

[श्री सुरेश पचौरी]

इसके साथ एक रिप्रजेंटेशन पेट्रोलियम और कॅमिकल मिनिस्टर को दिया था रिफाइनरी के संबंध में और दूसरा गैस अलोकेशन के संबंध में और उन्होंने वित्तीय कठिनाई बताई थी। मैं चाहूंगा कि जब इस पर आप विचार कर रहे हैं तो मध्य प्रदेश को कुछ राशि देने पर विचार करें। यही मेरा आपसे आग्रह है।

PROF. MADHU DANDAVATE : I think the points are so clear that they don't need a reply.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI BHASKAR ANNAJI MASODKAR) : Now the question is —

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 1990-91, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

The motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI BHASKAR ANNAJI MASODKAR) : We shall now take up clause-by-clause consideration of the Bill.

Clauses 2 and 3 and the Schedule were added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

PROF. MADHU DANDAVATE : Sir, I move —

"That the Bill be returned."

The question was put and the motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI BHASKAR ANNAJI MASODKAR) : Before we take up the Appropriation (Railways) Bill, shall we finish the Statutory Resolution ?

SOME HON. MEMBERS : Yes, yes.

STATUTORY RESOLUTION SEEKING APPROVAL OF THE DRAFT MINISTERS' (ALLOWANCES, MEDICAL TREATMENT AND OTHER PRIVILEGES AMENDMENT RULES, 1990

THE MINISTER OF PETROLEUM AND CHEMICALS (SHRI M. S. GURU-

PADASWAMY) : Mr. Vice-Chairman, on behalf of Shri Mufti Mohammad Sayeed. I move —

"That this House approves the draft Ministers' (Allowances, Medical Treatment and other Privileges) Amendment Rules, 1990 framed under sub-section (1) of Section 11 of the Salaries and Allowances of Ministers Act, 1952 (58 of 1952) and laid on the Table of the Rajya Sabha on 22nd August, 1990."

The question was proposed.

SHRI H. HANUMANTHAPPA (Karnataka) : Sir, the resolution is only for the Ministers. Members have the facility of only 50,000. Will they increase it to 80,000 ?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI SUBODH KANT SAHAY) : We will consider it.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI BHASKAR ANNAJI MASODKAR) : Now the question is :

"That this House approves the draft Ministers' (Allowances, Medical Treatment and other Privileges) Amendment Rules, 1990 framed under sub-section (1) of Section 11 of the Salaries and Allowances of Ministers Act, 1952 (58 of 1952) and laid on the Table of the Rajya Sabha on 22nd August, 1990."

The motion was adopted.

THE APPROPRIATION (RAILWAYS) NO. 3 BILL, 1990

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI AJAY SINGH) : Mr. Vice-Chairman, I move —

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 1990-91 for the purposes of Railways, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

The question was proposed.

SHRI S. B. CHAVAN (Maharashtra) : Mr. Vice-Chairman, Sir, I am grateful to you for giving me this opportunity to speak on this Bill.

Sir, since we are coming to the fag end of this Session, I thought it necessary to refer to some problems. In fact, I am not supposed to refer to some of the issues which I had raised in some other fora outside. But, since matters have to be brought on record, I thought it necessary to mention some of the issues and since the Finance Minister is also here, I thought it would be better if he were as generous to be equally for ex-Hyderabad as he has been in the case of Konkani.

Sir, you know very well that there are areas which, because of the reorganization of the States, have become parts of the Maharashtra State like Vidarbha and Marathwada areas which were not forming part of Maharashtra before. I am going to speak about two or three railway lines for which there has been a consistent demand for the last fifty years or more. There are some new Railway lines and also few proposals for gauge conversion. Hon. Minister Railway will have to apply his mind to find workable solution to complete these within the stipulated term specially when the budget provision exists.

In this context, I would like to give the background of this also. There was a Committee, known as the Lokanathan Committee, which was appointed to find out the economic effect of not having a similar kind of gauge either connecting Bombay or connecting Nagpur. The information that we got then was that the people from the ex-Hyderabad area were getting almost 25 per cent less price for their agricultural produce. So, my only request to the Minister will be that he should make sufficient provision and see that these railway lines are completed so that conditions are not created in which people have a feeling that the ex-Hyderabad area still remains aloof. There is not even one National Highway. The railway lines have different gauges and that is why there is a problem. In fact, I had discussed this issue about Manmad-Parbhani-Parli and Parbhani-Mudkhed-Adilabad with Mr. Dandavate when he was the Railway Minister and he was kind enough to make a beginning on the Manmad-Parbhani line. But, thereafter, things moved so slowly and the Budget provisions were so inadequate that it might take very long time to complete these line—Parbhani-

Mudkhed—Adilabad quasi conversion has been sanctioned but there also the provision is very meagre it became almost an impossibility to complete this line and I think it will take a very long time to complete this line.

There are thermal stations in this area at Parli and also at Nasik and Bhusaval for which coal has to be brought from distant areas and the main line is always crowded. It is so busy that it takes a very long time to get coal for these thermal power stations. That is why we always find that the coal stocks are sufficient only for four days or so. I do not think that this will be a proper system to follow. Therefore, I would request the Minister to apply his mind to expedite this problem and see that a solution is found to get coal from shorter distance.

I will have to mention another thing also now. An agreement has been arrived at between the Maharashtra Government and the Karnataka Government on the one hand and the Railway Ministry on the other and a Railway Development Corporation has been created for the Konkani area. Actually, on similar lines, if you can make arrangements for the ex-Hyderabad area, not only of Maharashtra, but also of Andhra Pradesh, that would be very useful because these are the two areas which have remained neglected. We get our coal either from the Wardha valley or Singareni collieries in the Karimnagar district. If coal is to be brought from a shorter distance, I think this is the only way. You can complete these two lines within the stipulated time and the total investment done from these lines will be got back within very short time. I am asking you to extend the same facility which, in fact, has been promised in the case of Konkani. If that is done, I am sure that we will be able to complete this line within a very short time.

Another thing about which I would like the hon. Minister to apply his mind is about expediting the work of Railway Division for Nanded. This is another point for which there is a Budget provision. Actually I have been writing to the Railway Minister about this. Land acquisition cases have also started. Unfortunately, it is the only the 1st phase for which land acquisition is being adopted. I will

[Shri S. B. Chavan]

request the Railway Minister to see that the entire land required for the location of the Divisional Headquarters is acquired. I would like to know about this. I think it will be very difficult for you to give me all the details today. But you take note of this and kindly write to me so that I may be informed about the latest position. We have lost very valuable time after the Budget was sanctioned. You had enough time to approve the estimates, call for the tenders and start the work. Budget provision is there. Later on you may not turn round and say: we do not have sufficient time now left and that is why we will have to surrender them. With great difficulty amounts have been provided and if you do not start the work, then it will create a kind of frustration which, in fact, will not be in the interest of anybody.

Another point is about the Divisional staff, the ADARM's office, which in fact meant for this area is located at Secunderabad. The reason given was: we do not have living accommodation. Actually I had specially talked to the Collector. The Collector informed the railway officers at Secunderabad about availability of housing accommodation. Therefore, shift that office from Secunderabad to Nanded so that you are able to do this work expeditiously.

Similarly, for Purna-Mudkhed section there is the Budget provision. I would like to know whether the estimates have been prepared, they have been approved, tenders have been called, and how long it is going to take for you to start the work.

Next thing, Sir, that I would like to bring to the notice of Railway Minister is the over-crowding in trains and the kind of maintenance which is undertaken by the Railway Board. It is highly necessary that additional trains may be started. Over-crowding you can reduce by having some more coaches attached to the existing trains. Maintain coaches in the proper manner so that we are not again reminded; we belong to the ex-Hyderabad area and nothing new is going to happen.

One point more and I have done. Serious dacoities are taking place on the running railways between Secunderabad-Manmad.

A number dacoities have taken place. That is not a terrorist area. The terrorist area is totally different. But in spite of that dacoities have taken place. And that is why I will request you kindly to let me know as to what exactly has been the finding in this matter.

As in the case of Maharashtra, so also I would request you that a similar kind of agreement may be entered into between Andhra Pradesh, Maharashtra and Railway Board. And I am sure that if this is done we will be able to complete this railway line within the stipulated time.

Thank you.

