



[श्री रामचंद्र विकल]

शरीक होने के लिए तैयार है। यह उन्होंने कई बार ज्ञानी भी उनको बताया है और लिखित भी दिया है कि उत्तर प्रदेश की सरकार इस रेलवे लाइन के नफा नुकसान में शरीक होने के लिए तैयार है, मगर इसे चालू किया जाए।

इन तीन बातों की तरफ ध्यान दिलाते हुए मैं रेल मंत्री महोदय के सामने कुछ उन तथ्यों को रखना चाहता हूँ जो इस रेलवे लाइन के बन्द होने के संबंध में अब तक सरकार की तरफ से कहे गये हैं। यह कहा गया कि यह रेलवे लाइन घाटे में थी इसलिए बन्द कर देनी पड़ी। मैं संक्षेप में बतलाना चाहता हूँ कि भारत सरकार द्वारा चलाई जाने वाली ऐसी 75 रेलवे लाइनें आज तक घाटे में चल रही हैं जिनमें से पांच-छः के नाम मैं उद्धृत करूंगा। बाकी के चाहेंगे तो सूची प्रस्तुत कर दूंगा। वह रेलवे लाइनें हैं—बरहन्—एटा, उज्जैन—अगर, बटाला—कादियान, दार्जिलिंग—हिमालय बंगलौर सिटी—बांगरपेट, तलाला—बेलवाड़ा, पछोरा—जामनेर। ये वे रेलवे लाइनें हैं जिन्हें भारत सरकार चला रही है मगर घाटे में है। इनको क्यों नहीं बन्द किया गया जबकि हमारे इलाके की इस रेलवे लाइन को बन्द किया गया? मैं उन रेलवे लाइनों के नाम भी प्रस्तुत करूंगा जो कम्पनी द्वारा चलाई जाती रही हैं और घाटे में भी चल रही हैं आज भी मगर भारत सरकार उन की सहायता करती आ रही है। ऐसी आज भी जो चालू कम्पनी की रेलें हैं जिनका प्रबन्ध भारत सरकार के हाथ में है और जो घाटे की हैं, जिनमें सरकार सहायता कर रही है उनके नाम मैं विशेष रूप से बताना चाहता हूँ—चपरमुख—सिलघट (आसाम), काटाखाल—लाल बाजार (आसाम), अहमदपुर—कटुवा (बंगाल), वांकुड़ा—दामोदर (बंगाल), फूलगांव—आरबी (महाराष्ट्र), एलिचपुर—योंतमाल (महाराष्ट्र)। ये वे रेलवे लाइनें हैं जिनका प्रबन्ध सरकार के हाथ में है मगर कम्पनी की हैं और घाटे में चल रही हैं। मगर सरकार ने इनको बन्द नहीं किया जब कि हमारे इलाके की रेलवे लाइन को घाटे की बात बता कर

बन्द कर दिया। मैं और भी उदाहरण देना चाहता हूँ। ऐसी रेलवे लाइनें जिनका स्वामित्व और प्रबन्ध कम्पनी के हाथ में था, घाटे में चलती रहीं और भारत सरकार उनकी सहायता करती रही, अब उनका राष्ट्रीयकरण कर लिया है—फतुबा-इस्लामपुर (बिहार) और बर्दवान—कटुवा (बंगाल), ये वे लाइनें हैं जिनमें घाटे के बावजूद सरकार सहायता करती रही है, इनका स्वामित्व और प्रबन्ध कम्पनियों के हाथ में था और अब कुछ दिनों से इनका राष्ट्रीयकरण कर लिया है। लेकिन हमारी रेलवे लाइन जो घाटे की नहीं थी न उसको चलाने के लिए कम्पनी को बाध्य किया गया और न कई प्राइवेट कम्पनियों ने जब लिख कर दिया कि उनको चलाने दिया जाय तो उनको भी नहीं चलाने दिया गया। इस पर तो कभी सोचा भी नहीं गया।

अभी हाल में राज्य सभा में गत सप्ताह माटिन बर्न कम्पनी की दो बन्द रेलों को पुनः चालू करने का आश्वासन मंत्री महोदय ने दिया है जिनके नाम हैं हावड़ा-आमता और हावड़ा-शाखला। मैं यह इसलिए कह रहा हूँ कि इन घाटे की रेलवे लाइनों को भी चलाने का आश्वासन राज्य सभा में दिया जा चुका तो इसी ए.एस. लाइट रेलवे लाइन के इलाके के लोगों ने क्या ऐसा पाप किया है कि उनकी तरफ अभी तक रेल मंत्री महोदय का ध्यान नहीं गया। समाचार पत्रों से उद्धरण मैं पेश करना चाहता हूँ। मैं यह भी बताना चाहता हूँ कि 1967-68 में बराबर लाभ होता रहा। 1967-68 में भी इस रेलवे लाइन में 0.31 लाख रुपये का लाभ हुआ था, लेकिन घाटा बता कर इस रेलवे लाइन को बन्द कर दिया गया। 1969-70 में घाटा हुआ या दो-तीन पिछले सालों में घाटा हुआ, मैं जानना चाहता हूँ उस घाटे के कारणों की जांच क्यों नहीं हुई। इस घाटे का कारण भी मैं समय रहा तो आप को बताने की कोशिश करूंगा। वह घाटा नहीं होना चाहिये था, उसको रोका जा सकता था इतना बड़ा घाटा नहीं था।

