जामिया मिल्लिया इस्लामिया को दिल्ली से बाहर के अकलियती डिग्री कालेजों का इलहाक (एफीलिएट) करने की इजाजत दी जाए। यानी इसको एफीलिएटिंग यूनिवर्सिटी का भी दर्जा दिया जाए।

(viii) Removal of discrimination caused by Pension Liberation Rules, 1979

SHRI AJIT KUMAR SAHA (Vishnupur) : Sir, the Constitution Bench of Supreme Court, consisting of five Judges, gave a verdict in favour of pensioners on 17.12.82 that the Government of India must remove the discriminations caused by the Pension Liberalisation Rules of 1979 and extend the benefits of the liberalisation also to the pre-1979 pensioners, who had been deprived of them.

Sir, a most uncalled for step was taken by the Government to file a petition for review of this judgment. The Supreme Court summarily rejected it. Sir, over a million Central Government pensioners are involved. 4,000 to 5,000 of them die out every month. All possible pleas have been made to the Government to expedite implementation of the judgment and give to the pensioners what is due to them. The pensioners breathlessly await issue of orders by the Government and count every day for this relief.

Government set up a committee of senior officers to examine various aspects of the recalculations of pensions in accordance with the Supreme Court judgment. The Committee submitted its report. The issue of orders still languishes.

Under these circumstances, I demand that the Finance Minister issue the orders immediately, now that all aspects of the problem have been examined and the provision exists in the budget. The Government must no longer drag its feet.

(ix) Fixation of upper age limit for legislators

SHRI KAMAL NATH (Chhindwara) : The Representation of the People Act, which sets the yardstick for eligibility in all elections, beginning from the Taluka to the Parliamentary levels, unfortunately has no upper age limit fixed for persons seeking election to any representative house. There is no other public service in India without an upper age limit. Therefore, it only stands to reason that the community of law-makers should also come under it.

The fixation of upper age limit serves two purposes ; it acknowledges the fact that the faculty of MAN is subject to biological decay ; it also makes room for new faces and new talents to come up the political ladder.

All the parties have their youth wings, yet the political parties repeat their veterans time and again. I demand that an upper age limit be introduced, which will lead to a whole new generation of young legislators into prominence and also many others to gracefully retire.

In the Vidhan Sabhas people should retire early and an age limit of 60 years should be fixed for retirement, giving the younger lot a chance to enter the elective political arena first through the States. At the Lok Sabha level, here maturity and knowledge are warranted, it can be stretched a little longer. For Rajya Sabha, however, no age limit is necessary as it is indeed the House of Elders. Law making, like soldiering, is a public service. It is better to see a retired MP than a defeated MP, just as it pleases us more to see a retired General than a defeated General.

15.35 hrs.

SUPPLEMENTARY DEMAND FOR GRANTS (RAILWAYS), 1983-84

MR. CHAIRMAN : We shall now take up discussion and voting on the Supplementary Demands for Grants in respect of the Budget (Railways) for 1983-84.

Mr. Chitta Basu has to move his cut motion. He is not present here.

Now, Mr. Basudeb Acharia may speak.

SHRI BASUDEB ACHARIA (Bankura) : Madam, the Indian Railways are the biggest public enterprise in the country today. Crores of rupees have been invested in it and its employees are about 7 lakh people today. The Railways are the sinews of the economic life of the country. The working of the Railways is very important for the economic well-being of the country. The railway system should work more efficiently in the interest of the country. Let us see how seriously and efficiently the railway system of our country is working.

Madam, the suburban traffic increased from 1290 million in the year 1970-71 to 2064 million in the year 1981-82, that is, by 69.3 per cent, while in terms of passenger kilometres it increased from 22,984 million in the year 1970-71 to 43,965 million in the year 1981-82, i.e., by 91.3 per cent ; while the number of E.M.U. coaches increased only by 51.9 per cent during the period, the seating capacity for the suburban section increased by only 51.1 per cent. In the non-suburban section the number of passengers increased from 1,212 million in 1970-71 to 1,640 million in 1980-81, i.e., by 35.3 per cent. And in terms of passenger kilometres it increased from 95,136 million in 1970-71 to 1,76,822 million in 1981-82. There is no man power planning. On the other hand several hundred Congress(I) workers are being appointed as the so-called volunteer checking staff. 300 to 400 such Congress(I) workers were given appointment in Sealdah Division alone. That is by 6.9%. However, conventional coaches increased by 10.5% only and sitting capacity increased only by 12.0% during the same period. This imbalance in supply and demand is going to be further accentuated during the Sixth Five Year Plan. Railway demanded Rs. 11,000 crores from the Planning Commission. But Sixth Five Year Plan was restricted to Rs. 5,100 crores. Thus with the available funds it will be possible to provide only 5,600 coaches against minimum requirement of 14,000 coaches during the Plan period. Due to depreciation of money value not more than 5,000 coaches may be acquired ultimately. Thus, much of the over-aged stock will continue to be utilized.

Efficiency of passenger service and safety of passengers will be adversely affected. Why after steep rise in passenger's fares in recent years, Railways could not make provision for this purpose ? While the short term measures are obviously necessary to ensure optimum utilisation of available assets to alleviate problems of passengers Railways should prepare a perspective plan to cover the period upto 2,000 A.D. for integrated development of infra-structure. The supplementary demands also include provision for optimum production of capacity of Integral Coach Factory at Perambur. Up till now 20% of the amount has been spent for the production of first class coaches while 99% of the passengers travel by Second Class coaches. So, more money should be spent on the production of second class coaches. The production of steam loco has been stopped. When this process of elimination will be completed about 1,08,000 loco men will be rendered surplus.

SHRI SOMNATH CHATTERJEE (Jadavpur) : Chaudhury Saheb, you hold some classes on geography for them. (*Interruptions*) Who has appointed them ?

SHRI BASUDEB ACHARIA : It was done by the order of the Railway Minister.

PROF. SATYA DEO SINGH : We know well.

SHRI BASUDEV ACHARIA : You do not know anything.

Now, this is a serious matter and it should be stopped. In loco-sheds, about 20,000 workers all over Indian Railways have been working for more than 20 years. These workers belong to Scheduled Castes, Scheduled Tribes and backward sections of our society. When these loco-sheds will be closed, they will be thrown out of employment. About one thousand such workers of Howrah Locoshed have already been thrown out of employment. Their problem should be solved. They should be regularised and the contract system should be abolished in the Railways.

During the loco agitation in the year 1981, about 600 locomen were retrenched or removed from the services. All of them, except

one worker, have not been taken back although the Calcutta High Court and the Andhra Pradesh High Court have directed the railway administration for their reinstatement. The Supreme Court of India on 22-4-1983 directed the railway administration to pay the arrears of salary to all non-statutory canteen employees with effect from 1-6-1982. The Railways had also issued orders to pay the arrears of salary to the non-statutory canteen employees. But this has not yet been implemented in some of the non-statutory canteens in the Southern and South Central Railways. I urge upon the Railway Minister to declare all the non-statutory canteen employees as railway employees as per the orders of the Supreme Court.

Madam, the agreement entered into between the Ministry of Railways and the organised labour unions regarding the scheme of productivity-linked bonus has come to an end. The Government has not taken any decision yet. Now, steps have to be taken to bring the railwaymen within the purview of the Bonus Act so as to ensure the continuity of bonus to the railwaymen.

Madam Chairman, introduction of an Express train is a long standing demand of the people of Purulea. Several times, the hon. Railway Minister has expressed his desire to introduce a day-time fast train from Purulea to Howrah but no arrangement has yet been made for the introduction of such a train. The survey for the conversion of Kotshila-Purulea narrow gauge line into broad gauge line has already been completed and the report submitted. So, arrangements should be made for the conversion of narrow gauge line of Purulea-Kotshila into broad gauge line. Construction of a new railway line from Bankura to Majia is also a demand of the people of Bankura. This should be extended up to Raniganj.

About the conversion of Howrah-Amta narrow gauge into broad gauge, in 1972, the Prime Minister laid a foundation stone. But the progress of work is very slow though 12 years have passed. This should be expedited.

A circular railway in and around Calcutta will alone solve the traffic problem of the city of Calcutta. We want a complete project, not a truncated one, and this project should be taken up because all the committees appointed for the purpose have recommended a circular railway in and around Calcutta. The work on Metro railway should also be expedited.

I appeal to the hon. Railway Minister to please not to depend only on the recognised federations because they do not reflect the views and desire of the railwaymen. So, kindly occasionally call a meeting of other organisations of railwaymen though they are not recognised and know their views.

With these words, I conclude.

श्री हरीश रावत (अल्मोड़ा) : माननीय अधिष्ठात्री जी, माननीय मंत्री जी ने जब से रेलवे मंत्रालय का दायित्व संभाला है तब से जिस तत्परता से रेलवे बोर्ड पर नियन्त्रण, एक्सीडेंट्स में सुधार, गड़बड़ियों में सुधार लाने का प्रयत्न किया है उसके लिए मंत्री जी और उनके मंत्रालय के सभी साथी बधाई के पात्र हैं। इसके लिए निश्चित तौर से हमारे मार्क्सवादी साथियों को जलन हो सकती है। माननीय मंत्री जी जिस प्रकार से रेलवे को सुधारने में लगे हुए हैं उसी तरीके से मार्क्सवादियों के चंगुल से पश्चिम बंगाल को निकालने में लगे हुए हैं। मैं दोनों फ्रंट पर उनकी सफलता की कामना करता हूं (**व्यवधान**)

रेलवे के लिए प्लानिंग कमीशन द्वारा हमेशा सौतेला व्यवहार होता रहा है। जहां पहली पंचवर्षीय योजना के समय रेलवे लाइन के लिए टोटल पब्लिक सेक्टर के एलोकेशन का 11 प्रतिशत दिया गया था आज वह घटते घटते 5 प्रतिशत और उससे भी कम रह गया है। जबकि उस समय रेलवे पर बर्डन इतना नहीं था। आज बर्डन ज्यादा हो गया है। नई रेलवे लाइन खोलने की मांग, पुराने ट्रेक बदलने की मांग, नाना प्रकार के सुधार करने की मांग, सर्विस कंडीशंस को सुधारने की मांग, पैसेंजर फैसिलिटीज की मांग, इस तरह की

कई मांगें लंबे समय से आ रही हैं। इन सारे चेलेंजेज़ को रेलवे मंत्रालय तब तक पूरा नहीं कर सकता जब तक प्लानिंग कमीशन की ओर से सहानुभूति पूर्वक उनकी मांगों पर विचार न किया जाए। मैं समझता हूं कि इस हाउस को एक मत से यह मांग प्लानिंग कमीशन से करनी चाहिए कि रेलवे को उनकी मांगों के अनुरूप अधिक से अधिक धन दिया जाए।

प्लानिंग कमीशन की अपनी कुछ समस्यायें हो सकती हैं। आज रेलवे मंत्रालय को इस बात पर बड़ी गंभीरता से विचार करना है। इस सदन को भी विचार करना चाहिए कि कौन-कौन से ऐसे तरीके हो सकते हैं जिससे रेलवे की आमदनी बढ़े और जिससे रेलवे की सर्विसेज में सुधार आए।