श्री चतुरानन मिश्र (बिहार) : उप-सभाध्यक्ष महोदय, मैं मंत्री महोदय से एक आश्वासन चाहता हूँ और वह यह कि मैंने अभी दूसरे विषय पर चर्चा करते हुए भी कहा था कि रेलवे का जो फ्रेट एक्विलाइजेशन है, उससे बिहार, बंगाल, उड़ीसा वगैरह जो राज्य हैं उनके बहुत ज्यादा घाटा होता है और यह पिछली दो दशाब्दियों से चल रहा है। उसके चलते बिहार को बहुत घाटा होता है। बिहार के पिछड़ेपन या पूर्वांचल के पिछड़ेपन का यह एक बहुत बड़ा कारण है तो मैं मंत्री महोदय से चाहूंगा, अभी अगर संभव न हो, कल अगर संभव हों तो ठीक है, लेकिन कम से कम अगले सेशन में इसके बारे में जानकारी प्रस्तुत करें कि कब तक हम लोग ऐसे बंधे रहेंगे। अगर हम एक टन स्टील खरीदें तो पंजाब में दो सौ रुपये सस्ता हो और बिहार में महंगा पड़ जाए तो यह कब तक चलेगा? इसलिए इसके बारे में हम आपसे आश्वासन चाहते हैं। अभी संभव नहीं है तो कल हो, कल नहीं हो तो फिर अगले सत्र में दे दें।

श्री विश्वासराव रामराव पाटिल (महाराष्ट्र) : मैं भी इससे सहमत हूँ।

श्री शारदा महन्ती (उड़ीसा) : मैं भी सहमत हूँ।

SHRI ASHISH SEN (West Bengal) : Sir, being a person who is coming from

one of the States of Eastern Region, i.e. West Bengal, I would say that we are also faced with this freight equalisation problem. I fully associate myself with Shri Chaturanan Mishra and support what he has spoken about it.

श्री सत्य प्रकाश मालवीय (उत्तर प्रदेश) : माननीय उपप्रधाध्यक्ष महोदय, मैं रेलवे विनियोग विधेयक जो प्रस्तुत किया गया है उसका समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। रेल विभाग या रेल मंत्रालय जितनी भी धनराशि इस संसद से चाहे वह उनको जरूर मिलेगी लेकिन शान्तिनों की सुविधाओं के संबंध में कुछ चीजों को ओर मैं आपका ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। एक तो रेलवे प्लेटफार्म है खास कर के जो रेलगाड़ी के द्वितीय श्रेणी के डिब्बे हैं उनकी लेवेटरीज में बड़ी गन्दगी रहती है। इस विषय को बार बार उठाया गया है और कंसलटेंटिव कमेटी में भी उठाया गया है। उस में बहुत ज्यादा सुधार करने की जरूरत है। जम्मू और कश्मीर के जो हिस्से हैं वहां पर रेल लाइनों की आवश्यकता है। मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि जम्मू से उधमपुर की लाइन को बनाने की मांग बार बार की गई है और सलाहकार समिति में भी इस विषय को उठाया गया है उसको स्वीकार करना चाहिए। बनारस से लेकर दिल्ली तक कोई सीधी तेज गाड़ी नहीं है। काशी विश्वनाथ एक्सप्रेस में करीब 16-17 घंटे लगते हैं और एक सप्ताह में तीन दिन चलती है। डीलक्स है जिसमें 12-13 घंटे लगते होंगे। मेरा सुझाव यह है कि एक तेज गाड़ी बनारस से लेकर दिल्ली तक चलाई जाए, दोनों तरफ के लिए जो कि 11-12 घंटे में यहां पहुंच जानी चाहिए। यदि विशेष दिक्कत न हो, मगध एक्सप्रेस गाड़ी जिसमें 12-13 घंटे लगते होंगे, उसको बनारस से घूमा कर लाया जाए (व्यवधान) मगलसराय से जाती है, बनारस से नहीं है। उसमें 16-17 घंटे लगते हैं। इसलिए ऐसी कोई गाड़ी चलनी चाहिये जिसमें 12-13 घंटे लगने चाहियें।

एक छोटी लाइन बनारस से ले कर इलाहाबाद है यह इलाहाबाद से लेकर बनारस तक करीब करीब 120-130 किलोमीटर है। इसमें छोटी लाइन की गाड़ी से करीब साढ़े चार-पांच घंटे लग जाते हैं। बनारस से भटनी और भटनी से गोरखपुर तो बूड़गंज में परिवर्तित किया जा चुका है, इस ओर भी मंत्री जी ध्यान देंगे कि आपकी यह स्कीम स्वीकृत है लेकिन विभाग यह कहता है कि यह स्कीम वायबल नहीं है। इसलिए इस ओर भी ध्यान दीजियेगा। इलाहाबाद से लेकर कानपुर तक कोई इंटरसिटी गाड़ी नहीं है। एक ऐसी गाड़ी चलाईये जिसकी बहुत दिनों में मांग है, 6-7 साल से यह मांग है। एक ऐसी तेज गाड़ी चलाई जाए जो इलाहाबाद से फतेहपुर और फतेहपुर से कानपुर सिटी जाए और शाम को वापिस आ जाए। एक दो और समस्याओं की ओर मैं आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। लोको रनिंग स्टाफ है या आपके विभाग के ऐसे कर्मचारी हैं जिनको लौकरी से निकाल दिया गया है या निलम्बित कर दिया गया है जिनके खिलाफ पहले कार्यवाही की गई थी अब उसके परिवार और वो लोग भूखों मर रहे हैं, उनका उत्पीड़न हुआ है, उनके उत्पीड़न को समाप्त करने की कृपा करें। मेरा अन्तिम अनुरोध आपसे यह है कि रेलों में जो सेलून है इनको कृपया आप समाप्त करें। इनकी कोई आवश्यकता नहीं है। यह अंग्रेजों के जमाने में गुलामी का प्रतीक थे। भारत जैसे देश में जहां सेकेंड क्लास के डिब्बे में लोग किराया दे कर के चलते हैं और जानवरों की तरह से उनमें भरे रहते हैं इसलिए इन सेलूनों को आप समाप्त करने की कृपा करें। धीरे-धीरे कोशिश यह होनी चाहिये कि रेलगाड़ी में सारे देश में केवल एक ही दर्जा रहे और बाकी दर्जे समाप्त कर दिए जाए। इन शब्दों के साथ मैं प्रस्तुत विनियोग विधेयक का समर्थन करता हूँ।

श्री राम नरेश यादव (उत्तर प्रदेश) : माननीय रेल मंत्री ने जो विनियोग विधेयक

[श्री राम नरेश यादव]

प्रस्तुत किया है वह तो पास होगा ही इसमें कोई संदेह नहीं है। मैं एक निवेदन करना चाहता हूँ... (व्यवधान)

रेलवे में भी देश में जो असंतुलन है उसकी तरफ मैं ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। हमारे उत्तर प्रदेश के पूर्वांचल के पूर्वी जिले आजमगढ़, जौनपुर, बलिया, गाजीपुर इन चार जिलों की गरीबी को देखते हुए, पिछड़पन को देखते हुए 1954 में मुझे जहाँ तक याद है उस समय के तत्कालीन प्रधान मंत्री पंडित जवाहर लाल नेहरू जी ने एक पटेल आयोग की नियुक्ति की थी और उस आयोग ने इस चारों जिलों का सर्वे किया था। सर्वे करने के बाद एक रिपोर्ट अपनी प्रस्तुत की थी। उसमें भी यह लिखा गया है कि पूर्वांचल के विकास के लिए यह आवश्यक है कि जो छोटी लाइन शाहगंज रेलवे स्टेशन से मऊ स्टेशन को जाती है उसे बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाना चाहिए। तब से बराबर इस बात की मांग चली आ रही है कि शाहगंज से मऊ तक के लिए छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाना चाहिए यह उसमें उन्होंने अध्ययन करने के बाद लिखा है तब जाकर आने जाने के विकास का साधन अच्छा होगा और उधर का विकास भी होगा... (व्यवधान) वही मैंने बताया तत्कालीन प्रधान मंत्री पंडित जवाहर लाल नेहरू ने किया। 1954 से लेकर जब से वह रिपोर्ट आई है बराबर यह मांग उठती चली आ रही है कि इस छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाना चाहिए। मैंने इसी सदन में कई बार इस प्रश्न को उठाया। 1978 में सर्वे भी हुआ। उसके बाद भी आज तक वह मामला उसी जगह पर पड़ा हुआ है जिस जगह पर पहले था जबकि पटेल आयोग की नियुक्ति भी हुई थी। शाहगंज रेलवे जंक्शन है और मऊ भी रेलवे जंक्शन है। इन दोनों जंक्शन के बीच में यह जो छोटी लाइन चलती है इसकी स्थिति बड़ी खराब है। जैसे लिली घोड़ी जो होती है,

