखने को नहीं मिलते हैं और यदि होते भी हैं तो उन में दूसरे लोग घुस जाते हैं और महिलाओं को बहुत अधिक परेशानी का सामना करना पड़ता है । मेरा सुझाव है कि एक एटेंडेंट महिलाओं के डिब्बे के साथ भी होना चाहिये ।

14.04 hrs.

[SHRI GULSHEN AHMED in the Chair].

रेलों का विकास बड़ा असन्तुलित हुआ है । खास तौर से राजस्थान की बहुत अधिक उपेक्षा हुई है । दक्षिण राजस्थान के कई स्थानों के लोगों ने अभी तक रेल नहीं देखी है । वहां बहुत से स्थान हैं जहां रेलों का बिल्कुल विकास नहीं हुआ है । मेरा निवेदन है कि दक्षिण राजस्थान में बांसवाड़ा और उसके साथ मेरे निर्वाचन क्षेत्र में, प्रतापगढ़ में, छोटी सादड़ी में जो बड़े-बड़े कसबे हैं और जहां पर रेल व्यवस्था अभी तक नहीं पहुंची है वहां इस साल नहीं तो अगले साल आप सर्वेक्षण का काम अवश्य प्रारम्भ करें और इसके लिए अवश्य कुछ

प्रावधान करें । यह आदिवासी इलाका है । उनको इससे बहुत अधिक सहायता मिलेगी । लाइम स्टोन वहां पग-पग पर भरा हुआ है । अनेक सीमेंट फैक्टियां वहां इससे डाली जा सकेंगी । हमारी आर्थिक प्रगति भी इससे सम्भव होगी जो रेलों का मुख्य उद्देश्य है, लोग और आगे बढ़ सकेंगे ।

इसके अलावा मुझे दुख के साथ कहना पड़ता है कि राजस्थान की राजधानी जयपुर को अभी तक ब्रोडगेज से नहीं जोड़ा गया है, मैंने कई बार कहा है, थोड़ी सी कोशिश की आवश्यकता है जोड़ने के लिए इसी प्रकार सवाईमाधोपुर तक ब्रोडगेज आती है, जयपुर और सवाईमाधोपुर के बीच में कम दूरी है जिसका आसानी से जोड़ा जा सकता है ब्रोडगेज के माध्यम से । इसके अतिरिक्त अहमदाबाद और दिल्ली का रूट अगर ब्रोडगेज होता है तो जयपुर और अजमेर को जोड़ा जा सकता है । मेरे निर्वाचन क्षेत्र को दिल्ली से जोड़ने वाली इकलौती रेल "चेतक एक्सप्रेस" है, जो वास्तव में यथा नाम तथा गुण वाली गाड़ी नहीं है । मैंने कई बार पहले भी कहा कि इस ट्रेन की गति धीमी है और काफी भीड़ इसमें होती है, लोगों को छत पर चलना पड़ता है । अगर इसमें डीजल इंजन लगा दिया जाय तो रफ्तार भी बढ़ जायगी और अतिरिक्त सवारी डिब्बे भी बढ़ाये जा सकते हैं । इस बारे में मैंने कई बार लिखा है लेकिन सदा नकारात्मक जवाब मिला कि डीजल इंजन नहीं लगाया जा सकता है । आखिर इसका क्या कारण है ? यह ट्रेन कई पर्यटक स्थलों को जोड़ती है जहां पर काफी अधिक पर्यटक आते हैं । इसलिए इसको डीजल-लाइज किया जाना चाहिये । पर्यटन की दृष्टि से आपने "पैलेस आन व्हील" नामक गाड़ी राजस्थान पर्यटन विभाग के सहयोग से चलायी है, परन्तु इसका परीक्षण असफल रहा है । कई ऐसे पर्यटन स्थल हैं जहां

[श्री प्रो० निर्मला कुमारी शक्तावत]

यह गाड़ी नहीं पहुंच पायी है । मैं कहना चाहती हूं कि गुलाबी नगरी जयपुर, गरीब नवाज नगरी अजमेर, शक्ती और भक्ति की नगरी चित्तौड़गढ़ तथा झीलों की नगरी उदयपुर तक निश्चित यह गाड़ी पहुंचनी चाहिये तभी पर्यटन के लिए महत्वपूर्ण काम हो सकता है । अन्यथा कहीं ऐसा न हो कि सारा का सारा प्रयास अव्यावहारिक बन कर रह जाय ।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र के दो भाग—कोटा और चित्तौड़गढ़—को जोड़ने के लिए ब्रोडगेज लाइन की मन्जूरी दी गई है, परन्तु यह ट्रेन जहां से निकलेगी वहां पर लाइम स्टोन काफी है और कई फैक्ट्रीज डाली जा सकती हैं । कई महत्वपूर्ण स्थान इस लाइन से छूटने वाले हैं जैसे बेगू जो एस० डी० ओ० हैडक्वार्टर है । इसलिए सर्वेक्षण में यदि कोई कमी रह गई हो तो पुनः विचार करना चाहिये और बेगू, भी चोर, पारसोली तथा बस्सी कस्बों को, जो कि काफी बड़े कस्बे हैं, डेडगेज से जोड़ा जाय ।

मीटरगेज पर सेकेन्ड क्लास ए० सी० स्लीपर नहीं लगाया जाता है । जिससे लोगों को तकलीफ होती है । इस ओर भी ध्यान देना चाहिये । रेलों में क्रेटरिंग व्यवस्था भी बहुत खराब है । ठकेदारों द्वारा बहुत ही खराब किस्म का भोजन दिया जाता है जब कि पैसे अधिक चार्ज करते हैं । पहले जो पैकड भोजन के पैकेट मिलते थे वह अब देखने को नहीं मिलते हैं । इस लिए मैं सुझाव देना चाहती हूं कि रेल विभाग में ठकेदारी प्रथा को समाप्त कर देना चाहिए और एक खान-पान निगम बनाया जाना चाहिए, जिससे सामान्य व्यक्ति को राहत मिल सके ।

इन शब्दों के साथ मैं अनुदानों की मांगों का समर्थन करती हूं ।

श्री मधुसूदन बैराला (अकोला) : सभापति महोदय, रेलवे के अनुदानों की मांगों की ताईद करते हुए मैं एक बात की ओर माननीय सदस्यों का ध्यान खींचना चाहता हूं । रेलों में जो एक्सिडेंट होते हैं, उनका जिक्र तो काफी होता है । इसमें उसकी इनएफिशेंसी है, उसका भी काफी जिक्र होता है । और मैं मानता हूं कि उसका जिक्र होना भी चाहिए । लेकिन साथ ही साथ कुछ ऐसे पहलू हैं, जिनकी ओर हमारा ध्यान आकर्षित होना आवश्यक है । खासकर विकासशील राष्ट्रों में भारत ने रेलों के क्षेत्र में जो एक विशिष्ट स्थान प्राप्त किया है, उसे भुलाया नहीं जा सकता । आज कल खासकर विकासशील राष्ट्र हमारी रेलों की तरफ बड़ी अपेक्षा से देख रहे हैं । मुझे रेलवे मंत्रालय का अभिनन्दन करना चाहिए कि जहाँ-जहाँ से भी इस बारे में मांगें आई हैं, रेलवे मंत्रालय ने उन्हें पूरा करने का प्रयास किया है । इस कर्तव्य-पूर्ति के लिए उसे पूरा श्रय मिलना चाहिए ।

रेल बजट पर विवाद में इस बात की ओर ध्यान खींचा गया कि रेलवे को और ज्यादा धनराशि का एलोकेशन होना चाहिए । मैं थोड़ा और आगे जा कर कहना चाहता हूं कि जब प्लानिंग कमीशन और रेलवे विभाग के बीच में चर्चा होती है, तब इस बात की ओर ज्यादा ध्यान देने की आवश्यकता है कि रेलवे सिर्फ आवागमन का ही साधन नहीं है, बल्कि वह एक एम्प्लायमेंट-ओरियेंटेड इंडस्ट्री भी है । हजारों और लाखों लोगों को नई रेलवे लाइनों बिछाने के काम में लगाया जा सकता है । ऐसी एम्प्लायमेंट-ओरियेंटेड इंडस्ट्री में ज्यादा से ज्यादा

पैसा लगाने में वित्त मंत्रालय और योजना आयोग को आना-कानी नहीं करनी चाहिए ।

रेलों द्वारा दो तीन काम हो सकते हैं । समाज की सेवा हो सकती है, समाज को सुविधायें दी जा सकती हैं, एम्पलाय-मेंट दिया जा सकता है और साथ साथ हमारे देश के आर्थिक निर्माण में बहुत बड़ा सहयोग भी प्रदान किया जा सकता है । इस लिए मैं चाहूंगा कि रेलों के बारे में यह दृष्टिकोण अपनाया जाए कि यह लोगों को रोजगार दिलाने वाला ऐसा उद्योग है, जिसको योजना आयोग द्वारा प्रायर्टी सैक्टर में गिनने और उसको ज्यादा से ज्यादा आर्थिक मदद देने की कोशिश की जानी चाहिये ।

अब मैं कुछ मामलों की तरफ रेल विभाग का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ । मैं जिस मतदान-क्षेत्र से आता हूँ, जहां तक मेरा ख्याल है, वहां पर एक कोच-बिल्डिंग फैक्टरी बनाने का प्रस्ताव था । उसपर काफी विचार भी हुआ था । मैं इस बात की ओर ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि अकोला एक ऐसा स्थान है, जो बम्बई से कलकत्ता जाने वाली ब्राडगेज लाइन पर, और दिसली से मद्रास जाने वाली मीटरगेज लाइन पर, उत्तर और दक्षिण तथा पूर्व और पश्चिम के मध्य में स्थित सब से महत्वपूर्ण जंक्शन है । वह नैशनल हाईवे पर है, वहां एयरपोर्ट है, पानी की और पावर की सुविधा है । इसी की वजह से शायद एक रेलवे कोच फैक्टरी वहां पर बनाने के लिए पिछली योजना में काफी विचार हुआ था । इस संबंध में रेल मंत्रालय को हमने उचित आवेदन दिए हैं जिसका उत्तर भी हमें मिला है कि पूरे गुण दोषों के आधार पर ही इस संबंध में कोई निर्णय लिया जायेगा । पिछली

योजना में जो इस संबंध में विचार था वह न्यायोचित था और अगली योजना में इसको रखने की पूरी कोशिश रेल मंत्रालय की ओर से की जायेगी—ऐसा मैं मानता हूँ । मैं अपने मतदाताओं की ओर से निवेदन करना चाहता हूँ कि इस फैक्टरी के निर्माण के लिए ज्यादा से ज्यादा ध्यान दिया जाए ।

जहां तक रेल कोचेज के प्रयोग का सम्बन्ध है, पिछले दो सालों में, एम पी बनने के बाद, मुझे ऐसा लगा है कि शायद रेल मंत्रालय ने ऐतिहासिक महत्व के जितने भी डिब्बे रह गए हैं उनको सेन्ट्रल रेलवे को देने का फैसला कर लिया है । शायद इसीलिए पुराने ढंग के जितने डिब्बे हैं वह बम्बई और कलकत्ता के बीच में चलते हैं तथा जो नये डिब्बे हैं वह देहली-बम्बई या अन्य रूट्स पर चलते हैं । अगर इस आधुनिक युग का थोड़ा सा लाभ सेन्ट्रल रेलवे को भी हो जाए तो हम आपके बड़े आभारी होंगे ।

बम्बई-कलकत्ता लाइन पर खामगांव एक स्टेशन है, इसको जालना से मीटरगेज लाइन के द्वारा जोड़ दिया जाए ताकि महाराष्ट्र का हिस्सा मराठवाड़ा के हिस्से से और दक्षिण के हिस्से से जुड़ जाए । इस पर सहानुभूति के साथ विचार किया जाना चाहिए ।

इसके अलावा हमारे यहां एक मुर्तजा-पुर-यवतमाल रेलवे लाइन है जोकि दुर्भाग्य से प्राइवेट सेक्टर के हाथ में है । मैं पिछले दो वर्षों में मांग कर रहा हूँ और आज पुनः मांग करता हूँ कि इस प्राइवेट लाइन को सरकार अपने हाथ में ले । क्षेत्र का प्रतिनिधि होने के नाते मेरे पास वहां से मांग आ रही है कि इसको सरकार अपने हाथ में ले क्योंकि वह अधिक सुविधाजनक होगा । अब

[श्री मधुसूदन बैराला]

रेलों पर भार भी अधिक बढ़ गया है इसलिए सरकार को चाहिए कि जल्दी से जल्दी इस लाहन को अपने कब्जे में ले ताकि वहां का जनता का अधिक सुविधा मिल सके।

हमारे क्षेत्र में शोगांव एक तीर्थ स्थान है जहां पर हर महीने लाखों तीर्थ-यात्री जाते हैं। वहां पर सुविधा बढ़ाने के लिए पहले से ही बहुत से आवेदन दिए जा चुके हैं। मेरा निवेदन है कि उन आवेदनों पर रेल मंत्रालय के विचार करने की जो गति है उसको बढ़ाया जाए।

जैसा कि मैंने पहले भी कहा है, अकोला पूर्व-पश्चिम और उत्तर-दक्षिण के बीच में बहुत बड़ा जंक्शन है। वहां पर जो रिजर्वेशन का प्रबन्ध है वह बहुत कम पड़ता है। इसलिए मैं रेल मंत्री जी से मांग करूंगा कि वहां पर अधिक से अधिक सीटें देने की व्यवस्था की जाए।

आखिर में मैं यह निवेदन करूंगा कि बाम्बे-दिल्ली, बाम्बे-कलकत्ता, बाम्बे-पटना, दिल्ली-पटना—इन स्थानों के बीच चलने वाली गाड़ियों में हर रोज ए सी स्लीपर लगाए जाते हैं लेकिन जो लाइन देश के सबसे बड़े दो व्यापारिक शहरों बम्बई और कलकत्ता को जोड़ती है वहां पर आल्टरनेट डेज़य पर ए सी स्लीपर लगाया जाता है। रोज ए० सी० स्लीपर नहीं लगता है, इस का रोज उस गाड़ी में लगाया जाना आवश्यक है।

मैं एक कमी और महसूस करता हूँ—दिल्ली से नागपुर हो कर बम्बई जाने के लिये कोई सीधी गाड़ी का प्रावधान नहीं है। इस समय या तो भूसावल हो कर बम्बई जाते हैं या बड़ौदा हो कर

बम्बई जाते हैं। इस लिये दिल्ली-नागपुर हो कर बम्बई जाने वाली एक नई ट्रेन की आवश्यकता है। इस के बारे में भी आपका विभाग विचार करेगा, ऐसा मैं मानता हूँ।

आप ने मुझे जो थोड़ा अधिक समय दिया उस के लिये धन्यवाद।

SHRI AJIT KUMAR SAHA (Vishnupur): Sir, while speaking on the Demands of Railways, at the outset, I must say that in respect of the railways, the concept of public utility service had been given the go-by and the financial system of commercial undertaking was being imposed. The railway budget is anti-people and has been prepared at the behest of the World Bank. The other day, Dr. Singh, while speaking on these Demands was saying how the Chinese railways achieved success. In less than three decades, the Chinese railways increased their carrying capacity ten-fold, whereas the Indian Railways have increased it only by 2.2 times. This is the performance of the Indian Railways.

While replying to the discussion on the railway budget the hon. Minister said that freight and fare have been increased only by Rs. 900 crores. But that is not so. It was increased to the extent of Rs. 204 crores in 1980-81, Rs. 436 crores in 1981-82 and Rs. 581 crores in 1982-83. The total increase is Rs. 1221 crores during the period after the present Government has come to power. I want the Minister to clarify this.

The Demands do not reflect the main point of his speech. The Minister said that electrification of more than 2250 KM on the main trunk routes has already been commenced and is expected to be completed in about three or four years' time and a proposal for further electrification of 1138 KM is on the anvil. He also said that 550 locos are likely to be condemned this year. All these would need more diesel and electric locomotives. But one is surprised to find that the production of WDS-6 loco-

motives by Chittaranjan Locomotive Works—they were producing at the rate of 65 locos per year—has been stopped. Not only that. The production of electric locos has also been pruned, thus creating idle capacity in Chittaranjan Locomotive Works, causing hardship to the employees and squeezing employment potential. It would also affect the production of ancillary industries in West Bengal and Bihar. The Minister should explain how far this fits in with the slogan of 'Year of Productivity'. I demand that grant on the production of engines should be increased.

The Railway Minister seems to have accepted that accidents are likely to increase and, therefore, he has asked for increased grant on accident compensation—Rs. 20 crores. I oppose this increase on this account as otherwise we would be morally guilty in having given a green signal to the Railway Board to go ahead with this mad policy and cause more accidents and kill more innocent people who are forced to travel by the railways.

I also oppose the increased grant on administration for unnecessarily pursuing court cases. These cases have already been decided in favour of the railway employees by various High Courts and the Supreme Court. But the Railway Board is not implementing their judgments. The Railway authorities should allow them to join duty and avoid wasteful expenditure in the shape of relief and court costs. This would also improve labour relations.

It is known to everybody that the railway workers have not joined the strike on 19th January last. But four persons have been removed under Rule 14(ii) in NF Railway. Services of over 500 workmen in Southern Railway have been terminated for their absence on 19th January. One of them, I am told, could not come to duty as his mother had died. Is this proper? Then 10 workers of Tatanagar are being prosecuted under ESMA on the basis of a circular issued by the Divisional Railway Manager of Chakradharpur. Three workers have been suspended. This type of vindictiveness should not be there.

Equally serious is the case of chargesheet on an employee of Kasganj N.E. Railway, who has been asked to show cause for participating in a token hunger strike for 24 hours to focus attention on some of the demands. He had taken his own leave. But even then he is being penalised. You should look into all these things. I have got so many representations from the loco workers. Recently a circular was issued by the South Eastern Railway to the Divisional officer (Personnel Palghat on 8.2.82 saying that alternative jobs be given to the workers in the Mechanical Department. They have been assured that they will be given alternative jobs in the RPF, but the condition is that they should be within 25 years. Since they are already working for 3 or 4 years, because of this condition about age, they could not avail of this alternative job and the result is that about 500 people are thrown out of employment.

Now I want to make some suggestions. The first suggestion is the conversion of the Bankura-Damodar narrow gauge into broad gauge. The second suggestion is about the proposal of the West Bengal Government for a circular railway in Calcutta.

Then, in 1980 on a cut motion I had raised the point about a railway gate cabin in Nutin Choti, which is obstructing the view and causing accidents. When Shri Kamalpathi Tripathi was the Railway Minister, he had assured us that this cabin would be removed. But nothing has been done till today.

In view of the huge quantity of coal found in Mejhia, for carrying this coal a new railway line is urgently needed between Bankura and Mejhia.

In the Express Train between Sealdah and Lalgola, the number of bogies which have been reduced should be restored.

We have been demanding an Express Train from Purulia to Howrah. I have with me here a letter written by Shri P.C. Sethi on the 16th February 1982 to our Chief Minister, Shri

[Shri Ajit Kumar Saha]

Jyoti Bosu, expressing his inability to accede to this request. This is in spite of the fact that the previous Railway Minister, Shri Kedar Panday, had assured us that he will introduce an Express Train from Purulia to Howrah. Now you have turned down this.

SHRI SAMAR MUKHERJEE (Howrah): The assurance to the West Bengal Chief Minister was given in my presence

SHRI AJIT KUMAR SAHA: There should be a provision for electrification of the line between Kharagpur and Adra. Now this section is virtually closed down because of the use of over-aged steam engines. It is only a distance of about 150 km. Some provision should be made for this so that it can be done in a phased manner.

श्री काजी जलोल अब्बासी (डुमरिया-गंज) : चेयरमैन साहब, आपने मुझे बोलने का मौका दिया मैं इसके लिए आपका शुक्रगुजार हूँ। हमारे मंत्री जी ने जो रेल बजट पेश किया है, मैं उसका समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ।

यह बड़ी तमन्ना थी कि हमारे इलाके में जल्दी से जल्दी ब्राडगेज होनी चाहिए। हिन्दुस्तान भर में सब से पिछड़ा जिला बस्ती है। (व्यवधान) देवरिया भी है। यू० पी० में भी सब से पिछड़ा जिला बसती है। सब से पिछड़ा हुआ वह एरिया है। उस में एक ब्राड गेज का प्लान बना था। बड़ी तमन्नाएं लगी थीं। इससे सारी मुश्किलें हल हो जाएंगी। जब से ब्राड गेज बना है तीन बार ही मैंने रेल से सफर किया होगा। ज्यादातर मैं कार से या बस से ही आता जाता हूँ। गाड़ियां तीन तीन और चार चार घंटे लेट चलती हैं। पौने दस बजे एक गाड़ी चलती है और बसती साढ़े तीन

बजे पहुंचाती है। लेकिन वह कभी समय पर नहीं चलती। हमेशा लेट हो जाती है। यह कहा जाता है कि शायद पटरी खराब है और उसे ठीक किया जा रहा है। गोरखपुर से आगे देवरिया और देवरिया से आगे जो इलाके हैं उनको गोरखपुर से आगे जाने या आने में बड़ी दिक्कत होती है। गोरखपुर में मुसाफिरों को आ कर उतरना पड़ता है और दूसरी गाड़ी पकड़नी पड़ती है। लेकिन वहां गाड़ियां पहुंचती हैं तो लेट हो जाती हैं और दूसरी गाड़ियां मुसाफिरों को पकड़नी पड़ती हैं और वहां रुकना पड़ता है। इसके बारे में कुछ प्रबन्ध होना चाहिये।

दूसरे दर्जे के डिब्बों की बात तो क्या फर्स्ट क्लास तक के डिब्बे बड़ी खस्ता हालात में हैं। वाथ रूम में जाने को जी नहीं चाहता है। निहायत पुराने वे हो गए हैं। टूटे फूटे हैं। थोड़ा पैसा लगा कर उनकी मरम्मत की जा सकती है। लेकिन विभाग देखता नहीं है। बस्ती में कोई मंत्री नहीं जाता है। पहले कोई नहीं गया, अब कोई नहीं जाता है। मल्िकार्जुन साहब ही एक बार जा कर वहां सफर करके देख लें, देवरिया गोरखपुर तक जा कर देख लें और उनको सही पोजिशन का पता चल जाएगा।

रिजर्वेशन की हालत हर जगह खराब है। मैं हज कमेटी का मँम्बर हूँ। मैं बम्बई जाता रहता हूँ। वहां लोगों को जब पता चल जाता है कि एम पी साहब आए हैं तो वे पर्ची लिखाने के लिए लाइन लगा लेते हैं। बीस बीस और पचास पचास रुपया लिया जाता है और तब रिजर्वेशन मिलता है। लाखों आदमी उत्तर प्रदेश से बसती से जा कर बम्बई में रह रहे हैं। दिल्ली से और बम्बई से

एक एक बोगी लगती है जो गोरखपुर ले जाती है। हमारी डिमांड यह है कि एक ट्रेन चलाई जाए बम्बई से गोरखपुर के बीच ताकि बस्ती के लोगों को फायदा हो सके। वहां से लोगों को आना हो तो तीन दिन लग जाते हैं, दो दिन और एक रात लग जाती है। एक फास्ट ट्रेन इस तरह से गोरखपुर और बम्बई से गोरखपुर चला दी जाए और गोरखपुर को आगे देविरया वगैरह को जोड़ दिया जाए तो गोरखपुर के बाद के जो लोग हैं और जिन को बहुत ज्यादा परेशानी होती है उनकी वह परेशानी कम हो सकती है। इस तरफ आपका ध्यान जाना चाहिये।

एक लाइन सहजनवा से महदावल, बांसी, डुमरियागंज, उतररौला होते हुए बलरामपुर बनाने का सर्वे हुआ था। इसका प्लान—तो दस साल पहले हमारे जमाने में बन गया था जब बस्ती के एक स्टेट मिनिस्टर जनता पार्टी के जमाने में थे और तब बहुत हसके बारे में ऊद्दम मचा था। लेकिन इसका सर्वे जनता पार्टी के जमाने में हुआ। फिर उसको बन्द कर दिया गया। इसके बारे में मार्च 1980 में एक सवाल किया गया था जिस का जवाब यह मिला था आपकी तरफ से :

“The survey report showed that the project would be unremunerative. However, a decision about the construction of this line has to await the report of the National Transport Policy Committee. This Committee set up by the Planning Commission is to recommend the future policy of new lines in backward areas.”

