

[Shri Dipen Ghosh]

even MPs, MLAs and public representatives also have to pay Rs. 20, but the Railway Officials; IAS Officers; Government Secretaries will be exempted from payment. We had to bring it to the notice of the Minister about how the big Railway bosses behaved.

SHRI SUKOMAL SEN (West Bengal): A little correction, Sir.

First they issued orders prohibiting cars of MPs and MLAs to enter the cab-road. When they protested, they issued another order saying that all cars can be parked there, but they would have to pay a fee.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): The Minister should get the facts checked up.

SHRI DIPEN GHOSH: I may tell another small thing. Suddenly in the Rajdhani Express AC Sleeper was put at the end or just near the engine. The AC First Class was kept at the centre. When we enquired they said it was for safety. We said: how could it be? I don't know; but I feel it could be for the safety of the people who travel by A.C. First Class that means Railway Board Members, Chairman and other high officials.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): Has he given this in writing or orally they have told you?

SHRI DIPEN GHOSH: Yes. We had to take it up with the Minister. Even on small issues we have to go to the Minister every time and get the things rectified.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): I would like to know if it was stated in writing that this was required for safety purposes.

SHRI DIPEN GHOSH: When the first inquiry was made, they said it was for safety purposes. We pointed out how the AC First Class coaches could not be taken to that position. Why?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): Anyhow, you better check that up.

SHRI DIPEN GHOSH: Sir, no train in our country runs on time. Not even the Rajdhani Express runs on time. Most of our MPs travel by Rajdhani Express every week or twice a week. Most of the time it does not run on time. If we write about this to the Railway Board Officials they give one reason or other, this way or that way. This is the efficiency of the Railway Board. Therefore, I demand that this white elephant must be dismantled. Why should we have the Railway Board in addition to the Railway Ministry? There is no need for it.

With these words I conclude.

## MESSAGE FROM THE LOK SABHA

The Illegal Migrants (Determination by Tribunals) Amendment Bill, 1988

SECRETARY-GENERAL: Sir, I have to report to the House the following message received from the Lok Sabha signed by the Secretary-General of the Lok Sabha:

"In accordance with the provisions of rule 96 of the Rules of procedure and Conduct of Business in Lok Sabha, I am directed to enclose the Illegal Migrants (Determination by Tribunals) Amendment Bill, 1988; as passed by Lok Sabha at its sitting held on the 29th March, 1988."

Sir, I lay a copy of the Bill on the Table.

## I. RESOLUTION APPROVING RECOMMENDATIONS OF THE RAILWAY CONVENTION COMMITTEE—Contd.

## II. THE APPROPRIATION (RAILWAYS) BILL, 1988—Contd.

## III. THE APPROPRIATION (RAILWAYS) No. 2 BILL, 1988—Contd.

#### IV. THE APPROPRIATION (RAILWAYS) NO. 3 BILL, 1988—contd.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): Now the House will take up the Resolution and the Appropriation (Railways) Bills.

श्री भंवर लाल पंवार : (राजस्थान) : उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं विनियोग (रेल) विधेयक, 1988, विनियोग (रेल) संख्यांक 2 विधेयक, 1988, विनियोग (रेल) संख्यांक 3 विधेयक, 1988 एवं संकल्प का समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूँ।

मान्यवर, भारतीय रेल ने उत्तरोत्तर प्रगति की है। पिछले सखा और बाढ़ के समय में भी भारतीय रेल ने माल ढुलाई में और यात्रियों की ढुलाई में भी बहुत ज्यादा प्रगति की है और लगभग 200 प्रतिशत अधिक माल की ढुलाई की है जिससे बाढ़ और सूखा वाले क्षेत्रों को मदद मिल सकी है। इस वर्ष 69 नई रेलगाड़ियाँ चलाकर और कुछ रेलगाड़ियों की गति को बढ़ाकर यात्रियों को और ज्यादा सुविधा प्रदान की गई है। इस समय हमारे राजस्थान में रेलों की सुविधा के संबंध में मैं कुछ निवेदन करने चाहूंगा।

श्रीमन्, मैंने 10 मार्च, 1986 को जो निवेदन रेल मंत्री जी से किया था, उसके पश्चात मार्च, 1987 में भी जिन मुद्दों पर निवेदन किया था, वे सारी बातें अब तक दो तीन माल के बाद भी नहीं हो पाई और राजस्थान के लोगों को राहत उनकी मांगों के संबंध में नहीं मिल पाई। मैं समय की कमी के कारण अपने 10 मार्च, 1986 को कही गई बातों का ही पुनः उल्लेख करना चाहूंगा जो कि राज्य सभा डिबेट की पृष्ठ सं. 491 से 499 तक उद्धृत की गई है। उन बातों को पढ़कर मैं आपका समय नहीं लेना चाहता हूँ, लेकिन निवेदन करना चाहता हूँ कि आप उनको इस बजट स्पीच में इनक्लूड करें।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): The Minister will look into it.

श्री भंवर लाल पंवार : विशेष रूप से मैं बीकानेर की ओर आपका ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा कि बीकानेर शहर के बीच से होकर जो रेल जाती है, वहां बाजार इतना व्यस्त है कि आधे घंटे तक ट्रैफिक वहां रुक जाता है। वहां पर है। उसका निर्माण करने के लिए रेल मंत्री जी अपने बजट के अंदर प्रावधान करें या किसी प्रकार से उसको इस साल में पूरा करा दें जो बीकानेर के लोग आप के शुक्रगुजार होंगे और उनका इससे बहुत सुविधा मिल सकेगी।

जहां तक रेलों की स्पीड बढ़ाने का सवाल है, मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि राजधानी एक्सप्रेस की जो स्पीड प्रारम्भ में 130 किलोमीटर थी, वह घटकर 110 या 109 पर आ गई है तो इस संबंध में भी ध्यान देने की जरूरत है और समय पर गाड़ियों को चलाने की आवश्यकता है।

इसके अलावा कुछ भारी इंजिनों के बारे में भी मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि आपने भारी इंजिन तो मंगा लिए हैं और जो आ गए हैं, उसके लिए न तो आपके डाइवर्स पहले ट्रेनिंग ले पाए हैं ताकि उनको ठीक से चला सकें। तो इसके संबंध में भी मंत्रालय को पहले से ध्यान देना चाहिए।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं इस रेल बजट विनियोग विधेयक का समर्थन करता हूँ।

SHRI YALLA SESI BHUSHANA RAO (Andhra Pradesh): Mr. Vice-Chairman, Sir, due to constraint of time, I have to confine my speech also. Anyhow, now I will touch upon the regional imbalances in the railway administration. There is a lot of regional imbalance. Andhra Pradesh is having 4873 kms. of railway line of which 98 per cent was laid before independence. Now after 40 years, only two per cent more has been added. That is how the Railways are functioning in this country. We must take note of this fact. Take for instance the circular railway to Hyderabad which has been surveyed and a report has been submitted. The Government has taken an initiative and

[Shri Yalla Sesi Bhusana Rao]

the Railways also submitted a plan. The State Government proposed to give its share of 25 per cent of the project. Likewise, the public corporation and the municipal corporation were also persuaded to pay another 25 per cent of the project. The Railways have to pay only 50 per cent of the cost but unfortunately the Railway Ministry is asking to approach the Planning Commission for funds directly. I think this is the first time that such an attitude has been taken by the Railway Ministry. This is what I have to say in regard to regional imbalance and the Railways look in a different form when the non-Congress Government is there in the States.

The Railway Minister, in his Budget speech, has mentioned about some of the State Governments about their cooperation. Although so much initiative has been taken by the Andhra Pradesh Government, yet I am sorry to say that the Minister could not mention even a word in favour of the initiative taken by the State Government.

Sir, then I come to new lines about which a proposal has already been submitted. I request that the new BG line from Nizampupatnam to Ramagundam and Patan Cheruvu to Peddapalli may be included. Electrification from Kazipet to Hyderabad, the capital of Andhra Pradesh has not yet been done. This is very important. It is only two hours journey from Kazipet to Hyderabad. In order to cover this short distance up to the capital of Andhra Pradesh, electrification is necessary. I request the hon. Railway Minister to take note of this.

