

MR. CHAIRMAN: The question is:

"That the Bill be passed."

The motion was adopted.

15.33 hrs.

***DEMANDS FOR EXCESS GRANTS
(RAILWAYS), 1978-80 AND SUPPLE-
MENTARY DEMANDS FOR GRANTS
(RAILWAYS), 1981-82**

MR. CHAIRMAN: The House will now take up items 6 and 7, namely, Disussion and Voting on the Demands for Excess Grants in respect of the Budget (Railways) for 1979-80 and discussion and voting on the Supplementary Demands for Grants in respect of the Budget (Railways) for 1981-82.

Motions moved:

"That the respective excess sums not exceding the amounts shown in

the third Column of the order paper by granted to the President out of the consolidated Fund of India to make good the excess on the respective grants during the year ended on the 31st day of March, 1980, in respect of the following demands entered in the second column thereof—Demand Nos. 3, 4, 7, 9, 11 and 16."

"That the respective Supplemen- tary sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President out of the Consolidated Fund of India to defray the Charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1982, in respect of the following demands entered in the second column thereof—Demand Nos. 2 to 12 and 16."

Demands for Excess Grants (Railways) 1979-80 submitted to the Vote of Lok Sabha

No. of Demand	Name of Demand	Amount of Demand submitted to the vote of the House
1	2	3
		Rs.
	General Superintendence and Services	1,29,30,311
	Repairs and Maintenance of Permanent Way and Works	1,08,10,836
	Repairs and Maintenance of Plant and Equipment	1,52,34,456
	Operating Expenses—Traffic :	4,00,16,557
	Staff Welfare and Amenities	40,42,479
	Assets—Acquisiton, Construction and Replacement	27,32,08,575

*Moved with recommendation of the President.

Supplementary Demands for Grants (Railways) 1981-82 submitted to the Vote of Lok Sabha

No. of Demand	Name of Demand	Amount of Demand for Grants submitted to the Vote of the House
1	2	3
		Rs.
	Miscellaneous Expenditure (General)	3,00,000
	General Superintendence and Services	9,25,00,000
	Repairs and Maintenance of Permanent Way and Works	26,44,53,000
	Repairs and Maintenance of Motive Power	11,85,94,000
	Repairs and Maintenance of Carriages and Wagons	28,61,52,000
	Repairs and Maintenance of Plant and Equipment	11,31,24,000
	Operating Expenses—Rolling Stock and Equipment	8,30,81,000
	Operating Expenses—Traffic	11,38,15,000
	Operating Expenses—Fuel	55,07,70,000
	Staff Welfare and Amenities	8,59,96,000
	Miscellaneous Working Expenses	17,95,03,000
	Assets—Acquisition, Construction and Replacement Other Expendi- ture	369,74,76,000

MR. CHAIRMAN: Mr. Jagpal Singh.

श्री जगपाल सिंह (हरिवार) : सभापति जी, हमारे रेल मंत्री श्री पांडे जी ने फरवरी में जनरल बजट रखा था। अब मैं उनको मुबारकबाद देना चाहूंगा। यह मुबारकबाद मैं उनको उस समय देना चाहूंगा कि जब कि हमारे देश में क्रिकेट क्षेत्र के लोग गावसकर जैसे खिलाड़ी मेन्चरी बना रहे हैं और उन्हें देश के लोग मुबारकबाद दे रहे हैं। अपने पांडे जी को मुबारकबाद इसलिए देना चाहूंगा कि उन्होंने अपने कार्यकाल में एक हजार एक्सपेंडिचर के एक हजार की संख्या बना ली है और हजारों लोगों को जान हमारे मंत्री जी ले चुके हैं। इसलिए मैं कहना चाहूंगा कि हमारे पांडे जी मुबारकबाद के पात्र हैं।

उन्होंने जनरल बजट फरवरी में रखा था। इतने से समय में ही वे सप्लोमेंटरी डिमाण्ड्स को ले कर फिर आ गये हैं। इस फाइनेन्शियल प्रवाहस्या के लिए आपके कौन से अधिकारी जिम्मेदार हैं जो कि इतने गैर-जिम्मेदाराना ढंग से घाटे का बजट बनाते हैं, फिर वह बजट पूरा भी नहीं हो पाता कि आप फिर से सप्लोमेंटरी डिमाण्ड्स ले कर सदन में आ जाते हैं ?

