

Tuesday, November 15, 1957/
Kartika 24, 1899 (Saka)

The Lok Sabha met at Eleven of the
Clock.

[MR. SPEAKER in the Chair].

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

खनिज तथा वन सम्पदा को ढोने
के लिए रेलवे लाइन

* 21. श्री सुभाष आहुजा : क्या रेल
मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) क्या मध्य प्रदेश और बिहार के
बीच आदिवासी क्षेत्रों में खनिज तथा वन सम्पदा
को ढोने के लिए रेलवे लाइन बिछाने की
कोई योजना बनाई गई है; और

(ख) यदि नहीं तो, इस सम्बन्ध में
सरकार की भावी योजना क्या है ?

रेल मंत्री (प्रो० मधु वंडबते) : (क)
और (ख). एक विवरण सभा पटल पर रख
दिया है ।

विवरण

(क) और (ख). बिहार और मध्य
प्रदेश के आदिवासी क्षेत्रों में खनिज तथा
वनसम्पदा के विकास एवं परिवहन के लिए
रेल सुविधाओं का विस्तार करने के उद्देश्य से,

अभी हाल में, निम्नलिखित रेलवे लाइनों
के बारे में सर्वेक्षण किये गये हैं —

1. मिर्जापुरी— इस परियोजना के निर्माण के
जंयत (अंशत लिए मंजूरी प्राप्त हो गई
बिहार में) हैं ।

2. रांची— सर्वेक्षण पूरा कर लिया गया
लोहारडागा है किन्तु संसाधनों की कमी
कोरबा तथा यातायात की सीमित
सम्भावनाओं के कारण इस
परियोजना पर निर्माणकार्य
शुरू नहीं किया जा सका ।

3. ढल्लू— सर्वेक्षण रिपोर्ट पर विचार
राजहरा- किया जा रहा है ।
जगदलपुर

4. हिरदागढ- इस परियोजना को अनुमोदित
दमुआ कर दिया गया था और इसे
निर्माणार्थ 1975-76 के
बजट में शामिल कर लिया
गया था । अभी हाल में जो
यातायात सम्बन्धी अनुमान
लगाया गया उससे पता लगा
कि यह परियोजना वित्तीय
दृष्टि से अर्थक्षम न होगी ।
निर्माण शुरू करने के प्रश्न
पर अन्य मन्त्रालयों के साथ
मिलकर विचार किया जा
रहा है ।

5. बरवाडीह बरवाडीह से करौजी तक
से चिरिमिरी (154 कि०मी०) एक
तक एक नई लाइन के निर्माण के लिए
रेलवे लाइन प्रारम्भिक सर्वेक्षण शुरू करने
के लिए सर्वे- के प्रश्न पर विचार किया
क्षण । जा रहा है ।

श्री सुभाष आहूजा पिछले तीस सालों से आदिवासी तथा पिछड़े हुए क्षेत्रों में एक भी रेलवे लाइन नहीं बिछी है जबकि हमारी पुरानी सरकार आदिवासी तथा पिछड़े क्षेत्रों के प्रति सहानुभूति के नाम से बहुत से आश्वासन भी देती रही है। हमारी इस सरकार ने भी यह आश्वासन दिया था कि हम पिछड़े हुए आदिवासी क्षेत्रों में रेलवे लाइनें बिछाने के काम को शुरू करेंगे और नई रेलें चलाएंगे। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या हमारी सरकार ने जो पांचवीं परियोजनाएं स्वीकार की हैं उस में इस काम के लिए पर्याप्त धनराशि की व्यवस्था की है, उस में कितने मील रेलवे लाइन सरकार बिछाएगी तथा उससे कितने ग्रामीण आदिवासी आदि्यों को फायदा हागा ?

प्रो० मधु दंडवते : मैंने सभा पटल पर जो विवरण रखा है उस में पूरी तपसिल दी गई है। उससे माननीय सदस्य को पता चलेगा कि पहली सरकार के मुकामले में हम लोग ज्यादा तेजी से काम कर रहे हैं। विशेषतः उनकी जानकारी के लिए मैं उनको बताना चाहता हूँ कि बरवाडीह से चिरिमिरी तक एक नई रेलवे लाइन के लिए हम लोगों ने सर्वेक्षण करने का फैसला कर दिया है —

श्री ज्योतिर्नाथ बसु : फाइल लोकेशन सर्वे है या वैसा ही सर्वे है यह बता दें।

प्रो० मधु दंडवते : यह जो सर्वेक्षण करने का फैसला किया गया है यह हमारा पक्का फैसला है। सात तारीख को बंगलौर में कंसल्टेंटिव कमेटी की जो मीटिंग हुई थी उस वक्त भी माननीय सदस्यों ने यह सवाल उपस्थित किया था और उस वक्त जो जवाब दिया गया था वही जवाब अब दिया गया है। यह हमारा पक्का फैसला है। हम समझते हैं कि सर्वेक्षण करने के बाद उसको अमल में लाने में किसी प्रकार की तकलीफ नहीं होगी।