एक बात मैं आप के द्वारा रेलवे मंत्री जी से कहना चाहता हूँ—माटिन बर्न कम्पनी इस

रेलवे को बन्द करने से पहले कई बार भारत सरकार से आग्रह कर चुकी थी कि हमको मामूली किराया बढ़ाने दिया जाय और कोयला जिस रेट पर अन्य रेलवे लाइनों को दिया जाता है, उस रेट पर हम को भी दिया जाय, यदि हमें इतनी सुविधा दे दी जाय तो हम इस रेलवे लाइन को चला लेंगे, लेकिन उनकी इस मामूली सी शर्त को भी स्वीकार नहीं किया गया। सरकार ने अपनी रेलों में किराये बढ़ाये हैं, यदि उन को भी यह सुविधा मिल जाती और कोयला में छूट मिल जाती तो यह रेलवे चलती रहती, लेकिन सरकार ने इतनी उदारता भी नहीं दिखाई।

घाटा भी जो हुआ था, वह स्टाफ का वेतन बढ़ने की वजह से हुआ था। 1967-68 में स्टाफ के वेतन पर 26.64 लाख रुपया खर्च था, लेकिन 1969-70 में यह 29.3 लाख रुपया हो गया, लेकिन यह जो थोड़ा सा घाटा स्टाफ का वेतन बढ़ने से हुआ या कोयले की कमी की वजह से हुआ, यह इतना बड़ा घाटा नहीं था जिसकी पूर्ति नहीं हो सकती थी। आज सरकार इस लाइन के 800 सरकारी कर्मचारियों पर 3 लाख रुपया खर्च करती भी, जो घाटे के रूप में इन कर्मचारियों को देती है, अगर यह लाइन चलाई जाती तो घाटा तीन लाख भी नहीं होता। तीन-चार आउट-एजेन्सियाँ सरकार के द्वारा अभी भी इस रेलवे के बड़े स्टेशनों पर चलती हैं, वह भी सरकार के लिये घाटा है। घाटे-नफे का हिसाब मैं नहीं जानता लेकिन मैं इतना अवश्य कहना चाहता हूँ कि होशियारी के साथ इस पर सोचा नहीं गया।

इस रेलवे लाइन के बन्द करने से पहले दो प्राइवेट कम्पनियों ने सरकार को लिखा। मैं यह भी बतला दूँ कि जब यह रेलवे लाइन बन्द कर दी गई तो हम प्रधान मंत्री जी से मिले, उस इलाके के लोग उनसे मिले और उस समय स्वयं प्रधान मंत्री जी ने कहा था—अगर कोई कम्पनी, माटिन-बर्न के अलावा इस रेलवे लाइन को चलाना चाहती है तो ले आइये। हमने बहुत कोशिश की—एक कम्पनी ने जिस का नाम "रानी मिल" है, उन्होंने अपनी शर्तें लिखकर

प्रधान मंत्री जी को, रेलवे मंत्री जी को और मुख्य मंत्री उत्तर प्रदेश को भेजी, लेकिन उनको बुला कर उनसे बात भी नहीं की गई कि वे किन शर्तों पर चलाने के लिये तैयार हैं। अंत में जिन को उखाड़ने के लिये माटिन-बर्न कम्पनी में ठेका दिया—ला० विशम्भर दयाल—उन्होंने कहा कि मैं भी चलाने के लिये तैयार हूँ, लेकिन उनको भी सरकार ने नहीं पूछा कि आप की कौन सी शर्तें हैं, या कौन सी जायज शर्तें है कौन सी नाजायज शर्तें हैं, उनसे बात ही नहीं की गई। इस कम्पनी ने इस रेलवे लाइन को चलाने के लिये 60 लाख रुपये का सृण मांगा था। इस सम्बन्ध में स्टेट बैंक के कर्मचारी मुझे मिले थे, उनका कहना था कि उत्तर प्रदेश की सरकार या केन्द्र सरकार इस लोन की जमानत दे दे तो रेल चलाने के लिये वे किसी भी प्राइवेट कम्पनी को रुपया देने के लिये तैयार है। स्टेट बैंक आफ इण्डिया पार्लियामेंट स्ट्रीट में है, उनके बड़े मैनेजर ने कहा कि कर्ज की वजह से रेल को नहीं रुकने देंगे, लेकिन कोई गवर्नमेंट उसकी जमानत दे, हम किसी भी कम्पनी को कर्जा देने के लिये तैयार है। इस लिये मैं घ्राप में कहना चाहता हूँ कि इस रेलवे के साथ और इस इलाके के लोगों के साथ आज तक न्याय नहीं किया गया।

अन्त में मैं जानना चाहता हूँ और यह भी चाहता हूँ कि मेरे प्रश्नों के स्पष्ट उत्तर मंत्री महोदय दें—भारत सरकार की जो नीति अन्य हानि वाली रेलों के साथ है, वही नीति हमारी इस रेलवे के साथ आज तक क्यों नहीं बरती गई? दूसरे—जिस प्रकार गारण्टी और रिबेट मिस्टम में भारत सरकार अन्य 6 कम्पनियों की क्षतिपूर्ति में शरीक होती है, इसके साथ भी ऐसा व्यवहार क्यों नहीं किया गया? भारत सरकार इस बात की पूरी-पूरी जांच क्यों नहीं करानी कि एस० एस० लाइट रेलवे जो कुछ वर्ष पूर्व लाभ में थी, अब क्यों घाटे में है, कलकत्ते की माटिन बर्न कम्पनी के दफ्तर का कितना खर्च एस० एस० लाइट रेलवे पर पड़ना रहा है, जिसके कारण उसको घाटे में जाना पड़ा?