सभापति महोदय, दूसरी सबसे खतरनाक बात हमारे देश की सरकार इन्टरनेशनल मनिटरी फण्ड से 52 अरब रुपये का कर्ज ले रही है, हाथ फैला कर, भीख मांगकर और बाकायदा शर्तों से और रेलवे मंत्री जी, रेल मंत्रालय को वर्ल्ड बैंक में गिरवी रखने जा रहे हैं। इनकी सरकार

600 करोड़ रुपया वर्ल्ड बैंक से लेने जा रहा है। मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहूंगा कि यह 600 करोड़ रुपया वे किन-किन मदों पर खर्च करेंगे ? इससे क्या-क्या डेवलपमेंट होगा, इसके बारे में अभी तक कोई बयान नहीं आया है। तो यह दूसरा सबसे बड़ा काम रेलवे मंत्री जी करने जा रहे हैं, इस विभाग को गिरवी रखने जा रहे हैं। यह कर्ज उस वक्त लेने जा रहे हैं, जबकि अभी 10-15 परसेंट किया गया गुड्स पर बढ़ाया गया है। इससे इस साल 80 करोड़ रुपया वसूल किया जाएगा। मैं कहूंगा कि **ये बयान कर रहे हैं, मलत बयानी कर रहे हैं।

सभापति महोदय : उस शब्द का प्रयोग नहीं कर सकते हैं।

श्री जगपाल सिंह : ठीक है, असल्य बयान कर रहे हैं। अभी जब कि फाइनेन्शियल इयर में 3 महीने हैं, इससे 100 से 120 करोड़ रुपया इस देश की जनता से वसूल किया जाएगा और उसका नतीजा आप स्वयं अंदाजा लगा सकते हैं। यह 10-15 प्रतिशत बढ़ोतरी करते समय महगाई का विचार नहीं किया गया, गरीब लोगों की क्या स्थिति है, गरीब लोगों को रोटी नसीब नहीं हो पा रही है, इन बातों का विचार नहीं किया गया।

आज सप्लीमेंट्री डिमाण्ड्स पर चर्चा करने जा रहे हैं और आज अखबारों में निकला है कि चावल पर 12 प्रतिशत बढ़ोतरी होगी, सीमेंट पर 1.89 प्रतिशत बढ़ोतरी और इसी तरह से दाल इत्यादि पर कुछ न कुछ बढ़ोतरी होगी। मैं मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि वे आंकड़ों का खेल-खेल कर कब तक इस देश की जनता को धोखे में रखेंगे।

[श्री जगपाल सिंह]

यह आँसुओं का खेल बन्द करिए। यह जो सप्ली-मेट्रो डिमांड्स के ठीक पहले बढ़ोतरी की गई है, इससे एक साल में 4-5 सौ करोड़ रुपया बसूल किया जाएगा। यह बढ़ोतरी करते वक़्त आपको कम से कम इस देश की आर्थिक स्थिति, गरीब की स्थिति को ध्यान में रखना चाहिए था।