रेलवे की आमदनी बढ़ाने के दो तरीकों को रेलवे मंत्रालय को बड़ी कड़ाई से अमल में लाना चाहिए।

एक तो जो बिना टिकट पैसेंजर्स होते हैं उनको रोकना चाहिए। बिना टिकट से जो लोग ट्रेवल करते हैं उसमें बहुधा रेलवे विभाग के कर्मचारियों का हाथ होता है। मुझे यह कहते हुए शर्म आती है कि आर० पी० एफ० के लोग और गार्ड वगैरह जो हैं वे मिल करके एक चौथाई पैसेंजर्स को बिना टिकट यात्रा करवाते हैं। इस स्थिति को सुधारने के लिए मन्त्री जी को और रेलवे बोर्ड को कड़ाई से काम करना चाहिए और जिस स्तर पर यह कमजोरी है वहां सुधार लाया जाना चाहिये।

जहां तक पिलफ्रेज की बात है, ट्रांसिपमेंट में जो चोरियां होती हैं उनको भी रोकने का प्रयास होना चाहिए। नेशनल ट्रांसपोर्ट कमेटी, जो श्री बी० डी० पांडे की अध्यक्षता में बनी थी, उसने कुछ सुझाव दिये थे, रेल मंत्रालय कहता है कि उस पर अमल करने जा रहे हैं लेकिन कड़ाई से अमल नहीं हो रहा है। मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि इस प्रकार की गड़बड़ियों को रोका जाना चाहिए क्योंकि इन बातों से रेलवे की विश्वसनीयता घट रही है। रेलवे के बारे में लोगों की राय अच्छी नहीं रह गई है। जो कोयला आता है उसके विषय में भी लोगों की आम धारणा है कि आधे से अधिक कोयला और अच्छा कोयला चोरी चला जाता है। इस बात को भी रोकने की कोशिश होनी चाहिए।

जिस प्रकार से रेलवे मन्त्रालय के साथ प्लानिंग कमीशन ज्यादती करता है उसी प्रकार से रेलवे बोर्ड भी लगातार उत्तर प्रदेश के साथ ज्यादती करता जा रहा है। उत्तर प्रदेश को पिछले पांच सालों में हर साल नये ट्रेक्स के निर्माण के मामले में बहुत कम फंड्स दिए गए हैं और जो स्कीमें सैंग्शंड थीं उनके लिए भी फंड्स एवेलेबल नहीं कराए गये। जो अन्याय उत्तर प्रदेश के साथ हो रहा है उसको बन्द होना चाहिए। यदि आप उत्तर प्रदेश को दूसरे प्रदेशों के साथ रखेंगे तो उत्तर प्रदेश में ट्रांसपोर्ट की समस्या बहुत गम्भीर हो जाएगी। उत्तर प्रदेश, बिहार और बंगाल थिथली पापुलेटेड प्रान्त हैं। वहां पर रेलवे को अधिक से अधिक ट्रांसपोर्ट का वर्डन उठाना चाहिए।

उत्तर प्रदेश में कुछ इलाके ऐसे भी हैं जहां पर सैकड़ों मील तक रेलवे लाइन का कोई चिह्न ही नहीं है। उत्तर प्रदेश के 8 पर्वतीय जिलों में से 6 पर्वतीय जिले ऐसे हैं जहां पर एक इंच भी रेलवे लाइन नहीं बिछाई गई है। वहां के लोगों को भी यह महसूस करने का अवसर होना चाहिए कि रेलवे मंत्रालय का भी कोई महत्व है। इसलिए आप कम से कम वहां सर्वेक्षण का काम करवायें। टनकपुर से बागेश्वर लाइन का सर्वेक्षण का कार्य इस योजना में करवा दें ताकि अगली बार उसके लिए कुछ धन मिल सके। हिमाचल प्रदेश के मामले में भी यही बात है। उसके बारे में भी आपको विचार करना चाहिए।

अब मैं कुछ विशेष योजनाओं का जिक्र करना चाहता हूं। पहले तो मुरादाबाद-रामनगर रेलवे लाइन के कन्वर्ज़न का मामला है। मैं लगातार

प्रश्न के माध्यम से इस प्रश्न को उठाता आ रहा हूं और मंत्री जी को लिखा भी है लेकिन एक ही जवाब मिलता है कि हम मिट्टी ढोने का काम और पुलिया निर्माण का काम कर रहे हैं। तीन साल से मिट्टी ढोने और पुलिया निर्माण का काम कर रहे हैं, समझ में नहीं आता कब इसका निर्माण कार्य आगे बढ़ सकेगा, कितने साल और इसमें लगेंगे। मेरा आग्रह है कि प्राथमिकता के आधार पर और जितने टाइम में इसको बनाने की बात कही गई थी उतने टाइम में इसका निर्माण कार्य हो सके— इसकी तरफ विशेष ध्यान दिया जाना चाहिए। इसी तरह से रामनगर से मोहान एक प्वाइन्ट है 7-8 किलोमीटर दूर वहां तक इसको बढ़ाया जाना चाहिए। मन्त्री जी इस सम्बन्ध में अपने मंत्रालय को आदेश देने की कृपा करें।

बरेली काठगोदाम रेलवे लाइन कन्वर्जन के संबंध में माननीय प्रधान मंत्री ने उद्घाटन किया था 1976 में। बाद में गलती से जनता पार्टी की सरकार सत्ता में आई और इन्होंने सोचा कि कांग्रेस ने अच्छा काम नहीं किया है और उस रेलवे लाइन को स्थगित करवा दिया। माननीय दंडवते जी के कार्यकाल में और लोकदल की सरकार के जो रेल मंत्री बने, उनके कार्यकाल में भी कोई भी काम इस रेलवे लाइन पर नहीं हुआ। इस समय भी इस रेलवे लाइन के कन्वर्जन का काम ढीला चल रहा है। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि वे इस विषय पर भी रेलवे बोर्ड को कहें कि इस कन्वर्जन का काम जल्दी से कराना चाहिए।

मैं आपका बहुत शुक्रगुजार हूं कि लखनऊ-कनकपुर लाइन पर आपने डीजल इन्जन दे दिया है। लेकिन इस लाइन पर हिन्दुस्तान के लोग सफर करते हैं, नेपाल से भी लोग जाते हैं और बहुत ज्यादा ट्रैफिक रहता है। पैसेंजर्स खचाखच भरकर जाते हैं। इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि वे इस लाइन के कंवर्जन के संबंध में विचार करें। लखनऊ-कनकपुर तक का जो रेलवे ट्रैक है, इसको बड़ी लाइन में बदला जाना चाहिए। यह लाइन उत्तर प्रदेश के दिल को चीरती हुई जाती है, इसलिए इस रेलवे लाइन पर भी सहानुभूतिपूर्वक विचार करने की आवश्यकता है। कनकपुर पीलीभीत के लिए लाइन पर कुछ बोगियां नैनीताल एक्सप्रैस के लिए भी लगा दी हैं, मेरा आपसे निवेदन है कि कनकपुर स्टेशन से एक बोगी सामान्य यात्रियों के लिए भी लगानी चाहिए। क्योंकि गरीब लोग टू-टायर, थिरी-टायर में सफर नहीं कर सकते हैं। उनके पास इतना पैसा नहीं है, इसलिए एक बोगी सामान्य यात्रियों के लिए लगाने की व्यवस्था करनी चाहिए। इसी के साथ-साथ इस ट्रेन के टाइम को भी बदला जाना चाहिए। इस ट्रेन का टाइम सात बजे का है, इसको बदल कर आठ या साढ़े आठ सायं करने पर मंत्री महोदय को विचार करना चाहिए।

मैं माननीय मंत्री महोदय से एक निवेदन करना चाहूंगा कि आज वह वक्त आ गया है कि हम किराए की पालिसी पर भी विचार करें। हम मांगों की पूर्ति करते जायें, रेलवे के नए कामों को हाथ में लेते जाएं, लेकिन किराए का एन्युअल रिवीजन न कर सकें तो इससे भी काम नहीं चलने वाला है। आपको एक नेशनल पॉलिसी बनानी चाहिए, कि इस देश के अन्दर इस प्रतिशत तक किराया बढ़ा है और उसी के अनुसार रेलवे के रिसोर्सेज को रेज कर सकते हैं, नए कार्यक्रम ले सकते हैं। जिस कामयाबी के साथ, जिस मेहनत के साथ रेलवे मंत्री जी काम कर रहे हैं, उसमें निश्चित तरीके से सुधार आएगा। रेलवे जो हमारी आशा का प्रतीक है, हमारे देश की आर्थिक उन्नति का प्रतीक है, उसमें हमें अवश्य सफलता मिलेगी। इसके साथ मैं माननीय मंत्री जी से यह भी निवेदन करना चाहूंगा कि जो पैसेंजर्स ट्रेन है, उस पैसेंजर्स ट्रेन की हालत में सुधार करने के विषय में भी विचार करें।

श्री रघुनाथ सिंह वर्मा (मैनपुरी) : माननीय सभापति महोदया, मैं सबसे पहले आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे रेलवे की सप्लीमेंट्री डिमांड्स

पर बोलने के लिए समय दिया। मैं इस डिमांड का विरोध करने के लिए खड़ा हुआ हूं।

माननीय मंत्री महोदय ने कुछ सुधार किया है, लेकिन जितना सुधार होना चाहिए था, उतना सुधार अब भी नहीं हुआ है। खास तौर से सैकेंड क्लास के पैसेंजर में सुधार नहीं हुआ है। सुपर फास्ट ट्रेन से आम जनता को राहत नहीं मिल सकेगी। मैं आपको तिनसुखिया ट्रेन का उदाहरण देना चाहता हूं। इस ट्रेन में अनरिजर्व पैसेंजर को बहुत असुविधा होती है। रिजर्वेशन में जो गड़-बड़ियां और धांधलियां चल रही हैं, जिससे जनता को परेशानियों का सामना करना पड़ता है, कितना रुपया उनका लूटा जा रहा है, इस ओर मंत्री महोदय को ध्यान देना चाहिए। मेरा सुझाव है कि सुपर फास्ट ट्रेन में कम से कम दो बोगियां अन-रिजर्वड रखी जायें, जिससे आम जनता को राहत मिल सके। वे सुविधापूर्वक यात्रा कर सके।

मान्यवर, रेलवे देश का सबसे बड़ा सार्व-जनिक उपक्रम है और देश में यातायात का मुख्य साधन है, चाहे माल ढोने के लिए हो या यात्री ढोने के लिए हो। इस उपक्रम में देश की साढ़े-सात हजार-करोड़ रुपयों की पूंजी लगी हुई है तथा 17 लाख कर्मचारी और अधिकारी काम कर रहे हैं, जिनमें दो लाख के करीब कैजुअल लेबरर्स हैं, जो ओपन-लाइन में या कंस्ट्रक्शन में काम कर रहे हैं। ये लोग अभी तक टेम्परेरी हैं, उनको शीघ्र से शीघ्र रेगुलर करके, परमामेंट किया जाय। इनके लिए कोई नियम बनाया जाय कि इतने सालों में सब को रेगुलराइज कर लिया जाएगा।

