

[श्री राजेश सिंह]

मगर मैंने यह एडवाइज किया है कि इस साथ को, क्योंकि कई दिन हो गये हैं, किसी बड़े अस्पताल में ले जाया जाए ताकि खराब न हो और री-पोस्टमार्टम के काबिल रह सके और कल लाश को उठा कर पुलिस वाले, दिल्ली की पुलिस वाले स दरगंज अस्पताल में छोड़ आए थे और मेरठ की जो पुलिस है, उस के डिप्टी सुपरिण्डेंट और कुछ और भ्रूसर भी गये थे। मैंने कहा था कि आप भी सामने बेशक खड़े रहो और आप का जो पोस्टमार्टम का सर्टीफिकेट है, वह दिखल, भी लेकिन दिल्ली में ही री-पोस्टमार्टम हो और मेरठ में नहीं। इस बात को भगत जी और डेपुटेमान वाले मान गये। हम चाहते हैं कि दिल्ली में री-पोस्ट-मार्टम हो और प्रायन्दा की जो कार्यवाही है, उस पर हम निगाह रख रहे हैं और हम चाहते हैं कि उन को इन्साफ मिले।

(Interruptions).

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

(Interruptions)\*\*

(vii) REPORTED TERROR IN BHARATPUR (RAJASTHAN) DUE TO ACTIVITIES OF DACOITS.

SHRI RAJESH PILOT (Bharatpur): Sir, through you I want to bring to the notice of the State Government of Rajasthan the following. There is a feeling of terror and shock in three tehsils of District Bharatpur of Rajasthan, namely, Kama, Nagar, and Deeg. There had been 13 dacoities in the last 21 days. People of villages in these tehsils are under terror of this particular gang of dacoits which is operating there. State Government has been informed but still effective action has not been taken so far. State Government should be asked to restore the confidence of the people in the area.

14.43 hrs.

RAILWAY BUDGET, 1961-62—  
GENERAL DISCUSSION—Contd.

MR. DEPUTY-SPEAKER: The House will now resume the general discussion on the Railway Budget.

SHRI NITYANANDA MISRA (Bolangir): Sir, I rise to support the budget proposals presented by the Railway Minister. At the outset, I would like to congratulate the Railway Minister on the maturity of judgment he has exhibited in the framing of the budget and according priorities to the most vital and important sectors and for properly appreciating and tackling the issues and problems confronting the railways in a very realistic manner.

All of us know that the Indian Railways is a gigantic and massive organisation employing 17 lakhs of people, with a vast network of railways in every nook and corner of the country. The level of economic activity of the country and our economic progress and development to a large measure depend upon the efficient functioning, and better performance and systematic working of our railways. Unfortunately thirteen months ago when our Government took over, it was in a very bad shape and had sunk to a very low level of sluggishness and stagnation. It needed a great amount of tenacious and persistent effort to bring it out from the rut. It is a matter of satisfaction for everyone of us in the House that the railways have been restored back to the track again. Recently some improvements have been made which are very clearly perceptible and a part of the credit should go to the Railway Minister who has spared no effort in introducing these improvements within a brief span of three months.

I consider that it is a step in the right direction to give priority atten-

\*\*Not recorded.

tion to freight transportation with a view to making available essential raw materials to our industries and thermal stations. This will ensure full capacity utilisation and higher productivity, which are our basic objectives. At the same time, the Railway will be able to strengthen and stabilise its own finance which is so vitally necessary for its efficient functioning and for its improvement.

A significant feature of the Budget is the thrust towards increasing the pace of electrification and retiring a large number of steam locomotives. It will enable the Railway to achieve better performance with lower cost. We welcome and commend the decision of the Railway Minister to constitute a high power committee of experts to examine the zonal and divisional systems and to go into the matter to make an indepth, thorough and detailed study as to how railways can adequately respond to the ever increasing demand of our expanding economy and how it can shoulder greater burden and heavier responsibilities in the Sixth Five Year Plan.

Criticisms have been levelled against the Railway Budget on the ground that the rise in freight rate would lead to inflationary pressure on the economy. Though to a certain extent it is true, yet its effect on the economy will be marginal. But the Government should be firm and determined in not allowing the prices to rise. Unscrupulous traders are always in the habit of increasing prices on some pretext or the other at the time of the Budget. It is necessary on the part of the Government to be very firm and not to allow any increase in the prices because there has been a slight increase in the freight rate.

I take this opportunity to speak a few words about my State. Orissa is an un-developed and backward State. Strangely enough though there are vast amounts of mineral resources in our State, they have remained untapped and unexploited. There are vast potentialities and possibilities which have not been realised. It is

primarily because of the fact that we lack infrastructural facilities. There is no efficient communication system and we have been neglected by the Railway.

Now for any new railway lines to come up the Railway Ministry is insisting upon the adoption of the yardstick of cost benefit ratio, that is, the return that they will get on the investment which they make on the new railway project. If this new yardstick is rigidly and inflexibly adhered to in the case of new railway lines, an undeveloped area will continue to remain undeveloped for all times to come and it will have no scope for economic development. Therefore, I would request the hon. Railway Minister to be kind and generous enough to pay special attention to these areas, which remain economically backward and undeveloped over a number of years.

The regional imbalances and inequalities have been aggravating the social and political problems, and the railways can play a very vital role in removing these regional imbalances, if they decide to take up new railway lines in those areas which are undeveloped and economically backward.

I will give you a few instances. There is a proposal for a railway line from Banspani to Daitari, which will pass through an area which is inhabited by the Adivasis. This area has high potentialities because it is very rich in mineral resources. A sponge iron plant is coming up and a large number of industries will come up if there is a railway line. The survey for this line has already been completed, awaiting investment decision. I would request the Railway Minister to give top priority to this railway line, because it will fulfil the legitimate aspirations of the people by bringing about the economic development of that area and also of the State, which in turn will be able to bring about a substantial contribution to the development of the national economy as a whole.

[Shri Nityananda Misra]

There is another railway line, which has been surveyed, and that is from Sambhalpur to Talcher. Orissa has been divided into two parts, two water-tight compartments. One is western Orissa, which is very rich in minerals, in agricultural and forest resources, but which remains completely undeveloped, and the other part is the coastal area. There is absolutely no railway communication between Western Orissa and the coastal area, as a result of which the economic prosperity of the State has received a set back for a number of years. I would appeal to the Railway Minister to give top priority to this Sambhalpur-Talcher railway line so that the economic development of the State can be made possible.

Coming to my own constituency, there is a proposal for a railway line from Bolangir to Kurdha and another railway line from Kesinga to Koraput via Bhabanipatna in Kalahandi district. My district of Bolangir is the poorest district in the whole of Orissa. I would suggest that the survey for these lines should be conducted as early as possible. I would appeal to the Railway Minister to be kind and generous enough to pay special attention to this district, because it is the poorest area in the whole State.

Coming to the trains passing through our State, Neelachal Express is a super-fast long distance train. But there is, unfortunately, no pantry car arrangement in that train, as a result of which passengers are suffering. Further, since no security arrangement has been made in that train, dacoities are being committed. Members of Parliament have brought this fact to the notice of the hon. Minister several times. So, I would request the Minister to make suitable security arrangements in that train so that this problem can be solved.

DEPUTY SPEAKER: Do not make many demands of the Railway Minister. He will not be able to meet. One or two demands are enough.

SHRI NITYANANDA MISRA: And it is running three times a week. I would request the Railway Minister to make it daily.

There is another train, Kalinga Express, which is running once a week. This is serving not only the western part of Orissa, but also Madhya Pradesh. So, I request the Minister to make it tri-weekly.

14.56 hrs.

[SHRI SOMNATH CHATTERJEE in the Chair]

These are some of my proposals. I hope the Railway Minister will be kind and generous enough to give priority to these proposals so that they will materialise in the near future.

With these words I once again support the Railway Budget.

श्री राजेश्वर प्रसाद यादव (मधुपुरा) : रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत बजट को मैं धनस्तुलित और भव्यावहारिक मानता हूँ। इसका कारण यह है कि रेलवे बजटों के इतिहास में यह पहला बजट है जो 27 पैसे का हो और उसके बावजूद भी सभी बातें सामने नहीं आ पाई है। इन्होंने माल भाड़े यात्री भाड़े आदि में वृद्धियाँ की हैं। यात्री भाड़े में दस प्रतिशत से ले कर पंद्रह प्रतिशत तक की वृद्धि की गई है। इनको नेट इससे 10 इनकम है, शुद्ध जो आमदनी है वह 11.42 करोड़ की है। लेकिन खेद है कि थैपट और पिलफ्रीजिब पर इन्होंने कोई ध्यान नहीं दिया है। इस पर करीब 25 करोड़ खपया रेलवे का ख़ाया हो जाता है हर साल। क्लम्ब पर करीब बारह करोड़ हर साल जाया हो जाता है। इनका कहीं कोई जिक्र नहीं है। लगता है कि मंत्री जी को स्केपगोट बनाया गया है, बलि का बकरा बनाया गया है। वास्तव में अधिकारियों ने जो बजट सामने प्रस्तुत किया है लगता है कि इन्होंने ज्यों का त्यों पढ़ दिया है। भ्रष्ट

इन्होंने ध्यान दिया होता तो इस तरह की जो मुख्य बातें हैं वे नहीं छूट सकती थीं।

रिजर्वेशन चार्ज भी इन्होंने बढ़ाया है, सुपर चार्ज भी बढ़ाया है, एक रात से ज्यादा रातें होने पर जो चार्ज लगता है उसको भी बढ़ाया है। इस तरह से यह कुल मिलाकर बीस प्रतिशत की बढ़ोतरी हो जाती है, बजाय दस परसेंट के। गरीब भादमी को जो सैकिड क्लास में सफर करता है अब बीस परसेंट अधिक देना होगा एक अप्रैल से।

एक अप्रैल से माननीय सदस्यों को भी यह बजट एडवर्सली एफैक्ट करेगा। सैकिड क्लास ए सी सी में पंद्रह रुपये की एक हजार किलोमीटर तक और उससे ज्यादा पर पच्चीस रुपये की बढ़ोतरी हो जाएगी। रेल अधिकारी मुझे बता रहे थे कि अगर हम कम्पिनियन को साथ ले जाएंगे, स्याउज को साथ ले जाएंगे तो वे बिना सरचार्ज के नहीं उनको जाने देंगे। मैं चाहता हूँ कि मंत्री महोदय की मंशा क्या है इसको भी वे साफ करें।

मंत्री महोदय ने अपने भाषण में कहा है कि वह चाहते हैं कि फ्रेट औरिण्टिड साइकोलोजी मुल्क उभरे हैं। उन्होंने यह भी कहा है कि गुड्ड ट्रैफिक का मूवमेंट बढ़ा है, जो कुछ हद तक ठीक है। लेकिन माननीय सदस्य और सारा देश जानता है कि लाख प्रयास करने के बावजूद भी आज तक एक भी गाड़ी समय पर नहीं चल पा रही है। तो एक तरफ आप कहते हैं कि फ्रेट औरिण्टिड साइकोलोजी होगी, तो दूसरी तरफ यह आपका सामाजिक दायित्व भी होता है कि कम पैसे पर लोगों को समय पर पहुंचाये। इस बात की आप पूति करेंगे कि नहीं, इसका कोई जिक्र आपके बजट भाषण में नहीं है। आवश्यकता इस बात की है कि संतुलन लाया जाय। ठीक है फ्रेट औरिण्टिड साइकोलोजी डेवसप

करना चाहते हैं देश में, लेकिन साथ ही आप पैसेंजर गाड़ियों को नखरन्दाख नहीं कर सकते। मंत्री जी ने कहा कि रेलवे कमशियल भागैनाइजेशन है। तो बेसिक कामशियल बात आपकी समझ में क्यों नहीं आती कि जहां कोई खरीदवार ज्यादा कीच खरीदता है उसको छूट दी जाती है। यह व्यवस्था पहले थी कि ज्यादा दूर जाने वाले को छूट दी जाती थी। लेकिन इस बजट में आपने उस प्रोसेस को रिवर्स कर दिया है।

15.00 hrs.

रेल किसी भी जगह की तरक्की का बड़ा माध्यम है, और इससे पहले भी एक यूनिकार्म पोलिसी रेलवे की रही है कि बैंकवर्ड रीजन में रिटर्न की बात नहीं की जाती है। अगर ऐसा करेंगे तो बैंकवर्ड रीजन में रेल कभी नहीं हो सकती। वास्तव में बैंकवर्ड रीजन को नेगलेक्ट किया गया है, जब कि सरकार बारबार कहती कि हम रीजनल इम्बैलेंस को दूर करना चाहते हैं। वास्तव में बैंकवर्ड रीजन को नेगलेक्ट कर के सरकार ने रीजनल इम्बैलेंस को और बढ़ाने का प्रयास किया है। इसलिए सरकार की पहले से ही जो एक्सेप्टेड पोलिसी रही है कि बैंकवर्ड रीजन में रिटर्न आधार नहीं होगा नई लाइनें देने का, उस पर सरकार को अमल करना चाहिए। अगर बैंकवर्ड एरिया को आपको आगे बढ़ाना है तो वहां नई रेल लाइनें दी जायें।

आज रेलवे में टाप हैवी ऐडमिनिस्ट्रेशन है। यह बात इनका प्रशासन भी मानता है। गत एक साल में अप्रसरों की बढ़ोतरी हुई है। इनका मंशा एक ही था कि यह चाहते हैं कि ऐडमिनिस्ट्रेशन का डीसेन्ट्रलाइजेशन हो और बकिंग इम्प्रूव करें। आप इस बात को रिव्यू करें कि जब से अप्रसरों

[श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव]

की बढ़ोत्तरी की है और क्लास तीन और चार के पवों में कटौती की है तब से घापका परकारमेंस इम्प्रूव किया है या गिरा है !

रेलवे विभाग को रेल एक्सीडेंट का विभाग कहा जाता है। कोई गाड़ी समय पर नहीं आती है। इससे माना जायगा कि वास्तव में इसको कार्यकुशलता घटी है। लेकिन बूकि रिकमन्डेशन आई और इन्होंने मान लिया कि भ्रफसरों को ऐंकोमोडेंट करना है। उसके आधार पर आपने 18 एंजीनल जो० एम० और क डी० ए० की जगह 3, 4 डी एस बना दिये। मुझ भ्रफसोस है कि भ्रफसरों के बढ़ने के बाद भी किसी जोन या डिवाजन में या इंडियन रेलवेज एज सच में कोई सुधार नहीं हुआ है, बल्कि उसकी कार्यक्ष में गिरावटात आई है।

मंत्री जी ने अपने भाषण में डी-खलाइजेशन और इलेक्ट्रिफिकेशन की बात कही है। उनका मंशा नेक है। लेकिन मैं पूछना चाहता हूँ कि उस बदकिस्मत इलाके का क्या होगा जहां न डीजल की और न बिजली की गाड़ियाँ चलती हैं, केवल कोयले से चलने वाली गाड़ियाँ ही चलती हैं। आपके पास 500 कोयले के इंजन हैं जिनको स्कूप डिकलेयर किया जाना है और मैं जिस क्षेत्त से आता हूँ, ऐन० ई० जोन में वहां आज भी दर्जनों गाड़ियाँ रद्द पड़ी हुई हैं जिनको रेस्टोर नहीं किया गया है। इस इलाके के लोगों की सुविधा के लिए भी कुछ होगा कि नहीं? आद डीजलाइजेशन और इलेक्ट्रिफिकेशन जरूर करें, लेकिन दूसरी तरफ यह भी कहना चाहूंगा कि कोयले के इंजनों पर भी, जिनसे खास एरियाज में गाड़ियाँ चलती हैं, तबज्जह दें। उसका इम्प्रूवमेंट हो ताकि उस इलाके में भी गाड़ी ठीक से चल सके और वहां के लोगों को सुविधा मिल सके।

आज रेल विभाग को यदि एक्सीडेंट्स का विभाग कहा जाये, तो मैं समझता हूँ कि इसमें कोई प्रतिबन्धिता नहीं होगी। उसके कुछ कारण हैं। आज डिब्बों की प्रापर मेंन्टीनेन्स नहीं होती है, लेकिन पता नहीं प्रशासन के लोग क्यों उसको नजरन्दाज करते हैं। वह कहते हैं कि हमें तो स्पीड चाहिए। मैं पूछता हूँ कि क्या स्पीड सेफ्टी के कौस्ट पर उन्हें चाहिए?

दूसरा कारण यह है कि सेफ्टी रूल्स का पालन नहीं होता है। जो सेफ्टी रूल्स इन्होंने बनाये हैं, इसका मंशा है कि उसके हिसरत से सेफ्टी हो, लेकिन मैं चाहता हूँ कि जल्द से जल्द इन रूल्स में संशोधन लाये जायें। इनका भर्षा कहीं पुरा; तरह पालन नहीं होता है। किस कर्मचारी ने भ्रगर पालन की बात कही तो बर्क टू रूल हो गया और रूल नहीं माना तो एक्सीडेंट हो गया। मैं जानना चाहता हूँ कि जो रूल बनाये गये हैं, वह मनवाने का मंशा से बनाए गये हैं या न मनवाने का मंशा से? मेरा कहना है कि रूल मानते हुए भ्रगर कहीं एक्सीडेंट हो जाये तो कम-से-कम कर्मचारी को दोषी न समझा जाये।

एक बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि जो भी नये मंत्री आते हैं, यह एक फैशन सा हो गया है कि वह कुछ नई गाड़ियाँ इंट्रोड्यूस करते हैं। लेकिन खुद उन्होंने कभी यह नहीं देखा कि जो गाड़ी बढ़ाने जा रहे हैं उसके मुताबिक डिब्बे भी बढ़ें हैं या नहीं। होता क्या है कि 2, 3 डिब्बे इस गाड़ी से काट लिए और 2, 3 किस और से और इस तरह से एक नई गाड़ी बना दें। जो पुरी गाड़ी थी, उसमें डिब्बे कम हो गये और जो नई बनी है, उसमें भी पुरे नहीं हुए। यदि वास्तव में मंत्री जो चाहते हैं कि देश में गाड़ी बढ़ें, लोगों को सुविधा मिले तो डिब्बे भी बढ़ाए जाने चाहियें। भ्रगर गाड़ियों में डिब्बे नहीं बढ़ाये जायेंगे, तो कोई फायदा नहीं

होना। कोई भी मंत्री भ्रायें और नई गाड़ी अपने देश में दे दी, इससे कोई फायदा होने वाला नहीं है।

श्री श्री अखिल भारतीय गार्ड काउंसिल की तरफ से एक सेप्टी सैमिनार हुआ था। मैं यह मानता हूँ कि ट्रेड यूनियन की मूवमेंट में यह पहला मौका है जब किसी प्रागेनाइजेशन ने अपनी तरफ से पैसा खर्च कर के इस तरह का सैमिनार किया कि सेफ जर्नी कैसे हो। मंत्री महोदय ने इस सैमिनार का उद्घाटन किया था। उसमें कुछ सुझाव भ्राये थे। मैं माननीय मंत्री जी को ध्यान दिलाऊंगा कि उस पर अगर ध्यान दिया गया तो उसने एक्सीडेंट कम होंगे। अगर पूरे एक्सिडेंट्स खत्म नहीं भी होते तो इससे कम जरूर होंगे।

मेरा सुझाव है कि ट्रेन में आपरेटिंग स्टाफ की बढ़ोतरी होनी चाहिए, आप फर्मशियल के स्टाफ को बढ़ा रहे हैं लेकिन आपरेटिंग स्टाफ, जिनके माध्यम से ट्रेन आपरेट होती है, उनको बढ़ाना जरूरी है।

दूसरा सुझाव है कि कोई भी गाड़ी बिना अच्छे ब्रेकवान के न चलाई जाये। ब्रेकवान यदि अच्छा रहेगा तो गाड़ों को रोका जा सकेगा, लेकिन आज तो हालत बड़ें खराब है, युद्ध ट्रेन में अच्छे ब्रेकवान नहीं होते, आप उनको तैयार से चलाना चाहते हैं जिससे युद्ध का मूवमेंट अच्छा हो सके, लेकिन इसमें अच्छे ब्रेकवान भी लगाये जायें ताकि जो कर्मचारी उसमें चलते हैं वह भी आदमी का जीवन बसर कर सकें और एफ शियेंसी उसमें हो।

गार्ड और ड्राइवर के बीच कम्युनिकेशन की व्यवस्था होनी चाहिए। कहीं गाड़ी दो मिनट रुकती है, कहीं 3 मिनट रुकती है, संभव है कि किसी डिब्बे में कोई डिफिकल्टी हो, गार्ड के सामने या ड्राइवर के सामने दिक्कत भ्राये तो वह आपस में कोई

विमर्श नहीं कर सकते हैं। मैं भ्राग्रह कल्याण कि ऐसी कोई व्यवस्था हो ताकि गार्ड और ड्राइवर के बीच कम्युनिकेशन हो सके।

कर्मचारी को केमर-फ्री अवश्य होना चाहिए। जब पीछे स्ट्राइक हुई थी तो किसी कर्मचारी के परिवार पर भ्रत्याचार हुआ था, इसलिए स्ट्राइक हुई थी। जो कर्मचारी अपनी इयूटी पर जा रहा है, उसको विश्वास होना चाहिए कि उसके घर में उसका परिवार ठेक है, उसके लिए राशन-पानी की व्यवस्था है। आज जो महंगाई बढ़ रही है, रेल बजट ने और बढ़ाई है, मैं समझता हूँ कि इससे कर्मचारी केमर-फ्री नहीं हो पायेगे। इस लिए मैं चाहूंगा कि मंत्री महोदय कर्मचारियों को भ्राश्वस्त करें कि उनके परिवार के लोगों की सुरक्षा की व्यवस्था की जायेगी और उनके खाने-पाने का समुचित प्रबंध किया जायेगा।

कई गाड़ियां डबल क्रू के साथ चलती हैं, ताकि एक सरटेन डिस्टेंस के बाद दूसरा क्रू टेक ओवर कर ले। लेकिन बदकिस्मती से क्रू के लिए रैस्ट वैन की व्यवस्था नहीं होती है, जिसके कारण वे लोग भ्राराम नहीं कर पाते हैं और दोनों क्रू परेशान हो जाते हैं। कभी कभी तो एक कर्मचारी को लगातार सप्तर घण्टे तक काम करना पड़ता है। मंत्री महोदय को इस तरह तबज्जुह देनी चाहिए।

मंत्री महोदय ने अपने बजट भाषण में मीटरगेज को ब्राडगेज में कनवर्ट करने की बात को डेक्लाई किया है। उन्होंने कहा है कि दूसरे मुल्कों में एम जी पर गाड़ियां 150 किलोमीटर की रफतार से चलती हैं। मैं पूछना चाहता हूँ कि क्या उन मुल्कों में किसी दूसरे गेज की गाड़ियां भी चलती हैं? वहां पर केवल एक ही गेज की गाड़ियां चलती हैं। किसी भी मुल्क में यूनियन की जरूरत होती है, क्योंकि अलग-अलग

[श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव]

गेज होने से ट्रांसिपिमेंट की प्राबल्य होती है और उसमें समय लगता है। एक तरफ तो मंत्री महोदय कहते हैं कि बी जी में कनवर्शन की जरूरत नहीं है और दूसरी तरफ वह उसी पर करोड़ों रुपये खर्च करते हैं। वास्तव में वह चाहते क्या हैं? क्या वह चाहते हैं कि मुल्क में एक ही गेज हो, चाहे वह छोटा हो या बड़ा हो? इसलिए यह बात कोई मानो नहीं रखती है कि दूसरे मुल्कों में एम जी पर गाड़ियां 150 किलोमीटर की रफ्तार से चलती हैं, जबकि हम केवल 130 किलोमीटर की रफ्तार तक ही पहुंच सके हैं।

आज भारतीय रेलवे के जोन्ज को रीआर्गनाइज करने की आवश्यकता है। इसका कारण यह है कि जोन इतने लम्बे-चौड़े हैं कि जोनल हेडक्वार्टर में एक जेनरेल मैनेजर के अलावा तीन एडीशनल जेनरेल मैनेजर रहते हैं फिर भी मैनेजर नहीं हो पाता। बिहार एक ऐसा बदकिस्मत प्रदेश है, जहां बहुत जोन्ज की गाड़ियां चलती हैं, लेकिन वहां आज तक एक भी जोन की स्थापना नहीं हो पाई है। मैं चाहता हूँ कि बिहार में एक जोन की स्थापना हो।

हमें लगता है कि चूकि रेल मंत्री महोदय बिहार से आते हैं, इस लिए वह बिहार को कोई सुविधा देने में थोड़ा एम्बेरेस् फ्रील करते हैं। एक दफा रेल मंत्री स्वर्गीय श्री एल० एन० मिश्र, बिहार के सांसदों से मिल रहे थे। लोगों ने कहा कि आप पूरे देश के रेल मंत्री हैं, आपको बिहार को कोई सुविधा देने में दिक्कत होगी। उन्होंने कहा कि गवर्नमेंट ऑफ इंडिया की एक्सेप्टिड पालिसी है कि रिजल इमर्जेन्सिज को दूर किया जाये। यदि वास्तव में सरकार की यह नीति है, तो चूकि बिहार

को रेल की दृष्टि से कम सुविधाएं मिली हुई हैं, इसलिए बिहार को यह कहने का अधिकार है कि इसे वाजिब हिस्सा मिले। उसमें एम्बेरेस् फ्रील करने की आवश्यकता नहीं है।

अब मैं बिहार की उन भागों के बारे में कहना चाहता हूँ, जिनका मंत्री महोदय ने अपने बजट-भाषण में जिक्र नहीं किया है। बरौनि: से कटिहार तक की लाइन को बी जी में कनवर्ट किया जाये, जिसके बारे में मंत्री महोदय ने नहीं कहा है। फनुहा-इस्लामपुर रेलवे लाइन को टोक ग्रावर किया जाये। जमालपुर वर्कशाप की तरक्की के लिए कदम उठाये जायें, जहां लाखों लोग काम करते हैं। कोसी पर सरायगढ़ और निर्मली के बीच में पुल बनाया जाये, जो सहरसा और दरभंगा इन दो जिलों को जोड़ सकता है। ललित बाबू ने इसे शुरू किया था, लेकिन मालूम होता है कि प्रादमी बदलने के साथ पालिसी भी बदल जाती है। इस काम को पूरा किया जाये।

मेरे क्षेत्र में दौरम मधेपुरा से सिधेश्वर तक की साढ़े नौ किलोमीटर की लाइन के बारे में कोई जिक्र नहीं किया गया है। उसका बार-बार सरवे हो चुका है, जिसपर काफ़ी पैसा लगा है।

बिहारीगंज से सिमरी बख्त्यारपुर तक की लाइन के काम को भी हाथ में लिया जाये। उसका सरवे भी हो चुका है। मैं अपने यहां जाता हूँ तो पटना से बरीनी में जा कर पांच घण्टे मुझे रुकना पड़ता है। मैं जाता हूँ दानापुर-समस्तीपुर एक्सप्रेस से तो 8 बजे रात को पहुंचता हूँ और 1 बजे रात में हूँ फिर जानकी एक्सप्रेस मिलती है। पांच घण्टे में हम दूसरी गाड़ी से अपने यहां पहुंच सकते हैं। लेकिन 5 घण्टे हमें वहां इंतजार करना

पड़ता है। इसलिए इस भ्रोर मंत्री जी ध्यान दें।

मैं स्वगत कलंगा लोको कर्मचारियों का जिन्होंने अपनी हड़ताल वापस ले ली है। लेकिन मैं मंत्री जी को याद दिलांना चाहता हूँ कि उन्होंने बार-बार आश्रसन दिया है कि वह इंडिस्ट्रिज नहीं होना चाहते। मैं चाहता हूँ कि वह उसी दृष्टिकोण से देखें, वह आप के ही कर्मचारी हैं। उनके ऊपर जो भी कार्यवाही हुई हो, अगर उन्होंने स्वतः हड़ताल काल आप कर ली है तो उन को भी चाहिए कि उन्हें माफ कर दें क्योंकि वह उन्हीं के कर्मचारी हैं और बिना उनके वह काम नहीं चला सकते।

मंत्री जी, जो स्वयं भी ट्रेड यूनियन ल डर रहे और अगर वास्तव में यह चाहते हैं कि कि इंडस्ट्रियल पीस हो तो बार-बार यह बात आती रही है कि एक इंडस्ट्री में एक यूनियन हो, मैं उनसे आग्रह करना चाहूंगा कि रेलवे की ट्रेड यूनियन्स के अन्दर भी डेमोक्रेटाइजेशन के दृष्टिकोण से भी उस को वह चाहे सीक्रेट बैलट के आधार पर ही कर लें, लेकिन एक यूनियन ही रहने दें तो मल्टिप्लिसिटी आफ यूनियन्स उनके सम्मने नहीं रहेगी। मेरा विश्वास है कि मंत्री जी खुद इस तरफ ध्यान देंगे तो इसे कर पाएंगे और इस में बहुत सारे विरोधी दल के लोगों का भी सहयोग होगा।... (व्यवधान)...

बहुत दिनों से रेलवे की और हमारी यह मांग्यता रही है कि यह जो कैंटरिज चल रही है यह डिपार्टमेंट को दी जाय और उसमें जो कर्मचारी हैं उन को सुविधा दी जाये खासकर के वह यूनिट जो फायदे में चल रहे हैं। हमें खेद है कि अभी जयन्ती जनता में हम ने सुना है कि किसी प्राइवेट कांटेक्ट्रक्टर को यह काम दे दिया गया है जिसमें सैकड़ों कार्यकर्ता जो काम करते हैं उनकी नौकरी खतरे में है। मैं आग्रह कलंगा

कि इसको वह देखें। स्टीमर पर भी उन्होंने पटना में किसी प्राइवेट कांटेक्ट्रक्टर को दे दिया है। ये दोनों के दोनों आर्गनाइजेशन मुनाफा दे रहे थे।... (व्यवधान)...

एक टाइम-टेबल की बात मैं कहना चाहता हूँ। आप देखेंगे कि बहुत दिनों से एक थाल इंडिया टाइम टेबल चलता था। पैसे के दृष्टिकोण से भी उस में फायदा था। अगर किसी को एक टाइमटेबल खरीदना होता था तो वह पूरा टाइम टेबल खरीद लेता था। अब हम को जोन-जोन के टाइम-टेबल से कठिनाई हो रही है। हम को पूरे देश में चलना पड़ता है, अब हर एक जोन का इन्होंने अलग अलग दे रखा है, उस में से एक कहीं गुम हो गया तो बड़ी कठिनाई पड़ती है। जो एक मुख्य टाइम टेबल इनका है उसमें ब्रान्च लाइनों का कोई टाइम-टेबल नहीं है। तो मैं आग्रह कलंगा कि इस भ्रोर वह ध्यान दें और देखें कि एक ही टाइम-टेबल हो जिसमें कि इन का भी फायदा हो और दूसरे लोगों को भी सुविधा हो।

श्री जे० सी० बर्ष (रामटेक) : सभा-पति महोदय, रेल मंत्री जी ने जो बजट 1981-82 का सदन के सामने रखा है उसका समर्थन करने के लिए मैं खड़ा हुआ हूँ। मुझे बड़ी प्रसन्नता है कि जो लॉग 100 किलोमीटर से 150 किलोमीटर तक आते-जाते हैं उनको रेलवे मंत्री जी ने रियायत दी है, उसके लिए मैं उन का शुक्रिया अदा करता हूँ।

रेलवे का जो मुहकमा है यह बहुत बड़ा मुहकमा है। इस की गतिविधियां अगर सही तरीके से चलें तो मेरा ख्याल है कि देश का उत्पादन बढ़ेगा और देशमें जो आने-जाने वाले लोग हैं जो पश्चिम से पूरब या पूरब से पश्चिम जाते हैं उनको जाने-आने में सहूलियत होगी। माल डिब्बे की बात में कहना चाहूंगा, आज



[ १० जे०सी० बर्वे ]

हमारे पास जो माल डिब्बे हैं जिनमें लदान करते हैं और यहां से वहां माल जाता है, उसकी तरफ ज्यादा ध्यान दिया जाये तो अच्छा होगा। अभी तक इस प्रकार का नियम था कि माल ढोने वाले जो डिब्बे हैं, उनको दस रोज में डैमरेज देकर के छोड़ा सकते हैं। परन्तु अब एक ऐसा नियम विचाराधीन है कि उसको 20 दिन किया जाए। मैं यह कहना चाहता हूँ कि अगर उसको 20 दिन कर दिया जाएगा तो उसका वहां पर एक गोडाउन बन जाएगा और दूसरी तरफ वहां पर वेगन्स भी नहीं मिलते हैं। अगर इस प्रकार से पक्के माल को गोडाउन में जमा करके रखने के लिए 20 दिन की छूट दी जाएगी तो ठीक नहीं होगा। इसलिए मैं मंत्री जी से प्रार्थना करता हूँ कि वह इस पर ध्यान देंगे।

मैं रामटेक निर्वाचन क्षेत्र से चुनकर आया हूँ। हमने बार-बार जनता पार्टी के टाइम में भी और कांग्रेस के टाइम में भी यह कोशिश की कि हमारे जो नरखेड़-अमरावती लाइन है, उसका जल्दी से जल्दी सर्वे कराया जाए और उसको जल्दी से जल्दी पूरा किया जाए, क्योंकि नरखेड़-अमरावती का इलाका एक भरबन एरिया है। वहां होता यह है कि वहां पर जो माल तैयार होता है, पकता है, उस माल को पहले मध्य प्रदेश, मुलतायी स्टेशन पर, ट्रक से 80—90 किलोमीटर दूरी तय के, लाया जाता है और फिर उसको रेलवे द्वारा दूसरी जगहों पर भेजा जाता है। मेरा मंत्री जी से निवेदन है कि वे इस लाइन को जल्दी से जल्दी हाथ में लेकर पूरा करायें, ताकि वहां जो संतरा पैदा करने वाले किसान हैं, उनको फायदा हो सके तथा उनको ट्रक से माल न ढोना पड़े और उनको ज्यादा से ज्यादा पैसा मिल सके।

मैं माननीय मंत्री जी से सरचार्ज के बारे में कहना चाहता हूँ। मंत्री जी ने पक्के

माल पर सरचार्ज लगाया है, जिसके लिए मुझे कुछ नहीं कहना है, परन्तु जैसे संतरा, केला आदि फल हैं, उन पर उन्होंने 15 टके सरचार्ज लगाया है, इससे किसानों के लिए और उत्पादक लोगों के लिए बड़ी मुश्किल हो जाएगी। इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि वे इस पर ध्यान दें और जो 15 टके सरचार्ज लगाया है, उसको रद्द करें—ऐसी मैं माननीय मंत्री जी से प्रार्थना करता हूँ।

अब कुछ बातों में अपने क्षेत्र के बारे में कहना चाहता हूँ। हमारे यहां छत्तीसगढ़ ट्रेन, छत्तीसगढ़ से होते हुए दिल्ली आती है, लेकिन यह ट्रेन कामटी स्टेशन पर दो मिनट के लिए भी नहीं रुकती है, जोकि मिलिटरी एरिया है, नागपुर जिले का दूसरे नम्बर का शहर है। इसलिए मेरा माननीय मंत्री जी से निवेदन है कि वहां पर इस प्रकार की व्यवस्था होनी चाहिए कि मिलिटरी के जाने-जाने वाले लोगों को उस छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस को रोककर के उनको भी फायदा दिया जाए। इसी प्रकार से नरखेड़ रेलवे स्टेशन है, जहां पर संतरा का बहुत बड़ा काम होता है, लेकिन वहां सदन एक्सप्रेस चाहे दिल्ली से जाने वाली हो या नागपुर से दिल्ली जाने वाली हो, रुकती नहीं है, जिसका वजह से वहां पर बहुत कठिनाई होती है—उम्मीद है मंत्री जी इस पर भी ध्यान देंगे।

सभापति महोदय, जब हमारे क्षेत्र में रेलवे का चलना शुरू हुआ तो सिर्फ एक दफा सबेरे और एक दफा शाम को रामटेक से नागपुर और नागपुर से रामटेक के लिए चलती थी, लेकिन अब भी उसी रफ्तार से रेलवे चलती है। मेरा मंत्री जी से निवेदन है कि अगर वहां पर बीच में एक दफा रेलवे भर चलाई जाए तो वहां के लोगों को फायदा हो सकता है, क्योंकि वहां पर ट्रेफिक में भी कोई कमी नहीं है। वहां इस वक्त यह पोषीशन है कि बसों के किराये दुगने हो जाने के बावजूद बसों में जगह नहीं मिलती है।

इसलिये मैं प्रार्थना करूंगा कि दोपहर के समय में एक गाड़ी नागपुर से रामटेक और रामटेक से नागपुर के बीच में चलाई जाय ।

इन शब्दों के साथ माननीय रेल मंत्री जी ने सदन में जो बजट प्रस्तुत किया है मैं उसका समर्थन करता हूँ ।

**श्री रणवीर सिंह (केसरगंज) :** चेयरमैन साहब, मैं रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत बजट का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ । बड़ी अच्छी बात है—यादव जी रेल मंत्री जी के पास से उठ कर आ गये हैं, 40 मिनट तक तो यहाँ अपने भाषण में बतलाते रहे और फिर उनके लिए पास जा कर बतलाते रहे । अब मुझे मौका मिलेगा कि मैं भी कुछ कह सकूँ ।

मैं, मंत्री जी, आपको आपके साहसयुक्त कदम के लिये बधाई देता हूँ । जो विभाग आप को मिल रहा है, वह पिछले प्रशासन के समय में न केवल पटरी से उतर गया था, बल्कि रास्ते से भी हट गया था, पूरी तरह से भ्रष्ट-व्यस्त हो गया था, चरमरा गया था । हमारे पिछले शासन-काल की एक बहुत बड़ी उपलब्धि यह थी कि गाड़ियाँ समय से चलती थीं और लोग अपनी षड़ियाँ उनसे मिलाया करते थे । हमने उस समय एक ऐसा उदाहरण देश के सामने रखा था कि हम जो वायदा करते हैं उसे पूरा करते हैं, समय से रेलगाड़ियाँ चला सकते हैं—लेकिन उसके बाद क्या हुआ मैं उसमें जाना नहीं चाहता । वाजपेयी जी को भी कोई परेशानी नहीं होनी चाहिये, अन्य विरोधी दलों को भी परेशानी नहीं होनी चाहिये, मैं उनकी यादों को डिस्टर्ब नहीं करना चाहता हूँ । रेलों उस समय समय से नहीं चलती थीं—इन यादों को वे अपने पास ही रखना चाहते हैं, तो रखें, उनको वे यादें भुबारक हों ।

पिछले समय में जब हमारे उस समय के रेल मंत्री—श्री त्रिपाठी जी बोल रहे थे, तो उस समय उन्होंने एक बहुत ही अनुकरणीय बात कही थी, जो हमेशा स्मरण रहेगी । उन्होंने कहा था—जब रेलों समय से चलती हैं, ठीक चलती हैं तो ऐसा लगता है कि राष्ट्र समय से चल रहा है, ठीक चल रहा है, लेकिन जब वे ठीक नहीं चलती हैं, देर से चलती हैं तो यह मालूम होता है कि राष्ट्र ठीक नहीं चल रहा है, समय से नहीं चल रहा है । अपनी छोटी सी बुद्धि से मैं एक बात इस के साथ जोड़ना चाहता हूँ—जब सवारियाँ डिब्बे के भीतर यात्रा करती हैं तो ऐसा लगता है कि अनुशासन हमारे हाथ में है, लेकिन जब डिब्बों की छतों पर बैठ कर चलती हैं तो ऐसा लगता है कि अनुशासन कूद कर, हमें छोड़ कर बाहर जा रहा है । मैं चाहूँगा कि मंत्री महोदय दोनों तरफ ध्यान दें ।

पिछली दफा जब प्रो० पाराशर भाषण दे रहे थे, तो उधर जहाँ वाजपेयी जी बैठे हैं, विरोधी दल के एक माननीय सदस्य महालगी जी धार्तनाद कर रहे थे । वे प्रो० पाराशर से बड़े दुख के साथ कह रहे थे—मैं वाजपेयी जी से कहना चाहता हूँ, वे भी शायद उन की उस भावना में भागी होंगे—अब तो जनता पार्टी की बहुत बुराई कर चुके हो, कुछ आगे कहो, इस को जाने दो, मैं भी यही सोच रहा हूँ कि अब इस के बारे में कुछ न कहूँगा ।