दूसरा मैं खासतौर से पाण्डे जी से पूछना चाहता हूँ कि जो कर्मचारी हड़ताल में, जिनकी संख्या 1600 है, निकाले गये थे और 8000 कर्मचारियों को विक्टिमाइज किया था। जिसको वजह से पूरे विभाग में असंतोष है और इस हासमेट के साथ-साथ रेलवे कर्मचारियों को पिछले जुलाई माह से बढ़े हुए महंगाई भत्ते को देने के लिए भी आप तैयार नहीं हैं। “आल इंडिया रेलवे मैनस फेडरेशन” हड़ताल की तैयारी कर रही है। आप यह भत्ता देने के लिए क्यों तैयार नहीं हैं। 1600 कर्मचारियों को वापस लेने के लिए आप तैयार नहीं हैं और इस हासमेट को समाप्त करके आप रेलवे डिमार्टमेंट में सुधार नहीं कर सकते? आज आप इस हाउस में बताइए कि आप जुलाई माह का भत्ता जो ड्यू है, देने के लिए तैयार हैं या नहीं देना चाहते हैं। इस बारे में मंत्री जी आज हाउस को एश्योर करें, क्योंकि आने वाले फरवरी माह में “आल इंडिया रेलवे मैनस फेडरेशन” हड़ताल की तैयारी कर रही है। हड़ताल में क्या स्थिति होती है, आज की महंगाई को देखते हुए हड़ताल में क्या स्थिति होगी? रेलवे डिमार्टमेंट में लाएण्ड आर्डर की स्थिति तो पहले ही खराब है और चोरियों, डकैतियों तथा एक्सोर्टेंट्स में तो पाण्डे जी रिकार्ड तोड़ दिया है। उनका जो ने रिकार्ड है वह शायद आने वाला कोई मिनिस्टर तोड़ नहीं पाएगा और आशा यही की जाती है कि इसको यही तोड़ेंगे। दूसरे किसी के बस की यह बात नहीं है।

दस हजार किलोमीटर ट्रैक चेंज करने के लिए पड़ा हुआ है। क्या एक्सीडेंट्स का यह भी एक मुख्य कारण नहीं है? आप सुपर फास्ट ट्रेज चलाते जा रहे हैं, उनकी संख्या बढ़ाते जा रहे हैं। दस हजार किलोमीटर ट्रैक जो पुराना हो चुका है, उन पर इन ट्रैज को चलाया जाएगा तो एक्सीडेंट नहीं होंगे तो क्या होगा? मैं जानना चाहता हूँ कि इस ट्रैक को आप कब उर्चज करने जा रहे हैं --

रेल मंत्री (श्री केदार पांडे) : पांच हजार।

श्री जगपाल सिंह : पांच हजार नहीं दस हजार किलोमीटर।

वर्ल्ड बैंक से आप छः सौ करोड़ कर्ज ले रहे हैं। क्या ऐसा करके आप रेलवे को उसके पास गिरवी रखने नहीं जा रहे हैं? वर्ल्ड बैंक ने शर्त क्या यह नहीं लगाई है कि आई बी एम से आपको कंप्यूटर खरीदने होंगे? आपको जो यह मजबूर किया जा रहा है क्या इसका मतलब यह नहीं है कि आप मुल्क को उसके पास गिरवी रख रहे हैं? इनकी वजह से दस हजार कर्मचारी बेकार हो जाएंगे। छः सौ करोड़ जो आप वर्ल्ड बैंक से कर्ज ले रहे हैं उसका मैं विरोध कर रहा हूँ। यह आप न लें। लेकिन मुझे मालूम है कि जरूर लेंगे। श्रीमती इंदिरा गांधी और श्री वैकटरामन साहब की तरह से आप भी सफाई दे देंगे उस लोन के बारे में जो आई एम एफ से लिया गया है। मैं यह भी जानना चाहता हूँ कि वर्ल्ड बैंक की तरफ से हमारे ऊपर क्या यह दबाव नहीं डाला जा रहा है कि रेलवे बोर्ड के सदस्य जो एक्सटेंशन चाहते हैं, उनको हमें एक्सटेंशन देनी होगी? ऐसा होता है तो उनकी अवधि

जी काम करने की है उसको भी वही तय करेगा । क्या यह मुल्क की सावरेनटी को खतरा नहीं है । इससे बड़ा खतरा हमारी सावरेनटी पर और क्या हो सकता है ? आप हाउस को एश्योर करें कि रेलवे बोर्ड के सदस्य का वर्ल्ड बैंक से एक्सटेंशन लेने के लिए यह दबाव आप पर तो नहीं डलवा रहे हैं और क्या इसी वजह से आपको यह सुझाव तो नहीं दे रहे हैं कि आप वर्ल्ड बैंक से यह लोन लें ? क्या ऐसा करके आप रेलों को वर्ल्ड बैंक के पास गिरवी नहीं रखने जा रहे हैं ।