बरसात में धीरे-धीरे कभी इधर कभी उधर चलती है वैसे ही इस पर गाड़ियां चलती हैं। कौन उनसे जाएगा। मऊ और मुबारकपुर ऐसे कस्बे वहाँ पड़ते हैं जहाँ महोदय आप जानते हैं कि बनारसी साड़ी बनती है। साड़ियाँ यहाँ से एक्सपोर्ट भी की जाती हैं। उस व्यवसाय को भी विकास की गति मिले, वहाँ के लोगों का जीवन स्तर ठीक हो, औद्योगिक वातावरण बने इसके लिए मेरा आग्रह है कि माननीय मंत्री जी इस दिशा में शीघ्र ही कदम उठाये और इस वर्ष के अंत, 1990 के दिसम्बर होते होते उसका सर्वे कराकर फिर से उस पर काम आगे बढ़ाने का कष्ट करें।

एक दूसरा मामला है। संकेण्ड क्लास का किराया तो आपने बढ़ाया लेकिन महोदय जब स्टेशन पर यात्री पहुँचते हैं तो किन परिस्थितियों में वहाँ ठहरते हैं कितनी गन्दगी रहती है। किसी से छिपा नहीं है। कोई सफाई की व्यवस्था नहीं, मक्खियाँ भिन्नभिन्नाती हैं। लोग किस तरह से रोग के शिकार होते हैं। इन सबकी तरफ ध्यान जाना चाहिए।

आपने एक फैसला किया था कि हम कुम्हारों को ध्यान में रखकर मिट्टी के कुल्हड़ जो बनते हैं उनको चालू करेंगे। ये आज तक कहीं दिखाई नहीं पड़ते हैं। वही कागज प्लास्टिक के दिखाई पड़ते हैं। इस पर भी ध्यान दें। जो सारी रेलवे विभाग की दृष्टि है उस पर भी ध्यान दें ताकि सारे काम दुरुस्त हो सके।

जो बात मैंने कही है इसकी तरफ मुझे विश्वास है कि माननीय मंत्री जी जल्दी से जल्दी कदम उठाएंगे और उठाकर हमको भी सूचित करेंगे। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

श्री शम्बीर अहमद सलारिया (जम्मू और कश्मीर) : जहाँ तक मौजूदा बिल का ताल्लुक है, एप्रोप्रिएशन बिल फार रेलवे इसके बारे

मैं मैं यह कहना चाहूंगा कि रेलवेज में सेकेण्ड क्लास डिब्बे जो हैं, जिनमें रिजरवेशन होता है उनकी तादाद कम होती है जिसकी वजह से रेलवे में सफर करने वालों को आरक्षण नहीं मिल पाता है। जरूरत इस चीज की है कि उनकी तादाद में इजाफा हो। उसके अलावा जो जनरल कम्पार्टमेंट्स हैं उनमें लोग भेड़ बकरीयों की तरफ भरे जाते हैं। जरूरत इस चीज की भी है कि उनमें इजाफा किया जाए ताकि लोगों की तकलीफ में कमी हो। जहां तक रियासत जम्मू काश्मीर का ताल्लुक है, तब तराफ से कहा गया कि हमारा प्लान बारा-मुला तक रेलवे को ले जाने का है लेकिन हकीकत यह है कि ऊधमपुर तक भी जो रेलवे आप बना रहे हैं उसके बनते बनते कई साल हो गए। उस पर काम निहायत सुस्त रफ्तारी से हो रहा है और वह न जाने कब ऊधमपुर तक पहुंचेगी। लेकिन हमारे सूबा जम्मू और रियासत की मईशत का दारोम-दार उन यात्रियों पर भी है, जो वहां पर आते हैं। विलखसूस सूबा जम्मू में लाखों की तादाद में ऐसे लोग, यात्री आते हैं, पिल्लिम्स आते हैं, जो माता वैष्णो देवी की यात्रा करना चाहते हैं। लेकिन उनको इतनी मुश्किल दरपेश है कि रेलवे में जगह नहीं मिलती और जम्मू से कटरा तक जाने के लिए कोई रेल नहीं है।

जो मौजूदा रेलवे लाईन बिछाई जा रही है उसमें कटरा की कोई गुंजाइश नहीं रखी गई है। जम्मू की मईशत पर भी बराबर असर पड़ रहा है।

लिहाजा, मैं अनुरोध करूंगा जनाबे रेलवे मिनिस्टर साहब में कि बराएकर्म कटरा, वैष्णो देवी तक थोड़ा सा खर्चा लगता है, उस लाईन को बाएं हाथ ले जाए दामेल से, जोकि ले को जा रही है, ताकि कटरा वैष्णो देवी में जाने वाले लाखों यात्रियों को आसानी हो और उससे हमारी मईशत भी सूबा जम्मू की बेहतर होगी और एक धार्मिक काम भी सर-अंजाम दिया जाएगा।

उसके अलावा मैं यह कहना चाहता हूँ कि जहां तक ऊधमपुर से वादिये कश्मीर में रेलवे लाईन ले जाने का ताल्लुक है, उसमें मुश्किलता आ सकती है, क्योंकि इलाका बहुत ज्यादा पहाड़ी और दुश्वारगुजार है, लेकिन वादिये कश्मीर एक प्लेन और हमवार इलाका है। वहां पर बाबासानी वेरीनाग से लेकर उड़ी तक लाईन बिछाई जा सकती है।

मैं एक तजवीज जनाबे मिनिस्टर साहब की खिदमत में पेश करूंगा कि यह इस चीज का इन्तजार न करें कि कब रेलवे लाईन ऊधमपुर पहुंचेगी और न इस बात का इन्तजार करें कि कब रेलवे लाईन ऊधमपुर से वेरीनाग पहुंचेगी। वह वेरीनाग से लेकर उड़ी तक रेलवे लाईन बिछाने का इन्तजाम करें और उसके लिए कदम उठाएं ताकि उस इलाके में जो मईशत है, वह बेहतर हो सके।

हमारे इलाके में चूंकि जो बनिहाल काट गंड है, वह अपनी जिंदगी गुजार चुका है और वही एक वाहिद जमीनी रास्ता है, जोकि हमारी रियासत की वादिये कश्मीर और बदशाह को हिन्दुस्तान के साथ मिलाता है और वह रास्ता छह-छह महीने बंद रहता है। उसमें गर्मी में भी बंद हो जाता है। इसलिए वह न होने के बराबर बन चुका है। जरूरी यह है कि आप रेलवे लाईन की तरफ जंग फरमाएं और वह रेलवे लाईन जहां ऊधमपुर से कश्मीर वादी तक ले जाने के लिए तैय्यि इक्दाम करें। इसमें सियासी, इक्ता-सादी और मजाशी मसलहत, वह हासिल इसी तरीके से हो सकती है कि आप कश्मीर के आगाम का आने-जाने का रास्ता, जम्मू के आगाम के आने-जाने का रास्ता आसान करें और रेलवे लाईन प्रोवाइड करें। (समय की घंटी)

जो थोड़ा सा पैसा आप बतौर खैरात हमको दे रहे हैं, उस पर गुजारा नहीं हो सकता। हमारी रियासत उन छह रियासतों में से है,

[श्री शब्दीर अहमद सलारिया]

जिनको कि स्पेशल कैटेगरी स्टेट कहा जाता है, लेकिन बदकिस्मती है, हम अपनी बदकिस्मती पर राते हैं कि हमें 90 फीसदी ग्रांट मिलती थी, पर हमें 30 फीसदी ही मिलती है और 70 फीसदी ग्रांट हमें नहीं दी जाती जोकि हमारा हक है। हमारे ऊपर 70 फीसदी लोन लादा जाता है।

इसलिए मैं अर्ज करूंगा कि हमारा यह डिस्क्रिमिनेशन खत्म किया जाए और हमें 90 फीसदी ग्रांट और 10 फीसदी लोन दिया जाए प्लान असिस्टेंस के तौर पर, जैसा कि वादा है, जैसा कि बाकी तमाम स्पेशल कैटेगरी स्टेट्स के साथ आपका बर्ताव है। वही बर्ताव हमारे साथ किया जाए और रेलवे के बारे में जो मैंने आपसे अर्ज किया है, उस पर अमल दरा मद किया जाए। वृष्णो देवी तक फौरी तौर पर रेलवे लाईन ले जाई जाए।

वादिये कश्मीर में रेलवे लाईन बिछाई जाए। इससे वहां के हालात भी ठीक होंगे, इससे मईशत भी ठीक होगी और वहां के आदाम को कारोबार भी मिलेगा।