डा० सुब्रह्मण्यम स्वामी की बहुत सतर्क आँखें हैं, वे हर बात को बहुत जल्दी देखते हैं—जब राष्ट्रपति जी के अभिभाषण पर वे अपना भाषण कर रहे थे, तो उन्होंने कहा कि और कोई उपलब्धि आप की हो या न हो, लेकिन एक बहुत बड़ी उपलब्धि है कि आप ने हाइ-जैक्स को बहुत बड़ा स्थान दे दिया है । मैं मंत्री महोदय को एक बात का आश्वासन दिलाना चाहता हूँ—आज हमारी कबिनेट

[श्री रणबीर सिंह]

में रेलों को डाइमानाइट से उड़ाने वाला कोई व्यक्ति नहीं रह गया है, बं अपने रेलों को प्रगति के पथ पर बिना किसी भय के चला सकते हैं, उन को अब यह भय नहीं रह जाना चाहिये कि रेलें डाइमानाइट से उड़ाई जा सकती हैं ।

भ्राप के पास इस समय लगभग 60 हजार रेलवे स्टेशन हैं जिन में प्रतिदिन लगभग 1 करोड़ यात्री यात्रा करते हैं । मैं कामना करता हूँ कि भ्राप उस कार्य-कुशलता से कार्य करें कि ये 60 हजार रेलवे स्टेशन भ्राप की प्रशंसा के तीर्थस्थल हों और जो एक करोड़ यात्री भ्राप की रेलों में यात्रा करते हैं वे भ्राप की प्रशंसा के अनवरत समूह के रूप में कार्य करते रहें । रेल मंत्री जी ने तमाम कठोर कदम उठाए हैं रिन्युअल्स करने के, रिनोवेशन्स करने के और रेलवे लाइनें बदलने के लेकिन मैं रेल मंत्री जी से एक निवेदन करना चाहता हूँ कि सब कुछ वे बदल सकेंगे लेकिन एक बड़ा महत्वपूर्ण कार्य उन को करना है और वह है विलट्ट वर्क । पिछले कुशासन में जो हम ने खो दिया है, हमारी कार्य करने की इच्छा शक्त नष्ट हो गई है, उस की पुनः स्थापना करनी होगी । सब चीजें खरीदी जा सकती हैं लेकिन यह नहीं । गो स्लो, गो लेट, नेवर वर्क और रास्ता रोको, लोगों में जो यह प्रवृत्ति बीच में आ गई है, उस को खत्म करने के लिए भगीरथ प्रयत्न करने पड़ेंगे लेकिन मुझे पूरी आशा है कि हमारे रेलवे मंत्री जी जो रेलवे के प्रत्येक तंत्र से पूरी तरह से परिचित हैं, उस के मनोविचार से सही चिकित्सक हो सकते हैं और इस को भ्राये बढ़ा सकते हैं ।

भ्राज कल हम विद्युतिकरण की बात कर रहे हैं, हम भ्राप के इंजन को छोड़ चुके हैं, डीजल से भ्राभावगस्त हैं, बड़ी मुश्किल से वह मिलता है और उस की महंगाई से सारा

देश पीड़ित होता है, मैं मंत्री जी से निवेदन करूंगा—हमारे ख्याल से वे दूसरों से बात कर रहे हैं लेकिन मैं समझता हूँ कि हमारी बातों पर भी ध्यान दे रहे हैं—कि वे विद्युतीकरण की बात पर ज्यादा ध्यान दें और मैं यह चाहूंगा कि रेलवे विभाग को अपने पावर हाऊसेज चलाने चाहिए । और उन के पास पावर हाऊस होंगे, जिन में प्रतिरिक्त विद्युत का उत्पादन होगा, तो मैं समझता हूँ कि वे रेलों सही चला सकेंगे, उन को गति भी दे सकेंगे । भ्राज वे स्थापन जहां वेगन बना करते हैं, इस में भी उन का बड़ा भारी योगदान हो सकता है । विद्युतीकरण की जब बात भाती है, तो लोग कहा करते हैं कि विद्युतीकरण बड़ा खर्चीला है लेकिन मैं इस का अध्ययन कर चुका हूँ और मैं जानता हूँ कि अन्ततोगत्वा विद्युतीकरण से रेलें चलाना सही साबित होगा और वे कम खर्चीली होंगी । इसके अलावा उन में कार्यकुशलता आएगी और उन को हम अच्छी तरह से चला सकेंगे ।

जहां तक वेगनों की बात है, यह वाकई में एक अजीब सी बात है । अब रेलें खाली कोयला ही नहीं ढोती हैं । ये भ्रावश्यक वस्तुएं ले कर जाती हैं और इस की कार्य प्रणाली सीमित नहीं है । इन के द्वारा हमें पूरे राष्ट्र का बाजार भाव एक करना है । जहां भाव बहुत ऊंचा है, वहां सामान पहुंचाना है और जहां नीचा है, वहां से ले जाना है । पिछली दफा जब वेगन उपलब्ध नहीं थे तो जहां फारुखाबाद में भ्रालू का गलेट हो रहा था, वहां भ्रासाम और बंगाल, सभापति महोदय, भ्राप के प्रदेश में, भाव बहुत ऊंचे थे । अगर वेगन उपलब्ध होते तो शायद ऐसी स्थिति न होती । यह भी कहा जाता है कि वेगनों की कमी भ्राष्टाचार का कारण है । माननीय त्रिपाठी जी ने कहा था कि पहले जब वेगनों की कमी थी तो लोग यह कहा करते थे कि पिछले शासन के जमाने में बड़ी मुश्किल से और बड़े भ्राष्टाचार के बाद वेगन मिलते थे

लेकिन लिपाठी जी ने इस को ठीक कर दिया था। जिस जादुई डंडे का प्रयोग लिपाठी जी ने किया था और इन की कमी दूर हुई थी और शीघ्र ही इस पर विजय वे प्राप्त कर सके थे, वैसा ही पांडे जी, आप करें।

जहाँ तक पुरानी लाइनों का प्रश्न है, श्रीमान, मैं प्रब्र अपने उस स्थान पर आता हूँ जहाँ पर बाजपेयी जी बार-बार गये हैं। उन्होंने भी उस को देखा होगा क्योंकि वह उनका बड़ा अच्छा कार्य स्थल रहा है। उन लाइनों को मैं ने देखा है और खास तौर पर मैं उस लाइन की चर्चा करने जा रहा हूँ जो गोरखपुर से बहराइच होते हुए नेपालगंज जाती हैं और अब मेलानी तक जाती है। मैं यह बताना चाहता हूँ कि चाहे रजत जयन्ती मनी हो, स्वर्ण जयन्ती मनी हो और हरिक जयन्ती मनी हो लेकिन इन जयन्तियों का इस लाइन पर कोई प्रभाव नहीं पड़ा है। आप ने सुना होगा कि इस सदन में यह बात हो रही थी कि जब लाइनों में बहुत दिनों तक परिवर्तन नहीं किये जाते हैं, सुधार नहीं किये जाते हैं, तो फेक्चर हो जाते हैं, मल्टीपल फेक्चर हो जाते हैं और दुर्घटनाएं हो जाती हैं लेकिन उस लाइन में दुर्घटना नहीं होती है। दुर्घटना न होने का कारण यह नहीं है कि रेल की लाइन ठीक है बल्कि कारण यह है कि लाइनों के लिए जो इंजन दिये जाते हैं, वे बड़े पुराने महारथी हैं, जीर्णोर्ण हैं, उपहासयोग्य हैं उपेक्षित हैं और ऐसा मालूम पड़ता है जैसे ये कुम्भकरण के वंशज हैं और विश्राम में विश्राम करते हैं, गति में नहीं। जब मन में आया तो चल दिये और मन में आया तो विश्राम करते रहते हैं। आज तक हमारे क्षेत्र के लोगों को यह नहीं मालूम है कि रेलों की गति 80 किलोमीटर भी हो चुकी है। इस विपदा के साथ साथ एक विपदा और है। जब मैं किसी मंत्री जी से कहता हूँ

कि हमारे यहाँ की रेलों को थोड़ा सा दिखवा लीजिए, तो मंत्री जी कहते हैं कि मैं खुद आऊंगा। बड़े बड़े अधिकारियों से कहा, तो उन्होंने भी यही वायदा किया। इस से हम भी खुश हो जाते हैं और अपने क्षेत्र में जा कर कह देते हैं लेकिन वे वहाँ जाते नहीं हैं। इसलिए मेरा कहना यह है कि जब तक रेल की गति नहीं बढ़ेगी, यह चीख जारी रहेगी। यह तो मैं नहीं जान पाता कि रेल की गति में सुधार होगा या नहीं लेकिन क्या आप मुझे वह बतायेंगे कि आप वहाँ जाकर उसे देखेंगे या नहीं। रेल की गति बढ़े या न बढ़े लेकिन आप जा कर देखें जरूर।

पिछले दिनों जो गीतांजली एक्सप्रेस चली उसी उम्मीद से मैं कह रहा हूँ कि आप गोरखपुर से बहराइच और नेपालगंज के बीच और गोरखपुर से बहराइच होते हुए मेलानी होते हुए मथुरा तक गाड़ी चला दें। इससे राम और कृष्ण की जन्मभूमियां जुड़ जायेंगी। पिछले वर्षों में जैसे प्रोफेसर मधु दंडवते ने गीतांजली चला कर उसकी प्रशंसा की यह उन्होंने उसकी प्रशंसा नहीं की बल्कि अपनी प्रशंसा की कि उन्होंने एक अच्छा प्रयास किया कि एक भ्रमर कवि की भ्रमर कृति के नाम से एक रेल गाड़ी का नाम जोड़ दिया और यह गीतांजली कई स्टेटों से गुजरती है। देभरफोर इट इज ए सोर्स आफ नेशनल इन्ट्रेशन। मैं जिन स्टेशनों के लिए गाड़ी चलाने के लिए कह रहा हूँ वह गाड़ी हिन्दुस्तान से नेपाल को कनेक्ट करती है, देभरफार इट इज ए सोर्स आफ इन्टरनेशनल इन्ट्रेशन यह कहने का मुझे लालच हो रहा है। कम से कम यह बात हमारी मंत्री जी को स्वीकार करनी चाहिए।

दूसरी बात यह है कि नेपाल की और जो इस क्षेत्र की विपुल सम्पदा है वह यहाँ से दूसरी जगह ले जायी जाती

## [श्री रणवीर सिंह]

है। क्षेत्र में मछली इत्यादी हैं जो कि ट्रेन स जाती है। एक बात और है कि ट्रेन के डिब्बों में हम लिखा देखते हैं कि भारत के दो पर्यटक केंद्र विश्वविख्यात श्रावस्ती और सय्यद सैलार राजी की मजार वहां है। यह पर्यटकों के लिए डिब्बों में हम पोस्टर लग देखते हैं। लेकिन बड़ी विडम्बना है कि डिब्बों में पोस्टर तो रहते हैं लेकिन रेल लाइन उधर नहीं जाती है। पर्यटकों की बड़ी दुर्गति होती है। इसी दृष्टिकोण से हमारे रेल मंत्री जी इधर ध्यान देने की कृपा करें।

एक बात और कहना चाहता हूं कि उस क्षेत्र में जो नहर निकल रही है, वह बड़ी भारी है। उसके लिए आवश्यक है कि वहां की जो उपज बढ़ेगी उसके लिए आप पहले से व्यवस्था कर लें ताकि वहां का उत्पादन दूसरी जगह भेजा जा सके।

एक बात प्रोफेसर दंडवते साहब कह रहे थे कि रेलवे के ऊपर सोशल बर्डेन होता है। चंभर मेन साहब, आप जानते हैं कि उन्होंने इस सोशल बर्डेन को गीतांजली चलाकर और बम्बई के चारों तरफ ट्रेनें चला कर डिस्चार्ज किया था। अपनी कांस्टीच्यूएंसी के चारों तरफ काम कर लिया और सोशल बर्डेन डिस्चार्ज हो गया। मैं मंत्री जी से सोशल बर्डेन डिस्चार्ज करने के लिए कहना चाहता हूं बिहार हम से दूर नहीं है। आप बहराइच की रेलवे की समस्या को सुलझा कर सोशल बर्डेन दूर कर सकते हैं।

एक बात मैं आऊट गोंडिंग प्रोजेक्ट्स के बारे में कहना चाहता हूं। बहुत बार कहा जाता है कि समस्तीपुर से बाराबंकी के बारे में लेकिन जनता पार्टी का प्रोमिज भी खत्म हो गया और जनता पार्टी भी खत्म हो गयी। आप इसे गति दें

और शीघ्रता से इसके कन्वर्शन को पूरा करने के आप प्रयास करें। हमारे त्रिपाठी जी ने एक अच्छा काम किया था जिसको मधु दंडवते जी ने मटियामेंट कर दिया वह था ए० टो० मेल के जरवल में रुकने का काम। प्रोफेसर दंडवते उसे बंद कर गये लेकिन त्रिपाठी जी ने आ कर फिर उसे कौंसिल कर दिया। मेरा रेल मंत्री जी से निवेदन है कि शाने भ्रवध मेल को बें जरवल में रोकें ताकि वहां के लोगों को सुविधा हो सके।

एक और मैं निवेदन करना चाहता हूं कि आप गोरखपुर से गोण्डा, बहराइच, मैलानी होते हुए बैंगर किसी खर्च के मथुरा तक एक गाड़ी चला सकते हैं। इसका प्रस्ताव आपके कार्यालय में है। वहां घोषणा भी हुई थी कि आप शीघ्र मथुरा के लिए गाड़ी चलाने वाले हैं। पता नहीं बीच में क्या हो गया। आप इस विषय में ध्यान दें।

चंभरमेन साहब, हमने आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से नया कुछ नहीं मांगा है। एक नवीकरण का निवेदन किया है। आपका समस्तीपुर-बाराबंकी लाइन वाला तमाम सामान वहां बचेगा और उससे बहुत कम खर्च में दिल्ली से मैलानी बहराइच होते हुए असम जाया जा सकता है। असम के लिए इससे छोटी दूरी कोई नहीं होगी और बहुत कम खर्च में यह काम पूरा हो सकता है। अगर यह लाइन आप बिछा दें तो बड़ी सुविधा होगी। हम यह तो नहीं कहते कि आप हिमालय से लेकर कन्या कुमारी तक सब कुछ मिला दें लेकिन आपके थोड़े से प्रयास से यह राम और कृष्ण की जन्मभूमियां मिल जायेंगी और इसको कर के आप एक महान पुण्य प्राप्त कर सकते हैं। इससे हिन्दुस्तान और नेपाल भी जुड़ जायेगा और गरीबों को बहुत राहत मिलेगी। वहां की बेरोजगारी

की समस्या को एक बहुत बड़ा धक्का लगेगा ।

क्षेत्रीय असंतुलन जो हो गया है, उसके विषय में मैं कहना चाहूंगा कि हमारे क्षेत्र में रेल डिब्बों में रेक्सिन की जगह टाट लगा हुआ होता है । किराया सबके लिए बराबर है लेकिन उस क्षेत्र में यह असंतुलन है कि रेक्सिन की जगह टाट लगा हुआ है । उसमें भी खटमल और कीटाणुओं का प्रजनन केंद्र बन गया है जिसके कारण यात्री अपना स्वयं स्तन प्रहरी बन कर अपनी सुरक्षा करता है, वैसे वहाँ कोई सुरक्षा की व्यवस्था नहीं रहता है । अगर ये सब कार्य भ्रान्त कर दें तो राम और कुष्ण के नगर को आप मिला देंगे, नेपाल और हिन्दुस्तान को जोड़ देंगे और दिल्ली के वैभव को गरीब पूर्वी भारत तक पहुंचा कर थोड़ा सा उन्हें भी अहसास करा सकेंगे । क्षेत्रीय असंतुलन को इससे आप धक्का देंगे, आज पूर्वी भारत सो रहा है उसे आप जगा देंगे और उसे विकास की ओर अग्रसर करेंगे ।

अंत में मैं इतना ही कहूंगा कि थोड़े से खर्चे से महान् उपलब्धि हो सकती है, जिसका अवश्य आपको आकर्षण होगा और आप अवश्य ध्यान देंगे । इन शब्दों के साथ मैं इस बजट का जोरदार समर्थन करता हूँ और चयरमन साहब आपको धन्यवाद देता हूँ ।

SHRI A. K. ROY (Dhanbad): Comrade Chairman... (Interruptions).

MR. CHAIRMAN: You are most welcome; please proceed.

SHRI K. A. RAJAN (Trichur): There is nothing wrong in it .... (Interruptions).

SHRI A. K. ROY: 'Comrade Chairman' is absolutely parliamentary.... (Interruptions).

MR. CHAIRMAN: When I am on my legs, you are expected to take your seats. Many hon. Members have done that earlier; this is not the first time and if the Chair does not take exception to that, I do not think, the hon. Members should have any objection.

MR. ROY, please continue. (Interruptions).

SHRI K. A. RAJAN: Even Shri Jawaharlal Nehru has addressed like this; please go through the earlier proceedings... (interruptions).

SHRI JAMILUR RAHMAN (Kishanganj): You are setting wrong precedents. We will also address like Mr. Congress Speaker, or Mr. Congress Chairman.

SHRI A. K. ROY: Please do not be upset with the words.

Comrade Chairman, Shri Kedar Pandey, our good old colleague in the Bihar Assembly days, has the reputation of being a good man and a bad minister. That is why after his becoming a minister, the Minister of Railways, he has created both expectations and anxiety. The present Railway Minister had the distinction of claiming credit not only over the past Janta Ministry's performance, but also over his predecessors, the past Congress Ministers' performance. I would not like to compare the performance of the Congress Ministry's first year with the performance of the Janta Ministry's first year because Janta Party M.Ps. are capable of doing that.

In the last decade, only during four years the Railways produced a surplus and out of that, two years were in the non-Congress Ministry, that is the performance of the 1977-78 and 1978-79 with highest surplus and productivity, and that is still something which is to be surpassed. The performance of the Janta Government and the Congress Government is very evident. I do not like Janta Party

[Shri A. K. Roy]

also, but I liked their performance in Railways, at least as compared to the Congress Party. I would, however, like to compare the last three months performance with the previous nine months performance. That is more important. Some time back, the Consultative Committee meeting was held in Bangalore where the previous Railway Minister briefed the newsman about the achievements in the last eight months of the railways. and now, when the railway budget was presented, we got the performance of the last three months. What was stated in the last Consultative Committee meeting? Four lakh tonnes more foodgrains, one million tonnes more coal moved compared to the last year; 161 pairs of cancelled trains restored, 51 new non-suburban trains including 16 mail express trains introduced, and runs of another 18 trains extended. In the last week of October, the total daily originating loading on the broad gauge was 24,000 wagons, and on metre gauge 5200 wagons. By calculation, it comes to this: goods moving per day would be 6 lakh tonnes. It means that the total performance should have been more than 220 million tonnes. But the Minister has placed before us the figure of 195 million tonnes. So, either the previous distinguished, and now extinguished, Minister has said something wrong or this Minister is telling something wrong. The only conclusion we could draw is that the performance during the last 3 months is extremely dismal even compared to his predecessor's.

There is another point to be clarified, viz. how the 6 months' performance speaks one thing; and one year's performance speaks another. There is a lecture by Mr. R. K. Hazari. He was the Deputy Governor of the Reserve Bank of India. He has said:

"I started by emphasizing the Railways because we have reached a scandalous position of not even replacing the depreciated assets of the Railways."

This is the cause for late running, accidents and mishaps, for which poor railwaymen, workers and locomen are being victimized. The Minister has also said that they would invest this time more on repairs and replacements perhaps Rs. 450 crores out of Rs. 980 crores they have allotted for it. He should also enquire what happened to the earlier allotment, because Railways neither invest in repairs and replacements, nor do they add to their capacity. The rate at which Railways add to their capacity during this phase has gradually decreased. In 1965-66, 450 route Kms. were added. Now it has been reduced to less than 200 route Kms. So is the case with electrification. That rate has also been reduced—170 Kms. of line are now being electrified. In this manner, we will take 400 years to electrify the entire Indian Railways.

I would like to put certain specific questions. The Minister has talked of industrial relations in Railways. He has also claimed that in the Railways, they obey the Industrial Disputes Act. Government of India has reported to the International Labour Organization thus:

"Government of India reports that workers in Indian Railways are covered by Industrial Disputes Act, 1947 which provides for settlement of unresolved disputes through conciliation; and when that is not possible, through arbitration and adjudication."

But in practice, whenever a dispute is raised before the RLG in respect of any case of dismissal of the workers or of victimization, they say: "We have got our own machineries. Disputes are referred to the machinery. So, they must not be referred to the industrial tribunals." This machinery operates for the recognized unions; but what happens to persons who are not members of the recognized unions, when they are the victims? Their cases are not referred to the joint machineries, nor to the industrial tribunals. They are also de-

barred from going to the tribunals under the Industrial Disputes Act. Normally, going to the industrial tribunals, under the Industrial Disputes Act, is a mandatory. That Act is mandatory for all work-men. The Railway Minister should clarify the position.

One more point: recently, we have seen the Kisan Specials. At the end of March and April, thousands of real kisans—they are not land-owning kisans, but landless kisans—migrate from North Bihar and Chhota Nagpur to Punjab. And what happens to them in the trains? (*Interruptions*) There is a paper called *Migrant Labourers in Rural Punjab*—Manjit Singh and K. Gopal Iyer, Department of Sociology, Punjab University, Chandigarh. How the railway men at Ludhiana Station tackle the labourers who are coming from North Bihar to work in Punjab? I am reading from the research paper from Punjab. It says as follows:

"The discussion under this section relates to the harassment meted out to the labourers when they got down from the various trains in Ludhiana and other stations like Khanna, Rajpura, Jullunder etc. However, what follows are based on the observations at Ludhiana railway station towards the end of March 1980 and the first two weeks of April, 1980. It coincides with the wheat harvesting and threshing period which is labour intensive operation. The trains through which is the labourers travel to Ludhiana are mainly Sealdah Express, Howrah-Amritsar Mail, Howrah-Amritsar Express, Hardwar Express and Dehradun Express. The trains are full of labourers packed to the capacity inside the compartments, on the roof of the trains, and in-between the two compartments. The number of labourers who travel on the roof all along the distance from Bihar to Punjab are in as large numbers as those inside the compartments.

The "hawks" at Ludhiana Railway station consisting of the ticket collectors and railway police are on wait to plunder the innocent labourers. As soon as the arrival of the trains is announced, they take their positions. There is almost one ticket collector standing near each compartment along with policemen to get hold of the labourers who are supposed to travel without ticket. There are several instances when the labourers holding genuine tickets are also held by the ticket collectors and policemen and asked to pay the cost of the travel again. (*Hindi Tribune*), Oct., 17, 1980."

MR. CHAIRMAN: Hon. members will not impute motive to the Chair; it is not fair.

SHRI A. K. ROY: It further says as follows:

"During each night between end of March to middle of April they get hold of 40 to 50 labourers each night and extract money from them. The unfortunate ones who are thus held are brought to the ticket collectors room which has a sign-board entitle, "May I help you." Such labourers who have money with them get freed after paying the amount demanded. Others are thoroughly searched even to the point of making them naked. Those without money become the object of sale to the employers who are assembled on large numbers at Ludhiana station with their trucks, tractors, buses etc. The labourers are sold to these employers at various rates even upto Rs. 60 per labourer. The labourers are also badly beaten on the railway station by the policemen."

On the basis of this paper, this matter should be enquired into and the hon. Minister should see that this is not repeated this year.

MR. CHAIRMAN: Shri Ram Singh Yadav.



SHRI M. RAM REDDY (Nizambad). As long as you are in the Chair, you behave like a judge. The moment you occupy your seat, you are a party man.

MR. CHAIRMAN: I am obliged to Mr. Reddy because he is trying to protect me.

श्री राम सिंह यादव (अलवर) : माननीय सभापति जी, मैं रेल मंत्री जी द्वारा सदन में प्रस्तुत बजट प्रस्तावों का समर्थन करता हूँ। मान्यवर, मंत्री जी ने इन बजट प्रस्तावों के माध्यम से रेलवे मंत्रालय को, रेलों को एक नई गति, नई दिशा दी है और नया कार्यक्रम दिया है जिसके लिये वह धन्यवाद के पात्र है। आप जानते हैं कि एशिया में सबसे अधिक लम्बी रेल लाइनें भारत में हैं। और सारी दुनिया में रेल की दृष्टि से हमारा चौथा स्थान है, यही नहीं रेल मंत्री जी ने जो इन्फ्रैस्ट्रक्चर और इमेजिनेशन्स इस बजट में दिये हैं और जो फ्रेट टैरिफ औरियेन्टेड पोलिसी रखी है उसके लिये मैं उनको धन्यवाद देता हूँ। बहुत दिन से यह मांग रही है कि रेल मंत्रालय जब तक स्वयं में अपने रिसोर्स डेवलप नहीं करेगा तब तक वह जनरल बजट पर आश्रित रहेगा और अपने आप में एक आर्थिक क्षमता पैदा नहीं होगी। रेल मंत्री जी जो एक नई पोलिसी ले कर चले हैं और फ्रेट टैरिफ को ले कर सामने आये हैं उसमें नये मुझाव दिये हैं, और अब तक जो केवल पैसेंजर टैरिफ की पोलिसी रही है उसको एक नई दिशा और ष्ख दिया है।

आप जानते हैं कि जहाँ तक पैसेंजर ट्रैफिक का सवाल है उसने गत दिनों में 178 प्रतिशत की तरक्की की है, आगमिंटेशन हुआ है। और पिछले तीन साल के अन्दर ही केवल 30 प्रतिशत की वृद्धि हुई है। मैं कहना चाहूँगा कि देश की बढ़ती हुई आबादी को देखते हुए आपको अगले वर्ष के बजट में इस दृष्टि

से जो आपके रिसोर्स डेवलप हों तो पुनः सोचना होगा कि वास्तव में फ्रेट टैरिफ पोलिसी ही नहीं बल्कि पैसेंजर टैरिफ पोलिसी की तरफ भी फिर दोबारा ध्यान देना होगा। अभी मेरे से पूर्व वक्ता ने कहा था कि जो रेल में सफर करने वाले हैं, वह केवल यात्री कम्पार्टमेंट में ही नहीं छत पर भी बैठते हैं। इसका कारण यह नहीं है कि वह छत पर बैठने में बहुत खुश हैं, उसमें केवल 1,2 परसेंट ऐसे होंगे जो छत पर बैठना चाहें, लेकिन जो रेल 1950 में केवल 32 करोड़ की दृष्टि से चलती थी वहाँ आज वह 70 करोड़ की आबादी के मुल्क में चल रही है। आपके द्वारा काफी कैपेसिटी बढ़ाने के बाद भी पैसेंजर को एकमोडेट करने के लिये आपके पास पर्याप्त साधन नहीं है।

आप जानते हैं कि आपने जो कुछ भी मीटर गेज को ब्राडगेज में कन्वर्ट करने के लिये प्रयत्न किया है उसको और ज्यादा बढ़ावा आपको देना होगा। आज सारे मुल्क में केवल 51 प्रतिशत ब्राडगेज है और 42 प्रतिशत मीटर गेज है और सिर्फ 7 परसेंट नैरोगेज है। आपका यह कहना है कि ब्राडगेज में जितना भी माल ढोते हैं या पैसेंजर्स ट्रैफिक को ले जाते हैं वह 77 और 80 परसेंट से ऊपर है। आपके प्रपोजल्स से मालूम होता है कि ब्राडगेज पर जो आपकी लागत है, उसका रिटर्न मीटर गेज के मुकाबले में ज्यादा हो गया है। आपको इस पर पुनर्विचार करना होगा।

आपने जो किताब पेश की है, उसके पेज 24 पर दिया हुआ है कि दूसरे मुल्कों में जो रेलें चलती हैं, वहाँ पर मीटर गेज की रफतार 150 किलोमीटर है, इसलिए उसके ब्राडगेज में कन्वर्ट करने की आवश्यकता नहीं है। मैं इससे इन्फाक नहीं करता हूँ, इस को दोबारा सोचना चाहिये।

सांग रेल में, आर्थिक दृष्टि से और उपयोगिता की दृष्टि से ब्राडगेज ज्यादा लाभकारी सिद्ध हुआ है, इसलिये इस पर आपको सोचना होगा। इस देश में आज रेल केवल आर्थिक और औद्योगिक दृष्टि से ही नहीं, बल्कि सामाजिक और राष्ट्रीय एकता की दृष्टि से भी महत्वपूर्ण भूमिका निभा रही है। आज भी रेल को उपयोगिता और उपयोगिता उस क्षेत्र के आर्थिक और औद्योगिक विकास के लिये उतनी ही अधिक है जितनी 1853 में थी जिस समय रेलों को प्रारम्भ किया गया था। मैं निवेदन करूंगा कि आपको अपनी पालिसी में, चाहे वह कन्वर्जन की पालिसी हो चाहे नई लाइन बिछाने की पालिसी हो, उसमें कुछ प्रायद्विज तय करनी होंगी और इनको तय करने के लिये जैसे कि आजकल खास तौर से इंटरस्ट्रियल और एन्टेड पालिसी हो, एथ्रोक्लचरल और एन्टेड पालिसी हो, उसी को ध्यान में रखते हुए आपको नई रेल कायम करने और मॉटरगेज को कन्वर्ट करने के लिये देखना होगा।

मैं यह निवेदन करूंगा कि एक बहुत बड़ी मांग इस सदन में आज से ही नहीं बल्कि पिछले 20 सालों से मैं सुनता आ रहा हूँ कि दिल्ली से अमदावाद की मॉटरगेज लाइन को ब्राडगेज में कन्वर्ट किया जाये। यह केवल वहाँ के स्थानिय लोगों की मांग नहीं है, यह केवल गुजरात और राजस्थान के लोगों की ही मांग नहीं है बल्कि ऐसी मांग है, जिसको मैं कहूंगा कि नेशनल प्रोजेक्ट के रूप में आपको इसे स्वीकार करना चाहिये।

यह इसलिये कि आपको मालूम है कि एशिया में सबसे बड़ी नहर राजस्थान कैनल है। उसका 9 करोड़ रुपये इसलिये काम में नहीं आ सका है कि आप वहाँ पर कोयला, लोहा और दूसरे इन्फ्रास्ट्रक्चर नहीं दे सके हैं। इसका कारण यह है

कि आपके पास रेल और रेल वॉगन पर्याप्त रूप से नहीं है। इस बारे में आपको सोचना होगा।

15.59 hrs.

[SHRI HARINATHA MISRA in the Chair]

राजस्थान में जो सीमेंट प्लांट लगाये हुए हैं उनकी प्रोडक्शन कॅपेसिटी 3 मिलियन टन है। राजस्थान नहर का फर्स्ट फेज कॅम्पलीट हो चुका है और उसकी वजह से राजस्थान में फूड-ग्रेन्स की पैदावार 5 मिलियन टन है। आप इस बात पर गौर कीजिये कि जहाँ पर केवल 3 मिलियन टन सीमेंट और 5 मिलियन टन फूडग्रेन्स और उसके साथ जितने भी मिनरल्स हैं, चाहे सॉफ्ट स्टोन हो, सिलीका सैंड या जिंक फास्फेट हो या दूसरा रा मॅटीरियल हो—लाइम स्टोन, मारबल स्टोन, कोटा स्टोन हो उस सारे माल को ले जाने के लिये राजस्थान के अन्दर पर्याप्त साधन नहीं हैं। जितना माल राजस्थान में निकलता है, उतना हिन्दुस्तान के किसी और सूबे में नहीं है। इस सब के ट्रांसपोर्ट के लिये आपको रेल की व्यवस्था करनी होगी।

भौगोलिक दृष्टि से भी देखें तो आपको मालूम होगा कि राजस्थान के हिस्से में केवल सवाई माधोपुर तक ब्राडगेज की लाइन जाती है और कहीं दूसरी जगह नहीं है।

जब पाकिस्तान में भुट्टो की फांसी की सजा हुई तो उसने अदालत में एक स्टेटमेंट में कहा था कि मैंने पाकिस्तान की सब से बड़ी सेवा यह कि है शाह आज़ ईरान राजस्थान कैनल को कॅम्पलीट करने के लिए भारत को पैसा देना चाहते थे, लेकिन मैंने उन्हें मना कर दिया और पैसा नहीं देने दिया, क्योंकि राजस्थान कैनल सामरिक दृष्टि से एक महत्वपूर्ण परियोजना है।

[श्री राम सिंह यादव]

16.00 hrs.

राजस्थान कैनल की सहायता से हम फूडग्रेन्ज पैदा कर रहे हैं, दूसरे साधन पैदा कर रहे हैं, लेकिन जब तक वहाँ रेलवे लाइन नहीं होगी, तब तक वहाँ की पैदावार राष्ट्र के दूसरे हिस्सों में नहीं जा सकेगी। इसलिए राजस्थान में मीटर गेज का एक रेलवे जौन कायम करना चाहिए। जैसा कि मेरे पूर्ववक्ता ने कहा है, सारे देश में जो नौ रेलवे जोन्स हैं, मंत्री महोदय को साइंटिफिक और जियो-ग्राफिकल दृष्टि से और इंडस्ट्रियल तथा एग्रीकल्चरल आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए उनके बारे में पुनर्विचार करना चाहिए। यदि इस प्रकार जोनल सिस्टम का पुनर्गठन किया जायेगा तो रेलवे में एफिशेंसी और वर्कमैनशिप बढ़ेगी और रेगुलेरिटी तथा पंकचुएलिटी से काम होगा। जोनल सिस्टम को रिवाइज करने के बारे में बजट प्रस्तावों तथा सम्बद्ध लिट्रेचर में जो कुछ कहा गया है, उससे चाहिए होता कि मंत्री महोदय के पास इस महकमे को आगे बढ़ाने के लिए एक साइंटिफिक एप्रोच और पोलिटिकल बिल है, और इसके लिए मैं उन्हें धन्यवाद देता हूँ।

मंत्री महोदय ने जिन लाइनों का सर्वे करने या जिन नई लाइनों के विद्यमान की बात कही है, दिल्ली अहमदाबाद लाइन को उनमें शामिल नहीं किया गया है। मंत्री महोदय इसपर पुनर्विचार करें और इसको ब्राडगेज में कनवर्ट करें। इसका सर्वे पूरा हो चुका है और प्लानिंग कमीशन के पास रिपोर्ट गई हुई है। मुझे आशा है कि मंत्री महोदय इंडस्ट्रियल और एग्रीकल्चरल प्रगति की नीति के अन्तर्गत इस लाइन को बनाने की घोषणा करेंगे और इसी बजट में इसके लिए रुपये की व्याख्या करेंगे।

मीटरगेज की सब से अधिक किलोमीटर रेलवे लाइन राजस्थान में है, लेकिन वहाँ पर मीटरगेज का कोई जोन नहीं है। अजमेर और जयपुर सैट्रली लोकेटिड प्लेसिड है, जो अहमदाबाद और दिल्ली दोनों से नजदीक हैं। इस लिए अजमेर या जयपुर में रेलवे जोन कायम किया जाये। इससे वहाँ की एफिशेंसी बढ़ेगी।

इन शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

DR. B. N. SINGH (Hazaribagh): Sir, I have gone through the budget proposals of the Railway Minister very carefully. At the outset, I would like to inform him that the budget has not been very well received either by the travelling people or by the industrialists because of the rise in fares and freight charges or by the consumers who will be receiving the manufactured goods at higher prices or by even the politicians who are disappointed to read that only 171 KM of new routes are going to be opened during 1981-82. So much with regard to the reception of the budget. However, Sir, I would like to tell the Minister that he had certainly brought in certain innovations in the railway administration. He has infused new blood in his Ministry. With in three months he has shown certain results by improving the goods traffic trying to arrest the declining trend in the receipts from goods traffic.

Railway, as has been said by the Railway Minister, is the biggest single unit Government employer employing nearly 1.7 million workmen. This is a very gigantic organisation. According to the Chairman of the Railway Board about 60 to 65 per cent of the earnings of the Railway are being spent on salaries and emoluments and the welfare of the workmen. It must be admitted that the Railway Minister has not had the time to look into this gigantic affair of trying to introduce much needed administrative reforms and look to the man management of his department. He has also not been able to have the op-

portunity and the time to look into the distribution of duties and to see whether his department is ever-staffed and how best it can be pruned. He has nevertheless given some thought to it as appears from the budget proposals. He is going to appoint trained personnel managers to look into the affairs of the management on the personnel side with the workmen. He is also thinking of appointing an expert committee which will go into the general question of re-organisation of the Railway administration—strengthening and streamlining it. It must be clearly understood that unless the Minister is able to bring in certain reduction in the staff and try to prune it, because much of it is acting as dead weight, I doubt very much if he will be able to bring in the required economy and efficiency in the running of the Railway Ministry. I quite understand that a Government organisation cannot take ruthless steps to show profitability. But all the same it must be understood that unless the matter is looked into properly, wastages are controlled, pilferages are stopped and there is judicious intermingling of manpower with machine power. I do not think he will be in a position to bring in reform in the Railway administration. I know that prices of all inputs are going up. Wage bills are going up. Pension liability is increasing. All these affect the Railway. And despite the improvement in receipts from freight traffic and also the improvement expected from passenger fares, there is a yawning budgetary gap of Rs. 344.84 crores. The gap, in my opinion, should have been left for the time being, temporarily uncovered and in the meantime, the Minister should have gone and appointed the expert committee as he has mentioned in his Budget speech, giving them a time bound programme, specifically to examine one issue and that is to bring in reform in the administration, prune it wherever necessity arises, stop wasteful expenditure, stop pilferages and then, in my opinion, quite a substantial amount of the deficit if not whole, would have been covered. Instead of doing this, I am afraid the Railway Minister has succumbed to the bureau-

cratic tactics of rushing to adopt cut-short methods of crippling levies by increasing the passenger fares, by increasing the freight rate on traffic, thus netting for the railways a huge amount of Rs. 365.26 crores, which will give him a revenue surplus of Rs. 11.42 crores. These levies, coming soon after the hike in fare and freight rates, will have a very disastrous effect on the economy of the nation and it will have all-round cost-push effect, and I am afraid that the doctrine of diminishing returns will start acting. I am confident that by improving the man-power management he could have achieved the same results which he is trying to do through fresh levies. Though the hon. Minister is talking to Shri Chandrasekhar, I would like to invite his attention to this.

MR. CHAIRMAN: Probably they are discussing the issue which you are raising.

DR. B. N. SINGH: May be his mind is somewhere else, but I would like to have at least one of his ears.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI KEDAR PANDAY): I am quite attentive.

DR. B. N. SINGH: Whatever may be the justification of the Railway Minister, I would appeal to his generosity to look once again to charging a flat ten per cent increase in the second class fares. The second class is the lowest class in rail travel and it is only when there are some compelling reasons that people who can ill afford a journey travel in the second class. So, while replying to the debate, I would like him to spell out the Government's policy specifically on this issue. I do not mind his increasing the fares of air-conditioned or first class or air-conditioned sleeper. He may please himself by raising them. But, so far as second class fare is concerned, this increase should not be there. After all, only when there are compelling circumstances, people travel by second-class; not otherwise. He has given relief only for travel upto 100 km. This restriction on kilometers travelled should be removed,

[Dr. B. N. Singh]

Coming to freight, he has given exemption only to three items, namely, charcoal, fuel, wood and salt for domestic purpose. I would suggest that some more items should be included in this list like cereals, food articles which are carried by train.

MR. CHAIRMAN: You have congratulated him for his generosity.

DR. B. N. SINGH: While congratulating him for his generosity, I am requesting him to extend it further to items like meat, fish, vegetables, fruit etc. In fact, all perishable articles should be exempted.

MR. CHAIRMAN: He should conclude now.

DR. B. N. SINGH: I am yet to come to my main points. Sir, you realise that we come from a very backward region of Bihar.

MR. CHAIRMAN: So, I would suggest that you come to the main point straight.

DR. B. N. SINGH: Very good. But what I have mentioned is also very important.

I would request the Minister to extend the exemption to these items. Otherwise, it will adversely affect the economy of the country.

Then, Sir, I come to the question of the meagre mileage which he is adding to the national railways in 1981-82. It is only 171 km. If this is the speed at which the railways are going to break new ground, I do not know how many centuries they will need in trying to cover by railways the entire length and breadth of India, which is a sub-continent.