माटिन बर्न कम्पनी के साथ जो समझौता

[श्री रामचन्द्र विकल]

भारत सरकार ने किया था। उसकी धारा 14 में भारत सरकार को यह अधिकार है कि ठेके को निश्चित समय से पूर्व भी समाप्त किया जा सकता है, भारत सरकार जब चाहे समाप्त कर सकती है। 1969 में जब सात साल के लिये ठेके की अवधि बढ़ाई गई तो 1976 तक वह चल सकता था, लेकिन कंपनी ने सितम्बर, 1970 में इस रेलवे को बन्द कर दिया, उस समय 1976 तक चलाने के लिये सरकार ने कंपनी को बाध्य क्यों नहीं किया, उस वक्त इन शर्तों पर ध्यान क्यों नहीं गया—इन बातों से मुझे सन्देह होता है कि रेलवे बोर्ड और कंपनी ने मिलकर मनमाने तौर पर इस रेलवे को बन्द होने दिया और वैधानिक दृष्टिकोण नहीं अपनाया गया। कंपनी के लिक्विडेशन में जाते समय भी जो शर्तें थीं ठेके की उन पर ध्यान नहीं दिया गया। कंपनी को बहुत बेपरवाही से लिक्विडेशन में जाने दिया, यह भी भारत सरकार की एक उदासीनता है या फिर लापरवाही मैं कह सकता हूँ। भारत सरकार ठेके बढ़ाते समय किन किन बातों का ध्यान करती है और उन बातों पर इस रेलवे लाइन के सम्बन्ध में क्यों नहीं ध्यान दिया गया? जब इसका ठेका 70 में 76 के पहले समाप्त किया गया तो और कितनी रेलवे लाइनों के ठेके समाप्त हुए हैं इसका निश्चित जवाब मैं चाहता हूँ।

इस इलाके की कठिनाइयों के सम्बन्ध में भी मैं कुछ बताना चाहता हूँ। इस सौ मील के इलाके में छोटी और बड़ी बीस मंडियाँ हैं, व्यापार की, तीन शुगर फैक्टरीज हैं, सहारनपुर, शामली और बागपत में और कोई ऐसा स्टेशन नहीं है जिसपर इंटर और डिग्री कालेज न हो। वह स्टेशन दिल्ली से सम्बद्ध होने की बख्त से सरकारी, अर्ध-सरकारी कर्मचारी, दूध वाले, सब्जी वाले और किमान गजदूरो के दिल्ली आने जाने में जितनी परेशानी हुई है उसका हिसाब नहीं लगाया जा सकता। गरीबी घटाने के बावजूद मेरे क्षेत्र में रेल बन्द होने से गरीबी बढ़ी है। सरकारी कर्मचारी टैक्सी या धम से नहीं आ सकते जो कि

रेलवे के पास से आते थे। मैंने इस सम्बन्ध में दुख के साथ सभी से कहा है, रेल मन्त्री जी से कहा है कि आप चलकर देख लीजिए कि हर स्टेशन पर इस रेलवे लाइन के बन्द होने से कितने लोग बेकार हुए हैं, उनकी क्या कठिनाइयाँ हैं और उसके बाद फैसला कीजिए तब भी मैं मान लूंगा लेकिन किसी ने स्वीकार नहीं किया न रेल मन्त्री जी ने, न रेल उपमन्त्री जी ने, कि चल कर सौ मील के उजड़ते हुए इलाके का चलकर निरीक्षण कर लें। समय कम है अन्यथा मैं अनेकों तथ्य आपके सामने प्रस्तुत करता। मैं केवल यही चाहता हूँ इस रेलवे लाइन को चाहे भारत सरकार स्वयं चलाए, चाहे उत्तर प्रदेश सरकार के सहयोग से चलाए, चाहे कोआपरेटिव सोसायटी बनाकर चलाए और चाहे प्राइवेट कंपनी चलायें क्योंकि यह इस इलाके की मौत और जिन्दगी का सवाल है। राष्ट्रीय हित को देखते हुए हर हालत में इस इलाके में पुनः रेल अवश्य चलाने की कृपा करें।

**SHRI JYOTIRMOY BOSU (Diamond Harbour) :** Sir, this Shahdara-Sahranpur Light Railway, one of Martin Burns, creatures, was closed on the 1st September, 1970. I cannot understand why the Government could not take over the railways. Because the poor, common men have no vested interests' lobby functioning in Delhi, and that is why we see today that Government is so very anxious to take over Balmer Lawrie at double the cost to benefit somebody, and that is very good to them.

The length of this railway line is 172.7 km., and this railway ran on an average 22 daily passenger trains, and it carried on an average 12,000 passengers. This did not include the goods trains. That shows that the business was very brisk and it was fully supported and patronised and it was really essential for the people in that area. They had 1,400 employees. If we calculate that way, that is, taking five dependents for one employee, this railway provided living bread and butter—for 7,000 people in the country. Sir, these employees received very low wages. The total wage of an employee came to as low as even Rs. 100.

There was a survey committee instituted by the Government of India, and it says—1

am quoting an extract :—

“... Although the services provided by the light railway companies generally leave much to be desired, some of them are serving a very useful purpose and in their case, at any rate, if they are to suspend operation, the road services will not, it is felt, be able to cater for the entire volume of traffic offered. Accordingly, it is necessary to ensure that these railways continue to operate and strive to improve the services to standards comparable with those of other railway systems including broad gauge and metre gauge.”

They have a pious Industrial Policy Resolution which clearly indicates that Railways must be in the public sector. They draft a Bible for themselves and then they would be more identified for its violation than to its adherence; that is the strongest thing.