Then I come to the most neglected area of the Railways. It is from Waltair Division. It is in the S.E. Railway. It is not in the South Central Railway. That is the end of the S.E. Railway zone. The Railways are taking no interest as far as the development of the Visakhapatnam division is concerned. For example, there are two trains at the moment which the Railway Minister wanted to cancel. There is one link express that is originating from Vizag to Raipur and it will be connected

to Chattisgarh Express. It is a direct train for the North coastal Andhra Pradesh and for the backward Orissa State. It would be unfortunate if this train is cancelled. Likewise, there are two other trains for which there is a proposal to cancel them. That is Howrah-Madras Janata Express and then there is another train which connects two pilgrim centres—Puri to Tirupati. They want to cancel it also. The Railway Ministry, instead of giving some more facilities is cancelling the trains which are running on a regular basis. It is really very unfortunate. A long standing demand of the north coastal Andhra Pradesh for a superfast train from Vizag to New Delhi has been fulfilled. We are grateful to the Minister for this. But I request a little change in the timetable. The train starts, as I understand, at 6.30 from Visakhapatnam and reaches the next day here. That is a different matter. But 6.30 at Visakhapatnam means it covers the people of Visakhapatnam alone. Beyond Visakhapatnam there are three Andhra districts. There is also Orissa. The people there have no connecting train. For the people who reside beyond Visakhapatnam, it is one more night's journey to reach Visakhapatnam. So if the train starts at Visakhapatnam by noon, the people of Orissa, Vizianagaram and Srikakulam will also be benefited. So I request the hon. Minister to alter the timings of the train.

I also appreciate the Railways for their performance as far as the gross traffic receipts are concerned. Freight traffic also has increased considerably. But, unfortunately, the Railways could not generate their own funds. At the same time, the ordinary working expenses have expanded inordinately. The expansion is from Rs. 5760 crores in the current year's budget to an anticipated Rs. 6675 crores. The Ministry has to see that the funds are properly utilised and there is no negligence in the administration.

The most important aspect to keep in view is the philosophy of public utility. The Government cannot run like a private concern. But, unfortunately, the Railway Minister has said 'good bye' to the philosophy of public utility in a welfare State. The increase in fares and freight, of all

classes on a slab basis rather than as a percentage of the current fares is nothing but a monopolistic game. The Railway Ministry could not curtail wasteful expenditure and bad financial management. There are so many committees like the National Transport Committee and the Railway Reforms Committee. They have made useful suggestions after years of study. But these suggestions have not been given effect to. This should be looked into immediately.

The public sector organizations of the Railways, namely the Indian Railway Construction Company and the RITES, are doing well. I congratulate them on their performance. They should get more contracts from abroad in the coming years. The Railway Finance Corporation has so far raised about Rs. 900 crores of which Rs. 400 crores was in the current financial year. I would like to seek a clarification from the Railway Minister as to whether the funds are being spent for specific purposes. Are these funds proposed to be invested in Railway assets?

As far as the rolling stock is concerned, it is not commensurate with the growing traffic. Out of Rs. 552.60 crores allocated in the next year's budget for rolling stock only Rs. 8.6 crores is meant for new orders. It is necessary to acquire more rolling stock. More attention is necessary to this matter.

Lastly, turning to computerisation in the Railways, I am happy that in big cities reservations are being done by computerised processes. This should be expanded to all the places and to areas other than reservation also. Computerisation is necessary for freight traffic also. Otherwise it will become very difficult to manage freight traffic in the near future.

With these few words, I conclude.

श्री कपिल वर्मा : (उत्तर प्रदेश) : उप-सभाध्यक्ष महोदय, आज मैं कुछ स्थानीय समस्याओं की तरफ सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा, विशेषरूप से अपने क्षेत्र के बारे में। पहले मैं रेल मंत्री जी को जिन्होंने रेल बजट पेश किया है उनको बधाई देना चाहता हूँ। वे एक बहुत

ही सतुलित बजट सामने लाये हैं। उन्होंने रेलवे का परफार्मेंस बढ़ाने का प्रयास किया है और उनकी अध्यक्षता में रेलवे का परफार्मेंस बहुत अच्छा रहा है। इसके लिए भी मैं उनका बधाई देना चाहता हूँ। मुझे इस बात की खुशी है कि हमारे रेल उपमंत्री जी भी हमारे पूर्वी अंचल से आये हैं। पूर्वी अंचल की बहुत बड़ी समस्याएँ हैं। जैसे की उन्होंने रेल उपमंत्रा का पद भार ग्रहण किया उसके बाद मैंने उनको टेलीफोन किया था और कहा था कि मुझे इस बात की खुशी है कि आप को उस क्षेत्र की पूरी जानकारी है इसलिये हमें आशा है कि आप उस क्षेत्र की समस्याओं की तरफ विशेष ध्यान देंगे। हमारे यहाँ की समस्या बहुत बड़ी बड़ी है। मैं उत्तर प्रदेश के जिस जिले में जाता हूँ जिसकी मैं आज बात करूँगा वहाँ से अर्थात् जौनपुर से बहुत बड़ी संख्या में लोग बम्बई जाते हैं। उपसभाध्यक्ष जी, जहाँ के आप रहने वाले हैं, वहाँ के लिये बहुत बड़ी संख्या में लोग वहाँ से जाते हैं। आपके शहर के अंदर लाखों लोग हमारे यहाँ के रहते हैं, जौनपुर और आजमगढ़ आदि जिलों के लोग वहाँ रहते हैं। हमारे यहाँ से जो बम्बई के लिए एक सीधी गाड़ी चलाने की बात श्री कमलापति त्रिपाठी जी के जमाने में चली थी और उस गाड़ी के लिये जौनपुर स्टेशन के ऊपर सारा इंतजाम भी हुआ था, वाशिंग यार्ड स्कीम भी बनी थी, प्लेटफार्म चौड़ा करने की भी स्कीम थी और इंतजाम हुए थे लेकिन वह स्कीम ठप्प हो गई है, वह चली नहीं। हम लोग चाहते थे कि यह ट्रेन जौनपुर से चले और ऐसा कोई इंतजाम वहाँ से हो। योकि वहाँ से काफी संख्या में लोग, हजारी की संख्या में रोज लोग बम्बई जाते हैं लेकिन उनके जाने का कोई इंतजाम नहीं है। अगर उनके जाने का इंतजाम हो जाए तो लोगों को सुविधा हो। इसलिये यह गाड़ी जौनपुर से चलनी चाहिए। अगर डेली ट्रेन नहीं चल सकती है, अगर उसका प्रबन्ध नहीं हो सकता है तो हफ्ते में चार बार चले। मुझे आशा है, उपमंत्री महोदय वहाँ आते जाते रहते हैं, वे पूर्वी जिलों से पूर्णतया परिचित हैं, पूर्वी जिलों में मजदूरों के

[श्री कपिल वर्मा]

लिये बड़ी प्राबल्य है। वे बम्बई अपनी जीविका के निर्वाह के लिये जाते हैं, हमारी सरकार जो समाजवादी विचार धारा की है जो श्रमिकों की रक्षा करना चाहती है उससे मेरा अनुरोध है वे इन मजदूरों के आने जाने का ठीक से प्रबन्ध कर दें। हमें आशा है कि हमारे जौनपुर शहर के अन्दर नये स्टेशन की जो समस्याएँ हैं, जहाँ सूतानपुर और लखनऊ के बीच इंटरसिटी एक्सप्रेस चलाई जा रही है, उसका काम तीव्र गति से होगा। लेकिन जौनपुर सिटी स्टेशन की हालत बहुत खराब है। वहाँ पर अभी तक कोई वेटिंग रूम भी नहीं है। न ही पार्श्व घर का इंतजाम है। अब वहाँ पर बरसात होती है या धूप होती है तो वहाँ पर पैसैंजर्स को बहुत तकलीफ होती है क्योंकि प्लेटफार्म शेड बहुत छोटा है इस बारे में मैंने समय समय पर मंत्री महोदय को पत्र लिखा है। हमें आशा है कि हमारे उपमंत्री जी इस ओर अपना पूरा ध्यान देंगे और इस समस्या का हल करने के लिये जल्दी से जल्दी कोशिश करेंगे। इस बात की आवश्यकता है कि लखनऊ से जो बनारस के लिये गाड़ी इंटरसिटी एक्सप्रेस जो इन्दौर-इयज की है मुसाफिरों के लिए बेहतर इंतजाम किया जाए रास्ते में खाने पीने चाय आदि का कोई इंतजाम नहीं है। इससे पैसैंजर्स की आने जाने के समय बड़ी कठिनाई होती है। इसलिए इस ओर ध्यान देने की जरूरत है। हमें आशा है कि मंत्री महोदय इस ओर भी ध्यान देंगे।

महोदय, मैं एक दो बातें कहकर अपनी बात समाप्त करना चाहूंगा। महोदय, मैं आपसे यह कहना चाहता हूँ कि आवश्यकता इस बात की है कि दिल्ली में इस वक्त डी. टी. सी की स्ट्राइक के कारण बहुत बड़ी समस्या हमारे सामने है, इसके कारण यहां आने-जाने वालों को बहुत तकलीफ हो रही है, पैसैंजर्स को बहुत तकलीफ है। यहां पर रेलवे मिनिस्ट्री ने जो सरकार ट्रेन चलाई है वह सफल नहीं हुई। इसमें बहुत लोग नहीं आते जाते हैं। जिस तरह से बम्बई और कलकत्ता तथा अन्य जगहों पर यह योजना सफल हुई है वैसे यहां नहीं हुआ है।