In the matter of selecting new railway lines backward regions are ignored and only such areas are taken up where there is political pull or where they fear political turmoil. In the process of laying new lines Chotanagpur is neglected. Perhaps the Minister knows that the per capita railway

lines in our country is infinitesimal. We have been hearing here from pre-Independence days that Hazaribagh will get railway connection. Unending chain of surveys have been going on, but a final route has not yet been selected. When our Prime Minister, Shrimati Indira Gandhi, visited Hazaribagh, which is the Divisional Headquarters of North Chotanagpur, during April-May, 1980, she promised that Hazaribagh will soon be connected with railway lines. But unfortunately due to the apathy of the Railway Board nothing is done. Surveys have been going on since pre-Independence days. Only the other day, to a question put in this very House, the Minister replied that survey has been completed and the route selected in that survey is Ranchi-Hazaribagh Town-Koderma-Giridih. And to a Supplementary Question put by me on 11-12-80 he was good enough to answer and I quote his words in this very House.

The hon. Minister said:

“माननीय सदस्य ने यह सवाल रखा है कि वह पिछड़ा हुआ इलाका है। यह बात सही है कि वह ट्राइबल एरिया है और उस पर विशेष ध्यान है, नव कन्सेंट हो चुका है और छटा संवर्धन योजना में इनक्लूड होने जा रहा है”।

श्री रघुनन्दन लाल भाट्टा :  
(अमृतसर) : इन्कार कब किया है।

डा० बी० एन० सिंह : इन्कार किया है, वही मैं बताने जा रहा हूँ।

It came as a great shock, a bolt from the blue, when I read his Budget proposal at page 85 that another route is being proposed to be surveyed. The route surveyed was this Hazaribagh-Koderma-Giridih-Ranchi and the route which is now proposed to be surveyed is Hazaribagh-Hazaribagh Road Giridih which was surveyed and rejected in 1975. So, we made a representation to the Minister on the 26th of February and he was good enough to see the hollowness, time consuming and money wasting proposal of

the Railway Board. The Railway Board has exposed him here. Innocently he read what had been given to him by the Railway Board.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI KEDAR PANDAY): I shall get this corrected. (Interruptions). And we told the hon. Member that this Hazaribagh Road will be excluded.

(Interruptions).

DR. B. N. SINGH: That is why I said he was good enough to see the hallowness. That is what I was saying.

MR. CHAIRMAN: The Minister has revised his opinion substantially.

DR. B. N. SINGH: He said that it would be included in the Sixth Five-Year Plan. A paltry sum has been provided in the Budget, i.e., Rs. 3,50,000 for survey against the estimated cost is Rs. 12 lakhs. Our Chief Minister, Dr. Jagannath Misra, is very keen that the railway line should be given to Chotanagpur and the area should be developed because it abounds in mineral wealth, but paradoxically enough, 70 per cent of the people of Chotanagpur live below the poverty line.

MR. CHAIRMAN: I think the paradoxical thing is that the two are not seeing eye to eye.

SHRI CHANDRA SHEKHAR SINGH (Banka): They are in perfect agreement.

DR. B. N. SINGH: I have convinced my Minister to see to it. At the same time, I request the hon. Minister....

(Interruptions).

I am saying.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS AND DEPARTMENT OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI P. VENKATASUBBAIAH): After all this is Bihar affair.... (Interruptions).

DR. B. N. SINGH: The triangle is complete. What I was saying is if the hon. Railway Minister approaches the Bihar Government, the Chief Minister is keen to develop this area. He will

make a sizeable contribution and the final engineering survey can be completed within one year and as promised by the Minister on the floor of this House, the project of laying the Railway line be completed within 1981-85.

With these words and the suggestions given earlier I support the Budget.

श्री अटल बिहारी वाजपेयी (नई दिल्ली) : सभापति जी, लगभग एक वर्ष के भीतर किराये और माल भाड़े की दर में तीस फीसदी की वृद्धि की गयी है यह वृद्धि असाधारण है और मंत्री महोदय ने इसका औचित्य यह कर कर ठहराया है कि ईंधन का खर्च बढ़ा है, कर्मचारियों को अधिक

### [श्री भटल विहारी बाजपेयी]

भुगतान करना पड़ेगा। इससे इंकार नहीं कर सकते कि इंधन का खर्चा बढ़ा है लेकिन उसी मात्रा में रेलवे की क्षमता और इनएफीशिवेंसी में भी वृद्धि हुई है।

एक बात जो मैं विशेष रूप से उठाना चाहता हूँ कि रेलवे में कोयले की खपत क्यों बढ़ रही है, कोयले का खर्चा क्यों बढ़ रहा है? सारे प्रयत्न डीजेल-इजेशन और उससे भागे जा कर इलेक्ट्रीफिकेशन करने की ओर है। अगर हम धाकड़े देखें तो यह पायेंगे कि कोयले का खर्चा पहले से बढ़ रहा है। यह कैसा रहस्य है? इसका उद्घाटन आवश्यक है।

सभापति महोदय, पर थाउजेण्ड थ्रोस किलोमीटर पैसेजर्स और गुड्स सर्विसिज के हिसाब से अगर आप कोयले का कंजम्पशन देखें तो जो 1970-71 में पर थाउजेण्ड 59.0 परसेंट था वह 78-79 में 70.25 परसेंट हो गया। यह 22, 28 परसेंट इन्क्रीम परसेंट सर्विसिज की है। यह कैसे हो सकता है। अब आप मालगाड़ियों के बारे में देखें। 1970-71 में 60.3 परसेंट थी और 1979-80 में 81 परसेंट हो गयी। इस तरह से 34.3 परसेंट कोयले का खर्चा बढ़ा है। मुझे तो कोयले में बड़ा गोलमाल दिखायी देता है। कहीं ऐसा तो नहीं है कि कोयले की दलाली में कोई हाथ काला कर रहा है। इस पर कड़ों नजर रखनी होगी। मंत्री महोदय को धाकड़े दे कर यह सिद्ध करना पड़ेगा जब डिजेल-इजेशन की कोशिश हो रही है और इलेक्ट्रीफिकेशन की तरफ हम जा रहे हैं तो फिर कोयले का खर्च बढ़ने का औचित्य क्या है?

इलेक्ट्रीफिकेशन की बात हुई। 81-82 में हम 1418 किलोमीटर लाइन का विद्युतीकरण करना चाहते हैं। पांच साल में आपकी 45 इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव

की जरूरत होगी। हमारी क्षमता 300 या 350 इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव की है। इससे ज्यादा तैयार करने की नहीं है। मैं जानना चाहता हूँ कि बाकी के लोकोमोटिव कहां से आने हैं या इनके निर्माण करने के लिए कौन से कदम उठाये जा रहे हैं? हो रही उलटी बात है। आप डीजल लोकोमोटिव का उत्पादन बढ़ाने की ओर अधिक ध्यान दे रहे हैं। इस में भी फिजूलखर्ची को टाला जा सकता है। अभी पटियाला में 30 करोड़ रुपये की लागत से डीजल कम्पौनेंट्स के उत्पादन को बढ़ाया जा रहा है। मंत्री महोदय, इस बात की जांच करें कि वाराणसी में डी० एल० डब्ल्यू० कारखाने जिसमें कि अभी तक अतिरिक्त उत्पादन क्षमता बेकार पड़ी है, क्या उसका लाभ उठा कर डीजल लोकोमोटिव्स का उत्पादन नहीं बढ़ाया जा सकता? क्या उसका लाभ नहीं उठाया जा सकता है? फिर पटियाला के कारखाने को क्यों बनाया जा रहा है?

सभापति महोदय, भारत सरकार के विभिन्न मंत्रालयों में काम करने वाले सचिवों की बैठक हुई।

उसमें यह तय किया गया था कि हमें जो उर्जा की नीति बनानी है उसको ध्यान में रखते हुए इलेक्ट्रो लोकोमोटिव्स को हमें प्राथमिकता देनी है, विद्युतीकरण का हमें विस्तार करना है। लेकिन ऐसा लगता है कि रेल मंत्रालय ने इस ओर पूरा ध्यान नहीं दिया है। कहीं इसका कारण यह तो नहीं है कि रेलवे बोर्ड के सदस्य है वे मर्कैनिक इंजीनियरिंग डिपार्टमेंट के है। बिजली का सारा कार्य मर्कैनिकल इंजीनियरिंग के अन्तर्गत आता है। अब बिजली के इंजीनियरिंग डिपार्टमेंट के है।

विस्तार की बात होती है, चाहे वह इंजन बनाने की बात हो या विद्युतीकरण की बात हो, कहीं ऐसा तो नहीं कि रेल मंत्रालय में जो परस्पर प्रतियोगिता चलती है, प्रतिस्पर्धा चलती है, विद्युतीकरण का सारा प्रोग्राम उसका शिकार बन जाता हो। यह सिफारिश की गई थी कि इलेक्ट्रीकल इंजीनियरिंग विभाग का भी एक प्रतिनिधि रेलवे बोर्ड में होना चाहिए। मैं नहीं जानता कि उस सिफारिश का क्या हुआ लेकिन मैं यह जरूर जानता हूँ कि प्रतियोगिता और प्रतिस्पर्धा के कारण डिपार्टमेंटल राइवलरी है और जो अलग-अलग विभागों को बांटकर देखते हैं, उसकी समझता को नहीं देखते वे रेलवे प्रशासन की सेवा नहीं कर सकते और न ही देश का कल्याण कर सकते हैं। इस प्रतिस्पर्धा को हमें समाप्त करना होगा मंत्री महोदय इस ओर ध्यान दें।

सभापति महोदय, नई टेक्नालाजी हम लाना चाहते हैं। हमारा रेल मंत्रालय किस तरह से नई टेक्नालाजी ला रहा है इसका एक उदाहरण मेरे सामने लाया गया है। अमेरिका के कोलाबोरेशन से बंगलौर में कास्ट-स्टील-व्हील्स बनाने का प्लांट बना लिया, व्हील बनाने का फैसला कर लिया, मगर यह कास्ट-व्हील कहां काम में आएगा, इसका अभी तक निर्णय नहीं हुआ है। क्या वह लोकोमोटिव्स.....।

सभापति महोदय : वह कौन सी चीज है जिसका पता नहीं चला।

श्री छटल बिहारी बाजपेयी : सभापति महोदय, हम दो तरह से पहिए बनाते हैं। यह नई टेक्नालाजी में कास्ट व्हील तैयार किया जाएगा, लेकिन यह व्हील कहां काम में आएगा, यह अभी तक पता नहीं है। इस प्लांट पर 34 करोड़ रुपए खर्च करने का अनुमान लगाया गया था। अब 132

करोड़ हो गए हैं और जब तक प्रोजेक्ट पूरा होगा तब तक खर्चा 200 करोड़ तक पहुंच जाएगा। लेकिन यह पहिया कहां लगेगा ? क्या इंजन में लगेगा ? इंजन में तो लगेगा नहीं। सवारी डिब्बों में भी नहीं लगेगा। मंत्री महोदय ने बाक्स वैगंस का उल्लेख किया है, उसमें भी नहीं लगेगा। इसलिए मैं जानना चाहता हूँ कि यह कास्ट व्हील कहां काम में आएगा ? मुझे इसका उत्तर चाहिए।

सभापति महोदय, गेज परिवर्तन की बड़ी चर्चा हो रही है। हमने तो यहां मंत्री परिवर्तन देखा है। पांच साल के लिए रेल मंत्रालय की गाड़ी पंडित कमलापति त्रिपाठी के गार्ड के रूप में चलेगी, हम तो यही समझते थे, लेकिन रास्ते में दुर्घटना हो गई। त्रिपाठी जी चले गए, पाण्डे जी भा गए। मुझे इससे कोई लेना-देना नहीं है, मगर साल भर के भीतर यह मंत्रियों का परिवर्तन समझ में न आने वाली बात है। या तो त्रिपाठी जी को नियुक्ति गलत थी या उनको हटाना गलत था, दोनों बातें सही नहीं हो सकती। मगर मैं इसकी चर्चा नहीं करूंगा, यह सत्तारूढ़ दल का धरेलू मामला है।

एक माननीय सदस्य : प्राय चर्चा कर भी रहे हैं और कह रहे हैं कि चर्चा नहीं करना चाहते ?

श्री छटल बिहारी बाजपेयी : सभापति महोदय, थोड़ा-बहुत इशारा तो करना ही पड़ता है। मैं जो बात कह रहा हूँ वह दूसरी है। मंत्री महोदय ने एक बड़ा ही साहसपूर्ण ऐलान किया है, मैं उसका स्वागत करना चाहता हूँ कि मीटर गेज को ब्राड गेज में बदलने की कोई जरूरत नहीं होनी चाहिए। देश के अनेक भाग ऐसे हैं जहां रेल लाइन नहीं है, वहां रेलवे लाइन ले जाना प्राथमिकता का काम है। हमें सड़क यातायात को बढ़ावा देना है। हमारे साधन सीमित हैं। मैं तो



[श्री प्रदल बिहारी बाजपेयी:]

समझता हूँ कि यह नीति संबंधी फैसला हमने पहले क्यों नहीं किया? यह ठीक है कि यह फैसला लोक प्रिय होने वाला नहीं है। जिन क्षेत्रों में त्राड गेज नहीं हैं और जो सदस्य या मंत्री वहाँ से आते हैं वे इसकी वहाँ के लिए मांग करेंगे—

सभापति महोदय : इसकी आलोचना हो चुकी है और आगे भी होगी। हिन्दू जैसे पक्ष ने अपने सम्पादकीय में इसकी आलोचना की है।

श्री प्रदल बिहारी बाजपेयी : आप तो बड़े पंडित हैं और विद्वान भी हैं।

सभापति महोदय : पंडित नहीं हूँ।

श्री प्रदल बिहारी बाजपेयी : सभापति महोदय, एक श्रेय होता है और एक प्रेय होता है। श्रेय और प्रेय में लगातार संबंध चलता रहता है। मंत्री महोदय का कदम श्रेयपूर्ण है लेकिन वह प्रिय नहीं होगा। मैं अप्रिय बात कह रहा हूँ। जब फैसला कर लिया है कि गेज परिवर्तन नहीं होगा तो फिर ग्यारह सैकड़ों में गेज परिवर्तन के वास्ते सर्वे कराने की क्या जरूरत है? क्या वह परस्पर विरोधी बात नहीं है? क्या राजनीतिक दबाव में ऐसा नहीं किया जा रहा है। मऊ शाहगंज संवहन का किस के दबाव में आ कर कराया जा रहा है? किस की चिट्ठी उसके लिए प्राप्त हुई है? क्या योजना आयोग ने स्वीकृति दी है? सत्तारूढ़ दल के एक माननीय मंत्री हैं— मैं उनका नाम नहीं लेना चाहता—वह इस कनवर्शन में रुचि रखते हैं और मंत्री महोदय को मानना पड़ा है। लेकिन रेल मंत्रालय ने, रेलवे बोर्ड ने या किसी दूसरे विभाग ने विचार नहीं किया है, कितना खर्च पड़ेगा इसका अंदाज पत्रक नहीं बनाया। एक कनवर्शन और है बंगलौर से मैसूर तक का। वह भी राजनीतिक दबाव में हुआ है।

एक माननीय सदस्य : दंडवते जी ने यह किया था।

श्री प्रदल बिहारी बाजपेयी : कर्ता धरता यहां बैठे हैं। लेकिन अब तो नीति नहीं बनी है। नीति में परिवर्तन की घोषणा भी है। लेकिन नीति का निर्धारण एक और है और आचरण दूसरी और है। इससे रेल मंत्री की विश्वसनीयता नहीं बढ़ेगी और न रेल मंत्रालय की। आप्रेशनल या फाइनेशियल कारणों से गेज परिवर्तन की बात कही जाए तो मैं समझ सकता हूँ लेकिन राजनीतिक दबाव से यह चीज बिल्कुल नहीं होनी चाहिये।

दुर्घटनाएं बढ़ रही हैं। क्यों बढ़ रही हैं इसकी गहराई में जाने की जरूरत है। दुर्घटनाओं की जांच के लिए एक सीकरी कमेटी बनी थी। उसने सिफारिशें की थीं। उन पर अमल क्यों नहीं किया गया? क्या यह सम्भव नहीं था कि दो तीन जोनल रेलवेज में उन सिफारिशों पर अमल करके देखा जाता? समिति ने दुर्घटनाओं की की चर्चा करते हुए एक टिप्पणी की थी। मैं मंत्री महोदय का ध्यान उस ओर दिलाना चाहता हूँ।

सभापति महोदय : इसी के साथ समाप्त कर दें।

श्री प्रदल बिहारी बाजपेयी : खत्म कर दूंगा अगर बच गया तो।

श्री रघुनन्दन लाल भाटिया : दुर्घटनाओं के ऊपर दूसरी दुर्घटनाओं न करें।

श्री प्रदल बिहारी बाजपेयी : सीकरी कमेटी ने यह लिखा था :

The Safety Organisation should be manned by Officers from any of the five major Departments namely, Operating, Civil Engineering, Mechanical Engineering, Signal and Tele-Communication Engineering and Electric Section who are mainly concerned with safety in train operation.

अभी तक तो यह होता है कि सारे सेफ्टी के मामले ट्रेफिक ट्रांसपोर्टेशन डिपार्टमेंट देखता है। सीकरी कमेटी की सिफारिशों के प्रकाश में क्या इस में संशोधन करने की आवश्यकता नहीं है? इस बारे में जो विभागीय प्रतिस्पर्धा है इसको हावी होने का मौका नहीं दिया जाना चाहिये। रेलों में जो यात्रा करते हैं वे सुरक्षित पहुंचने—भले ही देर से पहुंचने—इसकी व्यवस्था होनी चाहिये। लेकिन हमारी रेलें इतनी क्षमता वाली हैं कि आप कहीं का टिकट लें, आपको पहुंचा वहीं और दिया जाता है। लेकिन ऐसी जगह न पहुंचाएँ जहाँ से वापिस आना असम्भव हो जाए, मुश्किल हो जाए।

श्री कमल नाथ झा (सहरसा) : रेलवे वजट का समर्थन करते हुए मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि हमारे मौजूदा रेल मंत्री महोदय राष्ट्रवादी हैं, समाजवादी भी हैं और प्रगतिशील आदर्शों में आस्था रखने वाले भी। समयमाय के कारण बहुत कुछ तो मैं नहीं कहना चाहता लेकिन इसके पहले की मैं मूल विषय पर आऊँ एक निवेदन करना चाहता हूँ। डैमोक्रेटिक सोशलिज्म के आदर्शों की बहुत चर्चा होती है और हमारी सरकार भी उस में आस्था रखती है। रेलवे पब्लिक सैक्टर की सब से बड़ी इंडस्ट्री है और सब से पुरानी इंडस्ट्री भी। और हमारे मौजूदा मंत्री महोदय समाजवादी भी हैं। तो क्या हम आशा करें कि जो कर्मचारी, जो श्रमिक रात दिन मेहनत कर के रेल के

पहिये को, रेल गाड़ी को चलाते हैं उन श्रमिकों, मजदूरों का रेल के संभालन में कोई अधिकार है? या अंग्रेजों द्वारा बराबर में जो अफसरशाही रेलवे बोर्ड में बैठ कर नौकरशाही दृष्टिकोण से रेलवे को चलाती है वही चलता रहेगा, और इसी चलने का नाम डैमोक्रेटिक सोशलिज्म, नई सभ्यता का रूप दिया जाएगा? मंत्री जो, आप अच्छे ट्रेड यूनियनिस्ट हैं इसलिये मैं आपके समक्ष विचारने के लिये रखता हूँ कि रेल के प्रशासन में कोई परिवर्तन करने की आपकी योजना है या नहीं? और अगर है, तो उसमें रेल में काम करने वाले श्रमिकों और मजदूरों को उसके प्रशासन में कोई हिस्सेदारी होगी या नहीं, इस पर आप रोशनी डालने की कृपा करेंगे, क्योंकि आप कहते हैं कि हम समाजवादी भी हैं और ट्रेड यूनियनिस्ट भी हैं।

मेरा दूसरा मुद्दा यह है, पब्लिसिटी सदस्यों ने यहाँ कहा कि नेशनल इंटीग्रेशन, इमोशनल इंटीग्रेशन का रेलवे बहुत बड़ा साधन है, और मैं इसको स्विकार करता हूँ। लेकिन मैं एक उदाहरण रखता हूँ। मैंने मंत्री जी से भी कहा है कि जब कोसों बाराज बीरपुर के पास नेपाल में बना, हिन्दुस्तान का कुछ हिस्सा इस प्रकार बंट गया कि अगर हम हिन्दुस्तान से हिन्दुस्तान में जाते हैं तो 50 किलोमीटर नेपाल हो कर हमें गुजरना पड़ता है। इन संघर्ष सदस्य हैं, हम उस क्षेत्र को रिप्रजेंट करते हैं, मुझ से पहले भी माननीय सदस्य उस कांस्टीच्यूएंस को रिप्रजेंट कर चुके हैं, जहाँ हम नेपाल में प्रवेश करते हैं अपनी कांस्टीच्यूएंस में जाने के लिए तो हमारा ध्वज उतार लिया जाता है, हम झंडा फहरा कर नहीं जा सकते। अगर कोई संकट हो जाय और बिहार सरकार अपनी पुलिस या कां०एस० एफ० या सी०आर०पी० को भेजती है तो बीरपुर के पास बाराज के निकट हमारी फौज और पुलिस के जवानों को डिस्ग्राम कर दिया जाता है और नेपाल की मिलिट्री

[श्री कमल नाथ झा]

के संरक्षण में पूरे नेपाल क्षेत्र को हमारी फ़ौज के जवानों को धार करना पड़ता है। 90,000 करोड़ रु० की योजना बन रही है तो क्या हिन्दुस्तान इतना दरिद्र है, इतना अकिञ्चन है, ऐसा भिखमंगा है कि भारत से भारत में जाने के लिये वह यातायात का मार्ग नहीं बना सकता? शायद दुनिया के किसी देश में ऐसी स्थिति नहीं है कि अपने देश से अपने देश में जाने के लिये 50 किलोमीटर दूसरे देश हो कर जाना पड़े और हमारा राष्ट्रीय ध्वज खोल दिया जाय, हमारी पुलिस और फ़ौज को डिसअर्म कर दिया जाये। एक कौसी के पुल के बिना। लैटरल रोड जो पश्चिम से आती है दरभंगा में रुक जाती है। और जो पूरब से आती है वह फारबिसगंज में समाप्त हो जाती है। उसी तरह नार्थ इस्टर्न रेलवे की लाइन सहरसा से आगे बढ़कर भपटिया ही (धरमिट्टा) में और दरभंगा से आगे बढ़ कर निमली में सिर्फ 13 किलोमीटर की दूर पर कोशी पर एक पुल के अभाव में जुट नहीं पाती है। इस 13 किलोमीटर की दूरी तय करने के लिये 450 किलोमीटर यात्रा करनी पड़ती है, रेल से या सड़क से। यह नेपाल की सीमा से सटा हुआ क्षेत्र है। अगर आज चीन का हमला हो, उत्तर से आक्रमण हो तो एक दिन में पुल नहीं बनेगा, एक दिन में सड़क नहीं बनेगी। यह है यातायात का हाल। यह नेशनल इम्प्लायटैन्स की बात है। इन्ट्रेशन को हालत यह है कि हिन्दुस्तान से हिन्दुस्तान में जाने के लिये कोई सड़क नहीं है, 5, 5 योजनाएं समाप्त हो गईं और अब छठी योजना चल रही है। रेलवे से सामान और माल डोना बढ़ी चीज है, इस देश में सामान का मूल्य हो सकता है, माल का मूल्य हो सकता है, खान और खदान का मूल्य हो सकता है, लेकिन क्या इन्सान का मूल्य नहीं हो सकता है? क्या राष्ट्रिय सुरक्षा का मूल्य नहीं है? क्या पिछड़े क्षेत्र के विकास का मूल्य नहीं है? यदि भूगोल

के विचार्यों को पूछें कि दुनिया की घनी आबादी वाला हिस्सा कौनसा है तो जबकि मिलेगा कि चम्भारन से लेकर सीतामढ़ी तक, दरभंगा और मधुबनी का हिस्सा है जहां कि 15 सौ आदमी एक स्क्वायर किलोमीटर में रहते हैं। सारण भी उत्तर बिहार में है। बल्ब में सबसे ज्यादा डैसली पापुलेटेंड और सबसे ज्यादा पिछड़ा एरिया है।

यहां उद्योग नाम की कोई चीज नहीं है, विकास की कोई चीज नहीं है। लेकिन उस एरिये की हालत यह है कि वहां 25 करोड़ का पुल पिछले 30 साल की आबादी के बाद भी नहीं बन सका है। मैं अपने माननीय मंत्री महोदय से कहूंगा कि ट्रांसपोर्ट डिपार्टमेंट से, रक्षा विभाग से मिलकर एक ऐसी योजना बनायें जिससे हिन्दुस्तान से हिन्दुस्तान में जाने के लिये हमारे राष्ट्रीय ध्वज का अपमान न हो, हमारी फौज की बन्दूकें और संगीने रखवा न लीं जायें और नेपाल की आर्मी के प्रोटेक्शन में हमारी फोर्स न जाये। हिन्दुस्तान का सबसे घनी आबादी वाला यह एरिया आगे अंडर-डैवलप न रहे। रेल तथा सड़क से हिन्दुस्तान के दो हिस्सों को जोड़ने के लिये निमली सरायगढ़ में कोशिशें कर पुल बनाया जाये।

एक लिक ललित बाबू ने हमारे आदर्शगोय नेता श्रीमती इंदिरा गांधी के आशीर्वाद से छितौनी से बगाह के लिक को जो गंडक ने तोड़ा था, आज जोड़ दिया और कोसी के लिक को जो टूटा था, उस को जोड़ कर सम्पूर्ण उत्तर भारत को एक सूत्र में बांधा जाये। तो फिर जम्मू से ले कर गोहाटी तक नेपाल की सीमा से सट कर सड़क और रेल मार्ग हो जायेगा। और विकास, सुरक्षा एवं नेशनल इन्ट्रेशन की योजना पूरी होगी। इससे उत्तर बिहार पूर्वी उत्तर प्रदेश जो भारतवर्ष हिन्दुस्तान का सब से पिछड़ा क्षेत्र है, वह एक जूट होगा और आगे बढ़ेगा। इसलिए मैं निवेदन करूंगा कि आप निमली में तुरन्त कोसी पर पुल बनाते

की घोषणा करें। अभी मूक से पहले श्री भटल विहारी बाजपेयी जी ने कनवरशन तथा नानकनवरशन की नीति को एक सैद्धान्तिक जामा पहनाने का प्रयास किया। यह कोई इंटरनल सिद्धान्त नहीं है। नीति शास्त्रवत नहीं होती है। वह रिलैटिविटी से गाइडेड होती है, सापेक्षता से गाइड होती है। आज जो नीति सही है वह कल पुरानी हो सकती है और बदल दी जाती है। इसलिए अगर रेल मंत्री जी ने कनवरशन के प्रश्न पर बहुमुखी नीति का अनुसरण किया है तो उसमें विरोधाभास नहीं है। इतना कह कर मैं अपनी बात को समाप्त करता हूँ और बजट का समर्थन करता हूँ।

**श्रीमती कृष्णा साहू (बेगूसराय) :** सभापति महोदय, हमारे माननीय रेल मंत्री जी ने सदन में जो रेल बजट प्रस्तुत किया है, उसका मैं समर्थन करती हूँ। विरोध पक्ष का और से रेल बजट के बारे में बहुत सारी बातें कही और सुनी गई हैं। यह बात ठीक है कि दूसरे में खोट निकालना बहुत आसान है, लेकिन खुद को उस के अनुरूप ढालना बहुत कठिन होता है। यदि विरोधी पक्ष के लोग आइने को सामने रख कर जनता पार्टी की सरकार और उसकी छवि को देखेंगे तो उस में अनुशासनहीनता, तोड़फोड़ और भ्रष्टाचार तथा अव्यवस्था के अलावा कोई दूसरी छवि नजर नहीं आयेगी।

कुछ देर पहले श्री भटल विहारीजी ने अपनी बातें कहीं, लेकिन वह हम लोगों की बात सुनने के लिये नहीं बैठे, क्योंकि वह सुनना नहीं चाहते, इसी तरह की श्री ए० के० राय ने बड़ी-बड़ी बातें कहीं और वह भी चले गये।

आप सभी जानते हैं कि 1974 में रेल कर्मचारियों की बड़ी हड़ताल हुई और उन के कार्यकलाप जन-हित और राष्ट्र हित के विरुद्ध थे। उसके बाद भी हमारी सरकार

ने, जिन्होंने थोड़ी बहुत गलती की थी, उनको तो नौकरी में वापिस बुला लिया लेकिन वह सारे ऐसे लोग जो राष्ट्र के विरुद्ध काम कर रहे थे, जो कि जनहित में नहीं था, जो असामाजिक तत्व थे, जिन पर हिंसा, अपराध तोड़-फोड़ और अनुशासनहीनता को फैलाने की जिम्मेदारी थी, उन लोगों को पुनः नौकरी पर रख लिया गया। उसका मनोवैज्ञानिक कुप्रभाव प्रशासन पर पड़ा। उन लोगों को उन बड़े पदाधिकारियों, उस सुपरवाइजरी स्टाफ, के अधीन काम दिया गया, जिसने उन के विरुद्ध शिकायत की थी। जिन लोगों ने राष्ट्र-विरोधी कार्य किये थे, उन्हें पुनः नौकरी पर रख दिया गया। इसलिए आज की अनुशासनहीनता की परिस्थिति के लिए जनता पार्टी के लोग, नेता और उस का प्रशासन उत्तरदायी है।

उन्होंने दावा किया है कि उनका 1977-78 का रेलवे का बजट सरप्लस था। वे दम भरते हैं कि वह बजट बचत का बजट था। लेकिन वे भ्रांति और गलतफ़र्मी के शिकार हैं। भूतपूर्व रेल मंत्री और जनता पार्टी के नेता, श्री मधु दंडवते, इस बात का श्रेय लेना चाहते थे कि 1977-78 का बजट उनकी देन है। लेकिन उसका कारण हमारी सरकार द्वारा दिया गया मौमेंटम था, 1976-77 में हमारे सुदृढ़ प्रशासन का फल उन्हें मिला था। उसके बाद जब 1978-79 में उन्होंने दूसरा बजट प्रस्तुत किया, तो उनकी पोल खुल गई। उनका टारगेट 210 मिलियन टन माल-बहन का था, लेकिन वह 193 मिलियन टन पर आ कर ही अटक गया।

हमारे देश में करीब 110 लाख से ज्यादा लोग प्रतिदिन रेल पर सवारी करते हैं। मंत्री महोदय ने यह महसूस किया कि इतने लोगों को कुछ मुट्ठी-भर कर्मचारियों का शिकार नहीं होने देना

[श्रीमती कृष्णा साहू:]

चाहिए। उन्होंने लोको रनिंग कर्मचारियों की हड़ताल का बड़ी मुस्तीदी के साथ और प्रभावकारी ढंग से मुकाबला कर के देश को एक बड़े संकट से बचा लिया है।

देश को एक कोने से दूसरे कोने तक भ्रानज, खाद, सीमेंट, इस्पात और दूसरी आवश्यक चीजें पहुंचाने का काम रेलों के जिम्मे है। जब देश में भ्रराजकता बढ़ती है और अनुशासनहीता होती है, तो सब से पहले रेलें ही उसकी शिकार होती हैं। रेल मंत्री का ध्यान इस तरफ है और इस बारे में मुस्तीद है।

सभापति महोदय : ऐसे बातें जिनसे बड़ कुछ और मुस्तीद हों।

श्रीमती कृष्णा साहू : जिस तरह से मुगल साम्राज्य में बाबर ने एक सुव्यवस्थित और सुदृढ़ शासन हुमायूं के हवाले किया, लेकिन हुमायूं ने अकबर को जो दिया, वह एक खोखला राज्य था उसी प्रकार जनता पार्टी ने हम लोगों के सुपुर्द जो कुछ किया है, आप देखते हैं कि उसकी वजह से हम कितनी परेशानी में पड़े हुए हैं।

किराये और माल-भाड़े में जो बढ़ोतरी हुई है, वह उचित नहीं है। हमारे यहां की भ्राम जनता उसकी शिकार हुई है। जो गरीबी की रेखा के नीचे रहने वाले लोग हैं, इस बढ़ोतरी का सीधा प्रभाव उन पर पड़ा है।

सभापति महोदय : यह भी बताइये कि रास्ता क्या था।

श्रीमती कृष्णा साहू : उसमें कुछ कमी होनी चाहिए थी। यह ठीक है कि उनकी लाचारी थी क्योंकि रेल-संचालन के साधनी-ईधन, कोयले आदि-के दामों

में बढ़ोतरी हुई इस लिए कुछ न कुछ उखर करना था। लेकिन मैं इसकी ताईद नहीं करती हूं कि यह बहुत अच्छा हुआ है। इस से भ्राम जनता के ऊपर काफी इस का प्रभाव पड़ा है।

दूसरी बात मैं कहना चाहती हूं कि हमारी ट्रेनों में सब से पहले मंत्री महोदय को इस बात के ऊपर ध्यान देना चाहिए कि समय की पाबन्दी होनी चाहिए। समय की पाबन्दी बहुत ही आवश्यक है क्योंकि एक व्यक्ति या जो भी लोग जाते हैं एक निर्दिष्ट स्थान पर किसी प्रयोजन से जाते हैं और समय पर पहुंचना चाहते हैं। लेकिन वह समय पर नहीं पहुंच पाते हैं।... (व्यवधान)... इस की ओर रेल मंत्री महोदय का ध्यान जाना आवश्यक है क्यों कि यह बात सब से आवश्यक है।

ट्रेनों में भोजन रोशनी और पानी की व्यवस्था संतोषजनक नहीं है। इस की ओर रेल विभाग कुछ उदासीनता बरत रहा है। इस को उन्हें देखना चाहिए क्यों कि गाड़ी चलती है और उस में पानी नहीं मिलता है। इस की ओर ध्यान देना होगा और समय की जो पाबन्दी है उस में कड़ाई बरतनी होगी। वहां पर अकसर ऐसा होता है कि कोलेज और स्कूलों के इतने लड़के चले आते हैं और वह कहते हैं, एक लड़का मेरे सामने ही कह रहा है कि क्या करेंगे, केदार पांडेय के बाप भी हम को नहीं रोक पाएंगे।..

सभापति महोदय : आप कृपया उस भाषा का इस्तेमाल मत कीजिए।

श्रीमती कृष्णा साहू : मैं इसको वापस लेती हूं। मैंने कहा कि लड़के लोग ऐसा बोल रहे थे।

सभापति महोदय : आप को ऐसा नहीं कहना चाहिए।

**श्रीमती कृष्णा साहू :** उस को मैं विदवा करती हूँ। मैंने ऐसे ही उन की बात कही कि वह कहते हैं कि मंत्री महोदय क्या करेंगे ?

दूसरी बात मैं कहना चाहती हूँ— बहुत अरसे से बहुत सारी लाइनों का सर्वेक्षण किया जा चुका है जिन पर काम शुरू नहीं हुआ है। अक्सर कुछ दवाव में आ कर या हम लोग भी कभी कुछ रिक्वेस्ट करते हैं कि इस को कर दिया जायें तो उस का सर्वेक्षण हो जाता है लेकिन सर्वे करने के बाद बहुत दिनोंसे वह पुरानी फाइलों में पड़ा हुआ है। उस में एस्टैब्लिशमेंट कास्ट बढ़ती है और अनावश्यक परेशानी बढ़ती है। इसलिए मैं यह कहूँगी कि जो हमारे साधन हैं उनको ध्यान में रखते हुए जो अंधरे काम हैं उन को पहले पूरा किया जायें और नये कामों को अभी न लिया जायें।

रेल मंत्री महोदय की इस बात का मैं समर्थन करती हूँ जो उन्होंने एक निश्चय लिया है और कहा है कि मीटर गेज से ब्राडगेज में कन्वर्शन की जो बात है उस में मीटर गेज में भी तेजी आ सकती है, उस लाइन का भी प्राधुनिकीकरण हो सकता है, मैं कहना चाहती हूँ कि यह अच्छी नीति है और अपने साधन और आमदनी के स्रोत को देखते हुए यह करना चाहिए।

इसके बाद मैं अब वह बात कहना चाहती हूँ जो सब से ज्यादा आवश्यक है। बिहार हमारा बहुत पिछड़ा हुआ प्रान्त है। आज रोजनल इम्बैलेंसेज की बात होती है। ईस्ट इंडिया कम्पनी के समय में बेगूसराय, बरौनी और क्यूल स्टेशनों की जो हालत थी आज भी वह उसी हालत में पड़े हुए हैं। . . . (ध्वजध्वान)

**सभःपति महोदय :** बरौनी बदल गया।

**श्रीमती कृष्णा साहू :** जी नहीं। बरौनी का इंटरनेशनल महत्व है। वहाँ पर फिटि-साइजर का कारखाना है, इंडियन प्रायल

की रिफाइनरी है, वहाँ पर थर्मल पावर स्टेशन है, . . . (ध्वजध्वान) . . . मेरा बहुत सा समय तो इसी तरह बीच में चला गया है। मैं यह कहना चाहती हूँ कि जो ईस्ट इंडिया कम्पनी के टाइम में इन स्टेशनों का स्थान था, आज भी इन का वही स्थान है। उन का प्राधुनिकीकरण और एक्सपैन्शन किया जायें।

एक बात और कहना चाहती हूँ कि मन्दार हिल से वासी तक जो रेलवे लाइन है उस के ऊपर भी मंत्री महोदय का ध्यान जाना चाहिए और कटिहार से जोगवनी की बात भी कही गई है। उस की तरफ भी उन को ध्यान देना चाहिए।

इन्होंने एक हार्ड पावर कमेटी बनाने का प्रस्ताव रखा है, उस का भी मैं समर्थन करती हूँ। वह कमेटी यह देखे कि कहां पर जोनल आफिस की जरूरत है, कहां पर रेलवे कमीशन की जरूरत है। मैं समझती हूँ कि बहुत दिनों से पटना हैडक्वार्टर पर जोनल आफिस खोलने की चर्चा चली आ रही है। रोजनल इम्बैलेंस को समाप्त करने के लिए इस की बहुत आवश्यकता है।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं धन्यवाद देती हूँ . . . (ध्वजध्वान) . . .