श्री सुभाष आहूजा : बरवाडीह से चिरिमिरी तक नई रेलवे लाइन के सर्वेक्षण की बात जो मंत्री महोदय ने कही है मैं समझता हूँ कि उसकी कोई आवश्यकता नहीं थी क्योंकि

वहां पांच करोड़ रुपये पहले ही खर्च हो चुका है तथा कुछ स्टेशन भी बनाए जा चुके हैं और कुछ अर्थ वर्क भी किया गया है। वहां पर कुछ पिल्लर भी बड़े किये गये हैं। वहां सर्वेक्षण की क्या आवश्यकता है ?

प्रो० मधु दंडवते : माननीय सदस्य को थोड़ा सा मैं पुराना इतिहास इसका बता देना चाहता हूँ। बरवाडीह से चिरिमिरी तक की रेलवे लाइन का सर्वेक्षण करने का निर्णय 1945 में लिया गया था। सर्वेक्षण पूरा होने के बाद शुरू की चालीस मील रेलवे लाइन का काम भी हुआ नासका से सरनाडीह तक। उसकी संकशन 1947 में दी गई। थोड़ा सा काम होने के बाद 1950 में आर्थिक साधनों की कमी होने की वजह से यह काम रुक गया था। लेकिन 1948 में विजरी से सरनाडीह वाया विश्रामपुर कोल फील्डज का सर्वेक्षण संकशन किया गया। 1956 में नया सर्वेक्षण किया गया। सेंट्रल इंडिया कोल कील्डस से कोयले के यातायात के लिए योजना का सर्वेक्षण किया गया। इस योजना की संकशन 1958 में हुई और यातायात 1962 में शुरू हो गया। लेकिन उसके बाद अब मांग यह आई है कि उसको और आगे बढ़ाया जाए। हम लोगों को भी नया सर्वेक्षण करना था। पहली सरकार की वित्तीय परिस्थिति खराब थी इस प्रकार की रिपोर्ट आई थी लेकिन अभी अच्छी है। मैं समझता हूँ कि यह सर्वेक्षण करने के बाद कुछ तरक्की हो पाएगी। नई रेलवे लाइन बनने के बाद भी शायद सेंट्रल इंडिया कोल कील्डज का जो यातायात है जो वैस्ट की तरफ से होता है उसको तो कोई उसका फायदा नहीं होगा, नई लाइन बनने के बाद इस योजना से सेंट्रल इंडिया कोल फोल्डज के पश्चिमी हलके की ओर होने वाले यातायात को मदद नहीं होगी, लेकिन बंगाल, बिहार के कोल के यातायात में जरूर मदद होगी और हम भी जरूर उसमें दिलचस्पी लेना चाहते हैं चूंकि इस से यातायात बढ़ाने में काफी मदद होगी।

DR. B. N. SINGH: In reply to a question earlier about connecting Hazaribagh with a rail link, the hon. minister said that a survey has been sanctioned. There have been four surveys already in Hazaribagh. It is a divisional headquarters town full of forests and minerals. It is also an adivasi area. May I know as to when the survey will be completed and the work will be started?

PROF. MADHU DANDAVATE: I have repeatedly stated that even after the survey is completed and the final location also is completed, we have to await clearance from the Planning Commission. The Planning Commission has fixed certain priorities. Even in respect of the 25 lines which we have already submitted to the Planning Commission, because of lack of adequate funds as they visualise them, the clearance has not come. I would like hon. members to realise that with the fullest sympathy of the Railway Minister for the new lines to be taken up in backward areas and adivasi areas, if we do not get the final clearance from the Planning Commission, we are helpless. But we will constantly pursue the matter with the Planning Commission so that the matter can be adequately settled.

श्री यमुना प्रसाद शास्त्री : माननीय मंत्री से मैं यह जानना चाहूँगा कि मध्य प्रदेश देश का सबसे बड़ा प्रान्त है और जब राज्य पुनर्गठन आयोग ने उस का निर्माण किया था तो अपनी रिपोर्ट में यह लिखा था कि इसमें यातायात बहुत कम रहेगा इसलिए इस प्रदेश को बनाया तो जाय लेकिन केन्द्रीय सरकार इस पर विशेष रूप से ध्यान देते हुए यातायात के साधनों का विकास करे। इन को देखते हुए क्या आप इस बात पर विचार करेंगे कि जिन जिन रेलवे लाइनों का मध्य प्रदेश में सर्वेक्षण हो चुका है, जैसे कि सिंगरौली के कोल फील्ड्स में देश के सबसे विशाल कोयले के भंडार मिले हैं और वहाँ वन सम्पदा भी बहुत है अतः उसे देश के दूसरे भागों तक पहुँचाने के लिए सिंगरौली से रीवा होते हुए सतना