इन अलफाज के साथ मैं आपका शुक्रिया अदा करता हूं और इस बिल का समर्थन करता हूं।

† श्री शब्दीर अहमद सलारिया

(जमों और कश्मीर) : जहाँ तक

मوجود बल का तعلق है - एडिडोबिशन
 बल फार रेलवे اسکے बावे में
 केला चाहونका के रेलवे में
 क्लास के जो दबे हैं जन में
 डरोबिशन होता है उनकी तददान अतली
 कम होती है - جس کی وجہ سے
 ریلوے میں - فو کوٹے والوں کو
 آرکھن نہیں مل پاتا ہے - ضرورت
 اس چیز کی ہے کہ ان کی تददान

میں اضافہ ہو - اسکے علاوہ جو جنڈال
 کمپارٹمنٹ ہیں ان میں لوگ
 بھیڑ بکری کی طرح بڑے جاتے
 ہیں - ضرورت اس چیز کی بھی ہے
 کہ ان میں اضافہ کیا جائے تاکہ
 لوگوں کی تکلیف میں کمی ہو -
 جہاں تک ریاست جموں کشمیر کا
 تعلق ہے - تمام طرف سے کہا گیا کہ
 ہمارا پلان بارہ مولہ تک ریلوے کو
 لے جانے کا ہے - لیکن حقیقت یہ
 ہے کہ اودھم پور تک بھی جو ریلوے
 آپ بنا رہے ہیں اسکے بلکے بنتے گئی
 سال ہوگئے - اس پر کام نہایت مست
 رفتاری سے ہو رہا ہے اور وہ نہ جانے
 کب اودھم پور تک پہنچے گی -
 لیکن ہمارے صوبہ جموں اور کشمیر
 کی معیشت کا دارومدار ان ریاستوں
 پر ہے - جو وہاں پر آتے ہیں -
 بالخصوص صوبہ جموں میں لاکھوں کی
 تعداد میں ایسے لوگ ریاستی آتے
 ہیں - بلکہ مس آتے ہیں - جو
 ماٹا ویشتو دیوی کی ریاستوں کا
 چاہتے ہیں - لیکن انکو اتلی
 مشکل درپیش ہے - کہ ریلوے میں
 جگہ نہیں ملتی اور جموں سے کرا
 تک جانے کے لئے کوئی ریل نہیں
 ہے - جو موجودہ ریلوے لائن بچھائی
 جا رہی ہے اس میں کٹا کی کوئی
 گنجائش نہیں رکھی گئی ہے -
 جموں کی معیشت پر بھی برا اثر
 پڑ رہا ہے -

لہذا میں اپنودھہ کرونگا جناب
ریلوے منسٹر صاحب سے کہ ہوا کرم
کرا دیکھو دیوی لک تھوڑا سا خرچ
لگتا ہے۔ اس لائن کو بالکل ہاتھ
لے جائیں۔ جو کہ نے کی جارہی
ہے۔ تاکہ کرا دیکھو دیوی کو جانے
والے لاکھوں ہائریوں کو تسانی ہو اور
اس سے ہمارے مہشت بھی صوبہ
جسوں کی بہتر ہوگی اور ایک دھارمک
کم بھی سر انجام دیا جائے گا۔

اسکے علاوہ میں یہ کہتا چاہتا
ہوں کہ جہاں تک اودھم پور سے
وادی کشمیر میں ریلوے لائن لے جانے
کا تعلق ہے۔ اس میں مشکلات آسکتی
ہیں۔ کیونکہ علاقہ بہت در دسوار
گزار ہے لیکن وادی کشمیر تک ایک
پلہن اور ہموار علاقہ ہے۔ وہاں پر
بائسانی ویوی ناگ سے ایکڑ اڑی
تک ریلوے لائن بچھائی جاسکتی ہے۔

میں ایک تجویز جناب منسٹر
صاحب کی خدمت میں بھیج
کرونگا کہ وہ اس چیز کا انتظار نہ کریں
کہ کب ریلوے لائن اودھم پور پہنچے
گی اور نہ اس بات کا انتظار کریں
کہ کب ریلوے لائن اودھم پور سے
وادی ناگ پہنچے گی۔ وہ ویوی
ناگ سے اڑی تک ریلوے لائن بچھانے
کا انتظام کریں اور اسکے لئے قدم

اٹھائیں تاکہ اس علاقہ کی سہولت
ہے وہ بہتر ہو سکے۔

ہمارے علاقے میں چونکہ جو
مہیال گارت روڈ ہے وہ اپنی زندگی
گزار چکا ہے اور وہی ایک واحد
زمین راستہ ہے جو ہمارے ریاست
وادی کشمیر اور لداخ کو ہندوستان
کے ساتھ ملاتا ہے۔ اور وہ راستہ
چند چھ مہینے تک بند رہتا ہے۔
موسم گرما میں بھی بند ہو جاتا
ہے۔ اسلئے وہ نہ ہونے کے برابر بن
چکا ہے۔ ضروری یہ ہے کہ آپ ریلوے
لائن کی طرف غور فرمائیں اور وہ
ریلوے لائن اودھم پور سے وادی کشمیر
تک لے جائے کھلئے فوری اقدام کریں۔
اس میں سیاسی اقتصادی اور معاش
مصلحت وہ حاصل اس طریقے سے
ہو سکتی ہے۔ کہ آپ کھم کے عوام
کا آنے جانے کا راستہ۔ جنوں کے عوام
کا آنے جانے کا راستہ آسان کریں اور
ریلوے لائن پروانقہ کریں (وقت کی
کھلتی)۔

جو تھوڑا سا پھسے آپ بطور
خبروات ہم کو دے رہے ہیں اس پر
گوارا نہیں ہو سکتا ہمارے ریاست ان
چھ ریاستوں میں سے ہے۔ چلکو
اسپیشل کمیٹیگری اسٹیٹ کہا جاتا
ہے۔ لیکن بد قسمتی ہے کہ ہم
اپنی بد قسمتی پر روتے ہیں کہ
ہمیں ۹۰ مہند گرانٹ ملتی تھی۔

پر ہمیں ۳۰ فیصدی گرانٹ دی
ملتی ہے۔ اور ۱۰ فیصدی گرانٹ ہمیں
نہیں دی جاتی جو کہ ہمارا حق
ہے۔ ہمارے اوپر ۱۰ فیصدی ٹون
ادا جاتا ہے۔

اس لئے میں عرض کروں گا کہ ہمارا
یہ سکریمینٹیشن ختم کیا جائے اور
ہمیں ۹۰ فیصدی گرانٹ اور ۱۰
فیصدی ٹون دیا جائے۔ یکن اسسٹنس
کے طور پر جیسا کہ وعدہ ہے۔ جیسا
کہ باقی تمام اسپیشل کیٹیگری
اسسٹنس کے ساتھ آپ کا برتاؤ ہے۔
وہی برتاؤ ہمارے ساتھ کیا جائے اور
دہلوے کے بارے میں جو میں نے آپ
سے عرض کیا ہے اس پر عمل درآمد
کھا جائے۔ ویشلو دیوی تک فوری
طور پر دہلوے لائن کے جائی جائے۔
وادی کشمیر میں دہلوے لائن
بچھائی جائے۔ اس سے وہاں کے
حالات بھی تھپک ہونگے اس سے
معیشت بھی تھپک ہوگی اور وہاں
کے عوام کو کاروبار بھی ملے گا۔ ان
الفاظ کے ساتھ میں آپ کا شکریہ
ادا کرتا ہوں اور اس بل کا سمرٹن
دیتا ہوں۔ [

SHRI GOPALSINH G. SOLANKI
(Gujarat) : Mr. Vice-Chairman, Sir, I rise
to support the Appropriation (Railways)
No. 3 Bill.

The Indian Railways are the largest
undertaking under one management with

a route network of about 62,000 kms.
There are more than 3000 trains running
per day. Out of this more than 720
trains are running as passenger trains. So,
the railway administration would feel
embarrassed in maintaining the adminis-
tration. Still I would like to draw your
attention to two or three points.

Sir, in Bombay suburban trains the
former Government introduced a system
whereby clerical staff was employed for
checking the tickets after their duty hours.
They were given identity cards and they
were paid 20 to 25 per cent of what they
were collecting during their off-duty hours.
The ticket collectors meant to check the
tickets are not given overtime for than 8
hours. So, the railways suffer a great loss.
The passengers are also harassed by the
clerical staff like anything. I would like
to suggest that the railways should raise
the strength of ticket collectors. This will
wipe out the problem of unemployment
also. The present ticket collectors may
also be given some incentives.