वहां अच्छी तरह से सबर्बन ट्रेन चल रही थी लेकिन यहां नहीं चलती है। आप दिल्ली स्टेशन पर जा कर के देख सकते हैं ठीक से नहीं चलती है खाली चलती रहती है। खाली चलने का मुख्य कारण यह है कि जो स्टेशन बनाए हैं उन स्थानों पर बनाए हैं जो कि आफिसिंग से या जिन स्थानों पर लोग उतरना चाहते हैं वहां से बहुत दूर हैं। इसलिए लोग बसों से यात्रा करते हैं। आज कल बसें भी नहीं चल रही हैं। कुछ दिनों के अन्दर यह प्रश्न मैं बार बार इस हाउस में उठाता रहा हूँ कि हमारा दिल्ली शहर इतनी तेजी से बढ़ रहा है पापुलेशन भी इतनी तेजी से बढ़ रही है। सड़कों की ट्रेफिक की हालत को आप किसी समय देख सकते हैं कि चलना बहुत मुश्किल हो जाता है। गाड़ी खुद चलाना तो बहुत मुश्किल है जब तक प्रोफेशनल ड्राइवर न हो। इतनी बड़ी समस्याएँ हैं, रेपिड ट्रांसपोर्ट सिस्टम की आवश्यकता बहुत ज्यादा बढ़ती जा रही है। इसके ऊपर सरकार को बहुत तेजी से ध्यान देना चाहिए। करीब तीन साल पहले मैंने स्वयं प्रश्न उठाया था हाउस में हमें खुशी है कि सरकार ने इसकी तरफ ध्यान दिया जो कि उस समय बिल्कुल नयी बात थी कि जापान के अन्दर, जर्मनी के अन्दर जो नया एक्सप्रेसरीमेंट उन्होंने किया था कि मेगनेटिक ट्रेन मेगनेटिक लाइंस के ऊपर फ्लोटिंग ट्रेन जो बहुत तेज स्पीड से चल सकेंगी जिसे पाल्यूशन भी नहीं होता है। यह इस तरफ की बात है जो हम सब को सूट करती है लेकिन डममें पैसा ज्यादा लगता है। इस विषय में जब हमने अरबन डवलपमेंट मिनिसटर से बात की तो उन्होंने कहा कि हमारी समस्याओं को देखते हुए यह बेस्ट सिस्टम है और सब से अच्छा है क्योंकि उसके अन्दर पाल्यूशन नहीं होता और इससे हमारी समस्या बहुत हद तक हल हो सकती है। परन्तु प्रश्न यह है कि अभी तक यह एक्सप्रेसरीमेंटल स्टेज में है। प्रश्न इस बात का है कि इस के ऊपर अच्छी तरह से ध्यान दिया जाए। मैं सरकार से अपील करता हूँ कि उस प्रोजेक्ट की ओर विशेष ध्यान दें क्योंकि दिल्ली के अन्दर और दूसरे कुछ बड़े बड़े शहरों के अन्दर रेपिड ट्रांसपोर्ट सिस्टम की बहुत ज्यादा

जरूरत है। मैं यह समझता हूँ कि हमारी अरबन डवलपमेंट मिनिस्ट्री ने एक वर्किंग ग्रुप सेट-अप किया था। उस ने सजेस्ट किया था कि कनाट प्लेस तक कई हिस्सों में जो भी हिस्से उन्होंने बताए हैं यह मेगनेटिक ट्रेंस या एलोवेटेड ट्रेंस चल सकती हैं। इसलिए मैं सरकार से यह अपील करना चाहता हूँ कि इस प्रोजेक्ट को जल्दी से जल्दी शुरू कराएँ जिससे वह काम हो सके। मैं अपनी बात समाप्त करने के पहले सरकार से यह भी अपील करना चाहता हूँ कि जो सेकेंड क्लास के भाड़े में वृद्धि रेलवे द्वारा की गई है उस पर पुनर्विचार करें क्योंकि हम एक समाजवादी समाज की रचना करना चाहते हैं और यह गरीब लोगों के ऊपर बहुत ज्यादा भार डाला गया है जिनके ऊपर पहले ही भार बहुत ज्यादा है उसको कम करने के बजाय अगर हम बढ़ा देते हैं तो यह हमारी सरकार के लिए अच्छी बात नहीं है। मैं अपील करना चाहता हूँ कि इस पर पुनर्विचार करें और इस भार का न बढ़ाएं। हम यह देखते हैं, आप भी उपसभाध्यक्ष महोदय ट्रेन में सफर करते हैं कि ए० सी० फर्स्ट क्लास और ए० सी० सेकेंड क्लास के अन्दर खाम तौर से अधिकतर बर्थ रेलवे के अपने इम्पलाइज या मरकारी कर्मचारियों या इस तरह के लोगों को अलॉटेड होते हैं और जेनरल पब्लिक जो कि पैसा दे कर के चलती है उसको बहुत कम स्थान मिलते हैं। कम्प्यूटर सिस्टम से जरूर रिजर्वेशन में होने वाली गड़बड़ी में कमी आई है। हमारे उपमंत्री जी बातचीत कर रहे थे शायद वे हमारी बात का पूरी तरह से सुन नहीं पाए इसलिए मैं एक बार फिर अपने इलाके की समस्याओं का दोहरा देना चाहता हूँ। मैंने मन्त्री जी का ध्यान जौनपुर की समस्याओं की तरफ दिलाया है। जौनपुर से बमई जाने वाली ट्रेन जौनपुर सिटी स्टेशन के ऊपर जो फेसिलिटीज देने की बात है जहाँ पर न बाथ रूम है, न शौड है न ठहरने की व्यवस्था है, किसी किस्म की कोई सुविधा नहीं है। जौनपुर मुलतानपुर, लखनऊ के रास्ते के अन्दर जो नयी एक्सप्रेस ट्रेन चली है वह वक्त से जरूर चलती है कम से कम समय में दूरी तय करती है लेकिन न चाय का इन्तजाम है, न खाने का इन्तजाम है, किसी प्रकार का कोई इन्तजाम नहीं है। बड़ी नेग्लेक्टेड

ट्रेन है। वहाँ कोई टिकट चेंकिंग भी नहीं होती है। इस प्रकार से 10 प्रतिशत लीकेज आल ओवर इण्डिया टिकट में हो रहा है। अगर आप इस लीकेज को चेक कर लें तो अफिर 600 करोड़ की बचत हो सकती है जिससे आपको किराया बढ़ाने की जरूरत नहीं पड़ेगी। इन बातों पर ध्यान देना चाहिये। मैं दोबारा अपील करना चाहता हूँ कि उपमंत्री जी के इस विभाग में आने की हमें बहुत खुशी है और मैं आशा करता हूँ कि पूर्वी अंचल की समस्याओं को वे हल करेंगे। मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे बोलने का समय दिया।

7 P.M

श्री अश्विनी कुमार : माननीय उप-सभाध्यक्ष महोदय, हमारे सहयोगी मित्र श्री दीपेन घोष ने रेलवे कन्वेंशन कमेटी की कुछ बातों के बारे में कहा है, मैं उनको दोहराना नहीं चाहता हूँ लेकिन मेरे समक्ष जो विषय थे मैं उनके साथ सम्बद्ध करता हूँ। मैं आपके माध्यम से रेलवे मंत्री जी से एक ही निवेदन करना चाहता हूँ कि अगर रेलवे की कार्यक्षमता को बढ़ाया जाये तो बहुत सारी समस्याओं का निदान हो सकता है, बहुत सारी समस्याएँ कार्यक्षमता के साथ जुड़ी हुई हैं।

रेलवे मंत्री जी ने वही आंकड़े दिये हैं जिनमें कुछ कार्यक्षमता की वृद्धि है। मैंने उस दिन बहुत सारे आंकड़े दिये थे जिनमें कार्यक्षमता स्थायी थी, आगे नहीं। बहुत सारे उदाहरण दिये थे जिनका उत्तर नहीं दिया गया था। मैं पुनः आपके माध्यम से निवेदन करना चाहता हूँ कि आज भी इफीशियंसी बढ़ाने का अपार, अथाह सागर रेलवे के अंदर है। इसको यदि आप आगे बढ़ाना चाहेंगे, बढ़ाने के लिए प्रयास करेंगे तो इससे बहुत सारे काम हो सकते हैं। इस दृष्टि से एक उदाहरण आपके सामने रखना चाहता हूँ। आज एक घटना हुई है। अगर आपका कार्यकर्ता, आपका स्टाफ असंतुष्ट रहेगा तो आपकी इफीशियंसी नहीं बढ़ेगी। आज स्टेशन मास्टर्स ने यहां रैली की। लगभग 8 हजार