मेरा निवेदन है कि रेलवे को व्यापारिक संगठन के आधार पर न चलाया जाय, क्योंकि इस दृष्टिकोण से चलाने से आम जनता को बहुत परे-शानी होगी। इसके चलाने में सामाजिक दृष्टि-कोण रखा जाय, लाभ-हानि इसका मुख्य उद्देश्य न माना जाय। रेलवे के विस्तार के लिए केन्द्रीय बजट से रेलवे को पैसा न दिया जाय बल्कि रेलवे जो इन्कम करती है उससे उसको पैसा मिलना चाहिए। छठी पंचवर्षीय योजना में 11000 करोड़ रेलवे के लिए मांगे गए थे, लेकिन 5100 करोड़ रुपये दिये गये जो बहुत कम हैं। आज जो योज-नायें रेलवे के अन्तर्गत चल रही हैं इतनी कम धन-राशि से उन पर काम नहीं किया जा सकता। इस-लिए देश की तरक्की के लिए, आर्थिक तरक्की के लिए, देश के उद्योग-धन्धों, कल-कारखानों की तरक्की के लिए देश में नई-नई रेलवे लाइनों का बिछाना बहुत जरूरी है, इसलिए इस विभाग को अधिक से अधिक पैसा दिया जाना चाहिए। प्लानिंग कमीशन जो इसके बीच में रोड़ा बना हुआ है, उसमें रेल मंत्री को भी मेम्बर बनाया जाय जिससे वे अपनी मांगों को जोर देकर वहां पर रख सकें और अधिक से अधिक पैसा ले सकें।

रेलवे बोर्ड का यद्यपि चेयरमैन बदल दिया गया है, वह अभी भी सफेद हाथी है। उसको समाप्त कर दिया जाय, क्योंकि मैं स्वयं रेलवे कन्वेन्शन कमेटी का सदस्य हूं और मैंने देखा है कि उसमें रेलवे बोर्ड के चेयरमैन का जो व्यवहार होता है, वह बहुत ही अनुचित रहा है, इसलिए उसको समाप्त कर दिया जाय और डिपार्टमेन्ट की तरह उसको बना दिया जाय जिससे वह सुचारु रूप से कार्य कर सके।

पिछले दिनों हमारी रेलवे कन्वेन्शन कमेटी ने विभिन्न राज्यों का दौरा किया। हमने उन राज्यों के मुख्य मंत्रियों से विस्तार से बात की और सबने रेलों के विस्तार पर जोर दिया ताकि अधिक से अधिक उद्योग-धन्धे खुल सकें। लेकिन एक बात मैं इस मौके पर विशेष रूप से कहना चाहता हूं—हिमाचल प्रदेश या उत्तर पूर्व के जो राज्य हैं उनमें रेलों का विस्तार पर्याप्त रूप से नहीं हो पा रहा है। इसके लिए हमको अलग से व्यवस्था करनी होगी जिससे वे क्षेत्र भी प्रगति कर सकें तथा गरीब लोगों को रोजगार मिल सके।

रेलवे में चोरी बहुत बड़ी मात्रा में होती है। मुगलसराय ऐसा अकेला स्टेशन है जहां एक लाख

रुपये रोजाना की चोरी होती है। मैं यहां मैनपुरी क्षेत्र से आता हूं, मेरे क्षेत्र में शिकोहाबाद रेलवे स्टेशन है, जो एक जंक्शन स्टेशन है। वहां एक आदमी ने 30-40 लाख रुपये के लोहे की चोरी की और वह पकड़ा गया। यह काम वहां रेलवे के अधिकारियों और रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स की मिली-भगत से चल रहा था। जब आगरा से वहां पर रेड हुई तो वह पकड़ा गया, लेकिन फिर भी ज़मानत पर छूट गया है।

मेरा खयाल है कि उसके लिए अलग से कोर्ट बनाई जाए और जो चोरी करें, जो गिरडर और स्लीपर और दूसरा सामान चुराते पकड़े जाएं, उनको कड़ी से कड़ी सजा मिलनी चाहिए ताकि पब्लिक प्रोपर्टी का नुकसान न हो सके। जो चोरियां होती हैं चाहे वे देश के किसी भी भाग में हों, वे रेलवे अधिकारी और रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स, दोनों की मिली-भगत से होती हैं। इनमें जो गलत आदमी हैं, उन्हीं के कारण चोरी होती हैं अन्यथा वे चोरी को बन्द कर सकते हैं। ऊपर के लेबिल पर रेलवे की चोरी होती है, जिससे देश का बहुत बड़ा नुकसान होता है और जो रेलवे की प्रोग्रेस होनी चाहिए, वह नहीं हो पा रही है।

सबरबन ट्रेनों के बारे में भी मैं कुछ कहना चाहता हूं। कलकत्ता, मद्रास और बम्बई में बहुत ज्यादा सबरबन ट्रेन चलती हैं और अकेले बम्बई में 50 परसैंट से ज्यादा पैसेंजर इनमें चलते हैं, 11-12 लाख आदमी रोजाना इनमें सफर करते हैं। मैं पिछले साल रेलवे कन्वेंशन कमेटी में गया था और वहां हमने देखा कि 5 मिनट में सबरबन ट्रेन चलती हैं। मेरा माननीय रेलवे मन्त्री जी से अनुरोध है कि वहां के यात्रियों को ये अधिक सुविधायें दें और उन ट्रेनों की बोगियों को बढ़ाएं और 5 मिनट के स्थान पर 3 मिनट या 2 मिनट में गाड़ियां चलाएं, जिससे बम्बई में लोग उत्तर से दक्षिण की अपनी यात्रा सुविधा से कर सकें। समुद्र के किनारे उनके कार्यालय हैं और वहां पर हमने देखा है कि रेलवेज पर लम्बी-लम्बी लाइनें लगी रहती हैं। इसमें ज्यादा बोगियां बढ़ा कर सुधार करना चाहिए, जिससे बाकी दूसरे यात्रियों को भी सुविधा मिल सके। पीक आवर्स में गाड़ियों में पैर रखने की जगह नहीं रहती है।

माननीय रेल मन्त्री जी ने जो पिछला बजट पेश किया था उसमें उन्होंने 489 करोड़ रुपये का बोझा जनता पर किराये और भाड़े का डाला था। बाद में 50 करोड़ रुपये की कमी उन्होंने की, 27.5 करोड़ रुपये की कमी किराये में की और 30 करोड़ रुपये की माल भाड़े में और मंत्री जी ने उस समय यह नारा दिया था, सेफ्टी, सैक्यूरिटी पंक्चुयेलिटी, परन्तु उस पर कितना अमल हुआ है क्योंकि आज भी हम देख रहे हैं कि गाड़ियां पंक्चुअल टाइम से नहीं आ रही हैं और 10-10 घंटे लेट चलती हैं। मैं आसाम मेल से दिल्ली आता हूं और वह बरौनी से चलती है लेकिन वह यहां पर 10 घंटे लेट पहुंचती है। इसी तरह से तिनसुखिया और 11-अप जो गाड़ियां हैं, उनको अगर आप रेगूलेराइज करें और वे टाइम से आया करें, तो बहुत से लोगों को सुविधा मिल सकेगी।

एक बात मैं जी०आर०पी० के बारे में कहना चाहता हूं। इसमें लोकल पुलिस होती है और उसका 50 परसेन्ट खर्च रेलवे देती है और 50 परसेन्ट खर्च स्टेट सरकार करती है लेकिन वह पूरी जिम्मेवारी से अपना काम नहीं करती है। इसलिए मेरा सुझाव यह है कि जी०आर०पी० को आपको समाप्त करना चाहिए और रेलवे को अपनी एक रेलवे की फोर्स बनानी चाहिए, जिस पर रेलवे का पूरा कण्टोल हो और वह रेलवे की प्रोपर्टी की सुरक्षा कर सके।

इसके बाद मैं यह कहना चाहता हूं कि रेलवे में जो खाना दिया जाता है, वह बहुत खराब है। पिछले वर्ष आसाम में गोहाटी में हमारी कमेटी गई थी और वहां हमने यह देखा कि यह जो ठेका सिस्टम है, यह बहुत खराब है और किसी भी ट्रेन में खाना ठीक नहीं मिलता है। तिनसुखिया की ही बात नहीं है, मेरा कहना यह है कि ठेका सिस्टम

समाप्त किया जाना चाहिए और डिपार्टमेंटल केटरिंग होनी चाहिए, जिससे खाने की क्वालिटी को सुधारा जा सके।

बुक-स्टालों का जो कान्ट्रेक्ट दिया हुआ है वह व्हीलर कम्पनी को ही दिया हुआ है। मेरा सुझाव यह है कि जो गरीब, पिछड़े और हरिजन ग्रेजुएट्स हैं और अनएम्पलायड हैं, उनको यह ठेका आप दीजिए। बड़े-बड़े पूंजीपतियों को बहुत पुराने जमाने से यह ठेका दिया हुआ है और वह चला आ रहा है, इसको आप समाप्त कीजिए।

एक मेरा कहना यह है कि बजट में आन्ध्र प्रदेश को आपने 5 करोड़ 57 लाख रुपया दिया है जबकि उत्तर प्रदेश के लिए केवल 2 करोड़ 73 लाख रुपये का प्रावधान किया है। इतना बड़ा सूबा हमारा है और संसार के आठवें भाग के बराबर यह है और यहां की आबादी 11-12 करोड़ की है। इसलिए मेरा कहना यह है कि इसको अधिक फण्ड्स दिये जाएं और इसके साथ जो स्टैप-मदर ट्रीटमेंट हो रहा है, वह न किया जाए। सबसे बड़ा हमारा सूबा है और इसको अधिक धन का आवंटन किया जाए।

जो 15 करोड़ रुपये का नुकसान हर साल होता है, उस ओर भी ध्यान देने की आवश्यकता है। 25 परसेन्ट ब्राड गेज के रिप्लेसमेंट की जरूरत है। इस कार्य को भी किया जाना चाहिए। 40 हजार वैगन्स के रिप्लेसमेंट की आवश्यकता है और 14 हजार किलोमीटर रेलवे लाइन का नवीनीकरण होना है। इस कार्य को किया जाना चाहिए। 25 परसेन्ट वैगन्स खराब हालत में हैं, उनको भी सुधारा जाना चाहिए।

एक्सीडेंट का जहां तक सवाल है 1978-79 में 900 हुए, 1979-80 में 29 एक्सीडेंट हुए जिनमें 174 लोग मारे गये थे, 1980-81 में 1013, 1981-82 में 1130, एक्सीडेंट हुए। मुआवजे के बारे में एक कानून होना चाहिए। देश के प्रत्येक नागरिक की कीमत एक बराबर है। हवाई जहाज से मरने वाले को एक लाख रुपये और रेलवे से मरने वाले को 50 हजार रुपये मुआवजा देने का प्रावधान है। इसमें समानता लाई जानी चाहिए।