तक की रेलवे लाइन बहुत आवश्यक है। इसके बगैर न तो इस क्षेत्र का विकास हो सकता है और न राष्ट्रीय दृष्टि से कोयले का उपयोग हो सकता है जो सिंगरौली में सबसे बड़ा कोयले का भंडार है। इसलिए जो सिंगरौली से रीवा होते हुए सतना तक की लाइन का 1973 में सर्वेक्षण हो चुका है लेकिन उसमें यह लिख दिया गया था कि शायद यातायात की सम्भावना कम है। लेकिन अब चूंकि इतना बड़ा भंडार मिल गया है कोयले का इसलिए यातायात लाभप्रद होगा इसको देखते हुए क्या मंत्री जी उस सबसे पिछड़े हुए इलाके में सिंगरौली से रीवा होते हुए सतना तक की रेलवे लाइन का काम प्रारम्भ करेंगे ?

प्रो० मधु दंडवते मान्यवर, मैं माननीय सदस्य को बताना चाहता हूँ कि सिंगरौली कोल फील्ड का जो कुछ यातायात का तकाजा है उसको ध्यान में रख कर हम जरूर एक योजना की तरफ ध्यान देने वाले हैं, और जो मेरे पास जानकारी है उसके मुताबिक यह स्पष्टतया के साथ बताया गया है कि :

"It has, therefore, been decided to take up the construction work of this railway line at cost of Rs. 16.28 crores with an outlay of Rs. 3 crores in 1977-78."

श्री यमुना प्रसाद शास्त्री : मंत्री जी को बहुत बहुत धन्यवाद।

SHRI CHITTA BASU: The project was cleared as early as 1948. What is the additional necessity of having another survey? May I know further whether it is not a fact that the Planning Commission stands as a road block for clearance of this project?

PROF. MADHU DANDAVATE: I need not repeat what I said in Hindi. When certain surveys have been taken up and they are already cleared, sometimes additional difficulties regarding transport and traffic come up and fresh

surveys are made. On the basis of that if it is found that we should continue the construction work, it is continued. Here we reconsidered the entire problem and it is because of the sympathetic attitude we have ordered a fresh survey. I have already said in Hindi earlier that from Bijuri to Chirmani-Vishrampur, that work had already been completed. The demand is that the same should be extended further to Barwadi-Chirani-Karanji. We have been able to build the additional station. Because we had taken a favourable attitude, inspite of financial reservations, we ordered a survey. If the results of the survey are favourable we are likely to go to the Planning Commission for the clearance of the project.

MR. SPEAKER: Next question.

SHRI O. V. ALAGESAN: I have been rising in my seat and you said you would give me time.

MR. SPEAKER: The next question is coming; I have already gone to the next question.

Unification of Railway Trade Unions

*22. SHRI CHITTA BASU: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) whether any move has so far been made by Government to unify the Railway Trade Unions; and

(b) if so, the results of such a move?

THE MINISTER OF RAILWAYS (PROF. MADHU DANDAVATE): (a) and (b): Following the Tripartite Indian Labour Conference held in May 1977, a Tripartite Committee was set up by the Labour Ministry to make recommendations regarding norms for the recognition of unions and *modus operandi* for evolving one union in one industry. After the report is finalised, steps will be taken to facilitate unification of trade unions in railways.

SHRI CHITTA BASU: May I know from the hon. Minister whether it is not a fact that the earlier government and the then railway board had pursued a policy of recognising two federations, AIRF and NFIR? The NFIR was sponsored by the INTUC. Has the government abandoned that idea of recognising both the unions as a matter of principle? What is the mechanism that the government proposes to evolve in the matter of determining a particular federation as the sole bargaining agent representing the interest of all categories of railwaymen in our country?

PROF. MADHU DANDAVATE: There is no question of either accepting or abandoning the past practices. According to the established schedule certain norms for the recognition of unions were laid down. Accordingly the previous government had already accepted recognition of two federations. As far as our government is concerned, we are committed to the policy of accepting the recommendations of the tripartite committee set up with the initiative of the labour ministry. I can assure the House that our ministry will be the first ministry to go in for the implementation of the recommendations of the tripartite committee. As far as recommendations are concerned, the recommendations have been finalised. I am told that only on 7 November the State labour ministers conference was held in Delhi and the recommendations of the tripartite committee have been placed before them. Since they have not formally come to us I cannot refer to the recommendations but informal reports on those recommendations have already appeared in the Press. I can only assure the House that whatever *modus operandi* is finalised by this committee and approved by the state labour conference, the railways, without any delay, without worrying what happened in the past, will adopt the new norms and I hope it will help in evolving a *modus operandi* in the matter of one union in one industry.

SHRI CHITTA BASU: Is it a fact that the Railway Minister himself had initiated some negotiations with the