[श्री अश्विनी कुमार]

स्टेशन मास्टर्स सारे देश से यहां आये। उनकी कुछ समस्याएं हैं और वे समस्याएं रेलवे मंत्री जी के पास रेलवे बोर्ड के पास पिछले तीन साल से पड़ी हुई हैं, सन् 1983 से पड़ी हुई हैं। पिछले साल उन्होंने अनशन किया, भूख हड़ताल की, कई दिन तक जल्येदार भूख हड़ताल हुई, बहुत सारे संसद सदस्य उसमें पड़े और मंत्री महोदय ने आश्वासन दिया कि देखेंगे और आप भूख हड़ताल खत्म करें। पिछली फरवरी को भूख हड़ताल खत्म हुई थी। साल भर तक तो रेलवे मंत्री और रेल के अधिकारियों को उनकी समस्याओं की ओर विचार करने का समय नहीं मिला। यह दुर्भाग्य की बात है और आज देश भर के 8-10 हजार स्टेशन मास्टर्स बोट क्लब की रैली में आ गये, फिर से अपनी पुरानी मांगों को लेकर, कोई नयी मांग नहीं रखी थी। मैं आपके माध्यम से केवल उनकी चार मांगों को आपके सामने रखूंगा। एक उनकी मांग है कि गार्ड मास्टर और स्टेशन मास्टर के वेतन में समानता हो। 1964 से 1983 तक यह समानता थी, 30-7-83 को यह समाप्त कर दी गयी, यद्यपि हमारे देश का सिद्धांत है कि समान काम पर समान वेतन। ये रेलवे के अंदर ही है, इनके अंदर समानता रही थी लेकिन वह समानता समाप्त कर दी गयी। उनकी मांग है कि हमको फिर से समानता दी जाये तो इसकी ओर ध्यान दिया जाना चाहिए। दूसरा, रनिंग एलाऊंस के बारे में उनका कहना है कि यह हमको मिलना चाहिए। रूल 507, इंडियन रेलवे इस्टेब्लिशमेंट कोड, बाल्यूम-1 में आप कहते हैं, मैं कोट कर रहा हूं :

"Running allowance is an allowance ordinarily granted to running staff for the purpose of duties directly connected with charge of moving trains and includes mileage allowance or allowance in lieu of mileage but excludes special compensatory allowance. The Station Masters are also directly connected with safe, punctual running of trains and, therefore, deserve and demand running allowance."

यह उनकी दूसरी मांग है जिसके बारे में उन्होंने कहा है और जहां तक मुझे जानकारी मिली है वह है कि रेलवे के अधिकारी इसका स्वीकार करते हैं परन्तु टाला जा रहा है जिसके कारण - समस्याएं खड़ी हो रही हैं। तीसरी जो उनकी समस्या है वह है कि डाइरेक्ट रिक्तमेट ट्राफिक एप्रेंटिसेज का प्रारम्भ कर दिया गया है जो कि पहले नहीं है। इसके कारण उनकी प्रोन्नति में संकट आया है। चौथा, एक ग्रेजुएट क्लास होती थी। अब मिनिमम क्वालीफिकेशन ग्रेजुएशन हो गयी है इसलिए ग्रेजुएट क्लासेज की अब कोई आवश्यकता नहीं है। तो ये चार छोटी छोटी मांगें हैं। तीन साल से उनके लिए आंदोलन चल रहा है। आज भी आंदोलन था। क्या रेलवे मंत्री जो इनके बारे में बात करेंगे? अगर स्टेशन मास्टर्स संतुष्ट रहेंगे तो रेल की इफिशियेंसी कहां जायेगी, किउनी टेंस चलेगी यह एक प्रश्नवाचक चिन्ह है। इस एक बात की ओर मैं आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। इफिशियेंसी की आप बात करते हैं। मैं उन दिन भी स्टोम लोकोज की बात कही थी तो मंत्री महोदय ने उत्तर में कहा था कि सन् 2000 तक इनको घटावेंगे। पिछले साल उन्होंने उत्तर दिया था कि 1995 तक घटाएंगे पर एक वर्ष के अंदर पांच वर्ष की अवधि बढ़ा दी है। मैं आपके माध्यम से फिर से निषेदन करना चाहता हूं कि स्टोम लोकोज जिनके ऊपर 7 सौ करोड़ रुपये खर्च हो रहे हैं, न मेल ट्रेन्स में लग रही है, न एक्सप्रेस में, न पैसेंजर या गुड्स में, केवल शटिंग के काम में अधिकांश काम में आ रही है तो क्यों नहीं उनको हटाया जा रहा है।

एक बहुत बड़ी समस्या की ओर पुनः आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। बी.एच.ई.एल. को आर्डर देने की बात है। दो वर्ष से रेलवे और बी.एच.ई.एल. दाम नहीं दिये जा रहे हैं। आज मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूं कि बी.एच.ई.एल. कितना दाम मांग रही है और आप क्या दाम

देना चाहते हैं इसको बैठकर क्यों नहीं तय कर लेते जिससे कि लोकोमोटिव बन सकें। यह प्राइस बार कब तक चलेगा। चित्तोजन लोकोमोटिव वर्कशॉप और वाराणसी लोकोमोटिव की जो क्षमता है वह बढ़ाई जा सकती है। यदि यहां पर कार्य ठीक ढंग से किया जाये तो इनकी कार्यक्षमता बढ़ाई जा सकती है और इनके अंदर बहुत बड़ा काम हो सकता है।

अभी हमारे मित्र ने कहा था कि बहुत सारो जो घोषणाएँ होती हैं नींव रखी जाती है, वह चुनाव की दृष्टि से, चुनाव में वोट लेने के लिए हो जाती हैं और उसके बाद कुछ नहीं और इस दृष्टि से मैं उनको रेलवे स्टाफ की इनफ़ॉर्मेशन कहूँ या पोलिटिकल लेवल को इनफ़ॉर्मेशन कहूँ, यह एक विचारणीय विषय है। वह पोलिटिकल लेवल की इनफ़ॉर्मेशन है।

मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहूँगा कि जिन योजनाओं को प्रारम्भ किया, बिहार की नमस्तोपुर-दरभंगा की डबलिंग आदि बीच में पड़ी है, कुछ पैसा खर्च हो गया है, बाकी पड़ा है। इसके लिए मंत्री महोदय ने एक हजार रुपये दिया है। बग़ाहा-छितौनी के अंदर केवल तीन मील बाकी बच गया है, बाकी बन गया है, उसके लिए कुछ काम नहीं हो रहा और वहाँ दो-दो बार शिफ़ान्यास पूर्व प्रधान मंत्री, श्रीमती इन्दिरा गांधी, के द्वारा हो चुका है। इसको पोलिटिकल, या क्या कहा जाए, यह प्रश्नवाचक चिन्ह है।

बिहार के बारे में मैंने कहा था नई रेल नहीं दी, आपने नई ट्रेन नहीं दी, नई योजनाएँ नहीं दी, बिहार में पटना से जो उत्तर और दक्षिण को जाने वाली गाड़ियाँ हैं, उनका नम्बर कम, उनके डिब्बों की हालत, उनके अंदर पंखों की हालत, बिजली की हालत, ओवरक्राउडिंग की हालत, उसके ऊपर कोई ध्यान देने की पा करेंगे क्या? इसी तरह से जो पटना से दिल्ली भी गाड़ियाँ आती हैं, तीनमुखिया मेल आती है, रांची से

हटिया-अमृतसर आती है। मैं मंत्री महोदय से कहना चाहूँगा कि एक दिन बिना सूचना के जाकर उन ट्रेन को देख लें और यदि संतुष्ट हो कि उसकी थर्ड-क्लास, सैकंड-क्लास, फर्स्ट-क्लास और ए.सी. स्लोपर कोई भी ठीक कंडिशन में हों, तो मैं इनसे कुछ मांग सकता हूँ और इसके लिए मैं पुनः इनसे निवेदन करना चाहूँगा कि इन गाड़ियों के ऊपर अगर आप क्षमता नहीं बढ़ा सकते, तो डिब्बे तो कम से कम अच्छे दिये जायें, सुविधा तो दी जाए। दाथ-रूम में पानी टपकता रहता है, गंदे रहते हैं, ट्रेन के अंदर कारोरेज चलते रहते हैं और अंत में जैसा हमारे मित्र महोदय ने कहा था कि रेलवे अधिकारी जिस ढंग से व्यवहार करते हैं, ग्राम पब्लिक के साथ इसकी कोई गणना नहीं है, पर मेम्बर आफ पार्लियामेंट के साथ क्या व्यवहार होता है, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी के सामने सदन में उपस्थित करना चाहता हूँ।