20 लाख 80 हजार बिना टिकट यात्री पकड़े गए। इस ओर अधिक सख्ती करने की आवश्यकता है। 70-75 परसेंट यात्री सेकण्ड क्लास में सफर करते हैं। इनकी सुविधाओं पर रेलवे विभाग बहुत कम खर्च करता है। यात्रियों को भूसे और जानवरों की तरह भर दिया जाता है। ब्रांच लाइनों पर जो गाड़ियां चलती हैं उनमें तो और बुरी हालत है। इनकी सुविधाओं की ओर विशेष ध्यान दिया जाना चाहिए।

सुपर फास्ट ट्रेनों की संख्या नहीं बढ़ाई जानी चाहिए। दिल्ली से बम्बई 16 घंटे में पहुंच सकते हैं लेकिन मुझे अपने क्षेत्र में जाने के लिए 265 किलोमीटर का रास्ता तय करने में 6-7 घंटे लग जाते हैं। पहले तिनसुकिया मेल शिकोहाबाद पर रुकती थी। वह सुपर फास्ट कर दी गई है और अब वहां नहीं रुकती। हमें टूंडला में गाड़ी बदलनी पड़ती है और वहां से जनता गाड़ी पकड़ते हैं और रात के 11-12 बजे शिकोहाबाद पहुंचते हैं। शिकोहाबाद रेलवे स्टेशन को जिला स्टेशन का दर्जा दिया जाना चाहिए। यह मैनपुरी जिले का मुख्य शहर है। यहां पर कई बड़ी फैक्ट्रियां हैं। हिन्दुस्तान की सबसे बड़ी के० सी० बर्तन फैक्टरी व पालीवाल ग्लास फैक्ट्री है। इसलिए इसको जिला स्टेशन का दर्जा दिया जाना चाहिए।

मैनपुरी से फरूखाबाद ब्रांच लाइन पर 1978 में विश्व की सबसे बड़ी ट्रेन डकैती पड़ी थी। इसमें एंजिन काटकर 3 घंटे लूटपाट की गई थी। इसके बावजूद यहां पर रात को गाड़ियां चलाई जाती हैं। इन गाड़ियों में डर के मारे एक भी यात्री नहीं चलता है। मेरा निवेदन है कि इसके बजाए दिन में गाड़ियां चलाई जायें और फरुखाबाद से दिल्ली तक एक फास्ट ट्रेन चलाई जाए। इसमें डीजल एंजिन लगाया जाए। इससे फरूखाबाद, मैनपुरी

और शिकोहाबाद के नागरिकों को सुविधा मिल सकेगी।

न्यू बोंगाईगांव से गोहाटी लाइन कन्वर्शन का काम चल रहा था। पिछले जनरल मैनेजर ने कहा था कि जल्दी से जल्दी इसको चालू कर रहे हैं। आज मालूम हुआ कि आज तक वह लाइन बड़ी लाइन में कन्वर्ट नहीं हुई है। इस कार्य में गति लाई जानी चाहिए। मेरा सुझाव है कि उत्तर-पूर्वी प्रदेशों की सभी राजधानियों को रेल लाइन द्वारा देश की राजधानी से जोड़ा जाना चाहिए। जिससे वहां के नागरिक भी अपने आपको इस देश का नागरिक अनुभव कर सकें।

कोसगा स्टेशन जो कि फरूर्खाबाद, शिकोहाबाद-फरर्खाबाद ब्रांच लाइन है, पर वहां पी० डब्ल्यू० डी० द्वारा एक रोड बनाया गया है। उस पर क्रासिंग नहीं दे रहे हैं। इसका जिक्र मैंने अपने पिछले वर्ष के बजट भाषण में भी किया था। इस गांव की आबादी 10-12 हजार है। वहां पर रेलवे फाटक दिया जाए जिससे वहां के लोग आ जा सकें। यह गांव न्याय पंचायत का केन्द्र है और सहकारी बीज गोदाम भी है। इनमें इतना दम भी नहीं है कि रोक भी पायें। फिर भी फाटक नहीं लगाते हैं। मेरा निवेदन है कि फाटक की व्यवस्था की जाए। शिकोहाबाद बटेश्वर रोड पर रेलवे लाइन पर एक ओवर ब्रिज बनाया जाए।

मैनपुरी जिले में आलू बहुत पैदा होता है। अरांव स्टेशन और शिकोहाबाद के आस-पास आलू बहुत पैदा होता है। वहां पर डबल लाइन बनाई जानी चाहिए ताकि आलू का लदान देश के विभिन्न भागों के लिए किया जा सके। अरांव स्टेशन फ्लैग स्टेशन है। वहां पर सेकेंड क्लास के पसेंजर्स के लिए कोई विश्रामगृह नहीं है इसलिए वहां पर विश्रामगृह बनाया जाए। आलू की पैदावार के मामले में फरुखाबाद के बाद दूसरे नम्बर पर मैनपुरी आता है। यहां पर आलू ही मुख्य फसल है। मेरा सुझाव है कि फरुखाबाद ब्रांच लाइन को शाहजहांपुर तक बढ़ाया जाए। इसके लिए पहले सर्वे भी हो चुका है। इसी तरह से एटा से बरहन जो ब्रांच लाइन है उसको बरेली तक बढ़ाया जाए।

मेरा एक सुझाव यह भी है कि ग्वालियर-इटावा वाया भिंड एक लाइन बनाई जाए जिसमें चम्बल वैली, जो मुख्य रूप से अपराधशील इलाका है, वह कवर हो जायेगा। अभी वहां आने-आने के साधन नहीं हैं इसलिए अपराधी वहां छिप जाते हैं, उनको छिपने की जगह मिल जाती है लेकिन जब उस एरिया में साधन हो जायेंगे और डेवलपमेंट हो जायेगा तो इसकी सम्भावना कम हो जायेगी।

SHRI G.L. DOGRA (Jammu): Madam Chairman, I am grateful to you for giving me an opportunity to speak on the supplementary Demand for grant (Railways). I would like to draw the attention of the hon. Minister to two or three burning problems of my areas, particularly Jammu and Kashmir, Himachal Pradesh and hill areas also. They are making a double track between Delhi and Pathankot. Actually, that is taking unusually long time and the traffic is heavy on that line. I have requested them that actually the double line is required upto Jammu. A survey has been undertaken, but they are proceeding very inadequately. Then there has been a demand for a line from Mandi to Nangal and other places. Therefore, this area requires a special attention. But as far as the line between Jammu and Jullunder is concerned, that line has to be doubled, because it will serve the Himachal Pradesh as well as Jammu; and it is very necessary even from the defence point of view.

We are grateful to the hon. Minister and the government because they have undertaken construction of a line from Jammu to Udompur. That is important not only from the defence point of view but it will also bring back the return on the capital invested within a few years. It will also save a lot of foreign exchange. Not only this, there will be a saving in petrol, diesel and tyres as a result of reduction in road traffic. Even the cost on the maintenance of roads will also be reduced. I think they should pay special attention towards this line also.

I have been requesting the Hon. Minister and his Department for the stoppage of Chebal Express at Hira Nagar. That is the only station situated between Pathankot and Jammu, which is on the road side. In that case, people can go there and catch the train. Samba Station is so much away. Actually, people have to go either to Hira Nagar or to Vijay Nagar to catch a train.

And therefore it will add to the comfort of the passengers and will also add to the income of the railways. I do not think that a two-minute stay is going to make any difference for this train, which is usually running six, seven, eight or even nine hours late. I therefore again request the hon. Minister to look into this.

I want to make another request ; that is about catering. I have no complaint about the catering department of the Government caterers which the Railways have organised at many places. It is always better. But the private caterers are so powerful, so bad, and the stuff served by them is bad and sub-standard that it is sure to affect the health of the passengers. Their service is absolutely bad, their stuff is bad. I do not know how they are sticking. They may be very helpful to the officers. They are very bad so far as catering is concerned. This is the responsibility of the Railways itself. Once a man gets into a train, his safety, and looking after him, etc., are the responsibility of the Railways. If the present Minister is not able to set this right, I do not think that anybody will be able to do it. I therefore request him once again to look into this question.

I want to mention about the Railway Service Commissions. The Minister has very recently ordered one for Chandigarh and another at Jammu and a third one at Srinagar. So far nothing has happened in the matter. Chandigarh will serve Jammu and Kashmir also and if it starts functioning there the pressure on Allahabad office can be reduced. I should be grateful if this could be done. This would also have a direct bearing on the quality of officers. If the quality of officers recruited at Allahabad—if as reported by the papers is correct—how can you retain the officials because their recruitment is going to affect the efficiency ? You cannot set it right. These are the few points which I want to bring to the notice of the Minister. I hope that he would look into them.

MR. CHAIRMAN : Shri Zainul Basher. The list of Members is so large. I will call two from this side and one from the other side.

PROF. MADHU DANDAVATE (Rajpur) : Even one from our side will reply to two from that side.

SHRI ZAINUL BASHER (Ghazipur) : Madam, Chairperson, as the time available is limited, I will be very short. First of all, I am taking this opportunity to congratulate the hon. Minister for the efficient running of the Railways. There is no doubt that after his coming to the Railway Ministry things have improved considerably. Trains are running more punctually.

SHRI RAMAVATAR SHASTRI : No, no. Wrong. I have my own experience.

SHRI ZAINUL BASHER : Why ? Why ? This is my experience.

SHRI RAMAVATAR SHASTRI : But I have my own experience.

SHRI ZAINUL BASHER : When you board a train, it may get delayed. I do not know why.

But generally, trains are running punctually and there is more security in the trains, incidents of dacoity, rioting and other crimes have been reduced. There is no doubt about it. The railways are the biggest public sector undertaking in the country. They are running not only for profit motive but for welfare measure also. They are doing tremendous service. They are connecting every nook and corner of the country.

Railways are the biggest employer in the country. They employ more than 17 lakh people. Naturally a large number of young men in our country are looking forward for the railway services. But I am sorry to say

that Railways have not given due consideration to the aspirations of young men from every region, community and other sections of our population. I would request the hon. Minister to give more attention towards this matter. I find that certain sections in our country have monopolised railway services. This should be removed.

Minority communities are not represented fairly in the Railways. I am happy to say that the hon. Minister has himself given consideration to this matter and he has issued circulars to different recruiting agencies in the Railways to have one person from the minority communities in the selection board so that fair representation is given to the minorities. But I am sorry to point out that this circular has not been implemented so far. There are several Railway Service Commissions which recruit Class III employees in the Railways. I am thankful to the Minister that he has opened more Railway Service Commissions in the country. But most of these Commissions are without Chairmen. Their Chairmen should be appointed and the hon. Minister may kindly see to it that other sections of the society are also represented fairly in that appointment.