एक बात मैं यह कहना चाहती हूँ कि उन्होंने छोटी योजना में 12 हजार करोड़ रुपये की मांग की थी लेकिन 5 हजार 100 करोड़ रुपये ही इन को मिले। तो ठीक है, साधन सीमित हैं, जो आर्थिक स्रोत हमारे हैं वह बहुत ही कम हैं। ऐसी स्थिति में मैं यह कहना चाहती हूँ, जो पुराने माल के डिब्बे हैं या जो यात्रियों के डिब्बे हैं वह सब पुराने हो गए हैं वह रिजेक्ट हो गये हैं, इस के लिए एक कारखाने का शिलान्यास अभी निरूपित में उन्होंने किया है, लेकिन उस में तो बहुत टाइम लगेगा, उस के पहले इन को रेनोवेशन होना चाहिए, इस की बहुत आवश्यकता

[श्रीमती कृष्णा साहू]

है। इन्हीं शब्दों के साथ मैं आप को धन्यवाद देती हूँ।

श्री पीयूष तिरकी (अलीपुरद्वार) : सभापति जी, रेलवे एंडमिनिस्ट्रेशन की कुव्यवस्था के सम्बन्ध में बहुत से सदस्य बोल चुके हैं, इसलिए मैं उन बातों को दोहराना नहीं चाहता हूँ। मैं इस अवसर पर रेलवे मिनिस्टर से कुछ अपील करना चाहता हूँ। आप सब जानते हैं कि हमारा पूर्वांचल प्रदेश देश का सब से पिछड़ा भाग है। इस में रेलवे लाइनों का ठीक से चलाना बहुत आवश्यक है। हमारे यहाँ से कल ही चिट्टी भाई है—हमारे पूर्वांचल में जितने भी स्टेशन हैं—उन में रिजर्वेशन के लिये किसी भी दिन जाओ, एक महीने आगे तक का रिजर्वेशन हो चुका होता है—ऐसा लोगों को जवाब दे दिया जाता है। वहाँ पर इतनी कम गाड़ियाँ चलती हैं कि भीड़ के कारण लोग उन में बैठ ही नहीं सकते। बहुत दफा ऐसा होता है कि स्टेशन पर आ कर जगह न मिलने के कारण लौट जाना पड़ता है। इसलिये मंत्री महोदय से मेरा पहला अनुरोध यह है कि पूर्वांचल में जो गाड़ियाँ दिल्ली से आसाम की ओर जाती हैं उन की संख्या को बढ़ाया जाये ताकि लोगों को गाड़ियों में जगह मिल सके। इस के साथ ही हर स्टेशन पर रिजर्वेशन के लिये व्यवस्था की जाये तथा ज्यादा से ज्यादा स्थान दिये जायें।

मेरा दूसरा निवेदन है कि हमारे आंचल में बेलूर घाट एक ऐसा डिस्ट्रिक्ट है जिस का हैडक्वार्टर रेलवे लाइन से जुड़ा हुआ नहीं है। वहाँ के लोगों ने अभी तक रेल गाड़ियों को नहीं देखा है। मेरा सुझाव है कि मालदा-बेलूर घाट होते हुए दिल्ली तक रेल लाइन से जोड़ा जाये। इस का तीन चार बार सर्वे हो चुका है, लेकिन अभी तक इस पर काम शुरू नहीं हुआ है।

इसी सम्बन्ध में मेरा यह भी निवेदन है कि “केनिंग की गोलाबारी” तक तथा “केनिंग से दागाखाली” तक रेलवे लाइन की व्यवस्था की जाये। इन का भी बहुत दिनों से सर्वे चल रहा है। मैं चाहता हूँ कि इन पर भी जल्दी से जल्दी काम शुरू करा दें तो ज्यादा अच्छा रहेगा।

मैं अब आप को कोई गाली नहीं देना चाहता हूँ, क्योंकि पहले ही बहुत से लोग आप को गालियाँ दे चुके हैं, परन्तु यह बात सही है कि रेलवे में कुव्यवस्था बहुत बढ़ चुकी है। आप ने पास होल्डरों को बहुत सुविधाएं दी हैं। जितनी सुविधाएं आज आप की तरफ से गवर्नमेंट एम्प्लॉइज, मिनिस्टर, एम० पीज, एम० एल० एज, को दी जा रही हैं, उतनी आम जनता को नहीं मिल रही हैं। आम जनता को सुविधाएँ देना सब से ज्यादा जरूरी है, पास-होल्डर्स को सुविधाएँ देने की कोई जरूरत नहीं है। इसलिए मैं आप से अपील करता हूँ कि रेलवे में से फर्स्ट क्लास को बिल्कुल समाप्त कर दीजिए, रेलवे में केवल एक ही क्लास रहे। आप समाजवादी व्यवस्था में विश्वास करते हैं इसलिये किसी को भी स्पेशल सुविधा गाड़ियों में नहीं दी जानी चाहिए।

मेरी दूसरी अपील यह है— आप के रिकार्ड बतलाते हैं कि हमारे देश में 1979 तक 12 मिलियन एजूकेटेड-अनएम्प्लॉएड थे। इन लोगों के पास कोई नौकरी या काम धन्धा नहीं है और सही बात यह भी है कि उन के पास पैसा नहीं है। वे नौकरी के लिये यदि कहीं से बुलाये जाते हैं तो पैसे के अभाव में वहाँ जा नहीं सकते हैं। मैं चाहता हूँ कि आप ऐसा निर्णय करें कि जब तक उन को नौकरी न मिले, रेलवे की तरफ से उन को पास दिया जाये।

हमारे हिन्दुस्तान में 70 प्रतिशत आदमी बिलो-पावर्टी लाइन हैं। हमारी स्टेट एक बेलफेयर-स्टेट कहलाती है, इसलिये

एक बेलफेयर स्टेट में जो प्रादमी बिलो-पावर्टी लाइन है वह रेल का किराया कैसे दे सकता है। इसी लिये मैं ने सुझाव दिया है कि ऐसे लोगों का भी पास दिये जायें ताकि वे रेलवे में मुफ्त यात्रा कर सकें।

हमारे यहां डिसएबलड पर्सन्ज बहुत बड़ी संख्या में हैं, जिन की उम्र 60 वर्ष से ऊपर है, मेरा सुझाव है कि उन को भी फ्री पास दिये जायें, तभी हम कह सकेंगे कि हमारी सरकार आम जनता की भलाई के लिये चोष्टा करती है, समाजवादी व्यवस्था में विश्वास करती है। यदि आप ऐसी व्यवस्था कर दें तो आप पहले मंत्री होंगे जिन का नाम स्वर्णाक्षरों में लिखा जायगा कि हमारे रेल मंत्री पांडे जी रेलों में समाजवादी व्यवस्था को लाये, उन्होंने बेकारों के लिये, बूढ़ों के लिये, जो 60 वर्षों से ज्यादा उम्र के हो गये थे, बच्चों के लिये, पास का जुगाड़ किया। मैं आप से प्रार्थना करना चाहता हूँ कि जिन पोलिटीकल लंडरों को आप ने पास ईशू किए हुए हैं, उन सब को रद्द कर दीजिए और इन लोगों को पास दीजिए जिन का मैंने जिक्र किया है।

इतना ही कह कर मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ, क्योंकि बहुत सारी बातें पहले ही कही जा चुकी हैं।

17 hrs.

श्री गताप भानु शर्मा : (विदिशा) : माननीय सभापति जी, मैं रेल बजट 1981-82 का पुरजोर समर्थन करता हूँ और आप के माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ, जिन्होंने इस वर्ष के रेल बजट में रेलवे में व्यापक सुधार एवं विकास को प्राथमिकता दी है तथा देश की आवश्यकता को समझते हुए हर नये निर्माण कार्य को शीघ्र पूरा करने का संकल्प लिया है।

भारतीय रेल सेवा करीब 125 वर्ष पुरानी देश की एक प्रतिष्ठित एवं सबसे

बड़ा संस्थान है, जो कि एशिया में सबसे प्रथम है और राष्ट्र की परिवहन एवं आर्थिक व्यवस्था में रीढ़ की हड्डी के समान है विशेषकर जब पूरे विश्व में आयल एवं पेट्रोलियम की कमी के कारण ऊर्जा संकट बढ़ता जा रहा है तब आधुनिक समय के इस यातायात एवं परिवहन के महत्वपूर्ण साधन को पूर्ण सक्षम बना कर राष्ट्र की प्रगति में पूरा पूरा उपयोग किया जाना चाहिए।

इस बजट में देश की प्रमुख लाइनों पर लगभग 1418 किलोमीटर विद्युतीकरण करने का प्रस्ताव है जो कि निश्चित ही स्वागत योग्य है। परन्तु यहां यह ध्यान देने की बात है कि पिछले वर्ष में सिर्फ 437 किलोमीटर का ही विद्युतीकरण हुआ है। छठी पंचवर्षीय योजना में रेलवे के लिए 5,100 करोड़ रुपये का प्रावधान रखा है एवं प्रति वर्ष कम से कम 1,000 किलोमीटर का विद्युतीकरण करने की बात कही गई है जो कि एक बहुत ही महत्वाकांक्षी योजना है। मुझे पूर्ण विश्वास है कि हमारे रेल मंत्री की प्रशासनिक क्षमता और अनुभव से हम इन लक्ष्यों को अवश्य प्राप्त कर लेंगे। पिछले 30 वर्षों में पैसेन्जर एवं वैगन ट्रैफिक में 300 गुना वृद्धि हुई है जबकि कोच एवं वैगन की वृद्धि तथा उपलब्धि सिर्फ 100 प्रतिशत ही हो पाई है। अतः भव यह आवश्यक हो गया है कि देश की बढ़ती हुई आवश्यकता को देखते हुए इस को पूरा किया जाये। रेल विशेषज्ञों का अनुमान है कि हमारी बढ़ी हुई आवश्यकता की पूर्ति के लिये हम को अगले 20 वर्षों में करीब 30,000 करोड़ रुपये की आवश्यकता पड़ेगी। अतः योजनाओं को बनाते समय इस का ध्यान रखना बहुत जरूरी है।

वैगन ट्रैफिक एवं पैसेन्जर ट्रैफिक रेलवे की आय के प्रमुख स्रोत हैं। लगभग 60 प्रतिशत हमें माल भाड़े से होता है और 30 फीसदी आय पैसेन्जर किराये से होती है। इस संदर्भ में मेरा सुझाव है



[श्री प्रताप शानु शर्मा]

हमारी सरकार को भाड़ा वृद्धि पर ही निर्भर नहीं होना चाहिए, वरन् हमको अपने बगनों की उल्लिखित एवं गति में तेजी करनी चाहिए जिस से हम उपरोक्त साधनों का पूरा पूरा उपयोग कर सकें। मुझे पूरा विश्वास है कि इन साधनों को गति देने से और भूवर्धन तेज करने से हम 25 परसेन्ट और अपनी आय बढ़ा सकते हैं। अभी वर्ष 1981-82 के लिए अनुमानित लदान 2150 लाख टन का माना है। यदि वैगन समय पर उपलब्ध हों एवं इन का भूवर्धन तेजी से हो, तो मेरा विश्वास है कि वर्तमान समय में ही हम 2500 लाख टन का लदान आसानी से कर सकते हैं और प्रति वर्ष हम इतना लदान कर सकते हैं।

स्टीम इंजनों को जल्दी से जल्दी फेज आउट कर के बिजली एवं डीजल के इंजनों का उपयोग बढ़ाना चाहिए, जिस से वर्तमान गति एवं क्षमता दोनों को, हमारी बढ़ती हुई आवश्यकता के अनुसार बढ़ाया जा सके। अभी जिस कोयले का उपयोग हम स्टीम इंजनों को चलाने में करते हैं, उस का उपयोग नये थर्मल पावर स्टेशनों पर किया जाना चाहिए, जिससे कि हम को बिजली मिल सके। जहां देश में हमें एक और बिजली का उत्पादन बढ़ाना है, वहां दूसरी तरफ हमें अपनी रेल व्यवस्था का प्राधुनिकीकरण भी करना है। हमारे एक साथी ने सुझाव दिया है कि हमारे रेलवे विभाग के, हमारे रेल मंत्रालय के अपने पावर स्टेशन होने चाहिए। मैं उन के इस सुझाव का स्वागत करता हूँ। मैं उन सुझावों का स्वागत करता हूँ साथ ही साथ यह भी कहना चाहता हूँ कि अगर हमारे रेलवे विभाग के लिए पावर स्टेशन बनाना जल्दी संभव न हो सके तो हमारे रेलवे विभाग को सतत ऊर्जा मंत्रालय के सम्पर्क में रहना चाहिए। जिससे कि हमारे अगले वर्षों की जो आवश्यकता है उस के अनुसार हम उनसे ऊर्जा प्राप्त कर सकें।

जहां तक आर० डी० एस० प्रो० एवं आर० आई० टी० ई० का सवाल है दोनों की सेवाएं एवं कार्य हमारे लिए प्रशंसनीय रही है जिनमें भारतीय इंजीनियरों एवं तकनीशियनों ने अपनी कुशलता को नये अनुसंधान करने एवं रेलवे में सुधार एवं प्राधुनिकीकरण में उपयोग किया है। उन की यह सफलता निश्चित रूप से प्रशंसनीय है।

अध्यक्ष जी, यदि रेल बजट पर चर्चा करते समय मैं प्रदेश की स्थिति से भी रेल मंत्री जी को अवगत नहीं कराऊं तो मेरी यह बात अधूरी रह जायेगी। मध्य प्रदेश एक विशाल एवं पिछड़ा हुआ प्रदेश है। जहां पर रेल लाइनों का समुचित इन्फ्रास्ट्रक्चर न होने के कारण खनिज एवं वन-सम्पदा पर आधारित उद्योगों का विकास नहीं हो पा रहा है। रेलवे के विकास के बारे में जो स्थिति मध्य प्रदेश की सन् 1956 में थी लगभग आज भी वही स्थिति बनी हुई है। जहां देश भर में 60,691 किलोमीटर रेल लाइन है वहां इस प्रदेश में केवल 5,715 किलोमीटर रेल लाइन है जिसका औसत प्रति सौ किलोमीटर सिर्फ 1.3 किलोमीटर ही आता है जबकि राष्ट्रीय औसत प्रति सौ किलोमीटर 1.9 किलोमीटर है।

इसी प्रकार मध्य प्रदेश का क्षेत्रफल पूरे भारत का 13.4 प्रतिशत है। वहां पर उच्च कोटि के लोह अयस्क डिपाजिट्स 30 प्रतिशत हैं, बाक्साइट खनिज 44 प्रतिशत हैं और कोयला 36 प्रतिशत है एवं वन-सम्पदा 22 प्रतिशत है। परन्तु रेल लाइनों की सुविधा के अभाव में हम इन विशाल सम्पदाओं का उपयोग राष्ट्र के नवनिर्माण के लिए नहीं कर पा रहे हैं।

उपरोक्त प्रांकड़े बताने का मेरा तात्पर्य यह है कि मेरे प्रदेश में रेलवे का समुचित विकास एवं विस्तार सिर्फ प्रदेश

के लोगों की ही आवश्यकता नहीं है वरन् यह एक राष्ट्रीय आवश्यकता है जिस की शीघ्र पूर्ति होनी चाहिए। इतने बड़े रेल बजट में मध्य प्रदेश में कोई नये सर्वे या नई रेल लाइन निर्माण की बात नहीं कही गयी है जो कि दुग्ध एवं आश्चर्यजनक है। जबकि रेल मंत्री जी ने स्वयं अपने पत्र में कहा है कि गुना-सिरोंज-विदिशा, -रायसेन, नरसिंहपुर की 330 किलोमीटर की लम्बी रेल लाइन की आवश्यकता है। अतः उनसे मेरा अनुरोध है कि आप कम से कम इस नयी लाइन के सर्वे को तो इस वर्ष के बजट में जोड़ लें। बड़ों कृपा होगी। आशा है शीघ्र इसका सर्वे कराया जायगा।

इसी प्रकार देश के हर प्रदेश की राजधानी को दिल्ली से जोड़ने की हमारे रेल मंत्री जी ने योजना स्वीकार की थी। उसमें मैं यह कहना चाहूंगा कि आज भी भोपाल दिल्ली से जुड़ा हुआ नहीं है जब कि हर प्रदेश की राजधानी दिल्ली से जुड़ी हुई है। अतः भोपाल-दिल्ली के मध्य चलने वाली सांची एक्सप्रेस जो कि 6 मास से प्रतिमित है को शीघ्र ही चलाया जाना चाहिए।

मेरे संसदीय क्षेत्र विदिशा का नाम छात्र उपद्रव एवं रेलों पर पथराव के लिए जोड़ा जाता है और ऐसा कई बार हो भी चुका है। परन्तु इस का मूल कारण क्या है? उसको समझ कर उस को दूर करने का प्रयास रेल विभाग द्वारा नहीं किया गया है। विदिशा स्थित इंजीनियरिंग कालेज एवं अन्य सभी कालेज नगर के बाहर रेल लाइन के उस पार हैं जिस के कारण छात्रों को लगातार रेलवे स्टेशन एवं गेट क्रॉसिंग पर से भ्राना-जाना पड़ता है। परन्तु आज तक उन स्थानों पर एक फुट ब्रिज एवं एक ओवरब्रिज का निर्माण नहीं हो पाया है। अतः मेरा सुझाव है कि इन स्थानों पर एक पुल का निर्माण बहुत ही आवश्यक है। प्रदेश सरकार से आप के पास प्रस्ताव आ चुका है कि वहां

पर ओवरब्रिज की आवश्यकता है। अतः मंत्री जी इस ओर ध्यान देने की कृपा करें।

अन्त में मैं सदन में प्रस्तुत रेल बजट 1981-82 का जोरदार समर्थन करता हूँ और मंत्री जी से अपेक्षा करता हूँ कि उनके द्वारा अनुमानित शुद्ध लाभ 49.89 करोड़ रुपए इस वर्ष अवश्य हों। रेलवे को प्राप्त होगा। इस के साथ ही मैं अपना वक्तव्य समाप्त करता हूँ।

**श्री रमजीत सिंह (चतरा) :** सभापति महोदय, मैं इस रेलवे बजट का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। इस बजट से विकास की नई दिशा दिखाई पड़ रही है, इसमें बहुत से प्रोग्रेसिव प्लान दिए गए हैं। जितना 1979-80 के वर्ष में यातायात से भाड़ा मिलना चाहिए था उतना भाड़ा न मिलने की वजह से 6624 करोड़ का घाटा दिखाया गया है। इसी तरह से माल भाड़े में भी घाटा हुआ है। इस घ.टे की पूर्ति के लिये मंत्री महोदय द्वारा कुछ प्रभार रखा गया है, जिस का मैं समर्थन करता हूँ। अब आमदनी नहीं होगी तो किसी भी क्षेत्र में उन्नति कैसे होगी। अपोजीशन के लोग इस की शिकायत कर रहे हैं। वे लोग गलत समझ रहे हैं। बिना पैसे के रेलवे मंत्री के पास ऐसा कौन सा रास्ता है, जिस से रेलवे में प्रोग्रेस करवा दें।

सभापति महोदय, राजस्वसंभार पिछले वर्ष में 1996 लाख की तुलना में घटकर 1931 लाख रुपए रह गया और इसी तरह से जनता पार्टी के शासन काल में माल डुलाई में भी कमी आई थी। यातायात राजस्व में भी कमी आई थी। रेलवे लाइनों भी कम बिछाई गई थीं। अब छठी योजना में वर्ष 1980-81 में रेलवे की उन्नति के लिए 5100 करोड़ रुपया रखा गया है जो कि 1978-79 की तुलना में काफी अधिक है। उस समय 3.47 करोड़ रुपया रखा गया था।

[ श्री रणजित सिंह ]

सभापति महोदय, इस सब के बावजूद, प्रशासनिक खर्च के अनुपात में योजनागत व्यय में कमी आई है, यह चिंता का विषय है। बगन की बढ़ोतरी का काम भी पिछड़ा हुआ है, मैं समझता हूँ कि अगर प्रशासनिक खर्च इसी तरह से बढ़ता जाएगा तो प्रोग्रेसिव काम नहीं हो पाएंगे।

सभापति महोदय, योजना के अन्तर्गत 14 हजार किलोमीटर लंबी रेलवे लाइन बिछाने का प्रवधान है। एक लाख बैगनों का और 5680 यात्री डिब्बों, 1990 विद्युत और 780 हीजल, बिजली के इंजनों का निर्माण किया जाएगा। 2200 किलोमीटर लाइन के विद्युतीकरण का योजना है। इस वर्ष 1880 किलोमीटर नई लाइनें बिछाई जाएंगी और 934 किलोमीटर लाइनों को मीटर गेज से ब्रॉड गेज में बदला जाएगा। 1415 किलोमीटर लाइनों को डबल करने की योजना है। 1981-82 में योजनागत खर्च को बढ़ा कर 9 करोड़ रुपया कर दिया गया है। इन सब योजनाओं को देखने से पता चलता है कि रेल मंत्री महोदय छठी योजना में भारत में रेल के विकास के लिए बहुत अधिक खर्च करने जा रहे हैं। इन योजनाओं से लोग कम खर्च में यात्रा कर सकेंगे। नई लाइनें बिछाने के लिये और मीटर गेज से ब्रॉड गेज में बदलने के लिये कई जगह सर्वेक्षण किए जा चुके हैं और काम भी शुरू हो चुका है। 1980-81 में अब तक 126 किलोमीटर लंबी लाइन बिछाई गई है। गेज बदलने के 13 सर्वेक्षण किए जा चुके हैं। रेल मंत्री का यह दावा प्रसारण: सत्य है, 1980 के पहले सात महीनों में औसत लदान की मात्रा में नवम्बर, 1980 में 161.9 लाख टन, दिसंबर 1980 में 178.2 लाख टन और जनवरी, 1981 में 198.0 लाख टन हो गई है। पहले सात महीनों के दैनिक औसत लदान की तुलना में वर्तमान रेल मंत्री जी के भाने के बाद नवम्बर, दिसम्बर और जनवरी के महीनों में लदान बढ़ता

गया है। इस तरह से रेल मंत्री जी ने रेलों को एक नई दिशा दी है।

इस बार इस बजट में पहले के बजटों की अपेक्षा बहुत अच्छी योजनाएं शामिल की गई हैं। इसलिए मैं इस का समर्थन करता हूँ। कर्मचारियों के वास्ते क्वार्टर बनाने के लिए भी इसमें काफी धनराशि का प्रावधान किया गया है। कर्मचारियों के बच्चों के लिए स्कूल बनाने के वास्ते भी इसमें अच्छी योजनाएं रखी गई हैं। इन सबसे कर्मचारी वर्ग को बड़ा लाभ होगा।

मेरा क्षेत्र चतरा है जो बिहार में है। हजारी बाग गया और पालामऊ, इन तीनों जिलों में बिहार में यातायात के कोई साधन नहीं हैं, यहां एक भी रेलवे लाइन नहीं है मैंने इसके बारे में मंत्री जी से बात भी की थी और उन को एक पत्र भी दिया था। उन्होंने मुझे आश्वासन दिया था कि शेरघाटी से ले कर चतरा और चतरा से हजारीबाग और चतरा से पलामऊ तक रेलवे लाइन का सर्वेक्षण कराया जाएगा। यह काम आज तक नहीं हुआ है। सरकार की यह घोषित नीति है कि जो बैकवर्ड एरियाज हैं, जो पिछड़े हुए क्षेत्र हैं, जहां यातायात के कोई साधन नहीं हैं, वहां यातायात के साधन सुलभ करने की कोशिश की जाएगी। हमारा क्षेत्र पूर्णतया आदिवासी और हरिजनों से भरा हुआ है। वह जंगली इलाका है। वहां कोई यातायात के साधन नहीं हैं। बसें भी नहीं चलती हैं। मजदूर लोग, आदिवासी लोग पैदल आ जा कर ही अपना काम चलाते हैं। उधर रेल मंत्री जी का ध्यान नहीं है। उधर उनका ध्यान जाता चाहिए। चतरा में इमाम-गंज क्षेत्र से पार करने वाली लाइन जो हजारीबाग जाने वाली थी और जिस का सर्वेक्षण भी हुआ था उसकी प्रगति भी नहीं हुई है और कोई काम बड़ा शुरू नहीं किया गया है। मैं प्रार्थना करता हूँ कि उस और भी ध्यान दिया जाए। हमारे

वर्तमान रेल मंत्री योग्य हैं, बिहार के मुख्य मंत्री रह चुके हैं, बिहार के कोने कोने को जानते हैं। वहाँ उन का प्रशासन भी बहुत प्रच्छा था। वह रेलवे प्रशासन पर भी नजर रखें जिस से चैनपुरलिन न हो, चोरियां न हों, घाटा न हो।

चौधरी गुरुतान सिंह (जलेश्वर) : इस रेलवे बजट के सम्बन्ध में मैं अपने कुछ विचार आपके सामने रखना चाहता हूँ और कुछ सुझाव भी देना चाहता हूँ। यह बजट गरीबों का शोषण करने वाला है और प्रमोदों को राहत पहुंचाने वाला। आए साल रेलों का किराया भाड़ा बढ़ा दिया जाता है। जैसे यहूदी चक्रवृद्धि ब्याज लेते हैं उसी तरह से ये भी ले रहे हैं और उन से भी ये प्रागे बढ़ चुके हैं।

जब तक चोरियां बन्द नहीं होती हैं रेलों का घाटा कभी पूरा नहीं हो सकता है। जब तक फस्ट क्लास और एयर-कंडिशनड क्लास को हटा नहीं दिया जाता है और एक ही क्लास नहीं बना दी जाती है तब तक घाटा ही घाटा रहेगा। इन क्लासिस में पासहोल्डर ही बैठते हैं या एम पीड, एम एल एज और मिनिस्टर आदि बैठते हैं या कुछ हद तक ब्यापारी वर्ग बैठता है जो इनकम टक्स से छूट पा जाता है। अगर एक ही क्लास कर दी जाए तो प्ररबों खरबों का फायदा रेलों को हो सकता है। देखने में आता है कि दो हिस्से गाड़ी फस्ट और एयरकंडिशनड की ही होती है। इन में कुल चार यात्री बठते हैं और चार उनको पंखे मिले होते हैं। सैकिड क्लास में एक यात्री को एक फुट जगह भी प्राप्त नहीं होती है जब कि फस्ट क्लास में एक यात्री को लगभग बारह फुट जगह दी जाती है। इस हिसाब से उनका किराया बारह गुना होना चाहिए जब कि होता है चार गुना ही। फस्ट क्लास की गैलेरी खाली पड़ी रहती है जबकि सैकिड क्लास में यात्रियों को खड़ा होने के लिए जगह भी नहीं मिल पाती है। फस्ट क्लास में चार यात्रियों का दो पंखे

और चार बत्तियां प्राप्त हैं जबकि सैकिड क्लास के पचास यात्रियों को एक पंखा और एक बत्ती ही प्राप्त होती है जो कभी कभी जलती भी नहीं है या पंखा चलता भी नहीं है। एयर कंडिशनड डिब्बे बिल्कुल खाली जाते हैं या उन में पासहोल्डर जाते हैं। टिकट वाला कोई नहीं जाता है। या ब्यापारी वर्ग जाता है जो इनकम टक्स में उस किराये पर छूट लेता है। इसलिए क्लास बना दी जाय और चोरी बन्द कर दी जाय इससे रेलवे को काफ़ी फायदा हो सकता है।

दूसरी बात यह है कि ए. सी. सी. और फस्ट क्लास के गुसलखाने में दो बत्तियां हैं जब कि सेकेण्ड क्लास में यह सुविधा 250 यात्रियों को मिलती है। फस्ट-क्लास और एयर कण्डीशनड डिब्बों की हर बड़े स्टेशन पर सफ़ाई होती है लेकिन सेकेण्ड क्लास के डिब्बों में साल में एक आध बार ही सफ़ाई होगी होगी। फस्ट क्लास के डिब्बे में यात्री अगर जंजीर खींचे तो उस पर कोई जुर्माना नहीं होता, लेकिन सेकेण्ड क्लास में अगर कोई जंजीर खींचे तो उसको जुर्माना देना पड़ता है। जैसा मैंने पहले कहा यह किराया बढ़ाने का चक्कर चक्रवर्ती ब्याज की तरह से चल रहा है। इसी तरह से फस्ट क्लास के रिजर्वेशन पर शायद अब कुछ बढ़ाया है सेकेण्ड क्लास के यात्री पर बठने के रिजर्वेशन चार्ज को 8 घाने से बढ़ा कर 1 रु० कर दिया है और हर रात का सोने के चार्ज 6 रु० 50 पैसे कर दिये गये हैं। मैं पूछना चाहता हूँ कि आप किराया तो बढ़ा रहे हैं लेकिन सेकेण्ड क्लास के यात्रियों के लिए आपने क्या सुविधायें बढ़ायी हैं? सेकेण्ड क्लास के डिब्बों में सोग जमीन पर और छतों पर बैठ कर चलते हैं। उसको आप कौन सी क्लास मानेंगे। जितनी सुपर और मेल गाड़ियां हैं यह सब बड़े धादमियों के लिए हैं। गरीबों को इनसे

### [ चौधरी मूलतान सिंह ]

कोई फायदा नहीं है। 90 प्रतिशत जनता घाज भी पैसेंजर गाड़ी से चलती है। जितनी पैसेंजर गाड़ियां 1937, 1947 में चलती थीं उतनी ही घाज भी चल रही हैं। दिल्ली से ब्रह्मदाबाद और टूंडला से इलाहाबाद एक पैसेंजर गाड़ी चलती थी वही घाज भी चल रही है। इसलिए जो मेल और एक्सप्रेस ट्रेन्स हैं इनको कम कीजिए और पैसेंजर गाड़ियों की तादाद बढ़ायें। क्योंकि जनता खुशी है, किराया भी देती है फिर भी बैठने को जगह नहीं मिलती।

एक और झंझट है सुपर ट्रेन आपने चलाई है जिसमें बिना रिजर्वेशन के कोई आदमी बैठ नहीं सकता। मेरी मांग है कि हर सुपर फ़ास्ट और मेल ट्रेन में दो, दो जनरल डिब्बे लगाये जायें। एक और बात है कि नार्दन रेलवे में अगर कोई यात्री टिकट ले कर बैठ जाय और रिजर्वेशन न कराये तो 11 रु० पैनल्टी ले कर और उसको धक्का दे कर बीच में ही उतार दिया जाता है। ऐसा शायद और किसी रेलवे में नहीं है।

श्री एम० राम गोपाल रेड्डी : जहां तक मैं समझता हूं, ऐसा तो नहीं है।

चौधरी मूलतान सिंह : ऐसा ही होता है। इसलिए मेरी मांग है कि पैसेंजर ट्रेन्स की तादाद बढ़ाई जाय। रेलवे में करीब 300 आदमी मरे दिखाए हैं, 600, 700 घायल दिखाये हैं एक्सीडेंट्स में। उनको सिर्फ 5 लाख रुपया मुभावजा दिया बताते हैं। वह भी माननीय मंत्री जी के बजट में है। मैं पूछना चाहता हूं कि हवाई जहाज में मरने वाले को तो एक लाख रुपया दिया जाता है, फ़ास्ट क्लास में मरने वाले को 50 हजार रुपया दिया जाता है और

सर्किड क्लास में जो मरता है उसको 20 रुपये में ही टाल दिया जाता है। इसकी क्या बजह है? क्या वह इंसान नहीं है, वह अपने मां-बाप का बच्चा नहीं है, क्या उसके मां-बाप को उससे प्यार नहीं है? क्या उसको गरीब के हिसाब से ही देंगे। मैं सुझाव दूंगा कि जो हवाई जहाज में मरता है या रेलवे के फ़ास्ट क्लास या सर्किड क्लास में मरता है, सब को एकसा मुभावजा दिया जाये।

हमारे यू० पी० के पहाड़ों में, नाम बताने में समय लगेगा, सन् 1928 में सर्वे हुआ था, कि रेलवे लाइन बिछाई जायेगी, लेकिन आज तक वह सर्वे धरा ही है। पहाड़ी क्षेत्र है, टिहरी, गढ़वाल, नेपाल के बार्डर और चाइना के बार्डर से मिलता है, लेकिन वहां कोई ट्रेन नहीं है हालांकि वहां के 2, 3 मुख्य मंत्री रहे हैं।

मेरा सुझाव है कि टूंडला से एटा होते हुए कासगंज तक एक लाइन बिछाई जाये। आगरा से वाह होते हुए लखनऊ तक लाइन चलाई जाये। वहां पैसेंजर ट्रेन नहीं है। वाह से भिड़ और शिकोहाबाद के लिए रेल चलाई जाये। भिड़ डकैतों का क्षेत्र है, इसमें अगर आप रेलवे लाइन बिछा दें तो इससे बहुत फर्क पड़ सकता है।

टूंडला स्टेशन पर पुल को ढका जाये। साहिवाबाद का पुल तो ढका हुआ है, क्योंकि वहां पर सेठ लोग बैठते हैं, इनकम टैक्स देने वाले, \*\* लेकिन टूंडला का स्टेशन जो करीब करीब आधा मील लम्बा है, सदियों से 5, 6 लाइनें वहां से जाती हैं, लेकिन वहां कुछ नहीं हुआ है। मैं समझता हूं कि यह एक भौषाचारिक डिबेट होती है, किसी की कोई बात सुनी नहीं जाती है। लेकिन आज तक पुल को कवर नहीं किया गया। वेंटिंग रूम के बारे में कहा गया,

लेकिन वह नहीं बनाया गया। पसेन्जर्स के लिए पानी पीने की जगह नहीं है, बाहर इन्क्वायरी नहीं है। फाटक एक बड़े आदमी ने मिल कर एतमादुदौला के पास टूंडला के पास बनवाया। हाई कोर्ट में किसी ने रिट कर दिया, अफसर मिल गये और उसे बन्द करा दिया। इधर के मुर्दे उधर रहते हैं और उधर के मुर्दे उधर रहते हैं, वहाँ जमना घाट है।

मैंने चार-पांच साल पहले भी सुझाव दिया था, लेकिन यह लगता है कि औपचारिक होता है। हमारे सभापति जी बार बार घण्टी बजा रहे हैं, सारी बातें कहीं नहीं जा सकतीं। मैं माननीय मंत्री जी को अपने सुझाव भेज दूंगा, यहाँ कहने का तो समय नहीं रह गया है।

MR. CHAIRMAN: I hope the hon. Member has used some words. We shall see to it.

श्री गिरधारी लाल व्यास : इतको एकसपज फीजिए, \* कहा है।

MR. CHAIRMAN: We shall see to it. Deputy Minister.

श्री चोचरी मुलतान सिंह : आपको नहीं कहा है। मैंने कहा है कि जहाँ पुल टका हुआ है, वहाँ \*\* हैं। जहाँ भले आदमी बैठते हैं, वहाँ नहीं टका हुआ है। मैंने इसमें क्या कह दिया है? \*\*

सभापति महोदय : आप बैठिये।

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF RAILWAYS AND IN THE DEPARTMENT OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI MAL-LIKARJUN): I shall not take much time of the House....(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: We shall continue the debate after his speech. He is only intervening.

MR. CHAIRMAN: We shall sit. It is an intervention. Why are you worrying?... (Interruptions)

The hon. Deputy Minister is intervening only. It is not reply. You will get a chance. Why are you worried about it.

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF RAILWAYS AND IN THE DEPARTMENT OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI MAL-LIKARJUN): I shall not take much time of the House because I understand and appreciate the feelings of the hon. Members.

Railways is vital infrastructure in building the nation's economy. Since it has a role to play in building the nation, I can appreciate the agony expressed by the hon. Members on various points and also the appreciation made by them. It is true, the punctuality performance is not only agitating the minds of the hon. Members in this august House but also outside the Parliament. But adequate steps are being taken by the railway administration. I desire that the august House should also appreciate that.

The punctuality of trains does not merely depend on the functional integrity of the railways. It has also got some relationship with the people who are not connected with the railways. In the recent past, it has been a bad experience of lawlessness, particularly people indulging in chain pulling, taking away couplings and thereby becoming a great hindrance in the smooth movement of trains. So, even when the train starts from the originating station in time, it becomes difficult to reach the destination in time. Deliberate attempts are being made by a particular section of society, anti-social elements and irrespon-

[Shri Mallikarjun]

sible people, without realising that passengers who travel on trains are travelling with great difficulty to reach their destination to attend to their various works. This august House should also condemn such an irresponsible attitude on the part of particular section of society. It is not merely for the sake of criticism that one should be criticised and take such an attitude. It is everybody's responsibility to appreciate the reality that exists. If we desire the goods to be delivered to the best satisfaction of the people, it becomes necessary that the society should also realise various lacunae that are there.

As I mentioned earlier, the railways is one of the important undertakings in the country. I do appreciate that when a passenger travels by train, he does desire to have comforts and necessary amenities. It is our constant effort to provide the necessary amenities. It is not that because somebody is telling us, we are realising it. From the very inception of the railways, it has been the constant feeling of the railway administration to provide the necessary amenities to the travelling passengers.

Just now, the hon. Member spoke about non-availability of water. It is totally wrong. In summer, we have got special arrangements to provide water to passengers. Apart from summer, throughout the year, there are facilities for providing water. Being a vast organisation, the amenities may not be there to the best satisfaction of passengers.

श्री बीलल राम सारन (बुरु): कई स्टेशनों पर प्याक नहीं है (व्यावधान)

**SHRI MALLIKARJUN:** I ignore what the hon. Member says for the simple reason that because he is sitting in the Opposition, he speaks of non-availability of water. Necessary directions have been given to all General Managers and, in turn, they have issued instructions to their Divi-

sional Managers to see that passenger amenities are properly provided for. We do allocate certain amount for providing minimum amenities which a passenger desires to have during his travelling period.

Another essential point is that it is not only passenger traffic which is important but equally important is the goods traffic. At the same time, we also look after the goods traffic.

I will speak about the core sector, about thermal power stations which generate power and about coal later.

As regards the functioning of railways, we can never fail to appreciate the fact that today more than 32,000 wagons are transporting essential commodities and other things which are vitally needed for the society.

But still, industry is suffering for want of steam coal. The Hon. Member Shri Vajpayee has, while appreciating the performance of the Railways also made a point. The point he made is that coal consumption is going up in Railways. (Interruptions) Inferior service comes in, when a superior service goes up! Coal consumption in Indian Railways increased. The steam coal that Indian Railways need is about 12.5 million tonnes per annum. Even if the Railways are the carriers and distributors of coal, coal supply to industries is cut and the industries like the Small-scale industry, the paper industry, the textile industry pottery, glasses and so on and so forth are suffering. Therefore, we imposed a voluntary cut on the consumption of steam coal by Indian Railways and we divert that coal to these industries. Every Hon. Member knows this fact. We need steam coal to the tune of 31,100 wagons per day. But, we cannot afford to consume so much coal. We do not have so much coal in stock. In any case, today, we transport more than 2,000 wagons of steam coal. We impose a voluntary cut on our own consumption of coal and consequently some passenger and goods trains are

cancelled. This is because we have to look to the maintenance of other industries also. It is a well-known fact that M.P.s lodge frequent complaints about the non-maintenance of other industries. I need hardly reiterate this fact.

You will be interested to know that as a result of this voluntary imposition of a cut in coal consumption by Indian Railways, 282 pairs of trains were cancelled before 5th of February.

It will be astonishing to this august House to know that by 25th of February, 173 pairs of trains have been restored.

One may bring in issues like Kisan Rally and other issues and go on criticising. That is an entirely different thing.

You must know that in this period itself, 175 pairs of trains have been restored. I say this without any ulterior motive. By 26th of February, 107 trains are cancelled due to the lack of steam coal. This is the position.

We are conscious of our duty towards the society. As regards the coal supply to the thermal power stations, we are loading nearly 4,000 wagons per day. Today if you go to Barauni, you will appreciate that 29 days' coal stock is there. In Patratu 29 days' coal stock is there. In Chandrapura about 28 days' coal stock is there. In Talcher about 35 days' coal stock is there. In Busawal about 13 days' coal stock is there. In my own State, in Ramagundam, about 17 days of coal stock is there. In Vijayawada, 14 days' coal stock is there. (An hon. Member: *What about Bhatinda*)? In Bhatinda, 2 days' stock is there, Sir, if I may say so, Bhatinda and Badarpur are always living from hand to mouth. Badarpur has only one day's stock. This is the coal position of the thermal power stations. Power is an essential input for various industries and coal is rushed in for these thermal stations so that electricity generation is not affected. In

the Northern Railway we are loading 1200 wagons per day of sponsored foodgrains to be sent to various parts of the country. Therefore, I would respectfully submit that the performance of the Railways should be viewed in the proper light. Hon. Members have spoken about construction of New Lines and conversion of lines. Now, in all these matters, one should appreciate that we have got limited resources. When you have limited resources, you find it very difficult to go in for a new line or conversion of line except in a phased manner.

Mr. Chairman, in your own State, from Jagpura to Daitari we have got a new line of 33 K.M. It is almost completed. As a consequence of this line, Mr. Chairman, export of Iron ore from Paradip port would be made much more easier. You know how much benefit it will render to the country as a whole.

There is another line from Apta to Pen in the Konkan Railway which is about 20 KM. This line has been completed. This will help in the rapid development of the whole area.

So far as resources are concerned, the Planning Commission has allotted to us only Rs. 5,000 crores during the whole Plan period. There are number of surveys which have to be conducted. Proper examination has to be done in respect of various projects. One finds that the Planning Commission does not always give the clearance. They go into various factors and then they decide. Progress cannot be achieved all of a sudden. Progress has to be achieved in a phased manner in a developing country like ours.

Sir, I don't want to take more time of the House. I re-emphasise the position of the Government in this regard. The apprehensions of some members of the opposition that coal is available in the pit-head only and wagons are not available to remove them or that wagons are there, but coal is not there, are not correct. All these apprehensions are unfounded. Railways are the greatest ingredients



[Shri Mallikarjun]

for national development as a whole. I would like to reiterate that there should not be such apprehensions in their minds. There is proper co-ordination in Government. We have all got collective responsibility. We are all part and parcel of the Government and as a Government we perform our duty to the nation, not in the way that the hon. Members opposite imagine.

**SHRI GHULAM RASOOL KOCHAK (Anantnag):** Mr. Chairman, we have disherited the British imperial system politically but we have inherited two notorious institutions, that is, bureaucratic system and the system of having a separate budget for Railways. We have never thought of re-orientating the Railway system on national lines. We are expecting the Railways to serve the needs of the economy, the society and what not. But we do not share its burden. I would suggest that the Railway budget should be made a part of the General Budget. The whole country is inter-linked in one way or the other in which Railways have to play a vital role. It should be treated as a national problem because it concerns the whole country.

Railways have ignored Jammu and Kashmir State. So far as the Jammu and Kashmir State is concerned, the railway line has not been extended beyond Jammu to link the valley of Kashmir. I would request the hon. Minister to consider that, it is a national issue and see that new railway links are introduced in the State. The problem of Railways is compared to that of an heart patient. But we are trying to cure it with some pills which can just remove the ailment of headache. But the disease is there. We have to think of carrying out an operation for this disease. Then only we can expect the Railways to cater to the needs of the people, fare crisis of this country and the demands that we make in this House from Railways. The Government should give top priority to extend the railway line to the valley of Kashmir.