हम यहाँ पार्लियामेंट हाउस से रेजर्वेशन कराते हैं गैज मेम्बर आफ पार्लियामेंट कि हमारी यह वापिसी की टिकट बता दी जाए हम इस ट्रेन में आयेगे। दो उदाहरण मेरे साथ हो चुके हैं तीन मुखिया मेल में मैंने कहा कि मैं मुगलसराय से चढ़ूँगा पर वहाँ रेजर्वेशन नहीं मिली किसी गाड़ी में रेजर्वेशन नहीं था जब कि पांच दिन पहले लिख कर दिया गया था। दो बार यह घटना हो चुकी है। मैं लिख कर के यहाँ रेजर्वेशन को दे चुका हूँ और आज मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री महोदय से कहना चाहूँगा कि रेलवे के अफसरों की जो सुविधा करता है उसका कोई नहीं है पर पार्लियामेंट के मेम्बर यदा-कदा सेशन में आते जाते हैं उनके लिए इतनी भी सुविधा भी प्रदान नहीं कर सकते तो आप पब्लिक के लिए क्या करने होंगे यह आपके लिए विचारणीय विषय है। वहाँ पर कंडक्टर कहता था कि आपका नाम तो गोहाटी में नहीं आया हमारे पास कोई सूचना नहीं है। बड़ी गुप्ता करके वहाँ कहीं सैकंड-क्लास



[श्री अश्विनी कुमार]

मैं श्री टायर में कहीं एक बर्थ आपको देने की बात करते हैं। यह व्यवहार मेरे साथ दो बार मिर्जापुर और मुगल-सराए स्टेशन पर हो चुका है। परसों भी हुआ है- मैं आपके ध्यान में लाना चाहता हूँ।

क्या रेलवे मंत्री यहां के लिए भी व्यवस्था नहीं कर सकते? यह इनकी एफिशियेंसी का नमूना है। कितनी इन-एफिशिएंट मशीनरी चल रही है कि मेम्बरज आफ पार्लियामेंट के साथ यदि इस प्रकार का दुर्व्यवहार हो रहा है तो ग्राम पब्लिक के साथ क्या होता है इसके बारे में आप सोच सकते हैं। इतना ही नहीं जो यहां की कैंटीन है मैं चाहूंगा कि उसकी व्यवस्था भी माननीय मंत्री जी क्विचन में जाकर देखें। उसमें काकरोचेज आदि चलते हुए मिलेंगे। यह ऊपर की कैंटीन की सफाई है जिसका भोजन हमको और आपको यहां करने को मिलता है जिसके लिए सब लोग ईर्ष्या करते हैं कि आपको सॉन्डाईज्ड और बेस्ट फूड मिलता है। यह यहां की स्थिति का मैं वर्णन कर रहा हूँ और जो भोजन हमको रेलगाड़ी में मिलता है उसका क्या वर्णन करूं। इसलिए मैं कहूंगा भी नहीं।

आपके माध्यम से इतनी बात कहते हुए अपनी बात समाप्त करूंगा और पुनः निवेदन करूंगा कि यात्रियों की सुविधाओं पर ध्यान दो। मेम्बरज आफ पार्लियामेंट की घटना मैंने इसीलिए कही कि यदि उनके साथ यह दुर्व्यवहार है तो ग्राम तीनमुखिया के फर्स्ट-क्लास के रेजर्वेशन पैसेजर्स के साथ क्या होता होगा इसकी कल्पना की जा सकती है। इस इनएफिशियेंसी को दूर करें तभी तो रेलवे लोगों का साधुवाद प्राप्त करेगा। इसके साथ ही जिन समस्याओं की ओर मैंने ध्यान आकर्षित करने का प्रयास किया है- रेलवे मंत्री उस ओर ध्यान दें।

अंत में मैं पुनः निवेदन करूंगा कि अपने कर्मचारियों का सहयोग लें वह रेलवे मंत्रालय हाथ-पैर है वह रेलवे की सुविधाओं के लिए है- उनकी मांगों के लिए बैठ कर उनके साथ जो उचित निपटारा हो- वह करें और उनको संघर्ष के पथ पर न जाने दें। यही मेरी प्रार्थना है। धन्यवाद।

श्री चतुरानन मिश्र (बिहार) :

महोदय रेलवे के इलेक्ट्रिफिकेशन और डीजलाइजेशन के चलते जो प्रगति हुई है- वह माननीय मंत्री जी की रिपोर्ट में सालाना रेलवे की रिपोर्ट में आई है- लेकिन कुछ ऐसा सवाल हम लोगों के सामने है- जिस पर मैं चाहूंगा कि गम्भीर ढंग से विचार किया जाए।

अभी एक सप्ताह पहले एन ई० आर० क्षेत्र में गया था- जहां भारत की सब से ज्यादा डेंसिटी आफ पापुलेशन है- दरभंगा समस्तीपुर मधुबनी मोतिहारी वहां इन्होंने 22 पेयर्ज आफ ट्रेन्ज कैन्सिल कर दी हैं। अभी यह शायद मंत्री महोदय को नहीं मालूम है बताया गया कि कोयला नहीं है इसीलिए और साथ ही साथ जब कभी यहां भाषण देते हैं तो कहते हैं कि इतना कोयला हो गया है कि कोई ले ही नहीं जा रहा है। तो मैं कहला सवाल यह जानना चाहूंगा कि एन०ई०आर० क्षेत्र में जहां सब से ज्यादा डेंसिटी आफ पापुलेशन है यह 22 पेयर्ज आफ ट्रेन्ज को क्यों कैन्सिल किया गया है? यह कितनी चिंता की बात होगी? उसी इलाके में जैसा कि हमारे पूर्व जो माननीय सदस्य बोले हैं उन्होंने कहा कि किस ढंग से समस्तीपुर से जयनगर तक लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करना था, जब एल० एन० मिश्र रेलवे मिनिस्टर थे तभी यह योजना बन गई थी जो कि आज तक पड़ी हुई है जो यू०पी० और बिहार को जोड़ने वाली, एक पुल नहीं बनने के चलते छत्तीस में उसी रेलवे को आज करीब 27-28 वर्ष हो गए और वह अभी तक पड़ी हुई है। मैं जिस बात की चर्चा करना चाहता हूँ कि हमारे रेलवे के

आफिसर भी यहां मौजूद हैं, हम अपने खजाने से बहुत सस्ती दर पर इनको मर्यादा देते हैं। अभी रेलवे कन्वेन्शन कमेटी की रिपोर्ट थी और उस पर प्रस्ताव है कि हम 6 परसेंट इनसे डिविडेंड लेना चाहते हैं अगर वह सपना हम बैंक में जमा कर दें सरकारी खजाने का तो हमको 16-17 परसेंट तक मिल सकता है। तो हम तो आपको कन्सेशन रेट में देते हैं, हम आपसे सेलज टैक्स नहीं चार्ज करते हैं। राज्यों का बहुत बड़ा घाटा होता है। अगर यह सुविधाएं हम स्टीन और कोयला को दें 6 परसेंट पर हम इनको सपना दें और डेढ़ परसेंट पर हम इनको सेल टैक्स का यह करने लिए दें तो हमारा तमाम उद्योग नफा प्रॉफिट में चलने लगेगा। बस इतनी ही बात हम कहना चाहते हैं। उसके बदले में ये क्या देते हैं? एक ही नई लाइन है और जो योजना है वह करीब दस वर्ष ही नहीं, 15 लाईन्ज ऐसी हैं जो 69 और 70 में पड़ी हुई हैं। मैं इनका नाइन्थ रिपोर्ट को पढ़कर मुना देता हूँ आपको और उसके पेज 70 पर से उद्धृत करता हूँ :

"15 of these projects were sanctioned between 1969-70 and 1978-79 "

यानी 15-15 वर्ष से रेल लाइन पड़ी हुई है। लेकिन चर्चा की गई है कि रेलवे में एफीशियेंसी आई है। यह इस बात पर भी विचार नहीं करते हैं कि अगर हम ज्यादा दिनों तक इसे रखेंगे ज्यादा देरी करेंगे तो इसका कास्ट एस्केलेशन क्या होगा, यह भी हम विचार नहीं करते हैं। मैं उसी रिपोर्ट के पेज 24 में उद्धृत करता हूँ :

"We have not specifically studied the effect of these delays in completion of new lines and resulting cost over-runs. We have not done it."