इसको कोल्ड स्टोरेज में रख दिया गया है। रिपोर्ट कब आएगी पता नहीं है। वह बहुत—बैकवर्ड इलाका है। वहां एक छोटी लाहन का दस साल पहले प्लान बना था। जनता पार्टी ने उसका सर्वे

कराया। डिपार्टमेंट जो काम नहीं करना चाहता, वह हमेशा उसके लिए कोई न कोई रीजन निकाल लेता है—कहा जाता है कि फलां लाहन अनइकानोमिक है, अनरीम्युनरेटिव है। हकीकत यह है कि उससे फायदामंद कोई लाहन नहीं होगी। उस एरिया में यातायात का और कोई साधन नहीं है। हस लिये वहां छोटी लाहन से बहुत फायदा होगा। हां, अगर धन नहीं है, तो बात और है। लेकिन अगर धन मिले और गुंजाइश हो तो यह ख्याल रखना चाहिए कि उससे इम्पार्टन्ट कोई लाहन नहीं है। वहां पर सिवाए बस के यातायात का कोई जरिया नहीं है।

लखनऊ में जो छोटी लाहन का स्टेशन पहले था, वहां अभी तक छोटी लाइन रखी गई है। नतीजा यह होता है कि जो ट्रेनें बड़ी लाहन के स्टेशन पर गोरखपुर से आती हैं, वे सिग्नल पर एक घंटा, चालीस मिनट तक खड़ी रहती हैं। जब कोई प्लेटफार्म खाली होता है, तब गाड़ी अन्दर जाती है। यह निहायत जरूरी है कि उस छोटी लाइन के स्टेशन को भी ब्राडगेज कर दिया जाए, ताकि गोरखपुर आने जाने वाली गाड़ियां वहीं से आया जाया करें।

बस्ती में फर्स्ट क्लास और सैकंड क्लास के रिजर्वेशन के लिए जो कोटा रखा गया है, वह बहुत कम है। इसके अलावा हर ट्रेन में कोटा भी नहीं है। वह बड़ा जिला है। हर ट्रेन में कोटा होना चाहिए और जो है, उसको बढ़ाना चाहिए।

मंत्री महोदय ने पांच साल के बच्चों के लिए कन्सेशन को कायम रखा है, इसके लिए मैं उन्हें मुबारकबाद देता हूँ। इसके बारे में लोगों को शिकायत थी।

[श्री क्राजी जलील अब्बासी]

मुझे किराया बढ़ाने में कतई कोई एतराज नहीं है, क्योंकि अगर रेलवे को पैसा नहीं मिलेगा, तो उसका काम नहीं चल सकेगा। लेकिन शर्त यह है कि सैकंड क्लस में सफर करने वाली आम जनता को ज्यादा से ज्यादा सहूलियतें दी जाएं।

जहां तक डकैतियों का ताल्लुक है, सब सदस्यों ने इस बारे में कहा है। मैं समझता हूं कि उसकी तरफ मंत्री महोदय का ध्यान होगा। मुझे उम्मीद है कि इस किस्म की घटनाओं को जल्द से जल्द रोका जा सकेगा।

दुनिया की पूजा करने के साथ अपनी पूजा भी करनी चाहिए। इसलिए मैं मंत्री महोदय से कहना चाहता हूं कि वह हम लोगों का भी खयाल रखें। अभी मैं गुजरात गया था और मुझे अपनी बीवी का टिकट लेना पड़ा। हमारी हैसियत इतनी अच्छी नहीं है कि हम बीवी का टिकट खरीद सकें। मंत्री महोदय इस तरफ ध्यान दें। मेम्बर के साथ उनकी बीवी का टिकट भी फ्री कर देना चाहिए।

इन शब्दों के साथ मैं रेलवे की मांगों की तार्ईद करता हूं।

श्री गृष्ण प्रताप सिंह (महाराजगंज) : सभापति महोदय, मैं उन बात को दोहराना नहीं चाहता, जिनकी चर्चा पहले की जा चुकी है।

वास्तव में रेल मंत्री इस बात के लिए चिन्तित हैं कि रेलों में जो एक्सिडेंट होते हैं, उन पर किस तरह नियंत्रण किया जाए। इस सम्बन्ध में उन्होंने सब से बड़ी बात यह व्यवहार में लाई है कि उन्होंने

छोटे कर्मचारियों की बात सुनने की भी व्यवस्था की है। हमारे यहां छपरा से एक ए० एस० एम० यहां आया और उसने एक्सिडेंट्स को रोकने के बारे में अपने सुझाव दिए। दूसरे ही दिन रेलवे बोर्ड के उच्चाधिकारियों ने उसको बुला कर उन सुझावों पर विचार-विमर्श किया। यह पद्धति अपनाने से कर्मचारियों का हौसला बढ़ता है कि अनुभव पर आधारित उनकी सलाह को सुना जाता है। अगर उनके उपयोगी सुझावों को अमल में लाया जाए, तो एक्सिडेंट्स पर नियंत्रण किया जा सकता है।

अपने-अपने क्षेत्र के बारे में माननीय सदस्यों ने ठीक ही मांग रखी है। एक तरफ जहां माननीय सदस्य रेलों के विस्तार की चर्चा करते हैं और मांग करते हैं कि रेल लाइन बढ़ाई जाए वहां हमारे क्षेत्र में इसके ठीक विपरीत हो रहा है। वहां पर रेल लाइन हटाई जा रही है। लखनऊ से समस्तीपुर तक मीटरगेज को ब्राडगेज में चेंज किया गया लेकिन इसके साथ-साथ महाराजगंज जो मेरा हेडक्वार्टर है, पार्लियामेन्टरी कांस्टीट्यूएन्सी का, वहां पर केवल चार किलोमीटर की लाइन जो है दरौदा से महाराजगंज, उसके सम्बन्ध में कहा गया था कि जब मुख्य लाइन का निर्माण हो जायेगा उसके बाद इस पर कार्य प्रारम्भ कर दिया जायेगा। वह केवल चार किलोमीटर का ही टुकड़ा है लेकिन उस पर आज तक काम शुरू नहीं हुआ है। इस सम्बन्ध में पहले श्री कमलापति त्रिपाठी जी को भी पत्र लिखा गया था तो उन्होंने कहा था कि यह तो ओरीजनल प्लान में है, जैसे ही मुख्य लाइन का काम समाप्त हो जायेगा, इस कार्य को शुरू कर दिया जायेगा परन्तु आज तक वह नहीं हुआ है। इससे वहां की जनता में भारी असंतोष की भावना है। जब भी हम अपने

निर्वाचन-क्षेत्र में जाते हैं तो हमें इसके लिए उलाहना सुनना पड़ता है। लोग कहते हैं कि और सुविधायें देने की बात तो दूर रही, उल्टे रेल लाइन उखाड़ने की बात हो रही है। मैं चाहूंगा कि रेल मंत्री जो जहां पर आश्वासन दें कि इसको जल्द प्रारम्भ कर दिया जायेगा। चूंकि वह मेरा मुख्यालय है इसलिए मुझे उसकी अधिक चिन्ता है और यह केवल चार किलोमीटर की ही बात है जिस पर कोई अधिक व्यय होने की सम्भावना नहीं है। दण्डवते जी ने भी इसके सम्बन्ध में आश्वासन दिया था कि इसका निर्माण होगा, लेकिन मुख्य लाइन बन जाने के बाद। अब मुख्य लाइन का कार्य पूर्ण हो गया है इसलिए मेरा आग्रह है कि अब इस कार्य को किया जाना चाहिए।

दूसरी बात मुझे यह कहनी है कि समस्तीपुर तक ब्राडगेज लाइन बना दी गई है लेकिन अभी तक कोई भी डायरेक्ट ट्रेन यहां से वहां तक नहीं चलाई गई है। केवल एक कोच लखनऊ मेल में लगा दी जाती है। चूंकि पौने दस बजे यह गाड़ी खुलती है और दूसरे दिन पांच बजे वहां पहुंचने का मौका मिलता है इसलिए हम इस गाड़ी से सफर ही नहीं करते हैं मैं सेठी जी से आग्रह करूंगा कि वे एक डायरेक्ट ट्रेन यहां से समस्तीपुर तक चला दें। पहले हमारे जिले से मजदूर टाइप के लोग हावड़ा, कलकत्ता और आसाम अपनी रोजी-रोटी कमाने के लिए जाया करते थे। सारन जिला एक बहुत घना जिला है जहां से दूसरे देशों में भी लोग जाया करते थे और रोजगार किया करते थे इसीलिए सबसे ज्यादा मनी-आर्डर हमारे जिले में ही आते हैं। लेकिन आजकल जो मजदूर टाइप के लोग हैं वे पंजाब और हरियाणा जाकर रोजी कमाते हैं। आजकल बहुत लोग सिवान, छपरा और गोरखपुर जाते हैं

जिनको बड़ी कठिनाई का सामना करना पड़ता है और कई बार तो वे लूटे जाते हैं तथा मार भी खाते हैं। इसीलिए मैं चाहता हूं कि यहां से एक डायरेक्ट ट्रेन समस्तीपुर तक के लिए चला दी जाए ताकि उस क्षेत्र के लोगों को लाभ पहुंच सके।

एक बार मैंने पिछली बार भी कही थी और अब पुनः कहना चाहता हूं जिसके रेफ्रेन्स में मल्लिकार्जुन जी ने भी जवाब में कहा था कि छपरा में एक ओवर-ब्रिज बनाने का प्रस्ताव है। वह बहुत घना जिला है और वहां इधर से उधर जाने में कई घंटे लग जाते हैं। पहले जो क्रॉसिंग था उसको अब बन्द कर दिया गया है। ब्राडगेज चेंज होने में प्लेटफार्म का विस्तार करना पड़ा इसलिए उसको बन्द कर दिया गया। मेरा आग्रह है कि वहां पर ओवर-ब्रिज बनाने का प्रस्ताव है उस पर जल्द से जल्द कार्य प्रारम्भ कर दें।

इसी प्रकार से नार्थ बिहार और साउथ बिहार को जोड़ने के लिए गंगा पर एक पुल बनाने का भी प्रस्ताव है। श्री केदार पांडे जी ने कहा था कि इसको बनाने का प्रस्ताव था, अभी जो रोड ब्रिज बना है उसके ओर पूरब साइड में, पर जब हम लोग और डेलीगेशन मिला तो उन्होंने आश्वासन दिया कि हम फिर सर्वे करवा रहे हैं। दीघा पहलेजा में जहां जहाज चल रहा है आजकल, वहीं इस पुल का निर्माण होगा। मैं आग्रह करूंगा कि इसकी ओर पूरा ध्यान दिया जाए तथा सर्वे कराकर पुल का निर्माण जाए ताकि दक्षिण बिहार और नार्थ बिहार की जो दूरी है उसको घटाया जा सके।

इन शब्दों के साथ मैं प्रस्तुत अनुदानों का समर्थन करता हूं।

श्री चन्द्रदेव प्रसाद वर्मा (आरा) : सभापति महोदय, भारतीय रेलवे बोर्ड के सामने न तो कोई रीति है, न कोई नीति है और न कोई दिशा है। यह मनमानी करता है और अनेक बार देखा गया है कि ये रेल मंत्री की बात को भी कभी-कभी उठा देते हैं, नहीं मानते हैं....

श्री विद्यारंजन बास (भीलवाड़ा) : कौन नहीं मानता है ?

श्री रामाचरार शास्त्री (पटना) : रेलवे बोर्ड नहीं मानता है।

श्री चन्द्रदेव प्रसाद वर्मा : हमारे एक माननीय साथी ने कहा कि ये लोग न्यायालय की बात को भी नहीं मानते हैं और अपनी मनमानी करते रहते हैं। कई सरकारी पक्ष के सदस्यों ने अभी यहां बतलाया है कि जनता पार्टी की सरकार के समय में विराता में मिली अर्थ-व्यवस्था से गम्भीर क्षति पहुंची है, लेकिन ऐसी बात नहीं है। स्पष्ट है कि जनता पार्टी की सरकार के पहले जो रेल बजट आते थे वे घाटे के बजट थे और आज भी जो बजट आ रहे हैं वे भी घाटे के बजट हैं, जब कि जनता पार्टी के शासन काल के दो-तीन सालों में जो रेल बजट आये वे सब नफे के बजट थे। इस लिये स्पष्ट है कि जनता पार्टी की सरकार का बजट आप के बजट के मुकाबले ज्यादा अच्छा था।

रेलवे के पास इस समय 1 लाख वैगन्ज हैं, जिन में से 40 हजार बेकार हैं, किसी काम के लायक नहीं है। इस कारण वैगन्ज की बहुत कमी है। इन 40% रुग्ण वैगनों की तुरन्त मरम्मत कराना बहुत आवश्यक है, इन के अतिरिक्त युध्दस्तर पर अधिक से अधिक नये वैगन्ज बनाने की जरूरत है।

इस समय सालगाड़ी के डिब्बों के निर्माण की उपेक्षा तो हो ही रही है, साथ-साथ जो सवारी गाड़ियां हैं उन के निर्माण के लिये योजना आयोग ने कोई प्रस्ताव नहीं दिया है। ऐसा लगता है जैसे रेलवे बोर्ड में या रेल मंत्रालय में कोई देखने-भाजने वाला नहीं है। इस विभाग में जो चाहते हैं वही करते हैं, घूस का बाजार गर्म है। बड़े-बड़े व्यापारी क्या करते हैं? इन के वैगन्ज को ले लेते हैं और उनका महीने-दो महीने तक गोडाउन के रूप में इस्तेमाल करते हैं। कोई कहने या सुनने वाला नहीं है।

वर्तमान सरकार के जमाने में हर चीज की कमी है। मालूम हुआ है कि कोयले की कमी के कारण 600 गाड़ियां रद्द कर दी गई हैं। इन्हें जो कोयला मिलता है वह भी घटिया किस्म का मिलता है, बढ़िया किस्म का कोयला नहीं मिल रहा है—इस का कारण मंत्री महोदय अच्छी तरह से जानते हैं। आप के इन्जनों में ऐसी कोई व्यवस्था नहीं है जिस से खराब कोयले की जांच की जा सके। विदेशों में ऐसी व्यवस्था होती है, लेकिन हमारे यहां नहीं है। परिणाम यह होता है कि इन्जनों को जितनी शक्ति गाड़ी को खींचने के लिये चाहिये, वह क्षमता नहीं मिलती है, जिस के कारण आप की व्यवस्था ठीक नहीं हो पाती है। डीजल या विद्युत इन्जिन आसानी से 20-22 बोगियों को खींच सकता है। लेकिन देखा यह गया है कि अधिकांशतः क्षमता से आधी बोगी लगाई जाती है और इस का फल यह होता है कि रेलवे की आय घट रही है। विगत दो वर्षों के शासन में रेलवे को स्वच्छ प्रशासन देने के नाम पर तीन मंत्री बदले गये हैं। दो को तो हटा दिया गया है और तीसरे मंत्री की बारी अब है। हम लोग देखें कि क्या होता है। स्वच्छ प्रशासन क्या मिलेगा ?

ध्रष्टाचार, अनाचार और दुर्घटनाएं बड़ी तेजी से बढ़ती चली जा रही हैं। कोई स्वर्गीय लाल बहादुर शास्त्री का उदाहरण पेश नहीं कर रहा है। यदि पेश किया होता, तो देश के सामने उस व्यक्ति की प्रतिष्ठा बढ़ती ही और साथ-साथ इस प्रजातंत्र की भी प्रतिष्ठा बढ़ जाती लेकिन ऐसा हो नहीं रहा है। यह दुःख का विषय है। इसका कारण है, लोभ। लोभ से इतने ज्यादा प्रेरित हैं कि इस बात को सोच ही नहीं सकते।

सभापति जी, आपको मालूम है कि श्री केदार पांडे के समय में 6 महीनों के अन्दर कोई 700 रेल दुर्घटनाएं हुईं और अखबारों में उसके बारे में काफी आया। मैं उस पर बहुत ज्यादा नहीं कहना चाहता। अप्रैल से अक्टूबर तक 700 रेल दुर्घटनाएं हुई हैं।

श्रीमती प्रमिला दंडवते (बम्बई उत्तर मध्य) : 1013 हुई हैं।

श्री चन्द्रदेव प्रसाद वर्मा : मैं 6 महीनों की बता रहा हूँ लेकिन इन्होंने इस्तीफा देने की बात नहीं सोची [बल्कि गलत तर्क देते रहे हैं।

सभापति महोदय : इस तरह इस्तीफा देने लगे, तो साल भर में 100 मिनिस्टर हो जाएंगे।

श्री चन्द्रदेव प्रसाद वर्मा : एक्सीडेंट्स कम होने चाहिए। गलत तर्क ये देते रहे हैं। मैं आपको बताऊँ कि सहरसा के पास बदलाघाट में जो एक्सीडेंट हुआ था, उसमें तर्क यह दिया कि हवा से वहां गाड़ी उड़ गई। क्या तर्क है, सुन कर आश्चर्य होता है और सारा शरीर कांपने लगता है जब वहां के दृश्य कीयाद आती है। यदि आप उस दृश्य

को देखते तो पता चलता कि कितनी बड़ी वह दुर्घटना हुई थी। वहां जो वगल में मकान था या झोंपड़ी थी, उनका एक बाल भी नहीं उड़ा और कहीं कोई पेड़ की डाली नहीं टूटी। तो यह आंधी कैसी थी और वहां वह चली गई। एक आदमी भी उसमें नहीं बचा और रेलवे बोर्ड इतना सक्षम नहीं हो सका कि इसकी जांच वह कर सके। उसने इस बात की जांच नहीं की कि कितने लोग मारे गये और आज तक उस की रपट नहीं आई है। यह तो आप के रेलवे बोर्ड की हालत है।

भारतीय रेलें लगभग 130 वर्ष पुरानी हैं। उनके ढांचे में आमूलचूल परिवर्तन की आवश्यकता है। यदि उन का नवीकरण नहीं किया गया, तो मुझे डर है कि सारे का सारा ढांचा बिखर जाएगा।

15.00 Hrs.

रेल फाटकों की यह स्थिति है कि उनके पास ही बहुत दुर्घटनायें होती हैं। अचरज है, जैसा कि राज्य रेल मंत्री जी ने बताया था, कि 22 हजार फाटक ऐसे हैं, जहां कोई रेलवे कर्मचारी नहीं रहता है, वहां उनको खोलने या बन्द करने वाला कोई नहीं होता है। जिसका नतीजा यह हो रहा है कि वहां पर दुर्घटनायें होती चली जा रही हैं।

1967 के बाद से लोको रनिंग स्टाफ अपने कार्य के घंटों में कमी की मांग करता आ रहा है। अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संगठन और अन्तर्देशीय परिवहन समिति ने भी इनकी मांगों की पुष्टि की है। लोको वालों ने आन्दोलन किया, लड़ाई की। समझौता भी हुआ लेकिन कोई फल नहीं निकला। सब बेकार। आप 20-20, 22-22 घंटे तक काम लिए जा रहे हैं तो दुर्घटनायें होंगी ही।

[श्री चन्द्रदेव प्रसाद वर्मा]

रेल मंत्रालय ने विगत वर्षों में 1,142 करोड़ की वृद्धि सिर्फ किराये और माल भाड़े में की है जो कि घृणास्पद बढ़ोत्तरी है। जन साधारण की सारी सुविधाएँ समाप्त हो गयी हैं या हो रही हैं। स्वभावतः हर चीजों की कीमत बढ़ेगी। इसका असर सीधे मुद्रास्फीति पर पड़ेगा। कौन देखता है इन चीजों को? शासन करो, लूटो और मौज उड़ाओ। कोई देखने वाला और सुनने वाला नहीं है।

मंत्री जी ने स्वीकार किया है कि कम्प्यूटर जेनरेटर विश्व बैंक के आग्रह पर लगाया जा रहा है। इसका असर क्या प्रति वर्ष रेलों में रोजगार पर नहीं पड़ेगा? अनुमान है कि 2.6 लाख रेल कर्मचारी बेकार हो जायेंगे। क्या आपने इनको काम देने के बारे में कुछ सोचा है? इन्हें रखना ही होगा।

खान-पान की योजना सारे रेलवे में असंतोषजनक है। इसमें सुधार के लिए कुछ उपाय शीघ्र करने चाहिये।

स्पष्ट बात यह है कि ईमानदारी से आरक्षण इन दिनों नहीं हो रहा है। अगर कोई ईमानदार व्यक्ति जा करके आरक्षण कराना चाहे तो भी नहीं होगा। द्वितीय श्रेणी के आरक्षण तक के लिए एक-एक आदमी को पचास-पचास रुपये देने पड़ते हैं। यहां से हम लोग जो आरक्षण करा कर देते हैं उनसे भी प्लेटफार्म पर पैसे लिये जाते हैं। इतना भ्रष्टाचार रेलों में हो गया है जिसको कि कोई देखने वाला नहीं है। इससे अराजकता होती है और आप लोगों को गिरफ्तार करते हैं। आज देश और देश की आम जनता आप से यही मांग रही है कि इसमें सुधार हो। लेकिन इसमें

भ्रष्टाचार फैलता जा रहा है और अब वह यह कहने लगी है कि इसमें सुधार होने वाला नहीं है। इसको दूर करने के लिए आपको कदम उठाने चाहिए।

श्री मोतीलाल सिंह (सीधी) : 1982-83 के बजट का मैं समर्थन करता हूँ। मध्य प्रदेश आवागमन की दृष्टि से बहुत पिछड़ा हुआ है। वहां सबसे ज्यादा प्राकृतिक रिसोर्सिस हैं। लेकिन उसकी हमेशा उपेक्षा की गई है खास तौर से आवागमन के मामले में। पंद्रह वर्षों से सर्वेक्षण चल रहा है। लेकिन मैं कहना चाहता हूँ कि ललितपुर से सिंगरौली लाइन को आज तक पूरा नहीं किया गया है, यह नहीं बन पाई है। कब तक सर्वेक्षण इसका पूरा होगा, कब इसको आप अपने बजट में सम्मिलित करेंगे इसका कुछ पता नहीं है। सिंगरौली कोलफील्ड है। दुनिया में सबसे ज्यादा कोयले का भंडार वहीं है। उस कोयले को उपयोग में लाने के लिए आवागमन के साधन बहुत जरूरी हैं। चोपन से कटनी एक लाइन है। यह तीन सौ किलोमीटर का रास्ता है। इस रास्ते को तय करने में गाड़ी बारह घंटे लेती है। इसके बारे में मैंने मंत्री जी को लिखा था। उनका जवाब आया कि उसमें सुधार किया जा रहा है। लेकिन कोई सुधार नहीं हुआ है। इस तरफ आप ध्यान दें।

बम्बई हावड़ा मेल चलती है। यह अभी कटनी से मुगलसराय, इलाहाबाद हो कर हावड़ा पहुंचती है। इसको और अगर सिंगरौली हो कर मुगलसराय और हावड़ा कर दिया जाए तो इससे आठ घंटे की बचत हो सकती है और कोल फील्ड्स को बहुत ज्यादा फायदा हो सकता है।

एक गाड़ी चोपन से कटनी जाती है । लेकिन वह समय पर नहीं पहुंचती है । वहां लोग दूसरी गाड़ी पकड़ते हैं । समय पर न पहुंचने की वजह से उनको बहुत ज्यादा कठिनाई का सामना करना पड़ता है । उसमें सुधार किया जाना चाहिए ।

एक त्रिवेणी एक्सप्रेस लखनऊ से चोपन तक जाती है । और इसका चोपन से सिंगरौली तक बढ़ा दिया जाए तो अस्सी नब्बे किलोमीटर की दूरी और बढ़ जाएगी लेकिन लोगों को बहुत आराम हो जाएगा । सिंगरौली के मजदूरों को इससे बहुत ज्येदा फायदा होगा । कोयले का उत्पादन वहां सबसे ज्यादा होता है । अगले पंद्रह वर्ष तक, 76 मिलियन टन प्रतिवर्ष के हिसाब से उत्पादन होगा । चार कोलियरीज तो वहां अभी चालू हैं और छः-सात और शुरू होने वाली हैं । सुपर थर्मल पावर स्टेशन भी वहां बन रहा है । इस समय वहां आने जाने के कोई साधन नहीं हैं, माल ले जाने के लिए कोई साधन नहीं है । ट्रकों से ही सामान लाया और ले जाया जाता है । मंत्री जी मध्य प्रदेश के मुख्य मंत्री रह चुके हैं । उनको मालूम है कि रीवा और सीधी के बीच में पहाड़ी है जो बड़ी टेढ़ी मेढ़ी है । देखने में तो सीधी है लेकिन बड़ी टेढ़ी-मेढ़ी है । वहां रोज ट्रकों के एक्सीडेंट होते रहते हैं । जब भी आप देखेंगे आपको किसी न किसी जगह पर ट्रक का एक्सीडेंट हुआ दिखाई दे जाएगा । इस वास्ते इस तरफ आप ध्यान दें ।

ललितपुर से सिंगरौली की जो लाइन है इसको शीघ्र चालू किया जाए । इसका शीघ्र सर्वेक्षण किया जाए । इससे उस क्षेत्र का भला होगा ।

गोदिया से जबलपुर एक छोटी लाइन है । इसको बड़ी में बदला जाए । नैनपुर में उसका डिविजन था । उसको हटा दिया

गया है । उसको फिर से चालू किया जाए । वह आदिवासी और हरिजन क्षेत्र है । उनका आप भला करना चाहते हैं तो वह कैसे हो सकेगा, जब तक आप इसकी तरफ ध्यान नहीं देंगे । किसी भी क्षेत्र के विकास के लिए वहां पर आवागमन के साधनों की व्यवस्था करना आवश्यक है । सिंगरौली से कोयला ले जाने के लिए ट्रक चलते हैं, जिससे एक्सिडेंट्स की बहुत सम्भावना रहती है । इसलिए ललितपुर-सिंगरौली रेलवे लाइन को शीघ्र-तिशीघ्र बनाया जाए ।

MR. CHAIRMAN: Shri Chintamani Jena.