Now, in this budget, I can see that it is just a start towards new direction and discussions. But it has to be followed up in a big way to achieve the real objectives. We expect that the budget should not be a deficit budget, but it had to be done because the Government had to remove the disparities or meet some urgent needs in the matter of railway network and meet urgent demands in some States. In this connection, I would like to refer to one more point, that is, with regard to my State. I would say that my State has not only been ignored but no serious attention has been given in the matter of construction of new Railway lines in my State beyond Jammu to the valley of Kashmir. You have not extended the railway line from Jammu to other strategic points in the Kashmir Valley. The State has highly sensitive areas where the means for swift movement of our security forces should take the highest priority especially in the present context when China, Russia and Pakistan are knocking at our doors. The amount that we are spending only for the transportation of essential goods to cater the military forces or their movement by transport buses and trucks consuming diesel or petrol whose prices have shot up could have easily been considered, that would have answered the question of urgency of constructing the line extending it to Kashmir valley. The whole amount that would involve for this purpose could easily be realised within one year not to speak of through other commercial goods that are transported from Jammu and Kashmir to other parts of India. We must have a second line of communication. At present we have only one communication line and that is, road communication. That is very dangerous from the strategic point of view. Tourist traffic now is more than three lacks annually from commercial point of view also and from strategic point of view also, railway link is a must. It must be given a national priority due to overall development of the State. Even during the British time they had made a survey for linking the Valley of Kashmir with the rest of India and that survey was adjudged as

most feasible. It is only a matter of having a few tunnels from Khud to Kazigund that the rail connection to Kashmir is possible. This would also strengthen the emotional and national integration from Kashmir to Kanyakumari. We are always in danger. If not, from the commercial point of view, at least from the strategic point of view, this suggestion must be considered by the Government. Even during the British regime, a survey was conducted to have a railway link from Jammu to the Kashmir valley, and that survey is there, but so far implementation has not been effected on that. What does it matter, if we incur a sum of Rs. two crores on this. Annually, about Rs. five hundred crores are spent on military vehicles apart from other things. This area is important from the tourism point of view also. From the commercial point of view also, about 8000 tonnes of fruits are sent annually from Kashmir to other parts of India. That alone would give the railways the total amount that would be invested on this project.

I hope, the hon. Railway Minister, being in the know of everything in Kashmir would give top priority to this demand from the people of Jammu and Kashmir State.

श्री कृष्ण वल्ल सुल्तानपुरी (शिमला) : माननीय चेन्नरमन साहब, मुझे खुशी है कि मुझे भी बोलने के लिए समय मिल गया। जो हमारे माननीय मंत्री जी ने इस माननीय सदन में रेलवे बजट पेश किया है उसका मैं समर्थन करता हूँ।

जहाँ तक मुखालिफ पार्टी के लोगों का सवाल है, प्रोग्राम तो उनके पास कुछ है नहीं। पिछले तीस महीनों में उनका यही काम रहा था कि उन्होंने इस देश की अर्थव्यवस्था को खराब किया, ला एण्ड आर्डर को खराब किया। रेलवे में डाके पड़े और उस ढंग से पड़े जैसे कि पुराने जमाने में लूटपाट होता था। यही काम उनके जमाने में चल रहा था।

भाज जो रेलवे की लाइनों में गड़बड़ी पैदा करते हैं ये वही लोग हैं जो पहले भी रेलवे में गड़बड़ पैदा करते थे। मैं भ्रम के ध्यान में यह बात लाना चाहता हूँ कि 1975-76 में रेलवे में जिन कर्मचारियों ने गड़बड़ी पैदा की और मुल्क के भ्रन्दर एकता नहीं रहने दी, उन्हीं लोगों के लीडर भाज यहाँ नुमाइन्दगी करते हैं। ये भी उस वक्त की गड़बड़ी में इन्वाल्व थे। इसलिए भाज भी वे गड़बड़ी पैदा करते हैं। जहाँ ये यह कहते हैं कि इन्होंने अपनी हुकूमत में बहुत काम किया वहाँ मैं नहीं समझता कि जनता पार्टी के मंत्री मंडल ने देश के लिए कुछ काम किया हो। इन्होंने केवल एक काम किया कि आपस में लड़ाई पैदा की। न कोई सड़क बनायी न कहीं कोई रेल पट्टाचाई।

सभापति महोदय, मैं हिमाचल प्रदेश से आता हूँ। हमारे यहाँ ब्रिटिश टाइम्स से रेलवे बनी हुई है। अंग्रेजों के समय में शिमला रेल पट्टाची थी। उसके बाद से एक फुट लाइन नहीं बन पायी है।

जो हिमाचल प्रदेश का इलाका है उसका एक सर्वे तलवाड़ा से हुआ था और उसका उद्घाटन हमारे माननीय मंत्री जी ने किया था। वह भी कम्पलीट नहीं हुआ है। इसी तरह से जगाधरी, पीण्टा के लिए रेलवे लाइन का सर्वे करने की बात थी। पिछले मंत्री जी ने पत्र द्वारा मुझे सूचित किया था कि उसका कम्पलीट सर्वे करने का काम जल्दी से जल्दी शुरू हो जाएगा। मैं अर्ज कर्ना कि जहाँ हिमाचल प्रदेश में इण्डस्ट्रीज, उद्योग लगाने का बड़ा भारी स्कोप है, वहाँ खेती की उपज बढ़ाने का भी बड़ा स्कोप है। हिमाचल प्रदेश में बहुत बड़े पैमाने पर सेव पैदा होता है, आलू पैदा होता है। उसके लिए हमें माल गाड़ियाँ नहीं मिलतीं, भानन्वपुर से नहीं मिलतीं, पीण्टा से नहीं

### [श्री कृष्ण दत्त सुतानुरी]

मिलतीं, कालका से नहीं मिलतीं । हमारी सारी प्रोब्लमन जो है वह काम में नहीं आती और हमारे लोग सफर करते हैं । इस से हमारी माली हालत पिछड़ी हुई रह जाती है ।

हमारी भारत सरकार के रेल मंत्री बिहार को बिलोंग करते हैं । वहां पर भी सड़कों की बड़ी भारी कमी है जिसके लिए बहुत काम हुए हैं । अभी कोसी के पुल की बात कही गयी । सभापति महोदय, रेलवे बजट में 5-7 किलोमीटर रेलवे लाइन किसी क्षेत्र में दे देने से किसी क्षेत्र का भला नहीं होता है । इसलिए कम दूरी की रेलवे लाइनों के बजाए लम्बी दूरी की रेलवे लाइनों बिछाने की योजना बनानी चाहिए । हमारा पहाड़ी क्षेत्र तिब्बत से चाइना के बार्डर से लगता है, वहां कोई रेलवे लाइन नहीं है । शिमला से रामपुर सबसे ब्रिटिश टाइम में हुआ था, लेकिन उस पर आज तक कार्य शुरू नहीं किया गया है । इसी प्रकार उत्तर प्रदेश के पहाड़ी क्षेत्र में भी कोई रेलवे लाइन नहीं बिछाई गई है । मेरा निवेदन है कि माननीय कमलापति त्रिपाठी जी, जो कि अब मंत्री नहीं हैं, ने वादा किया था कि कालका से परमाणु तक सर्वे हो चुका है और शीघ्र ही काम शुरू करा दिया जाएगा, लेकिन अभी तक काम शुरू नहीं हुआ है । मैं समझता हूँ कि मंत्री जी इस ओर ध्यान देंगे और शीघ्र ही काम शुरू करवाएंगे । इसी प्रकार तलवाड़ा से भी एक लाइन का सर्वे कम्प्लीट हो चुका है । इसलिये मेरा माननीय मंत्री महोदय से निवेदन है कि वे पहाड़ी क्षेत्र की ओर ध्यान दें ।

हिमाचल प्रदेश में सेव अधिक मात्रा में होता है, इस पर बड़ी हुई दर माफ

होनी चाहिए । इसी प्रकार झालू, टमाटर केला, संतरा जो ज्यादा देर तक नहीं रह सकते, इन पर भी बड़ी हुई दर में छूट दी जानी चाहिए । ये चीजें अगर ट्रकों से लाई जाती हैं तो दुर्घटनाओं का खतरा रहता है, कई मौतें होती हैं । अभी रामपुर के पास 34 भादमी मर गए हैं । गाड़ी का सफर सब लोग पसन्द करते हैं । मैदानी इलाके में तो चोरी डकैती का डर रहता है, लेकिन हमारे पहाड़ी इलाके में चोरी डकैती का कोई डर नहीं है । हमारे अन्य साथियों ने भी सुझाव दिए हैं कि पहाड़ी क्षेत्र में रेलवे लाइन निर्माण के बारे में ध्यान दिया जाए । हिमाचल प्रदेश में रेलवे का विकास कर प्रदेश की आर्थिक हालत सुदृढ़ की जा सकती है ।

पंजाब में अनाज अधिक पैदा होता है । इसलिए मेरा निवेदन है कि वहां से अनाज के लिए भी बड़े बड़े में छूट दी जाए ताकि लोगों को कम कीमत पर अनाज प्राप्त हो सके । इसी प्रकार फटिलाइजर की इलाई पर भी छूट दी जाए ताकि किसानों को इस का लाभ मिल सके और उत्पादन में वृद्धि हो ।

पहाड़ी क्षेत्र में रेलवे के विकास के लिए माननीय मंत्री महोदय से मेरा निवेदन है कि जगाधरी से पोष्टा, जोगिन्दर नगर से मण्डी, रोपड़ से नालागढ़ रेलवे लाइन निर्माण का कार्य शीघ्र शुरू किया जाए । इस से पहाड़ी क्षेत्रों को लाभ होगा । पंजाब और हिमाचल प्रदेश में एक इंच भी रेलवे लाइन का निर्माण नहीं किया गया है । मेरा निवेदन है कि आप इस ओर ध्यान दें ।

माननीय वाजपेयी जी ने अपने भाषण में कहा कि सरकार रेलवे के विकास के लिए कुछ नहीं कर रही है । वाजपेयी जी तो विदेश मंत्री थे, बाहर ही घूमते रहे, हिन्दुस्तान में कहां-कहां रेलवे-लाइन बिछाई जानी चाहिए, इस का उन्हें पता नहीं है । श्री

रामावतार मास्त्री जी के भाषण में भी बे-  
नियाम बातें कही गईं, उन सब बातों का  
मैं खण्डन करता हूँ और इस रेल बजट का  
समर्थन करता हूँ ।

18 hrs.

श्री शिवहनुमान सिंह ठाकुर (खंडवा) :  
मैं रेलवे बजट का समर्थन करता हूँ । मैं अपने  
सुझाव संक्षेप में रखना चाहता हूँ ।

खंडवा दोहद मार्ग के लिए सर्वेक्षण  
करने की काफी समय से मांग की जा रही है ।  
ये भ्रादिवासी जिले हैं । इस क्षेत्र में औद्योगिक  
विकास के लिए वनों के विकास के लिए  
और वनों पर आधारित उद्योगों को  
बढ़ावा देने के लिए यह बहुत आवश्यक है  
कि इस मार्ग का सर्वेक्षण कराया जाए ।

पूना-जेहलम चलने वाली जेहलम एक्स-  
प्रेस को बरहनपुर में रोका जाना चाहिए ।  
श्री त्रिपाठी जी के समय से यह मांग चली  
आ रही है । मुझे पूरा विश्वास है कि इसको  
बहां रोकने के आदेश जारी कर दिए जाएंगे ।

बम्बई-लखनऊ एक्सप्रेस को हुसूर में  
रोकने की व्यवस्था की जाए । बम्बई-वाराणसी  
जो गाड़ी चलती है उस का टाइम टेबल इस  
तरह से नियोजित किया जाए ताकि बरहनपुर  
से दिल्ली आने वाले यात्रियों को इटारसी  
में जी टी एक्सप्रेस मिल सके ।

कांचीगुडा एक्सप्रेस जो पानी लेने के  
लिए तुकाईथड रेलवे स्टेशन पर रुकती है  
वहां टिकट इशू नहीं किए जाते हैं । तुकाईथड  
रेलवे स्टेशन से हैदराबाद जाने वाले यात्रियों  
के लिए वहां पर कांचीगुडा एक्सप्रेस के लिए  
टिकट देने की व्यवस्था होनी चाहिए ।

खंडवा इंद्रौर जो शटल चलती थी  
और जिस को बन्द कर दिया गया है उस को  
फिर से प्रारम्भ किया जाए ।

कोयले की कमी बता कर हमेशा पैसेन्जर  
गाड़ियां रद्द कर दी जाती हैं । इटारसी-  
भोसावल को भी बार बार रद्द कर दिया जाता  
है और भ्रम भी वह बन्द है । उसे फिर से  
चालू किया जाए ।

एक पैसेन्जर इटारसी से झांसी पहले  
चलती थी । उसे फिर से चलाया जाए ताकि  
गरीब लोगों को लाभ हो ।

बरहनपुर नगर में सिटी रिजर्वेशन आफिस  
की बहुत आवश्यकता है । बरहनपुर प्लेटफार्म  
को चार ट्रैक का बनाया जाए, उसको चौड़ा  
किया जाए । यह बहुत जरूरी है । सुपर  
फास्ट ट्रेनों को इस बजह से काफी देर तक  
वहां रुकना पड़ता है । निम्बोलाग्राम के  
पास स्टेट हार्डवे पर ओवर ब्रिज बनाना भी  
बहुत जरूरी है । यह मांग भी बहुत समय  
से की जा रही है और इस को पूरा किया  
जाना चाहिये ।

18.02 hrs.

[MR. DEPUTY SPEAKER in the Chair]

श्रीमकारेश्वर रेलवे स्टेशन पर  
यात्रियों के वास्ते सुविधाओं की बड़ी  
कमी है । कल महा शिवरात्रि है ।  
आज बहुत शुभ भ्रमसर है । मैं चाहता  
हूँ कि मंत्री महोदय धोषणा करें इन सुविधाओं  
के बारे में । पीने के पानी की वहां कमी है,  
ठहरने के शौच की बड़ी मांग है । समय समय  
पर रेल अधिकारियों को इन कमियों के  
बारे में भ्रमगत कराया जाता रहा है ।  
इन कमियों को दूर किया जाना चाहिए ।

केला मध्य प्रदेश के बरहनपुर, महाराष्ट्र  
के भोसावल और जल गांव तथा मध्य प्रदेश  
के खंडवा जिलों से आता है । आप ने पन्द्रह  
परसेंट का सरचार्ज लगाया है । हिमाचल के  
सेब के बारे में वहां के माननीय सदस्य ने  
जैसे कहा है और रामटेक के संतरे के क्षेत्र से  
आने वाले माननीय सदस्य ने जिस तरह  
से मांग की है उसी तरह से मैं भी पुरजोर

### [श्री शिवकुमार सिंह ठाकुर]

माण करता हूँ कि यह सरचार्ज केलों पर न लगाया जाए, इस को वापिस लिया जाए।

बुरहनपुर में, दाघोड़ा में, निम्मोरा में, सावदा रोबर में अधिक से अधिक वेंगज दी जाए। केला एक पैरीशेवल कम्पिटी है। इस को दिल्ली जाने में काफी समय लग जाता है। इस को जल्दी पहुंचने के आवेश दिए जाएं।

गुना से इटावा तक रेलवे लाइन प्रदान की जाए और ग्वालियर से इंदौर वाया भोपाल के लिए भी एक नई यात्री गाड़ी प्रारम्भ की जाए। भोपाल से दिल्ली आने वाली जी टी एक्सप्रेस में एक यात्री बोगी लगाई जाए ताकि भोपाल से दिल्ली जाने वाले यात्रियों को लाभ पहुंच सके।

इटारसी से झांसी के बीच आप नो इलैक्ट्रिकेशन किया है जिस के लिए हम आप के बहुत आभारी हैं। साथ ही निवेदन है कि भुसावल इटारसी सैक्शन का भी आप इलैक्ट्रिकेशन करें ताकि रेलों में गति आए और खर्चा भी कम हो।

उपाध्यक्ष जी, कुछ दिनों से हम देख रहे हैं कि गाड़ियां लेट हो रही हैं। मेरा निवेदन है कि जो असामाजिक तत्व गाड़ियों में चैन पुलिंग कर के उन को लेट करते हैं उन के खिलाफ सख्त कार्यवाही की जाये ताकि अन्य यात्रियों को परेशानी न हो। टर्न राउन्ड में जो 16 दिन का समय वेंगन्स लेते हैं उनको सख्ती से एन्फोर्स कराया जाय और इस समय को कम किया जाय वरना माल दुलाई पर इस का असर पड़ता है जिस से हमारी आय भी कम होती है और यही कारण है कि 21 करोड़ 40 लाख टन माल ढोने का जो हमारा लक्ष्य है उस को प्राप्त नहीं कर पा रहे हैं। इस के लिये आवश्यक कार्यवाही करें ताकि वेंगन्स का इस्तेमाल शीघ्र माल दुलाई के

लिये बढ़े। 18,000 वेंगन्स बेकार पड़े हैं और 35,000 वेंगन्स को मरम्मत की आवश्यकता है। इस घोर अधिक से अधिक ध्यान दें जिस से उन को दुलाई के काम में लाया जा सके।

दूसरे जो प्रगतिशील देश हैं वहां रेलों को नो प्रोफिट नो लास के आधार पर चलाया जाता है। परन्तु हमारे रेल मंत्री जी ने अपने रेल बजट से सामान्य बजट के भार को भी कम किया है यह बधाई की बात है। मैं रेल मंत्री जी और अधिकारियों को अपनी ओर से बधाई देता हूँ। रेलवे को वकिल्य में भी काफी सुधार आया है। हमारे देशवासियों को रेल मंत्रालय से काफी अपेक्षाएं हैं।

अन्त में मैं पुनः कहूंगा कि झेलम एक्सप्रेस को बुरहनपुर में रोका जाए।

श्री चन्द्र देव प्रसाद वर्मा (भारा) : उपाध्यक्ष जी, मैं इस बजट का घोर विरोध करता हूँ। यह बजट देश की वर्तमान अर्थ-व्यवस्था को उगमगा देगी, मुद्रास्फूर्ति बढ़ेगी और इस प्रकार देश के लोग तबाह और बर्बाद होने वाले हैं। सारे देश के लोग इस बजट से परेशान हैं। सरकारी पक्ष के सदस्यों ने भी इस बढ़ोतरी का विरोध किया है। रेलवे बोर्ड के चेयरमैन श्री एम० एस० गुजराल ने भी इसको स्वीकार किया है और कहा है कि इस तरह का बजट कभी नहीं आया था जिसमें इतना ज्यादा यात्रा भाड़ा बढ़ा हो और माल किराया बढ़ा हो। उन्होंने कहा है :  
The price increase in the rail passenger and freight rates was the highest single dose ever proposed.

आज काफी किराया बढ़ गया। यदि इस फूर समझदारी से काम लिया गया होता तो इतना किराया बढ़ाने की

जबरत नहीं थी। फिजूल खर्चों को कम करने से काम चल सकता था। तीन महीने पहले की बात माननीय पांडे जी ने उठायी है कि उसके पहले रेल की हालत बहुत खराब थी और इन्होंने इनके अनुसार रेल का परिचालन फिर से पटरी पर ला दिया है। उपाध्यक्ष जी, रेल पटरी पर अभी नहीं आयी है। यदि आयी होती तो कर बढ़ाने की जरूरत नहीं पड़ती, आज हड़ताल नहीं होती, दुर्घटनाएँ नहीं होतीं। ग्राम जानता को 356 करोड़ 26 लाख 80 कर के रूप में देने पड़ेंगे। इस तरह का बजट अभी नहीं आया था जिसमें जनता को इतना भार उठाना पड़ा हो। काफी दुर्घटनाएँ हुई हैं। त्रिपाठी जी के समय में तो दो गाड़ियाँ लड़ती थीं, लेकिन इनके समय में एक साथ तीन गाड़ियाँ लड़ती हैं। तीन ट्रेनों की दुर्घटना एक साथ हो गई।

**MR. DEPUTY SPEAKER:** If Shri Kamalapati Tripathi had continued, this accident would not have taken place?

श्री चन्द्र देव प्रसाद वर्मा : बजट भाषण में कहा गया है कि भिन्न-भिन्न भागों में कम्पनी स्वामित्व वाली 6 निजी रेलें चल रही हैं। शायद मंत्री जी को यह मालूम होगा कि उपरोक्त 6 निजी रेलें अलग-अलग करारों पर भारतीय रेल द्वारा चलाई जाती हैं। लेकिन एक ही ऐसी रेलवे है—फतुहा-इस्लामपुर लाइट रेलवे, जिसे स्वयं एक कम्पनी चलाती है। इस तरह की और सभी रेलों को भारतीय रेल द्वारा चलायी जा रही है। इसका भी सबसे पहले राष्ट्रीयकरण होना चाहिए था, लेकिन ऐसा न करके ऐसी दो रेलों का राष्ट्रीयकरण किया गया है जो भारतीय रेल द्वारा चलाई जा रही थीं। इस लाइन की हालत बहुत खराब है, मजदूरों को वेतन 6 महीने से

नहीं मिल रहा है, इनकी हालत बदतर हो रही है। 60 से लेकर 250 रुपये तक ही वेतन इनको मिलता है। साल में 15, 20 लाख रुपये सरकार उस रेल लाइन को चलाने के लिये देती है, जो रेल वास्तव में पटरी पर नहीं चलती है। पांडे जी जानते हैं, इन्होंने एक ग्राम सभा में हाल ही में कहा था कि इस रेल लाइन का राष्ट्रीयकरण करना अनिवार्य है। आज भी वह समझते हैं कि अनिवार्य है, लेकिन किया नहीं। इसका सबसे पहले राष्ट्रीयकरण होना चाहिये। जो रेल भारतीय रेल द्वारा चलाई जा रही थी उनका राष्ट्रीयकरण इतना आवश्यक नहीं था, जितना इसका आवश्यक है।

जब तक आप इसका राष्ट्रीयकरण नहीं करते, हम चाहेंगे कि यहां के मजदूरों को आप एवजार्ब कर लीजिये, जैसा कि भारा-सासाराम लाइट रेलवे के मजदूरों का हुआ है। अगर ऐसा कर लेंगे तो इन का कल्याण हो जाएगा। जब तक यह मजदूर एवजार्ब नहीं होते हैं, तब तक इन रूपयों को आप सीधे कंपनी को न दीजिये, जो दानापुर में आप का मंडल कार्यालय है, उस को दे दीजिये जिस से कम-से-कम इन रूपयों में से इन लोगों को वेतन तो मिल जाये। अगर उस में से कुछ रुपया बच जाये तो आप इन को दे सकते हैं। लेकिन इन लोगों के वेतन का प्रबन्ध भारतीय रेल को करना चाहिए।

भारा-सासाराम लाइट रेलवे के बारे में कहा गया है कि इस का सर्वेक्षण हाथ में है। यह बहुत दिनों से हाथ में है, एक साल से अधिक हो गया। आप से हम अप्रह्व करेंगे कि इस का सर्वेक्षण शीघ्र करा दीजिये, ताकि यह जो उपजाऊ इलाके से लाइन चलती है इस से काफी लोगों को फायदा हो सके। यह दक्षिण और उत्तर बिहार को मिलाने वाली लाइन है।

[श्री चन्द्र देव प्रसाद वर्मा]

विगत वर्ष भी मैं ने कहा था कि बक्सर से पटना, मोकामा से पटना, पटना से जहानाबाद के एरिया को 'सबबन एरिया' घोषित कर दीजिये, इस से काफी लोगों को लाभ होगा। आज जो इस इलाके में आप को बेन-पुलिंग की कठिनाई हो रही है, वह भागे नहीं होगी क्योंकि उस इलाके से काफी लोग आते हैं, सिर्फ आम यात्रीगण ही नहीं, बिहार और केन्द्रीय सरकार के कर्मचारी भी आते जाते हैं। केन्द्रीय सरकार के कर्मचारी भी इन इलाकों से पटना आते-जाते हैं। इस इलाके को सबबन एरिया, अर्द्धशहरी क्षेत्र, घोषित करने से सरकार को भी काफी फायदा होगा, क्योंकि उन लोगों को रहने का किराया नहीं देना पड़ेगा।

पटना-गया लाइन बिहार की राजधानी को औद्योगिक केन्द्र से जोड़ने वाली लाइन है और यह सिंगल लाइन है। काफी दिनों से इसे दोहरी लाइन करने पर चर्चा हो रही है, लेकिन अभी तक यह नहीं हो पाया है। इस काम को शीघ्र करने की आवश्यकता है।

मंत्री महोदय ने आश्वासन दिया है कि पटना में दीघाघाट के पास गंगा नदी पर रेलवे पुल बनाया जायेगा। शायद सेन्ट्रल वाटर रिसर्च इंस्टीट्यूट, पूना से इस के बारे में नेगेटिव उत्तर आया है। लेकिन हम चाहते हैं कि इस के बावजूद यदि वहाँ कहीं खामी हो, यदि पटना कटने का कोई डर है, तो उस कमी को दूर कर के इस पुल को बनाया जाये, वर्ना उत्तर और दक्षिण बिहार में यह अन्तर बना रहेगा।

रेल मंत्री (श्री केदार पांडे) : नेगेटिव उत्तर नहीं आया है, पाजीटिव उत्तर आया है। जो साइट सादाकत आश्रम की तरफ थी, उस को उन्होंने ने ऐप्रूब नहीं किया है। जो रोड ब्रिज बन रहा है, उस से 200 मीटर डाउन

दि करेंट की साइट को उन्होंने ने ऐप्रूब किया है।

श्री चन्द्र देव प्रसाद वर्मा : धन्यवाद। लेकिन दीघाघाट वाला साइट भ्रच्छा था।

पटना से बक्सर और पटना से मोकामा तक गाड़ियों की बहुत कमी है। गाड़ियों की कमी की वजह से लोग सुपरफास्ट गाड़ियों की भी जंजीर खींच कर उतर जाते हैं और चढ़ जाते हैं। ऐसी हालत में यह आवश्यक है कि वहाँ पैसेंजर गाड़ियां अधिक चलाई जायें और समय पर चलाई जायें। यदि वे समय पर नहीं चलेंगी, तो फिर वही हालत होगी।

आरा, बिहटा और पटना शहर स्थित राजेन्द्र नगर में यात्रियों के आने-जाने की सुविधा के लिए रोड ओवरब्रिज की आवश्यकता है। शायद यह स्वीकार भी हो गया है। अब इस काम को शीघ्र ही पूरा किया जाना चाहिए। पटना में एक ही ब्रिज है, जिस से लोग आते जाते हैं। इस से लोगों को बहुत असुविधा और क्षति होती है।

कर्मचारी जीवन भर रेलवे में काम करने के बाद जब रिटायर होते हैं, तो उन के परिवार के एक भी आदमी को नहीं लिया जाता है। यह भ्रच्छा नहीं है। यह आवश्यक है कि जिस रेलवे कर्मचारी ने अपना पूरा जीवन रेलवे की सेवा में लगाया है, उस की रिटायरमेंट पर उस के परिवार के एक सदस्य को तो कम से कम सेवा में ले लिया जाये। इस बारे में बहुत दिनों से विचार हो रहा है। हम चाहेंगे कि मंत्री महोदय इस सम्बन्ध में निर्णय लें।

प्रति दिन गाड़ियों में लूट-पाट, डकैतियों और हत्याओं की खबरें मिल रही हैं, लेकिन सरकार ने ऐसी घटनाओं की रोक-थाम के लिए अभी तक कोई उचित प्रबन्ध नहीं किया है। इस बारे में कड़ाई और सख्ती से कदम

उठाये जाने चाहियें। नहीं तो इस से आगे आने वाले दिनों में भारी खतरा होने वाला है।

पटना से हावड़ा के लिए कोई सीधी गाड़ी नहीं है। लोगों को काफी कठिनाई हो रही है। इसलिए हम चाहेंगे कि वहाँ एक सीधी गाड़ी चलाई जाय। लोकल गाड़ियाँ जो चलती हैं उस में न पंखा होता है और न कोई और सुविधा होती है। पाखाना इतना गन्दा रहता है कि दुर्गन्ध के मारे उस डिब्बे में बैठना मुश्किल होता है। इसलिये लोकल गाड़ियों में सुधार किया जाय।

पूर्व रेलवे के दानापुर मंडल में हम चाहते हैं कि कुल्हड़िया और नेऊरा स्टेशनों पर प्लेटफार्म को ऊंचा कर दिया जाय क्योंकि वहाँ यात्री बहुत ज्यादा संख्या में चढ़ते-उतरते हैं। उन की सुविधा के लिए यह आवश्यक है कि इन स्टेशनों पर प्लेटफार्मों को ऊंचा कर दिया जाय। कोइलवर, कारीसाय और कुल्हड़िया में एक प्लेटफार्म से दूसरे प्लेटफार्म पर जाने के लिए कोई रास्ता नहीं है। इसलिए वहाँ एक पुल की आवश्यकता है जिस से कि दुर्घटना न हों। कोइलवर में तो यह बहुत जरूरी है। बगल में सोन नदी पर पुल है और लोगों को आने जाने में कठिनाई हो रही है।

सोन नदी पर एक रेलवे का पुल बना हुआ है। वह बहुत पुराना हो गया है। अंग्रेजों के समय का ही बना हुआ है। जैसी कि हम को खबर मिली है, उस में कई खामियाँ हैं। यदि उस पर तुरन्त कोई कार्यवाही नहीं की गई तो दुर्घटना हो सकती है। इसलिए हम चाहते हैं कि कोइलवर का जो पुल है था तो उस की अच्छी तरह से मरम्मत हो या इस को और आधुनिक ढंग से बनाया जाय।

पटना जिले में बिहटा से अनुग्रहनारायण रोड तक एक नई रेलवे लाइन की योजना बनायी जानी चाहिये। यह इलाका बहुत

ही सघन ऋषि का इलाका है और इन लोगों को काफी कठिनाई होती है।

एक नई लाइन वहाँ बनाने की आवश्यकता है।

कुछ दिनों पहले जब मंत्री महोदय पटना स्टेशन पर गए थे और वहाँ एक ग्राम सभा थी तो उस में उन्होंने यह आश्वासन दिया था कि पटना में एक जोन स्थापित करेंगे। बिहार में रेलवे का एक जोन आवश्यक है। अभी कलकत्ता में उस का मुख्य कार्यालय है। बिहार के लोगों को काफी कठिनाई हो रही है। यहाँ बिहार में काफी रेलवे लाइन्स हैं। इसलिए मैं उन से अप्रार्थ करूँगा कि यहाँ एक जोन बह बनाएँ।

आरा से छपरा को एक बड़ी रेलवे लाइन से जोड़ने की आवश्यकता है। यदि यह काम हुआ तो बहुत फायदा इस से होगा। सीधे उत्तर बिहार और दक्षिण बिहार का रास्ता खुल जाएगा। यह बहुत ही अच्छा है। उस में सिर्फ यह है कि गंगा पर पुल बनाना होगा और उस में खर्च तो होगा लेकिन लाभ बहुत होगा।

सीतारामपुर पटना मोगलसराय लाइन के विद्युतीकरण की तुरन्त आवश्यकता है। आप ने किया भी है। इस के लिए आप को बधाई है।

दानापुर मंडल में आरा और बिहटा बी बड़े स्टेशन हैं। इन की हालत बहुत खराब है। इन स्टेशनों को आधुनिक ढंग से बनाने की जरूरत है। उस पर अच्छी तरह से सोच विचार करने की आवश्यकता है।

रेलवे में भ्रष्टाचार बढ़ता जा रहा है। जाली टिकट बेचने वालों का तो ताँता लगा हुआ है। अभी हाल ही में भ्रष्टाचारों में आया था कुछ समय पहले कि जाली टिकट बेचने वाले पकड़े गए और वह जेल में हैं। वह अमानत



[श्री चन्द्र देव प्रसाद बर्ना]

पर छूट गए हैं। लेकिन उन पर ऐसी कार्यवाही करनी चाहिए जिस में कि इस तरह का काम भागे न चले। इस से बहुत घाटा हो रहा है। बहुत जगहों पर जाली टिकट चल रहे हैं।

रेलवे में खान-पान की व्यवस्था दिन प्रति दिन बिगड़ती जा रही है। अन्य माननीय सदस्यों ने भी इस बात को यहां पर कहा है इसलिए इस में सुधार लाने की बड़ी आवश्यकता है।

आप ने सोनभद्र एक्सप्रेस चलाई है। यद्यपि आप ने इस का सोनभद्र नाम रखा है लेकिन आप इस को सोन वाले इलाके में रोकते नहीं हैं। मैं आप से आग्रह करूंगा कि आप सोनभद्र एक्सप्रेस को सोनभद्र के इलाके में, आरा में रोकने की व्यवस्था करें।

पूर्व रेलवे में वालंटियर प्रसिस्टेंट बुकिंग क्लर्क कार्यरत हैं जिन्हें एक रुपया प्रति घंटा दिया जाता है। मैं चाहूंगा कि आप उन को स्थायी रूप से रख लीजिए क्योंकि वे रेलवे एम्प्लॉईज के लड़के ही हैं। मेरा आग्रह है आप यह ध्वज करें।

आप की दस हजार किलोमीटर रेलवे लाइन खराब है। इस के कारण एक्सिडेंट्स भी ज्यादा होते हैं। आप उस को ठीक करवाने की व्यवस्था करें। यदि आप उस को ठीक करवा लेंगे तो काफी लाभ होगा।

इतना कहने के बाद मैं पुनः प्रस्तुत रेल बजट का घोर विरोध करता हूँ।

**SHRI KUSUMA KRISHNA MURTHY (Amalapuram):** Sir, I have been listening to the hon. Members on the other side of the House expressing serious doubts about the justification of the increase in railway fares and freights in the Railway Budget.

I will now deal with some of the salient points on this issue. Ours is the largest railway system in entire Asia. Almost one sixtieth of our population daily moves in our trains covering about 60,000 kilometres spreading all over the country. Among the State-owned railways, ours is the second largest, next only to Russia. This national enterprise consists of a work-force of 17 lakhs and it is one of the largest in the world under one organisation. The reason for my giving these basic features of our railway system is that with this characteristic feature of largeness, in terms of geographical spread, total length of railway, total operations and the total number of staff, our railway system is not simply an organisation which can become an island of efficiency standing out defferent from what is happening to our whole economy and the whole of our society. Thus it forms an integral part of our economy. The factors that influencing the whole economy are bound to exercise similar influence on the railway system. In fact, the increase in fares and freights so far in various railway services has not kept pace with the increase in the costs of inputs in our railway system. This is a visible feature particularly after 1966. The result is we are not able to provide enough funds for repairs, maintenance and particularly for further development of our railway system. Consequently, the whole system has become not viable in the sense that our railways are not able to earn enough to pay for the dividends on the capital at charge. Apart from this, the Rail Tariff Inquiry Committee had made two important observations while submitting its Report in April, 1980. The first observation is that the funds provided in the past for repairs, maintenance and particularly for the development of our railway system were not adequate and the second and equally important observation made by the Rail Tariff Inquiry Committee is that the financial viability of our railway system

can be re-established only by permitting substantial increases in fares and freights. This objective has been emphasised with an intention to make our railway system more effective in ensuring efficient functioning of our national economy and finally in serving the interests of the common man.

In spite of the existence of these influencing factors for raising substantially fares and freight charges, our Railway Minister has exercised commendable restraint in not touching some of the important areas of rail traffic. For instance, there is no change proposed in the existing rates of monthly season tickets for suburban rail traffic. Apart from this he has given further concessions in the monthly season tickets from 33 1/3 per cent to 50 per cent to all the students of Calcutta at par with the students of Bombay. Besides, it is most gratifying to note that 6 per cent concession on the freight charges on all goods traffic to and from all the North Eastern States of Assam, Nagaland, Meghalaya, Mizoram, Manipur, Arunachal Pradesh, Tripura, is really commendable. When I went to these States in a Parliament Committee I could see in them a sense of discrimination and neglect. This kind of concession is really very welcome particularly in view of their crippled economy due to their agitation which is going on there. I shall be happy if this concession is increased from 6 per cent to 10 per cent. Apart from it, it is gratifying, that the Minister has exempted some of the items of basic needs from surcharge of 15 per cent for instance, salt for domestic purpose consumption, charcoal, fire wood. Here I would like to make one suggestion for the sympathetic consideration of the hon. Minister that the salt may be exempted completely because it is the cheapest and seasonal product wherein lakhs of people belonging to the backward classes and weaker sections have been employed for their livelihood. Therefore, it requires to be completely exempted.

There is one other item in which lakhs of women and un-skilled workers are employed for their livelihood. That is coconut fibre and coconut yarn. In fact the Rail Tariff Enquiry Committee has strongly recommended for the exemption of coir yarn and coir fibre from this surcharge.

Before going to another important aspect I would like to cite one observation made by the Rail Tariff Enquiry Committee as a justification in requesting for reduction in the passenger fares.

"In case of passenger services, the revenue from ordinary second class passengers should cover the direct costs of this service and revenue from the mail and express services should not only cover their fully distributed costs but also make up shortfall in the ordinary service so that the passenger services taken as a whole meet their share of total costs."

Now, in the light of with this observation I would like to make one suggestion for the consideration of the hon. Minister, that the proposed surcharge of 10 per cent on ordinary second class fares which has been exempted for journey upto 150 kilometres, may be exempted completely. Persons who travel in the ordinary second class would do so only when it is unavoidable and very necessary. In view of their financial position, therefore, there is every justification for this concession.

In the Sixty-ninth Report of the Estimates Committee of Parliament it has been clearly emphasised that—

"Rail links to the backward and thickly populated areas without proper communication facilities would greatly help their development and also balanced growth of the nation."

This has been suggested in view of the fact that the people there, if unconnected with the rest of the country, would develop a sense of discrimina-

(Shri Kusum Krishna Murthy)

tion and sense of neglect which slowly leads to migration of metropolitan cities and that this leads to further troubles. Therefore, the policy of extending railway line should be based on balanced growth of rail links. In fact, the Britishers followed the policy of convenience and profit and they never treated our Railways as an instrument of national integration. I am afraid our Railways are still following the same policy. After all our Railways are run as an instrument of national integration and not with profit motive. Therefore, the balanced growth of the nation depends on the balanced growth of the Railways and money should not be diverted to the cities at the cost of the rural areas. Therefore, I would like to make an important suggestion that the study of this urgent problem of balance growth of the Indian Railway lines should be taken up immediately in order to diversify the rail lines properly and evenly. Therefore, Rail Line Expansion Committee may be constituted to study this problem. That Committee would specifically make suggestions for the balanced growth of our rail lines.

I now come to an important problem which relates to my area and in support of my point, I would like to cite an important observation from the Rail Tariff Enquiry Committee which strongly recommended that—

“Whenever possible, development should take the form of alternative routes and bye-pass instead of doubling and tripling along the existing routes.”

I am giving a glaring example of my district of East Godavari in Andhra Pradesh. A rail cum road bridge has been constructed a few years ago in parallel to the old rail bridge at Rajahmundry. This is an important step taken and it is quite justifiable. The road-cum-railway bridge was constructed as a substitute for the existing old bridge. But recently it has been decided to construct another

bridge by investing crores of rupees, of course to replace the old bridge.

No doubt, it is always advantageous to have a double line. But in view of the observations made by the Railway Tariff Enquiry Committee that we should prefer alternative routes or bye-passes instead of doubling or tripling the existing line, I strongly feel and contend that if the same amount is diverted by adding a little more, if necessary, the entire island of Konaseema, popularly known as Amlapuram Parliamentary constituency, with more than 10 lakhs of neglected people, can be connected with main line. The amount earmarked for the second railway bridge at Rajahmundry can be safely diverted to construct a road-cum-rail bridge at Kotipalle to connect Amlapuram. Upto Kotipalle, from Kakinada, there was a rail connection existing from 1928 to 1940. During the Second World War, it was removed by the Britishers. The Britishers always followed the path of convenience and profitability. They never treated the railways as an instrument of national integration. The moment the purpose was served they removed the railways.

Then, I asked for some relevant information about this removed rail line and the authorities of the South-Central Railway were kind enough to supply me the information immediately. I am reading out some of the relevant facts for the information of the hon. Railway Minister. I am not pleading for a new line. The Deputy Minister of Railways while intervening in the debate said that in view of the constraints of funds, they are not able to take up new lines. But I am not making a case for a new line; I am making a case only for the restoration of the removed railway line which can be taken up at a minimum cost. The relevant facts from the note given by the South Central Railway authorities are:—

“(1) The removed rail line from Kakinada to Kotipalle is 40 kms. only.