यानी कास्ट ओवर रेन्ज का विचार भी नहीं करते हैं। जो इनका घोषणापत्र है उसके मुताबिक जो कन्वेन्शन कमेटी की रिपोर्ट है और इसका मतलब

है कि इस शताब्दी में कोई भी नई लाइन का प्रोजेक्ट नहीं लेना चाहते। इस शताब्दी भर में जो हमका हिस्सा है कहीं भी नहीं लेना चाहते। अगर इसी के लिए आप हैं कि इस शताब्दी में भी नहीं कर सकते हैं कोई नई लाइन नहीं दे सकते हैं तो यह देश कैसे चलेगा? हम यह जानना चाहते हैं अग्रेज इस देश में आये और जिन गति से रेलवे लाइन बढ़ाई 1857 के बाद में लीजिए क्योंकि 1857 में तो गंदर हो गया था, इसके बाद से ईस्ट इंडिया कम्पनी के टाइम में जितना बढ़ा उस गति को तो हम नहीं पा सके हैं और हमारे बिहार में तो लगभग उतनी ही लाइन है जितनी कि ईस्ट इंडिया कम्पनी के वक्त में थी। थोड़ा सा कुछ इंडस्ट्रियल एरिया में जोड़ दिया गया है नहीं तो कोई भी काम नहीं हुआ। जहां तक यात्रियों की सुविधा की बात है जहां तक माननीय सदस्य ने कहा जो कि हम पूर्व में बोले हैं, मैं इतना ही चाहूंगा, मंत्री महोदय तो स्वतंत्रता संग्राम में रहे हुये लोग हैं, अगर एक काम किया जाये कि मंत्री जी भी और हम लोग भी जो यहाँ पर माननीय सदस्य लांघा हैं, रेलवे में मैकण्ड क्लास में ट्रेवलिंग का कोई अन्दावस्त कर दिया जाये तो बात यहाँ पर ज्यादा एप्रोप्रियेट ठंडा से रखी जा सकती है और मंत्री महोदय अगर साल में द्वा-तीन दिन भी मैकण्ड क्लास में चलें, लेकिन ठल पीटकर नहीं, चुपचाप चलें जायें, इतना तो कोई नहीं मारता है और जब इनको को नहीं मारते हैं तो इनको कौन मारेगा, इसलिये वह जाकर देखें कि वहाँ क्या दुर्दशा है? दुर्दशा आपकी रिपोर्ट में भी है, जैसा हम आपसे कहेंगे। वर्ष 1983 से 1986 तक अगर रेलवे के पैसंजर्स का हिसाब करें तो इन तीन वर्षों में एक करोड़ पैसंजर्स की वृद्धि हुयी है और अगर हम इनकी कमाई की बात करें तो 1981-82 में 1986-87 तक भाड़े में इनकी कमाई डबल हो गई है। लेकिन जो पैसंजर्स-कोच है, उसमें ठहगव उतना ही है, सीट उतना ही है। मंत्री महोदय में हम कहना चाहेंगे कि अगर एक करोड़ लोग ज्यादा ट्रेवल करते हैं और सीट उतनी ही है तो आप चर-वाजारी ही करते

[श्री चतुरानन मिश्र]

हैं न ? अगर कोई दूसरा ऐसा करता तो आप उसको सजा देते । आप चूक सकार के हैं, इसलिये आपको सजा नहीं मिलेगी । तो यह जो आप भाड़ा लेते हैं, वह किसका लेते हैं ? यह एक सीट पर दो-दो, तीन-तीन आदमी को बैठकर ही आप लेते हैं न ? तो इसके चलते आपकी कमाई में वृद्धि हो गई और पैसेंजर्स को आपने कोई सुविधा नहीं दी है । केपेसिटी आफ सीट, जैसा मैंने बताया तीन वर्षों में फिगर जो दिया गया है, कमोवेशी वही है । ऐसी जब दुर्दशा है हमारे साथ तो आपको एक भी पैसा क्यों दिया जाए ? यह मंत्री महोदय बतायें कि आखिर यह हम क्यों दें ?

मैं एक दूसरी बात, जिसकी मैं चर्चा करना चाहता हूँ... (व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई) :  
अंतिम बात ।

श्री चतुरानन मिश्र : थोड़ा वक्त दीजिए न । सदन में जितने लोग बैठे हैं, उतने मिनट ही दे दीजिए ।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAG-  
ES DESAI): Jacobji has surrendered our  
time to you.

SHRI CHATURANAN MISHRA:  
What can I do? You wanted to finish it  
today, so I have to push through.

अब मैं एक बात की चर्चा करना चाहूंगा, रेलवे का जो स्टैंडर्डिज्ड फ्रीट मिस्टम है उस पर । हमारे बिहार में यह उत्पादन होता है स्टील का, आप जानते हैं कि वहां बोकारो स्टील है और दूसरा टाटा नगर भी । हमको जो स्टील मिलता है, ईस्टर्न रीजन को, जो भारत का सबसे गरीब क्षेत्र है और वह है वेस्ट बंगाल, बिहार, उड़ीसा, इसको पंजाब के मुकाबले में प्रति टन 395/- रुपये ज्यादा रेट देना पड़ता है । क्या वजह है ? हम लोगों ने क्या कसूर किया है ? एक ही कसूर किया है कि कोई नया बिहारो भिडरावाला पैदा नहीं किया, और कोई

हमारा कसूर नहीं है । वह जिस दिन पैदा हो जायेगा, तो सर, आप सुनने लगेंगे । नहीं तो यह बताइये कि स्टैंडर्डिज्ड फ्रीट का क्या अर्थ होता है ? पंजाब में 145 से 205 रुपये ज्यादा प्रॉफिट होता है हरेक टन के अंदर और हमका ज्यादा लग जाता है । यह कौनसा स्टैंडर्ड रेट है ? हम चाहेंगे कि मन्त्री महोदय इसका जवाब दें कि इस पर उनको क्या कहना है ?

अगली बात जो मैं आपसे कहना चाहूंगा, वह यह कि रेलवे में करीब आधा मिलियन हेक्टेयर जमीन ऐसी है, जो जहां-वहां पड़ी हुई है । कई बार एस्टीमेट्स कमेटी और दूसरी कमेटी में हमको इनका मुकाबला करना पड़ा है । कुछ यह भी बातें आई हैं मन्त्री महोदय, जो रेलवे के हैं, कि भी कुछ ऐसी जमीन ले ली है, आपको नहीं वह रहा हूँ, आपसे दूरे जा रहे हैं, उनके बारे में अखबारों में आया है अब यह कहां तक सच है, मैं नहीं जानता, लेकिन उनके क्षेत्र के बारे में बात आई है । तो इससे बराबर जो भी पैसा आता है, वह जहां-वहां अनसोशल एलिमेंट, क्रिमिनल एलिमेंट कब्जा करके बैठ जाते हैं, रेलवे वाले कुछ नहीं कर सकते हैं । इसके बारे में भी हम जानना चाहेंगे कि क्या हो रहा है ।

फिर रेलवे में काम करने वाले दो लाख केजुअल लेबर का बात है । इनकी रिपोर्ट में है कि एक भी नया एंप्लायमेंट नहीं देते । हम इनको कंसेशनल रेट पर कैपिटल दें जनरल रेवेन्यू से, सेल्स-टैक्स माफ कर दें और इसी देश के एक भी आदमी को एंप्लायमेंट आप नहीं देते । जो आपके यहां एंप्लायमेंट में है, उसमें दो लाख केजुअल हैं, टेम्परेरी की बात छोड़िए क्योंकि इनके यहां तो बराबर ही टेम्परेरी की बात रहती है । तो आखिर यह किस मर्ज की दवा है, यह हम जानना चाहेंगे । आप न कोई पैसेंजर्स को सुविधा देंगे, न कोई नया आदमी वहाल होगा, न कोई नई लाइन खुलेगी, स्टैंडर्डिजेशन रेट आपका यही रहेगा, तो हम किस बात के लिये आपको पैसा दें ? बताइये आप हमको, आखिर कोई तो औचित्य होना चाहिये ।

विदेशी मुद्रा का देश में बहुत संकट है, लेकिन इन्होंने कनाडा से छह हजार हार्स-पावर के छह-छह इंजन खरीद लिए। अगर जांच ही करना थी, कोई रास्ता ही निकालना था तो एक-दो लेकर भी कर सकते थे। या अभी हमारा चितरंजन का जो वर्कशॉप है वह 5 हजार हार्सपावर का बना दें तो तब तक के लिये विदेशी मुद्रा के सवाल से बचकर उसको हम चला सकते थे। ऐसी बात भी हो सकती थी। इसलिये मैं मंत्री महोदय से जानना चाहूंगा कि अगर हमारी ऐसी स्थिति है तो आप किस आधार पर हमें से ज्यादा रुपये की मांग करते हैं।