SHRI CHINTAMANI JENA (Balasore): Mr. Chairman, Sir, I rise to support the Demands for Grants (Railways) presented by the hon. Minister of Railways.

I am speaking in my mother-tongue in Oriya.

MR. CHAIRMAN: You confine yourself to your area and your demands because there are still 32 Members who want to speak on this from the Congress Party.

*SHRI CHINTAMANI JENA: Mr. Chairman, Sir, I rise to support the Demand for Grants in respect of the Ministry of Railway. I would like to speak in my mother tongue. I have given notice to speak in Oriya.

At the outset, I would like to congratulate the hon. Minister of Railway for having taken steps to dissolve the Railway Consultative Committees after assuming the office. It is a healthy sign for the development of Railways in the country. Those Committees met two three times in a year and the duration of a meeting was hardly one to two hours. Members made various suggestions in the meetings, but their

[Shri Chintamani Jena]

of one such Committee and I can say it from my personal experience. Some people who had inadequate knowledge about the Railways were included in those Committees. I would like to request the hon. Minister to include some knowledgeable persons from different zones and the members from both the Houses of Parliament in the various Committees of Railways. I suggest that at the time of reconstitution of these Committees either at zonal or divisional level the concerned members of Lok Sabha may be taken into confidence and they should be consulted about their areas for nomination of persons since they are answerable to the electorate.

Sir, the Minister of Railways has mentioned the paucity of funds with the Railway Ministry and expressed his inability to take up new Railway lines. But so far as the conversion work is concerned it should be taken up on a priority basis. In this connection I take this opportunity to name some lines in my State and request that priority be given to their conversion. One such line in Orissa as well as in my Parliamentary constituency is Rupsa-Bangiriposhi. This line was constructed in 1920. Since then no modernisation programme has been taken up on this line. As the traffic potential of this line is high it would be quite remunerative as it passes through mineral belt, rich forest area and industrial belt which is now coming up after the State Govt.'s sincere efforts to industrialise the state and will have an increased capacity to carry traffic. The engineering cum traffic survey has been completed and the survey report is under compilation for submission to the Railway Board. It is understood that extension of broad gauge system after conversion from Bangiriposhi to Dhalohumgarh has been found feasible by the survey

team. The approximate cost of conversion would be rupees 11.38 crores and its extension from Bangiriposhi to Dhalbhungarh is Rs. 9.21 crores.

As is well known this railway line passes through Mayurbhanj, a tribal district of Orissa. The lot of the tribals depends on the conversion of this railway line. I would request the hon. Minister therefore to take up the conversion of this line without any further delay.

I would also like to suggest that the conversion of the Nuapada-Gunpur line should also be taken up. Nuapada Paralakhemundi line was constructed in 1900 and subsequently it was extended to Gunpur in the year 1931. Since then no attention has been paid to the development of this line. I request the Government to order a survey for the development and for the conversion of this line to broad gauge at an early date.

A word about Koraput Raygada line in Orissa. This rail link has been sanctioned by the Government of India as a project oriented line. This is vital for the alumina/aluminium complex for Damanjodi and Talcher and also for movement of iron ore from Kirindul mines of Madhya Pradesh for the steel plant at Vizag. Out of the total length of 174 Kms. only 23 Kms. is being constructed in the first phase to serve aluminium complex at Damanjodi. Funds have also been sanctioned for the construction of the second phase of this line, for which I convey my hearty gratitude to the Railway Minister and specially to hon'ble Prime Minister, but construction work has not yet been started. I request the hon'ble Minister to take immediate steps to expedite the construction of the second phase.

Now, I would like to draw the attention of the hon. Minister to the proposed Talcher Sambalpur line. The railway administration has undertaken two surveys to determine the financial viability and technical feasibility of the proposed railway link. The Railway Board

had recommended the proposal for the construction of this Railway line to the Planning Commission and the Planning Commission referred it to the Ministry of Engery and Coal as this line would pass over the coal belt. The Ministry of Engery has expressed the view that laying of a rail track over the coal belt be avoided. But I know from my personal experience that the proposed alignment does not affect the Coal Mines and its reserves. Construction of this railway line would reduce the distance between Northern/Central India and the Eastern coast by 470 Kms. and would effect considerable economy in the cost of transportation. The new railway line would provide a direct and far more economical route to Paradip port.

The National Aluminum Company are setting up their aluminium smelter at Talcher. Alumina from their alumina unit at Damanjodi in Koraput district has to be transported to Talcher for the smelter. For this purpose the Koraput Raygada railway link has been sanctioned and would be constructed soon. In case the Talcher-Sambalpur Railway link is taken up, the distance between the alumina plant and the aluminum smelter would be reduced by 146 Kms.

The Talcher-Sambalpur Railway line would provide a direct link between Coastal Orissa and Western Orissa. At present, one has to travel through State of West Bengal and Bihar in order to reach Sambalpur. The proposed railway line is therefore vitally important in bringing about the much needed emotional integration between coastal Orissa and Western Orissa. I urge the hon. Minister therefore to sympathetically consider the construction of this Railway line.

Chairman, you are ringing the bell repeatedly, but Sir, I shall be falling in my duty if I do not mention the plight of the CPC Gang men. Sir, while the doubling of the Kharagpur-Khurda road line was taken up about one thousand gang men had been given

employment in the South Eastern Railway in Kharagpur Division. In the year 1977 those gangmen were transferred to far off places, 500 or 600 miles away from their native places. They are facing untold misery in the absence of proper accommodation and drinking water at their present place of work. The poor low paid employees are unable to meet daily expenses with the wages they get at that place. I request the hon. Minister to take back those gang men to places nearest to their native villages and towns.

The Hon'ble Minister might be knowing about the tourist Potentiality of Orissa. The number of foreign tourists to the state are increasing day by day specially to Puri and Konarak etc. for the world famous monuments like the Sun temple and the temple of Lord Jagannath etc. But the Railway Line from Road to Puri in S.E. Rly. has not yet been converted to a double line which is creating great disadvantage and inconvenience to the foreign tourists as well as to the lakhs of users. I would therefore request the Hon'ble Minister to start doubling of this line immediately.

Finally, I request the Government to create a seperate railway division in Western Orissa. One-third of the total kilometrage of South Eastern Railway is within the State of Orissa and some major rail routes pass through Western district of the State. But Western Orissa has not been given due attention in the matter of railway development in the absence of a seperate railway division in Western Orissa. Out of the seven divisions of SE Railway, only one is situated near Bhubaneswar at Khurdha Road. It is necessary that one more Railway division ts created and its headquarter should be located either at Rourkela or Jharauguda or Sambalpur. I hope the hon. Minister will take necessary steps for the creation of a seperate railway division in Western Orissa. With these words I conclude my speech.

श्री रामावतार शास्त्री (पटना) : सभापति जी, मैं रेल विभाग से संबंधित मांगों का विरोध करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। कारण यह है कि इस बजट के जरिए ग्राम जनता के किराए में वृद्धि की गई है। साथ ही साथ 34 चीजों की ढुलाई पर जो सब्सीडी दी जाती थी उसको भी इस बजट के द्वारा समाप्त कर दिया गया है। मंत्री जी गने 109.7 करोड़ की बचत का बजट पेश किया है लेकिन उसके बावजूद जनता पर बोझ डाला है। ऐसी स्थिति में इस बजट के समर्थन का कोई औचित्य नहीं है। इन्द्रा जी या आप लोग जब से गद्दी पर आये हैं, उसके बाद यह चौथी बार किरायों में वृद्धि हुई है। हम लोगों को ऐसा अन्दाज है और अखबारों के जरिये ऐसी खबरें मिलती हैं कि विश्व बैंक से 600 करोड़ रुपये का कर्जा लेने की वजह से उनके दबाव में आकर आप ने सवारी-किरायों और मालभाड़े में वृद्धि की है....

एक माननीय सदस्य : आप किसके दबाव में बोल रहे हैं ?

श्री रामावतार शास्त्री : मैं अपने दबाव में बोल रहा हूँ। यह स्थिति आप के बजट की है।

इस बजट में आप ने विकास कार्यों की राशि में भी कमी की है साथ ही किराये-भाड़े व माल-भाड़े में वृद्धि की है। 1981-82 के बजट की तुलना में आप ने विद्युतिकरण को छोड़कर, जिसमें आप ने कटोती नहीं की है, नई रेल लाइन बनाने में 8 करोड़ रुपये की कटोती की है, लाइनों के दोहरीकरण (डबलिंग) में 54 करोड़ की कमी की है ट्रेक के रि-मालडबलिंग में 30 करोड़ रुपये की कमी की है और रेल-ट्रकों के नवीकरण

में 4 करोड़ रुपये की कमी की है। इस तरीके से आप पिछले साल की तुलना में नीचे चले गये हैं।

इसके अतिरिक्त आप यह भी देखिये— 34 रसे हैं वर्षों से यानि जब से आप राज्य कर रहे हैं पब्लिक सैक्टर को जो पैसा एलाट किया जाता है उसकी परसेन्टेज के मुकाबले रेलवे को कितना मिला है— जरा उसको भी बतला दीजिए ? मैं आप को बतलाता हूँ—फर्स्ट प्लान में 1951-56 में रेलवे को 19.6 परसेन्ट मिला। सैकण्ड प्लान में 1956-61 में 20.9 परसेन्ट मिला। थर्ड प्लान— 1961-66 में 18.9 परसेन्ट मिला। इन्टर-प्लान—1966-69 में 11.1 परसेन्ट मिला। फोर्थ प्लान 1969-74 में 8.8 परसेन्ट मिला। पांचवें प्लान— 1974-79 में 7.7 परसेन्ट मिला। छठे प्लान 1980-85 के लिये 5.2 परसेन्ट रखा गया है। इससे अन्दाज लगा लीजिए आप देश में रेलों का विकास करने जा रहे हैं या रेलों का हास होगा। आप लोगों के उपर चाहे कितना किराया बढ़ा दीजिए, हालांकि उसकी भी एक सीमा होती है, इस हिसाब से रेलों का विकास नहीं हो सकता।

14 मार्च के "न्यू - एज" में

Sixth Plan and Crisis in Indian Railways

शीर्षक से जो लेख प्रकाशित हुआ आप जरा उसको देखिए। उससे आपको बहुत सारी चीज मालूम होंगी। इस समय मेरे पास समय नहीं है, इस लिये मैं उन तमाम चीजों को कोट नहीं कर सकता। लेकिन मैंने आपको अभी दो बातें बतलाई हैं कि किराया बढ़ाने से मुनाफे का बजट होने के बावजूद आप रेलवे का विकास न कर के उस को हासावस्था की ओर ले जा रहे हैं।

आप ने रेलवे की तरफ से जो प्राउट-ले रखा था वह 11 हजार करोड़ रुपये का था, लेकिन आपको मिला है—केवल 5100 करोड़ रुपया। जाहिर बात है इस देश में रेलवे पर जो संकट व्याप्त है वह हल नहीं हो सकता है।

दुर्घटनाओं के बारे में बहुत कुछ कहा जा सकता है। रोज़ दुर्घटनायें हो रही हैं, पिछले महीने में हुई, आपके आने के बाद भी हुई और पहले भी होती रही इनकी जानकारी आपको है। मैं यह कहना चाहता हूँ कि क्यों होती हैं? आप कहते हैं कि रेल-कर्मियों (मजदूर) अनुशासन नहीं मानते या लापरवाही से काम करते हैं। यह कह कर रेलवे बोर्ड अपनी जवाबदेही से बरी हो जाना चाहता है। बात यह नहीं है, हो सकता है रेल-मजदूरों से यदाकदा कोई गल्ती हो जाती हो, आखिर वे भी मनुष्य ही हैं, लेकिन मुख्य कारण यह नहीं है। वास्तव में रेल-मार्गों का नवीकरण नहीं हुआ है, आज भी 6 हजार किलोमीटर से अधिक रेल लाइनों के नवीकरण की आवश्यकता है। न आप ऐसा कर रहे हैं और न कीजिएगा, तो एक्सीडेंट होंगे।

फिर गैंगमनों की संख्या को देखिए। वे ट्रेक को ठीक करते हैं, उस की रक्षा करते हैं और उनकी तादाद बहुत कम है। उसमें वृद्धि करनी होगी। जितनी लम्बाई-चौड़ाई की उनकी देखरेख करने की जवाबदेही है, उसको देखते हुए उनकी संख्या को बढ़ाना होगा और इतनी संख्या उनकी करनी होगी कि वे उसको अच्छी तरह से देख सकें।

इसके अलावा मैं यह कहना चाहता हूँ कि इंजनों की ब्रेक शक्ति की जांच पड़ताल ठीक से नहीं हो पाती। अगर कोई ड्राइवर आप के अधिकारी के पास जाता है कि इस स्थिति में हम इंजन नहीं ले

जाएंगे, बिना जांच पड़ताल के हम इस को नहीं ले जाएंगे, तो उसको सजा दी जाती है, उसको चार्जशीट दिया जाता है।

इंजनों की जो हेडलाइट होती है, उसकी रोशनी 100 मीटर तक पहुंचती है। तेज गाड़ियों के लिए क्या यह मुनासिब है। क्या इसको आप पर्याप्त समझते हैं? मैं समझता हूँ कि यह अपर्याप्त है और इसके लिए आप को कोई व्यवस्था करनी होगी ताकि ज्यादा लाइट दूर तक जा सके।

फिर शौडों की स्थिति कैसी है? आप जानते हैं कि शौडों की स्थिति बहुत ही दयनीय है उसमें भी सुधार लाना होगा। स्पेयर पार्ट्स आप ठीक से नहीं देते हैं। लोको शौड में काम करने वालों को कहते हैं कि पुराने ही काम में लाओ और जल्दबाजी में काम करवाना चाहते हैं। डिपुओं की हालत भी बहुत खराब है। वगनों का जल्दी जल्दी बदलाव होना चाहिए और इसके लिए जो 25 वर्ष की मियाद है, उसको कम करके 20 वर्ष किया जाना चाहिए लेकिन होता क्या है कि 25 वर्ष के बाद भी वे चलते रहते हैं। गाड़ी में आगे-पीछे सुरक्षा कोच नहीं लगाए जाते हैं। इन सब बातों पर आप ध्यान नहीं देंगे और केवल यही कहेंगे कि मजदूर गड़बड़ कर रहे हैं, तो काम नहीं चलने वाला है।

मैं यह कहना चाहता हूँ कि सरकार ने पहले कई कमेटियां बनाई हैं जैसे कुंजह कमेटी, वांचू कमेटी और सीकरी कमेटी और इन कमेटीयों ने अपनी सिफारिशें भी दी हैं लेकिन उन सिफारिशों को अभी तक लागू नहीं किया गया है। अब फिर यह सवाल उठ रहा है और इन्डियन रेलवे वर्कर्स फेडरेशन और आल इन्डिया लोको रनिंग स्टाफ एसोसिएशन

[श्रीरामावतार शास्त्री]

ने मांग की है कि एक उच्च स्तरीय समिति बनाई जाए और उसमें मजदूरों को भी प्रतिनिधित्व दिया जाए। वे आप को बता सकेंगे कि एंक्सीडेंट क्यों हो रहे हैं और उनको कैसे रोका जा सकता है। अगर आप ऐसा न करियेगा, तो एंक्सीडेंट्स बढ़ते जाएंगे और आप के सामने दिक्कत बढ़ती जाएगी। हजारों लोग इसी तरह से मरते जाएंगे और बकरी की तरह रेलों में चलते रहेंगे।

प्रो० मधु बंडवते (राजापुर) :
सीकरी कमेटी में ट्रेड यूनियन का रेप्रे-
जेन्टेटिव था।

श्री रामावतार शास्त्री : उसी तरह से इस में रखना होगा। एक नई कमेटी बनानी चाहिए और अगर आप ऐसा करेंगे तो निश्चित रूप से दुर्घटनाओं से आपको छुटकारा मिलेगा। आप मजदूरों के खिलाफ चाहे जो प्रचार रेडियो पर या अखबारों में करें, चाहे उनको आप फांसी दे दीजिए, इससे कुछ होने वाला नहीं है।

डकैतियों के बारे में भी मैं दो शब्द कहना चाहूंगा। रेलों में डकैतियां बहुत बढ़ गई हैं। अभी अखबार में आया है और हमारे माननीय सदस्य श्री कमला मिश्र मधुकर भी उसी आसाम मेल में यात्रा कर रहे थे, वहां पर कैसे यात्रियों को लूटा गया। वे तो बच गए और सेठी जी वह आपके दोस्त भी हैं।
(ध्वजघान)...

प्रो० मधु बंडवते : कम्युनिस्ट से क्या कोई पैसा लेगा।

श्री रामावतार शास्त्री : उन के पास कुछ नहीं था, जो लेते। यह जो डकैतियों

का सिलसिला चल रहा है, इस की तरफ भी आप को ध्यान देना चाहिये। मैंने यह लेटस्ट मिसाल दी है।

मजदूरों की स्थिति क्या है, वे सब बातें कही जा चुकी हैं। मजदूरों की स्थिति बहुत ही दयनीय है। उन की तनख्वाह बहुत कम है। उन की मांग है कि सरकारी कारखानों के कर्मचारियों को जो तनख्वाह दी जाती है, वह उन को दी जाए। उन को 150 रुपये से ले कर 200 रुपये तक कम मिलते हैं। इतना फासला उन की तनख्वाहों में है। अगर ऐसी स्थिति रहेगी, तो कैसे होगा।

आप ने दो रेलव फंडरेशन्स को मान्यता दी है, इस का हमें कोई शिकायत नहीं है। लेकिन मेरा कहना यह है कि केवल उन्हीं से आप बात मत कीजिए। और भी बहुत से संगठन हैं और उन के पीछ भी मजदूर हैं, उन से भी आप बात कीजिए। रनिंग स्टाफ को आप बिल्कुल भूल गए हैं। 10 हजार रेलवे स्टाफ के सिर पर तलवार लटक रहीं है और रेलव बोर्ड उन के बारे में कुछ नहीं कर रहा है। वह एक सफेद हाथी की तरह बैठा है उस की क्या आवश्यकता है? आप इस को ज्यादा जानते हैं लेकिन मैं इस की आवश्यकता नहीं समझता। वे आप के रास्ते में रुकावट डालते हैं। और मंत्रियों को इन्फ्लूयेन्स कर के अपना कंदी बना लेते हैं। तो रनिंग स्टाफ के सवाल को हल कीजिए। तमाम लोगों को आप लीजिये।

आप वाष्प इंजिनों को हटा रहे हैं। अभी केवल पांच परसेंट वाष्प इंजिन चलते हैं। इनको भी आप हटाते जा रहे हैं। आपके कोयला ढोने पर मजदूर लगे हैं और हजारों की संख्या में लगे हैं। आपके वाष्प इंजिन हटाने से आप उन मजदूरों को ठकेदारों के हवाले कर देंगे। उनके बारे में आपको सोचना चाहिये ताकि उनकी रोजी-रोटी बनी

रहे और वे दर-दर के भिखारी न बन सकें ।

मंत्री जी से [मैं रेलों में कटॉरिंग के बारे में कहना चाहता हूँ कि जो खाना हमें रेलों में मिलता है उस को खा कर के कै हो जाती है । आप तमाम प्राइवेट कटॉरिंग को समाप्त कीजिये और डिपार्ट-मेंटलाइज्ड कीजिये । कम से कम गाड़ियों में तो आप इसे पहले कर सकते हैं । इसके बारे में श्री केदार पाण्डे जी ने एलान किया था कि रेलवे बोर्ड ने भी एलान किया था कि हम डिपार्टमेंट-लाइज्ड कर रहे हैं और गाड़ियों में कर रहे हैं । फिर यह मामला रफा-दफा हो गया । इस तरफ आपको ध्यान देना चाहिये ।

आपका जो सोनभद्र एक्सप्रेस बिहार से दिल्ली आती है उसमें कोई पेन्टरी कार नहीं होती । क्या जो लोग उस गाड़ी में चलते हैं उनको रास्ते में चाय पीने की जरूरत नहीं होती ? क्या वे रास्ते में चाय के बिना हवा खा कर ही चलेंगे ? मैंने इस बारे में आपका सलाहकार समिति में भी कहा था कि आपकी जो गाड़ी ताज एक्सप्रेस आगरा जाती है जोकि तीन घंटे में पहुंच जाती है, उसमें पेन्टरी कार होती है लेकिन इस सोनभद्र एक्सप्रेस में जो कि पटना से दिल्ली सोलह और साढ़े सोलह घंटे में पहुंचती है उसमें कोई पेन्टरी कार नहीं होती है । आपके जो अधिकारी इस गाड़ी से चलते हैं वे तो पहले हो इंतजाम करके चलते हैं और उन्हें स्टेशन से सबसे बढ़िया खाना मिल जाता है । आप इस गाड़ी में कम से कम ऐसी व्यवस्था तो कर दीजिये जिससे कि लोगों को रास्ते में चाय तो पीने को मिल सके ।

विद्युतीकरण के बारे में मैंने एक सवाल उठाया था । मैं चाहता हूँ कि आसनसोल से मुगलसराय के बीच विद्युतीकरण छोटी पंचवर्षीय योजना में नहीं बल्कि इसी साल की योजना में कीजिये । हम लोग जो उस लाइन पर चलने वाले हैं कम से कम उनका तो यह करके उद्धार कीजिये ।

बिहार में बहुत कुछ करने के बारे में हमारे स्वर्गीय श्री ललित नारायण मिश्र बहुत कुछ आश्वासन दे गये थे । श्री केदार पाण्डे ने भी बहुत कुछ करने के आश्वासन दिये । मैं चाहूंगा कि वे आश्वासन पूरे कीजिये ।

एक बात मैं जरूर कहना चाहूंगा कि श्री केदार पाण्डे जो मुफ्त पास दे गये वे आप मत दीजिये । उन्होंने बहुत से पास और चेक पास इशु कर दिये जिससे कि रेलवे को करोड़ों रुपयों का घाटा होता है । आप कभी ऐसा मत कीजिये । कमेटी के मੈम्बरों को आप आने-जाने का पास दीजिये । जब वे कमेटी की मीटिंग में आयें तभी के लिये पास दीजिये । उनके लगातार आने-जाने की कोई जरूरत नहीं है । इसलिये मैं आपसे कहूंगा कि आप रेलवे बोर्ड के चक्कर में मत फंसिये और श्री केदार पाण्डे वाला रास्ता न अपनाइये ।

सन् 1974 में मेरे एक प्रश्न के उत्तर में स्वर्गीय श्री ललित नारायण मिश्र ने कहा था कि पटना से पलेजाघाट का रेल पुल बनेगा । वह कब बनेगा ? क्या जब हम लोग इस दुनिया से चले जायेंगे तब बनेगा ? इसकी तरफ भी मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ ।

पटना गया लाइन को दोहरा किया जाना चाहिये । वहां ट्रांसपोर्ट बाटलनैक

[श्री रामावतार शात्री]

है । 56 किलोमीटर का यह रास्ता है । इसको तय करने में आठ घंटे लग जाते हैं, छः घंटे लग जाते हैं । यह लाइन दोहरी होनी बहुत जरूरी है ।

अधिकारियों के सेवा काल में वृद्धि मत कीजिये । रिटायर्ड चैयरमैन को दो साल का एक्सटेंशन क्यों दिया गया ? क्या रेलवे में सक्षम लोग नहीं हैं, अधिकारी नहीं हैं ?