A question was asked about the appointment of the Chairmen of the Railway Service Commissions. The bureaucrats in the Railways are of the opinion that only retired or serving bureaucrats should be appointed as Chairmen. In fact, that day, a question arose that two or three officers wrote a note that politicians are basically corrupt and they should not be appointed as Chairmen of the Railway Service Commissions. I do not know whether the hon. Minister has enquired about this or not. But this matter had appeared in the newspapers with circular numbers and other things. I would like him to reply to this point.

The Allahabad Railway Service Commission took examination of certain categories about three years before, the result of which has not been declared so far. I met the hon. Minister several times. He assured me that the result would be declared. But I hear that some bureaucrats in the Railways are interested that the result should be cancelled.

I know that in that result all sections are fairly represented, which some top brass in the railways do not like. So, I would request the Railway Minister that the result of the Allahabad Railway Service Commission should be announced as early as possible. He should also ensure that the bureaucrats in the railways are not sabotaging the result by taking recourse to some other step.

Coming to my constituency, I want to refer to the conversion of the Chhapra-Aunrihar line in the north-eastern railways. When Panditji was the Railway Minister, he assured the people of this area that this line will be converted. A survey was also held. Since it is a very important line which affects the emotions of the people of that area, I would request the hon. Minister to include it in his next budget.

Secondly, the branch line which connects Dildar Nagar to Gazipur is in a very bad shape. I have travelled in that train once. There are no seats, no lights and no bath rooms. I would request the Railway Minister to personally visit that area and see how that train is running in that part of the country. Once he does that, I am sure he will issue orders for the improvement of that line.

MR. CHAIRMAN : Since this is only a supplementary demand, members need not go into too much of details. Further, the time is limited ; only two hours have been allotted and there are many members who want to participate in the debate. I would request members not to take more than five minutes.

SHRI RAVINDRA VARMA (Bombay North) : Madam, I shall follow the footsteps of others. I am sure you do not propose to set a different standard for me.

In seeking these Grants, the hon. Minister seems to be seeking reward for his remissness. The need for these grants has arisen because of the callousness with which the railways have neglected their primary and basic responsibility to ensure as a commercial concern that the task of carrying passengers and cargo is carried out in con-

formity with the principles of safety and efficiency. Year after year, the railways have allowed the base of efficiency and safety to be eroded by neglecting the need for building assets like rolling stock, undertaking the primary renewal of damaged rails, replacing damaged wagons and coaches and overhauling the signalling and tele-communication systems. The accumulated backlog of repair and renewal is becoming frightening, posing a very serious threat to the safety of passengers as well as the cargo that is carried.

Madam, figures have been quoted in this House to show that approximately 8000 kilometres of broad-gauge and metre-gauge lines need renewal ; and that sleepers along 7500 kilometres need renewal. 7,500 out of 25,000 lakhs of carriages are overaged. 10 per cent of the wagons, which amount to 40,000 out of four lakhs are sick. My hon. friend seems to be running a hospital for sick wagons. 11,000 wagons have been stabled not merely because of lack of demand, but because they are sick, in disrepair and unsafe for carriage. Obsolescence seems to be the order of the day in the empire over which my hon. friend rules.

The revolutionary progress in systems of transportation seems to have left him untouched, and we still cling to four-wheelers, whereas the world has gone to other means of transportation of cargo. It is often said by my hon. friend and his predecessors except one, in extenuation, that the Railways are unable to generate the resources necessary to undertake essential renewals because of inadequate allocations. This, I am afraid, Madam, is not the whole truth. Allocations against these heads have appeared in every budget. For instance, let us take last year's budget, 1982-83. There was a provision for Rs. 100 crores in the budget for 1982-83 for primary renewals. Most of it could not be spent with the result that the backlog of thousands of kilometres of track renewals remains. My hon. friend, therefore, will be regaling less than the truth to the House if he says that his inefficiency is the consequence of inadequate allocations that the House has made.

The Railways are a commercial concern. The Capital-at-Charge has gone up to over Rs. 7,000 crores from Rs. 3,521 crores in 1971-72. But what is the return ? Every public sector undertaking is expected to provide a certain return. The Railway is a public sector undertaking, it is not a philanthropic undertaking. Every year you come to the House and say 'I have to increase freights, I have to increase fares, because there is no other revenue for me and without revenue I cannot meet the demands of expenditure that are made on me'. You go on increasing the freights and fares. But what is the return for the Capital-at-charge ? Economists say that there should be a return of 12 per cent gross or 6 to 7 per cent nett. But, my hon. friend, what is the return that you have given on the capital-at-charge ? It seems that the Railways are the victim of continuous and gross mismanagement. There seems to be no effort whatsoever to maintain a healthy relation between working expenses and gross traffic receipts except in the years when my distinguished and hon. friend from Rajapur was in charge of this Ministry. (*Interruptions*). Well, I will give you the figures. Prof. Parashar, you are a well informed person and therefore, you should not go by sentiments dictated to you by the Party whips. In 1971-72—I speak subject to contradiction both by you and the right honourable gentleman from Malda—it was 83 per cent. It went up to 93.5 per cent in 1974-75. It was brought down from 93.5 per cent to 83 per cent when my right hon. friend from Rajapur was in charge of this Ministry in 1977-78, a year which is acclaimed as the year of peak efficiency in the Railways. Since 1980-81, I do not hold the Minister responsible for all the years, perhaps he is holding other people's babies all the time,—since 1980-81, the rate has gone to 96 per cent of the gross traffic receipts. It continues to hover around 88 per cent even this year. The Railway's answer to these problems is always the same answer, that is, year after year to raise passenger fares and freights. There seems to be lack of proper monitoring. It is calculated that renewal of track etc. would require a thousand crores of rupees a year. Where do you finds this money ? Have you ensured proper management in the financial administration of the Railway system ? Working expenses could be considerably reduced by placing increased

emphasis on electric traction. While steam locomotives need Rs. 12 per thousand gross tonne kilometre of haulage and diesel locomotives need Rs. 6, as my hon. friend knows, electric traction requires only approximately Rs. 3/-. If the container system had been introduced for the transport of cargo, the heavy losses and pilferage at places of transhipment especially when goods have to be transhipped from one line to another, from broad guage to metre guage, would be reduced, if not eliminated. Wasteful expenditure on the higher echelons of administration can be reduced. The Railways are made to bear the burden of social obligations like carrying commodities below operating costs, movement of defence and relief materials, losses incurred in laying and maintaining lines in backward areas, and the like. These can in fact be charged on the State.

If the burden can be taken away from the Railways, my hon. friend, I am sure will agree with this that the Railways will save Rs. 300 crores ; the money would accrue from the pool, and from this renewal and rehabilitation of lines can be attended to. Since there is not much time, I do not want to go into other suggestions that I might have made for his consideration. I shall not even mention the white elephant on wheels which is called the Palace on Wheels and projects of that type.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA : It is a profitable project.

SHRI RAVINDRA VARMA : It has to be proved that they are profitable to the ministry. (*Interruptions*). The Minister should say that.

I would then go to the Suburban Railway system. I come from Bombay which has a wide suburban net work. But there seems to be no provision whatsoever to deal adequately with the problems of the passengers in urban areas like Bombay. The hon. Minister knows very well that the population is increasing by leaps and bounds, not all over the country, particularly in the bigger cities of India. The population there has increased more than threefold. The passenger traffic has more than trebled in the last few years. I have only to point out to what has happened in the recent delimitation of constituencies in the Corporation of Bombay. Parliamentary constituency for instance had 16 councillors, we have now been awarded 28. Why has this happend ? The number has almost doubled. It is because there is a shift in the population—from the southern parts of Bombay to the suburban areas in the Northeast and North-west. New industrial undertakings have come up in Boisar, in Bhainder, in Tarapur and all along the line up to the Gujarat frontier, and the population has shifted to this region. People have to travel to places of work in these areas and from these areas they have to travel back. It is not merely the question of people travelling upto Church Gate or V.T., they now go both ways. This area has actually become the crucial region of the suburban system. Borivili and Andheri have become the central points of the suburban system and they are being neglected. Frequency of trains has increased only marginally. They have not been increased in any proportion to the increase in population. Electric trains stop at Andheri, Borivili or Virar. But the volume of traffic which originates from the Gujarat frontier, from Gholvad, people who have to commute from there to the town, or go back, they have only one shuttle. It is their life line. This shuttle is almost invariably late, irregular, not punctual. It does not provide a firm link with the rest of the suburban system. The result is that commuters who serve in offices and factories are stranded. They are not able to reach their offices. They are penalised for being late or for not turning up in offices. Many of them have to lose their employment because of the frailty, weakness and vagaries of this life-line, of the system over which my hon. friend, the right hon. gentleman from Malda presides. There is acute tension in the suburban regions today. There is atmosphere of cynicism and conflict. My hon. friend knows and I wrote to him a few days ago that on 16th of May there was an ugly situation in Kelwey Road which falls in my constituency, in the suburban system. Trains were stopped because commuters found it impossible to go by this shuttle and people lay on the rails. I must say that to the utter consternation of people, the train ran over the persons who

were lying on the rails. They did not get killed because they were in between the two lines. I wrote to my hon. friend about this. There should at least be an enquiry. When people get indignant, when people get so emotionally surcharged, when their employment is in danger because of the failure of your system of tranport, what do you expect them to do ? I have sympathy for my hon. friend. He says that he cannot generate a surplus. I do not know why he is so sterile. He needs money.

But he says that he cannot generate surpluses. My hon. friend the Planning Minister has chosen to be absent at this hour. He was here a little while ago. The hon. Railway Minister says that the Planning Commission does not give him money. He cannot generate resources ; he does not get money from the Planning Commission. What should he do ? I understand his difficulties. But should he not understand the difficulties of the passengers whom his system is expected to serve ? I would very strongly therefore recommend that the Government consider the proposal to allow the Railways to borrow money from the public, either through bonds or from banks or from financial institutions in the public sector so that the Railways may not constantly wail in this fashion before the people of this country and this House, "We have no money ; we cannot renew tracks ; we cannot rehabilitate our system ; we cannot reduce freights and fares, we have to go on increasing them ; and we cannot serve the travelling public". Therefore, I would appeal to the hon. friend.

If I had the time, I would have made a catalogue of all the grievances of the commuting public in the suburban system in Bombay. It applies to my constituency as well as Shri Rajda's constituency as well as Mrs. Dandavate's constituency. The whole of the urban and suburban area of Bombay is suffering because of the inefficiency, incompetence, irregularity and callousness of my hon. friend in the railway system. But I should say there is a change for the better. I must admit it. I must give the right hon. gentleman from Malda his due.

While in the former days, the General Managers of the Railways in Western Railway and Central Railway never even acknowledged letters from the Members of Parliament, these days, they have begun to acknowledge although very laconically and not as volubly as my hon. friend from Malda would have done.