आप सुपर फास्ट ट्रेज चलाते हैं । संसद् सदस्य उन में सफर करते हैं । इस वास्ते शायद वे भी सोच नहीं पाते होंगे कि इसकी वजह से गरीब जनता को कितनी कठिनाई का सामना करना पड़ता है । एक तरफ तो कोयले की कमी की वजह से रेलें कसल की जाती हैं, डिब्बे पुराने होने की वजह से या उनकी कमी की वजह से पैसेंजर और लोकल ट्रेज पूरे मुल्क में आपको कंसल करनी पड़ती हैं लेकिन दूसरी तरफ आप सुपर फास्ट ट्रेज चलाते जाते हैं । क्या आपने कभी यह सोचा है कि लोकल ट्रेज में चलने वाले लोगों की इसकी वजह से क्या स्थिति होती होगी ? एक सुपर फास्ट ट्रेन को छोड़ने पर क्या तीन गुड्ज और तीन पैसेंजर ट्रेज को कंसल नहीं करना पड़ता है ? बिना ट्रेज का मोडना-ईज किए हुए अगर आप सुपर फास्ट ट्रेज की संख्या को बढ़ाते चले जाएंगे तो देश के लोगों का संकट भी बढ़ता चला जाएगा । आपको चाहिए कि आप पहले लोकल ट्रेज के पैसेंजर्स की स्थिति को सुधारें । फिर आप सुपर फास्ट ट्रेज चलाएं ।

एशियाड पर आप खूब खर्च करने जा रहे हैं । कुछ पेपर्स में रिपोर्ट्स छपी हैं । लकड़ी की कमी की वजह से डिब्बे बनाने के काम को धक्का लगा है और वही लकड़ी

फाइव स्टार होटल जो दिल्ली में बन रहे हैं, उन में लग रही है । एम पीज की छः कोठियां तोड़ करके जगह फाइव स्टार होटल बनाने के लिए श्री चरणजीत सिंह को दे दी गई है । उन में स्टोफन साहब की भी कोठी है जिस पर पांच लाख रुपया लगा था । जो लकड़ी इन फाइव स्टार होटल बनाने में लग रही है वही बैंगन बनाने वाले जो कारखाने हैं वहां जा सकती थी । वहां न पहुंच कर दिल्ली में होटल बनाने के काम में वह आ रही है । रेलों की स्थिति कैसे सुधर सकती है ? एक हजार करोड़ रुपया एशियाड पर आप खर्च कर रहे हैं । मुल्क गरीब है, भूख है हमारे देश में । महंगाई है । आई एम एफ और वर्ल्ड बैंक से हम भोज ले रहे हैं कितनी गाड़ियां आपने चलाई हैं एशियाड के लिए लोहा, सीमेंट और कोयला ढोने के लिए और कितनी कितनी गाड़ियां आपकी इस हेतु कंसल करनी पड़ीं ?

हमारे रेल मंत्री और ऊर्जा मंत्री श्री गनी खां चौधरी क्या कर रहे हैं उसकी मैं चर्चा नहीं करना चाहता, लेकिन इतना जरूर कहूंगा कि हमारे कारखानों को कोयला नहीं मिल रहा है । लेकिन जो समजस हैं, नम्बर दो का पैसा बनाते हैं उनको रेक्स पर रेक्स कोयले को दी जा रही हैं । मैं जानना चाहता हूं कि हमारी जो प्रायिक्टी पर इंडस्ट्री हैं उनको आपने कितने कोल वैगन्स दिए ? मैं मंत्री जो से कहूंगा कि इस सब के लिए आपको ही रेस्पॉसिबिल होना पड़ेगा । आप इस जिम्मेदारी से बच नहीं सकते । मैंने बताया कि किस तरह रेलवे बोर्ड के अधिकारी वर्ल्ड बैंक से जो आप कर्ज ले रहे हैं उसकी शर्तों में इस बात का प्रेशर भी डलवा रहे हैं कि रेलवे बोर्ड के वर्तमान अधिकारियों को, जो रिटायर होने वाले हैं, उनको एक्सटेंशन भी दिया जाय । . . .