कैजुअल मजदूरों में से अभी तक आपने सोलह हजार को ही रेग्युलर किया है । उनकी तादाद ढाई लाख या इससे ज्यादा है । इनको नियमित किया जाये ।

चालीस हजार सबस्टीट्यूट मजदूर हैं उनको पक्का काम नहीं मिला है । दस पन्द्रह दिन के लिये काम मिलता है । और फिर नहीं मिलता है । इन पर आप ध्यान दें ।

गैंगमैन की तरफ ध्यान दें । वे सबसे ज्यादा शोषित हैं । इन सब बातों पर ध्यान नहीं देंगे तो आपका काम नहीं चलेगा । मैंने 225 कट मोशंज दिये हैं । उनको आप पढ़ लेंगे तो मेरे भाषण को ध्यान में रखने की जरूरत आपको नहीं होगी । सभी बातें उनमें हैं । उन पर आप ध्यान दें ।

श्रीमती प्रमिला दंडवते (बम्बई उत्तर मध्य) : हमारे देश में 61000 किलोमीटर लाइनों पर गाड़ियां चलती हैं । रोज एक करोड़ से ज्यादा लोग इन गाड़ियों में सफर करते हैं । रेल गाड़ियां लोगों की जिन्दगी का एक हिस्सा बन गई हैं । जिस तरह से इन्सान के लिए, जानवर के लिए ब्लड सर्क्युलेशन महत्व-

पूर्ण है उतनी ही महत्वपूर्ण ये रेलगाड़ियां लोगों के लिए हैं । जिस तरह से व्यक्ति के हृदय की धड़कन बन्द हो जाती है, वह खत्म हो जाता है उसी तरह से रेलें अगर बन्द हो जायें तो ऐसी ही हालत लोगों की हो जाएगी । रेलों के कामकाज के ऊपर आपको कड़ी निगरानी रखनी चाहिये । ये ठीक तरह से चलें, इसको आपको देखना चाहिये ।

इस बजट में मंत्री महोदय ने 261.45 करोड़ का अतिरिक्त भार लोगों पर डाला है । पहले पांडे जी ने सप्ली-मेंटरी बजट में जो एग्जैक्टिव ग्रांडर की तरह का था अस्सी करोड़ का बोझा लाद दिया था । इसका मतलब यह है कि 341.45 करोड़ का बोझा आफिशली और अनआफिशली लोगों पर इस साल डाला गया है ।

सेठी जी अनुभवी मंत्री हैं । काम करने का ढंग उनको मालूम है । यह कहा जाता है क ही मैनस बिजिनेस । मैं आशा करती हूँ कि रेलों की जो बिगड़ी हुई अवस्था है, उसको वह ठीक करने में कामयाब होंगे । यह उम्मीद हमारी पूरी होती है या नहीं, इसको हम एक ही साल में देख लेंगे ।

अगर प्लानिंग कमिशन ने कम राशि दी है तो इसको बढ़ाने के लिए मैं चाहती हूँ कि कोशिश की जाए । छः हजार किलोमीटर रेलवे लाइन को आप अवि-लम्ब रिन्यू नहीं करते हैं तो रेलवे एक्सीडेंट्स को रोकने में आपको सफलता मिल सकेगी, इस में सन्देह है । लगता है कि आने वाले साल में आप इस साल के रिकार्ड को भी एक्सीडेंट्स के मामले में तोड़ने वाले हैं क्योंकि कम्पेंसेशन की राशि को आपने बढ़ाया है । लेकिन कम्पेंसेशन का पैसा बढ़ाने के बजाए अगर रेलवे लाइनों और सिगनलिंग सिस्टम

में सुधार करने और आटोमेटिक सिग्नल सिस्टम लगाने के लिए पैसा खर्च किया जाए, तो कम्पेन्सेशन के लिए रखी हुई ज्यादा राशि को काम में लाने की जरूरत नहीं होगी। शायद मंत्री महोदय समझते हैं कि एक्सिडेंट्स और ज्यादा बढ़ेंगे, या शायद एक्सीडेंट्स में मरने वालों और घायल होने वालों को ज्यादा कम्पेन्सेशन देने का विचार उनके मन में होगा, इसलिए उन्होंने पहले से ही यह व्यवस्था की है।

मंत्री महोदय का कहना है कि छठी पंच-वर्षीय योजना तक 309 मिलियन टन का टारगेट है और इस साल 230 मिलियन टन होने की उम्मीद है। लेकिन मुझे लगता है कि अगर डिस्कार्ड किए हुए वैगन्ज और कोचिज को रिप्लेस नहीं किया जाता, प्लानिंग कमीशन से पैसा नहीं मिलता और रेलवे ठीक तरह से काम नहीं करती, तो मंत्री महोदय चाहे जो कुछ करें, देश की आर्थिक व्यवस्था को ठीक तरह से चलाने के लिए विकास का लाभ जनता तक पहुंचाने के लिए और इंडस्ट्रियल डेवेलपमेंट के लिए रेलवे की व्यवस्था में जो सुधार होना चाहिए, वह असंभव होगा और जो टारगेट रखा गया है, वह पूरा नहीं होगा।

मैं बम्बई से आई हूँ और इस लिए बम्बई के बारे में कुछ कहना चाहती हूँ। मंत्री महोदय ने संबर्बन रेलवे के पासिज के पैसे नहीं बढ़ाए हैं और फेयर्ज भी नहीं बढ़ाए हैं, लेकिन मेरी प्रार्थना है कि जो कम से कम 70 पैसे का टिकट किया गया है, उसको कम कर के 50 पैसे कर देना चाहिए। उन्होंने प्लेटफार्म टिकट के पैसे भी बढ़ा दिये हैं, 70 पैसे कर दिए हैं।

एक माननीय सदस्य : ऐसा नहीं किया गया है।

श्रीमती प्रमिला बंडवर्त : अगर नहीं किया है, तो ठीक है। लेकिन कम से कम टिकट 50 पैसे का होना चाहिए।

मंत्री महोदय को बम्बई शहर के बारे में खास तौर पर सोचना चाहिए। आज हालत यह है कि गरीब लोग और मध्यम वर्ग के लोग बम्बई शहर से बाहर रहते हैं और उनके लिए रेल से आना-जाना जरूरी है। बम्बई शहर की रचना ऐसी ही गई है कि अमीर लोग वहां पर रहते हैं। मूलभूत सिद्धान्त यह है कि गरीब लोगों का कम से कम खर्चा आने जाने में होना चाहिए। जिन के पास मोटर-गाड़ियां हैं, उन्हें तो दूर से आने में कोई कठिनाई नहीं है।

मंत्री महोदय ने पासिज के पैसे नहीं बढ़ाए हैं, लेकिन मुझे भरोसा नहीं है कि वह कुछ दिनों बाद नहीं बढ़ायेंगे। रेलवे बोर्ड के चेयरमैन ने एक प्रैस कान्फ्रेंस में कहा कि हम ऐसा नहीं कह सकते हैं कि वे नहीं बढ़ाए जायेंगे। मंत्री महोदय कम से कम यह न करें कि दो तीन महीनों के बाद पार्लियामेंट के सामने एक सप्ली-मेंटरी बजट पेश करें और जो कुछ नहीं बढ़ाया गया है, उसको बढ़ाने की कोशिश करें। बम्बई की जनसंख्या बहुत बढ़ गई है। सेंट्रल रेलवे के काम से लोग असंतुष्ट हैं। गाड़ियों के बन्द होने का कारण है कि एक-तिहाई रेक्स 1950 में इन्टर-नेशनल मार्केट से खरीदे गए थे। वे जिस कम्पनी से लिए गए थे, उसने उन्हें बनाना बन्द कर दिया है, इस लिए स्पेयर पार्ट्स नहीं मिलते जिसके कारण रेक्स उपलब्ध नहीं हैं। रोजाना यह झंझट चलता है। बम्बई शहर के बारे में वैस्टर्न रेलवे और सेंट्रल रेलवे को आपस में कोऑर्डिनेशन करना चाहिए और इसके लिए सेंट्रल रेलवे में ज्यादा से ज्यादा इलेक्ट्रिकल मल्टीपल यूनिट्स इस्तेमाल किए जाने चाहिए। इससे वर्तमान

[श्रीमती प्रमिला बंडवते]

पेशानी को कम करने में सफलता मिलेगी।

हमने जेनरेल मैनेजर से बात की है कि जब तक सारा परिवर्तन नहीं किया जाता है, तब तक सेंट्रल रेलवे और बी ई एस टी के बीच एक हाट लाइन होनी चाहिए। अगर रेडियो से एलान हो जाता है कि सेंट्रल रेलवे में ब्रेक-डाउन हो गया है और गाड़ियां नहीं चलेंगी, तो लोग पत्थर मारने के लिये रेलवे स्टेशन पर नहीं आयेंगे। आज स्थिति यह है कि जब गाड़ियां बन्द हो जाती हैं और इस बारे में ऐलान नहीं किया जाता है, तो लोगों का दिमाग खराब हो जाता है। आज लोगों को बहुत परेशानी है। वे दूर दूर रहते हैं, गाड़ियों में बहुत भीड़ होती है। रोज आने वाले लोगों को तो बहुत शिकायत होती है। जब तक नए रेक्स नहीं लगाए जाते, तब तक कम से कम एक एफिशेंट इनफॉर्मेशन मशीनरी कायम की जाये और बी ई एस टी के साथ ठीक कोऑर्डिनेशन किया जाए। इससे यह मुनाबत कम हो सकती है। बम्बई शहर में मैंने खुद दो तीन फुट ओवर ब्रिज के बारे में कैंपेन करके डिमाण्ड भेजी है। लोअर परेल स्टेशन और एलिफिस्टन रोड स्टेशन के बीच में जो फुट ओवर ब्रिज है वह एक्सटेन्ड करना चाहिए क्योंकि वह केवल 40 मीटर का ही है। यह आश्वासन भी दिया गया था कि 1982 तक इसको करेंगे लेकिन कुछ नहीं हुआ। इसी प्रकार से दादर रेलवे स्टेशन पर जो लोग उतरते हैं, सेंट्रल रेलवे में जाने के लिए वे भी फिर नहीं उतरेंगे और उससे भीड़ भी कम होगी। दूसरा जो फ्लाई-ओवर बांदरा का है, उसका काम शुरू हो गया था लेकिन अब उसका काम बन्द है। (व्यवधान) मैं समझती हूं सेंट्रल रेलवे

और वैस्टने रेलवे के आपस के कोऑर्डिनेशन से अच्छी व्यवस्था हो सकती है। मेरी रेल मंत्री जी से प्रार्थना है कि आप ज्यादा से ज्यादा सीमेंट ठीक दाम पर देकर, जो काम करना है उसको पूरा कराने की कोशिश करें।

मेरा यह भी निवेदन है कि बम्बई में बाहर के लोग भी बहुत आते हैं इसलिए बम्बई शहर की खास आवश्यकताएँ हैं जिन पर विशेष रूप से विचार करने के लिए या तो आप कोई स्पेशल बोर्ड बनायें या फिर कोई अन्य व्यवस्था करें।

आखिर में मुझे कहना है कि महिलाओं के लिए खास डिब्बे जोड़े जाने चाहिए। मैं तो यह भी सोचती थी कि लेडीज के लिए कोई स्पेशल ट्रेन शुरू की जाए जिसको मदर स्पेशल या लेडीज स्पेशल का नाम दिया जाए और जिसको कि पीक आवर्स में चलाया जाए। यदि ऐसा होना सम्भव नहीं है तो कम से कम पीक आवर्स में लेडीज के लिए स्पेशल डिब्बों की व्यवस्था की जानी चाहिए तथा साथ ही महिलाओं के डिब्बों के लिए महिला पुलिस की व्यवस्था भी होनी चाहिए क्योंकि पुरुष पुलिस के सम्बन्ध में शिकायतें हैं कि वे महिलाओं के साथ गलत प्रकार का व्यवहार करते हैं।

इसके अतिरिक्त आजकल रेलों में चोरी और डकैती बहुत हो रही है। इसके लिए रेलवे में इश्योरेंस स्कीम की शुरुआत की जानी चाहिए। कोई व्यक्ति यदि एक्सीडेंट में घायल हो जाता है तो उसको आप कुछ रकम देते हैं लेकिन यदि किसी का माल रेल में चोरी-डकैती में चला जाए तो उसके लिए कोई व्यवस्था नहीं है। इसलिए मेरा सुझाव है कि इसके लिए इश्योरेंस स्कीम प्रारम्भ की जानी चाहिए ताकि यदि किसी का माल चोरी

डकैती में चला जाय तो उसकी क्षति-पूर्ति हो सके ।

श्री राम नगोना मिश्र (सलेमपुर) :
उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे बोलने का अवसर प्रदान किया । समयभाव के कारण शिष्टाचार के दो-चार शब्द कहना तो मुश्किल है । समय बहुत कम है । मैंने विरोधी सदस्यों की बातें सुनी हैं । अभी श्री रामावतार शास्त्री जी ने अपनी तीक्ष्ण बुद्धि से यह सावित करने की चेष्टा की कि रेलवे में केवल ह्रास ही हुआ है, कोई उन्नति नहीं हुई है । उन्होंने इस सम्बन्ध में आंकड़े भी दिए हैं । मैं उनसे निवेदन करना चाहूंगा कि जहां उन्होंने यह आंकड़े यहां पर प्रस्तुत किए हैं, उनके साथ साथ वे यहां पर यह आंकड़े भी पेश करते कि प्रथम पंचवर्षीय योजना में इस देश में कितनी ट्रेन्स चल रही थीं, कितने पैसेंजर चलते थे, कितने माल की ढुलाई होती थी, उसके बाद दूसरी पंचवर्षीय योजना में कितनी ट्रेन्स चलीं, कितने पैसेंजर्स चले और कितनी ढुलाई की गई । इसी क्रम में पांचों पंचवर्षीय योजनाओं के तत्सम्बन्धी आंकड़े वे यहां पर पेश करते तो उससे यह बात प्रमाणित हो जाती कि रेलों में कितना ह्रास हुआ है या कितनी उन्नति हुई है । लेकिन इस चीज को उन्होंने सदन के सामने नहीं रखा ।

चूंकि आपका ऐसा आदेश है कि मैं अपने क्षेत्र से सम्बन्धित बातें ही यहां पर कहूँ इसलिए सिद्धान्त की बातें छोड़ कर निवेदन करना चाहता हूँ कि मेरे क्षेत्र की समस्या बड़ी विकट है । हमारे बिहार से यहां पर दोनों पक्ष के लोग बैठे हुए हैं । लखनऊ से लेकर पटना तक जितने भी एम पीज हैं—पक्ष या विपक्ष के—उनके दिल से अगर पूछ लिया जाए तो एक स्वर से वे

यही कहेंगे कि पटना से दिल्ली आने के लिए कोई रास्ता नहीं है । सप्लीमेण्ट्री बजट पर बहस के समय, जब यहां हमारे दूसरे मंत्री जी थे, हम ने यह मांग पेश की तो उन्होंने आश्वासन दिया—आप फाइल को निकाल कर देख सकते हैं—कि समस्तीपुर से एक ऐसी तेज ट्रेन चलायेंगे जो डायरेक्ट दिल्ली आयेगी ।

मेरे पूर्व बस्ती के अम्बास साहब बोल रहे थे । उन्होंने कहा था कि लखनऊ से गोरखपुर जाने के लिए केवल 4 बर्थ हम लोगों के लिए हैं, जिस के कारण कई बार हम को रिजर्वेशन नहीं मिलता है । जो ट्रेन चलती है कभी 8 घण्टे, कभी 9 घण्टे लेट हो जाती है । आप लखनऊ जा कर खड़े हो जाय और देखें तो जो ट्रेन गोरखपुर से आती है—सभापति महोदय, आप को सुन कर आश्चर्य होगा—ट्रेन की छत पर एक इंच जगह भी नहीं बचती है जहां पर लोग न बैठे हों । वहां पर ट्रेनों की संख्या इतनी कम है जिस से वहां के लोगों को अपार कष्ट है । पहले सोचा था कि वहां बड़ी रेल लाइन हो जायगी तो उससे काफ़ी सुख-सुविधा होगी, लेकिन अब यह कह दिया गया है कि अभी लाइन सेट नहीं हुई है । कब तक सेट होगी, हम नहीं जानते । मैं मंत्री जी से यह निवेदन करूंगा कि आप ज़रूर अपने विभाग से जांच करा लें । कम से कम पहले जितनी सहूलियत मिलती थी, उतनी भी सहूलियत मिल जाय तो बहुत कुछ राहत वहां के लोगों को मिल सकती है ।

यह तो गोरखपुर की बात हुई, अब गोरखपुर से देवरिया जाने की बात सुनिए । हालत यह है कि जो ट्रेन कानपुर, लखनऊ होते हुए गोरखपुर जाती है वह गोरखपुर में ही रूक जाती है, देवरिया नहीं जाती है । देवरिया जाने वाली सवारियों को टैक्सियों और बसों से जाना पड़ता है और

[श्री राम नगोना मिश्र]

उन की जो हालत होती है, बसों की छतों पर भी जगह नहीं मिलती है, उसका अन्दाजा आप लगा सकते हैं। इसलिए मेरा अनुरोध है कि जो ट्रेन कानपुर, लखनऊ से गोरखपुर जाती है उस को देवरिया तक ले जाइए

प्रो० सत्यदेव सिंह (छपरा) : उस को छपरा तक ले जाइए।

श्री रामनगोना मिश्र : उस को छपरा तक ले जाइए।

बनारस से जो ट्रेन चलती है वह केवल भटनी तक आती है और भटनी से देवरिया, गोरखपुर और लखनऊ आना मुश्किल होता है, ट्रेन का कोई मेल नहीं है जो छपरा से आये और बनारस ले जाय तथा मेल लेकर गोरखपुर तक पैसेन्जर्स को पहुंचा सके। मैं मंत्री जी से मांग करता हूँ—वहाँ की विशेष परिस्थितियों को देखते हुए बनारस से भटनी तक ऐसी ट्रेन चलायें जा छपरा से भटनी की ट्रेन के साथ मेल ले कर गोरखपुर जा सके।

इस के पहले के बजट में बनारस से भटनी तक के लिए बड़ी लाइन की स्वीकृति हो चुकी थी और उस में धनराशि का भी समावेश किया गया था। संयोग की बात है कि बनारस से भटनी का काम शुरू नहीं हुआ तथा वह अभी भी अधूरा पड़ा हुआ है। इस समय हमारे जो रेल मंत्री जी हैं, मैं उन को धन्यवाद दूंगा कि इस बार उन्होंने जो बजट पेश किया है उस में पुनः बनारस से भटनी तक बड़ी लाइन बनाने का समावेश किया है। मैं उनसे प्रार्थना करूंगा—पिछले बजटों में इस लाइन के लिए समावेश होता रहा है, लेकिन वह कागज़ पर ही रह गया है। मैं चाहता हूँ कि इस बार कागज़ पर ही न रहे, बल्कि यह काम चरितार्थ रूप में परिणित हो तो इस से वहाँ की जनता को बहुत राहत मिल सकती है।

15.53 hrs.

[SHRI HARINATHA MISRA in the Chair.]

श्रीमन्, छितौनी का नाम हमारे सारे सदस्यों ने सुना होगा। 7-8 वर्ष हुए हमारे देश की प्रधान मंत्री श्रीमती इन्दिरा गांधी ने छितौनी जाकर बूढ़ी गण्डक पर पुल बनाने का शिलान्यास किया था। आये-दिन प्रचार भी करते हैं, अखबारों में भी निकलता है कि छितौनी का पुल बनेगा। जितने रेल बजट आये उन में समावेश भी हुआ, लेकिन आज तक वह काम नहीं हुआ। करोड़ों रुपया इस पर खर्च हो चुका है लेकिन अब वहाँ के लोगों का विश्वास हट चुका है। मैं प्रार्थना करूंगा कि जिस प्रधान मंत्री के दर्शन के लिए लाखों लोग उस मौके पर वहाँ इकट्ठे हुए थे, उस पुण्यात्मा के हाथ से, उस महान-शक्ति के हाथ से, जिस पुल का शिलान्यास हुआ था, वह काम आप के नेतृत्व में अवश्य पूरा हो जाना चाहिए (व्यवधान) . . .