Secondly, I would like to remind Shri
George Fernandes about one thing. He
has himself remained a unionist. Since
1974 more than 600 persons who were
removed are to be reinstated. They have
not been taken back so far. Would the
Railway Minister look into this particular
aspect to reinstate those 600 people?

Now I come to an important aspect of
thefts. At present wooden sleepers are
being replaced by cement sleepers. The
replaced wooden sleepers are being stolen
away. Not only that, other iron scrap is
also stolen away. The Railway Minister
should look into the thefts that are taking
place in the railways. If these thefts in
the railways are prevented, I would say
we could afford having golden or silver
carriages.

Timings of arrival of trains at Jammu
are motivated commercially by the former
Government and the Minister because
they had some 5-star hotels where the
tourists could stay for one day more and
give them more earning. I would like the
Minister to look into the timings of the
arrival of trains at Jammu, particularly,
the superfast train from Bombay to Jammu.

श्री एच. हनुमन्तप्पा (कर्नाटक) : उप-सभाध्यक्ष जी, मालवीय जी 16-17 घंटे के लिए कह रहे थे कि वह बहुत ज्यादा समय होता है और हमको कम समय में रेल लेकर आओ, लेकिन मैं जानता हूँ 35-40 घंटे जो होते हैं, इसलिए हमारी तरफ भी मंत्री महोदय को थोड़ा ध्यान देना चाहिए। जो राजधानी, डीलक्स और जो शताब्दी एक्सप्रेस ट्रैन्ज है ये सारे उत्तर भारत की प्रायद्वीप बन चुकी हैं। विन्ध्या के नीचे भी भारत है इस ओर भी मैं मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ और इसीलिए हिन्दी में बोल रहा हूँ। साउथ के लिए एक राजधानी भी नहीं, एक शताब्दी नहीं है, एक डीलक्स भी नहीं है, यह रेल चलाने का क्या तरीका है? क्या हम लोग भारतीय नहीं हैं? इसीलिए तुरन्त आपको अपने जवाब में एक राजधानी, एक शताब्दी, एक डीलक्स दक्षिण भारत के लिए भी देने का आज वायदा करना चाहिए, अगर आप सारे भारत को इकट्ठा करना चाहते हो? नहीं तो इनडिस्पिरिटी ... (व्यवधान) ... मैं बताता हूँ डिस्क्रिमिनेशन कैसे पैदा होता है? आप लोग तो 16-17 घंटे में, 12-13 घंटे में दिल्ली पहुँच सकते हैं, लेकिन जो मद्रास में, बँगलोर में है, त्रिवेन्द्रम में है—उनको दिनों तक रेल में बैठना पड़ता है। हम 35 घंटे, 40 घंटे, 48 घंटे तक रेल में बैठते हैं और वह भी रेल दूरी से आती है तो चौथे दिन हम यहां पहुँचते हैं। ऐसी हालत में हम राजधानी पहुँचते हैं। हमारे लिए एक राजधानी भी नहीं है, एक डीलक्स भी नहीं है, एक शताब्दी नहीं है ... (व्यवधान) ...

श्री सत्य प्रकाश मालवीय : शुरूआत हो गयी है। गोवा को राजधानी से मिला दिया गया है।

SHRI H. HANUMANTHAPPA : It is not gratis that you are giving. We are asking for our right.

मैं मंत्रीजी से अपील कर रहा हूँ।

उपसभाध्यक्ष (श्री भास्कर अन्नाजी मासोदकर) : हनुमन्तप्पा जी, आप चेंबर को बोलिए।

No cross-talk.

श्री हेच. हनुमन्तप्पा : छेड़ना मेरा मकसद नहीं है। मैं हकीकत आपके सामने रखना चाहता हूँ। आप अपना टाइम टॉबल देखिए, ये राजधानी, डीलक्स, शताब्दी—एक भी साउथ तक नहीं पहुँच रही है। दिल्ली हमारी राजधानी नहीं है, सिर्फ बनारस की है, बंगाल की है, महाराष्ट्र की है, गुजरात की है, मध्य प्रदेश की है? साउथ की नहीं है? अगर साउथ की राजधानी आप सचमुच दिल्ली बनाना चाहते हैं तो साउथ के लिए भी एक राजधानी एक्सप्रेस के लिए आपको आज वायदा करना चाहिए। शताब्दी एक्सप्रेस, डीलक्स एक्सप्रेस साउथ में भी लोग चाहते हैं। वे कहते हैं कि दिल्ली हम से दूर है। राजधानी एक्सप्रेस भी उन लोगों के लिए है, डीलक्स भी उनके लिए है, शताब्दी एक्सप्रेस भी उनके लिए है। आप हम को डीलक्स में सफर करने का मौका नहीं देना चाहते हैं। हम को राजधानी देखने के लिए तो एक गाड़ी भेज दीजिए साउथ को। इसीलिए मैं मंत्रीजी से अपील करता हूँ मंत्री महोदय से कि साउथ इण्डिया को भारत सम्मिलकर, भारत का अंश सम्मिलकर आपको अपने जवाब में उसके लिए वायदा करना चाहिए।

माननीय महोदय, दूसरी मेरी रिक्वेस्ट है कि जैसे कोंकण के लिए आपने अलग कार्पोरेशन बनाकर कोंकण रेलवे जारी रखा है वैसे ही कर्नाटक की जो मेन लाइन है, हार्ट लाइन है—मिराज बँगलोर, वह पीछे पड़ी हुई है। वह मीटर गेज में है। जब वहां पन्ना-बँगलोर ट्रेन थी और जब कनवर्सन चालू हुआ पूना से मिराज तक, वह रुक गया।

[श्री हर्ष. हनुमन्तप्पा]

बहु 25 साल से आगे नहीं बढ़ रहा है। रेलवे में कर्नाटक वाले 25 साल पीछे चले गए हैं। तो मिराज-बेंगलोर जो कनवर्सन है, वह जल्द-से-जल्द करना चाहिए। अगर जरूरत पड़े तो जैसा आपने अलग कोकण रेलवे का कार्पोरेशन बनाया है, वैसे अलग कार्पोरेशन बनाकर मिराज-बेंगलोर ट्रेन का आपको बूड गेज में कनवर्सन करना चाहिए।

एक मेरी रिक्वेस्ट यह भी है कि जब तक कलकत्ता में मेट्रो बने, तब तक बेंगलोर मेट्रो के लिए इन्तजार नहीं करना चाहिए। वहाँ मेट्रो रेलवे के लिए सर्वे हो चुका है तो राज्य सरकार की मदद से या सहायता से आप बेंगलोर में मेट्रो रेल अभी से चालू कीजिए। जब कलकत्ता में बन जाएगी तब सोचेंगे, इसके बजाय अभी से बेंगलोर के लिए मेट्रो रेलवे के बारे में सोचिए क्योंकि उसका सर्वे भी हो चुका है।

फायनली सर, हम बहुत दिनों से मांग कर रहे हैं साउथ वेस्ट जोनल रेलवे हैडक्वार्टर रेलवे रिफार्म्स कम्पनी ने भी इसकी रिक्-मंडेशन की है, लेकिन जब कभी भी हम डिमाण्ड रखते हैं तो रेलवे वाले बोलते हैं कि पैसा नहीं है। जोन के लिए सारे पैसे इकट्ठे जरूरत नहीं हैं। मैसूर, बेंगलोर, गुंडक्रल, हुबली, शोलापुर और पालघाट डिवीजन है, उन को कार्ब आउट कर के एक नया जोन बनाइए उस में तो 6-7 सौ करोड़ की जरूरत नहीं है। इंफ्रास्ट्रक्चर सारे है, उसको कनवर्ट कर एक नाम रखना है, एक जोनल हैडक्वार्टर का। यह जोनल हैडक्वार्टर के लिए, डिवीजनल आफिसर की जो बिल्डिंग तैयार है, वह जोनल आफिस के लिए भी ले सकते हैं। इसीलिए साउथ वेस्ट जोन—जो रेलवे रिफार्म्स कम्पनी ने रिक्-मंड की है, उस पर भी आप विचार करें। बाकी एक स्टेट गवर्नमेंट की रिक्वेस्ट है। दो दो। ... (व्यवधान) ...