I know they have no transport economist. The huge railways system involving Rs 4,000 crores, Indian money, the largest public sector enterprise has not got a proper, mature, experienced, academically educated transport economist. That is why you always catch the wrong end of the stick. This is one of the cheapest frames of transport, the railways, water transport cheapest. Road transport comes last. I give the example of Howrah-Anta light and Howrah-Sheakhala light railway. For a monthly ticket, the small trader and the small clerk who came to the city for working, they paid Rs 17. When it was stopped, they had to pay Rs 65 for the same journey. As a result he stopped coming to the city and lost his source of income or he came and crowded the slums of Calcutta, to avoid paying the railways fares. Traction by railways could be done at a fraction of the cost of running the road transport. It is unfortunate that even after 25 years they do not have an integrated national transport policy. Am I not throwing pearls before swines? I had been writing to them for the last five years, to various Ministries and the Prime Minister that unless you have an integrated national transport policy, you cannot really take correct decisions. So far they have been unable to do it. The ones that we had near Calcutta which had been closed down were serving the poorer sections in the hinterland and the interior, particularly people from the low income group.

But the trouble is that in the Planning Commission and in the Government, there is a very powerful road transport lobby which caters to the needs of the foreign investment oriented road transport although road transport costs may be 4-5 times. In spite of that it is being forced upon the common working man in the country. Howrah-Anta and Howrah-Sheakhala employed 1600 persons, Arrah-Sesaram and Futwal-Islampur had 900 employees, Sahdra-Saharanpur, 1400 and in the head office it had 303 persons. The track length covered by Howrah-Anta was 86 km and that of Howrah-Sheakhala was 31 km; Arrah-Sesaram covered 114 km and Futwal-Islampur, 47 km while Sahdra-Saharanpur covered 172 kms.

As for the number of trains, Howrah-Anta and Howrah-Sheakhala ran 84 trains carrying 30,000 passengers; Arrah-Sesaram ran 18 trains carrying 8,000 passengers. Futwal-Islampur ran 14 trains and carried 6,000 passengers while Sahdra-Saharanpur ran 22 trains carrying 12,000 persons.

All that I wanted to say is : have they understood the business? What do they believe in? In over-capitalisation? These light railways are very old and the intrinsic value or book value of the assets have become next to nothing. In spite of that they are rendering a great service, a beneficial service to your economy. You are running a great social service and serving people at practically no cost. Suppose you want to replace these light railways by buses, how much money would be required? About twenty times the money involved in the light railways. You do not care for them because you do not understand transport economics, the value of over-capitalisation or under-capitalisation.

As far as Howrah-Anta and Howrah-Sheakhala are concerned, I regret to say that a particular political party had been playing politics and had been dilly-dallying. For year people suffered. Although the Prime Minister in her election meetings had given an assurance in 1971, it was delayed till such a long time. Now we read about it but we have to see what actually happens.

We are struggling for reopening these two railways since December, 1970, but now they want to reap a political dividend. Therefore, they are talking about reopening it. I want to urge on the Minister through you that

[Shri Jyotirmoy Bosu]

the employees of all these light railways should be brought under the rules and regulations of the Indian standard railways and whatever those employees get, the employees of light railways also should get. I also urge that the light railways should be taken over, improved and brought to a standard and not abolished.

Finally, I urge on the minister to spell out clearly and truthfully here what the Government's decision is with regard to Sahdara-Saharanpur light railways and also other light railways that are doing a great service to the people of this country.

**श्री नरसिंह नारायण पांडे (गोरखपुर) :** सभापति महोदय, यह जो विवाद उठाया गया है यह हमारे उत्तर प्रदेश के पश्चिमी जिलों में रहने वाले नागरिकों के लिए बड़ा ही महत्वपूर्ण प्रश्न बन गया है। मैं इस प्रश्न से इधर काफी दिनों से सम्बद्ध हूँ और माननीय मंत्री जी को पालियामेंट के चालीस मेम्बरों ने 13 अगस्त को लिख कर दिया कि इस रेलवे को चलाना निहायत जरूरी है क्योंकि यह बड़ी मंडियों के बीच से गुजरती है। यहाँ पर तीन शुगर फैक्ट्रीज हैं और अनाज की बड़ी मंडियाँ हैं। अगर यह रेलवे लाइन यहाँ से हटाई गई तो इससे वहाँ के लोगों का बड़ा नुकसान हो जाएगा।

जो सबसे बड़ी बात कही जाती है वह यह कही जाती है कि यह रेलवे इसलिए नहीं चलाई जा सकती कि यह घाटे में चलती थी। मैं आपके द्वारा माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि आप पब्लिक सेक्टर में जो रेलवे चला रहे हैं उस का मॅनेजमेंट इतने दिनों से आपके पास है, क्या वह मुनाफा दे रहे हैं? आज पश्चिमी जिलों के लोगों के विरुद्ध एक बड़ी साजिश की गई। वह साजिश यह थी कि माटिन वर्न कंपनी ने 1 करोड़ 37 लाख रुपये में यह लाइन लाला विशम्भर लाल के हाथ बेच दिया। आप जानते हैं कि आज रेलवे लाइनें बहुत मंहगे भाव पर बिक रही हैं। लाला जी ने यह समझा कि यह रेलवे लाइन पूरी उखाड़ कर बेचने से उनको इतना फायदा हो जायेगा कि उनको इस रेलवे लाइन को चलाने की कोई जरूरत नहीं रहेगी।

नेकिन वहाँ पर एजिटेशन हुआ। एक या डेढ़ मील लाइन उखड़ने के बाद सारी जनता ने खड़े होकर इसका विरोध करना शुरू कर दिया, और लाला जी स्वयं कहने लगे कि मैं रेलवे चलाने के लिए तैयार हूँ।