(2) Most of the embankments are reported to be in existence.

(3) Most of the land is still with the Railways.

(4) Approximate cost to restore the removed rail line between Kakinada and Kotipalle would be Rs. 6 crores.

(5) A more realistic cost can be given only after the survey is made."

Therefore, I would like to request the hon. Minister to order for an immediate survey. If a survey is made, the work on the removed line can be taken up. Apart from this, if you divert the funds earmarked for the second railway bridge at Rajamundri to construct a road-cum-rail bridge at Kotipalle to connect Amalapuram, the entire 10 lakhs of neglected people of Kanaseema can be connected at an appropriate point of feasibility to the main line so that they can be connected finally with the rest of the country. Thus the second rail line instead of going again through Rajamundri, it can be diverted from Kakinada via Kotipalle to Amalapuram from there to Nursapur to connect the main line.

Then, in the last Railway Budget, the hon. Minister had made an important observation that the cooperation of the employees is an important factor for the efficient running of the railways. There are about 3,13,000 employees belonging to SCST in the Railways. This is the biggest undertaking giving opportunities to the largest number of people belonging to SCST. The Railway Ministry has taken all possible steps to implement the reservation quota for SCST people. But in regard to checks and balances, there are serious lapses. When late Shri L. N. Mishra was the Railway Minister, on the floor of this House, made an important proposal for manning the cell at the national level. He made the opportunities to man this cell to keep open to any

employees of any railway zone, without confining them to the Railway Board alone. This is a cell for the entire nation and it functions through the Railway Board which is not being properly manned. After the Janata Party came to power, the system has been changed and the opportunities to man the cell were restricted only to the employees of the Railway Board. This leads to downgrading even the existing grades. Therefore, you are not able to keep these opportunities open to all the employees from different zones. In fact, this cell is not confined to the Railway Board. It is a cell at the national level. So, this defect should be rectified forthwith.

Apart from this, there is another commitment made by the hon. Minister to the parliamentary committee on the welfare of SC and ST officers on duty, one at Bombay and another at Calcutta, are to be created and manned by one S.C. and another by S.T. respectively. The officer on duty at Calcutta has not been appointed though the financial approval has also been given. The post belongs to S.C. During the two crash programmes, these officers made a commendable progress in wiping out the back-log in the services. This lapse should also be rectified, immediately so that the provisions of reservation in the services can be effectively and properly implemented.

With these words, I congratulate the hon. Minister for bringing such a progressive budget and I conclude.

SHRIMATI SUSEELA GOPALAN (Alleppey): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I am unable to support this Railway Budget because that is going to further enhance the increasing prices. That will have an adverse effect on our economy as a whole. Whatever little benefit the Finance Minister has given to middle class employees will be taken away by the enhanced ticket charges imposed by the Railway Minister. So, the people are not going to get any relief and this budget is actually

(Smt. Susheela Gopalan)

an anti-people in character. Even the members from the ruling party Benches have expressed this opinion that these enhanced fares-freights should not have been there, because they are also facing opposition from people.

With regard to the workers' problem, I was amazed to hear the speech of the Railway Minister. He was saying that the workers' relations in Railways were cordial throughout the year. It reminds me of Nero fiddling veena while Rome was burning! The Economic Survey placed before the Parliament repudiates the statement (*Interruptions*) of the Railway Minister. On page 70 para 4 of the Economic Survey, it is said:

"There has been a significant decline in industrial discipline, persistent agitations and go-slow affecting work and productivity."

When more than 30,000 locomen were already on strike and the station masters had assembled before the Boat Club to burn the misfit uniforms and to press their demands, it is the height of callousness to say that the relations with railwaymen were cordial. (*Interruptions*).

There has been agitation by Carriage and Wagon staff, Watch & Ward staff, commercial clerks, office clerks, Ticket checking staff and tele-communication staff during 1980. There were several petitions before the Parliament. They are pending before the Lok Sabha Speaker and I think he has passed them on to the Petitions Committee. This is because it is not possible for one-third of the workers to ventilate their grievances. There are no avenues for them to have a discussion with the Railway Ministry.

Our Railway Ministry has no respect even for the court judgements. In Palghat division five Assistant Station Masters' salary was much

lower than that of the junior officers. Therefore, four Assistant Station Masters, asked the Railway Board to at least to bring their salary on par with junior officers. But, they did not pay heed to their request. They went to the court. Then, the court asked them to revise the salary. The junior officers' salary was reduced. Again, both had to go to a court and the court held that this was not the correct thing. The court ordered for revision of the salaries. But the Railway Board did not do it. Again, they had to go to court. The case is pending for the last one year before the court. The railway board is not taking care even to implement the verdict of the courts. They are careless about it.

What about the tribunal awards? Even when negotiations are going on and the dispute is pending before the industrial tribunal, the officers are being transferred and dismissed. This is what actually is happening.

Last time when I spoke, I referred to the contract labour. I received a letter from the Railway Ministry saying that they cannot be absorbed in regular service because they are only doing contract work. So, they are not able to take them into regular service. This is their reply. But is the contract labour governed by the Contract Labour Regulations in Railways? I want to ask the Minister whether any one of the contract labourers is governed by these contract Labour Abolition Act. None of the workers is getting the benefit of this Contract Labour Abolition Act.

When they complain you give them the reply that they are governed by the contract labour laws. But these laws have not benefited these poor workers.

Sir, I have no time to go into details. The Railway Minister has declared a war against these poor workers. Let there be a ceasefire. If you

want to carry on the administration in a better way, you should have cordial relations with the workers.

**MR. DEPUTY-SPEAKER:** In the first speech delivered by Shri A. K. Gopalan as Leader of the Opposition, he mentioned that the President's Address was a declaration of war against the people of India. Now you have said, Railway Budget is a declaration of war against the railway workers. (Interruptions)

**THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI C. K. JAFFER SHARIEF):** Railway workers are our workers. We are treating them properly. We are part and parcel of the people. We are placing the realities before the people.

**SHRIMATI SUSEELA GOPALAN:** What has been the demand of the locomen? From 1967 onwards they have been demanding that you should reduce their working hours from the limit of 14 hours. It was reduced to 12 hours in 1973 and an agreement was signed for implementing 10 hours' work. For that they had to go on strike. When they complain, you go on penalising them. So, they had to resort to strike. You have now introduced these jumbo wagons. These poor railway workers have to work for 14 hours or even 16 hours continuously. If they stop work, you take action against them. If they complain that their wives were raped, you take action against them. That is why these people get frustrated and they resort to strike. This is what we see after 34 years of independence. Sir, I do not want to go into details.

The Railway sector is a sector where there is abundant opportunity for the Government to provide more employment. In a country like ours, where unemployment is mounting up, what should be your policy? It should be to get more and more people employed. But what you are doing is that you are bringing the third gene-

ration and the fourth generation computers. You introduced the second generation computers some three years back. What has been the result of it? 10,000 workers are affected.

**SHRI C. K. JAFFER SHARIEF:** I would like to point out to the hon. Member that there is no retrenchment at all due to the introduction of computers. We are giving them alternative jobs and training them. We are absorbing them in the best possible way. There is no retrenchment on account of introduction of computers. Nobody is removed from the services on that score.

**SHRIMATI SUSEELA GOPALAN:** This is a field where you could have provided more employment to the poor people in this country. In these three years ten per cent more workers could have been employed. This should not be your policy. Lakhs of people are going to be unemployed because of this policy.

Then, Sir, I wish to point out that Kerala has always been neglected. This Budget also does the same thing. No fresh proposal is there in the Railway Budget so far as Kerala is concerned. In the present year, for Railway construction for Alleppey line, what is the amount allotted? Only Rs. 2 crores. What is the total amount? Rs. 7 crores. By about 1983 you want to complete the work. How is it possible? Next year you propose to allow Rs. 4 crores. This is only duping the people; we have no belief in that. We have no doubt whatsoever that this project will get more and more delayed. you have ordered for two surveys to satisfy the people of Kerala. In your own report you have stated that the surveys would be conducted. But there is no possibility of taking up this project in the near future.

**SHRI C. K. JAFFER SHARIEF:** Kerala should be thankful for it is full of broad gauge lines.

**SHRI P. K. KODIYAN (Adoor):**  
The entire railway line in my constituency is of meter gauge line.

**SHRIMATI SUSHELLA GOPOLAN:**  
It is true that the railway lines were constructed during the British time. You could not destroy them. Now, about the opening of a Railway Workshop in my State, you have not done anything. There is not even a workshop in Kerala at present. I would request the hon. Minister to tour the Malabar area and see the conditions of railway stations there. They are very old and they are in a dilapidated condition. There are no proper roads leading to the railway stations. At places like Neeleswar one has to walk for more than two furlongs to reach the railway stations since the roads are very badly maintained. If it was under the State Government they would have at least constructed it well.

Sir, you will know that Kerala is producing electricity in abundance. But there is no proposal in the budget for electrification of some of the railway lines in Kerala. Why can't you electrify at least one railway line to start with?

Now, with regard to the allotment of wagons, every day we have to approach the Minister. Now leaves for the manufacture of bidis have to be brought from Orissa. We represented several times for the allotment of wagons for transportation of these leaves from Orissa. But the position has not improved, with the result that the price of bidi leaves has gone up.

**SHRI C. K. JAFFER SHARIEF:**  
We have taken action.

**SHRIMATI SUSHEELA GOPALAN:**  
Now, in the tile industry about one lakh people are unemployed because of the lack of transportation facilities. For transportation of tiles, special types of wagons are required. Now,

we are producing cash crops. But we are depending on other States for rice.

**SHRI C. K. JAFFER SHARIEF:**  
You please advise the workers to keep on working and increase the production so that we can reach you.

**SHRIMATI SUSHELLA GOPOLAN:**  
You will get their cooperation. You should not take such an attitude. You should not ask them to work for 14 hours. Now, from so many States, we have to purchase rice. The question is how these things to be transported to Kerala. Now, the price of rice has gone up. The excess distribution of 5 K.G. besides rice ration has to be continued.

Another point I would like to make is that Keralites are serving in various industries, in both private and public sectors, spread all over the country. These people are facing a lot of difficulties to visit their native places in Kerala once a year or so. In this connection, I have also requested the hon. Minister to consider attaching some coaches in the Navjeevan Express starting from Ahmedabad so that the Keralites working in that part can reach Kerala and visit their native places without being held up at Arkoanam. From Jaipur also I got a letter from the Malayalee Association. I represented to the Minister. I got the letter that he will consider it, yet consideration till now. They want that at least 5 berths to be allotted in Kerala bound trains from Delhi. From Bihai also, they want that some berths to be allotted in the Express trains from Nagpur for people travelling to Kerala from Nagpur. It is very difficult for them to travel. These are all minor things, but even in these things, the Government is very callous, and no attention is paid to these things. That is our experience. I would request the hon. Minister to go into all these matters and take necessary action. As I said, the neglect of Kerala State should also be stopped.

With the words, I conclude.

श्री गिरवारी लाल व्यास (भीलवाड़ा):  
 वैस्टर्न रेलवे का जो डिबीजन है उस में जो जिले पड़ते हैं, जो इलाका पड़ता है वह बहुत बँकवर्ड है। वहाँ ज्यादा से ज्यादा लाइन् बिछाई जानी चाहिये। हम बराबर इस के बारे में निवेदन करते आ रहे हैं लेकिन कोई ध्यान नहीं दिया गया है। मेरा पहला सुझाव यह है कि वैस्टर्न रेलवे जो घाटे वाली रेलवे नहीं है और बहुत ज्यादा मुनाफा देती है इस का सैप्लैट जोन बनाया जाय। ऐसा किया गया तो नई लाइन् बिछ सकेंगी और इस बँकवर्ड एरिया का बहुत तेजी से विकास हो सकेगा। इस मीटर गेज का अलग जोन वैस्टर्न रेलवे का बनाया जाना चाहिये जिस में राजस्थान, मध्य प्रदेश और कुछ इलाका गुजरात का हो। इस के बारे में हम बराबर निवेदन करते रहे हैं लेकिन कोई ध्यान नहीं दिया गया है। इस से इस पिछड़े हुए इलाके की उन्नति हो सकेगी।

वैस्टर्न रेलवे और नार्दन रेलवे राजस्थान में से हो कर गुजरती हैं। दोनों की पब्लिक सर्विस कमिशन अलग अलग हैं। एक की बम्बई में और दूसरी की इलाहबाद में है। राजस्थान तथा अन्य प्रान्तों को इससे बहुत घाटा होता है। वहाँ के लोगों को निश्चित तौर पर नहीं लिया जाता है। जहाँ पर हैड-क्वार्टर होता है, पी एस सी होती है वहीं के लोग ले लिए जाते हैं और दूसरे प्रान्तों के लोगों को आने का मौका नहीं मिलता है। बम्बई वैस्टर्न रेलवे के एक किनारे पर है और वहीं पी एस सी का हैड-क्वार्टर है। राजस्थान, मध्य प्रदेश, गुजरात आदि प्रान्तों के लोगों को भरती होने का भ्रवसर नहीं मिलता है। मेरा सुझाव है कि वैस्टर्न रेलवे की पी एस सी का हैड-क्वार्टर भ्रजमेर किया जाए जो कि बीच में पड़ता है और इससे सब लोगों को लाभ मिल सकता है।

नार्दन जोन का जो हैड-क्वार्टर है इसको या तो बीकानेर में या जोधपुर में रखा जाए ताकि वहाँ के लोगों को भी ज्यादा से ज्यादा भरती के भ्रवसर मिल सकें। वैस्टर्न रेलवे का जो नया जोन बने उस को भ्रजमेर या जयपुर में स्थापित किया जाए।

हम दस बारह साल से भ्रमदावाद और दिल्ली को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने की मांग करते आ रहे हैं। इस के अभाव में जो ट्रांसशिपमेंट की दिक्कत होती है, सामान को इधर उधर ले जाने की जो दिक्कत होती है और उस में जो बहुत ज्यादा खर्च पड़ता है उस से बचा जा सकेगा। ब्राड गेज न होने की वजह से उद्योगपति भी यहाँ उद्योग स्थापित नहीं करते हैं। इस वजह से राजस्थान तथा अन्य इलाके पिछड़ गए हैं। भ्रगर ब्राड गेज हो जाए तो पिछड़े हुए क्षेत्र काफी तेजी से आगे बढ़ सकते हैं। इस के बारे में पिछली बार भी मैं ने कहा था। तब कहा गया था कि यह मामला प्लानिंग कमीशन में पड़ा हुआ है। 10, 12 साल हो गये प्लानिंग कमीशन में और उस पर रेल मंत्रालय तथा प्लानिंग कमीशन कोई निर्णय नहीं लेते जिस की वजह से सारा का सारा इलाका पिछड़ा हुआ रह गया है और जिस प्रकार का वहाँ विकास होना चाहिए वह नहीं हो पा रहा है। इसलिए नितांत आवश्यक है कि रेल मंत्री जी इसकी कोशिश करें और प्लानिंग मिनिस्टर से बात कर के इस और ज्यादा से ज्यादा तवज्जह दिलायें ताकि इस रेलवे लाइन की वहाँ स्वीकृति हो और सारे क्षेत्र का विकास हो सके। इस प्रकार की व्यवस्था जरूर की जानी चाहिए।

19 hrs.

आप ने टोडा रायसिंह से नाथद्वारा, कोटा से देवगढ़ और लाम्बिया से त्यावर रेलवे लाइन के सर्वे की स्वीकृति दी है जिसके लिये आपने हम आभारी हैं। मगर यह सर्वे



## [श्री निरंजारी लाल व्यास]

सालों तक न चले, बल्कि एक साल के अन्दर इस का सर्वे पूरा हो जाना चाहिए। क्योंकि धाप ने माना है कि राजस्थान का भीलवाड़ा चित्तौड़, टोंक और उदयपुर जिले यह सारा क्षेत्र पिछड़ा हुआ है जिस का निश्चित रूप से डेवलपमेंट होना चाहिये। इसीलिये धाप ने दोनों लाइनों के सर्वे की स्वीकृति दी है। मगर सर्वे होने के बाद निश्चित रूप से इस क्षेत्र की तरक्की के लिए इन लाइनों को जल्दी से जल्दी बिछा कर वहाँ के लोगों को राहत पहुँचायें। हमें उम्मीद है कि जिस प्रकार से धाप ने सर्वे की प्रार्थना स्वीकार की है उसी प्रकार से इन लाइनों को बिछाने की भी जल्दी से जल्दी व्यवस्था करेंगे।

एक और मांग है और रेल मंत्री महोदय ने भी सुबह कहा था कि राजस्थान कैनल के पैरलल रेलवे लाइन बिछायी जाय। क्योंकि राजस्थान कैनल एक नेशनल प्रोजेक्ट है जिस का फस्ट फेज पूरा हो गया है, लेकिन सेकेन्ड फेज बनने में कठिनाई आ रही है क्योंकि न सीमेंट और न कोयला पहुँच पाता है और इस के कारण इतना बड़ा प्रोजेक्ट सालों से रुका हुआ है। राजस्थान कैनल का सेकेन्ड फेज तीसरी और चौथी योजना काल में पूरा हो जाना चाहिए था, मगर छठी योजना में भी राजस्थान कैनल पूरी नहीं हुई है। उस का मुख्य कारण यह है कि वहाँ रेलवे की व्यवस्था नहीं है। अगर राजस्थान कैनल के पैरलल रेलवे लाइन बिछा दी जाय तो उस से कैनल भी जल्दी बन सकेगी और हम अपने डिफेंस का मसला भी हल कर सकेंगे। क्योंकि राजस्थान कैनल बिल्कुल बोर्डर लाइन पर जायगी, रेलवे लाइन हो जाने से अपने डिफेंस को मजबूत बना पायेंगे तथा मिलिट्री को भी जल्दी से जल्दी पहुँचा सकेंगे तथा उन के लिये आवश्यक साधनों को भी जल्दी पहुँचा सकेंगे। इसलिये हमारे लिये, डिफेंस के लिये और उस क्षेत्र के विकास के लिये, यह नितांत आवश्यक

है कि कैनल के पैरलल रेलवे लाइन जल्दी से जल्दी बिछायी जाय, इस की जल्दी से जल्दी व्यवस्था की जाय ताकि हम अपनी सारी व्यवस्था को मजबूत बना सकें।

जयपुर से सवाई माधोपुर तक बड़ी लाइन बिछा दी जाय। यहाँ भ्राज मीटर गेज लाइन है जिस के कारण काफी कठिनाई पड़ती है और वहाँ का विकास नहीं हो रहा है। सवाई माधोपुर से ले कर कोटा बूंदी, झालावाड़ तक सारे इलाके में लाइम स्टोन के भंडार हैं और इस कारण पांच साल के अन्दर निश्चित तरीके से 15, 20 सीमेंट के कारखाने वहाँ लगने वाले हैं। अगर यहाँ बड़ी रेल लाइन हो जाती है तो सीमेंट के कारखानों से होने वाले उत्पादन को हम देश के कोने कोने तक आसानी से भेज सकेंगे और हमारी जो विकास की गति रुकी हुई है सीमेंट के अभाव में उस को भी पूरा कर सकेंगे।

हम ने कन्सल्टेटिव कमेटी की मीटिंग में भी कहा है। पर किन कारणों से इस लाइन को स्वीकृति नहीं दी यह समझ में नहीं आता। मैं फिर निवेदन करूँगा कि जयपुर राजस्थान की राजधानी है और जयपुर से सवाई माधोपुर के बीच में बहुत ही विकसित क्षेत्र है तथा बड़े बड़े उद्योग यहाँ लगे हुए हैं इसलिए बड़ी लाइन से अगर जयपुर को मिला दिया जाता है तो उस क्षेत्र का बहुत विकास होगा और तेजी से उद्योग बढ़ेंगे। इसलिए यह लाइन ब्राड गेज में परिवर्तित कर दी जाय, इस से बहुत बड़ा लाभ होगा।

मैं एक बात मीनाक्षी ट्रेन के बारे में कहना चाहता हूँ जो अजमेर से काछीगुडा चलती है और हफ्ते में दो दिन चलती है। और कोई फास्ट ट्रेन अजमेर से काछीगुडा खंडवा के लिये नहीं है। बार बार निवेदन किया है, कंसल्टेटिव कमेटी में भी कहा है, लेकिन जबाब मिला है कि लोड बहुत है, इसलिये संभव नहीं है कि इसे रोजाना में कर दिया

काय : मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि उस क्षेत्र में इसके अलावा और कोई फास्ट ट्रेन नहीं है, इस को डेरी कर दें तो वहाँ के पैकेजर्स को ज्यादा लाभ मिलेगा और इस क्षेत्र को ज्यादा तरक्की का अवसर मिलेगा ।

मैं ने भीलवाड़ा स्टेशन के बारे में भी निवेदन किया था । यह एक लाख की आबादी का शहर है । जब पहले स्टेशन बना था तो मुश्किल से यहाँ की आबादी 5, 7 हजार थी, लेकिन उस में अब तक कोई परिवर्तन नहीं हुआ है । केवल 40, 50 फुट का एक शॉड जरूर बनाया गया है । 1 लाख की पापुलेशन के लिये जिन सुविधाओं की आवश्यकता है, जो साधन होने चाहियें, उन को पूरा करना जरूरी है, एक छोटा सा बॉटिंग रूम वहाँ बना रखा है, उस में 50, 40 फुट का शौड है । यह सारे स्टेशन को कवर नहीं करता है, अन्य सुविधाएं भी उपलब्ध नहीं हैं, इसलिये मेरी मंत्री जी से दरखवास्त है कि वह इस सम्बन्ध में जरूर तय करें ।

भीलवाड़ा एक इंडस्ट्रियल टाउन भी है, तरह तरह की इंडस्ट्रीज वहाँ पर बराबर सैट होती जा रही हैं, इसलिए इस स्टेशन को माडर्नाइज करने और डैबलप करने के लिये मेरा ख्याल है माननीय मंत्री जी जरूर ध्यान देंगे । इससे वहाँ के बिजनेस मैन, इंडस्ट्रियलिस्ट्स पब्लिक और दूसरे मजदूरों को भी सुविधा मिल सकेगी ।

इसी तरह गुलाबपुरा और रायला स्टेशन भी उसी क्षेत्र में पड़ते हैं, उन को भी पूरा स्टेशन बनाने के लिये कहा था । वहाँ भी दो-दो तीन-तीन इंडस्ट्रीज हैं लेकिन वहाँ परलैंग स्टेशन ही बना रखे हैं, उसकी वजह से लॉडिंग और अन-लॉडिंग में हर प्रकार की कठिनाई होती है । बराबर निवेदन करने के बाद भी इस सम्बन्ध में कोई कार्यवाही नहीं हुई है । जब भी निवेदन करते हैं, आप भी कह देते हैं कि हम पूरी सुविधाएं

दे रहे हैं लेकिन कोई भी सुविधा नहीं मिली है । इसलिए इन को पूरा स्टेशन बनाना ज़रूरी है । यह दोनों मंडियाँ हैं, इससे इस क्षेत्र को ज्यादा लाभ मिल सकेगा । इस प्रकार की व्यवस्था नितान्त आवश्यक है । हमें उम्मीद है कि माननीय रेल मंत्री जिन्होंने सर्वे की व्यवस्था की है, वह इन छोटी-छोटी गाँवों पर निश्चित तरीके से कार्यवाही करेंगे ।

मेरा एक छोटा-सा सुझाव और है, जिसको पहले भी मैंने कहा था । आपने सैकिड क्लास पर सरचार्ज लगाया है, 150 किलोमीटर तक इसे छोड़ दिया है । मेरा कहना है कि सैकिड क्लास में गरीब लोग सफर करते हैं, आपने जो 10 परसेंट सरचार्ज लगाया है, इसमें कुछ रियायत देने की कृपा करें, क्योंकि गरीबों के प्रति आपके दिल में कुछ हमदर्दी है । इसी के साथ साथ फोट पर जो आपने 15 परसेंट सरचार्ज लगाया है उसको भी किसी तरीके से कम करने की व्यवस्था करें ।

लोकों के सम्बन्ध में मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि वहाँ की हड़ताल के बारे में आपने बहुत मजबूती से उसे फेस किया है, इसके लिये मैं आपको बधाई देना चाहता हूँ, लेकिन इस बात को भी देखिए कि रेलवे में जो तोड़फोड़ करने वाले संघ हैं, वह सी० पी० एम० के द्वारा चलाये जाते हैं, यह जार्ज फर्नाण्डीज की यूनियन है । इस प्रकार की यूनियन को अगर बढ़ावा मिलता है, तो उससे हमारी रेलवे की प्रापर्टी को नुकसान होता है । आपने देखा है कि जार्ज साहब ने कितनी रेल लाइनें उड़ाई हैं और किस तरीके से उन्होंने सैकड़ों आदमियों को नुकसान पहुंचाया है । ऐसी यूनियन को अगर प्रोत्साहन मिलता है तो निश्चित तरीके से हमारी रेलवे को कभी लाभ नहीं मिल

## [श्री गिरधारी लाल व्यास]

सकता है। मुझे भ्रष्टाचारी तरह याद है कि 1974 की जो रेलवे की हड़ताल हुई थी, उसमें रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन ने जिस तरह से काम किया, वह निश्चित रूप से प्रशंसनीय नहीं था। जो रेलवे के लायलिस्ट्स थे, जिन्होंने उस खतरे में रेलवे को मजबूत बनाने के लिए काम किया, जब कि लोग-बाग उन्हें जान से मार सकते थे, उनको कोई प्रोटेक्शन नहीं दी गई। लेकिन जिन अधिकारियों ने जार्ज फर्नाण्डीज की यूनियन के साथ मिल कर उस हड़ताल को मजबूत बनाने के लिए काम किया, उनको प्रोत्साहन मिला। जो लोग हमारी मदद करते थे, जिन्होंने चौबीस चौबीस घंटे काम कर के रेलें चलाई, उनको किसी प्रकार प्रोत्साहन नहीं मिला। मैं मंत्री महोदय का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूँ। उन लोगों को प्रोटेक्शन मिलाना चाहिए, बढ़ातरी मिलनी चाहिए, पदोन्नति मिलनी चाहिए, रिवाइज मिलना चाहिए, जो लोग रेलों में तोड़-फोड़ करते हैं, उनको प्रोटेक्शन न मिले। जो लोग रेलवे को मजबूत बनाना चाहते हैं, उनका खयाल मंत्री महोदय के दिलो-दिमाग में होना चाहिए।

इन शब्दों के साथ मैं रेल-बजट का नसमर्थन करता हूँ।

**SHRI K. MAYATHEVAR** (Dindigul): Mr. Deputy-Speaker, I rise to support the Railway Budget. (*Inter-ruptions*)

**MR. DEPUTY-SPEAKER:** I will call every Member who is present.

**SHRI K. MAYATHEVAR:** I welcome the Budget. But I am demanding certain concessions on behalf of the people, not only the people of Tamil Nadu, but the people of India. The Railways should achieve maximum

efficiency at minimum cost. This is what we are reading in newspapers and hearing in public statements. One more thing I want to request the Minister for Railways. We have been pressing for the construction of new lines. Secondly, we are pressing for conversions from metre gauge to broad gauge and we are pressing for doubling of lines. These are three proposals which we are making or improving the Railways, for providing conveniences and facilities to the people. I request the Government to implement all these three proposals as expeditiously as possible in the interest of reducing the cost on the running lines, because the cost if implementations is double; sometimes it is three times or even four times. Therefore, the expeditious execution of all these three proposals is in the national interest and I request the Minister and the Government to issue strong instructions to the concerned officials to implement with maximum efficiency and minimum cost in the interest of national economy.

The people of Tamil Nadu have been demanding for the construction of a broad gauge line from Karur-Dindigul-Tuticorin for the last 25 to 30 years. Other hon. Members from the Congress Party and DMK have already mentioned about this and the hon. Minister and the hon. Minister of State and above all the hon. the Mother of India our beloved Prime Minister also were pleased and graciously pleased and I am satisfied—to hear from the hon. Minister and hon. Prime Minister that they are considering this new line, Karur-Dindigul line for execution in the Six Five Year Plan. I demand, I request, I insist again and again, on behalf of the people of Tamil Nadu that this new line should be given priority because this will benefit not only the people of Tamil Nadu and it will go a long way to help the industrial development of the region. I request the Minister to implement it and execute it in the Sixth Plan.

We are also demanding the inclusion of a new broad gauge line from Tirunelveli to Kanyakumari also. The Minister is laughing because he knows why I am speaking about it, or why I am demanding it. The total length of this line is 159 kilometres and nearly 128 kilometres is in Tamil Nadu and the remaining 31 kilometres is in Kerala. If this line is included it will help the economic development of Tamil Nadu and it is a legitimate right of the people of Tamil Nadu to claim the inclusion of this line. Even geographically we are speaking of connecting Kashmir and Kanyakumari. Kanyakumari lies within Tamilnadu; it is the southern-most tip of India. So, geographically also we are having a legitimate right to demand it. Culturally, economically, socially, politically and even morally also we have a right to have that line, which should be included in the Madurai division. The Minister came to Madras and met my leader, Kalaignar Karunanidhi and I was an eye-witness. The Minister should not forget that I am a lawyer. I was an eye-witness and he should not drive me to the court. Of course, we are not going to the court to give evidence. That is not the case. But I was an eye-witness to the fact that the Minister of State came to Madras and promised to the people of Tamilnadu that the Government will consider favourably and include the Nellai-Kumari line in the Madurai division.

**THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI C. K. JAFFER SHARIEF):** I promised that father and mother should be together.

**SHRI K. MAYATHEVAR:** Unless they are divorced, father and mother are always together, as long as there is no trouble, giving birth to a lot of children and giving trouble to the country! That is a different matter. We are not going to the court for divorce.

Even the predecessor to the present Minister promised to me, my party leaders and Tamilnadu MPs to include this under the Madurai division. The Minister of State knows that trains in Tamilnadu were not running for a week or ten days. He came and pacified the railway workers who were on strike, because their claim is legitimate and right. Therefore, you should not drive the people of Tamilnadu to go on strike again for demanding the inclusion of this new line. It is the heart-line of Tamilnadu. I said that the Dindigul-Karur line is the life-line for the people of Tamil Nadu. This Nellai-Kumari line is the heart-line for the people of Tamilnadu and the people of the South within Tamil Nadu. So, request that this should be included under as you promised to my leader, Kalaignar Karunanidhi, at Madurai.

You have been giving promises to convert the Beach-Tambaram electric line into B.G. The officials in the Madras Southern Zone with whom we had some discussion told us that they have recommended to the Railway Board and the Government for considering the conversion of this MG line to BG. But I am shocked to hear the speech of the Railway Minister that Government is going to get proposals from the officials for conversion and for survey also. I have been told by your own Southern Zone General Manager and other officials at Madras two weeks back that it was already surveyed and they have submitted a report to the Government for conversion into BG. I request the Minister to look into the matter as expeditiously as possible, because the population is very tense in Madras and the present MG trains are unable to cope up with the demands of Tamilnadu for transport facilities.

Our railway department has allotted only Rs. 50 crores for this financial year for metro railway development in various cities like Bombay, Calcutta and other cities. It is a very negligible amount in view of the heavy load

[Shri K. Mayathevar]

of work to be completed by the railway department. For Madras we have been demanding metro line development for a very long time. The Government are promising to implement the metro line for Madras city. But unfortunately, I am sorry to state that it has not been taken up in this financial year or in the sixth plan. I request the Government to have a re-consideration on this point and allot more funds. I request the hon. Minister to allot more money and take up metro project for Madras city also.

Officials from the World Bank seemed to have come to Tamil Nadu for having first-hand knowledge and assessment to start another Integral Coach Factory at Madras. They have made an estimate of Rs. 200 crores to be spent for starting another ICF in Madras. Officials of the World Bank were convinced with the environment of Madras. But the Government of Tamil Nadu did not take any steps for this project. I congratulate the people of Kerala and MPs from Kerala as they are having two Chief Ministers—one Chief Minister at Madras and another their own from Kerala itself. My Chief Minister is helping Kerala. I do not have any grudge against the people of Kerala. But he should not betray\*\* the people of Tamil Nadu who have voted him to power. He betrayed the people of Tamil Nadu and acted against their welfare. The Congress(I) and DMK MPs are here to fight for the people of Tamil Nadu. Therefore, you please consider to put up another ICF in Tamil Nadu. You should not take into consideration the Government of Tamil Nadu. We feel that we do not have a politically known person leading us in Tamil Nadu. He is not a politician. He does not know about politics and administration.

There are six privately owned railways in the Eastern Railway which have not been nationalised even after

34 years of our independence. It is high time that the Government should nationalise these six companies immediately.

As per facts and figures, the Railways are having about 1.5 million employees who are working on permanent basis.

THE MINISTER OF RAILWAYS  
(SHRI KEDAR PANDAY): 1.75 million permanent workers.

SHRI K. MAYATHEVAR: According to your report 2.35 lakh workers are working on temporary basis even now. Khalasis are working on temporary basis. Certain workers have been working for more than 25 and 30 years. Workers from Stores Department of ICF have given a petition to me stating that they have been working for the last 25 years but they have not been regularised and their basic seniority has also not been fixed. I request the hon. Minister to consider their cases and make them permanent so that they can get some benefit at least at the time of retirement. Suppose, they die now, their families will not get any benefit.

I do not have any complaint regarding freight rate. I am only requesting the hon. Minister to consider reducing second class fare which has been raised at the rate of 10 per cent, and thus give relief to the poor down-trodden and middle class people. We are having so many accidents in the railways. To avoid them we have been demanding for the last 25 years that in every unmanned gate we should post gate-keepers. Though all the MPs and all the leaders have been demanding this, it has not been done so far.

Coming to level crossings, in every area people want level-crossing. In my constituency also people have been demanding level-crossings. But the railways demand Rs. 40,000 for every

\*\*Expunged as ordered by the Chair.

level-crossing. What is the justification for such a big amount? The local panchayats are unable to pay Rs. 40,000 to 50,000. Either you give some concession or you pressure the State Governments to bear it. Because, so far as Tamil Nadu is concerned, the DMK or Congress MPs cannot approach the State Government, as it is run by some other party. Therefore, we are unable to help our constituency by opening more level crossings. Kindly do something in the matter.

Then I come to the suggestion for a road over-bridge in Dindigul, which is a headquarter, next to Madurai, one of the biggest towns in Tamil Nadu. When we wrote to the Railway Board, they gave a positive reply that they are ready to bear 50 per cent, provided the State Government bear 50 per cent of the cost. When I wrote to the State Government in the matter, they did not reply to me. It is the custom and convention of the Tamil Nadu Government not to reply to the letters of MPs, MLAs or other representatives of the people. Since we have no way of solving this problem, I would demand that it is high time a directive is given to the State Government to construct all those over-bridges in Tamil Nadu. You should also appoint gate-keepers at every unmanned level crossing to avoid accidents.

In the ICF there are 14,000 employees and they are manufacturing 750 coaches every year, earning a foreign exchange of Rs. 35 crores. It is one of your units which is doing highly profitable business. Therefore, I would suggest that more money should be allotted to them to manufacture more coaches so that we can export more and earn more foreign exchange.

Now there is only one train which is going to Rameswaram. It is being apprehended that it is likely to be stopped. There is a fear that the railways are going to stop this train. I would request the Railway Minister not to stop it, because this is the only train which is going to Rameswaram. Sir, you know the importance of Ramayana and Rameswaram.

**SHRI KEDAR PANDAY:** Has that train been stopped?

**SHRI K. MAYATHEVAR:** The railways are considering a proposal to stop it. It should not be stopped.

**MR. DEPUTY-SPEAKER:** Since that is the only train going to Rameswaram the Railway Minister will not stop it.

**SHRI K. MAYATHEVAR:** Now the Tamil Nadu Express runs only thrice a week both ways. It has been the unanimous demand of the MPs and the people of Tamil Nadu that it should be made daily to meet the very great demand. Similarly, KK Express should also be made daily.

Then, the name of the Grant Trunk Express should be changed into "Bharathi Express." After all, it will not entail any expenditure. It should be done to respect the "Revolutionary National Poet."

**MR. DEPUTY-SPEAKER:** In the name of Subramaniam Bharathi from Tamil Nadu.

**SHRI K. MAYATHEVAR:** Bharathiyar is a national poet. His poems have been translated into all the languages.

**MR. DEPUTY-SPEAKER:** What is the name you want? Bharathi Express?

**SHRI K. MAYATHEVAR:** Yes, "Bharathi Express."

**MR. DEPUTY-SPEAKER:** Our Minister knows that he is a national leader.

**SHRI K. MAYATHEVAR:** I support the budget. I welcome the budget and I congratulate the Minister for the efficient implementation of various proposals. At the same time, I would say that he should do more for the people of Tamil Nadu as done to the people of other States.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Shri Krishna Pratap Singh may now speak. I very much request that every hon. Member may take 5 minutes. We will have to adjourn the House at least at 8 o'clock.