असल में शास्त्री जी को आश्चर्य हो रहा है, क्योंकि शास्त्री जी या उन के दल के जितने लीडर्स हैं हजारों दुग्गी पीटने पर भी लोग उन को देखने नहीं आते। हमारी नेता जब जाती हैं और केवल अखबारों में यह बात निकल जाती है, तो लाखों की संख्या में लोगों की भीड़ उमड़ आती है उनके दर्शनों के लिए और शास्त्री जी इस के लिए परेशान हैं। उन के पास कोई ऐसा नेता नहीं है, जिस को देखने के लिए हजारों आदमी भी इकट्ठा हो सकें। यह तो ऐसी ही बात हुई कि भैंस के स्तन में हालांकि दूध मौजूद रहता है लेकिन जाँक जो होती है, वह उस दूध को नहीं पीती बल्कि उस के खून को चूसती है। इसी तरह से शास्त्री जी ने हमारे गुणों को नहीं देखा और उन को हमारे अवगुण ही दिखाई देते हैं।

तो मैं छितीनी के बारे में निवेदन कर रहा था कि अगर उस पर एक पुल बन जाय तो पटना से गोरखपुर का सीधा सम्बन्ध जुड़ जाता है। मैं समझता हूँ कि मंत्री जी जब इस बहस का जवाब देंगे, तो वे इस के बारे में भी कुछ बतायेंगे।

हमारे जो भूतपूर्व मंत्रीगण रहे हैं, उन्होंने आश्वासन भी दिया था और आप की फाइल में वह मौजूद भी होगा कि बुद्ध भगवान का निर्वाण स्थान कुशीनगर है और वह भारत का एक प्रसिद्ध स्थान है और इस के पहले जो बजट पेश हुआ था, उस में इस का समावेश था कि वहाँ एक रेलवे लाइन बने। उस का सर्वे हो चुका है और शासन की तरफ से यह आश्वासन था कि एक रेलवे लाइन वहाँ बनेगी लेकिन जब मैंने आंकड़ों को देखा, तो यह पाया कि देवरिया से कुशीनगर होते हुए पडरौना तक जो रेलवे लाइन बनने की बात थी, उस का समावेश इस में नहीं है। मैं मंत्री जी से निवेदन करूँगा कि इस पवित्र स्थान के लिए रेलवे लाइन बनाई जाए और अपने बजट में इस का समावेश वे करें।

बलथरा रोड से बलिया जाने के लिए कोई साधन नहीं है। 65 किलोमीटर का वह इलाका है। बलिया जनपद का भारत के इतिहास में एक बहुत बड़ा स्थान है। चीतू पांडे ने अंग्रेजी शासन काल में अपने नेतृत्व में 15 दिन तक वहाँ शासन किया था। आज वह बलिया साधन विहीन है। इसलिए बलथरा रोड से होते हुए बलिया तक एक रेलवे लाइन बनाई जाए। आप के नेतृत्व में अगर वह रेलवे लाइन बनेगी, तो आप का नाम अमर रहेगा, हमारी पार्टी का नाम अमर रहेगा और श्रीमती इन्दिरा गांधी का नाम तो अमर है ही लेकिन उस में चार चांद लग जाएंगे।

इन शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आप ने मुझे बोलने का समय दिया। माननीय मंत्री जी पर हमारा पूर्ण विश्वास है और हमारे सेठी जी एक कुशल प्रशासक हैं और ऐसे कुशल प्रशासक के हाथ में आज रेलों की बागडोर है और जो शिकायतें अपोजीशन के लोगों की तरफ से भ्रष्टाचार और रिजर्वेशन के बारे में आई हैं हमें उम्मीद है कि हमारे मंत्री जी के नेतृत्व में वे समाप्त हो जाएंगी। जो मांगें मंत्री जी ने इस पूरक रेलवे बजट में पेश की हैं उनका मैं समर्थन करता हूँ।

श्रीमती विद्या चतुपति (विजयवाड़ा) : सभापति महोदय, अभी जो रेलवे की पूरक मांगें प्रस्तुत की गई हैं, उनका मैं समर्थन करती हूँ।

मैंने नियम 377 के अन्तर्गत यह निवेदन किया था कि विजयवाड़ा—बलहारशाह का इलेक्ट्रिफिकेशन बन्द हो गया है, ऐसा सुनने में आया है लेकिन हमारे मिनिस्टर साहब ने यह आश्वासन दिया है कि उस का इलेक्ट्रिफिकेशन बन्द नहीं हो रहा है और ऐसा कुछ नहीं है, उस के लिए मैं मंत्री जी को धन्यवाद देती हूँ।

मैं यह भी कहना चाहती हूँ कि विजयवाड़ा, कोतागुडम होती हुई कौंडापल्ली तक एक रेलवे लाइन का प्रोजेक्ट था। उस को जल्दी शुरू करने के लिए मैं मंत्री जी से रिक्वेस्ट करती हूँ।

कुछ मैं सुविधाएं देने के बारे में भी कहना चाहती हूँ। जो रेलवे पोर्टर्स होते हैं, वे लोग बहुत काम करते हैं लेकिन रेलवे की तरफ से उन को कोई भी सुविधा नहीं दी जाती है। मैं यह बताना चाहती हूँ कि खाली पोर्टर के लिए कुछ मेडीकल सुविधाएं हैं लेकिन जो उस की फैमिली के मेम्बर्स होते हैं, उसकी पत्नी होती है,

[श्रीमती विद्या चेदुप्रति]

उस के बच्चे होते हैं, उन को कोई इस तरह की सुविधा नहीं दी जाती है। मैं मांग करती हूँ कि उन को यह सुविधा दी जाए। उन के लिए कोई सोशल सेक्यूरिटी नहीं है। इतना ज्यादा वे रेलों में काम करते हैं और इतने सालों तक काम करते हैं, लेकिन उन के लिए कोई सोशल सेक्यूरिटी नहीं है। ऐसे पोर्टरों को सुविधाएं देने के लिए मैं मिनिस्टर साहब से मांग करती हूँ। आप उन पोर्टरों को क्वार्टर का भी फायदा पहुंचाएं और दूसरी सुविधाएं भी दें।

16.00 hrs.

आपके जो अफसर और कर्मचारी रिटायर हो जाते हैं उनको पेंशन और डी० ए० वगैरह। बहुत देर से मिलता है। वह जल्दी रिलीज नहीं होता है। इसलिए मिनिस्टर साहब से मैं रिक्वेस्ट करती हूँ कि रिटायर्ड अफसरों और स्टाफ को यह जल्दी से जल्दी रिलीज होना चाहिए जिससे कि वे जल्दी से जल्दी सेटिल हो सकें।

किसी स्टाफ के मेम्बर के मरने के बाद उनके परिवारों के लोगों को जोब जल्दी से जल्दी देनी चाहिए और अकोर्डिंग टू देअर क्वालिफिकेशन देनी चाहिए। इसके लिए मैं मिनिस्टर साहब से रिक्वेस्ट करती हूँ।

जो आपके स्टाफ मेम्बर रिटायर होते हैं उनके रिटायर हो जाने के बाद उनके क्वार्टरों का कोई प्रोविजन आपने नहीं रखा है। ये लोग इतने साल गवर्नमेंट में काम करते हुए रिटायर होते हैं और बाद में उनके पास कोई घर नहीं होता है। रिटायर होने के बाद कोई न कोई घर देने की या क्वार्टर देने की व्यवस्था आप करें।

16.01 hrs.

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair.]

जा केजुअल लेबर रेलवे इण्डस्ट्री में काम करती है, उनकी जोब्स परमानेंट नहीं होती है। उस लेबर को परमानेंट करने का कोई तरीका निकालना होगा। इस केजुअल लेबर को परमानेंट करने और दूसरी सुविधाएं देने के लिए मैं मिनिस्टर साहब से रिक्वेस्ट करती हूँ।

आपके एम्प्लॉईज की जो विडोज होती है, उनको आपके रेगुलर एम्प्लॉईज के बराबर जाब सिक्योरिटी नहीं मिलती है। उनको भी रेगुलर एम्प्लॉईज की तरह सिक्योरिटी देने के लिए मैं आपसे रिक्वेस्ट करती हूँ।

ट्रेनों में वेल्फेयर एक्टिविटीज के बारे में मैं कहना चाहती हूँ कि ट्रेनों में लेडीज के लिए स्पेशल रिजर्वेशन की परमीशन है। उस पर अमल नहीं किया जाता है। इस पर भी आप ध्यान दें, यह मैं रिक्वेस्ट करती हूँ।

हमारे आन्ध्रप्रदेश में विजयवाड़ा में केवल चार-पांच बर्थ्स का रिजर्वेशन का प्रोविजन है। इन बर्थ्स को और बढ़ाया जाए। अगर आपकी इसके लिए और डिब्बे भी लगाने पड़ें तो भी लगाइए। इसके लिए हम आपका धन्यवाद करेंगे।

आपने बच्चों का तीन साल से बढ़ा कर पांच साल तक फ्री जाने के लिए जो प्रनाउंस किया है उसके लिए भी मैं आपको धन्यवाद देती हूँ।

श्री राम लाल राही (मिसरिख) : जो रेल बजट प्रस्तुत किया गया है इसका मैं विरोध करता हूँ। इसके बहुत से कारण हैं। उन में मैं विस्तार से नहीं जा पाऊंगा। क्योंकि समय की सीमा है। परन्तु मोटे तौर से मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि

[श्री राम लाल राही]

दो साल के अन्दर रेल मंत्रालय जिन नंत्रियों को सुपुर्द किया गया था निरन्तर उनका बदलाव हुआ है। पहले कमला पति जी त्रिपाठी आए। कितने दिन वह रहे इसको हम ने देखा। वह फेल हो गए। उसके बाद पांडे जी को लाया गया। वह भी फेल हो गए। ईश्वर करे सेठी जी को सफलता मिले। रेल मंत्री जो फेल हो जाता है और उसको हटा दिया जाता है तो उस पर इसका क्या प्रभाव पड़ता है, इससे मुझे कोई मतलब नहीं है। मुझे इतना ही मालूम है कि एक्सीडेंट्स में कितना ही कीमती जानें जाती हैं, समय पर गाड़ियां नहीं जाती हैं और लूटपाट की घटनाएं होती रहती हैं हजारों की तादाद में हर साल होती हैं। जीवन की सुरक्षा की व्यवस्था नहीं रहती है। मंत्री जी को इस सब में सफलता मिले यह मेरी कामना है ताकि रेल प्रशासन अच्छे ढंग से जनता की सेवा कर सके।

कुछ खास मुद्दों पर भी मैं इस बजट का विरोध करना चाहता हूँ। इस में कुछ मांगें रेल लाइनों के परिवर्तन की और कुछ नई लाइनें बनाने को रखी गई हैं। कुछ को मीटर से ब्राड गेज करने का प्रस्ताव किया गया है। मैं कहना चाहता हूँ कि इस मामले में न्यायसंगत और तर्कसंगत व्यवहार नहीं किया गया है। पिछड़े हुए क्षेत्रों की तरफ इनकी निगाह नहीं गई है। पिछली बार इसी सदन में मैंने अपने भाषण में निवेदन किया था पांडे जी से कि हमारे पिछड़े क्षेत्र की ओर वह देखें। मेरा डिस्ट्रिक्ट तो सीतापुर ही है। सीतापुर जनपद छः जिलों से घिरा हुआ है। लखनऊ, बाराबंकी, बहराइच, लखीमपुर, शाहजहांपुर और हरदोई। केवल तीन जिलों के मुख्यालय ऐसे हैं जो रेलवे लाइन से कनेक्ट नहीं हैं, बाकी तीन हैं। मैंने मांग की थी कि इन जिला मुख्यालयों को भी रेलवे लाइन से कनेक्ट किया जाए।

विकास की दृष्टि से यह तुहुत उपयोगी सिद्ध हो सकता है। लिखापड़ी भी मैंने की है। सीतापुर को बहराइच से जोड़ने को मांग भी मैंने की थी। मुझे जवाब मिला कि लह 130 किलोमीटर लम्बी लाइन है। इस पर 25 करोड़ रुपये व्यय होंगे। इसलिए ऐसा करना सम्भव नहीं है। अगर आप ऐसे क्षेत्रों में रेलवे लाइन नहीं बनाएंगे जहां के लोगों ने 35 वर्ष आजादी के बीत जाने के बाद भी रेल के दर्शन नहीं किए हैं तो किस के लिए बनाएंगे और किस को आप पिछड़ा हुआ मानेंगे। इतने बड़े रेल बजट में पच्चीस करोड़ तो कुछ भी नहीं है।

मैंने निवेदन किया था कि नीमसार में एक ब्राड गेज ब्रांच लाइन दी जाए और इसको सीतापुर से मीटरगेज लाइन से खैराबाद रेलवे स्टेशन से जोड़ कर और जो हरदोई मुख्यालय डिस्ट्रिक्ट का है, उसको जोड़ देंगे तो यह एक बहुत अच्छा पर्यटक केन्द्र सिद्ध हो सकता है।

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please conclude. The bell is given. The train must stop.

श्री राम लाल राही : इससे लोगों को, पर्यटकों को ज्यादा सुविधा मिलेगी और जो पिछड़े हुए क्षेत्र हैं, सीतापुर है, बाराबंकी है बहराइच आदि हैं वहां की जनता को विकास के अवसर मिलेंगे। लेकिन यह अभी तक नहीं हुआ।

एक मीटरगेज ब्रांचलाइन सीतापुर से बुढ़वल तक है। मंत्री महोदय जानते हैं कि गोरखपुर-लखनऊ मीटरगेज को ब्राडगेज में बदल दिया गया है। अभी श्री मिश्र कह रहे थे कि पटना से दिल्ली जाने के लिए कोई सीधी लाइन नहीं है। अगर बुढ़वल से सीतापुर तक मीटरगेज को ब्राडगेज में बदल दिया जाए तो पटना गोरखपुर और गोंडा से डायरेक्ट लाइन

[श्री राम लाल राही]

दिल्ली तक ही नहीं, इससे आगे के सारे क्षेत्र तक मिल जाएगी। इस का सर्वो हो चुका है। मुझे बताया गया है कि निकट भविष्य में इस लाइन को परिवर्तित किया जा रहा है। लेकिन यह काम अभी तक नहीं किया गया है। मेरा निवेदन है कि इस काम को इसी वर्ष के बजट में शामिल कर के पूरा किया जाए।

कई सदस्यों ने कैजुअल लेबर के प्रश्न को उठाया है। लोग तीन साल तक नहीं, बाहर बारह साल तक काम कर चुके हैं, लेकिन ऐसे कैजुअल लेबर को रेगुलराइज नहीं किया गया है। मैं मांग करना चाहता हूँ कि जिन लोगों को दो सौ दिन पूरे हो गए हैं, उनको रेगुलराइज किया जाए और जिनके तीन साल पूरे हो गए हैं, उनको कनफर्म किया जाए।

इस बजट में कोच एटेंडेंट्स के लिए न उत्तर रेलवे में, न पूर्वोत्तर रेलवे में और न पश्चिमी रेलवे में विश्रामालय बनाने का प्रावधान किया गया है। वे लोग लम्बी दूरी की गाड़ियों में चलते हैं, प्लेटफार्म पर नहाते-धोते हैं और फिर गाड़ी से सौट जाते हैं। उन्हें रात भर जागना पड़ता है। वे छोटे सरकारी कर्मचारी हैं और इस सरकार का छोटे लोगों की तरफ कोई ध्यान नहीं है। उसकी निगाह तो बड़े बड़े लोगों की तरफ है, इस तरफ है कि टाटा, बिड़ला आदि का भला कैसे हो, फ्रस्ट क्लास में चलने वाले पैसैजरो को कैसे अधिक सुविधाएं दी जायें मैं विनम्रतापूर्वक कहना चाहता हूँ कि मंत्री महोदय कोच एटेंडेंट्स की सुख-सुविधाओं की भी व्यवस्था करें।

श्री जे० सी० बरबे (रामटेक):
उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेलवे मंत्रालय की मांगों का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ।

सब से पहले मैं मंत्री महोदय को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने संतरे और केले के लिए राहत दी है, जो कि ग्राम आदमी का खाना है। हमारे देश में इतनी जनसंख्या होने के बावजूद रेलवे ने लोगों को लाने-ले जाने और माल को ढोने में, और जनता की सेवा करने में जो रोल अदा किया है, वह हमारे देश के लिए बहुत ही बड़ी भलाई की बात है।

मैं इस सदन में अपने निर्वाचन-क्षेत्र रामटेक की प्राबलम्ब पिछले चार सालों से कहता आ रहा हूँ। वहां की एक मांग यह है कि अमरावती से नरखेड़ तक रेलवे लाइन बनाने के लिए सर्वे किया जाना चाहिए। मैंने लोक सभा में बार-बार इसकी मांग की है। परन्तु अभी तक उसकी ओर तवज्जुह नहीं दी गई है। नरखेड़ संतरे की बहुत बड़ी मार्केट है, जहां किसानों का काफ़ी माल आता है। वह संतरे का बहुत बड़ा उत्पादक क्षेत्र है। नागपुर, नरखेड़ और मुल्तई से दिल्ली तक संतरे के सौ, सवा सौ बैगन रोजाना आते हैं। उस माल को क्लीयर करने के लिए अमरावती से वाया वरूड़ नरखेड़ तक रेलवे लाइन बनाना जरूरी है। ताकि किसानों द्वारा उत्पादित सन्तरा मार्केट तक पहुंच सके और उसका मुनासिब रेट उनको मिल सके। इसलिए मेरी प्रार्थना है कि अमरावती वाया वरूड़ नरखेड़ तक जो लाइन है उसका जल्दी से जल्दी सर्वे कराया जाए ताकि जनता के कष्ट को दूर करने का काम प्रारम्भ हो सके।

मेरी दूसरी प्रार्थना यह है कि जो गीतांजलि एक्सप्रेस बम्बई से हावड़ा के लिए चलती है वह सप्ताह में केवल तीन दिन चलती है। यदि उस को तीन दिन के बजाय पांच दिन या पूरे हफ्ते चलाया

जाय तो बहुत अच्छा होगा। इस से महाराष्ट्र का जो ट्रैफिक है उसको क्लियर करने में बड़ी सुविधा मिल सकेगी। साथ ही रिजर्वेशन में जो कठिनाई आती है वह भी दूर हो जायगी। इस से जनता को बड़ी राहत मिल सकेगी।

माननीय मंत्री जी ने बनाना और संतरा के लिए जो राहत दी है वह 30 जून तक के लिए ही है। मैं माननीय मंत्री जी से अपील करूंगा कि इस कन्सेशन को और आगे के लिए भी बढ़ायें। संतरा और बनाना पैरिशेबिल कमाडिटी है, इस लिए इन का कन्सेशन फ्रेट-रेट में अगले साल भी दिया जाय ताकि किसानों को उन के माल का उचित मूल्य मिल सके।

हमारे यहां महाराष्ट्र में एक तहसील प्लेस है—कर्मेश्वर, जो कि एक बहुत बड़ी मंडी है। वहां पर सदरन-एक्सप्रेस का कोई स्टापेज नहीं है। वहां पर स्टापेज होना बहुत जरूरी है। इसी प्रकार से वर्धा रोड पर “बूटोबोरी” में भी स्टापेज बना दिया जाय तो जनता को बड़ी सहूलियत मिल सकेगी।

संतरों के सम्बन्ध में जो आप ने राहत दी है वह एक बहुत सराहनीय काम किया है। उसी प्रकार से एक और पैरिशेबिल कमाडिटी है—मछली। मछली के लिए भी अगर यही राहत दी जाय तो कामन-मैन को बड़ा लाभ पहुंचेगा। मछली पार्सल करने के लिए पैकिंग बना कर बर्फ डाली जाती है और तब उस पार्सल को भेजा जाता है। उस पार्सल में मछली एक-तिहाई भी नहीं होती है लेकिन उस पार्सल का पूरा भाड़ा देना पड़ता है। इस लिए मेरा निवेदन है कि जिस प्रकार से आप ने संतरा और बनाना के लिए कन्सेशन दे कर अनुगृहीत किया है उसी प्रकार से मछली के लिए भी कन्सेशन दे दे ता बहुत अच्छा होगा।

इन शब्दों के साथ मैं मंत्री जी से पुनः अपील करूंगा कि गीतांजलि एक्सप्रेस जो वाया नागपुर जाती है वहां पर एक भी रिजर्वेशन नहीं मिलता है, चाहे कोई एम० पी० हो या एम० एल० ए० हो। चा किसी को बम्बई जाना हो या कलकत्ता जाना हो वहां पर एक सीट भी नहीं मिलती है। जब इतनी बड़ी ट्रेन वहां से पास होती है और हमें जाना होता है तो रेलवे से हमें यही जवाब मिलता है कि कोई रिजर्वेशन नहीं है। इस लिये मैं मंत्री जी से अपील करूंगा कि कम से कम पांच रिजर्वेशन की व्यवस्था बम्बई तथा कलकत्ता जाने के लिए इस ट्रेन में अवश्य की जाय।

इन शब्दों के साथ मंत्री जी ने जो डिमाण्ड्स पेश की है उन का मैं समर्थन करता हूं।

श्री सुन्दर सिंह (फिल्लौर) :
चेन्नमैन साहब, इस वक्त जो रेलवे के मिनिस्टर हैं—सेठी साहब, उन के हाथ में रेलवे का महकमा आया है, इससे उम्मीद है कि अब सारा सिलसिला ठीक हो जाएगा। जो एक्सीडेण्ट्स होते हैं, चोरियां और डकैतियां होती हैं—बुरी हालत है, जो 9 ग्रह इकट्ठे हुए हैं उनकी वजह से है। लेकिन इन 9 ग्रहों से तो बच जायेंगे, ये जो चार दूसरे ग्रह इकट्ठे हुए हैं—वाजपेयी, चरणसिंह, बागड़ी, अगर ये ग्रह इकट्ठे हो गये तो दुनिया नहीं बचेगी। हरिजन तो समझो खत्म हुए।

अब मैं सब से पहले दूसरे साधियों के मसले आप के सामने रखूंगा—सम्भलपुर से तालचर रेलवे लाइन जरूर बनाई जानी चाहिए (व्यवधान) मैं बहुत लालची नहीं हूं, पहले इन साधियों को बात कहूंगा। तो यह लाइन जरूर बनाई जानी चाहिए।

[श्री सुन्दर सिंह]

बम्बई-वाराणसी एक्सप्रेस को बरहान-पुर में जरूर रोका जाय।

फगवाड़ा मेरा हल्का है। वहां से जो गाड़ी—एक्सप्रेस गुजरती है वह वहां नहीं रुकती है उस गाड़ी को वहां जरूर रोकना चाहिए।

नांगल-तलवाड़ा रेलवे लाइन जिस को इस बजट में इन्कलूड किया गया है, वह जरूर बनाई जानी चाहिए, इस से पंजाब और हिमाचल की जनता को बहुत राहत मिलेगी।

चण्डीगढ़ से लुधियाना का सर्वे हो चुका है, यह लाइन जरूर बनाई जानी चाहिए।

नार्दर्न रेलवे का जो जोन है इस को दो जोन्स में डिवाइड किया जाना चाहिए ताकि हिमाचल, हरियाणा और पंजाब के लोगों को फायदा पहुंचे।

खलीलाबाद से बलरामपुर और इलाहाबाद से रीवा लाइन बनाई जानी चाहिए।

हमारे यहां पहले जो रेल मंत्री—आयंगर साहब थे—उन्होंने जालन्धर से पठानकोट रेलवे लाइन बनाई थी। उन के बाद सरदार स्वर्ण सिंह आये, उन्होंने पठानकोट से जम्मू लाइन बनाई, लेकिन अब इस को ऊधमपुर तक नहीं बढ़ाया जा रहा है। आप जानते हैं ऊधमपुर डिफेन्स की दृष्टि से बहुत महत्वपूर्ण है, आज हम 14 करोड़ पया रोज अपने डिफेन्स पर खर्च कर रहे हैं अगर वहां तक रेल बन जायगी तो इस से खर्च बहुत कम हो जायेगा और साथ ही वहां तक सामान के लाने-लेजाने में जो पेट्रोल खर्च होता है उस की भी बचत होगी।

पठानकोट से कोई सीधी गाड़ी दिल्ली नहीं जाती है—या तो अमृतसर से आती

है या जम्मू से आती है। मेरा गांव भी पास ही है, मुझे अगर जाना होता है तो पठानकोट जाऊं या अमृतसर जाऊं तब गाड़ी में बैठूं। पहले 6 बजे जो गाड़ी चलती थी, उस के लिए कहते हैं कि मुसाफिर कम होते हैं इस वजह से बन्द कर दो गई। मैं चाहता हूं कि 6 बजे वाली गाड़ी को फिर से चलाया जाना चाहिए।

जो पुरानी लाइनें हैं उनकी पटरियां ठीक नहीं हैं उनको ठीक कराइए। पहले जमाने में लोग कम होते थे, गाड़ियां भी कम चलती थीं, लेकिन अब लोग ज्यादा हो गये हैं। इसलिए नई क्या बनानो हैं, पुरानियों को ही ठीक कर दें। सन् 1947 से हमारे इलाके में कोई नई रेलवे लाइन नहीं बनी है मैं चाहता हूं कि हमारे यहां नई रेलवे लाइन बनानो चाहिए और सेठी जी से मैं कहना चाहूंगा कि वे इस चीज को देखें।

MR. DEPUTY SPEAKER: You did very well. Please hand over the rest of the portion to the Hon. Minister. You can give it to the Hon. Minister. The Hon. Minister is very much enthusiastic about it. The next Hon. Member, Mr. Yadav has to speak. The Hon. Minister has to reply. The time is over.