अब घाटे की बात कही जाती है। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या कभी मंत्री महोदय ने इस बात की जांच कराई है कि 35 से 40 परसेंट तक रेलवे का जो मुनाफा होता था वह माटिन वर्न कंपनी के हेड आफिस को चला जाता था जो कलकत्ता में था। आज स्थिति यह है कि जब इतनी बड़ी धनराशि कलकत्ते को चली जाय और उसके बाद इस रेलवे लाइन की कंडीशन न सुधारी जाय, वहाँ जो इन्तजाम है उसको न ठीक किया जाये फिर भी दूसरी रेलों से मुकाबला किया जाये तो कैसे काम चलेगा? वही पुराने एंजिन हैं, वही सारा पुराना इन्तजाम है, कोयले का भाव बढ़ गया है, ऐसी स्थिति में यह रेलवे लाइन मुनाफे में कैसे चल सकती है? लेकिन अभी जब मजदूरों का मामला उठा था इस रेलवे के सम्बन्ध में तब कोर्ट ने कहा था कि रेलवे लाइन नफे में चलती। अदालत का फैसला है कि यह घाटे में नहीं चलती है, लेकिन आज मंत्री महोदय पता नहीं कैसे कहते हैं कि वह घाटे पर चलती है और अदालत की इस बात पर विचार नहीं करते। अगर कंपनी के टाइम में यह ठीक चल सकती थी तो आज क्यों नहीं चल सकती। और अगर आप समझते हैं कि यह घाटे में चल रही है तो क्यों नहीं आप इस रेलवे लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करते? इस तरह से यह 90 मील का पैसेज 60 मील का हो जायेगा और यह मुनाफे पर चल सकती है। इस प्राथमिक को हल करने की पूरी कोशिश की जानी चाहिये। मुझे आशा और विश्वास है कि माननीय मंत्री महोदय इस वास्तविकता को समझने की कोशिश करेंगे?

यू पी गवर्नमेंट ने भी कहा है कि इसको चलाया जाना चाहिए। जब सभी यह कहते हैं कि इसको चलाया जाना चाहिये तो आप देखें कि किस तरह से इसको चलाया जाए। माननीय सदस्य विकल जी ने कहा है कि चाहे इसको कोआपरेटिव के आधार पर चलायें, उत्तर प्रदेश

सरकार से बात करके उससे चलवाएँ या किसी भी तरह से हो कोई न कोई सिस्टम "इवाल्क" करके इस रेलवे लाइन को आप चलाएँ, फिर चाहे आप स्वयं इस रेलवे लाइन को लेकर और इसको बढ़ी लाइन में परिवर्तित करके चलाएँ ऐसा करके ही लोगों के जो कष्ट और तकलीफें हैं, उनको दूर किया जा सकता है। आप की यह नीति भी है कि ट्रांसपोर्ट की फॉर्मिलिटी, गांव-गांव तक पहुंचनी चाहिये तो समझ में नहीं आता है कि इस रेलवे लाइन को क्यों उखाड़ा जा रहा है। मैं आशा और विश्वास करना हूँ कि मंत्री महोदय जन भावनाओं का आदर करते हुए, वहाँ के नुमाइन्दों की माँग को ध्यान में रखते हुए और उत्तर प्रदेश के रहने वालों की जो भावनायें हैं, उनको समझते हुए कोई ऐसा कदम उठायेंगे जिससे यह रेलवे लाइन पुनः चल सके। मैं चाहता हूँ कि मंत्री महोदय इसके बारे में कोई आश्वासन जरूर दें।

**सभापति महोदय :** मैं एक निवेदन करना चाहता हूँ। हाउस सात बजे तक बँठता है और मिनिस्टर साहब का जवाब भी आप सुनना चाहेंगे। मैं चाहता हूँ कि आप सब को सवाल करने का भी इस पर मौका मिल जाए। मैं निवेदन करता हूँ कि सब लोग एक दो सवाल पूछ लें और बाद में उनका जवाब आ जाए और हम सात बजे या उसके दो चार मिनट इधर-उधर इसको खत्म भी कर दें। इससे आपका मकसद भी पूरा हो जाएगा और हम समय पर इस बहस को समाप्त भी कर लेंगे।

**श्री एस० एम० बनर्जी (कानपुर) :** जो बहस विकल जी ने शुरू की है उसका मैं स्वागत करता हूँ और इसके लिए मैं उनको बधाई देना हूँ। दो साल से बराबर हम कोशिश कर रहे हैं कि इस रेलवे लाइन को सरकार ले ले और स्वयं इसको वह चलाए। यह कहा जाता है कि इसको ब्राड गेज बनाकर तब उसको चलाया जायेगा। ब्राड गेज बनने के लिए अगर प्रतीक्षा करनी पड़ेगी तो यही होगा कि न नी मन तेल होगा और न राधा नाचेंगी। जब आपने कहा

है कि हावड़ा-आमदा रेलवे लाइन को लेने की आप कोशिश कर रहे हैं तो कोई वजह नहीं है कि इस रेलवे लाइन को भी आप न लें। अगर सवाल यह है कि यह रेलवे लाइन घाटे में चल रही है तो लोग इसके लिए तैयार हैं कि किराया बढ़ा दिया जाए ताकि नुकसान न हो और कुछ आमदनी हो जाए। लाखों लोगों की सहूलियत को देखते हुए नुकसान की बात को देखते हुए अगर इस रेलवे लाइन को नहीं चलाया जाता है तो मैं कहूँगा कि सरकार भी तो नुकसान में चल रही है और इसका क्या यह मतलब है कि सरकार को बन्द कर दिया जाए? उत्तर प्रदेश के चीफ मिनिस्टर ने 17 जुलाई को हमें आश्वासन दिया था कि हम इसको चलाने के लिए तैयार हैं अगर सेंटर हमारी मदद करे। मैं चाहता हूँ कि उत्तर प्रदेश की सरकार को इसमें ध्यान सहारा दें, आप उसकी इस काम में मदद करें। अगर आप ऐसा नहीं करते हैं तो आप खुद इसको चलायें।