I would like to remind my hon. friend that some time ago before he took charge of the Railway Ministry, I had made a suggestion to the then Minister that if he was not able to deal with this problem and if it was not possible for him to give relief to the travelling public in Bombay, he should at least come to Bombay and hold a meeting with the representatives of the passengers' associations, with the officers of the Western Railway and Central Railway and with the M.Ps., M.L.As. and corporators so that there might be a discussion. He may be exposed to what people are thinking and feeling about their problems and they may be exposed to what he has to say about his difficulties. I would, therefore, repeat this request to my hon. friend. He has shown that he can be a terror to the officers in the Railways, but he should also show that he can be a protector and servant of the travelling public. I will, therefore, appeal to him to respond to this request, that he should come to Bombay and call a conference of the representatives of the passengers' associations and the representatives of the people—in Parliament, the Assembly and Corporation—and deal elaborately with the complaints of the passengers in the suburban system and find solutions for these problems. Otherwise, I am constrained to warn him that the situation might well become explosive. I do not like that to happen. I am not one of those who believes in agitations of that kind. But Mr. Sontosh Mohan Dev can put himself in the situation. If you cannot go to your office and you are dismissed from your office because the railway system has failed to transport you there, then what will be your feeling ?

SHRI SONTOSH MOHAN DEV (Silchar) : What did Mr. Dandavate during his time ?

SHRI RAVINDRA VARMA : If I had the time, I would have dealt with it at length.

PROF. MADHU DANDAVATE : He can give retrospective effect.

SHRI RAVINDRA VARMA : I am finishing. I do not want to repeat. I make this urgent appeal to my hon. friend from Malda.

SHRI RATANSINH RAJDA (Bombay South) : I think, the hon. Minister has planned to go to Bombay. (*Interruptions*)

श्री नन्दी येलैय्या (सिद्दीपेट) : माननीय सभापति महोदया, आज सदन में रेलवे की सप्लीमेंट्री डिमांड्स पर विचार किया जा रहा है और बहुत से माननीय सदस्यों ने अपने विचार सदन के सामने रखे हैं। मेरा कर्तव्य है कि मैं जिस क्षेत्र से चुनकर आया हूं, उसीके बारे में कुछ विचार मंत्री महोदय के समक्ष पेश करूं।

जैसा कि कुछ सदस्यों ने माननीय मंत्री जी को और रेल मंत्रालय को धन्यवाद दिया है, धन्यवाद करने के लिए मेरे पास शब्द तो है, लेकिन मैं अभी उसका इस्तेमाल नहीं करना चाहता हूं।

मेरा जो डिस्ट्रिक्ट है वह तेलंगाना का हिस्सा है, मेदक डिस्ट्रिक्ट है, जो बहुत पिछड़ा हुआ है। इतना ही नहीं हमारी प्रधान मंत्री श्रीमती इंदिरा गांधी का चुनाव क्षेत्र भी मेरे क्षेत्र से लगा हुआ है। हमने रेल मंत्री श्री अब्दुल गनी खां चौधरी और रेलवे बोर्ड के चेअरमैन, जो नये चेयरमैन हैं, उनसे मुलाकात की थी और कहा था कि मेदक डिस्ट्रिक्ट की नई रेल लाइन के लिए 5 साल पहले सर्वे हुआ था। सर्वे के बाद 1 करोड़ या दो करोड़ रुपया उसके लिए बजट में एलाट किया गया, लेकिन उस काम के लिए यह रकम बहुत कम है। मैं रेल मंत्री जी को याद दिलाना चाहूंगा—पिछले रेल बजट के मौके पर हमारे एक माननीय सदस्य श्री सत्यनारायण राव ने कहा था कि अगर आप उसके लिए फण्ड नहीं देंगे तो मैं भूख-हड़ताल करने वाला हूं। वह कब भूख हड़ताल करने वाले हैं, मुझे मालूम नहीं है, लेकिन मैं, मैडम चेयरमैन, आप के जरिये मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि मेरे डिस्ट्रिक्ट में "तेलापुर-पटनचेरु" की 8 किलोमीटर रेल लाइन के लिए 1981-82 में टेंडर काल-फार किए गये, लेकिन साउथ सैंट्रल रेलवे के जनरल मैनेजर का कहना है कि उनके पास फंड्स न होने की वजह से वहां पर काम नहीं हो रहा है। इस रेलवे लाइन का सर्वे 1980 में हुआ, इसके कंस्ट्रक्शन की टोटल कास्ट 50 करोड़ रुपये है। आज़ादी के बाद आज तक हमारे तेलंगाना के इलाके में कोई नई रेलवे लाइन नहीं बनी है, जिसके लिए इस सदन में बहुत बार करीम नगर, मेदक के एम०पीज और दूसरे एम०पीज ने जिक्र किया है। अभी हाल में भी हमने मंत्री जी से प्रार्थना की थी कि इस सप्लीमेंट्री डिमांड में उस रेलवे लाइन के लिए रकम रखें, यह रेलवे लाइन मेदक से गुजरेगी जो प्रधान मंत्री जी का क्षेत्र है, साथ ही हमारे क्षेत्र से भी उसका ताल्लुक है, लेकिन हम देखते हैं कि हमारे निवेदन के बावजूद भी उस लाइन के लिए इस सप्लीमेंट्री डिमांड में कोई ऐलान नहीं है जिसके लिए मुझे अफसोस है और मैं चाहता हूं कि वहां की जनता, वहां के अवाम की ख्वाहिश को देखते हुए इस लाइन को बिछाने का काम जल्द से जल्द किया जाना चाहिए। मेरी दरखास्त है कि इसी सप्लीमेन्ट्री डिमांड में उसके लिए फण्ड क्रिएट किया जाए।

हमारी शेडयूल्ड कास्ट्स और शेडयूल्ड ट्राइब्स की पार्लियामेंट्री कमेटी पूरे हिन्दुस्तान में घूमती है और हम देखते हैं कि आज भी रेलवे बोर्ड के अन्दर और दूसरी जगहों पर जैसे रेलवे के वर्कशाप्स हैं, उनमें जब भी प्रमोशन का मसला आता है शेडयूल्ड कास्ट्स और शेडयूल्ड ट्राइब्स के लोगों के साथ नाइन्साफी हो रही है। उनको आगे बढ़ने का मौका नहीं दिया जाता है, कोई न कोई वजह निकाल कर उनको प्रमोट नहीं किया जाता। इस तरह के अन्याय की तरफ हमें फौरन तवज्जह देनी चाहिए।

हमारा रेलवे का डिपार्टमेन्ट एक ऐसा बड़ा समुद्र है जिसमें कौन सी मछली, कौन सी चीज कहां रहती है, इसका समझना बड़ा मुश्किल है।

17.00 hrs.

आज बहुत से हमारे व्यापारी लोग हैं, जोकि रेलों के जरिये से सामान मंगाते हैं लेकिन रेल गाड़ियों में काफी चोरी होती है, जिसके लिए लाखों और करोड़ों रुपयों का कम्पेंसेशन रेलवे को बर्दाश्त करना पड़ता है, रेलवे बोर्ड को बर्दाश्त करना पड़ता है और यह नेशन का नुकसान है। इसको सरकार को रोकना चाहिए। इसके लिए कौन जिम्मेवार है। जो रेलवे के आफिशियल्स हैं और जो रेलवे के कर्मचारी हैं, वे इस तरफ तवज्जह नहीं दे रहे हैं जिसकी वजह से रेलवे की सम्पत्ति की चोरी होती है और रेलवे को लाखों और करोड़ों रुपये का मुआविजा देना पड़ रहा है।

मैं आपका ज्यादा समय न लेते हुए, जैसा बहुत से माननीय सदस्यों ने कहा कि रेलगाड़ी के अन्दर जो लोग सफर करते हैं, वे 24 घंटे और 15 घंटे सफर करते हैं लेकिन खाने का जो इन्तजाम है, वह प्राइवेट लोग के हाथों में है जोकि कांट्रैक्ट बेसिस पर डिनर कलक्ट करते हैं, जिसकी शिकायत बहुत से लोगों ने की है। मेरा ऐसा सुझाव है कि रेलवे बोर्ड के चैयरमैन हों या मिनिस्टर साहब हों, वे कभी कभी सरप्राइज चैक करके रेल में डिनर ले लें तो उनको पता चल जाएगा कि कैसे कैसे आइटम्स सर्व किए जाते हैं। अपने बंगले पर डिनर न लेकर वे रेलवे में डिनर लिया करें कभी कभी, तो उनको यह पता चल जाएगा कि यात्रियों को कैसा खाना मिलता है। मैं यह नहीं कहता कि आप 4 रुपये का ही रेट रखें। आप इसको बढ़ाकर 5 रुपये कर दीजिये या 6 रुपये कर दीजिये लेकिन क्वालिटी को तो मेंटेन कीजिये। आप जानते ही हैं कि खाना खराब होने से बहुत सी बीमारियां हो सकती हैं और इन्सानों की डेथ भी हो सकती है।

अन्त में मैं मंत्री जी से दोबारा रिक्वेस्ट कर रहा हूं कि वे मेदक की रेलवे लाइन के लिए ज्यादा फण्ड्स एलाट करें। इतना कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

SHRI K.T. KOSALRAM (Tiruchendur): Madam, I thank you very much for giving me an opportunity to express my views on Supplementary Grants for Railways. While supporting this demand, I would like to say something.

Rs. 174.58 crores have been provided to the railways. Out of that, to the Railway Board alone, Rs. 79 crores have been provided. I would like to know the details of the expenditure.

Southern Railway has been provided Rs. 8.90 lakhs. Last time, in the Consultative Committee meeting, I asked the Hon. Minister Shri A.B.A. Ghani Khan Chaudhuri about the Karur-Dindigal line which had been recommended by esteemed Prime Minister. The Railway Board has not included it in the Budget. In spite of learned Mr. Kamalapati Tripathi's commitment on the floor of the House, it has not been included in the Budget by the Railway Board. I asked the Prime Minister who was here whether Tamilnadu is in the map of India or not.

SHRI RAMAVATAR SHASTRI: It is very much there.

SHRI K.T. KOSALRAM: It is very much there. I know it pretty well. I do not want the country to be divided. I am the first man to oppose it. At that time, Prime Minister gave an assurance. She sent a note to Mr. Pande to include this Karur-Dindigal line in the Budget. I explained to the Prime Minister that after Independence, no railway conversion has taken place in Tamilnadu. It is pitiable. Madam was convinced. On receipt of the note from the Prime Minister, to include Karur-Dindigal line in the Budget, Mr. Pande telephoned to me to say that he included it in the Budget. But it was against the wishes of the Railway Board. Therefore, the Railway Board has cherished vengeance against my efforts.

This year, out of Rs. 60 crores which is the cost of the Project, you have provided only Rs. 75 lakhs. Last year I persuaded Mr. Sethi, who gave Rs. 2 crores. Then the supplementary budget provided Rs. 1 crore.

Except one or two, all other Members of

the Railway Board come from Tamil Nadu and still nothing has been provided for Karur-Dindigul line.

I congratulate the Finance Member ; somehow for the neighbouring State, Kerala, he has provided Rs. 3 crores. I am not objecting to it. I am only congratulating the Finance Member.

I had spoken to Mr. Chavan, the Planning Minister, and then I told my friend, the Railway Minister, that the Planning Minister had promised to give something. Thereafter he has written to him. But I do not know whether he has got anything, whether he has got Rs. 8 crores or Rs. 3 crores. As I said, in the last budget, for Karur-Dindigul line, they had provided only Rs. 75 lakhs. That is all.