समाप्ति महोदय जिन बातों को आप कह चुके हैं उनको न दोहराये । अब समय

[सभापति महोदय]

भी आपका समाप्त हो रहा है, जो कहना हो कह दीजिए।

श्री जगपाल सिंह : लोकल ट्रेन्स के बारे में कहना है कि जो स्मारे पिछड़े हुए इलाके हैं उनको अभी तक आप प्रायरिटी नहीं दे पाये हैं। चाहे वह राजस्थान हो, या पहाड़ी इलाके हों या दूरदराज के प्रदेश हों उनको रेलों के बारे में कोई प्रायरिटी नहीं मिल रही है।

एक बात मुझे राजस्थान के बारे में कहनी है। क्या आपके वहां की स्टेट गवर्नमेंट को इस तरह का आदेश लिख कर दिया है कि जितनी वहां की ट्रेन्स घाटे में चल रही हैं, गर स्टेट गवर्नमेंट उस घाटे को पूरा करे तो आप वहां रेल चलाने के लिए तैयार हैं? अभी हमारे साथी माननीय सारन जी कह रहे थे कि इस तरह की बात राजस्थान सरकार को कही गई है। अगर वाकई में यह बात सच है तो माननीय मंत्री जी आपको कोई मारल राइट इस कुर्सी पर बैठने का नहीं है। एक तरफ तो ट्रेनें कंसिल हों आपकी कुव्यवस्था और चोरी की वजह से और उसकी जिम्मेदारी राज्य सरकार पर डालें यह सर्वथा अनुचित है। मेरा निवेदन है कि आप इन सब बातों पर गहराई से सोचें, वरना रेलवे की स्थिति जो पहले ही बहुत खराब हो चुकी है, और आगे भी खराब होगी। आज हमारी मातायें, बहनें आपकी गाड़ियों में सफर करने के लिए तैयार नहीं हैं असुरक्षा की वजह से।

आगे बहुत जल्दी भविष्य में, मुझे शक है कि एशियाड की वजह से दिल्ली में रिंग रेलवे लाइन आप बिछाने जा रहे हैं, हम उसका विरोध करेंगे डट कर। पहले ही आप दिल्ली पर हजारों करोड़ रुपया खर्च कर चुके हैं, पूरी दिल्ली को रिंग

रोड से घेर लिया है और अब रिंग रेलवे बनाने जा रहे हैं, जिसका बोझ उठाने की शक्ति इस गरीब देश में नहीं है। इस तरह से मुल्क में अनईविन डेवलपमेंट हो रहा है। कुछ इलाके तो बिल्कुल नेग्लेक्टेड हैं और दूसरी तरफ दिल्ली, बम्बई, मद्रास, कलकत्ता आदि बड़े शहरों पर आप करोड़ों रु० खर्च करने जा रहे हैं। यह देश की एकता के लिए सबसे बड़ा खतरा है।

अन्त में मैं कहना चाहूंगा कि जल्दी से जल्दी आप इन सब बातों पर सोच कर लोगों को आश्चर्य करें कि आप इन बातों पर कब तक और कहां तक निपटाना चाहते हैं।

PROF. NARAIN CHAND PARASHAR (Hamirpur): Sir, I rise to support the Supplementary Demands in respect of Railways presented to this House by the hon. Minister for Railways.

I see little justification in the criticism made by the previous speaker regarding the presentation of Supplementary Demands. It has been a well-established practice of this House and even in those days when the Congress was not in power, when Shri Morarji Desai was the Prime Minister the Supplementary Demands were presented and approved. Of course, I am sorry that his leader Chaudhury Charan Singh was Prime Minister without the Parliament being in existence.

That is another matter. There was no opportunity of presenting the supplementary demand for grants at that time. But supplementary demand for grants had been presented earlier also. It is well to remember that in 1978, when Shri Madhu Dandavate was the Minister of Railways, he not only presented supplementary demands but

six new railway lines were mentioned in those demands. So, it is a healthy sign that whenever you find that the financial working of railways to be in a position to require additional funds, you can make for that provision.