**श्री मुल्की राज सैनी (देहरादून) :** मैं तीन चार सवाल ही पूछना चाहता हूँ। घाटे की बात कही गई है। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या यह सच नहीं है कि जब इसको कम्पनी चला रही थी तो वह अपने कर्मचारियों को पूरे तरीके से बीनस और भत्ता नहीं देती थी जिसको लेकर बहुत ज्यादा आन्दोलन हुए थे और हड़तालें हुई थी? क्या उसकी वजह से कर्मचारियों में अमन्तोष व्याप्त नहीं हो गया था और कर्मचारियों ने पूरी ड्यूटी देना बन्द नहीं कर दिया था? उसी कारण से वहाँ टिकिटलेस ट्रेवल क्या वहाँ नहीं चल रहा था और उसके कारण घाटा हुआ।

वहाँ पर बूबों, बीमारों, औरतों और बच्चों को किस तरह तकलीफ हो रही है, इसके भी आप देखें। त्यौहारों और मेलों के अवसर पर तथा गमियों के मौम में यात्रियों को वहाँ चार-चार और छ-छः घण्टे खड़ा रहना पड़ना है। मैं चाहता हूँ कि मंत्री महोदय वहाँ स्वयं मफर करके देख लें।

क्या सरकार ने इसकी कोई जांच कराई है



श्री कृष्ण चन्द्र पांडे (खलीलाबाद) : सभा-पति महोदय, मैं मंत्री महोदय से यह जानना चाहता हूँ कि क्या यह सत्य है कि उत्तर प्रदेश के मुख्य मंत्री ने यह आश्वासन दिया है कि अगर केन्द्रीय सरकार और रेलवे मन्त्रालय हमें सहयोग दें, तो हम इस लाइन को चलायेंगे ? क्या यह सत्य नहीं है कि पश्चिमी उत्तर प्रदेश की जनता इस रेलवे लाइन के बन्द हो जाने से बहुत ही कष्ट में है ? क्या यह सत्य नहीं है कि इस रेलवे लाइन के बन्द हो जाने से इस क्षेत्र की बड़ी-बड़ी मंडियां बेकार हो गई हैं ?

मैं यह भी जानना चाहता हूँ, इस नव-निर्माण के युग में जब कि और लाइनें खोली जा रही हैं इस लाइन का बन्द किया जाना कितना अनुचित है और एक प्रश्न यह करना चाहता हूँ कि यह घाटा जो होता है क्या यह सत्य है कि माटिन बर्न कम्पनी ने जब उनको आभास हो गया कि इस लाइन का राष्ट्रीयकरण हो जायेगा, तो अपने सारे पैसे, सारे मुनाफे को कलकत्ते में खर्च किया ?

श्री एस० एम० बनर्जी : मैं एक निवेदन करना चाहता हूँ। एक सदस्य हमारे यहाँ भूख हड़ताल करके बैठे हुए हैं बिहार के... (अध्वखान) ...बाद में कोई प्राबलम न पैदा हो जाय इसलिए मैं इस ओर आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ।

सभापति महोदय : इस समय इस चर्चा के बीच में नहीं।

श्री सतीश चन्द्र (बरेली) : सभापति महोदय, जो बातें कही जा चुकी हैं उनको मैं दोहराना नहीं चाहता हूँ। लेकिन माननीय मंत्री जी से मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि हिन्दुस्तान के बहुत जरूरेज इलाके से, हमारे मूबे के ही नहीं बल्कि सारे देश के बहुत उपजाऊ इलाके से यह सी मील लम्बी लाइन गुजरती थी मेरठ मुजफ्फरनगर होकर और राजधानी से कुछ 9 मील पर इसकी शुरुआत थी। मैं जानना चाहता हूँ क्या यह सही है कि माटिन बर्न कम्पनी की बहुत सी लाइनें बंगाल में जो बन्द थीं इसी तरह से, उनको फिर

से चलाने का इरादा किया गया है और अगर उनके बारे में यह फैसला हुआ है तो इस लाइन के बारे में सरकार क्यों उदासीन है ? इसके लिए क्या खास वजह है ? क्या दिक्कत है इसको चलाने में ?

दूसरा मेरा प्रश्न यह है कि क्या माटिन बर्न कम्पनी को सिर्फ 5 लाख रुपये साल का घाटा या इस लाइन को चलाने में ? क्या यह फिगर सही है या गलत है ? अगर सही है तो 5 लाख रुपये साल का घाटा सी मील लम्बी ऐसी रेलवे लाइन में जो ऐसे इलाके से गुजरती है जहाँ घनी आबादी है, मंडियां हैं, फैक्ट्रीज हैं और देश का सबसे उपजाऊ इलाका है, उसमें 5 लाख रुपये के घाटे को सरकार सप्लिडाइज नहीं कर सकती है, बर्दाशत नहीं कर सकती है जो इस लाइन को बन्द करने का फैसला हुआ और सरकार ने यह फैसला किया कि वह इसको लेकर चलाने के लिए तैयार नहीं है ?