एफीएफ़ी की बात भी बहुत कही गई है। माननीय अश्विनी कुमार जी ने इस मुद्दे को बहुत उठाया है, लेकिन मैं इनकी ही रिपोर्ट से कुछ आंकड़े उद्धृत करना चाहता हूँ—फोर व्हीलर बैंग्स 10.6 परसेंट ओवरड्यू हैं। तो 10 परसेंट से ज्यादा अगर हो तब तो यह अत्यन्त चिंता की बात है और उससे ज्यादा क्या हो सकता है। डीजल में भी 3 परसेंट है, इलेक्ट्रिक में तो करीब दस परसेंट है और पैसेंजर कैरेज में 5.8 परसेंट—यह सभी ओवरड्यू हैं। हमने रेल ट्रैक की बात इसलिए नहीं की क्योंकि मंत्री जी ने स्वयं स्वीकार किया है। इसलिये अभी तक जो यह स्थिति चल रही है, अगर इसमें हम सुधार ला सकें तो हम ज्यादा अच्छा काम कर सकते हैं। नहीं तो, हो क्या रहा है कि इन-इफेक्टिव परसेंटेज आफ लोकोमोटिव ज्यादा बढ़ते जा रहे हैं। इलेक्ट्रिसिटी में जो ट्रेन रन करती हैं, उनमें 11.6 परसेंट लोकोमोटिव इन-इफेक्टिव हैं। पैसेंजर कैरेज 10.42 परसेंट इन-इफेक्टिव हैं, डीजल में भी 12 परसेंट इन-इफेक्टिव है और स्टीम में तो और ज्यादा होना ही है इसलिये वहां भी 15.35 परसेंट इन-इफेक्टिव है। यह इन-इफेक्टिव की बात रही। अब नई लाइन की बात हमने आपसे कही उसमें बिहार जो है वह निगलेक्टेड है, उसकी चर्चा हमने आपके सामने की। उसमें एक जगह से विदेशी मुद्रा की प्राप्ति भी हो सकती है, पटना-गया लाइन के बन जाने से। वहां जापानी

लोग भी बहुत आते हैं और विश्व के दूसरे हिस्से से भी लोग आते हैं। वहां से पटना आने के लिये सौ किलोमीटर की दूरी है और 5—7 घंटे लग जाते हैं। वहां एक ही लाइन बनी हुयी है। कोई उसको देखने वाला नहीं है। इसलिये मैं यह कहना चाहता हूँ कि जहां से आपको पैसा मिल सकता है, उसका भी आप इस्तेमाल नहीं करना चाहते हैं। मैं फर्स्ट क्लास की और दूसरे दर्जे की बात नहीं करता। वह अश्विनी कुमार जी ने आपसे कही है। अब बिहार में एक और बात है। वहां एम०पी० या एम०एल०ए० जहां जायेंगे वहां तो अमन-कानून की हिफाजत करने के लिये पुलिस वाले बैठे हुये हैं। लेकिन जब वही पुलिस वाले जब कानून को तोड़ेंगे तब रेलवे वाले तो हैल्पलैस किएचर हैं। मैं कहना चाहता हूँ कि यह अत्यन्त ही दुर्दशापूर्ण स्थिति है। मैं मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि वह हम लोगों के लिये कुछ सैकंड क्लास पास की व्यवस्था कर दें ताकि हम दुर्दशा की स्थिति को ठीक से बूझ सकें।

एक माननीय सदस्य : रेलवे आफिसर्स के लिये भी यह करना चाहिये।

श्री चतुरानन मिश्र : उस बात को छोड़ दीजिए। मैं चाहूंगा कि वहां की स्थिति को जल्द से जल्द दुरुस्त किया जाए।

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश प्रसाद) : श्रीमती विजया चक्रवर्ती। कृपया, जल्दी खतम कीजिए। मैं आपको रोकूंगा नहीं लेकिन आप जल्दी खतम कीजिए।

SHRIMATI BIJOYA CHAKRABORTY (Assam): Mr. Vice-Chairman, Sir, I come from the State where the Sum rises very early but development in any form comes late; that is Assam. During the last forty years since Independence, there is no marked improvement in Assam so far as railways are concerned. In regard like to laying of railway lines, I would like to point out here emphatically that whatever development has taken place in Assam was during the British rule only. Of course, the Britishers were not motivated by any lofty and sincere motives. They laid railway lines in Assam because they wanted

[Smt. Bijoya Chakraborty]

to get tea from the Assam tea gardens. After Independence, even though the Government at the Centre has been making use of the resources from Assam, natural resources from Assam, like tea, oil, timber etc. It has not thought of developing Assam in terms of laying new railway lines. There has been no significant development except the broad gauge line up to Guwahati. There are many places, many sub-divisions, in Assam, where there is no railway line at all. I come from Mangaldoi, which is a district, but this town is not connected by railways. So far as the speed of trains is concerned, the less said the better. In some parts of Assam people prefer to travel by bullock carts rather than by railways. One example will be sufficient. To go to Bombay from Delhi it requires simply 15 hours, the distance being 1400 kms. approximately, but if you have to go from Delhi to Guwahati the schedule time taken is 47 hours to cover 1800 kms. But one is not sure whether during those 47 hours one will reach Guwahati because sometimes it takes three nights also.

Sir, I would like to narrate my own experience of travelling by North East Express. On 13th February last I travelled by this train. I got the reservation from the Parliament House reservation counter. I was travelling with my children. I was informed that there is neither AC coach nor 1st class compartment because all the bogies were cut off. One ticket collector asked me to board any second class bogie. Ultimately, when I entered the second class compartment, I found the compartment full of human filth. The compartment was so dirty. I asked them to clean it but they refused to do it. Then I asked them to provide me tiffin and bed rolls but I got no response. So, that is the condition of the trains going from other parts of the country to Assam.

Coming to the present Bills, there is no separate fund allocated for the development of railway amenities in Assam. There is a long-standing demand of Assam that fast trains should be introduced in Assam. There is a demand to introduce

a train up to Tinsukia. This demand is longstanding, but the railways will never pay heed to the pending demands of Assam. So far as employment is concerned, hardly five per cent of the local people get employment in the railways. Here I would like to mention that if a vacancy is there in Assam railways, some interested others will fill up the vacancy from other States, transferring him and filling up the vacancy. That is what is happening in Assam and that is why the number of people from Assam working in the railway department is very less.

Assam is the State which gives most of the foreign exchange in the form of tea export, in the form of oil export, in the form of timber export, in the form of coal export, but what are we getting in exchange? Even when there is exchange of something between two human beings, they give and take something, but here in exchange we are simply getting a colonial treatment from the Central Government. So, I urge upon the Railway Minister to pay heed to our demands. He should see that each and every part of Assam is connected. Broad gauge line is constructed in both the Northern and Southern parts of Assam. Communication is major factor of development. Superfast train should be introduced. Overbridge should be made in BG division like Bongaigaon, Dibrugarh, Tinsukia. Because the time is less; I do not want to explain all these things.

I will only add one point while concluding that the means of communication is the only thing that can help in the around development of a country. If minor additions in the form of development of railway lines are made in Assam; it will help the entire North East. Assam is in the Centre and while travelling six States of the North Eastern part of the country; one will have to cross Assam. That is why I urge upon the hon. Minister to remove the transport bottlenecks and adopt a positive approach to develop railway lines in Assam.

श्री महावीर प्रसाद : माननीय उप-सभाध्यक्ष महोदय, हमने विनियोग विधेयकों पर बहुत से माननीय विद्वान सदस्यों के विवेचनात्मक एवं सुधारात्मक श्रीर. प्रनेक

प्रकार के विचारों को बड़े गौर से सुना। हमारे माननीय विद्वान सदस्यों ने विभिन्न बिन्दुओं पर ध्यान दिलाया। जिन माननीय सदस्यों ने इस बहस में भाग लिया, मैं उनके प्रति बहुत आभारी हूँ।

श्रीमन्, मैं प्रयत्न करूंगा और रेलवे प्रयत्न करेगी कि जहाँ तक माननीय सदस्यों के विचार हमारे सामने आये हैं उन्हें नीति संबंधी निर्णयों का जब भी कार्यान्वयन किया जाएगा तो उन पर विशेष ध्यान दिया जाएगा।

श्रीमन्, इस बहस में हमारे विद्वान सदस्य श्री दीपेन घोष जी, विद्वान सदस्य श्री राव साहब, सम्मानित विद्वान सदस्य श्री कपिल वर्मा, विद्वान सदस्य श्री अश्विनी कुमार जी, विद्वान सदस्य श्री पवार साहब, विद्वान सदस्य श्री चतुरानन मिश्र जी और विदुषी सदस्या श्रीमती विजय चक्रवर्ती जी ने अपने अपने विचार को रखा। श्रीमन्, श्री घोष जी यहां पर नहीं हैं....