I am also at a loss to understand as to why should there be so much of criticism about the working of the railways. If you read the demands carefully, they are under certain heads. It would have been better had they carefully gone into the document before some criticism is launched upon them. Here is only one new service about which some token provision has been made. That is for the conversion of meter-gauge line to broad-gauge line from Bangalore to Salem, which is a distance of 150 kms. That is the only point which can be mentioned as the new scheme. Then all other schemes are in the operational and adjustment stages and for that reason, the demands, have been made. One of the other reasons, on which he has gone vociferous is regarding the dearness allowance. I would like to read from the papers circulated to this House. Here is a mention about this. This is on Page 4 at the Footnote.

"The increase of Rs. 1185.94 lakhs under "voted" portion is on account of increase in cost of materials and stones (Rs. 600.85 lakhs), increase in POH out-turn activity (Rs. 450.45 lakhs) post-budgetary increase is on account of additional dearness allowances instalments sanctioned with effect from 1-4-1981 to 1-6-1981 (Rs. 200.56 lakhs) Ardh Kumbh Mela...."

So the very criticism which he is referring to should be invalid, if this portion of the document is read carefully. (Interruptions). Now the point is that he has not mentioned that some increase in the provision is to be made for the payment of additional burden that would accrue to the railways on account of payment of additional dearness allowance for all these

months. If you take all these things into account, how can you demand that there is no increase? I will humbly suggest that before we embark upon the wholesale criticism, we must understand as to what is provided in the document, what more is to be provided in the document. Of course, your suggestion or criticism would be welcome. But if you do not even refer to what has been provided, then it is a poor performance. I would like to suggest a careful scrutiny before any criticism is made.

A point has also been made regarding the mortgaging of the Indian Railways to the World Bank. On the one hand there is a desire to have new lines, and a desire to have additional funds for allowances. But on the other hand, there is a resistance to have any kind of increase in the receipts or any kind of borrowings from abroad or any kind of re-adjustment in finance. So, I am unable to understand how this criticism is valid. There is an intensive feature that India is a democratic country and we are getting loans from abroad, from the World Bank and from the I.M.F. with the approval of the Parliament. We are not getting loans for purchasing weapons, as Pakistan is getting. We are getting loan for the development of this country and therefore this aspect should be kept in view. (Interruptions). But you will never agree to it. That is beyond our care. We will do nothing about it. Let it be understood clearly that there is a concern for development of the country. Mr. Jaipal Singh Kashyap may not be knowing that previous to this Demand, there was a Demand in September also. In those Demands, which were voted by the House on 8th September, five new railway lines had been sanctioned and approved by this House for the various States. Those schemes were not included in the various States on an earlier occasion and there was a dire necessity for these schemes. Of course, some of the projects are still to be cleared by the Planning Commission. I hope

[Prof. Narain Chand Parashar]

that the Railway Minister will see to it that the construction on those lines which are approved by this House and for which provisions were also made in the Budget, starts immediately without any further loss of time.

In this country, the parliamentary democracy is supreme and whatever the small irritants or difficulties are there, they have to be removed.

The requirements of the areas which are backward are not the concern of the Opposition. They are the concern of the people from this side. The Congress Party has always been in the forefront of launching planned development of the country. Before coming to power, it was the AICC at Bombay which passed the famous resolution on planning which looked to the planned development of the country under the leadership of Jawaharlal Nehru and Subhas Chandra Bose who was at that time the President of the AICC in 1938.

AN HON. MEMBER: That Congress Party is dead. (*Interruptions*)

PROF. NARAIN CHAND PARASHAR: That Congress Party is still very much alive. We live by it. Don't bother about that. At that time, 21 committees were set up for various sectors of Indian economy. A committee on transport was set up. Prof. Range is one of the veterans who was associated with it. We find that here was an attempt before we achieved Independence. Others could not even think of it after Independence. But our Party had thought of it before Independence. There is no grouse on that score. I would request the hon. Members on that side to go through the pages of history and see what has been the concern of the Congress Party right from its inception regarding the development of this country in a phased and planned manner.

There are some of these interesting points which have been mentioned in this document. Some of the provisions

are for repairs, some are for maintenance and some are for replacement. As is mentioned by the hon. Railway Minister the track needs overhauling; 5000 kms. of track require overhauling because of it being age-old. It is to see that the traffic runs smoothly. If the entire track is to be overhauled which would be necessary in the long-range view of the Railways, then an enormous amount of money will be required. But it is in a phased manner that we have undertaken the overhauling of the railway track.