श्री सुन्दर सिंह : मेरी बात सुनिये। जो एक्सीडेंट्स होते हैं, उनकी वजह मैं आपको बताता हूं और वह यह है कि लोग अपनी ड्यूटी ठीक से नहीं देते हैं। एक्सीडेंट्स खाली रेलों के ही नहीं होते हैं बल्कि बसों के होते हैं और ट्रकों के होते हैं और इस की वजह यह है कि ड्राइवर शराब पी कर उन को चलाते हैं।

कहा यह जाता है और यह सही भी है कि आवादी बहुत बढ़ गई है लेकिन हरिजनों को आवादी तो घट रही है। उनको मारा जा रहा है और उनके लिए फैमिली प्लानिंग की जरूरत नहीं है क्योंकि वे मारे

जा रहे हैं। उन की फैमिली प्लानिंग हो, यह ठीक नहीं होगा। मैं यह कहना चाहूंगा कि जिस तरह से आवादी बढ़तो जा रही है, चाहे आप जितनी भी रेल बढ़ा लें और चाहे रेलवे का जितना भी बजट हो जाए, चाहे जितनी बसें चलने लगें, उन से आप भीड़ पर कंट्रोल नहीं पा सकते हैं। एक्सीडेंट्स की वजह यह है कि स्लेकनेस आफ ड्यूटी है, लोग अपनी ड्यूटी अच्छी तरह से नहीं देते हैं और कोई आदमी ठीक से अपना ड्यूटी अदा नहीं करता है।

There should not be any slackness of duty. Every duty is holy and devotion to duty is as high as performance of worship of God. By doing your duty, you are only worshipping God. You have to the duty which is given to you. Step by step we can reach God by doing our duty.

इसलिए मैं सेठी साहब से यह कहूंगा कि वे इस चीज को देखें कि लोग अपनी ड्यूटी ठीक से अदा करें और लोग यह समझें कि ड्यूटी इज गोड।

इन शब्दों के साथ मैं आप को धन्यवाद देता हूँ कि आप ने मुझे बोलने के लिए समय दिया हालांकि लेट आवर्स में टाइम दिया मैं रेलवे की पूरक मांगों का समर्थन करता हूँ।

श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव (मधेपुरा):
 उपाध्यक्ष जी, रेलों को देश की एकोनामी का नर्भ माना गया है लेकिन खेद के साथ कहना पड़ रहा है कि भारतीय रेलें आज पटरी से उतर चुकी हैं।

आज रेलों के सामने दो मुख्य समस्याएं हैं। एक तो असुरक्षित यात्रा को और दूसरी गाड़ियों के समय से न पहुंचने की। रेल गाड़ियों में जो चोरी, डकैतियां पड़ रही हैं, उन से यात्रियों के मन में

असुरक्षा की भावना पैदा हो गई है और दूसरे एक्सीडेंट्स के चलते असुरक्षा हो गई है। मैं इन दोनों के बारे में बहुत थोड़े में निवेदन करना चाहूंगा। ट्रेनों में जो चोरी, डाके पड़ रहे हैं, उन के बारे में विभिन्न स्तरों पर यह बात उठाई गई है लेकिन मंत्री जी कहते हैं, कि यह जो जी० आर० पी० है, यह स्टेट की पुलिस है और हम इस में क्या कर सकते हैं। मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि जी० आर० पी० भीड़ सी रेल प्रशासन का एक अंग है और यदि आप वास्तव में सुरक्षित रूप से भारतीय रेलों को चलाना चाहते हैं, तो यह आवश्यक है कि रेल यात्रियों के मन में सुरक्षा की भावना जागे चाहे आप जी० आर० पी० से या आर० पी० एफ० से या जो भी प्राटेक्शन फोर्स हो, उस के जरिए से यह भावना यात्रियों के मन में भरें कि वे एक जगह से दूसरी जगह सुरक्षित पहुंचेंगे।

दूसरी बात एक्सीडेंट्स के बारे में है। हमारे जिले में बागमती में जा एक्सीडेंट हुआ था, दुनिया में इससे पहले ऐसा एक्सीडेंट नहीं हुआ कि पूरी गाड़ी पुल से गिर कर नदी के अन्दर चली गई हो। वहाँ पर विभिन्न स्तर के लोग जांच के लिए गये लेकिन यह खेद की बात है कि आज तक सारे डिब्बे बाहर नहीं निकाले जा सके। एक डिब्बा बाहर लटका हुआ है और सारे के सारे डिब्बे पानी के अन्दर फंसे हुए हैं और आज तक उन का निकाला नहीं जा सका है। सरकार ने कह दिया कि सारी लाशें निकाली गई हैं। इसलिए यह आवश्यक है कि दो विषयों पर मंत्रालय ज्यादा जोर दे ताकि लोगों को एक जगह से दूसरी जगह आने जाने में सुरक्षा फील हो सके।

लेट रनिंग के बारे में फिगरर्स दिए जाते हैं। 85 से 87 परसेंट तक गाड़ियों के

[श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव]

समय पर चलने की बात कही जाती है। जब से सेठी जी आये हैं उन्होंने रेलवे बोर्ड पर थोड़ा सा दबाव डाला है जिससे कि बोर्ड 95 परसेंट से 85-87 परसेंट पंकचुएलिटी पर लाया है। लेकिन मैं आपको कहना चाहता हूँ कि मैं देश के उस भूभाग से आता हूँ जहाँ पर एक या दो नहीं सारी की सारी गाड़ियाँ लेट चलती हैं। खास तौर पर हमारे समस्तीपुर डिवीजन में तो 10 से 12 घण्टे तक गाड़ियाँ लेट चलती हैं।

MR. DEPUTY-SPEAKER: Mr. Yadav, these are Demands for Grants. You should speak on those Demands. We are not having a general discussion on Railways. Come to the subject.

SHRI R. P. YADAV (Madhepura): I know what to speak.

MR. DEPUTY-SPEAKER: He is not going to reply to all these.

SHRI R. P. YADAV: He has to.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Come to the subject proper.

SHRI R. P. YADAV: My name is there. Let me have my say.

You must be experiencing late-running of trains every day.

MR. DEPUTY-SPEAKER: In the general discussion you should have talked about these things, not on Supplementary Demands for Grants.

श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव : उपाध्यक्ष जी, मैं कह रहा था कि हमारे समस्तीपुर डिवीजन में 10 से 12 घण्टे तक गाड़ियाँ लेट चलती हैं। हमारे यहाँ जो जानकी एक्सप्रेस गाड़ी चलती है, जो कि कटिहार से जयनगर तक जाती है, उसके द्वारा यात्री नेपाल जाते हैं। जयनगर हो कर नेपाल जाने वाले यात्री उस से यात्रा करते हैं।

उसमें बजाय कोयले का इंजिन लगाने के डोजल इंजिन लगवाया जाए। यह मेरी मांग रेल मंत्री जी से है।

वास्तव में जनतंत्र में किसी भी मंत्रालय का एक्जीक्यूटिव हेड एक मंत्री होता है, यह मैं मानता हूँ। मैं अपने रेल मंत्री जो से कहना चाहता हूँ कि जब तक आप रेलवे बोर्ड को अबोलिश नहीं करेंगे तब तक आप कुछ नहीं कर पायेंगे। मुझे विश्वास है कि हमारे सेठी जी एक सक्षम मंत्री हैं और अनुभवी मंत्री भी हैं। मैं आपके सामने एक उदाहरण रखना चाहता हूँ कि किस तरह से मंत्री के आदेश को भी रेलवे बोर्ड द्वारा इम्प्लीमेंट नहीं किया जाता है।

मैं आल इंडिया गार्ड काउंसिल का हेड हूँ और यह काउंसिल बहुत जवाबदेही के साथ काम करती है। आप जानते हैं कि 1981 में हमने दस हजार रुपये खर्च कर के सेफ्टी पर एक सेमिनार कराया था और उसमें अच्छे अच्छे सुझाव सामने आये थे। श्री गुजराल, चेयरमैन, रेलवे बोर्ड एक टी० टी० ई० लखनऊ को कुछ इंसिडेंट के चलते सस्पेंड करना चाहते थे। तथा श्री उपाध्याय, महामंत्री की गवाही चाहते थे, पर श्री उपाध्याय उनका नाम नहीं बताना चाहते थे। अतः 14(1) में श्री उपाध्याय को निकाल दिया है। मैंने आपके सामने मामला पेश किया था और जो चिट्ठी मंत्री जी ने लिखी थी वह यह है :—

"I am in receipt of your D.O. letter dated 9-12-1981 regarding dismissal from service of Shri C.L. Upadhyaya, Guard, N.E. Railway, Lucknow.

"I have since issued orders for reinstatement of Shri C.L. Upadhyaya, Guard, N.E. Railway, Lucknow."

इस तरह से मंत्री जी के आदेश को भी आपके डिवीजन और रेलवे बोर्ड के अधि-

कारी इम्प्लीमेंट नहीं करते हैं। लड़ाई वास्तई में यह है कि जनतंत्र में मिनिस्टर एक्जीक्यूटिव हेड हैं या आपके रेलवे बोर्ड के चेयरमैन हेड हैं। मैं मंत्री जी से चाहूंगा कि वे इस मामले का देखें और जा आदेश दिये गये हैं उन पर अमल कराएं।

MR. DEPUTY-SPEAKER: You must speak on such things only.

I was only helping you.

उपाध्यक्ष जी इस सदन में रीजनल एम्ब्लेंस को चर्चा हुई और उसका दूर करने की भी बात बार बार आई। लेकिन बारे में कही भी एक वाक्य न ब्रकहा कि बैकवर्ड एरिया के बारे में वे क्या करने जा रहे हैं। जिस तरह से रिजर्वेशन के लिए एक थ्योरी और फार्मूला है कि इतना परसेंट रिजर्व होगा उसी तरह से जब तक आप बैकवर्ड एरिया के बारे में यह नहीं कर पाते हैं तब तक कुछ नहीं होगा। उसका डवलपमेंट कैसे होगा? आज यह व्यवस्था है कि जब तक खास परसेंट तक रिटर्न नहीं आयेगी तब तक लाइन नहीं बन सकती। इस तरह से किसी क्षेत्र का विकास संभव नहीं है।

इसी संदर्भ में मैं अपने क्षेत्र की भां एक बात कहना चाहूंगा। सन् 1971 से मैं सदन में इस बात को उठाता आ रहा हूँ और लोगों ने भी इस बात को माना भी है। दौरम मधेपुरा में सिहेश्वर 9 किलोमीटर लम्बी लाइन है। सिहेश्वर में इस देश का सबसे बड़ा एलीफेंट का मार्केट है। खास कर आसाम से वहां पर बहुत हाथी लाए जाते हैं। शिवरात्रि के समय वहां पर बहुत बड़ा मेला लगता है। हर इतवार को भी वहां पर विभिन्न भागों से काफी लोग आते हैं। मैंने बार-बार इस बारे में कहा। मुझ से कहा गया कि प्लानिंग से क्लीरेंस चाहिए। मैंने कहा

मुझे बताइए मैं वह भी लाकर दूंगा, लेकिन आज तक इस बारे में कोई कार्यवाही नहीं की गई।

अन्त में मैं शास्त्री जी की बात पर जोर देते हुए इतना ही कहना चाहता हूँ कि पटना से दिल्ली सोनभद्रा एक ही प्रेस्टीजियस ट्रेन चलती है। हम लोग भी उसमें आते हैं। उसमें पैण्ट्री कार की कोई व्यवस्था नहीं है। आशा है मंत्री जी इस बारे में ध्यान देंगे और सभी सुझावों पर कार्यवाही करेंगे।

MR. DEPUTY-SPEAKER Mr. Era Anbarasu.... Every member from the ruling Party should take only 5 minutes. At 5 O'clock the Minister will reply.

SHRI GIRDHARI LAL VYAS : At 5.30.

MR. DEPUTY SPEAKER: Then you should come here. We have got the rules. We are running the House according to the Rules.

Mr. Era Anbarasu.

SHRI ERA ANBARASU (Chengalpattu): Though I would like to speak on various aspects of the Budget, I will confine myself only to my constituency and the people and problems of my constituency.

Ever since I have become a Member of Parliament, I was agitating for a double line from Tambaram to Chengalpattu. Though I have taken so many steps in this regard, nothing has come out so far. Even when I wrote to the former Railway Minister, Shri Kamalapati Tripathi, he was kind enough to reply to me that all survey has been conducted and everything is over and the proposal will be taken up in the year 1981-82. I was under the impres-

[Shri Era Anbarasu]

sion that it will be taken last year, but last year it was not taken up. And this year I was surprised and shocked to see that the same project has not been included. Therefore, I am sorry to express that though the hon. Railway Minister submitted a good budget, a step-motherly treatment has been given to Tamil Nadu and he has allocated neither the sufficient funds nor the projects.

MR. DEPUTY SPEAKER: You say to your constituency.

SHRI ERA ANBARASU: ... and in particular, to my constituency.

To cite another example, for a project of Rs. 65 crores, the Karur-Dindigul line, only a sum of Rs. 70 lakhs has been allotted. Therefore, I urge upon the Minister that at least in the next year Budget this Tambaram-Chengalpattu double line should be taken up and it should be executed.

I would like to further insist one thing. Mahabalipuram is in my home constituency. It is a famous tourist centre. Kalpakkam is having the atomic power project. The entire stretch from Madras...

MR. DEPUTY SPEAKER: You must take the Minister to Mahabalipuram once.

SHRI ERA ANBARASU: I will definitely take him.

Sir, the entire coastal area is full of salt manufacturing units. Therefore, these people will be greatly benefited if this double line is laid and Tambaram-Chengalpattu line is linked with all these places—Mahabalipuram, Kalpakkam and Covelong.

Further, the frequency of trains between Chengalpattu and Tambaram is very very inadequate and the commuters of Chengalpattu have been agitating and they are sometimes even constrained to enter into express trains and that too into the reserved compart-

ments. Recently there was a clash between Railway police and the commuters which resulted in filing cases even against good people and they are facing trial. When I go to my constituency, they ask me, 'What happened to line?' How long can I pacify them? And whenever I take up the matter, I get the routine answer, 'We are looking into it.' I do not know how long they will be looking into it.

Will they look into it before their term of office comes to an end or until the people vote them out of power? Sir, recently, when I had been to my constituency, all people gathered round me and they gheraoed me. Therefore, Sir, next year if this is not included in the budget, there would be no option left but to gherao him in his house along with my people from my constituency.

Another problem is about the electric trains. They start from Madras Beach and run on the metre-gauge for the last one century. This is the only line, I was told throughout India. Therefore, the requirement, of the commuters, the people, travelling from Beach to Tambaram is very inadequate. Therefore, I urge upon the hon. Minister to give additional coaches and increase the number of units.

I do not know what happened to the fate of metropolitan underground railway construction which was recently inaugurated by our hon. Defence Minister, Shri R. Venkataraman in which the hon. Minister of State for Railways, Shri Sharief also took part. Once again I urge upon him to take up this project.

The place like Guindy in Madras is thickly populated and the horse race is being conducted there and people are unable to pass through this bridge. The platform is on one side. We urge upon the Minister to construct a doublesided platform. Another important point is that nearly three hundred acres have been acquired for construction of a

railway station called Annanur in Chingleput district. When the land was acquired by the railway authorities, they also promised that they would name the station as Annanur Railway Station. When the people came forward and asked about naming it as Annanur Railway Station, the Railway authorities have washed off their hands by saying that it is the duty of the State Government to name it.

Naturally, the State Government will not take any problem coming from my party people because we are in the opposition there. Therefore, I request the Minister for Railways to name it as Annanur.

Recently I visited Arkonam. There is a sub-way bridge which is very very narrow. One bus can hardly come and go back. That too, during the rainy season, water is stagnated and passengers and buses cannot even go through the bridge. So, that bridge should be demolished and a broad bridge should be constructed.

MR. DEPUTY-SPEAKER: You have so many problems from the people and you want to speak on each and every one of them.

SHRI ERA ANBARASU: I hope the Railway Minister is aware of the famous poet Shri Subramania Bharathi. Members of Parliament from the South were all agitating that the Grand Trunk train should be named as Bharati Express. This train runs from Delhi to Madras and from Madras to Delhi. After all we are celebrating the Centenary of poet Bharati. We, the Tamilians should congratulate you and we are thankful even to the our beloved Prime Minister because she has constituted a Committee under the leadership of Shri Kamalapati Tripathi Ji to translate the works of Bharati in all Indian languages.

Therefore, this will be the most befitting time if the hon. Minister gives his consent to name the Grand Trunk Express as the Bharati Ex-

press. After all, it will not involve any financial commitment.

Before I conclude, I want two categorical assurances from the Railway Minister in regard to the double line from Tambaram to Chingleput and re-naming of the Grand Trunk Express as Bharati Express with which I conclude.

MR. DEPUTY-SPEAKER: I know something about this. The Prime Minister was good enough to name it as Bharati Express, but the Railway Ministry is not coming forward. Now, Shri Bhuria.

श्री दलीप सिंह भूरिया (झाबुआ) :
 उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका बहुत आभारी हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया मैं रेलवे के अनुदानों की मांगों का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ ।

रेल मंत्री, श्री सेठी, ने जो बजट रखा है, वह हमारे देश के विकास में सहायक होगा और रेलवे के काम में गति लाएगा । मैं इस बारे में अधिक न कह कर अपने प्रदेश के बारे में कहना चाहता हूँ ।

हमारे प्रदेश में बहुत से फारेस्ट, खनिज और उद्योग-धंधे हैं, मगर वह एक बहुत पिछड़ा हुआ प्रदेश है और वह सब से ज्यादा रेलवे के मामले में पिछड़ा हुआ है । यह जरूर है कि हमारे प्रदेश के माननीय श्री सेठी रेल मंत्री हैं, जो पहले हमारे प्रदेश के मुख्य मंत्री भी रह चुके हैं । एक कहावत है कि जो कुम्हार हांडी बनाता है, वह खुद फूटी हांडी में ही खाना बना कर खाता है । यही हमारे प्रदेश, मध्य प्रदेश, की हालत है ।

कई माननीय सदस्य आदिवासी और पहाड़ी क्षेत्र में इन्दौर-दोहद रेलवे लाइन की मांग करते आ रहे हैं । इसकी दूरी सिर्फ

[श्री विलीप सिंह मूरिया]

200 किलोमीटर है। गुजरात में पंच-महल एक आदिवासी डिस्ट्रिक्ट है, मध्य प्रदेश में झाबुआ और धार आदिवासी क्षेत्र हैं और इन्दौर श्री सेठी का निर्वाचन क्षेत्र है। यह रेलवे लाइन बनाने से इन्दौर, अहमदाबाद, दिल्ली, बम्बई और कलकत्ता से जुड़ सकता है। मैं श्री सेठी से निवेदन करूंगा कि वह कम से कम इस रेलवे लाइन का सर्वे कराने को घोषणा करें।

इसके अलावा दिल्ली-राजहरा से वस्तर तक रेलवे लाइन बनानी चाहिए। उसकी दूरी 236 किलोमीटर है। वह पूरा आदिवासी क्षेत्र है। इस लाइन को भी लिया जाना चाहिए, ताकि जिन लोगों ने आज तक रेल नहीं देखी है, उन्हें उसे देखने का सौभाग्य प्राप्त हो।

जबलपुर से गोंदिया तक नैरोगेज रेलवे लाइन है। मैं मांडला गया था। उसकी पावर बीच में फेल हो गई। पहले लोग बस को धक्का दे कर चलाते थे। हम लोगों ने जब रेलगाड़ी को धक्का दिया, तब वह चली। आज्ञादी के 34 साल के बाद तो कम से कम इस नैरोगेज लाइन को खत्म कर दिया जाए और वहां पर ब्राडगेज लाइन बनाने के लिए प्लान और बजट में प्रावधान करना चाहिए।

जैसा कि बहुत से माननीय सदस्यों ने कहा है, श्री सेठी ने रेलवे सेफ्टी के बारे में, दुर्घटनाओं को रोकने के बारे में, कई उपाय किए हैं। आज अगर कोई एक्सिडेंट होता है, तो किसी छोटे कर्मचारी को, लाल-हरी बत्ती दिखाने वाले को, सस्पेंड कर दिया जाता है। लेकिन अगर ऊंचे अधिकारियों, मैनेजर, जेनरल मैनेजर और कंट्रोलर आदि को दोषी ठहराया जाए, तब एक्सिडेंट बन्द हो जाएंगे।

न केवल हमारे देश के लोगों, बल्कि दुनिया भर के लोगों ने इस बात की तारीफ की कि 1975 में इमर्जेंसी के दौरान हिन्दुस्तान की रेलें बहुत बढ़िया ढंग से चलीं। लेकिन आज इस रेलवे का क्या हो गया है कि इतनी दुर्घटनाएं हो रही हैं? मैं समझता हूँ कि जनता रेजीम में जो गड़बड़ करने वाले कर्मचारी वापस रेलवे में ले लिए गए थे, उनके द्वारा सेबोटेज हो रहा है और वे दुर्घटनाएं करा रहे हैं। ऐसे आदमियों की लिस्ट बनानी चाहिए। जो कोई भी ऐसा देश-द्रोही हो, उस को न छोड़ा जाए, उसको फांसी के तख्ते पर चढ़ाया जाए। जो लोग जान-बूझ कर रेलों की दुर्घटनाएं कराते हैं और लोगों के जानमाल को खतरे में डालते हैं, वे वास्तव में देश-द्रोही हैं और उनके खिलाफ सख्त कार्यवाही करनी चाहिए। इस बारे में संसद् में एक बिल लाया जाना चाहिए और उसे युनैनिमसली पास करना चाहिए।

हिन्दुस्तान के लिए रेलवे का बहुत महत्व है। जापान में बुलेट ट्रेन 350 किलोमीटर प्रति-घण्टा की गति से चलती है, लेकिन हम अपनी गाड़ियों को 120 किलोमीटर प्रति-घण्टा भी नहीं चला पा रहे हैं। हमारे यहां काफी टेक्निकल लोग और वैज्ञानिक हैं। हम इस क्षेत्र में क्यों नहीं आगे बढ़ पाए? इस और विशेष ध्यान देना चाहिए।

श्री केदार पांडे ने घोषणा की थी कि सांची एक्सप्रेस चलाई जाएगी, मगर वह ट्रेन अभी तक नहीं चली है। उस ट्रेन को चलाया जाना चाहिए। जो सर्वोदय ट्रेन चलती है, उसके लिए रतलाम से दिल्ली तक आने का रिजर्वेशन का क्वोटा है, लेकिन जाने के लिए नहीं है। पता नहीं, रेलवे के अधिकारी किस तरह ऐसी व्यवस्था करते हैं। वह ऐसी जगह है, जहां आने और जाने दोनों के लिए

रिजर्वेशन करना चाहिए। बांदा-ललितपुर रेलवे लाइन जिस के सम्बन्ध में कई साधियों ने कहा तथा भूतपूर्व मंत्री श्री ललित-नारायण जी ने भी कहा था उस को अवश्य बनाया जाना चाहिए।

रेलवे में जो कबाड़ होता है वह बहुत सस्ते में नीलाम कर दिया जाता है। पुराने डिब्बे, इन्जिन और जो दूसरी तमाम चीजें होती हैं उन की नीलामी के करोड़ों रुपयों का नुकसान रेलवे को होता है। मेरा निवेदन है कि इस कार्य के लिए कोई योजना बनानी चाहिए और नीलामी से रेलवे को आमदनी को बढ़ाया जाना चाहिए।

दिल्ली से जो डीलक्स ट्रेन चलती है वह मेघनगर स्टेशन पर इधर से और वापसी में भी रोकी जानी चाहिए। मैं आप का बहुत आभारी हूँ, आप ने मुझे समय दिया। मुझे उम्मीद है कि सेठी जी के नेतृत्व में तथा हमारी प्रधान मंत्री श्रीमती इन्दिरा गांधी का जो नेतृत्व हमारे देश को प्राप्त है, उस से हमारी रेलवे तथा हमारा देश आगे बढ़ेगा। सारी दुनिया के लोग जानते हैं कि यदि रेल की गति बढ़ेगी तो देश भी आगे बढ़ेगा। इन शब्दों के साथ मैं प्रस्तुत मांगों का समर्थन करता हूँ।

SHRI A. K. ROY (Dhanbad): Mr. Deputy Speaker, Sir, with the record increase in railway fare and minimum outlay for development, this Railway Budget has received a very rough reception in the country. In the General Debate on the Railway Budget, Members have dwelt at length on various points. And at this stage we would like to raise certain demands and put them before the House. And in this connection, I like to remind you and remind the more competent Deputy Railway Minister that in most of the answers to the questions what we get from

the Railway Minister is: No, Sir; does not arise. The Railway Minister is practically a Minister for saying 'No, Sir; does not arise'. Now, Sir, we give cut motions,—not to cut the time of the House, but to cut some ice. I, on behalf of the House, would like to make only one demand. It is this: We have given some 1200 cut motions on the Railway Demands. At least one Demand of one Member should be accepted and considered. That may be your option; or you may give the option to the Member...