The first phase of Tirunelveli-Tuticorin line is almost nearing completion. If you give at least Rs. 1 or 2 crores, that could be completed and it can connect Trivandrum broad guage and further on the upcountry.

I earnestly request my friend, Mr. Ghani Khan Chaudhuri, to do something for Tamil Nadu. This is a pitiable case. Mahatma Gandhi paid a tribute to Tamil Nadu. But after independence, we have not got even a single line. So, you must see that something is provided for Tamil Nadu.

My friend, Mr. Ravindra Varma, has already spoken about this. We write to the General Managers, but what happens ? Of course, now they have started acknowledging receipt of the letter and saying that they will look into it. That is all. Afterwards, you do not hear anything from them. We are representing 7-1/2 lakhs of people. But the bureaucrats do not bother about it. We are answerable to the people. But they think that they are not answerable to you or to us. Whenever any Member writes to the General Manager, he should not only acknowledge receipt of the letter but should also intimate the final result, the final action taken.

Near Tirunelveli Junction, there is a new railway station which has been completed. But the General Manager has not informed you, he has not invited you. Such things must go.

I wanted to bring to your notice one more thing. The hon. Prime Minister has assured on the floor of the House that the G.T. Express will be renamed Bharati Express, after the great national poet, Subramania Bharati. But that has not been done. I request my friend, Mr. Ghani Khan Chaudhuri, to see that the name of G.T. Express is changed into Bharati Express.

श्री रीतलाल प्रसाद वर्मा (कोडरमा) : महोदया, मैं आपको धन्यवाद देते हुए मंत्री महोदय से कहूंगा कि पिछले बजट भाषण में बहुत बड़ी आशाओं के साथ उन्होंने बेहतर रेल सेवा देने की बात की थी। आज 18 महीने हो गए हैं। जिस सुधार की अपेक्षा थी वह नहीं हो पाया है।

अभी 174 करोड़, 58 लाख की अनुपूरक मांगें परम्परानुसार सदन के सामने आ गई हैं और यह पास भी हो जायेंगी। लेकिन जहां तक जन-प्रतिनिधियों द्वारा आलोचना या समालोचना करने का प्रश्न है, इतने दिनों में रेलवे के विकास और सुविधाओं में अधिक वृद्धि करने के लिए जो प्रावधान किए गए थे उसका कुछ भी परिणाम नजर नहीं आया है। एक ओर तो संचालन व्यय बराबर तेजी से बढ़ रहा है और दूसरी ओर माल और यात्री परिवहन में जो वृद्धि अपेक्षित थी वह उससे भी नीचे स्तर पर चला गया है। 1983-84 के बजट अनुमान के अनुसार रेलों को हर महीने 2 करोड़ टन माल ढोना चाहिए था लेकिन उतने माल की ढुलाई नहीं हो रही है। अप्रैल और मई में, मन्त्री महोदय ने एक रिपोर्ट में बताया था, कि दो करोड़ टन की जगह पर अप्रैल में 1 करोड़ 81 लाख टन और मई में 1 करोड़ 88 लाख टन माल की ढुलाई की गई जोकि आपकी अपेक्षा से कम है और इस प्रकार से घाटा चल रहा है। इस कमी के लिए मन्त्री महोदय ने उन अधिकारियों को जिम्मेदार नहीं ठहराया जिनको जिम्मेदार ठहराना चाहिए था। इस प्रकार जिनको एक जिम्मेदारी दी जाती है यदि वे अपनी जिम्मेदारी

का निर्वहन न करें तो उनके खिलाफ सरकार को तत्परता के साथ कार्यवाही करनी चाहिए तभी इसमें कामयाबी हासिल हो सकती है।

छठी योजना के लिए मन्त्री महोदय ने 11 हजार करोड़ की मांग की थी लेकिन योजना आयोग ने 5100 करोड़ का प्रावधान किया। योजना आयोग ने जो भी धनराशि रेल मन्त्रालय को दी उससे रेलों में जितनी व्यवस्था करने की जरूरत थी वह भी अभी दिखाई नहीं पड़ रही है।

17.11 hrs.

[SHRI SOMNATH CHATTERJEE *in the Chair*]

रेलवे सुधार समिति की रिपोर्ट के अनुसार 18 हजार किलोमीटर लाइन की मरम्मत या बदलाव की आवश्यकता है। इसका मतलब यह है कि कुल रेलवे लाइन का एक तिहाई भाग जो है या यह कहा जाए कि 27 प्रतिशत रेलवे लाइन ऐसी है जोकि क्षतिग्रस्त है या बहुत पुरानी है जिसकी तुरन्त मरम्मत होनी चाहिए। 4500 किलोमीटर रेलवे लाइन पर गति प्रतिबन्ध लगाया गया है। वह लाइन इतनी पुरानी और खराब है कि उसपर स्पीड से ट्रेन चल नहीं सकती है। इसलिए उस मार्ग से सभी ट्रेनें 8-10 घंटे देरी से चलती हैं। इसी तरह से 41 हजार डिब्बे बिल्कुल बेकार हैं या यूं कहिए कि कुल डिब्बों का 10 प्रतिशत बिल्कुल बेकार हैं जिनको तुरन्त बदलने की जरूरत है। लेकिन इस सम्बन्ध में अभी तक कोई कारगर कार्यवाही नहीं की गई है। पिछले 6 महीने के दौरान कोई विशेष कार्य हुआ हो ऐसा नहीं लगता। पिछले 6 महीने में कितना लाभ हुआ और रेलों की व्यवस्था को सुधारने पर कितना व्यय किया गया, मैं समझता हूं मन्त्री जी अपने जवाब में यह बताने की कृपा करेंगे। अनेक प्रकार की कमियां हैं जिनकी ओर मन्त्री जी को ध्यान देना चाहिये। मन्त्री जी ने बड़े उत्साहपूर्वक बताया था कि संरक्षा, सुरक्षा और समय पालन—यह नई चीजें वे देश को दे रहे हैं लेकिन हम देखते हैं कि सभी कुछ उल्टा चल रहा है। सभी गाड़ियां लेट चलती हैं। कोई सुरक्षा नहीं है, हर जगह एक्सीडैंट हो रहे हैं। मैं यह बात प्रतिपक्ष के नाते नहीं कह रहा हूं। इस तरह की आवाज चारों तरफ व्याप्त है, जिसकी ओर मंत्री महोदय को ध्यान देना चाहिए। जब कोई आदमी ठीक अपने घर पहुंच जाता है, तो कहता है कि भगवान की कृपा है कि मैं घर पहुंच गया हूं। आपकी जितनी भी फोर्सेज हैं, वे सब असामाजिक तत्वों से मिली हुई है। वे लोग अपनी जिम्मेदारी को पूरी तरह से नहीं निभा पाते हैं। जिसकी वजह से आए दिन चोरी-डकैती होती हैं। मैं आपसे पूछना चाहता हूं कि इनके रहते हुए इस तरह की चोरियां आए दिन क्यों होती हैं ?

जैसा कि माननीय मंत्री महोदय ने कहा है कि 400 मिलियन डालर की सहायता उनको बर्ल्ड बैंक से प्राप्त हुई है रेलवे के आधुनिकीकरण के लिए और साथ ही जापान से विद्युत गाड़ियां चलाने के लिए सहायता प्राप्त हुई है। लेकिन वह सहायता कहीं भी दिखाई नहीं दे रही है। इसलिए मैं ज्यादा आलोचना न करते हुए दो-चार बातें मैं अपने क्षेत्र के बारे में निवेदन करना चाहता हूं।

पहली—गया और धनवाद के बीच सवारी गाड़ी चलाने की आवश्यकता है। आबादी दिन प्रति दिन बढ़ती जा रही है। अंग्रेजों के समय से जो गाड़ी चल रही है, वही अब भी चल रही है। गया और धनबाद के बीच मंत्री महोदय द्वारा सौतेला व्यवहार किया जा रहा है।

दूसरा—चौबे स्टेशन पर आज तक हर महीने जुलूस और आन्दोलन होते रहे हैं। 70-80 लोग जेल जा चुके हैं। कहीं पर रोड की व्यवस्था नहीं है। इसलिए चौबे स्टेशन पर देहरादून या सियालदाह एक्सप्रैस रोकने की बहुत ही आवश्यकता है।

तीसरे—धनबाद बोगी जो कालका एक्सप्रैस में है। उसमें 75 व्यक्तियों की व्यवस्था है, किन्तु

वह बराबर स्टेशन से बाहर प्लेटफार्म पर नहीं रहता है। उसमें कुशन की भी व्यवस्था नहीं है और वर्टीवल गेट की भी व्यवस्था नहीं है। भोजन की भी सही व्यवस्था नहीं है। मैं चाहता हूं कि उस में सफर करने वाले यात्रियों से तृतीय श्रेणी का किराया लिया जाना चाहिए।

चौथा—बराबर स्टेशन में बम्बई मेल का ठहराव दिया जाए।

पांचवां—कोडरमा स्टेशन तथा हजारीबाग स्टेशन पर नीलांचल एक्सप्रैस का ठहराव देकर ट्रेन को घाटे से बचाया जाए।

छठा—कोडरमा के लिए डीलक्स ट्रेन का कोई कोटा नहीं है। जो अन्तर्राष्ट्रीय अभ्रक व्यापार का विश्व विख्यात मार्केट है। वहां ऐसी स्लीपर की चार बर्थ का कोटा दिया जाए। गया में सब गाड़ियां रुकती हैं, इसलिए सब यात्रियों को गया जाकर सीट लेनी पड़ती है। कोडरमा, झुमरीतल्लैया और हजारी बाग के लोग टिकट लेने के लिए गया जंकशन पर जाकर टिकट लेते हैं।

मेरा माननीय मंत्री महोदय से आग्रह है कि वे इन मांगों को पूरा करें।

श्री प्रताप भानु शर्मा (विदिशा): माननीय सभापति महोदय, मैं रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत अनुपूरक मांगों के समर्थन में अपने विचार व्यक्त करने के लिए खड़ा हुआ हूं। जैसा कि माननीय रेल मंत्री जी ने अनुपूरक मांगों के लिए भारत की संचित निधि में से 174.58 करोड़ रुपया लेने का प्रस्ताव किया है, जो विभिन्न एसेट्स के अधिग्रहण, निर्माण, बदलाव, आदि पर प्रयोग किया जाएगा। मैं समझता हूं जिस रफ्तार से हमारे रेल विभाग में कार्य हो रहा है और जो प्राथमिकता की चीजें हैं, नवनिर्माण के कार्य हैं, रिन्यूअल के कार्य हैं, इलैक्ट्रिफिकेशन के कार्य हैं, नये फिक्स्ड एसेट्स जिनके निर्माण के लिए अधिक धन की आवश्यकता पड़ी है, उनको देखते हुए इस अतिरिक्त धनराशि का लिया जाना सर्वथा उचित है।