तीसरी बात—क्या यह सही है कि हमके 800 आदमी जिनकी तनफ्वाह 3 लाख रुपये महीना अर्थात् ३६ लाख रुपये साल बनती है, उनको रेलवे विभाग ने अपने यहाँ एंवजाब किया है क्योंकि एक अनएम्प्लायमेंट का प्राबलम पैदा हुआ ? उसके कुल 11 सी आदमी थे। उसमें से 800 को आप ले चुके हैं। तो इन बातों को नजर में रखते हुए क्या सरकार इस पर पुनर्विचार करेगी कि इस लाइन को उखाड़ कर इसकी पटरियों को बेचा न जाय जैसा कि जो नये साहब आए हैं उन्होंने शुरू कर दिया है बल्कि करोड़ों आदमियों, इस इलाके के माठ मत्तर लाख आदमियों का ख्याल करके जो हममें फायदा उठाते रहे हैं, वह फायदा उनको मिलता रहे, इसलिए इसको तोड़ा न जाय ? इन प्रश्नों का स्पष्ट जवाब मैं मन्त्री महोदय से चाहता हूँ।

श्री टी० सोहन लाल (करोल बाग) : सभापति महोदय, इस लाइन के बन्द होने से दिल्ली के ऊपर जो महंगाई का प्रभाव बढ़ा है वह दिल्ली वाले जानते हैं क्योंकि दिल्ली के अन्दर खास तौर से सब्जी और दूध ये दो चीजें ऐसी थीं जो

[श्री टी० मोहनलाल]

कि इस लाइन से प्रति दिन बराबर आया करती थी। उस लाइन का मुझको थोड़ा सा तजुर्बा है। मैं अकसर सहारनपुर जाया करता था और जब कभी थोड़ी लाइन से नहीं जा पाता था तो इससे रान वो जाना हुआ तो चला जाता था। दिल्ली से गी भील के दायरे के अन्दर चलने वाली इस रेलवे लाइन के बन्द होने से दूध जो पहले एक रुपये की गयी थी, वह आज एक रुपये अस्सी पैस किलो और दो रुपये किलो मिलने लगा है। सब्जी आलू और दीगर चीजें जो हमें गस्ती मिलती थीं उनके भाव दुगुने हो गए हैं क्योंकि ज्यादातर सब्जी इस इलाके से आती थी। ट्रक वाला तो अपनी पूरी ट्रक भर कर तब सब्जी लाना चाहता था, लेकिन यहाँ तो इस लाइन के रहने पर सब्जी वाले अपनी दो-दो गठनी मिर पर रख कर बेचने चले आते थे। दूसरे स्टूडेंट्स को इससे बहुत नुकसान हुआ है। आज यह हालत है कि बस न मिली तो लेट हो गए। काफी स्टूडेंट्स जो आस-पास के थे इससे आया करते थे। इस लाइन पर तीन शुगर मिलें थी, मुझे अच्छी तरह से पता है कि जो लोग इन मिलों में काम करते थे, वे इसी लाइन से आया-जाया करते थे, अब वे लोग वहाँ पर ही बसने लगे हैं, हालांकि उनके घर लोनी और शाहदरा के पास थे।

जहाँ तक नुकसान वाली बात है, भारत सरकार को उसने काफी रुपया भी दिया है। ऐसी बात नहीं थी कि नुकसान हुआ है। रेलवे के बन्द होने के बाद जब हम लोग प्रधान मंत्री जी से मिले, दिल्ली के सातों एम० पीज ने कहा कि इस रेलवे के बन्द होने से दिल्ली को बहुत नुकसान हुआ है। जैसा श्री बिकल जी अभी बतला रहे थे, उस समय प्रधान मंत्री जी ने कहा था कि आप को अपरेटिव सोसायटी बना कर इसको चला लीजिये। हमने कहा कि यह काम हम कर सकते हैं, लेकिन हममें पैसे का सवाल है। आज जब हम समाजवाद का नारा लगाते हैं, समाजवाद के जमाने से गुजर रहे हैं तो मैं आप को बतलाना चाहता हूँ कि इस रेलवे से उस इलाके की गरीब

जनता का ही सम्बन्ध था, वही इसमें बैठती थी। साधन-सम्पन्न आदमी इसमें बैठने वाले नहीं थे। हजाराँ आदमी अपने रोजगार के सिलसिले में इस रेलवे से आते थे, सब्जी लाते थे—आज उनको नुकसान हो रहा है। उस गरीब जनता के लिए अगर हमको थोड़ा-बहुत घाटा भी भुगतना पड़े तो भुगतना चाहिए था। आज सरकार की रेलों में जब 20 लाख रुपये रोज की चोरी होती है, तो इस रेलवे का घाटा इतना बड़ा घाटा नहीं था, जिसको सम्भाला नहीं जा सकता था।

**श्री रत्न प्रताप सिंह (बाराबंकी) :** सभापति महोदय, घाटे के आधार पर किसी रेलवे लाइन को चलाने से बन्द कर दिया जाय, यह अंग्रेजी दृष्टिकोण नहीं है। भारतीय दृष्टिकोण को सामने रखते हुए मैं आप से निवेदन करना चाहता हूँ कि किसी भी रेलवे लाइन को इस आधार पर बन्द न किया जाय कि उसमें घाटा हो रहा है। वरन् इस बात को देखा जाय कि जो हमारी वर्तमान नीति है, जिन क्षेत्रों में पिछड़ापन है, जहाँ की जनता की मांग है कि उनके लिए रेलवे लाइन की व्यवस्था की जाय, रेलवे मंत्रालय का कर्तव्य है कि उस आधार पर रेलवे लाइन की व्यवस्था करे।

**डा० गोविन्द दास रिछारिया (झांसी) :** सभापति जी, मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूँ कि क्या उनको यह ज्ञात है कि यह क्षेत्र भारतवर्ष का सबसे अधिक उपजाऊ क्षेत्र है और सबसे घनी आबादी का क्षेत्र है। यदि किसी कम्पनी को इसमें नुकसान हुआ है या आप की सर्वे रिपोर्ट इस क्षेत्र के बारे में ऐसा निर्देश देती है कि इस क्षेत्र में रेल चलाने से घाटा होगा, तो मैं कहता हूँ कि कोई एन्क्वायरी कमेटी बैठा दें, इस क्षेत्र में आप को सबसे अधिक लाभ होगा।