AN HON. MEMBER: Genuine one...

SHRI A. K. ROY: ...to have that and at least to select one; otherwise, what is happening? Every year it is becoming a sort of ritual; we give hundreds of cut motions; there is a debate; ultimately we get a letter from the Minister saying, sorry, it is not possible to do that thing. So, Sir, what is the use of doing all these things? We get cyclostyed paper from Speaker saying in which demand you wish to speak. We can give some option. One Member will give one option; some other Member will give some other option. We give hundreds of cut motions. For example,—I know this,—Shastriji has given in all 235 cut motions, if I remember alright. I understand it is not possible for the Minister to consider all these 235 cut motions. Now, what can be done? At least one cut motion should be considered. Otherwise what is the use of cut motion when your answer is, 'No, Sir, does not arise'? So, this is my submission. I have also given cut motions. I know that with only Rs. 1137 crores you have received, it is not possible to deal with 1200 cut motions. I agree but that at least certain things you can definitely consider. I come from Sindri-Dhanbad area. The hon. Minister was Minister of Petroleum and Chemicals earlier, he knows the position very well. Because of the absence of Railways, the Sindri Fertilizer Plant

[Shri A. K. Roy]

and FPDIL (Fertilizer Planning and Development India Ltd.) are facing difficulties in discharging duties as consultants, as Scientific supervisor for all these fertilizer plants. We are saying several times that there are railway lines connecting Dhanbad and Sindri.

You have only to run a train on that. In early 1955, the original planning of Sindri Fertilizer Plant included the running of a train there. That is why the railway lines were put up. In Dhanbad district, we do not need any more railway line; you can take away some of them because they are creating hurdle in the vehicular traffic, but we want some more trains. This year has been declared as the year of productivity, and you must utilise the railway lines properly. There is a railway line from Dhanbad to Patherdih and there is a railway line from Patherdih to Bhojudih also. Bhojudih is a place in a scheduled castes constituency and it is within the Dhanbad district. Because of the gap in railway communication, the people of this area are facing difficulties. What is the difficulty in extending the train from Patherdih to Bhojudih? The railway line is already there. You are running some trains from Dhanbad to Marafari, Bokaro Steel city. There is a train from Bokaro Steel City to Madras also. You are running only one train, but the line capacity of that area can take at least two trains. You can conveniently extend the railway facilities to these people. All our questions, cut motions and appeals have no effect. With very nominal investment, you can serve the entire Dhanbad industrial complex with railway facilities. I can give you all the details and I am sure you will be convinced with them.

At the end, I would like to make a submission with regard to the casual workers and gangmen, who belong to the poorest strata of society. I do understand that some gangmen

might have done some wrong things; I do not say that they cannot commit any error, but what is the ground, necessity and compulsion to use that black rule, that is rule 14(2) or Rule 149 of the Railway Servants (D&A) Rules, 1968 against the gangmen? In Dhanbad Division under PWI Paharpur, the services of Gurucharan Bandhu and Thakur gangmen were terminated under Rule 149 and that of Shri Ruplal, mate, under Rule 14 (2) of the Railway Servants (D&A) Rules, 1968. The services of these poor people should not be terminated on flimsy grounds. They have made several appeals, but to no avail. This may kindly be looked into.

Lastly, as a tail piece, I would like to make a demand specifically for me and a few others like me. The Members of Parliament are given passes for the spouse, husband or wife, as the case may be. It is discriminatory, because the bachelors stand to lose. My humble appeal is that as a compensation, the bachelors should be allowed to take their mothers with them. It will be less discriminatory, because there can be a person without a spouse, but there cannot be a person without a mother.

SHRIMATI GEETA MUKHERJEE (Panskura): In case the mother is not there, please supply them a wife.

MR. DEPUTY SPEAKER: Hon. Members, I had made an announcement earlier that the Minister would reply at 5 p. m. there is a slight amendment to that. I had requested the Minister also and he was prepared to reply at 5 p.m. Many of the hon. Members especially from the ruling party have given their names. I have, therefore, requested the Minister that he could reply at 5.30. Thirty minutes are available. I would give an opportunity to all the Members. If they take two or three minutes each, and mention a few points about their respective constituencies, all the Members will be able to get a chance.

Please listen. I will call everybody. If each Hon. Member on the list takes two to three minutes, I can exhaust the list. I want your cooperation. In that case you will be satisfied and the Minister will also be satisfied.

17.00 hrs.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS AND DEPARTMENT OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI P. VENKATSUBBIAH): Sir, the Member should speak at the speed of the Rajdhani Express.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Yes.

श्री जैनुल बशर (गाजीपुर) : आदरणीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं आप के माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान नार्थ-ईस्टर्न रेलवे की छपरा-वाराणसी रेल लाइन की तरफ दिलाना चाहता हूँ। छपरा-वाराणसी रेल लाइन छोटी लाइन है, उसे बड़ी लाइन में कन्वर्ट किये जाने के लिये 1980-81 के बजट में सर्वे का प्रावधान रखा गया था। उस समय के रेल मंत्री आदरणीय पंडित कमलापति त्रिपाठी ने वहाँ की जन-साभाओं में, प्रेस कान्फरेंस के जरिये और चिट्ठियाँ लिख कर हम लोगों को आश्वासन दिया था कि इस छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदला जायगा। पंडित कमलापति का आश्वासन कमलापति का आश्वासन नहीं था, बल्कि भारत के रेल मंत्री का आश्वासन था। पिछले साल के बजट पर बहस में उस समय के रेल मंत्री श्री केदार पांडे जी से आग्रह किया गया था कि पंडित जी के आश्वासन को, जो वहाँ की जनता को दिया गया था, अवश्य पूरा किया जाना चाहिये। उस पर उन्होंने सर्वे कराया और मुझे बाद में उन का पत्र मिला कि उस का

सर्वे हो गया है, प्लानिंग कमीशन की अनुमति मिलने के बाद उस पर काम शुरू किया जायगा। मैं आशा करता था कि इस बार के रेलवे बजट में उस लाइन को परिवर्तित करने की बात होगी, लेकिन मुझे बहुत दुख हुआ, उस लाइन के परिवर्तन का जिक्र इस रेल बजट में नहीं हुआ है।

उपाध्यक्ष जी, मैं मांग करना चाहता हूँ, आप के माध्यम से, कि इस लाइन को बदलने का काम तुरन्त किया जाना चाहिये। मैं आशा करता हूँ कि रेल मंत्री जी अपने जवाब में इस का अवश्य उल्लेख करेंगे। छपरा से वाराणसी रेलवे लाइन को यदि बड़ी लाइन में नहीं बदला जायगा तो इस से बड़ी कठिनाइयाँ पैदा होंगी क्योंकि पूर्वी उत्तर प्रदेश की रेल व्यवस्था अस्त-व्यस्त हो चुकी है। कुछ लाइनें बड़ी लाइन में बदली जा रही हैं और यदि कुछ लाइनें नहीं बदली जायेंगी तो जनता को बहुत परेशानी होगी। भटनी से वाराणसी तक बड़ी लाइन में बदला जा रहा है, अब छपरा से वाराणसी पहुंचने के लिये लोगों को एक छोटे से स्टेशन "औड़िहार" में गाड़ी को बदलना पड़ेगा, माल बदलना पड़ेगा, इस में उन को बहुत सारी कठिनाइयों का सामना करना पड़ेगा। इसलिये मैं पुनः आप के माध्यम से रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि पंडित कमलापति त्रिपाठी जी ने रेल मंत्री की हैसियत से जो आश्वासन दिया था, वह आश्वासन इसी साल पूरा करने की कार्यवाही करें।

श्री हरीश रावत (अल्मोड़ा) : उपाध्यक्ष जी, माननीय रेल मंत्री जी द्वारा जो डिमान्ड्स रखी गईं मैं उनका समर्थन करता हूँ और आप के माध्यम से रेल मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि उत्तर प्रदेश, राजस्थान, बिहार और मध्य प्रदेश की विशालता और पिछड़ेपन को देखते हुए इन का एलाटमेंट बहुत कम है; इस कमी को रेल मंत्रीजी को जल्द दूर करना

[श्री: हरेश रावत]

चाहिये। विशेषकर उत्तर प्रदेश में कई ऐसी रेल योजनायें हैं जिन पर अभी तक कार्य प्रारम्भ हो जाना चाहिये था, लेकिन उन पर अभी तक कार्य प्रारम्भ नहीं हुआ है, जिस के कारण उत्तर प्रदेश के लोगों के मन में बड़ी नाराजगी है।

देश का जो पर्वतीय आंचल है—अंग्रेजों ने अपने शासनकाल में शिमला और दार्जिलिंग तक रेलों को पहुंचाया था, लेकिन आजादी के 35 वर्षों के बाद आप उन आंचलों में कहीं भी रेल लाइन नहीं पहुंचा सके हैं। आसाम में कुछ लाइनें आप ने उत्तर-पूर्वी भाग में मंजूर की हैं, लेकिन वहां भी आन्दोलन के परिणामस्वरूप की हैं, शेष जो पर्वतीय आंचल है उन के लिये कुछ नहीं किया है। एक के बाद एक रेल बजट प्रस्तुत किये जाते रहे, लेकिन उन के यहां की रेल लाइनों का सर्वे भी आपका मंत्रालय नहीं करा रहा है। मैं इस के लिये तीन लाइनें प्रस्तुत करता हूँ :—

- (1) टनकपुर-घाट-थानेश्वर-गरुड़।
- (2) रामनगर-मोहान-मटयूला-मिकिया-सेन-चौखुटिया।
- (3) ऋषिकेश-श्रीनगर।

दो लाइनों के कन्वर्जन की स्वीकृति 1976 में हुई थी लेकिन जनता राज्य में कुछ भी कार्य नहीं हुआ। अब फिर आप ने ध्यान दिया है लेकिन उन की प्रगति धीमी है। वे दो लाइनें हैं, मुरादाबाद-रामनगर और बरेली-काठगोदाम।

हमारी फ़र्टिहल्स में एक रेल जाती है लखनऊ-काठगोदाम। उसकी व्यवस्था सुधारने के लिए भी मैं कुछ निवेदन करना चाहता हूँ। एक तो उसकी वह शाखा है,

जो टनकपुर तक जाती है और दूसरी शाखा है, जो रामनगर को जाती है। इस विषय में मेरा निवेदन यह है कि पहले तो लखनऊ वाली ट्रेन है, उसके इंजन को आप बदलिये। उसका इंजन पुराना है और उसकी जगह पर एक नये इंजन लगाया जाए और दूसरा डीजल इंजन लगाया जाना चाहिए ताकि उसकी खींचने की क्षमता बढ़े। मैं लगातार इस मामले को प्रेस करता आ रहा हूँ लेकिन जैसा राय साहब ने कहा और उनकी जो भावना है, उससे मैं सहमत हूँ कि हर बार लिखकर आ जाता है कि हमारे ध्यान में यह है लेकिन कब तक वह ध्यान में रहेगी और कब वह वास्तविकता में बदलेगी, इसमें मुझे संदेह है। शायद मेरा टर्म भी बीत जाएगा और वह नहीं हो पाएगी। इस लाइन पर बहुत ज्यादा ट्रैफिक है और जो ट्रेन चलती है, उससे वह पूरा नहीं हो सकता।

एक ट्रेन जिम-कार्बेट चलती है, जिसको आप गर्मियों में चलाते हैं और आजकल के दिनों में उसको केवल मेलानी तक चलाते हैं, मेरा कहना यह है कि लखनऊ वाली ट्रेन को आप रेगुलरली टनकपुर तक चलाइए ताकि जो ट्रैफिक इस लाइन पर बहुत ज्यादा है, उस को डाइवर्ट किया जा सके और इस ट्रेन पर जो दबाव पड़ता है, उस को कम किया जा सके।

टनकपुर के लिए मैं पिछले दिनों से मांग करता आ रहा हूँ कि 8 डेऊन काठगोदाम-लखनऊ एक्सप्रेस ट्रेन में 2 थ्री-टायर बोगी तथा चार बर्थ वाली एक प्रथम श्रेणी की बोगी लगनी चाहिए और वहां के लिए उन का आरक्षण होना चाहिए। जब आप से इस बात को कहते हैं या आप के दूसरे साथियों से इस बात का कहते हैं, तो कह दिया जाता है कि इस को कर देंगे

लेकिन जब हमारे पास उत्तर आता है, तो उस में यह होता है कि इस को नहीं किया जा सकता। मैं चाहता हूँ कि जब आप कहते हैं कि इस को कर देंगे तो पत्र में भी यह लिख कर आना चाहिए कि इस को कर दिया जाएगा।

इसके अलावा पिथौड़ागढ़ में रेल कम रोड के आरक्षण की व्यवस्था करने के लिए मैं पहले से निवेदन करता आ रहा हूँ। इस को जल्दी किया जाना चाहिए।

इसके अलावा पिथौड़ागढ़, बागेश्वर, गरमपानी, कर्णप्रयाग, रुद्रप्रयाग में आऊट-एजेन्सीज खोलिए। काफ़ी लम्बे समय से इसके बारे में कहा जा रहा है।

लखनऊ-काठगोदाम एक्सप्रेस में एक-बोगी रामनगर की थ्री-ट यर की लगती है। मेरा निवेदन यह है कि यह काफ़ी नहीं है। रामनगर के लिए काठगोदाम एक्सप्रेस में कम से कम दो बोगी लगनी चाहिए। तीन जिले इस से कनेक्टेड हैं, जहाँ से इस में यात्री आते हैं। उन की पूर्ति हो सके, इसलिए दो बोगी लगनी चाहिए।

काठगोदाम स्टेशन में स्टाफ की बहुत कमी है, इस को दूर कीजिए। देहली-कोटद्वार के लिए एक नई ट्रेन चलाइए।

ये कार्य हैं, जिन को किया जाना चाहिए और मेरा निवेदन है कि हमारी नौकरी बचाने के लिए ताकि हम अपनी कांस्टीटुएन्सी में जा सके, यह बहुत जरूरी है कि कम से कम तीन-चार कार्य तो आप कर दीजिए चाहे छोटे कार्य ही कीजिए और एकाध रेलवे लाइन का सर्वेक्षण करा दीजिए। मैं आशा करता हूँ कि मंत्री जी मेरी बातों की ओर ध्यान देंगे और उन को करवायेंगे।

इन शब्दों के साथ मैं रेलवे की पूरक मांगों का समर्थन करता हूँ।

SHRI ANANDA PATHAK (Darjeeling): Sir, I have very little time at my disposal, I will not elaborate. I will only highlight the Railway needs of the backward North Bengal region, so that the Minister may note them down, and take necessary action.

First of all, there is only one train from North Bengal to Calcutta, to which thousands of people travel every day. From North Bengal, Sikkim, Bhutan and all other places people visit Calcutta, because it is the State headquarters. People have been demanding for a long time that one more fast train should be introduced, in addition to the Darjeeling Mail. So, I request the Minister to look into this, and introduce another fast train.

I would also say that the Railway runs a Summer Express from Calcutta to New Jalpaiguri during the tourist season, for 4 or 5 months. If this train is regularized and made a daily train in addition to the Darjeeling Mail, it will go a long way to help the people of that area. There is a Gour Express which has been introduced from Malda to New Jalpaiguri. It is already running from Malda to Sealdah. So I demand that it should be extended up to New Jalpaiguri. In this way, the problem over there will be solved. Therefore, I request the hon. Minister to consider this proposal.

The coaches of the existing Darjeeling Mail which is the only direct train are in horrible conditions. There are no lights in the coaches and the seats are also broken. The latrines in the coaches are also very dirty with the result that nobody wants to go inside. I request the hon. Minister that they should also be looked into.'

There is no direct train for the people of North Bengal, Sikkim, Bhutan, etc; for visiting Delhi. North Bengal is isolated from the rest of the country. If somebody is to come from North Bengal, Sikkim and Bhutan to

[Shri Ananda Pathak]

New Delhi, there is no direct train; and the train who comes from Assam has not got sufficient accommodation. A direct train should be introduced from New Jalpaiguri to New Delhi.

As you know, Darjeeling is a beautiful place and people from all over the world come to visit Darjeeling. There is a tiny train called the toy train which runs on the narrow-gauge; that train runs from New Jalpaiguri to Darjeeling. Now the railway authority is gradually reducing the number of trains on that line. Previously, 4-5 special trains were moving from New Jaipaiguri to Darjeeling. In addition to that, shuttle trains were also running there. At present, only 2 or 3 trains are running and it is causing a lot of problems and inconvenience to the tourists. Therefore, I request the Minister to see that all the trains are restored. Then there were so many goods trains running and were earning revenue for the railways. All the goods trains have been withdrawn. I demand that the passengers as well as goods trains should be restored. The small trains which have been running since the British time are genius of the British engineers. Now the locomotives and coaches of that train have become rotten. It has been there for more than one hundred years. No new locomotives and coaches are being manufactured for that train. I would request the Government to see that new locomotives and coaches are manufactured for that train and are attached to it.

There is a Diesel P.O.H. Shop at Siliguri. Recently, the railway authority has decided to shift it from Siliguri to Ajmer. This has created a lot of resentment among the people of that area. As a result of this, a large number of employees will be transferred from that place and in future there would be no scope for future employment. Therefore, I request the Minister that this Shop should be retained there; it should not be shifted.

Recently, the railway authority have taken a vindictive attitude towards four employees of the railway on the plea of their participation in the all India general strike of workers and employees. Two employees are from Sili-guri Junction and two are from Ali-purduar. In fact, there was no strike

Regarding catering services, it is becoming worst day by day. Therefore, I demand that it should not be left in the hands of the contractors. Departmental catering service should be introduced.

As you know, there is the tea industry in North Bengal which is the only economic back one of that area. But, unfortunately, at the time of its manufacture, it is suffering due to want of coal as no sufficient wagons are supplied by the Railways. Therefore, I demand that the Minister should look into it and see that wagons are available.

This is the last point. I will not take much time.

MR. DEPUTY-SPEAKER: If you load the Minister with too many demands, he will not see them.

SHRI ANANDA PATHAK: The tea industry is the back bone of Rarjee-ling and Jalpaiguri Districts. But unfortunately, it has not been given proper attention. The Railways are not providing wagons for the movement of coal required for this industry.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Prof. Ajit Kumar Mehta.

SHRI GIRDHARI LAL VYAS: I want to speak. (Interruptions)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Do not question me. I have told you. I will call everybody. I will satisfy all of you, including my friend Mr. Girdhari Lal Vyas, though it is very difficult to satisfy him in this respect. Yes. Now, Prof. Ajit Kumar Mehta, you start.