Similarly, about conversion also, there are some bottlenecks which hinder the progress and smooth flow of traffic from one part of the country to another. The conversion also has to be undertaken in a phased manner. I would congratulate the hon. Minister of Railways on the completion of a very big conversion project from Barabanki to Samstipur towards Muzaffarpur side which has ultimately brought in a new hope for the economic development of north Bihar and eastern U.P. In the same way, it is a gift to the south which the hon. Railway Minister, Mr. Kedar Pandey, has promised on the form of a survey from Bangalore to Salem. That is entirely on the Southern Railway. I am also happy that he has provided for Rs. 10 lakhs for the survey to be conducted.

The various other parts of the country also look forward to the Railway Ministry for similar things to be undertaken. I am also happy that the north-eastern States of India would also be given their due and they have been provided for in the regular budget. There is also a project for laying a railway line from Udhampur to Jammu. It is a very costly one. You can just imagine that it costs about Rs. 1 crore per laying down of 1 km. of track in that difficult terrain. The State Government is not in a position to provide even land free of cost. It would like the Railways to pay for the compensations for the land to be acquired there. Even in this difficult terrain the Railways are

trying to provide for a railway line. It is a very difficult task indeed.

Our friends there are always harping on the accidents. The accidents may be caused by human failure or by mechanical failure. We are very said to learn whenever a human life is lost. There is no doubt about that. I would urge upon the Railways to see that proper care is taken and all precautions are taken so that no accident takes place in future. But let us look to the brighter side also. We are now in an age, in an era, in the history of Indian railways when freight leading has been given all the importance and the revenue earning on that score has increased. If I am not mistaken, the hon. Railway Minister has stated in his reply that 215 million tonnes of goods have been loaded and that the peak has already been reached and whatever more would be achieved would be beyond the peak so that we can understand as to what is the amount of revenue that we are getting from the additional bookings on that score.

MR. CHAIRMAN: How long will the hon. Member take?

PROF. NARAIN CHAND PARASHAR: Five minutes more.

MR. CHAIRMAN: Let him continue tomorrow then.

16. hrs.

DISCUSSION RE: INADEQUATES IN ELECTORAL LAW IN NOT PROVIDING SPECIFIC PERIOD FOR COMPLETION OF BYE-ELECTION TO PARLIAMENT.

MR. CHAIRMAN: Shri Chitta Basu.

SHRI CHITTA BASU (Barasat): I raise a discussion under Rule 193 on the inadequacies in the electoral law in not providing a specific period for completion of a bye-election to Parliament.

Before I proceed to set out my argument, I would appeal to you and

through you to the Members of the House that this particular discussion involves certain basic issues. The House should, therefore, give careful consideration to the issues involved as this is necessary for the preservation of parliamentary democracy which we have today and in which we all live and prosper also.

No doubt there are inadequacies in the existing electoral laws particularly in matters relating to specifying particular dates before which a by-election to the Parliament is to be completed. The irony of it is that this inadequacy has come to be taken advantage of by the ruling party and they are now in a position to postpone any by-election for a very long period of time. But recent experience has shown that the by-election to Parliament can be postponed indefinitely and for any length of time.

We have had this experience recently when the Garhwal byelection was indefinitely postponed.

The whole issue is to be discussed in the background of the Garhwal bye-election episode. We have necessarily to take into consideration, as I have mentioned earlier, the vital issues which are involved in it.

There is a long history of the Garhwal bye-election. The Garhwal seat fell vacant with the resignation of Shri H.N. Bahuguna on 19th May, 1980, If I am not mistaken (Interruptions)

..... आप लोग बहुगुणा के नाम से डरते क्यों हैं ?

एक माननीय सदस्य : कोई नहीं डरता ।

श्री चित्त बसु : हेमवती तो हैं ही, कुमार हैं या नन्दन हैं, उस से कोई फर्क नहीं पड़ता । जो कुमार होता है वहीं नन्दन होता है ।