आप यह भी जानते हैं कि हमारी दिल्ली और उत्तर प्रदेश के उस क्षेत्र के तमाम लोग, जिनमें हमारे सदस्य श्री बिकल जी और अन्य लोग भी शामिल हैं, सब इस पक्ष में हैं कि वहाँ पर रेलवे लाइन चलाई जाय, मैं आप से आज आश्वासन चाहता हूँ—आप श्रीनगर के निवासी

हैं, ठण्डे क्षेत्र में रहते आए हैं, हर चीज को ठण्डे तरीके से सोचते हैं—इस मामले पर ठण्डे दिमाग से सोचकर फैसला करेंगे और हमें आज आश्वासन देंगे कि आप शीघ्र इस लाइन को चलाने की कृपा करेंगे। आज हम लोग आपसे आश्वासन लेकर ही उठेंगे—यह निश्चय करके हम सब यहां आये हैं।

**रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मुहम्मद शफी कुरेशी) :** सभापति जी, कुछ असें से बहुत से माननीय सदस्य चाहे वे हमारी पार्टी से ताल्लुक रखते हों या मुखालिफ पार्टियों से ताल्लुक रखते हों, इस मामले को मेरे सामने लाते रहे हैं और काफी दिलचस्पी जाहिर की है। कभी-कभी यह भी कहा गया है कि अगर यह लाइन न चलाई गई तो इससे लोगों को काफी नुकसान होगा, लोगों को काफी तकलीफ होगी...

**श्री ज्योतिर्मय बसु :** यह हिन्दी नहीं, उर्दू है।

**श्री मुहम्मद शफी कुरेशी :** मुझे बोलने दें तो मैं हिन्दी भी बोल सकता हूं।

**श्री इसहाक सम्भली :** यह हिन्दी है। लेकिन ये बेचारे तो न हिन्दी जानते हैं और न उर्दू।

**श्री मुहम्मद शफी कुरेशी :** सबसे पहले इस रेलवे का थोड़ा सा इतिहास समझ लेना जरूरी है। यह रेलवे 1905 में शुरू की गई थी। उस वक्त से हमारी गवर्नमेंट के साथ 1935 तक इसका कोई ताल्लुक नहीं था। 1935 में जब गवर्नमेंट आफ इण्डिया ऐक्ट प्रामुलगेट हुआ तो उसके बाद में मर्कजी सरकार से सम्बन्ध हुआ। इसके बाद कुछ शर्तें थीं कंट्रैक्ट में कि अगर गवर्नमेंट चाहे हर सात साल के बाद इस रेलवे को खरीद सकती है लेकिन कोई जरूरत महसूस नहीं हुई इस कम्पनी को लेने की। इस कम्पनी ने इजहार किया इस बात का कि उन्हें नुकसान हो रहा है और उसकी वजूहात यह बताई कि यू० पी० गवर्नमेंट ने वहां पर ट्रकों चला दी हैं, बसेज चला दी हैं जिसकी

वजह से काफी ट्रैफिक बसेज और ट्रकों पर चला गया है। इसके मुताल्लिक उन्होंने जो आंकड़े दिये उनसे भी साबित होता था कि शायद इस कम्पनी को नुकसान हो रहा है। उन्होंने जो आंकड़े दिए उसके मुताबिक 1956-57 में तकरीबन 58 लाख लोग सफर करते थे लेकिन 1969-70 में जिन लोगों ने सफर किया उसकी तादाद कम हो गई, 45 लाख लोग ही सफर करने लगे। इस तरह करीब 20 परसेंट की कमी हुई। इस कमी के वायस उन्होंने कहा कि नुकसान हो रहा है। नुकसान के जो आंकड़े उन्होंने बताए हैं उसमें उन्होंने बताया कि 1958-59 से 1968-69 तक कुल मिला कर जो सारा नुकसान हुआ वह 16 लाख 27 हजार रुपया था और 1969-70 में 7 लाख 45 हजार का नुकसान हुआ। तो उन्होंने फैसला किया, चूँकि प्राइवेट कम्पनी थी और गवर्नमेंट का कोई डायरेक्ट हाथ नहीं था, कि 1970 में इस कम्पनी को बन्द कर दिया जाये। बन्द करने से हम यह महसूस करते हैं कि लोगों को काफी तकलीफ हुई, काफी दिक्कतें होती रहीं लेकिन माननीय सदस्य समझ सकते हैं कि जो रेलवे 1905 में शुरू की गई थी उसके रोलिंग स्टाक की, इंजनों की, कोचेज की और वैगन्स की हालत कितनी खराब और खस्ता हो सकती है। तो इस मसले पर मौके-मौके पर गवर्नमेंट ने दिलचस्पी दिखाई, मार्टिन बर्न से भी तजकिरा होता रहा कि इसको बन्द न करें लेकिन उन्होंने हमेशा यही कहा कि हमें नुकसान हो रहा है और यह नुकसान 1958 से आगे अब तक होता रहा है।

मैं यहां पर एक बात वाज्य करना चाहता हूं कि गवर्नमेंट की जो पालिसी है रेल चलाने की उसमें रुपए का खास खयाल नहीं रखा जाता है बल्कि लोगों की सुविधा का और आराम का खयाल रखा जाता है। यहां पर कुछ हमारे माननीय सदस्यों ने कहा कि अमता हावड़ा रेलवे के लिए आश्वासन दिया गया है कि उसको बन्द नहीं किया जाएगा तो फिर इसके मुताल्लिक ऐसी बात क्यों नहीं हुई। मैं माननीय सदस्यों को जिन्होंने इसमें हिस्सा लिया और इस सदन को इस बात का आश्वासन देता हूं कि मैं उनके