आप जो कोयला भेज रहे हैं थर्मल प्रोजेक्ट त्रिचूर को, वह कोयला सीधे रास्ते से आता था और कुछ प्राइस हम दे रहे थे। आप रेलवे की सुविधा के लिए आप उसको कनवर्सन रांड से भेजकर, लम्बे रास्ते से भेजकर कर्नाटक सरकार से ज्यादा फ्रेंट वसूल कर रहे हैं। कर्नाटक सरकार ने नहीं कहा कि हम को इस रूट से भेजो। पहले वह कम फ्रेंट पर आता था, लेकिन आपने अपनी सुविधा, अपनी सहूलियत के लिए रूट चेंज कर के ज्यादा चार्ज किया है। ज्यादा चार्ज किए हैं, वह रिक्वेस्ट सामने है उसको कम करने के लिए या कौन्सिल करने के लिए।

लास्ट प्वाइंट, जो मेरे डिस्ट्रिक्ट से संबंधित है, रेलवे मंत्री जी हमारे यहां आए थे मार्च में और उन्होंने वायदा किया था कि यह चित्रदुर्गा—रायदुर्गा रेलवे का जो आधा हिस्सा बाकी पड़ा है, उसको तीन साल में वे पूरा कराएंगे। इसके लिए जितनी राशि की जरूरत हो, वह राशि आप उसके लिए दे दें, इस एप्रोप्रिएशन में आपने कितना रखा है, वह तो मालूम नहीं, अगर हो सके तो एडजस्टमेंट करके दे दें या अगर और इसके लिए एप्रोप्रिएशन से लाएं तो मैं उसको पास कराने में समर्थन दूंगा। मेरी रिक्वेस्ट है चित्रदुर्गा और रायदुर्गा का जो वायदा मंत्री जी ने किया है तीन साल में पूरा करने का उसके पूरा कराने का आप ध्यान रखें।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं इस एप्रोप्रिएशन बिल का समर्थन करता हूं। हिन्दी में मैं इसलिए बोला हूं कि ईपण्ड्या के समुत्थ में भी भारत है, इसको ध्यान में रखते हुए एक राजधानी या शताब्दी या डोलक्स ट्रेन का वायदा आज आगरा के मंत्री जी से आया।

श्री सत्य प्रकाश गालवीय : मैं आपकी बात का पूरा समर्थन करता हूं।

श्री हर्ष. हनुमन्तप्पा : अरे भाई, मेरी हिन्दी को एप्रीसिएट करते हुए एक राजधानी

□ □ श्री विश्वासराव रामराव पाटिल
मिरज-बैंगलोर के लिए मैं समर्थन करता हूँ... (व्यवधान) ...

THE VICE CHAIRMAN (SHRI BHASKAR ANNAJI MASODKAR) : Shrimati Bijoya Chakravarty. ... (Interruptions) ...

SHRI H. HANUMANTHAPPA : We want a Rajdhani for the South.

... (Interruptions) ...

THE VICE CHAIRMAN (SHRI BHASKAR ANNAJI MASODKAR) : Mr. Minister, they are all supporting it : You may give a Rajdhani for the South. ... (Interruptions) ...

SHRIMATI BIJOYA CHAKRAVARTY (Assam) : Mr. Vice-Chairman, Sir, I support the Appropriation (Railways) No. 3, Bill, 1990.

Sir, all these years, during the Congress rule, many trains have been given for Tamil Nadu, Andhra Pradesh and many other areas. But during these 42 years of Congress rule we in Assam have not got any train like the Satabdi Express and so on. That is why I am appealing to the honourable Minister that he should very quickly extend the broad gauge line up to Tinsukia because this extension is very much necessary. Secondly, I want a faster train to be introduced for Assam.

Sir, whenever I travel in the train I find that water and lights are missing on the train. These needs should be met. This is my request. That is all I have to say.

Thank you very much.

SHRI SARADA MOHANTY : Mr. Vice-Chairman, Sir...

... (Interruptions) ...

THE VICE CHAIRMAN (SHRI BHASKAR ANNAJI MASODKAR) : It is not only the trains but we are also overcrowded. ... (Interruptions) ...

SHRI SARADA MOHANTY : Sir, the Paradip port is going to be developed shortly, and the railway line from Daitari to Banspani must be connected to that. I therefore request the Minister to consider this proposal and do the needful in the meantime.

My second point is that the Neelachal and Delhi-Puri Express which goes from New Delhi to Puri leaves New Delhi at 5.40 in the morning, which is an odd time. This timing may be changed to 7.00 in the morning. Thank you, Sir.

... (Interruptions) ...

THE VICE CHAIRMAN (SHRI BHASKAR ANNAJI MASODKAR) : As I said, we are becoming overcrowded now. Let us finish the list. Mr. Hanumantha Rao.

SHRI MOTURU HANUMANTHA RAO (Andhra Pradesh) : Mr. Vice-Chairman, Sir, I do not want to take much time of the House because it is already late. ... (Interruptions) ...

SHRI H. HANUMANTHAPPA : Mr. Rao, please support my demand for a Rajdhani Express for the South.

SHRI MOTURU HANUMANTHA RAO : Sir, I fully support Mr. Hanumanthappa's suggestion for a Rajdhani Express for the South.

THE VICE CHAIRMAN (SHRI BHASKAR ANNAJI MASODKAR) : The Minister will take note of it. If that is the only point, then you need not say.

SHRI MOTURU HANUMANTHA RAO : Sir, there are certain superfast express trains from Delhi to Madras,

Karnataka and other places. But, at the same time, there is no quota for reservation of berths up to Vijayawada. So, from Delhi we have to fight our way to Vijayawada in other compartments without any particular reservation. I hope the honourable Minister would see to it that a sufficient quota of reservation is fixed for us.

Secondly, Sir, there is no broad gauge branch line between Macherla and Guntur, but in between Guntur and Vijayawada a broad gauge line is already there, it is not linked. But if one has to go from Vijayawada to Macherla, he has to go by one train up to Guntur and then catch another train for Macherla. Without any financial commitment, the Macherla-Guntur line can be extended up to Vijayawada and I would request the honourable Minister immediately to undertake this.

Thirdly, in the Konark Express there is not enough reservation of A.C. 2-tier berths for Vijayawada: only two berths are available. Vijayawada being a business centre and Bombay also being another business centre, still, between Bombay and Vijayawada the train that is available is only the Konark Express.

THE VICE CHAIRMAN (SHRI BHASKAR ANNAJI MASODKAR): All these suggestions can be sent to him, I think.

SHRI MOTURU HANUMANTHA RAO: Fourthly, my most important point, Mr. Vice Chairman, ...

THE VICE CHAIRMAN (SHRI BHASKAR ANNAJI MASODKAR): The last.

SHRI MOTURU HANUMANTHA RAO: The victimised railway employees are not being reinstated even after nine months of assumption of office by the National Front Government. Especially because of Mr. Fernandes, he being a trade-union leader, they expected so much that

immediately he would see to it that they would be reinstated. But even the other day in the Question Hour he was explaining, and he has written a letter in reply to my special mention also in which he simply stated that it was under review. How long the review would go on, we do not know. Many representations were made to him, and they were expecting some decision before the end of the session, by the 7th. But that too has not come up.

THE VICE CHAIRMAN (SHRI BHASKAR ANNAJI MASODKAR): Let us see what the Minister says.

SHRI MOTURU HANUMANTHA RAO: It is very disappointing and I hope that the Ministry would see to it that immediately a decision would be taken about them.

THE VICE CHAIRMAN (SHRI BHASKAR ANNAJI MASODKAR): Mr. Fernandes, do you want to say something?

SHRI JOHN F. FERNANDES (Goa): Two points about Goa. We have a lot of problems?

THE VICE CHAIRMAN (SHRI BHASKAR ANNAJI MASODKAR): Will it not be better if you send all these things to the Minister? (*Interruptions*)

SHRI JOHN F. FERNANDES: Sir, thank you for permitting me.

I rise to support this Bill as passed by the Lok Sabha.

It is said that the Indian Railways are the second largest network in the world, next to the USSR. I feel that this sector is the most mismanaged sector and creates a big strain in our national economy. We suffer loss of crores of rupees due to the mismanagement and pilferage. The only silver lining the Railway has, is that often

they are faster than our domestic airlines, and on certain sectors good food is provided. The mismanagement is due to full Government control, and I feel that the Government will do well by allowing private operators to join the Railways as has been done by the civil aviation Ministry by permitting air taxi services.

The staff lack courtesy, and the platforms are very unclean. Therefore, I would recommend that the staff should be periodically trained in public management by providing a compulsory reorientation course in public relations and sanitation. Touts and black-marketeers are common sights at the railway stations. In a sense, the tourists who are mostly foreigners, are harassed by these agents and touts. Agra is the best example. To avoid this harassment, I would request the hon. Minister to have a separate Tourist Police Cell within the Railway Police Force, and this Force may be stationed at important tourist centres in the country.