श्री कृष्ण प्रताप सिंह (महाराजगंज) :  
उपाध्यक्ष महोदय, सब से पहले तो मैं आप को धन्यवाद देना चाहता हूँ — 4-5 घण्टे इन्तजार के बाद आप ने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया। ठीक इसी प्रकार से, उपाध्यक्ष महोदय, हम को एम० ई० रेलवे में चढ़ने के लिए इन्तजार करना पड़ता है। कभी भी स्टेशन जाने पर गाड़ी समय से नहीं मिली। परन्तु इस बात के लिए मुझे खुशी है — मैं इस बात के लिए रेल मंत्री जी को विशेष रूप से धन्यवाद देना चाहता हूँ — कि वाराणसी, लखनऊ से ले कर सोनपुर तक आप ने उस लाइन के मान-परिवर्तन का काम तेजी से कराने का लक्ष्य निर्धारित किया है। इस से मैं ही नहीं, उत्तर प्रदेश, पूर्वांचल, उत्तर विहार के रहने वाले सभी लोग आप को हृदय से धन्यवाद देते हैं और उस दिन की प्रतीक्षा कर रहे हैं जब उस लाइन का मान-परिवर्तन हो जाने के बाद हरी झण्डी दिखा कर आप हमें दिल्ली से ले कर समस्तीपुर तक बड़ी लाइन की गाड़ी में चढ़ने का अवसर देने वाले हैं।

उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे के सम्बन्ध में काफी अच्छे-अच्छे सुझाव आये हैं। मैं नहीं समझता हूँ कि उन सुझावों के बाद कोई विशेष चर्चा करने की आवश्यकता है या कोई विशेष सुझाव देने की आवश्यकता है। लेकिन मैं दो बातों की ओर माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। मुझे भी माननीय मंत्री जी के साथ काम करने का अवसर मिला है। व बिहार राज्य के मुख्य मंत्री थे, उस

समय विधायक के रूप में काम करने का अवसर मिला। मुझे पूरा विश्वास है कि वे अपनी कार्यक्षमता और दक्षता से जिस काम को अपने हाथ में लेंगे निश्चित रूप से उस को पूरा करेंगे। उस समय, उपाध्यक्ष महोदय, बिहार में परीक्षार्थे बहुत भारी चिन्ता का विषय थीं, उन में काफ़ी अनियमिततायें होती थीं, लेकिन आप के आने के बाद उन पर ऐसा नियन्त्रण हुआ कि आज तक बिहार के लोग मंत्री जी का नाम याद करते हैं। उसी तरह से मेरा आप से अनुरोध है कि आप रेलवे में व्याप्त भ्रष्टाचार को दूर कीजिए। भारतीय रेलों एक ऐसी संस्था है जिस पर हमारे भारतवर्ष की पूरी इकानामी आधारित है, निर्भर करती है। हमारी इकानामी तभी सुदृढ़ हो सकती है जब रेलों की कार्य-क्षमता बढ़े, दक्षता बढ़े, इस में विकास हो।

इसी सन्दर्भ में मैं दो बातों की ओर आप का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। एक—मैट्रियल मैनेजमेण्ट और दूसरा—परसोनल मैनेजमेण्ट। आप जानते हैं—रेलवे कितनी भारी मात्रा में सामान खरीदता और निर्माण करता है, लेकिन क्या उस का हम सही-सही उपयोग कर पाते हैं। जहाँ जिस चीज की आवश्यकता होती है उस को समय पर पहुंचा पाते हैं? नहीं पहुंचा पाते हैं। आज हम बार-बार कहते हैं कि हमारे पास साधन नहीं हैं लेकिन जितने साधन हैं उनका उपयोग हम किस हद तक कर पाते हैं? इसलिए सब से जरूरी बात यह है कि आप मैट्रियल मैनेजमेण्ट की तरफ ध्यान दें।

मेरा दूसरा सुझाव—मैन मैनेजमेण्ट के बारे में है। आप ने कहा है कि इस समय रेलवे में 17 लाख लोग काम करते हैं। मैं नहीं समझता कि इस देश में किसी संस्था में इतने लोग काम करते होंगे। आप के बजट भाषण में मैंने देखा कि आप ने उनकी सुविधाओं के लिए, मनोरंजन के

लिये, खेल के लिए, चिकित्सा के लिए भारी रकम की व्यवस्था की है। लेकिन इस के बावजूद भी क्या कारण है कि हमारे कर्मचारियों में असन्तोष व्याप्त है? हमें इस की गहराई तक जाना होगा। मात्र पैसा बढ़ा देने से, चिकित्सा और मनोरंजन के साधन उपलब्ध करा देने से, मैं नहीं समझता हूँ कि उन की कार्यक्षमता में कोई परिवर्तन आयेगा। जब तक रेल कर्मचारियों को एक-सूत्र में नहीं बाँधेंगे, वे जिस अन्तर को महसूस करते हैं—छोटा कर्मचारी और बड़ा कर्मचारी, बड़ा अधिकारी और छोटा अधिकारी—जब तक इस भावना को नहीं मिटायेंगे, मैं नहीं समझता हूँ कि हम मैन-मैनेजमेंट पर पायेंगे तथा जो हमारे 17 लाख कर्मचारी हैं उन की शक्ति का भरपूर उपयोग कर पायेंगे—रेलों के चलाने में, माल के ढोने में। इसलिए मैं यह मांग मंत्री महोदय से करूँगा कि आप मैन-मैनेजमेंट के लिए इस तरह की व्यवस्था करें। केवल कुछ अफसरों का तबादला कर देने से या कुछ परिवर्तन कर देने से काम नहीं चलने वाला है जब तक कि ऊपर से नीचे तक आप इस में सुधार नहीं लाते हैं और मैं जानता हूँ और मुझे भरोसा है कि आप इस काम को कर के दिखायेंगे।

इन शब्दों के साथ मैं कुछ बातें अपने निर्वाचन क्षेत्र के बारे में कहना चाहूँगा। मेरा हैडक्वार्टर महाराजगंज है, जो कि एन० ई० रेलवे पर पड़ता है। आप मान-परिवर्तन करने जा रहे हैं मीटर गेज से ब्राड गेज में लेकिन यह 4 किलोमीटर का टुकड़ा है। महाराजगंज एक बहुत पुराना बाजार है और मेरे निर्वाचन क्षेत्र का मुख्यालय है। इस के मान-परिवर्तन का प्रस्ताव भी आया था और आप ने भी इस के परिवर्तन का निश्चय किया था। मैंने एक पत्र भी पंडित जी को इस के बारे में लिखा था कि इस का मान-परिवर्तन होना चाहिए। उन्होंने जवाब दिया था कि इस

के निर्देश दे दिए गये हैं कि बाराबंकी से ले कर सोनपुर तक मान-परिवर्तन किया जाए। मेरा कहना यह है कि आप दारोदा से महाराजगंज तक मान-परिवर्तन करा दीजिए। सुनने में यह आया है कि यह कहा जा रहा है कि यह अनैकोनोमीकल है लेकिन मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि वहाँ पर जो गाड़ी है, वह ठीक समय से नहीं चलती है। अगर समय से माल नहीं पहुँचेगा, तो फिर इस गाड़ी का उपयोग क्या रहेगा। मेरा यह दावा है कि जो गाड़ी चलती थी, उस का समय ठीक नहीं था और इस वजह से जो गाड़ी से आने-जाने वाले लोग हैं, वे भी उस से नहीं जाते थे। आज भी वह रेल लाइन है और आज से नहीं बल्कि ब्रिटिश रीजिम से वह रेलवे लाइन है और हमारी मांग यह है कि उस का मान-परिवर्तन मंत्री महोदय करवाएं।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि श्री सत्य देव सिंह ने छपरा और सीवान पर ओवर ब्रिज के लिए कहा है। ये दोनों जिले संयोग से मेरे निर्वाचन क्षेत्र में हैं। दोनों जिलों के बीच से एन० ई० रेलवे जाती है और उस पर ओवरब्रिज बनाने के लिए कई बार कहा जा चुका है। मैंने इस के बारे में एक प्रश्न भी किया था और मुझे यह एसोरेस दिया गया था कि स्टेट गवर्नमेंट का अगर पार्टीसिपेशन हो, तो ओवरब्रिज बना देंगे।

श्री कदर पाण्डेय : इस में स्टेट गवर्नमेंट की तरफ से अगर प्रस्ताव आए, तो उस को बनाने में हमें कोई कठिनाई नहीं है। पैसे की कमी इस के लिए नहीं है।

प्रो० सत्य देव सिंह (छपरा) : हम आपसे निवेदन करेंगे कि आप इस को बनवा दें।



श्री मुख्य मन्त्री सिंह : ठीक है, इस के लिए हम प्रयत्न करेंगे राज्य सरकार से। अब श्री मान-सर्विजन आप करने जा रहे हैं और जो रेलवे की मीटर गेज की लाइन है, आप वहां से कहां ले जाएंगे, उसका उपयोग कहाँ करेंगे, इस पर विचार करने की आवश्यकता है। आप ने ठीक कहा है कि मीटरगेज अनुपयोगी नहीं है। इस का भी उपयोग किया जा सकता है। इस के लिए मैं यह धारणा करूंगा कि आप जो मीटर गेज से ब्रोड गेज में परिवर्तन करेंगे, तो मीटर गेज की जो पट्टी है, उसका उपयोग नजदीक में कीजिए। इसी संदर्भ में एक निवेदन और करना चाहूंगा और मैंने इस बारे में पत्र भी लिखा है कि महाराजगंज से मसरिख तक जो लाइन है, इसका विस्तार किया जाए और मीटर गेज की लाइन, जो छपरा से गोरखपुर जाती है और वहां शूगर फीक्टरी है, उससे इस को अगर आप कनेक्ट कर देंगे, तो हम समझते हैं कि यह उपयोगी हो जाएगी। इन शब्दों के साथ मैं पुनः निवेदन करता हूँ कि बाराबंकी से जो सोनपुर तक ब्रोड गेज बनाने की बात आप कर रहे हैं और सीतारामपुर, पटना और मुजफ्फरपुर में जो विद्युतीकरण करने का काम आप ने हाथ में लिया है, इस के लिए मैं आप को धन्यवाद देता हूँ।

आप ने जो मुझे बोलने के लिए समय दिया है, उसके लिए मैं आप को धन्यवाद देता हूँ और पुनः मंत्री महोदय को धन्यवाद देता हूँ।

श्री कमला मिश्र मधुकर (मोती हारी) : उपाध्यक्ष जी, कई घंटे बैठने के बाद आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

रेल बजट में द्वितीय श्रेणी के यात्रियों के लिए जो बूढ़ि की गई है उसका मैं विरोध करता हूँ और अपील करता हूँ कि उसके भाड़े में बूढ़ि नहीं की जाए। भासा है इस पर मंत्री जी सोचेंगे।

मैं कहना चाहता हूँ कि आपने रेलवे में प्रबन्ध को सुधारने के विषय में काम तो शुरू किया है लेकिन जितना काम किया है उससे रेलवे के आम वर्कर्स में यह प्रेरणा पैदा नहीं हो रही है कि रेलवे राष्ट्रीय सम्पत्ति है और उसके विकास में उनका भी योगदान होना चाहिए। लोकोमैस ने अपनी हड़ताल तो वापस ले ली है लेकिन अभी तक उनकी मांगें पूरी नहीं की गई हैं। उनकी मांगें पूरी करने की दिशा में भी मंत्री जी काम करें। मैं आपसे यह भी अपील करूंगा कि उनके साथ बदले की भावना से काम नहीं लिया जाए।

बाराबंकी, गोरखपुर, छपरा, सोनपुर को बड़ी लाइन में कंबर्ट करने में लगे हुए साढ़े छतरह हज़ार कर्मचारियों ने गोरखपुर में प्रदर्शन किया था। मंत्री जी उनकी मांगों पर ध्यान दें। उनकी मांगों के बारे में मैंने आपसे भेंट भी की थी और आपने धारणासून दिया था कि आप उनकी मांगों को हल करेंगे। मैं इस बात के लिए आपको धन्यवाद दूंगा।

मैं इस बात के लिए भी आपको धन्यवाद दूंगा कि लगातार 1967 से 1980 तक मैंने जबर्दस्ती रेल बजट पर बोल कर और समाप्ति जी से विशेष धाका मांग कर यह मांग की है कि मुजफ्फरपुर से बड़ी लाइन नरकटियागंज तक जाए। आपने इस बजट में उसके सर्वेक्षण का प्रावधान किया इस से मेरा पुराना चला आ रहा स्वप्न साकार हुआ। लेकिन प्रांग के लिए भी मेरी मांग थी और बड़े मांग थी मैं उसी समय से कर रहा हूँ कि एक संघ

साक्षर बोगी जयमे जो हाजीपुर से बेलिया तक जाए जिसका हाजीपुर, लासगंज, बैसाली, साहबगंज, केसरिया, धरेराज, महाड़पुर, हरसिद्धि, नीतन धर्म हो। यह हमारे ही जिले की मांग नहीं है और न ही हमारे क्षेत्र की ही मांग है। इसमें बैसाली, मुजफ्फरपुर, चम्पारण और पश्चिमी चम्पारण भी पड़ते हैं यानी पूरा गण्डक कमान एरिया पड़ता है। धाएके लिहाज से भी वहां रेलवे लाइन बनाने में धाएको कोई बाधा नहीं होगा क्योंकि लालगंज, हाजीपुर और केसरिया व्यापार के केन्द्र हैं जो कि इस लाइन से सम्बन्धित होते हैं। साथ ही हिन्दुस्तान में प्रथम रिपब्लिक धर्मात् प्रथम जनतंत्र की राजधानी बैसाली जो कि बीहड़ और जैन काल में रही है, वह भी उपेक्षित पड़ा हुआ है। वह भी इस से सम्बन्धित है। धान धर्म पर विश्वास करने वाले हैं। वहां के धरेराज के महादेव के स्थान पर जाने के लिए यात्रियों को बड़ी कठिनाई उठानी पड़ती है, वह भी इस लाइन से सम्बन्धित है। इसलिये इस लाइन पर ध्यान दीजिए और इसका सर्वेक्षण कराइये।

मेरी धाएसे दूसरी मांग है कि मोतीहारी, बेलिया, सोन, नरकटियागंज पर इन क्षेत्रों के लिए जयन्ती जनता में कोटा बढ़ाइये। अभी तक कोटा नहीं है। इससे जयन्ती जनता में जाने वाले यात्रियों को सुविधा हो सकेगी।

मेरी तीसरी मांग है जिसके लिए धाएको बार-बार लिखा भी है कि मुजफ्फरपुर से असाम मेल में जो बोगी जोड़ी जाती है उच्च बोगी की भवस्था बहुत बुरी है उसको ठीक किया जाए। न उनमें पानी, न पाखाने की, न लाईट की, न पंख की व्यवस्था रखी है। उसका फाटक भी बहुत खराब रहता है और न उसकी कोई सफाई करने वाला होता है। धाए इस

बात पर ध्यान दीजिए और जो बोगी जोड़ी जाए वह सही बोगी हो।

मेरी चौथी मांग है कि छितीनी पुल के निर्माण में शीघ्रता लाई जाए जिससे चम्पारण और उत्तर प्रदेश का सीधा रेलवे सम्बन्ध हो सके।

मेरी पांचवीं मांग है कि जयन्ती जनता को सप्ताह में तीन बार चलाया जाए।

मेरी छठी मांग है कि मोतीहारी में श्रोवरब्रिज बनाना नितांत आवश्यक है। उसका निर्माण कराइये। मेहसी स्टेशन पर रेलवे शेंड बनाने की भी परम आवश्यकता है।

उपाध्यक्ष महोदय, मेरी अन्तिम मांग है कि पटना में रोड कम रेल ब्रिज बनाया जाए। यह धकेले उस क्षेत्र की मांग ही नहीं बल्कि पूरे उत्तर भारत की मांग है। इस मांग को पूर्ण किया जाए। इस प्रकार मोतीहारी स्टेशन को पूर्ण स्टेशन बनाया जाए, इससे पूरे चंपारण को लाभ होगा। इससे पूरे चंपारण क्षेत्र की यायाएँ पूर्ण होंगी और पूरे चंपारण में प्रफला यश फैलेगा।

इन शब्दों के साथ उपाध्यक्ष महोदय, धाएने मुझ बोलने का समय दिया, इसके लिए धन्यवाद देना हूँ।

MR. DEPUTY-SPEAKER: There are about 8 Hon. Members to speak. I would like that every one of you should speak because this is an important Railway Budget. I would only suggest that every Hon. Member shall put forth the problems of his Constituency, the main points, so that the Minister may note them and he will reply to them. Therefore, I will give three minutes to each Member to make his speech and only the problems of his Constituency should be put forth.

[Mr. Deputy Speaker]

Please help me. Now, I will call Mr. Rawat. I will call everybody. I do things in an All India manner.

SHRI ERA ANBARASU (Chengalpattu): I want to fulfil my responsibility by voicing the sentiments of the people of Tamilnadu.

I would like to mention here that my Hon. friend Mr. Harish Rawat is not taking part in the discussion. Therefore, I would request that I may be allowed to take some more time.

I rise to stand here to support the Railway Budget. It is very commendable in many respects. However, I have to say that the Railway Minister resorted to additional freights and fares. Instead, the Railway Minister should have concentrated more on keeping the existing railway fare. It is very easy to present a deficit Budget, keeping the fare as it is and claiming credit, as was done by the former Railway Minister.

But here we should appreciate the fact that the Hon. Railway Minister has also admitted that 30 per cent of the wagons remained sick. We should also appreciate the assurance given by the Hon. Minister that proper steps are being taken to improve their condition.

I was rather surprised and astonished when the Railway Minister read out that there was no project for Tamilnadu. No suggestion or setting up any new project, any new railway line, has been made. There was no provision in the Budget. This August House will be surprised to know that after independence, no new project, no new railway line, was laid in Tamilnadu. Even during the last session, I raised a query about double track from Tambaram to Chingleput. I was given to understand that the plan had been approved and execution of the project would be taken up. I was assured that it would be taken up shortly. But, when I saw the Railway Budget, I did not find any provision in the

Budget! And, therefore, I insist that this line from Tambaram to Chingleput should be laid.

For the path leading from Mahabalipuram to Kalpakkam, a new track should be taken up immediately in this Budget itself. It is very important because nearly 50,000 season ticket-holders are travelling from Chingalpattu to Tambaram apart from the other railway passengers. Bridges have been already constructed. No acquisition of land is involved or there is any other complicated procedure for having this double railway track from Tambaram to Chingalpattu. Therefore, I request the Hon. Minister to take up the execution of this project immediately.

The U.P. hills is also a neglected area. Nearly 8 districts in U.P.—I am speaking on behalf of my friend Shri Rawat as he is not likely to take part in the discussion—have no railway line at all. It is surprising how nearly 35 lakhs of people are left uncovered by Railway net-work and neglected without transport facility! If these two new lines namely, Tanakupur Ghat-Bageswar and Ramnagar Via Bhikisen Chaukhutia are taken up, they will cater to the needs of 35 lakhs of people. Hence, I demand the Hon. Railway Minister to concentrate more on these new railway lines.

I like to refrain from speaking on the frequent occurrence of accidents on railways. I suggest that the administration should be toned up effectively. Sir, the hon. Minister is aware of the serious accident that took place recently at Vaniyambadi. The unfortunate passengers who met with this catastrophe could not get any medical aid for a long time. They have to wait for hours together. Some medical cell from Madras or from Vellore had to arrive there to attend to these injured persons. What I suggest is this. In every region there should be an accident cell or emergency cell. If the distance between one station and another station is far away then, in between, there should be one medical cell which should be set up to attend

to this emergency work. I have personally visited the Integral Coach Factory at Madras. I have gone to Arkonam. I have visited the workshop there. I have visited the Carriage Works at Madras. The miserable condition of the workers there is really pitiable. The workers who are working near the fire-spot are not being provided with any proper or special or fire-proof dress. They are not being given any special allowance or any such thing. Their condition is really horrible. They have to work for long hours. Therefore, I request the Minister to take some special interest in providing them with extra benefits.

Then, my next point is this. Flood advance is being given in the Southern Railway only to those people who are residing in Madras city limits. It is not given to those who are residing outside the city limits. I made a representation also to the General Manager about it. I request the hon. Minister to look into it. I request him to see that this flood advance is given to those people who are working in Madras Railway units outside the city limits if the loss incurred by them is actually *bonafide*. This is my request to the hon. Minister and I request him to consider this suggestion with sympathy because they are also equally affected.

Then, Sir, I wish to say a word about bonus. Bonus is being given only to the employees. It is not being given to the officers, those who are working in the production units. I wish to submit that this is utterly unfair. Production is being maintained by these officials who are working in these units. They should be granted Bonus just like other workers. So, I request the hon. Minister to consider this point.

When I visited the ICF Madras I found how enormous things were being wasted there. I want to know what is the pricing policy followed by the Railway Ministry. I understand reliably that the overhead charges are very much more than what they should really be or what is justified. That is why the cost of a coach is enormous.

It is quite unreasonable. Therefore I request the Minister that he should try to reduce the overhead charges and thereby reduce the cost of production of railway wagons. In this way we will be able to earn more of foreign exchange also by selling these wagons to foreign countries at a cheaper rate. So, he should evolve a new pricing policy in this respect.

Now, coming to the question of labour unions in the Railways, Sir, there are already two recognised unions in the Southern Railways and recently about 5 splinter groups forming themselves as unions have sprung up in Madras. All these splinter group unions have come together and merged as one single Union named as Southern Railway Employees' Congress. This Union is committed to the smooth administration of the railways, committed to the welfare of the people and committed to the welfare of railway workers. There are nearly a lakh of members who have enrolled themselves as Union members. But this Union has not been recognised so far. You have given recognition to the Union headed by Mr. George Fernandes who is always instigating the labour to resort to violence and all sorts of unlawful activities. Recently in a meeting he told the workers that if they struck work for 21 days, the whole country would be paralysed and the entire economy of the country would come to a standstill. Does it behove of a leader to utter such things, which cut across the very root of the Indian economy? I would like to ask whether you want to encourage such leaders who act against the interests of the country. Democracy does not mean that there is freedom to instigate people to indulge in nefarious activities. I would therefore request the hon. Minister that he should evolve a rule for all these unions. If any union indulges in such unlawful activities, recognition to that Union should be withdrawn immediately. Of course, the *bona fide* demands of the union can be considered favourably. The hon. Minister is aware that in 1974, the country faced a difficult situation on account of the strike by the railway wor-

[Shri Era Anbarasu]

kers. To avoid recurrence of such a situation, recognition to various unions should be reviewed. Therefore, I would request that recognition to union headed by Shri George Fernandes should be withdrawn immediately and the recently formed union called the Southern Railway Employees' Congress should be given recognition forthwith.

Sir, I understand that in the Railway stations and platforms licence for selling some eatables and drinks by the poor vendors is being withdrawn and in their place contractors will sell those things in the railway stations and platforms. There are now about 25,000 poor vendors who are engaged in this small and petty business and they are earning their livelihood. If they are being replaced by the contractors, only the rich people will take over this business and these poor people will be thrown out of their job. Therefore, I would request that the present arrangement may be continued so that the poor vendors would be able to earn their livelihood in this small and petty business.

In this connection, I would submit that the quality of the food stuff supplied in the long-distance trains should be improved. The quality of food supplied in the Tamil Nadu Express and the G.T. Express is very very poor. I do not know why proper action has not been taken against those who are responsible for supplying such a poor quality of food in these trains. I understand that the same contractor for the supply of food in these trains has been continuing for the last so many years and that is why the quality of food supplied by him has become very poor. My suggestion is that for every two or three years, the contractor should be changed. The same contractor should not be allowed to continue the supply the foodstuff. Otherwise what they do is that they would try to satisfy the bureaucrats by some way or the other in order to cling themselves on to this business and thus they will continue unperturbed to supply very poor quality of food. There-

fore, to improve the quality of food supplied in the trains, there should be a change effected in the contract once in two or three years.

Sir, I support my friend's suggestion for calling the G.T. Express as Bharati Express. The G.T. Express should be named as Bharati Express. Sir, as you know very well, the Tamil Nadu Express has been running to capacity since its introduction. At present, this train is running between Delhi and Madras thrice in a week. I would request the hon. Minister kindly to consider running this train daily so that the travelling public need not wait for many days to get their seats in the Tamil Nadu Express.

With these words, I support the Railway Budget and I congratulate the hon. Railway Minister for that. I do not know whether he will consider my suggestions or not. In spite of that, it was my duty to bring to his notice the various suggestions that I wanted to make. I congratulate him once again for having presented such a good budget.

20 hrs.

श्री तारेद्वर सिंह (विक्रमगंज) :  
उपाध्यक्ष महोदय मैं पहले आपको ही धन्यवाद देना चाहता हूँ कि देर से ही सही, लेकिन आपने मुझे समय दिया है, मैं अपनी बात को जल्दी ही समाप्त करने की कोशिश करूँगा क्योंकि जैसी मुझे व्यग्रता थी, वैसी हमारे मित्रों को भी होगी।

मैं सर्वप्रथम इस रेल बजट पर, जो हमारे रेल मंत्री श्री वांडे जी ने प्रिजेंट किया है, उनको अपनी ओर से धन्यवाद देना चाहूँगा क्योंकि उन्होंने रेल बजट बहुत अच्छा प्रिजेंट किया है। जब से उन्होंने रेल मंत्रालय का प्रभार लिया है, मैं ऐसा महसूस करता हूँ कि रेलवे के काम में काफी प्रगति है और सुचारु हो रहा है।

रेल मंत्री ने जो अपना भाषण दिया है, जो बजट में समावेश किया है, उससे ऐसा लगता है कि उनका ध्यान रेल के हर विभाग की ओर गया है, वह हर बाज में सुधार करने के लिए प्रयत्नशील हैं। बजट और उनको स्पीच के अध्ययन से ऐसा प्रतीत होता है कि चारों तरफ इन्फ्रा-स्ट्रक्चर की ओर उनका ध्यान है और उन्होंने पूरी मजबूती से काम करना शुरू किया है। मैं व्यक्तिगत रूप से उन्हें जानता हूँ, वह एक बर्मंड और एफी-शियेन्सी त्रिएट करने की मॅटेलिटी के व्यक्ति हैं। मैं अपनी ओर से पांटे जो को धन्यवाद देता हूँ।

इसके साथ ही जो रेलवे के प्रशासन में गोलमाल करने वाले लोग हैं, वह आपके सामने सदन में कुछ बोलते हैं और बाहर जा कर गोलमाल कराते हैं। पांडेय जी ने इस बारे में जो सख्त रास्ते का अवलम्बन किया है, इसका भी मैं तह्देदिल से समर्थन करता हूँ और आशवासन देता हूँ कि हमारा उनकी सहयोग प्राप्त होगा।

इन चन्द शब्दों के साथ मैं 2, 4 मुझाव भी देना चाहता हूँ।

एक तो उन्होंने अपनी स्पीच में भी कहा है कि रेलवे के एम्पलाईज की हाउसिंग की प्राबलम है, मैं चाहता हूँ कि उनको रिपीट न करूँ। दूसरे माननीय सदस्यों ने भी इस बात को सदन के सामने रखा है। इह हाउसिंग की प्रायलम को सौल्व करने के लिए हमारे आदरणीय मंत्री जी का ध्यान है और इस बारे में जो उन को फाइनेन्शियल डिफीकल्टी है, उनको दूर करने के लिए वह को-आपरेटिव बनाना चाहते हैं। को-आपरेटिव के सिद्धान्त में ये विश्वास करते हैं। मैं चाहूँगा कि को-आपरेटिव सोसाइटी का निर्माण कर के हाउसिंगकी प्राबलम को हल करें, इसके लिए अगर जरूरत पड़ेगी तो बैंक से भी क्रेडिट मिल सकेगा।

इसके अलावा बड़ी-बड़ी बातें इस हाउसिंग के सामने कही गई हैं। एक तरफ विरोध-पक्ष के भाई कट्टे आलोचना करते हैं किराये और माल-भाड़े में वृद्धि की ओर दूसरी तरफ वहीं इस बात की चर्चा करते हैं कि रेलवे के एम्पलाईज जो कि लगभग 17 लाख और ढाई लाख कँजुमल हैं, लगभग 20 लाख लोग हैं वह इससे बेतन पाते हैं और 20 लाख ही नहीं इससे भी बहुत ज्यादा संख्या है उन लोगों की जो भारत-के जन-जीवन में रेलवे के काम से, दूसरे विजनेस से और दूसरे तरीकों से अपने परिवार का भरण-पोषण करते हैं। जब इसमें किराये की वृद्धि होती है तो वह एफीशियेन्सी की मांग करते हैं, चाहते हैं कि जो काम करने वाले हैं, उनको सुविधाएँ बढ़ें, उनकी तनख्वाहें बढ़ें, बोनस ज्यादा मिले। जब रेलवे के बजट में नहीं देखते हैं कि वृद्धि हुई है तो कहते हैं कि यह बड़ा गलत बजट है, यह जनता का शोषण करने वाला बजट है। लेकिन उनकी आलोचना के बारे में मैं मानता हूँ कि विरोधी पक्ष है, उनको विरोध में कुछ बोलना है, इसलिए बोलते हैं। रेल मंत्री से मैं आग्रह करूँगा कि सैकंड क्लास के किराये में जो वृद्धि हुई है, उस पर वह पुनर्विचार करें और उसमें जो कमी वह कर सकते हैं, वह करने की चेष्टा करें।

एक अत्यन्त आवश्यक विषय की ओर मैं रेल मंत्री महोदय का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ। पिछले बजट सत्र में भी मैंने अपने भाषण में इस बारे में कहा था। रेल मंत्री ने अपने बजट भाषण में कहा कि आरा से सासाराम तक रेल लाइन बनेगी। सदन में सब सदस्यों ने कहा है कि यहाँ से वहाँ तक रेलवे लाइन बननी चाहिए, उनके क्षेत्र में बननी चाहिए, उनके राज्य में बननी चाहिए। लेकिन मैं बताना चाहता हूँ कि आरा-सासाराम रेलवे लाइन 1910-11 में ब्रिटिश साम्राज्य

[श्री सपेंबर सिंह]

ने बनाई थी। आप यह जानकर चकित होंगे कि जनता पार्टी की सल्तनत ने 1978 में सी किलोमीटर लम्बी उस रेलवे लाइन को बन्द कर दिया। कांग्रेस पार्टी की सल्तनत तो सबसिडी दे कर उस रेलवे को चलाती थी, लेकिन जनता पार्टी की सरकार और उसके मंत्री ने उसको केवल बन्द करने का आदेश ही नहीं दिया, बल्कि उसकी सारी सम्पत्ति बेच देने का आदेश भी दिया। आज जनता की आंखों के सामने रेल की पटरियां विक रही हैं, रेल के स्टेशन विक रहे हैं और रेल की जमीन विक रही है।

जिस इलाके के लोगों ने कमी रेलवे लाइन नहीं देखी है, उनकी मांग तो अक्षरी है, लेकिन जिन लोगों की पांच जेनीरेशन 78 साल तक रेलवे लाइन पर चढ़ती रहें, उन्हें उस सुविधा से वंचित कर दिया गया है। इस रेलवे लाइन के बन्द होने से लगभग एक करोड़ लोगों की आवादी प्रभावित हुई है। मंत्री महोदय ने अपने भाषण में भी कहा है, पिछले बजट-सत्र में भी कहा गया, कि इस रेलवे लाइन का सरवे कराया जा रहा है। जब श्री जगजीवन राम रेल मंत्री थे, तब भी इसका सरवे कराया गया था। लेकिन अभी तक इस सरवे का काम नहीं हुआ है। मेरा आग्रह है—कनसल्टेटिव कमेटी की मीटिंग में भी मैंने कहा था— कि सरवे का काम जल्दी से जल्दी शुरू किया जाये, ताकि उस क्षेत्र की जनता आश्वस्त हो कि उनके क्षेत्र में ब्राडगेज रेलवे लाइन बनने की तैयारी हो रही है।

मैं रेल मंत्री से कहना चाहता हूँ कि सर्वेक्षण करने वाले लोग इकानोमिक वायेबिलिटी की बात करते हैं। मैं चाहूँगा कि रेल मंत्री महोदय स्वयं इस मामले को देखें। हमारा केस दूसरे केसिज से

बिल्कुल भिन्न है। हमारे यहां के लोगों ने 78 बरसों से जिस रेलवे लाइन का प्रयोग किया है, जनता पार्टी के राज्य में उसको छीन लिया गया। हम चाहते हैं कि जनता पार्टी के राज्य में जिस रेलवे लाइन को छीन लिया गया था, उसको रेस्टोर किया जाये।

बहुत दिनों से यह मांग की जा रही है कि धानपुर या पटना में एक रेलवे पब्लिक सर्विस कमीशन होना चाहिए। वहां के लोगों को पहले कलकत्ता जाना पड़ता था। अब मुजफ्फरपुर में रेलवे का पब्लिक सर्विस कमीशन है। बिहार देश में यू० पी० के बाद दूसरी बड़ी स्टेट है। मैं चाहूँगा कि दानापुर में कमीशन की स्थापना की जाये।

हम बहुत दिनों से यह मांग करते आ रहे हैं कि धारा, सासाराम और डेरी-आन-सोन में रेलवे फ्रांसिज पर ओवरब्रिज बनाये जाये। इस बारे में कई बार जांच की जा चुकी है और सरकार की ओर बताया गया है कि इन्हें बनाया जायेगा। वहां ट्रेकिंग काफ़ी है और गाड़ियां भी बहुत चलती हैं, इसलिए बहुत लोगों को असुविधा होती है। मैं मांग करता हूँ कि वहां पर ओवरब्रिज बनाये जायें।

सोनभद्र एक्सप्रेस दिल्ली से एक ट्रेन चलती है। नाम तो बड़ा सुन्दर रख दिया गया। सोनभद्र बिहार की एक बड़ी इम्पॉर्टेंट नदी है। लेकिन आप को सुन कर आश्चर्य होगा कि जहां से सोनभद्र बहती है वहां यह सोनभद्र एक्सप्रेस चलती एकती नहीं है। मेरी मंत्री महोदय से मांग है कि सोनभद्र एक्सप्रेस को सोनभद्र के किनारे धारा जो भोजपुर का मुख्यालय है, वहां अवश्य रुकाइए।

कोम्पारेटिव सेक्टर के अन्दर प्रोडक्शन-कम-डिस्ट्रीब्यूशन स्कीम जो हमारी है उस से कन्ज्यूमर्स को काफी सहायता थी

जाती है। सार्वजनिक वितरण प्रणाली को बहुत बड़े पैमाने पर एन सी सी एफ, नेशनल कन्स्यूमर्स कोऑपरेटिव फेडरेशन और नाफेड की ओर से मदद मिलती है। लेकिन रेलवे में उस को (सी) प्रायोरिटी दी जाती है सामान को ढोने में, चाहे वह फूड प्रोन्स हों, चाहे फटिलाइजर्स हों या चाहे और कन्सम्पशन के आइटम्स हों। मैं आप से आग्रह करूंगा कि उस को (बी) प्रायोरिटी दिलवाइए ताकि वह लोगों की सहायता और मजबूती के साथ कर सके।

MR. DEPUTY-SPEAKER: Every body should get a chance to speak. Others should not be deprived of speaking. Everybody would like to say something on the Railway Budget. You can speak next year. You can send your points to the Railway Minister also. He belongs to your State. (Interruptions) That is what I am requesting him. You also make a request.

श्री तपेश्वर सिंह : एक बात और कह कर समाप्त कर रहा हूँ। रक्सौल—बेतिया—बनियारपुर—नैनी—छपरा नई लाइन की जो मांग प्रोफेसर सत्यदेव सिंह ने की है उस का मैं समर्थन करता हूँ। इन्हीं शब्दों के साथ मैं रेल मंत्री महोदय को धन्यवाद और बधाई देना चाहता हूँ और उनके द्वारा प्रस्तुत बजट का हादिक स्वागत करता हूँ।

MR. DEPUTY-SPEAKER: Shri Rameshwar Nikhra. You take only 3 minutes. We have to adjourn the House at 8-30 p.m. You have to cooperate. Other things you can give to Mr. Mallikarjun or to the Minister. It can be treated as if you have spoken here.

श्री रामेश्वर नीखरा (होशंगाबाद) : उपाध्यक्ष महोदय, सर्वप्रथम मैं आप को धन्यवाद देता हूँ कि दस घण्टे के उपरान्त आप ने मुझे बोलने का अवसर दिया है। एक

मिनट एक घण्टे का दिया जाता तो भी दस मिनट होता। तब भी चार मिनट में मैं अपनी बात समाप्त कर रहा हूँ।

रेल मंत्री जी ने जो रेल बजट संसद् में पेश किया है उस के लिए वह बधाई और धन्यवाद के पात्र हैं। जहाँ एक ओर जनता पार्टी के शासन में रेलवे प्रशासन पूरी तरह से ठप्प हो चुका था, चारों ओर भ्रारजकता का वातावरण था, पूरी रेलवे की आय समाप्त होती जा रही थी। उस व्यवस्था को फिर से बनाने और उस को प्रागे ले जाने का काम इस बजट के माध्यम से उन्होंने किया है। मैं बहुत थोड़े से शब्दों में अपने सुझाव देना चाहता हूँ।

भोपाल में उन्होंने रेल मंडल बनाने की घोषणा की है। इस घोषणा के कारण सरकार का करीब-करीब 60 करोड़ रुपया अनावश्यक रूप से खर्च हो जायगा। मैं भूतपूर्व रेल मंत्री महोदय से मिला था, रेलवे बोर्ड के अधिकारियों से मिला था और वर्तमान रेल मंत्री जी से भी मिला था और उनसे अनुरोध किया था कि भोपाल की जगह यह रेल मण्डल इटारसी में स्थापित किया जाय। इटारसी में स्थापित करने से निश्चित ही जो बहुत बड़ा खर्च इस पर होने वाला है उसमें बचत होगी। उसका कारण यह है कि इटारसी में मार्शलिंग यार्ड है करीब दस करोड़ का, डीजल का कारखाना दस करोड़ का है। वहाँ पर पचास एकड़ जमीन रेलवे की पड़ी हुई है। इन सारी बातों की व्यवस्था उन को भोपाल में करनी पड़ेगी जिस से रेलवे प्रशासन का करीब 50 करोड़ रुपया और खर्च होगा। मेरी उन से पुनरावृत्ति प्रार्थना है कि इसे इटारसी में स्थापित किया जाय। वह इस बात के प्रीचित्य को स्वीकार करते हैं। उन्होंने मुझ से कहा था कि यह बात तो सही है। जब वह इस बात के प्रीचित्य को स्वीकार करते हैं



### [श्री शमैश्वर नीवार]

तो क्यों इटारसी में रेल मंडल की स्थापना नहीं की जा रही है ? मैंने रेलवे बोर्ड के अधिकारियों से जब बात की तो उन्होंने कहा कि आप लोग ऐसी जगह रेल मंडल बनवा लेते हैं, जैसे मुगलसराय में बन गया, समस्तीपुर में बन गया, वहां पर अधिकारी लोग जाते नहीं हैं, उनके बच्चे नहीं पढ़ पाते हैं, तो एक छोटी सी ज़िद के कारण यह अनावश्यक रूप से रेलवे पर 50 करोड़ रुपये का भार बढ़ रहा है।

रेलवे के अन्दर कैंटीन की व्यवस्था हर ट्रेन में की जाती है, हर स्टेशन पर की जाती है तो उस धोर उन का ध्यान भ्रमण ही जाना चाहिए। मुझे विश्वास है कि जितने डायनेमिक तरीके से धोर जितने जोरदार तरीके से उन्होंने रेलवे प्रशासन को सुधारने और उस को बढ़ाने की तैयारी की है, जो बात मैं बोल रहा हूँ उस पर भी वह उसी तरीके से ध्यान देंगे। रेलवे कैंटीन्स की व्यवस्था बड़े बड़े ठेकेदारों को दे दी जाती है और वह ठेकेदार स्टेशन पर छोटे छोटे सामान बेचने वालों, मिठाई बेचने वालों, पुस्तक बेचने वालों, फल बेचने वालों और चाय बेचने वालों को सबलेट कर देते हैं और 50-50, सौ-सौ रुपया रोखाना उनसे वसूल करते हैं; जब कि रेलवे प्रशासन से केवल 1200 रुपये में वे पूरी कैंटीन का ठेका ले लेते हैं। यही कारण है कि स्टेशन पर सामान भी महंगा मिलता है और क्वालिटी भी अच्छी नहीं होती है। जब बड़े ठेकेदार कैंटीन को सबलेट ही कर देते हैं तो मेरा सुझाव है कि रेलवे प्रशासन इसका अध्ययन कराकर समस्त स्टेशन पर उन बड़े ठेकेदारों को ठेका न देकर डाय-रेक्टली पान वाले, फल वाले, पुस्तक वाले, मिठाई वाले जो हैं उन्हीं को ठेका दे दिया जाए। इस प्रकार से बेरोजगारी भी दूर होगी और रेलवे में कैंटीन लेने में नीचे

से ऊपर तक जो अन्तःकार होता है वह भी समाप्त हो जायेगा।

इसी प्रकार से मेरा अनुरोध है कि छोटी योजना में जो बैगन बनाने का कारखाना रेलवे द्वारा प्रस्तावित है उस के लिए सबसे उपयुक्त स्थान होशंगाबाद का सोहागपुर नगर है क्योंकि वहां पर हजारों एकड़ जमीन उपलब्ध है, पानी की व्यवस्था है तथा लकड़ी भी वहां पर उत्पन्न होती है। यदि वहां पर रेलवे बैगन का कारखाना खोल दिया जाता है तो उस क्षेत्र को बहुत लाभ पहुंचेगा क्योंकि वहां पर कोई एण्डस्ट्रियालाइजेशन नहीं है। वह देश के बीचों-बीच है, चारों तरफ वहां से रेल बैगन को भेजा जा सकता है। वह बहुत पिछड़ा एवं गरीब क्षेत्र है।

इस प्रकार से मैं कुछ और भी सुझाव देना चाहता हूँ। हर प्रदेश की राजधानी से एक ट्रेन दिल्ली को जोड़ती है परन्तु अभी तक भोपाल के लिए ऐसी व्यवस्था नहीं हो पाई है। मेरा सुझाव है कि भोपाल से 50 मील दूर इटारसी से एक ऐसी रेलगाड़ी नई दिल्ली के लिए चलाई जाए।

इसी प्रकार से कुछ छोटी छोटी समस्याएँ हैं जो मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय के समक्ष रखना चाहता हूँ। महानगरी एक्सप्रेस और गंगा काबेरी एक्सप्रेस जो चलाई जाती हैं वह जबलपुर और इटारसी में तो रुकती हैं लेकिन बीच में जो बड़ी बड़ी अनाज मण्डियाँ हैं जैसे नरसिंहपुर, करेली, गाडरवारा, पिरिया, सोहागपुर, सितनी मालवा—इन स्थानों पर इन गाड़ियों के न रुकने से लोगों को बड़ी परेशानी होती है। मेरा आर्क्स अनुरोध है कि इन स्टेशन पर दोनों गाड़ियों को रुकने की व्यवस्था की जाए।

गाड़ियां जो लेट चलती हैं उसका एक कारण प्रशासनिक क्षमता का दोष भी हो सकता है परन्तु साथ ही साथ प्रारं. एस्. एस्. के लोगों को जानबूझ कर बिठाया जाता है जो कि गाड़ियों की चैन खींचते हैं ताकि रेलवे प्रशासन बदनाम हो सके। ऐसे लोगों के खिलाफ कड़ी सेकड़ी कार्यवाही करने की व्यवस्था होनी चाहिए।

इसी प्रकार से अभी हमारे जबलपुर डिवीजन में बीना इटारसी तक एक पैसेंजर चलती है उसका फास्ट पैसेंजर बना कर भोपाल तक बढ़ा दिया जाए। इससे जबलपुर से भोपाल तक के पैसेंजर्स को बहुत बड़ी सुविधा हो जायेगी। इसमें कोई प्रतिरिक्त व्यय भी नहीं करना पड़ेगा और कोई नई गाड़ी भी नहीं चलानी पड़ेगी।

इसी तरह से एक सब से बड़ी समस्या जबलपुर से गोंदिया नैरो-गेज की है। इसका सर्वेक्षण हो चुका है। इसको जल्दी से जल्दी ब्राडगेज में परिवर्तित किया जाए।