प्रो० अजित कुमार मेहता (समस्तीपुर):
उपाध्यक्ष महोदय मैं अपने को अपने क्षेत्र तक ही सीमित रखूंगा। मैं मंत्री महोदय के सामने केवल 3-4 बातें कहना चाहता हूँ।

पहली बात तो यह है कि समस्तीपुर से दरभंगा तक मीटर गेज लाइन के मान परिवर्तन का उद्घाटन हो चुका है, लेकिन योजना के कार्यान्वयन में विलम्ब हो रहा है। क्या मंत्री के साथ प्राथमिकता भी बदलती है? जिस योजना का उद्घाटन हो चुका है, उस योजना को तो पूरा होना ही चाहिए।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि उत्तरी बिहार के लोगों की बहुत दिनों से मांग है कि उन्हें दक्षिण बिहार के प्रमुख शहर रांची से जोड़ा जाए। इसके लिए मैंने कई बार पत्र लिखे हैं और तत्कालीन रेल मंत्री जो ने आश्वासन भी दिया था, लेकिन आज तक कोई कार्यवाही नहीं हुई। मैंने इसके लिए कई विकल्प भी दिए थे। पहला विकल्प था कि मौर्य एक्सप्रेस को धनबाद तक ले जाने के बजाए रांची तक ले जाया जाए। दूसरा विकल्प यह सुझाया था कि हटिया आद्रा पैसिंजर ट्रेन को हावड़ा तक एक्सटेंड किया गया है। उसके चार डिब्बे आद्रा में काटकर मुजफ्फरपुर टाटा एक्सप्रेस से जोड़ दिए जाएं। इससे कम से कम तीन दिन तक तो रांची तक आवागमन की सुविधा हो जाएगी।

इसके अलावा मुझे यह कहना है कि उत्तरी बिहार में, खासकर पूर्वोत्तर रेलवे में गाड़ियों की संख्या बहुत कम है। उसका नतीजा यह होता है कि भीड़ बहुत ज्यादा हो जाती है और डिब्बों की छतों और ज्वाइंट्स पर बैठ कर लोग यात्रा करते हैं। इससे दुर्घटना की आशंका बनी रहती है। इसलिए मेरा निवेदन है कि उत्तरी

बिहार में कुछ गाड़ियों की संख्या बढ़ाई जाए। आप कह सकते हैं कि हमारे पास इंजिन नहीं हैं। तो मैं यह सुझाव दूंगा कि आप कुछ डीजल इंजिनों की व्यवस्था कीजिए, जिससे गाड़ियां कुछ तेज चलें और इससे अधिक गाड़ियां चलाई जा सकें।

तीसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि मीटर गेज पर बहुत से इंजिनों की यह हालत है कि एक स्टेशन से गाड़ी चलने के बाद दूसरे स्टेशन पर पहुंचने से पहले ही इंजिन फेल हो जाता है। फिर से इंजिन मंगवाना पड़ता है, तब गाड़ी आगे ले जाई जाती है। इसलिए मेरा निवेदन है कि इंजिनों का रख-रखाव ठीक से होना चाहिए।

दो बातें और कह कर अपनी बात समाप्त करूंगा। एक तो यह कि समस्तीपुर हावड़ा के लिए जो गाड़ी की व्यवस्था थी, उसको एक्सटेंड करके गोरखपुर तक कर दिया गया है। इससे भीड़ बहुत हो जाती है और काफी असुविधा होती है। इसलिए मेरा सुझाव है कि हावड़ा तक के लिए एक गाड़ी को और व्यवस्था की जाए।

दूसरी बात यह है कि पिछले मंत्री जी ने आश्वासन दिया था कि बाराबंकी तक लाइन के मान परिवर्तन के बाद समस्तीपुर से दिल्ली तक सीधे गाड़ी को व्यवस्था की जा सकेगी। वह आज तक नहीं हो पाई है। उस पर आप ध्यान दें।

मैं एक घटना का जिक्र करके समाप्त कर देता हूँ। पिछली सात तारीख को असम मेल जो दिल्ली से चली थी, उसमें एक घटना घटी थी। अब आप देखें कि यही एक गाड़ी है जो उत्तर बिहार तक जाती है। ऐसा हुआ कि उस दिन नाजायज पैसिंजर बहुत ज्यादा उसमें चढ़

[श्री अजित कुमार मेहता]

गए। जिन का आरक्षण हो चुका था उन को भी उस गाड़ी में स्थान नहीं मिला। इसका कारण केवल इतना था कि उस गाड़ी में स्वीकृत डिब्बों की संख्या 17 होती है। पता नहीं क्यों उस दिन उस गाड़ी में कम डिब्बे और आम दिनों से भी कम जब 13-14 लगाए जाते हैं, लगाए गए, क्या पूरे डिब्बे नहीं लगाए जा सकते थे? इसका नतीजा यह हुआ कि गाड़ी में अत्यधिक भीड़ हो गई। वैसे हमेशा ही रहती है लेकिन उस दिन अत्यधिक हो गई। इस ओर भी आप ध्यान दें। इस भीड़-भाड़ को कम करने की कोशिश करें।

श्री मूल चम्बू डागा (पाली) : यह बहुत अच्छा हुआ कि पॅलेस आन ह्वीलज जो चालू की गई थी उसको बन्द कर दिया गया। लेकिन मैं कहना चाहता हूँ कि पंद्रह साल से बराबर जो एक मांग की जाती रही है कि दिल्ली से अहमदाबाद के लिए ब्राड गेज होना चाहिए और आश्वासन भी मंत्री महोदयों द्वारा दिए जाते रहे हैं, वह आज तक नहीं किया गया है। इन दोनों स्टेशनों के बीच में सिर्फ 201 अप और 202 डाउन है। इस कारण से क्या—मुसीबत होती है, इसको मंत्री महोदय वहाँ जा कर देख सकते हैं। न राजस्थान कैनल पूरी हुई है और न ही इस लाइन को ब्राड गेज किया गया है। राजस्थान की मद में कोई एडिशनल प्रावधान भी इसके लिए नहीं किया गया है। कई बार इसके बारे में वादा किया गया है लेकिन उसको पूरा नहीं किया गया है। मैं चाहता हूँ कि इस ओर आप अविलम्ब ध्यान दें।

घर से विलारा तक मेरे निर्वाचन क्षेत्र में सर्वे कराने की बात आपने कही थी। हम ने इस पर मेजें थपथपाई थीं। लेकिन कुछ परिणाम नहीं निकला, सर्वे नहीं

हो सका। बम्बई मद्रास से आने वालों के लिए कोई रेलवे लाइन नहीं है।

रेलवे कन्वैशन कमेटी ने दो बार रेलवे की इनफिर्शेंसी की ओर अपनी रिपोर्ट्स में ध्यान दिलाया है। उसने लिखा है :

“Although the Ministry of Railways were then aware of the resources available for the Plan period, it took them nearly ten months to work out and prepare the tentative forecasts of the financial prospects of the Railways during the Sixth Plan. The Committee are unhappy over this delay on the part of the Ministry of Railways... The committee recall that last year also, the Interim Memorandum was received very late and they were obliged to face a similar situation. The committee regret this lapse on the part of the Ministry of Railways and hope that it would not be repeated hereafter.”

उसने आगे चल कर इस एफिर्शेंसी के बारे में यहाँ तक लिख दिया है ;

“This, the committee consider, points to the fact that the Railways, in spite of carrying a huge investment amounting to Rs. 5572 crores as on 31-3-78 and in spite of their operations spreading over a period of 125 years are still not organised in a manner they could be looked upon as a sound public enterprise which is economically viable and self-generating in resources that could be adequate to sustain the growth of the system so as to keep pace with the demands of a developing economy as ours.”

इन रिपोर्टों से रेलवे की एफिर्शेंसी का पता चलता है। श्री कमलापति त्रिपाठी ने इस सदन में यह आश्वासन दिया था कि जो इंडियन रेलवे एक्ट 1890 का बना हुआ है—आज सौ साल होने को आए हैं—, उसमें संशोधन किया जाएगा यही बात श्री

केदार पांड ने कही और आज मंत्री महोदय भी कहेंगे। पता नहीं, नया रेलवे एक्ट कब बनेगा? इनटेरिम रिपोर्ट आती है और हम लोग उन्हें पारित कर देते हैं, लेकिन कोई कार्यवाही नहीं की जाती?

पंद्रह बीस लाख लोगों द्वारा चुने हुए पार्लियामेंट के सदस्य यहां पर अपनी बात कहते हैं, लेकिन भगवान् जानता है कि उसका क्या असर होता है? यहां पर केवल आश्वासन दिए जाते हैं, लेकिन वादों और बातों से पेट नहीं भरता।

श्री परिवारी लाल व्यास (भीलवाड़ा): उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे लाइनों के बारे में राजस्थान का जिस प्रकार से विकास होना चाहिए, उस तरह से उसका विकास नहीं हुआ है। रेलवे के सम्बन्ध में राजस्थान सब से पिछड़ा हुआ है। हिन्दुस्तान में रेलवे का सब से कम माइलेज राजस्थान में है। हम बराबर मांग करते आ रहे हैं कि राजस्थान में रेलवे लाइनों का विस्तार हो। पिछले साल दो रेलवे लाइनों के सर्वे का आदेश दिया गया था: कोटा से देवगढ़ तक और टोडा रायसिंह से नाथ-द्वारा तक। इन दोनों लाइनों के लिए पचास-पचास लाख रुपये मंजूर किए गए, लेकिन पिछले साल उनका सर्वे नहीं हुआ। इस साल इन दोनों लाइनों के लिए पंद्रह-पंद्रह लाख रुपये मंजूर किए गए हैं। मैं मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहता हूं कि वह रेलवे बोर्ड को आदेश दें कि यह सर्वे तुरन्त किया जाना चाहिए और सर्वे रिपोर्ट उनके सामने प्रस्तुत की जाए।

मेरा निवेदन है कि राजस्थान का एक अलग जोन बना दिया जाए, ताकि हमारे यहां ज्यादा रेलवे लाइनें बन सकें और हमारे प्रदेश की तरक्की हो सके।

राजस्थान में जब से रेलवे लाइनें बनीं—स्टेट्स के टाइम से—, तब से बीकानेर, जोधपुर, उदयपुर, जयपुर और अजमेर में वर्कशप थे। लेकिन इस सरकार के आने के बाद वे बिल्कुल ठप्प हो गए हैं। न तो वहां पर इंजिनों की मरम्मत होत है और न कोच बनाए जाते हैं। वहां पर वैगन फ़ैक्टरी स्थापित की जाए, कोच फ़ैक्टरी स्थापित की जाए, और इंजन बनाने तथा उनधी मरम्मत का करखाना स्थापित किया जाए।

मीनाक्षी ट्रेन हफ्ते में दो दिन चालती है अजमेर से कांचीगुड़ा। उसको हफ्ते में सातों दिन चलाया जाए, ताकि लोगों को सुविधा हो इस बारे में जल्दी से जल्दी कार्यवाही की जाए।

भीलवाड़ा में चेतक एक्सप्रेस में फ़र्स्ट क्लास की चार सीट्स का रिजर्वेशन का कोटा है और सैकंड क्लास टू-टायर की दस सीट्स का इस कोटे को बढ़ाने की मांग रही है, लेकिन आज तक कोई व्यवस्था नहीं हो सक है। मेरा आप से निवेदन है कि आप इस कोटे को बढ़ाने की व्यवस्था तुरन्त करें।

चेतक एक्सप्रेस का दिल्ली पहुंचने का जो ठाई बजे का टाइम है, वह बड़ा "ग्रांड" है। यदि वह 10 बजे तक दिल्ली पहुंच जायें तो राजस्थान के लोगों को बड़ी सहूलियत मिल सकेगी।

अन्त में मेरा निवेदन है कि भीलवाड़ा स्टेशन को वार्डवाइज़ करने के लिए निश्चित तौर पर कदम उठाये जाने चाहिए। इन शब्दों के साथ मैं मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत डिमाण्ड्स का समर्थन करता हूं।

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

SEVERAL HON. MEMBERS rose—

MR. DEPUTY-SPEAKER: I am not allowing anybody else. I make it very clear that the time allotted for all the parties, including the ruling party, is over. So, I will not allow any member to speak even for a single minute.

(Interruptions)

MR. DEPUTY-SPEAKER: That is all right. Nothing can be done. The Minister will now reply to the debate. The time allotted for all the parties is over.

(Interruptions)

MR. DEPUTY-SPEAKER: I cannot help it. Now the Minister will reply. Please sit down. The time allotted to each party is over. The time is over.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI P. C. SETHI): Sir, I am thankful to all the hon. Members who participated in the debate.

श्री चतुर्भुज (झालावाड़) : उपाध्यक्ष महोदय, आपने मौका नहीं दिया इसलिए मैं सदन से बाहर जा रहा हूँ।

17.22 hrs.

Shri Chaturbhuj then left the House

SHRI P. C. SETHI: Although it was a debate on the Fourth Report of the Railway Convention Committee, except for a passing remark by Shri Moolchand Daga, most of the hon. Members spoke on the general problems of the railways. However, I have taken note of all the points made by the hon. Members.

It will be difficult for me to go into the points made by every hon. Member here on the floor of the House. So, I would like to read out the names of the hon., Members, who have participated, so that they can get assured that I have taken note of all that they have said. They are: Dr. B. N. Singh, Dr. A. Kalanidhi, Shri G. L. Dogra, Shri R. L. P. Verma, Prof. Nirmala Kumari Shaktawat, Shri Madhusudhan, Shri

Ajit Kumar Saha, Shri Kazi Jalil Ab-basi, Shri Krishna Pratap Singh, Shri Chandra Dev Prasad, Shri Motilal Singh, Shri Chintamani Jena, Shri Ramavtar Shastri, Shrimati Pramila Dandavate, Shri Ram Nagina Mishra, Shrimati Vidya Chenuapati, Shri Ram Lal Rahi, Shri J. C. Barway, Shri Sundar Singh, Shri Yadav, Shri Era Anbarasu, Shri Dileep Singh Bhuria, Shri A. K. Roy, Shri Zainul Basher, Shri Harish Rawat. Shri Ananda Pathak, Prof. Ajit Kumar Mehta, Shri Mool Chand Daga and Shri Girdhari Lal Vyas.

Apart from these hon. Members, who have spoken on the floor of the House, a few of the hon. Members have come to me and given papers regarding their problems. One of them is Shri K. T. Kosal Ram and another is Shrimati Geeta Mukherjee. I would assure the hon. Members that I would carefully go through the points raised by them and, within the given constraints, I will try to take up the matters suggested by them.

DR SUBRAMANIAM SWAMY (Bombay North East): Do not forget Bombay suburban railways.

SHRI P. C. SETHI: It has been mentioned by Shrimati Dandavate. So, need not worry. Your absence has been noted.

SHRI NARAYAN CHOUBEY (Midnapore): Don't forget West Bengal too.
(Interruptions)

SHRI P. C. SETHI: It is true that the resources of the Railways are limited and unfortunately in the last two years in order to get over the present difficulties, every hon. Minister had to come to this House to increase some rates of fares and freights and I had also to go through this process and I had to put a burden of Rs. 261.45 crores in the new Budget both in the form of freight and railway passenger fares. Sir, I can only assure the hon. Members that wherever we can effect economy, we will try to economise. We will take up only such works as we can

complete so that the nation may benefit by them. We shall not spread our resources in such a manner that we spread them over to a very large area and do not get returns. That is why we have not been able to provide large sums of money, as Mr. Kosalram wanted for a project for which we provided Rs. 2 crores in 1981-82, only Rs. 70 lakhs have been provided in 1982-83 and he is very sore about it. But I can only assure you and other hon. Members that we are hopeful in our negotiations with the Planning Commission for the mid-term appraisal which will take place some time in June and July. The Planning Commission is taking a sympathetic attitude. Moreover, the Prime Minister is also going to help in this matter because all have realised the necessity of placing the railways on a proper footing and therefore, I am quite hopeful that in the mid-term appraisal we might get better funds in respect of the lines which we have kept open where we have not been able to provide ample funds, we shall be providing more funds to see that the work proceeds in the real sense of the term after the appraisal.

Then, there are certain lines and projects which have not got the clearance of the Planning Commission. It is true that they have been announced by hon. Ministers either on the floor of the House or outside. We are pursuing with the Planning Commission and as soon as the Planning Commission gives clearance about them, we shall be in a position to think about those projects and lines.

As far as the other problems of the railways are concerned, it is true that railways are having a number of problems. The topmost priority that I am giving is to the problem of accidents. Sometimes the trains are running late and in the first phase, when I had just taken over, I insisted on 'better late than never' and therefore, I did not mind late running of trains for quite some time, but that does not mean that I am going to ignore the late running of trains. So, I am paying all

my attention to the safety aspect and safety aspect means a lot of things to be done because the accidents are not only of head on collisions, but also derailments which cause loss of property—although they may not cause loss of life, they cause loss of track, they cause blockade of lines resulting in passenger trains and goods trains getting delayed or diverted. Therefore, some of these accidents, apart from the human error which is very very responsible as far as head on collisions are concerned, are on account of the failure of either track or improper maintenance. Therefore, when we talk of safety, it is not only that we leave the question of carelessness of Railway staff—as Shastriji pointed out, we put the blame on the railway staff stating that the railway staff is not careful. I must say here, thanks to the cooperation of the railway employees, they have been cooperating, both the federations are cooperating, and by and large as long as our friends who want to create trouble are away from the scene, I am quite sure the cooperation of the railway employees will be much more.

SHRI NARAYAN CHOUBEY: Who are they?

SHRI P. C. SETHI: They are also our friends.

(Interruptions)

MR. DEPUTY SPEAKER: How Shri Choubey and Ramavtar Shastri are interested in this. They have understood it.

(Interruptions)

DR. SUBRAMANIAM SWAMY: Do you mean they are guilty?

MR. DEPUTY SPEAKER: I do not say that.

SHRI P. C. SETHI: By and large we are getting good co-operation from the officers as well as from the railway men. Unless somebody is held responsible, I do not want to blame the

[Shri P. C. Sethi]

general category of railway men or officers whenever accident takes place. It is also true whenever accident takes place, responsibility is tried to be fixed on small people. We have to take a view, that whenever accidents or derailments take place, we will have to fix responsibility on some higher levels also so that they become careful. This is all that I want to say. We are doing our best to improve the capacity of the workshops, to improve the over-all position, to improve the working of the railways by improving the track, replace it wherever it is absolutely necessary to replace it. All possible steps are being taken in that direction.

As far as punctuality is concerned, we have opened a monitoring cell in the Railway Board's office. I am personally monitoring and my colleagues the Minister of State and Deputy Minister are also monitoring about 108 trains per day. It is true when I see a list of trains coming late, some of them are of course on account of alarm chain pulling. There are certain vulnerable areas where it is very prominent—alarm chain pulling. So, I have written to the Chief Minister. In fact I have sent the I.G. Railway Protection Force to those States to discuss the problems. They are going to organise certain raids and special checks in the vulnerable alarm chain pulling area so that alarm chain pulling may be stopped or minimised to a considerable extent. Apart from trains coming late either on account of track being the cause of an accident resulting in the train coming late or on account of alarm chain pulling, I find from the reports that come to me, many times, as has been pointed out by the hon. Members also, particularly Dr. Mehta when he spoke, sometimes train starts and engine comes to a halt somewhere in the middle and there is loco trouble. Wherever trains are delayed on account of loco failure or on account of wagon or coach failure, that is a very

serious matter and we are paying attention.

Although in terms of percentage I would not like to talk but I have no other option but to say that the punctuality of the train in the last 1½ months has improved from 76 per cent to 92 per cent.

DR. SUBRAMANIAM SWAMY: Shri Pandey to note.

SHRI P. C. SETHI: Because the Railway employees and the officers are...

SHRI SUNIL MAITRA (Calcutta North East): How do you work out this percentage? Is there any weightage? Supposing we have Rajdhani or a passenger train in the remote areas—will these trains have the same weightage?

SHRI P. C. SETHI: When I am talking of percentages, I am talking of the trains which we are monitoring—about 108 trains which we are monitoring. If 87 are coming right time, to that extent 13 per cent trains are coming late. (*Interruptions*) It will not be possible to spread out the net so soon. We have started on an experimental basis the main trains which are coming to the capital or reach the main cities like Madras, Calcutta and Bombay. After we have successfully done this experiment, we shall try to involve other railway areas also. So, we are paying attention to that aspect of the matter.

As far as track renewal is concerned, it is true the amount allotted to us for track renewal, wagon replacement and coach replacement is short and, therefore, we shall have to wait for some better time when we are allotted more sum for track renewal. But we are trying to pay all our attention in this direction.

I would not like to take more time of the House except to say that it would not be possible for me to meet the demands of the hon. Members to start new trains. Because the

fact of the case is that I am short of 1700 coaches in the broad gauge and 1100 coaches in the meter gauge. Unless the situation is remedied, over-crowding in the trains cannot be remedied. The capacity of the line is also saturated in some areas and if we burden the line furthermore without increasing the number of coaches, it would be just like getting new trains without looking after the old ones.

As far as the Bombay Suburban trains of the Western Railway are concerned, they are comparatively better in relation to the Central Railway, because the coach replacement has been taken care of, from time to time there. But in the Central Railway, it is in a very bad shape. I agree with Mr. Swamy, when he raised this point, I will be going to have a discussion in Bombay itself.

DR. SUBRAMANIAM SWAMY: I welcome the suggestion.

SHRI P.C. SETHI: We have already ordered manufacturing of 380 coaches for replacement in that section and we are hopeful that we would be able to get some coaches now, and some little time later, the position with regard to this will certainly improved. Regarding the other problems which come to my notice when I visited Bombay, I am quite sure, those problems will also be solved. Similarly problems of the metropolitan cities like Madras, Calcutta are also quite important and I can assure the hon. Members that as and when I get time, I would get into those problems, visit those cities, meet the hon. Members, call them for discussion and try to see whatever best can be done in this particular aspect.

With these words, I can assure the hon. Members that with their Cooperation and goodwill I will try my best to improve the position with regard to accidents and track renewal.

MR. DEPUTY-SPEAKER: I shall now put the Resolution regarding approval of the recommendations.

The question is:

That this House approves the recommendations made in paragraph 18 contained in the Forth Report of the Railway Convention Committee, 1980 appointed to review the rate of dividend payable by the Railway Undertaking to General Revenues as well as other ancillary matters in connection with the Railway Finance and General Finance, which was presented to Parliament on the 19th February, 1982."

The motion was adopted.

MR. DEPUTY-SPEAKER: A number of cut motions were moved by the Members to the Demands for Grants in respect of the Budget (Railways) for 1982-83. Shall I put all the cut motions to the vote of the House or does any hon. Member want his cut motion to be put separately?

Some hon. Members: No.

MR. DEPUTY-SPEAKER: I shall put all the cut motions which have been moved, together to the vote of the House.

All the Cut Motions were put and negatived.

MR. DEPUTY-SPEAKER: I shall now put the Demands for Grants in respect of the Budget (Railways) for 1982-83, to the vote of the House.

The question is:

"That the respective sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President out of the Consolidated Fund of India to defray the charges that will come in the course of payment during the year ending the 31st day of March, 1983, in respect of the following demands entered in the second column thereof *subject to the modification that for Demand No. 15 only Rs. 479,33,20,000 be granted—*

Demand Nos. 1 to 16"

The motion was adopted.

Demands for Grants (Railways) 1982-83 voted by Lok Sabha.

No. of the Demand	Name of Demand	Amount of Demand for Grants voted by the House
1	2	3
		Rs.
1	Railway Board	3,86,69,000
2	Miscellaneous Expenditure (General)	27,88,11,000
3	General Superintendence and Services	180,60,12,000
4	Repairs and Maintenance of Permanent Way and Works	340,87,96,000
5	Repairs and Maintenance of Motive Power	297,01,95,000
6	Repairs and Maintenance of Carriages and Wagons	410,41,01,000
7	Repairs and Maintenance of Plant and Equipment	182,79,79,000
8	Operating Expences—Rolling Stock and Equipment	336,26,18,000
9	Operating Expences—Traffic	364,39,19,000
10	Operating Expences—Fuel	718,61,82,000
11	Staff Welfare and Amenities	127,35,69,000
12	Miscellaneous Working Expenses	175,60,57,000
13	Provident Fund, Pension and other Retirement Benefits	151,87,31,000
14	Appropriation to Funds	706,93,76,000
15	Dividend to General Revenues, Repayment of loan taken from General Revenues and Amortization of Over-capitalization	479,33,20,000
16	Assets—Acquisition, Construction and Replacement	
	Revenue	10,99,50,000
	Other Expenditure	2773,57,65,000

MR. DEPUTY-SPEAKER: I shall now put the supplementary Demands for Grants in respect of the Budget (Railway) for 1981-82, to the vote of the House.

The question is:

"That the respective Supplementary Sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the

President out of the Consolidated Fund of India to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1982 in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof.

Demand Nos. 1, 3 to 9 and 11 to 16.

The motion was adopted

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

No. of Demand	Name of Demand	Amount of Demand for Grants voted by the House
1	2	Rs.
1	Railway Board	24,05,000
3	General Superintendence and Services	5,63,74,000
4	Repairs and Maintenance of Permanent Way and Works	7,99,00,000
5	Repairs and Maintenance of Motive Power	7,72,21,000
6	Repairs and Maintenance of Carriages and Wagons	12,38,30,000
7	Repairs and Maintenances of Plant and Equipment	7,69,04,000
8	Operating Expenses—Rolling Stock and Equipment	11,02,32,000
9	Operating Expenses—Traffic	10,93,86,000
11	Staff Welfare and Amenities	1,84,69,000
12	Miscellaneous Working Expenses	4,69,63,000
13	Provident Fund Pension and other Retirement Benefits	23,99,29,000
14	Appropriation to Funds	8,31,32,000
15	Dividend to General Revenues, Repayment of loan taken from General Revenues and Amortization of Over-capitalization	16,24,99,000
16	Assets—Acquisition, Construction and Replacement Other Expenditure	18,39,19,000

17.50. hrs.

APPROPRIATION (RAILWAYS BILL)*

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI P. C. SETHI): Sir, I beg to move for leave to introduce a Bill to authorise payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 1982-83 for the purposes of Railways.

MR. DEPUTY-SEAKER: The question is :

“That leave be granted to introduce a Bill to authorise payment and appropriation of certain sum from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 1982-83 for the purposes of Railways.”

The motion was adopted.

*Published in Gazette of India Extraordinary, Part II, Section 2, dated 17-3-82.