Coming to my State of Goa, Sir, it has made a good beginning by starting the Konkan Railway, by initiating the work on the Konkan Railway line, and I compliment the Government for that. The Konkan Railway Corporation is a novel example of people's participation in regional development. Let us hope that the Konkan Railway will see the light of day on schedule.

But the perennial problem of my State is the conversion of the meter gauge into broad gauge because the Mormugao Harbour is connected to that line, and it can cater to the hinterland and the Western Ghats. I feel, to save this Port from financial crisis the only solution is to convert this railway line into broad-gauge line because the modern trade is done by the container system. I think this is the only solution which can save this Port.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI BHASKAR ANNAJI MASODKAR) : Please conclude.

SHRI JOHN F. FERNANDES : Yes, just concluding.

The Goa Express which was inaugurated by this Government with great fanfare on the 18th June this year lacks a pantry car.

Also the people of Goa do not get return reservations from Goa itself.

I hope that the hon. Minister will provide for these two things.

With these few words, I support this Bill.

DR. YELAMANCHILI SIVAJI (Andhra Pradesh) : I compliment the Minister for preparing this scheme for mobilizing Rs. 1,000 crores from outside the Budget to lay the Konkan Railway line. There are several railway lines, survey of which has been completed in Andhra Pradesh, like Venkatgiri-Nadikudi, Kavvuru-Bhadrachalam, Nizamabad-Ramagundam Guntur-Gunta 1 gauge conversion and circular rail in the twin cities of Nizampatnam-Nidadavole. Likewise several surveys have been completed. I would like to advise the Minister to open a dialogue with the State Government so that the State Government may be involved in laying the new railway lines in Andhra Pradesh as has been done in the case of the Konkan railway line.

Earlier there was a line between Guntur and Nidadavole. Without passing through Tenali, the railway line used to go via Chhundur, but because of the negligence of the railway authorities, the railway track has been removed. The railway line is there and everything else is there. With a little investment, you can restore that line and thereby the distance between Madras and Hyderabad may be reduced by 60 to 70 kilometres and the time also may be saved.

Higginbothams and A. H. Wheeler shops on the railway platforms may be decentralised and they may be allotted to the un-

employed graduates. Food that is supplied in the casseroles may be hygienic, but it is too costly. In addition to the carserole food, the Janata food may also be made available on the platforms. When we start from Delhi to our native place, for 30 hours we are cut off from the entire world. So, I would like you to explore the possibility of introducing TV and Radio news service in the railway compartments so that we are in touch with the world outside. Likewise, the mobile library may be restored, as was there in the Tamil Nadu Express in the earlier days.

Several Members mentioned about the Shatabdi Express between Madras and Delhi. The earlier Minister had announced such a proposal, but little has been done in this regard. I would like to suggest that Waltair Division may be transferred to the South-Central Railway. In lieu of that Hubli Division may be transferred from the South Central Railway to the Southern Railway. Trains running between Hyderabad, Cochin and Tirupati to Varanasi may be extended to Delhi.

To eradicate ticketless travel, a ticket collector may be employed for each and every compartment to solve the ticketless travelling problem as well as to solve the unemployment problem. We badly need a railway school for the Railway employees at Guntur. A wooden bridge is needed at Guntur. During the recent cyclone, the Deputy Prime Minister, Mr. Devi Lal, had promised to lift gypsum from the cyclone-affected areas free of cost. I do not know what has happened to this. The Deputy Prime Minister has been removed and the Agriculture Minister of Andhra Pradesh, who had sought that promise, has also been changed from that portfolio recently. *(Interruptions)*. The rent charged at the railway retiring rooms is too high. The railway passengers stay there only for bath and to change their clothes and to catch the

next train. They stay there hardly for a couple of hours. The rent may be fixed depending upon the hours of their stay instead of fixing it for the entire day, when they stay there only for one or two hours.

The earlier Minister along with the then Industries Minister, Mr. Vengal Rao, laid the foundation stone for the Railway Fish Plates unit at Chintakurni of Khammam district. I don't know what has happened to the foundation stone. It is there or not, I don't know.

9.00 P.M.

The consultative Committees of the Zonal Railways as well as the consultative Committees of the Divisional Railways are not functioning throughout the country. I would like to advise you to see that these Committees may be restored so that we can appoint our own people *(Interruptions)*.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI BHASKAR ANNAJI MASODKAR) : Please conclude.

DR. YELAMANCHILI SIVAJI : With these suggestions, I conclude and thank you very much.

SHRI VISHVJIT P. SINGH (Maharashtra) : Mr. Vice-Chairman, Sir, I have spoken on numerous occasions in this House on the problems of Bombay and I find that my appeals inevitably fell on deaf ears. Successive Ministers have been spoken to by me during the Budget debate, debate on the Appropriation Bill, debate on the Railway Budget and debate on the Railway Appropriation Bill. Once again I am going to try my level best to try convince this Minister. He is a new Minister, a young Minister and good-looking Minister. Let us see what he does. I would like to explain first, through you.

SHRIMATI BIJOYA CHAKRAVARTY : You send all the compliments in writing to him so that he can get happiness.

SHRI VISHVJIT P. SINGH : You must remember, Madam, when I want something from the Minister, I always compliment. In fact, I come to them whenever I want something from anybody and I always compliment them. What is the reason for that I do not know. Anyway, let me first explain the importance of Bombay. Bombay pays one-third of the country's incometax. Bombay pays 60 per cent of the country's customs duty. Bombay pays 20 per cent of the country's Central excise. Bombay generates 10 per cent of the country's industrial jobs. Bombay port is the India's largest port which handles 40 per cent of its maritime trade. Bombay airport handles 58 per cent and 41 per cent of India's international and national air passenger traffic respectively which is $1\frac{1}{2}$ times as much as Delhi, the next highest. The off-shore oil and gas fields of Bombay High nearby produce about 51 per cent and 48 per cent of the country's total production. Most of it is handled from Bombay. Bombay's oil refining throughout is 23 per cent of the total of the country. It is the home of India's nuclear programme. It is the country's largest naval base. It is the financial capital of India. It is the most cosmopolitan city of India.

SHRI MOTURU HANUMANTHA RAO : Nobody ignores Bombay. Can they afford to ignore Bombay.

SHRI VISHVJIT P. SINGH : Let me inform you, Mr. Vice-Chairman, the repository of our civilisation, the repository of our culture, of our institutions and all our institutions are housed in our urban agglomeration. Let me tell you that the oldest institutions in this country belong to Bombay city including the Congress party which was responsible for bringing freedom to this country. Let me tell you.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI BHASKAR ANNAJI MASODKAR) : Only points.

SHRI VISHVJIT P. SINGH : Now I am going to come to the point. I will take two

minutes, exactly two minutes. The commuter rail transportation system has become a step-child. Neither the State Government can do anything about it because it is controlled by the Centre nor the Centre, the Railways are interested in doing anything about it. The Municipal Corporation though it wants to, cannot do anything about it. So the result is it becomes a step-child and nobody does anything about it. I would like to tell you in 1950-51, the total number of train trips per day was 741 with the average number of passengers 7.83 lakhs daily. Today in 1988-89 -- this is last year's figures -- the number of train trips was 1744 and the number of passengers was 39.60 lakhs per day. Nearly 40 lakhs of passengers are travelling on those trains, crowded trains every day, and in the most horrible conditions and I would like to urge upon the Minister that a full report has already been prepared which is there with his Ministry. It was prepared by the Bombay Metropolitan Regional Development Authority in March 1990. It is called "Improvement of Suburban Railway System in Bombay Metropolitan Region" and it has identified 16 projects with a total outlay in the Eighth Plan period of Rs. 1,272 crores of which Rs. 300 crores are on on-going projects and Rs. 972 crores on new projects. The total cost up to the end of projects completion at today's rate is Rs. 1,654 crores and I would like to impress upon the Minister to kindly use his good offices, to save the city of Bombay, Bombay which does so much for this country and for which nothing is done at all. I would request this House, request you Mr. Vice-Chairman, request the Minister to kindly do something about the city of Bombay. Do something about the Commuter Railway Transport System so that the city which is going to have over ten million inhabitants in 1990-91, at least something should be done for them. Thank you.

SHRI ANANTRAY DEVSHANKER DAVE (Gujarat) : Sir, in Gujarat, Kutch is a border district as well as a backward district and it is the second largest district in the country. Our long pending demand with the Railways is that from Gandhidham to Kandla, the metre gauge line should be converted into broad gauge line. This is our long pending demand. So I re-

quest the hon. Minister to please look into this matter as early as possible. Thank you.