सेण्ट्रल रेलवे का जो मेन आफिस है वह बाम्बे में है। उसके एक कोने में होने की वजह से यहाँ के लोगों को किसी प्रकार की नौकरी की सुविधा नहीं मिलती है। मेरा सुझाव है कि सेण्ट्रल रेलवे का आफिस जबलपुर में, जो कि देश के मध्य में है, स्थापित किया जाए जिससे कि हमारे यहाँ की प्रतिभाओं को स्थान मिल सके तथा रेलवे प्रशासन में भी सुधार आ सके।

इन शब्दों के साथ ही मैं प्रस्तुत रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

श्री मुन्धर शर्मा (जबलपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, अनेक सुधार रेलवे बजट में

प्रस्तावित हैं, उसके लिए तो मैं रेल मंत्री जी को बधाई देता हूँ। लेकिन एक उलाहना देना चाहता हूँ कि मध्य प्रदेश रेलवे बजट में कहीं नहीं है। कारण क्या है—यह समझ में नहीं आता है। अनेक विद्वानों ने यह कहा है कि अगर किसी क्षेत्र का विकास करना है, तो भावागमन के साधन परमावश्यक हैं। मध्य प्रदेश जैसे पिछड़े प्रान्त में जहाँ कि जंगल और पहाड़ बहुतायत से हैं, अगर वहाँ भावागमन की सुविधा न हो तो उस क्षेत्र का विकास कैसे हो सकता है। मध्य प्रदेश में खनिज पदार्थ इतनी अधिक मात्रा में हैं कि यदि वहाँ पर भावागमन की सुविधा को ठीक कर दिया जाए तो उस क्षेत्र का विकास हो सकता है।

जैसे अभी श्री निखरा जी ने कहा कि जबलपुर से गोंदिया, जो नैरो-गेज लाइन है, वह ऐसा इलाका है, जहाँ कोयले का अधिक मात्रा में उत्पादन होता है। इस स्थान से अन्य क्षेत्रों में कोयला जाता है, बिजली के लिए, श्रोत्रार बनाने के लिए और इस्पात कारखानों के लिए—लेकिन उस क्षेत्र में आज भी ब्रिटिश जमाने से नैरो-गेज लाइन ही है। इस सम्बन्ध में कई बार यहाँ प्रश्न उठाया गया, तो उत्तर दिया गया कि जांच हो रही है, लेकिन अभी तक यह निश्चय नहीं है कि जांच कहाँ तक हुई है और कहाँ तक नहीं हुई है। इसलिए राष्ट्रीय-हित में और विश्वकर उत्पादन को दृष्टि में रखते हुए यह परमावश्यक है कि जबलपुर और गोंदिया लाइन, जो कि नैरो-गेज है, उसको ब्राड-गेज में परिवर्तित किया जाए—यह बहुत ही आवश्यक है।

मैं आप से यह भी निवेदन करना चाहता हूँ कि एक नियम बना लेना चाहिए कि जितने भी बिले मुख्यालय हों, चाहे वह देश के किसी भी कोने में हों, यह क्वाड्रेंटिया बना कर चलना चाहिए कि उनको रेलवे लाइन से जोड़ दिया जाए। अगर

### [श्री मन्वर शर्मा]

खिलों के मुख्यालय ही रेलवे लाइन से ही जोड़ जायेंगे, तो खिलों की उन्नति कैसे हो सकती है। मध्य प्रदेश में ऐसे कई खिले हैं, जहां पर रेलवे लाइन नहीं है, जैसे सतना—रीवा—सीधी होते हुए मिर्जापुर चाहे वाराणसी से मिलाया जा सकता है। इसी तरह से भोपाल राजधानी को पटना राजधानी से मिलाने की भी बात है, क्योंकि बिहार और उत्तर प्रदेश के बहुत लोग भोपाल में काम करते हैं। मध्य प्रदेश में विशेषकर भोपाल को यदि पटना लाइन से मिला दिया जाता है, किसी भी रास्ते से ले जा कर, तो वह जनहित में होगा और उस क्षेत्र का भी विकास हो सकेगा।

इस भवसर पर मैं माननीय मंत्री जी से यह भी कहना चाहूंगा कि हमारे प्रदेश को दक्षिण से मिलाने के लिए कोई ट्रेन नहीं है, जो जबलपुर से विवेन्द्रम या अहमदाबाद जाती हो। जैसा कि कहा जाता है कि वहां का मार्केट बहुत सस्ता है अन्य मार्केटों की अपेक्षा, यदि इसको जोड़ दिया जाएगा तो न केवल आवागमन की सुविधा होगी, बल्कि व्यापार में भी सहूलियत मिल सकती है। विशेष कर केरल और गुजरात के लोग, वहां पर अत्याधिक रहते हैं। वे लोग मांग करते हैं कि इस लाइन को जोड़ना परमावश्यक है।

अब मैं माननीय मंत्री जी को कुछ सुझाव देना चाहता हूँ। रेलवे महत्वपूर्ण विभाग समझकर ही इसको आम बजट से अलग रखा गया है—इसलिए वित्त मंत्रालय को भी और मंत्रिमंडल को भी रेलवे विभाग को अधिक से अधिक पैसा देना चाहिए, क्योंकि इसमें राष्ट्र की उन्नति सम्बन्धित है। इसके साथ ही साथ आमदनी बढ़ाने के लिए यह आवश्यक है कि जो इसमें चोरियां होती हैं, उस तरफ भी ध्यान देना चाहिए। मैं बहुत ही आग्रह पूर्वक

कहना चाहता हूँ कि कोयले की चोरी की तरफ अत्याधिक ध्यान देने की जरूरत है। न जाने हमारा कितना पैसा इसमें बर्बाद हो रहा है।

जनहित में रिजर्वेशन की जो प्रणाली है, उस में विशेष कर आम जनता को महान कष्ट हो रहा है। इस सम्बन्ध में मैं आपको एक ही उदाहरण देना चाहता हूँ कि बम्बई अथवा अन्य स्थानों के चाट पर लिखा रहता है कि जगह 15-20 दिन पूर्व रिजर्वेशन के लिए, लेकिन कोई उस दिन भी जाता है, तो उसको कुछ पैसा खर्च करने पर रिजर्वेशन मिल पाता है। यह हमारे लिए भी रेलवे मंत्रालय तथा शासन के लिए और अधिकारियों के लिए शर्म की बात है। इसलिए मैं चाहता हूँ कि मंत्री जी उधर भी अवश्य ध्यान दें। जहां तक सुरक्षा का प्रश्न है, मैं आपको कल का ही एक उदाहरण देना चाहता हूँ—जब मैं भोपाल से जी० टी० एक्सप्रेस से चला, तो कुछ लड़के आ कर बैठ गए। उन्होंने मिलिटरी के डिब्बों में भी प्रवेश किया और उनसे झगड़ा कर लिया। मिलिटरी वालों को हमें अधिक से अधिक सुविधा देनी चाहिए। लड़कों ने झगड़ा ही नहीं किया, बल्कि वे महिलाओं के डिब्बों में भी घुस गए और महिलाओं के आभूषण छीन लिए, कान के टॉप्स उतार लिए। उनके कान से खून बहता हुआ देखा गया। केवल लड़के ही नहीं, बल्कि रेलवे के कर्मचारी प्रथम श्रेणी में बैठ जाते हैं, पुलिस के भी कान्टेबिल बैठ जाते हैं, फस्टक्लास के डिब्बों में और कहने से उतरते नहीं हैं। कुछ गुंडे और बदमाश लोग चढ़ घाये थे। लेकिन जो लोग पैसा दे कर आप की रेलों में चढ़ते हैं उन की सुरक्षा की जिम्मेदारी आप की है, उन को अधिक से अधिक सहूलियत मिल सके, इस की तरफ आप को ध्यान देना चाहिए।

बहुत से शक्तिप्रस्त विम्बे घ्राप की रेलों में चल रहे हैं। जब घ्राप जनता से किराया लेते हैं तो घ्राप को यह भी देखना चाहिए कि ठीक विम्बे गाड़ियों में लगाये जायं ।

बहुत से सदस्यों ने कहा है कि गाड़ियां समय पर चलाई जायं । घ्राप ने भी इस बात का उल्लेख किया है और मैं भी इस का समर्थन करता हूं । घ्राप चाहें जो उपाय करें—रेल कर्मचारियों को इस काम के लिए पुरस्कार दें या दण्डित करें, लेकिन गाड़ियों के समय पर चलाने की व्यवस्था करें, इस से घ्राप बहुत ज्यादा प्रशंसा के पात्र होंगे और जनता को भी इस में बहुत सहूलियत मिलेगी ।

मैं भी यही कहूंगा—यदि द्वितीय श्रेणी के यात्रियों को रेल भाड़े में घ्राप कुछ राहत दे सकें तो बड़ी कृपा होगी । हम लोग जो इधर बैठते हैं उनको देखने में, उपाध्यक्ष जी, घ्राप को थोड़ा कष्ट होता है, मंत्रियों की भी पीठ हमारी घोर होती है, फिर भी घ्राप ने हमारी तरफ़ देख लिया और हमें बोलने का भ्रवसर दिया, इसके लिए घ्राप को धन्यवाद ।

श्रीहरिश्च अन्न सिंह रावल (भ्रमलोड़ा) : उपाध्यक्ष महोदय, उत्तर प्रदेश के 8 पर्वतीय : जिलों में एक हंच भी रेलवे लाइन नहीं है । मैं घ्राप से अनुरोध करता हूं कि उस क्षेत्र के सर्वांगीण विकास के हित में टनकपुर-घाट-बागंश्वर तथा रामनगर-मीखियासेन-चौखटिया—इन दो लाइनों के निर्माण का कुछ प्रबन्ध कर दें । इस वर्ष यदि यह काम नहीं हो सकता है तो कम से कम उस के सर्वेक्षण की घोषणा भ्रवश्य कर दें ।

दूसरी बात—लखनऊ से काठगोदाम के लिए इस समय एक गाड़ी चलती है, यदि वहां दो गाड़ियों की व्यवस्था हो जायं तो उससे बहुत सहूलियत हो

जायगी । उस लाइन पर ट्रैफिक बहुत ज्यादा है, इस लिए इस तरह की व्यवस्था की तुरन्त जरूरत है ।

टनकपुर से पीलीभीत तक के लिए नैनीताल एक्सप्रेस में जो बोगी लगती है उस में पिथौरागढ़ जिले के लोगों के लिए भारक्षण की व्यवस्था है । लेकिन एक बोगी बिल्कुल भ्रवष्य है, कम से कम दो बोगियां लगाई जायं । इस में एक तो यू-टायर की व्यवस्था कर दीजिए, दूसरे— 4 बर्य का फर्स्ट-क्लास का कूपे लगवा दीजिए । इस से उस जनपद के लोगों को बहुत लाभ होगा । उस के भारक्षण की व्यवस्था पिथौरागढ़ में एक आउट-एजेन्सी खोल कर करवा दीजिए, साथ ही भ्रमलोड़ा में भी उस की व्यवस्था करा दीजिए ।

बरेली से काठगोदाम तथा मुरादाबाद से रामनगर को बड़ी लाइन में बदलने की घोषणा घ्राप ने की है इस के लिए बहुत धन्यवाद । कृपा कर इस काम को जल्दी करवा दीजिए ।

श्री भोला रावल (बगहा) : उपाध्यक्ष जी, घ्रापने भले ही थोड़े समय के लिए मुझे बोलने के लिए मौका दिया, मैं इस के लिए घ्राप का धामारी हूं । मैं रेलवे बजट को घ्रापना समर्थन देने के लिए खड़ा हुआ हूं साथ ही मैं कुछ जरूरी सुझाव नट-शोल में घ्राप के सामने रखूंगा । हमारे माननीय रेल मंत्री जी का क्षेत्र मेरे क्षेत्र से सटा हुआ है, इसलिये मुझे घ्रापनी बातों को रखने में ज्यादा दिक्कत नहीं होगी क्योंकि मंत्री जी उन को स्वयं भी जानते हैं ।

मेरे क्षेत्र में 9 लाख घ्रादमी रहते हैं, जिन में 6 लाख ऐसे हैं जिन को रेल सेवा से कोई फायदा नहीं है । ये ऐसी-ऐसी जगहों में रहते हैं जहां से 20-30 किलोमीटर घ्राने पर ही उन को स्टेशन नजर

## [श्री भोला राउत]

भाता है और बड़ी भुक्तल से वे गाड़ी पकड़ते हैं। हमारा क्षेत्र ऐसा है जिस के एक तरफ़ यू० पी० बॉर्डर है और दूसरी तरफ़ नेपाल की तराई का इलाका है। इस क्षेत्र में वीकर सेवशन के लोग ज्यादा रहते हैं। आज सरकार की यह नीति है कि थोकर सेवशन और पिछड़े वर्ग को ज्यादा से ज्यादा सुविधा दी जाय। माननीय मंत्री जी का जहाँ धर है—रामनगर क्षेत्र में, उस रामनगर क्षेत्र में ही—वह जानते हैं—“दोन” इलाका ऐसा है जहाँ सब पिछड़े वर्ग के लोग रहते हैं, वहाँ बस भी नहीं जाती है। इसलिए मैंने मंत्री जी से कहा था कि बगहा से लेकर दोन साइड से डिगनाठारी तक लाइन दे दें, ताकि थोकर सेवशन के लोग, कमजोर वर्ग के लोग उस साइड में जा सकें। दूसरी तरफ़ खासकर पांडे जी जिस कांस्टीट्यूएन्सी से अभी चुने गये हैं और जहाँ से वे 15 वर्ष तक एसेम्बली के मेम्बर थे, नोतन-बेरिया में एक इंच भी रेलवे लाइन का दर्शन नहीं है। वहाँ के लोगों को 15-20 किलोमीटर चल कर बेतिया स्टेशन जा कर गाड़ी पकड़नी पड़ती है। मधुकर जी ने ठीक ही कहा है कि हाजीपुर से एक रेलवे लाइन लाल गंज, नोतन-बेरिया, नबलपुर बाजार, पतिलाड़ होते हुए बगहा तक मिला दी जाए। इस से हमारा जो बेकवर्ड एरिया है, वह कवर हो जाता है और पांडे जी का क्षेत्र जो है, वहाँ के लोग भी परेशानी महसूस करते हैं और उन्होंने कहा भी है कि वहाँ पर रेलवे लाइन होनी चाहिए। मुझे हैरत इस बात की है कि रेल बजट जो पेश किया गया है, उस में मंत्री जी ने कोई गुंजाइश उस लाइन के लिए अभी भी नहीं रखी है और मैं यह चाहूँगा कि कभी कोई और मौका आवे, तो उस क्षेत्र के लिए लाइन के बारे में मंत्री जी विचार करें।

धर में छतौनी ब्रिज के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। आज से पांच वर्ष पहले हमारी लीडर माननीया श्रीमती इन्दिरा गांधी ने उस का प्राउण्डेशन ले किया था और जनता पार्टी के रीजिम में उस का सर्वे भी हो गया था और जो थोड़े गांवर उस समय गिराए गए थे वे भी धर क्लम हो हो गये हैं। पांडे जी ने अपनी बजट स्पीच में कहा है कि उस को बनाया जाएगा लेकिन मैं समझता हूँ कि धर तक प्रयत्न रूप से उस का काम नहीं लगा है। सिर्फ़ सर्वे हुआ है और देखने के लिए कुछ बोर्डर हैं लेकिन प्राथमिकता के साथ उस का काम करना चाहिए। मैं चाहता हूँ कि इसी रीजिम में उस ब्रिज को पूरा कर के स्वयं पांडे जी उस का उद्घाटन करें, तो बहुत बड़ा क्रेडिट उन को मिलेगा। इन्दिरा गांधी जी ने उस का फाउण्डेशन दिया है और इन को वाह-वाही मिल जाएगी लेकिन मैं यह देख रहा हूँ कि वहाँ जिस तरह का यह काम चलता है, उस से मालूम पड़ता है कि इस रीजिम में वह पूरा नहीं होगा। इसलिए इस तरफ़ में धर का ध्यान धाकषित करना चाहूँगा।

एक चीज के ऊपर मैं विशेष रूप से ध्यान दिलाऊँगा और वह यह है कि क्लास 4 में जो एपाइन्टमेंट होता है, उसमें बड़ा डिस्क्रिमिनेशन हो रहा है। उस में कुछ छुभाछल तो दूर हुआ है लेकिन जो हरिजन मजदूर हैं वे इस तरह से छुभाछल से जकड़े हुए हैं कि सफ़ाई पेशा करने वाले हरिजन मजदूर चाहे मेट्रीकुलेट हों, वे अगर क्लास 4 में चले जाते हैं तो उन को सफ़ाई की ही नोकरी में लगाया जाता है, सफ़ाई पेशे में ही लगाया जाता है। कई जगहों से ऐसी रिपोर्टें आई हैं। मैं अपने रेल मंत्री जी से यह निवेदन करूँगा कि अगर वे सफ़ाई पेशे में एक चक्रा चले जाते

हैं, तो फिर जिन्दगी भर सफ़ाई पैसे में ही रहते हैं और उन की तरक्की का कोई रास्ता नहीं है, किसी तरह की तरक्की उन के लिए नहीं है। इस तरह के 50 हजार भादभी रेलवे में हैं, जो सफ़ाई पैसे से सम्बन्धित कार्य में कार्यरत हैं और उन लोगों की जिन्दगी बिल्कुल डूम्ब है। उनकी तरक्की का कोई रास्ता नहीं है। आज ही मैं ने एक चिट्ठी लिखी है कि 19 वर्ष से काम करने वाला सफ़ाई मजदूर जो मेट्रीकुलेट है, वह वहीं पर है। रेलवे में जो डिपार्टमेंटल परीक्षा होती है, हर साल लोगों को कुछ मौका मिलता है प्रमोशन के लिए बैठने के लिए लेकिन सफ़ाई मजदूर वर्ग को उस का मौका नहीं दिया जाता है। इस तरह का डिस्क्रिमिनेशन नहीं होना चाहिए। एक डेपुटेशन पांडे जी से मिलने वाला है इसके मूतालिक और वह डेपुटेशन अपनी मांगें मेमोरेण्डम में रखेगा।

एक बात और अर्ज करना चाहता हूँ और वह एन० ई० रेलवे से सम्बन्धित है। एन० ई० रेलवे के लिए अगर कहा जाए कि वह निगलेक्टेड है और रिजेक्टेड है, तो कोई अतिशयोक्ति नहीं होगी। वहाँ पर रेल गाड़ियों में कोई सुविधा नहीं है। काठ की पटरी बैठने के लिए है। न पंखा है, न बत्ती है और न बाथरूम की कोई सुविधा है और बरसात में वह चूता है। तो इस तरह की सब रेल गाड़ियाँ इकट्ठी कर के एन० ई० रेलवे में दे दी जाती है और उनमें कोई सुधार नहीं होता है। नयी रेल गाड़ियों का तो वहाँ दर्शन ही नहीं होता।

अधिकतर देखा जाता है कि दूसरी श्रेणी का भाड़ा बढ़ा दिया जाता है लेकिन उसके यात्रियों को सुविधाएं क्या दी जाती हैं। आप ज़रा पटना जंक्शन पर खड़े हो कर देखिए, वहाँ पर जितनी गाड़ियाँ आती-जाती हैं उन पर लोग छतों पर बैठे रहते हैं।

एक तरफ सरकार से आशा की जाती है कि संसद सदस्यों की अमेनिटीज को बढ़ाया जाए और दूसरी ओर रेल मंत्रालय ने जो हम लोगों को ए० सी० सेकिड क्लास के ट-टायर में जाने की सुविधा दे रखी है उसके लिए रेल मंत्रालय के अधिकारियों ने पांडे जी को सुझाव दिया है कि वह सुविधा हमें न दी जाए। यह हमारे हक पर कुठाराघात किया जा रहा है। मैं चाहूँगा कि हमारे हक को खत्म न किया जाए और हमारी यह सुविधा बरकरार रहे।

मैं पांडे जी को अन्त में कहूँगा कि कम से कम चिराग तले भ्रंशेरा नहीं होना चाहिए। उन्हें अपने इलाके में रेल लाइन का विस्तार करना चाहिए जिससे कि 6 लाख लोग जो बीकर सेक्संस के वहाँ रहते हैं जिनको कि रेल लाइन की सुविधा नहीं है, उनको आने-जाने की सुविधा मिल जाए। वह लाइन हाजीपुर, लालगंज, नौतन होते हुए बगहा जा कर मिल जाए। इससे बहुत बड़ा एरिया वहाँ का कवर हो जाएगा।

आशा है मंत्री जी मेरी इन सब बातों पर ध्यान देंगे।

श्री शान्तूभाई पटेल (साबरकंठा): मैं रेल बजट का स्वागत करते हुए रेल मंत्री जी को सुझाव दूँगा। रेल मंत्री जी ने, नडियाद-कपड़बंज मीटर गेज लाइन को ब्राडगेज लाइन में बदलने का और पकड़बंज से मोडासा को ब्राडगेज नई लाइन बनाने का जो काम दो साल से चलता है उस काम में 5-6 करोड़ रुपया खर्च होने का अनुमान है लेकिन अभी तक दो सालों में इन कामों पर एक करोड़ रुपया खर्च हुआ है और इस साल के बजट में हमने देखा है कि सिर्फ दस लाख रुपये का प्राविजन किया गया है। इस बारे में मैं रेल मंत्री जी से विनती करता हूँ कि इस ढंग से तो काम

### [श्री शान्नुषार्दी पटल]

बहुत सालों में भी पूरा न होगा। सो किशोमीटर से ऊपर का काम है जिसमें कंघर्मन होना है और नई लाइन बनाने की मंजूरी की गई है। अगर इस डंग से काम चलेगा तो मेरे ब्याल से 20-25 साल तक भी यह काम पूरा नहीं होगा। इसलिए मेरी बिनती है कि इसके लिए ज्यादा रुपये का प्रोविजन किया जाए और जल्दी से जल्दी काम पूरा किया जाए।

मैं कहना चाहता हूँ कि इस काम के लिए जो लोहा और दूसरा मेटिरियल लाया गया था उसे दूसरी जगह पर ले जाया गया। गये साल के बजट में इस काम के लिए जितना प्रोविजन किया गया था वह पूरा पैसा इस काम पर खर्च नहीं हुआ। इस साल भी इस काम के लिए केवल दस लाख रुपये को प्राविजन किया गया है। दस लाख रुपये में तो एक क्रिज भी पूरा नहीं होगा। इसलिए मेरी बिनती है कि इस काम के लिए ज्यादा पैसे की मंजूरी दें और इस काम को जल्दी से जल्दी और तेज गति से पूरा करें जिससे कि उस पिछड़े इलाके के पिछड़े लोगों का विकास हो सके। और पिछड़े इलाके के लोग इसका उपयोग कर सकें।

हमारी गुजरात गवर्नमेंट ने अहमदाबाद से खेडरम्मा (ए० पी०) मीटर गेज लाइन पर हिम्मतनगर के पास में स्टेट हाईवेज और नेशनल हाईवेज के ब्रासिंग पर एक क्रिज बनाने का प्रपोजल सेण्ट्रल गवर्नमेंट के पास भेजा है। मैं मंत्री महोदय से बिनती करता हूँ कि इस बारे में भी वे गौर करें। यह रास्ता अम्बाजी तक चलता है और यह यह बहुत जरूरी है।

इसी प्रकार से अहमदाबाद-उदयपुर वाया हिम्मतनगर जो लाइन है, उस लाइन को मोड़ासा से सामराजी लाइन

को मिलाने हेतु सर्वे का काम चल रहा है, उसको जल्दी से पूरा किया जाए। इसी तरह से मेरी एक बिनती और है कि ए० पी० मीटर गेज लाइन पर जो गाड़ी चलती है वह कभी राइट टाइम नहीं चलती। महीने में दो-चार दिन ही सही समय पर चलती होगी। इसका मेंटिनेंस भी सही नहीं होता है। न पंखे चलते हैं, न लाइट जलती है, दरवाजे भी नहीं खुलते हैं। इसलिए मेरा निवेदन है कि मंत्री महोदय इस और ध्यान दें ताकि जनता की तकलीफ दूर हो सके।

अन्त में मेरा निवेदन है कि मैंने जो सुझाव दिए हैं उनका प्राविजन किया जाए। इसके साथ ही मैं प्रस्तुत बजट का समर्थन करता हूँ।

श्री काली चरण शर्मा (भिण्ड) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, माननीय रेल मंत्री महोदय द्वारा प्रस्तुत बजट का मैं हार्दिक समर्थन करता हूँ और मैं मंत्री जी को इस सुधारवादी बजट के लिए बधाई देता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं थोड़े से समय में कुछ मुद्दे माननीय रेल मंत्री महोदय के ध्यान में लाना चाहता हूँ। मेरा निर्वाचन क्षेत्र मध्य प्रदेश के एक कोने में है। यहाँ पर गुना, इटावा, भिण्ड हाइ गेज लाइन का काम जल्दी ही पूरा होने की स्थिति में है। मेरा मंत्री महोदय से निवेदन है कि एक तो उस क्षेत्र में धाबादी घनी है और दूसरा ट्रेफिक भी ज्यादा है। इधर चंबल के इरीगेशन की वजह से गल्ले का सरपलस भी है, इसलिए उसको जल्दी ही बजट के अन्तर्गत लाया जाए ताकि क्षेत्र के लोगों को लाभ हो।

उपाध्यक्ष महोदय, मेरा एक निवेदन और है कि दतिया जिला हैड-क्वार्टर है और झांसी के पास है, उस पर पूर्वी साइड में रेलवे स्टेशन पर प्लेटफार्म या यार्ड नहीं है। इस और मंत्री महोदय ध्यान दें। मैं इसके बारे में विस्तृत रूप से मंत्री महोदय को लिखकर दूंगा।

मान्यवर, भोपाल से कोई रेलवे लाइन दिल्ली के लिए सीधी नहीं है। मैं निवेदन करता हूँ कि दिल्ली, भोपाल और इंदौर के लिए एक फास्ट ट्रेन चलाई जाए। इसके साथ-साथ मेरा निवेदन है कि द्वितीय श्रेणी का जो किराया बढ़ाया गया है, वह सुविधाओं को देखते हुए अधिक है। इससे मध्यम श्रेणी के लोगों को कठिनाई होगी। गाड़ियों में भीड़ बहुत होती है। इन सब बातों को देखते हुए इसमें कमी हो सके तो काफ़ी अच्छा होगा। इसी प्रकार माल भाड़े के बारे में सच्ची और फ़ैस पर जो भाड़ा बढ़ाया गया है, इसमें भी छूट दी जाए।

अंत में मेरा माननीय मंत्री महोदय से निवेदन है कि कई स्थानों पर चैन पुलिंग की वजह से ग्राम जनता को भारी कठिनाई का सामना करना पड़ता है। इसलिए मेरा निवेदन है कि एक विशेष फ़ोर्स बनाया जाये जो समय-समय पर ऐसे स्थानों पर जा कर इसको देखे, जिससे ग्राम जनता को सुविधा मिल सके। इसी प्रकार छात्रों द्वारा स्टेशनों पर किए जाने वाले उधम पर भी रोक लगाई जाये।

उपाध्यक्ष महोदय, दिल्ली-बांबे लाइन पर गाड़ियों की सब से ज्यादा कमी है इसलिए मेरा निवेदन है कि इस लाइन पर झांसी और भोपाल होती हुई एक राजधानी एक्सप्रेस चलाई जाए।

अंत में मैं प्रस्तुत बजट का हार्दिक स्वागत करता हूँ और आशा करता हूँ कि

माननीय रेल मंत्री महोदय के कार्यकाल में सुधार होगा और मध्य प्रदेश में नई रेलवे लाइनें बिछाई जाएंगी। मध्य प्रदेश को कोई नई रेलवे नहीं दी गई है और न ही सर्वे जो होना है उस में इसको कोई स्थान दिया गया है। ऐसा मालूम पड़ता है कि उसको इस बजट से प्रलग ही रख दिया गया है। वह सबसे बड़ा प्रदेश लम्बाई में है। खनिज और वन सम्पदा से वह भरपूर प्रदेश है। हम मध्य प्रदेश के एमपी उनको एक मैमोरेंडम भी देने वाले हैं। मैं आशा करता हूँ कि मध्य प्रदेश को भ्रष्टता छोड़ दिया गया है उसकी और मंत्री महोदय ध्यान देंगे और उसको भी रेल बजट में शामिल करने की कोशिश करेंगे।

इन शब्दों के साथ मैं इस बजट का समर्थन करता हूँ।

श्री जसम राठी (दिगोली) : भोजप भाग्य की विडम्बना है कि मैं बंजारा कौम में पैदा हुआ हूँ और मेरे बाप दादा बौलों से माल एक जगह से दूसरी जगह ढोने का काम किया करते थे। इस रेलवे बजट पर बोलने के लिए खड़ा मैं हुआ हूँ। हमको रेलों को धाने के बाद अपने धंधे से उखाड़ा गया है और आज मैं इसी रेलवे बजट का समर्थन करने के लिए खड़ा भी हो रहा हूँ। समर्थन करते हुए मुझे बड़ी खुशी का अनुभव भी हो रहा है।

मुझे दुख है कि महाराष्ट्र के साथ इस बजट में बड़ा अन्याय किया गया है। शुरू में रेलें मीटर गेज, नैरो गेज और ब्राड गेज बनाई गई थीं। हमारे मीटर गेज को ब्राड गेज बनाने का वादा किया गया है। यह वादा तीन साल पहले किया गया था, तब इसका प्रागाज किया गया था। मैं मनमाड और औरंगाबाद के बीच की लाइन की बात कर रहा हूँ। इस साल बहुत ही कम रकम इस के लिए रखी गई है। इसको देख कर बड़ी कर्न प्रा रही है। अगर प्राप इसको करना नहीं चाहते हैं तो इस का मीशन भी प्राप को नहीं करना चाहिए था। मीशन कर के प्राप



[श्री उत्तम राठीर]

असन्तोष ही फैला रहे हैं लोगों में। मेहरबानी कर के प्राप चाहते हैं तो प्राप इस काम को जल्दी करें और काफी पैसा उस के लिए मुहैया करें।

दूसरी वल्ले वार और उस के बाद जब रिफ्यूजी प्राप उस की वजह से रेलों का काम बिल्कुल चौपट हो गया था। उस को सुधारा गया। यह खुशी की बात है कि वैक्यूम ब्रेक का सिस्टम शुरू हुआ है, वैगेंज, लोकोमोटिव और पैसेंजर बोपीज बढ़ाई गई हैं। यह सब होते हुए भी मैं चाहता हूँ कि जो इलाके अभी भी पिछड़े हुआ हैं जहाँ रेलों की अभी भी या तो व्यवस्था नहीं है या है तो वे बहुत स्लो चलती हैं उन की तरफ विशेष ध्यान दिया जाना चाहिये। मुझे एक किस्सा याद आ गया। श्री एस के पाटिल उस जमाने में रेल मंत्री थे। मेरे एक दोस्त जो इंग्लैंड में पैदा हुए और वहीं बड़े हुए और जो उनकी हर वक्त प्लेन में ही देखा करते थे आखिर उन से एक बार पूछ बैठे, भाफ कीजिए, क्या प्राप एस के पाटिल हैं ? उन्होंने ने कहा जी हाँ। तब उन्होंने पूछा कि क्या प्राप रेल मंत्री भी हैं, उन्होंने कहा जी हाँ। इस पर उन्होंने पूछा कि क्या वजह है कि मैं देश भर में घूमता हूँ लेकिन प्राप मुझे रेल पर कभी नजर नहीं आए ? यह बात नहीं होनी चाहिए। पांडे जी, मल्लिकार्जुन साहब, जाफर शरीफ साहब को चाहिये कि वे सबर्बन ट्रेज में चले, देहातों में और पिछड़े एरियाज में जा कर हालात को देखें। मुतबेड़—प्रादिला-बाद, खंडवा-हिंगोली सैक्शन की क्या हालत है जा कर देखें। जो एम तीन तीन साल तक नहीं जाते हैं। डिवीजनल मैनेजर जिस का नाम प्राप ने बदल दिया है उस को भी एक एक साल तक जाने का मौका नहीं मिलता है। बोर्ड के चेयरमैन को बदल देने से ही मामला नहीं बन जायगा। प्राप को उन लोगों को भी मजबूर करना पड़ेगा कि वे इस तरह के इलाकों में जा कर देखें। जिस तरह से तहसील-दार होता है और वह गांवों में बीच दिन

बिताता है उसी तरह से प्राप को भी लोगों की बढ़ा जा जा कर तकलीफों को देखना चाहिये और उन को दूर करने की कोशिश करनी चाहिये।

तीन महीने पहले हमारे कमला पति त्रिपाठी जी रेल मंत्री थे। प्राप कमल नाथ जी से मैं बात कर रहा हूँ। उस वक्त मैंने एक लैटर दिया था जिस का मुझे जवाब प्राप्त नहीं हुआ। क्यों ऐसा होता है ? प्राप ने तीन महीने मैं अच्छी काम किया है खुशी की बात है। मराठावाड़ा का जो पुनरिडिवीजन है उस की मांग को मैंने उठाया था। मनमाड से निजामाबाद और पुर्ना से ले कर खंडवा जो कि सेंट्रल रेलवे के तहत है और जिस के पास न तो रेलें हैं और न लोकोमोटिव हैं उस को प्राप सेंट्रल रेलवे से निकाल कर के पुर्ण को दे दें तो प्राप की बड़ी मेहरबानी होगी। वह पिछड़ा हुआ इलाका है। मेहरबानी करके उस को प्राप हम को दे दें और नया डिवीजन बना दें तो बहुत अच्छा होगा। इस के बारे में मैं प्राप को एक महीना पहले लिख भी चुका हूँ। एक महीने पहले मैंने लिखा है जिस का उत्तर मुझे मिलना है।

छोटी छोटी चीजें हैं जो मैं कहना चाक़्ता हूँ क्योंकि यहाँ उन का महत्व कम है। एक रोड सिरली-चौठी स्टेशन है जो पुर्ना और हिंगोली सैक्शन में है जिस पर एक लेविल क्रासिंग सिर्फ 500 रु में बना है। लोकल बोर्ड ने मेटल्ड रोड बना दी है लेकिन लेविल क्रासिंग इसलिए नहीं बना क्योंकि 500 रु किसी ने नहीं दिये, न लोकल बोर्ड ने और न जिला परिषद् ने। तो 500 रु के लिये प्राप इस काम को न रोकिये।

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सी० बी० जाफर शरीफ) : वह क्यों नहीं भरवाते लोकल प्राथमियों से।

**श्री उत्तम राठौर :** वह भी चिट्ठी भालनीय सिपाठी जी के लिये भाप के हाथ में ही मैं दे दी थी ।

**रेल मंत्री (श्री केशरि पांडे) :** भाप उस को भरवा दीजिये, 500 रु० में भाप को दे दूंगा ।

**MR. DEPUTY-SPEAKER:** You can yourself do it. Why don't you do it? Have it done.

**श्री उत्तम राठौर :** हिंगोली से खंडवा लाइन जो है इस के बारे में मैं ने सवाल पूछा था कि 33 पोट्ट सर्वाथिंग जो ज्यादा चार्ज किया जा रहा है वह किसलिये ? क्या वहाँ के लोग पिछड़ेपन का टैक्स दे रहे हैं । इस में उन का कोई कसूर नहीं है । उन लोगों को भाप ने पीछे रखा है । वह रेल लाइन इसलिये भाप ने सोची थी कि दक्षिण से उत्तर तक मीटर गेज की भाप को लाइन बनानी है । इसलिये उस की तरफ सब भाप तवज्जह दीजिये, धीरे लोगों से पैसा ज्यादा नहीं लेना चाहिए । छोट स्टेशनों का इलैक्ट्रिकेशन कीजिये । जो लोग भाप की मदद करना चाहते हैं, उन की मदद को भाप कबों नहीं स्वीकार करते । जैसे करखेली के लोग हैं . . . .

**MR. DEPUTY-SPEAKER:** As soon as you write a letter, you meet the Minister also for follow-up action.

**श्री उत्तम राठौर :** वहाँ करखेली के लोगों ने कहा कि इंजन के लिये हम पानी सप्लाई करने के लिए तैयार हैं । काबीगुडा, मनमाड लाइन पर पानी की कमी होने की वजह से इंजन रुक जाते हैं । जब लोग पानी देने के लिये तैयार हैं तो उस को ले कर लाइन को चलाइये । करखेली लेवल क्रीसिंग इस समय बनमैन्ड है, उस को मँन्ड कीजिये ।

रेल में लिखा जाता है कि यह भारतीय जनता की प्रीपर्टी है । एक भेदे जैसा तरीक

कलुष गया उस ने कहा कि ठीक है, पंजा निकाल दिया धीरे लिख दिया कि मैं अपना संवर ले जा रहा हूँ । इस को भाप रोकिये । इतना ही कहूंगा । मुझे पता है कि भाप के जमाने में पूर्ण डिवीजन बनेगा धीरे जो मराठावाड़ा की बीबगेज की मांग है वह पूरी होगी, ऐसी मैं उम्मीद कर रहा हूँ ।

**DR. GOLAM YAZDANI (Raiganj):** Sir, I like to draw the attention of the Hon. Minister to the very pathetic condition of West Dinajpur district in North Bengal in the matter of Railways. When the partition of the country took place, this West Dinajpur district was deprived of the main railway line from Sealdah to Siliguri via Parvatipur and only one railway line metre gauge from Barsoi to Radhikapur existed. This is of little use to people at present. There was a proposal to connect Balurghat, the district headquarters of West Dinajpur, by railway line from Ekklakki in Malda district to Balurghat. This proposal was considered but not yet materialised. I do not know the reasons for it.

Now, as this line may not be viable, I would like to make a fresh proposal. This line should be from Ekklakki to Balurghat to Hili via Buniadpur and from Buniadpur Point, a link line should be made up to Kalyaganj station on the metre gauge. This metre gauge could be converted into broad gauge later on. The main connection from Balurghat will be up to Barsoi via Buniadpur, Kaliaganj and Raiganj on one side and the other side through Buniadpur to Ekklakki in Malda. If this fresh proposal is implemented, this line will be viable. I, therefore, make this modified proposal. Please have the proposal surveyed and take necessary steps in this regard. This is my request.

Now, Sir, I want to draw your attention to the fact that in Malda station the waiting room is very narrow. I request you to broaden this waiting room at Malda Station.

There is one station named Bhalukha road on Katihar-Malda line. There

is no overbridge here. The bazar is on the other side of the Railway station. The passengers have to cross the railway line and then only they can go to the other side. For the benefit of the public there should be one overbridge here. Also, there should be over-bridges at Dalkola and Siliguri level crossings. In these places the traffic is getting jammed at these level crossings. It takes many hours for the traffic to get cleared up.

In Malda district there are two places called Gour and Pandua which are very famous. There are Mohammedan shrines at Pandua. One month before the Ramzan the annual Urs festival takes place there—Thousands of people go over there during the Urs. There is no special train provided for this occasion, nor increased number of coaches are provided for and passengers face great difficulties. I request you to increase the number of coaches and to run more trains in this line in between scheduled timings of regular trains, so that the passengers who want to go to Pandua shrine during Urs are not inconvenienced in any way. I would like to draw the attention of the hon. Minister to one other point. If you go to Malda you will find that late running of trains is a usual occurrence. In the Darjeeling Mail, Kamrup Express and NJP passenger, decoities frequently occur. Only recently near Katihar one dacoity took place in one coach meant for down Darjeeling mail. The dacoits came into the train and they were armed with fire-arms. They injured the passengers and looted their properties.

Sir, the passengers of West Dinajpur go to Calcutta via buses or by train. They have to travel for 9 hours or 10 hours, if they go by bus. If they come to Malda station to get the train, many times they do not at all get the accommodation there. Again for the people who come to Delhi, the first class quota here is only two which is always full. It is really very difficult for the people to travel by Tinsukia mail and come to Delhi. I myself do not get from Malda stations first class accommodation at many times and my name is put in the waiting list. I have then to travel on the mercy of the T.Ts. I request the hon. Minister that the quota of first class accommodation should be increased at Malda station and special attention should be given to Malda station to improve its present condition.

With these words I conclude my speech.

MR. DEPUTY-SPEAKER: The Hon. Minister will reply on the 5th instant.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI KEDAR PANDEY): Yes, I will reply on the 5th.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Now the House stands adjourned to meet at 11 A.M. on the 5th March, 1981.

21 hrs.

*The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Thursday, March 5, 1981/Phalguna 14, 1902, (Saka).*