श्रीमन्, यह बात छिपी नहीं है, जब से श्री गनीखां चौधरी साहब रेल मंत्री बने हैं, उन्होंने रेल भवन से लेकर रेलवे प्लेटफार्म तक रेलवे प्रशासन में व्यापक सुधार करने की कोशिश की है। जिन मदों में भ्रष्टाचार था, चाहे रेलवे सर्विस कमीशन हो, रेल भवन हो, चाहे टिकटों के रिजर्वेशन का सवाल हो, उन्होंने अपने दृढ़ निश्चय से उस भ्रष्टाचार को उन स्थानों से दूर करने का बड़ी सख्ती से प्रयास किया है और उसका परिणाम हमारे सामने आया है। इसके लिए वे निश्चित रूप से बधाई के पात्र हैं।

रेल मंत्री जी ने अपनी रेल बजट की स्पीच में "सेफटी, सिक्योरिटी और पंक्चुएलिटी" पर विशेष रूप से जोर दिया था। मुझे विश्वास है कि रेल विभाग के सभी कर्मचारी और अधिकारी अपनी सेवायें और सहयोग रेल मंत्री जी को दे रहे हैं जिससे इस लक्ष्य को प्राप्त करने में काफी सफलता मिली है। छठी पंचवर्षीय योजना के दौरान 2800 रूट किलोमीटर के विद्युतिकरण की योजना बनाई गई थी, परन्तु उसके अन्तर्गत आज तक लगभग 850 रूट किलोमीटर का विद्युतिकरण हुआ है। मैं इस अवसर पर यह निवेदन करना चाहता हूं कि देश की बढ़ती हुई आवश्यकता को देखते हुए इस लक्ष्य को समय-सीमा के अन्दर प्राप्त करना कठिन दिखाई पड़ रहा है, इसलिए मेरा अनुरोध है कि इस कार्य में थोड़ी तेजी लानी चाहिए। ट्रैक-रिन्यूअल के काम में पिछले दो तीन वर्षों में काफी तेजी आई है, पिछले वर्ष 1200 ट्रैक किलोमीटर का रिन्युअल हो चुका है और इस वर्ष के लिए लगभग 1750 ट्रैक किलोमीटर प्रस्तावित है। हमें विश्वास है कि जहां आपने अपने बजट भाषण में "सेफटी, सिक्योरिटी, पंक्चुएलिटी" को प्राथमिकता दी है, उसी को मद्देनजर रखते हुए आप ट्रैक रिन्युअल को भी प्राथमिकता के आधार पर जल्द से जल्द पूरा करायेंगे।

इस अवसर पर मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूं कि रेलवे की जो अर्थ-व्यवस्था है वह कुछ ठीक नहीं है क्योंकि वार्षिक बजट में आपने जो लक्ष्य निर्धारित किया था उसके अनुसार ग्रास-ट्रैफिक-रिसीप्ट में लगभग 195 करोड़ रुपये कम प्राप्त हुए हैं जो चिन्ता का विषय है। इससे यह जाहिर होता है कि पिछले तीन-चार महीनों में गुड्स ट्रैफिक काफी गिरा है, साथ ही पैसेन्जर ट्रैफिक में भी कमी आई है। मैं सुझाव देना चाहूंगा—यदि गुड्स ट्रैफिक में कमी आई है तो क्यों न आप अधिक से अधिक पैसेन्जर एक्सप्रैस गाड़ियां चलायें जिससे अधिक से अधिक यात्रियों का परिवहन किया जा सके।

मुझे याद है आपने पिछले महीने दिल्ली-भोपाल होते हुए इन्दौर तक सांची एक्सप्रैस 15 अगस्त से चलाने की घोषणा की थी। सम्भव है किसी कारणवश वह 15 अगस्त से चालू नहीं हो सकी है। मैंने कल ही नियम 377 के अधीन विशेष ध्यान आकर्षित करते हुए आपसे मांग की है कि अब आप इस गाड़ी को 2 अक्तूबर से, जो महात्मा गांधी जी का जन्मदिवस है, चलाने की कृपा करें जिससे पैसेन्जर ट्रैफिक में जो कमी आई है उसकी क्षति-पूर्ति तो होगी ही, साथ ही इन्दौर और भोपाल के बीच में जो सुपरफास्ट ट्रेन की कमी है। वह पूरी हो सकेगी। आज भी वहां के ज्यादा-तर लोग किसी गाड़ी के अभाव में रोड परिवहन से जाते थे, इस गाड़ी के चलने से उनकी कठिनाई दूर हो जायेगी।

आपने अपने बजट भाषण में भोपाल के पास एक कोच-रिपेयरिंग कारखाने के लिए कहा था। मैं आपका आभारी हूं—आपने 18 करोड़ रुपये की लागत के उस कारखाने के लिए इस वर्ष के बजट में साढ़े तीन करोड़ रुपये का प्रावधान किया है, लेकिन साथ ही साथ मैं यह जानकारी भी देना चाहूंगा कि इस कारखाने के लिए जमीन अधि-ग्रहण के अलावा आज तक और कोई कार्य नहीं हुआ है।

आज तक कोई कार्य नहीं हुआ जिससे इस कार्य में उल्लेखनीय प्रगति हो सके। मेरा यह निवेदन है कि कोच रिपेयरिंग फैक्टरी के निर्माण में तेजी लाई जाए, जिससे भोपाल, विदिशा, राय सेन और उसके आसपास के बेरोजगार लोगों को रोजगार मिल सके। इसके साथ ही साथ जो कोचेज खराब हो जाती हैं, उनकी रिपेयरिंग हो ताकि वे अधिक से अधिक सवारी ढो सकें।

भोपाल में एक डिवीजनल संभाग प्रस्तावित है, जिसके लिए 1 करोड़ रुपये का प्रावधान पिछले बजट में किया था परन्तु इस साल के बजट में 3 लाख रुपया प्रस्तावित किया है। यह इस बात को इंगित करता है कि रेल मंत्रालय इसको कोई विशेष महत्व नहीं दे रहा है। भोपाल मध्य प्रदेश की राजधानी है और भोपाल के बढ़ते हुए ट्रैफिक को देखते हुए, आवागमन को देखते हुए भोपाल में संभाग होना अति आवश्यक है।

इन अनुदान भागों के सम्बन्ध में यदि मैं अपने क्षेत्र की कुछ प्रमुख समस्याओं के बारे में न कहूं, तो मेरी बात अधूरी रह जाएगी। इसलिए मैं रेल मंत्री से निवेदन करना चाहूंगा कि उनमें प्रशानिक क्षमता है और वे किसी भी तरह की नौकरशाही के रोड़े की रुकावट किसी भी काम में नहीं आने देते और जो भी काम तय कर लेते हैं, उसको करते हैं और जो भी जन भावना के अनु-सार या जन प्रतिनिधि के सुझाव होते हैं, उनको वे हमेशा ही प्राथमिकता देते हैं। मैं उनसे यह निवेदन करना चाहूंगा कि विदिशा क्षेत्र में शिक्षा का एक प्रमुख केन्द्र है और एक औद्योगिक केन्द्र के रूप में वह विकसित हो रहा है। इसलिए झेलुम सुपर-फास्ट एक्सप्रैस और जयन्ती जनता एक्सप्रैस को वहां पर रोकने के लिए वे शीघ्र कदम उठाएं। इससे पूर्व जी॰टी॰ एक्सप्रैस वहां रुकती है और जो एक लम्बे प्लेटफार्म की वहां पर आवश्यकता है, वह वहां पर पहले से ही है। इसलिए इन दोनों ट्रेनों को वहां पर रोका जाए।

मैं माननीय मंत्री जी को इस बात के लिए

धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने मेरे संसदीय क्षेत्र में एक ओवर ब्रिज की स्वीकृति दी है। इसलिए मैं उनसे निवेदन करूंगा कि सितम्बर या अक्तूबर के महीने में वे इस ओवर ब्रिज का शुभारम्भ करने के लिए वहां पर आएं, जिससे जनता को सुविधायें प्राप्त हो सकें।

मैं अनुदान मांगों का समर्थन करते हुए रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं कि रेल सेवाओं में सुधार लाए हैं। इतना कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

PROF. NARAIN CHAND PARASHAR (Hamirpur) : I rise to support the supplementary demand for grant (Railways) presented to this House by the hon. Minister. It amounts to Rs. 174.58 crores. First of all, I would disagree with Mr. Varma that this is some sort of an apologetic step that the Minister has taken. This is a regular practice of this House that the Minister presents a supplementary demand for grant (Railways). It is not a sign of any failure or a proof of any weakness or shortcomings on his own part. I. was his own Minister, whom he was praising so much, who was sitting by his side, who also presented a regular supplementary demand for grants during his tenure.

I don't find anything in this demand for my State. I find that the Minister has given Rs. 2.75 crores for doubling Panipat-Ambala railway line, which is the need of the hour. I would like to impress upon him that the State which has not been given so far its due should also be given something in the supplementary demand for grant. In this case, the case of Himachal Pradesh, Jammu and Kashmir and other States can be mentioned. The very fact that hill areas require infrastructure for transport, is the prime need of the hour to be considered by the Minister. Of course, the cost per km. construction of the railway line in hill areas is far more than in the plains. Therefore, the money has to be provided to that extent. Rs. 1 crore is required for the construction of one km. railway line in Jammu and Kashmir and about Rs. 50 lakhs in Himachal Pradesh. To that extent I would plead with him that in the next budget he should offset this shortcoming and provide liberal resources for Nangal-Talwara railway line of Himachal Pradesh and also for Udhampur-Jammu track in the Jammu and Kashmir area ; and also for doubling of this line for which Shri Dogra has pleaded so strongly. The Minister has been very kind in introducing two very fast trains and I am particularly thankful to him that he has introduced Shan-E-Punjab and the Himalayan Queen, which are daytime trains and which get a good number of passengers every day for going to Simla or Amritsar.

Recently, two link trains have also been introduced, short-distance trains from Hoshiarpur to Jullundur and from Pathankot to Jullundur. But the people of Himachal Pradesh generally travel by the train called 'Himachal Express', which connects Ambala-Delhi, Ambala-Sirhand and then Nangal Dam. So, some such fast trains connecting Shan-E-Punjab and Himalayan Queen to Nangal Dam should also be provided.

The hon. Minister may look into some earlier requests about restoration of some facilities, which were pointed out to him. For example, one through coach used to be attached to Himachal Express some days back, but it has now been discontinued. It may be restored.

MR. CHAIRMAN : Prof. Parashar, we have now to take up half-an-hour discussion. You can continue tomorrow, or later on after the half-an-hour discussion is over. Mr. B.V. Desai.

THE MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS, SPORTS AND WORKS AND HOUSING (SHRI BUTA SINGH) : Sir, it is very very essential that we should finish this Bill today, because it has to go to Rajya Sabha also, now. We can start at six o'clock and finish it.

SHRI RAMAVATAR SHASTRI : It will not be possible because the half-an-hour discussion will take more time.

SHRI BUTA SINGH : It should not take more than that.