श्री छोटू भाई पटेल (गुजरात) : श्रीमन्, मैं अपने बात कहने से पहले सरकार से गुजरातिश करूंगा कि आज 24 घंटे का बंद का दिन है। दोनों हाउस के कर्मचारी काम कर रहे हैं, इसलिए उन के घर जाने के लिए मैं आशा करता हूँ कि सरकार ने कुछ व्यवस्था की होगी। इसके बारे में सीरियसली सोचने के लिए मैं आपके माध्यम से सरकार से गुजरातिश करता हूँ।

महोदय, अब मैं अपनी बात पर आता हूँ। So far as South Gujarat is concerned, Ankleshwar and Vapi is the biggest industrial base in Asia. तो सरकार के पास इलेक्ट्रिकल मल्टीपल रेक का रिपोर्ट भी है। मैं चाहूंगा कि विरार से सूरत फर्स्ट फेज में इलेक्ट्रिकल मल्टीपल रेक का प्रोजेक्ट जल्दी मंजूर किया जाए। सेकंड फेज में सूरत से बड़ौदा और थर्ड फेज में बड़ौदा से अहमदाबाद का प्रोजेक्ट पूरा करें।

तीसरी बात मैं कहना चाहता हूँ कि इण्डस्ट्रियल एस्टेट के कंप्यूटर जो हैं वह रोजाना हेराफेरी करते हैं, उससे दिक्कत हो रही है। इसलिए सीरियसली कर्मचारी के बारे में सोचा जाए।

मेरा चौथा सुझाव यह है कि मुंबई से दिल्ली रोजाना 6 एक्सप्रेस ट्रेन्स चलती हैं और एक ट्रेन में राउंड एबाउट 300 पैसेंजर्स रह जाते हैं, उनको जगह नहीं मिल पाती है। तो मैं सरकार से गुजरातिश करूंगा और मंत्री जी भी गांधीयन फिलासाफी से जुड़े हुए हैं तो हमारा दाण्डी जो बल-साड़ डिस्ट्रिक्ट में पड़ता है वह इंटरनेशनल हिस्टोरिकल प्लेस है। अतः वहां से 2 अक्टूबर से दिल्ली से दाण्डी के लिए एक सुपरफास्ट एक्सप्रेस ट्रेन चलाई जाए जिससे

रोजाना जो पैसेंजर्स रह जाते हैं वह आ जा सकें क्योंकि यहां एंबेसी दिल्ली में है। वहां बहुत सी फौमिलीज जो विदेशों में रहती हैं वहां से आती रहती हैं। तो दिल्ली से उनका बड़ा ताल्लुक रहता है। घूमने-फिरने के लिए वे नार्थ इण्डिया में आते-जाते रहते हैं। तो दिल्ली के लिए एक नई ट्रेन 2 अक्टूबर से चलाई जाए, यह मेरी रिक्वेस्ट है। मैं आशा करता हूँ कि मंत्री जी गांधी फिलासाफी में जुड़े हुए हैं तो 2 अक्टूबर से नई ट्रेन चलाने की कृपा करेंगे। धन्यवाद।

डा. अब्दुल अहमद खान (राजस्थान) : श्रीमन्, एक मिनट में दो बातें मैं कहना चाहता हूँ। राजस्थान में जो सवाई माधोपुर से जयपुर, जोधपुर के लिए बड़ी लाइन का प्रावधान किया है, लेकिन उसका बजट कम है। मात्र 10 करोड़ रुपये का प्रावधान किया है। माननीय मंत्री जी से मैं आप्रह करूंगा कि 400 करोड़ रुपये का पूरा प्रोजेक्ट है, उसके लिए पूरा प्रावधान कराएँ।

दूसरी बात यह है कि सवाई माधोपुर होकर राजधानी एक्सप्रेस गुजरती है तो राजधानी यहां अवश्य रुकें क्योंकि राजस्थान में सवाई माधोपुर छोटी-बड़ी लाइन का जंक्शन है, वहां से बैठकर लोग मुंबई जाते हैं। इसलिए राजधानी को सवाई माधोपुर में रोकने की व्यवस्था करें। धन्यवाद।

SHRI V. NARAYANASAMY (Pondicherry) : Mr. Vice-Chairman, Sir, I would ask only one question. Mr. Minister. South has been neglected for the past 42 years.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI BHASKAR ANNAJI MASODKAR) : What is your point?

SHRI V. NARAYANASAMY : I am coming to the important point. Till 1983, the Madras-Pondicherry Express was running. Afterwards it was discontinued saying that there is no revenue. It was covering not only Pondicherry but also Tamil Nadu. Most of the commuters were Government

servants and that train was very useful to them.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI BHASKAR ANNAJI MASODKAR) : He will consider it.

SHRI V. NARAYANSAMY : The trains are not being run with a profit motive only. They are service-oriented. Right from 1987, when I put the question, the reply I have been getting is, 'The Government is not getting profit. I would like to tell the hon. Minister that the train which was discontinued should be revived so that all the people who are living on the route between Madras and Pondicherry may get the benefit.'

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI BHASKAR ANNAJI MASODKAR) : Well, Mr. Minister. You have to catch the train.

SHRI AJAY SINGH : Sir, I am afraid the Railway Minister has missed his train.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI BHASKAR ANNAJI MASODKAR) : For the Railway Minister it is not delayed. I believe.

SHRI AJAY SINGH : No. It won't be. That is why I missed it.

Well, I am very grateful to all the learned colleagues for their various suggestions for action. Most of them, some of them at least, were very emotional and strongly-worded. But they have chosen to leave before I could reply to them. I will take all the suggestions into consideration and I also promise to reply to them individually so that I may not take the time of the House now. With these words, I would request that the House may approve the Bill.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI BHASKAR ANNAJI MASODKAR) : tion is :

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 1990-91 for the purposes of Railways, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

The motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI BHASKAR ANNAJI MASODKAR) : We shall now take up clause-by-clause consideration of the Bill.

Clause 2 and 3 and the Schedule were added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

SHRI AJAY SINGH : Sir, I move :

"That the Bill be returned."

The question was proposed.

श्री सत्य प्रकाश मालवीय : एक तो शेड्यूल खत्म होना चाहिए इसके लिए मंत्री महोदय स्पष्ट आश्वासन दें। दूसरे मैंने निवेदन किया था कि जो लोकल रनिंग शिफ्ट एम्पलाइज हैं लोको के और दूसरे एम्पलाइज रेलवे के 6-6, 7-7 साल से हैं उनके लिए मंत्री महोदय ने आश्वासन दिया था और तीसरे मगध एक्सप्रेस बनारस से ले जाने के लिए कहा था तो मंत्री महोदय इसके बारे में भी बताएं।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI BHASKAR ANNAJI MASODKAR) : Do you want to respond ?

SHRI AJAY SINGH : Yes. I want to respond to one of the suggestions.

SHRI H. HANUMANTHAPPA : Mr. Vice-Chairman, one minute. Since the House is sitting late, we are obliging for individual replies. This is not the way usually. It should not become a precedent for every debate hereafter. The Ministers should not say, "I will send individual replies". Because we are sitting late till 15 P.M. the House obliged today. Other Ministers should not take shelter under this and say they will send individual replies in other debates too.

SHRI V. NARAYANASAMY : They should not take it for granted in other matters.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI BHASKAR ANNAJI MASODKAR) : No, it will not be a precedent.

SHRI AJAY SINGH : A train is being considered. (*Interruption*).

SHRI VISHVJIT P. SINGH : Will you send a copy of it ?

सुपर फास्ट ट्रेन वाराणसी से दिल्ली के लिए बहुत जल्दी कोशिश करेंगे ।

SHRI AJAY SINGH : We will send a copy of it.

The suggestion about a deluxe train will be considered and we try to do it as soon as possible.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI BHASKAR ANNAJI MASODKAR) : Now the question is :

Mr. Vishvjit P. Singh is coming. I will reply to him. You will be glad that we have prepared a very detailed status paper on the entire problems related to the sub-urban traffic in Bombay metropolitan and larger areas. We will be releasing it within a week's time and we intend to have a public debate. There are two main points in it. How to raise the kind of money that is required and how to implement them, we have to apply the same thing as that we have done for the Konkan Railway. That will be done within a week's time.

"That the Bill be returned"

The motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI BHASKAR ANNAJI MASODKAR) : The House now stands adjourned till 11 A.M. tomorrow.

The House then adjourned at seventeen minutes past nine of the clock till eleven of the clock on Friday, the 7th September, 1990.