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई) : वह मुझे बोल कर गये थे, उनको कुछ काम था, इसलिये चले गये।

श्री महावीर प्रसाद : श्रीमन्, उन्होंने काफी विचारों को यहां पर रखा। मैं व्यक्तिगत उनका आभारी हूँ, लेकिन भ्रम में वह चले गये। कुछ ऐसे बिन्दुओं पर उनको जवाब अलग से भी मैं दे दूंगा। लेकिन रेलवे बोर्ड के संदर्भ में, उसकी कार्यक्षमता के संदर्भ में, उसको सफेद हाथी की उपमा देना और विभिन्न प्रकार की योजनाओं के संदर्भ में उन्होंने ध्यान आकृष्ट किया। ... (व्यवधान) ... श्रीमन्, उन्होंने काफी बातें कही इस माननीय सदन में। माननीय प्रधान मंत्री, माननीय रेल मंत्री और परिवहन मंत्री के संदर्भ में उन्होंने कहा कि विभिन्न जगहों पर उन्होंने कई योजनाओं का शिलान्यास किया और वे कार्य शुरू नहीं हुए। श्रीमन्, इस संदर्भ में सभी विद्वान सदस्य जानते हैं कि सीमित साधन, सीमित धन होने के कारण हम कुछ योजनाओं पर काम नहीं कर पाते हैं, लेकिन रेलवे मंत्रालय की मंशा नहीं है कि किन्हीं योज-

नाओं को हम शुरू कर दें, फिर उन योजनाओं को हम कार्यरूप में परिणत न करें। यह मंशा बिल्कुल नहीं है।

श्री चतुरानन मिश्र : शिलान्यास करना बंद कर दीजिए।

श्री महावीर प्रसाद : शिलान्यास होगा और काम भी होगा। लेकिन यह भावना जो आप कह रहे हैं घोष साहब की भावना है क्योंकि वह पश्चिमी बंगाल सरकार की बात करते हैं और मैं अपनी बात करता हूँ। मेरी भावना कांग्रेस पार्टी की भावना है। हम हमेशा राष्ट्रीय एकता और अखंडता की बात करते हैं। हमेशा रीजनल इम्बैलेंस, संतुलन को दूर करना चाहते हैं। यह हमारी नीति है। हम यह नहीं चाहेंगे कि योजनाओं का शिलान्यास कर दें और उनको बीच में छोड़ दें। जैसे प्रगति के विषय में है, सवारी डिब्बों के विषय में है, बैंगनों के विषय में है और अन्य अनेक प्रकार के प्रश्नों का इजहार यहां पर किया गया। मैं एक-एक प्रश्न का उत्तर देना चाहता हूँ लेकिन आपकी तरफ भी मुझे देखना है। मैं इतना जरूर कहना चाहता हूँ कि जितनी बातें उन्होंने उठायी हैं हर बात को मैंने नोट कर लिया है और हर बात का जवाब मैं उन को दे दूंगा।

उसके बाद हमारे विद्वान सदस्य श्री राव ने आन्ध्र प्रदेश की नई लाइनों के विषय में प्रश्न उठाये। उन्होंने यह आक्षेप लगाया कि धन आवंटन समानता के आधार पर नहीं होता है। उन्होंने कहा कि हैदराबाद में इस प्रकार से काम किया जा रहा है जिससे मालूम पड़ता है कि गैर-कांग्रेसी सरकार है। मेरी मंशा यह नहीं है। मेरी मंशा यह है कि गैर-कांग्रेसी सरकार जो है वह अपनी जगह पर है। हमारी मंशा जो है वह सब को समाजवादी व्यवस्था में लाने के लिए है। हमारा सरकार से मतलब नहीं है। हमारी जो आन्ध्र प्रदेश में जनता निवास करती है, हैदराबाद में जो जनता निवास करती है उसको सुख सुविधा देने की बात है। उन्होंने कहा कि वहां पर नयी लाइन नहीं

[श्री महावीर प्रसाद]

दी गई है। मैं उनको बताना चाहता हूँ कि बीबीनगर से नडीकुंडे नई लाइन शुरू की गई है, आखिरी अंश फरवरी, 1988 में चलाई गई है। दूसरी लाइन मोटेमरी से जगैयापेट तक है, जिसका आखिरी अंश सितम्बर, 1987 में शुरू की गई थी। इसी प्रकार से आन्ध्र प्रदेश में बहुत सी रेलवे लाइनें चलाई गई हैं। वहां पर अदीलाबाद से पीम्पलकुटी लाइन भी है जो 21 किलोमीटर जिसका कुछ भाग महाराष्ट्र में पड़ता है। काफी रेलवे लाइन देने की व्यवस्था पर हम विचार कर रहे हैं।

हमारे विद्वान सदस्य वर्मा जी जो जौनपुर के रहने वाले हैं, वह चले गये हैं, उन्होंने बम्बई में जाने के लिए लाइन की मांग की है। हम यह मानकर चलते हैं कि जौनपुर उत्तर प्रदेश का पूर्वांचल है। उत्तर प्रदेश का पूर्वांचल जो है वहां के लोग गरीबी की रेखा के नीचे रहने वाले अधिक हैं और वहां से लोग पंजाब और बम्बई में मजदूरी करने जाते हैं। उन्होंने अधिक ट्रेनों की मांग की। जौनपुर नगर में जौनपुर स्टेशन पर कुछ सुविधाएं देने की बात भी की। उन्होंने वहां पर खान-पान की व्यवस्था, पानी की व्यवस्था, पंखे की व्यवस्था नहीं है, उसकी मांग की है। मैं आपके माध्यम से यह बताना चाहता हूँ कि उन सारी समस्याओं को, सारी चीजों को नोट कर लिया है। इसके बाद मैं देखूंगा कि क्या मैं उसमें सुधार कर सकता हूँ। उसके बाद हमारे विद्वान सदस्य श्री पवार ने भी कुछ बातें रखीं। उन्होंने कलकत्ता से राजधानी एक्सप्रेस की गति बढ़ाने के बारे में कहा। इस मामले में मैं उन्हें विश्वास दिलाना चाहता हूँ कि धीरे-धीरे, क्रमशः, शनैः शनैः, हम इस ट्रेन की, राजधानी एक्सप्रेस की, गति बढ़ाएंगे और इसको बढ़ाकर रहेंगे।

श्रीमन्, इसके बाद हमारे सबसे ज्यादा विद्वान सदस्य बी.जे.पी. के श्री अश्विनी कुमार जी ने डिब्बों और इंजिनों की उपलब्धता के बारे में कहा। मैं उनकी भावना को समझ गया हूँ। चाहे चित्तोजन लोकमोर्टिव की बात हो, चाहे बी.एच. ई. एल. की बात हो, रेलवे विभाग

यह कोशिश कर रहा है कि इनकी क्षमता बढ़ाई जाय। जैसा मिश्र जी ने कहा, मैं उनकी बातों पर भी आऊंगा, मैं यह कहना चाहूंगा कि हम कोशिश करेंगे कि सारे इंजिन जो हैं, चाहे वे विजलीकृत इंजिन हों या अच्छे इंजिन हो, वे सब अपने देश में बनाये जाएं। हम कोशिश करेंगे कि हम इंजिनों के मामले में दूसरों के मुखापेक्षी नहीं रहेंगे। हम इतने सक्षम हैं, हमारा रेलवे विभाग इतना सक्षम है कि अपने देश में हम नये से नये इंजिनों, नये तरीकों और नये डिब्बों का निर्माण करेंगे।

श्री अश्विनी कुमार : मंत्री महोदय, बी.एच.ई.एल. की क्या स्थिति है ?

श्री महावीर प्रसाद : मैं आपको बताऊंगा। आपने एक प्रश्न यह भी उठाया था कि बगाहा और चितौनी के पुल की स्थिति क्या है ? बगाहा और चितौनी के पुल के विषय में मिश्र जी ने प्रश्न उठाया था। मैं भी उधर का ही रहने वाला हूँ। इस संबंध में मिचाई मंत्रालय का एक सुझाव आया था कि गंडक नदी पर पुल का निर्माण करने के लिए एक उच्चस्तरीय समिति सिचाई विभाग द्वारा बनाई गई है। उन्होंने एक राय दी कि इस वक्त वाढ़ नियंत्रण स्थल जो वहां पर बनेगा, उसका लाभ रेलवे विभाग उठा सकता है। उस संदर्भ में रेलवे मंत्रालय, ने मिचाई मंत्रालय ने, उत्तर प्रदेश और बिहार की राज्य सरकारों ने यह मान लिया था कि इसमें हम अपना योगदान देंगे और इस आधार पर रेलवे विभाग ने पुल के संदर्भ में रेलवे लाइन का खर्च वहन करने का भार अपने ऊपर लिया था। सन् 1974 और 1975 में बगाहा से वाल्मीकी नगर तक 9 किलोमीटर मीटर गेज लाइन का निर्माण किया और सन्, 1978 में उसको खोल भी दिया। लेकिन सन् 1983 में जब पुनः आंकलन हुआ, इस्टीमेट हुआ तो वहां पर सिचाई मंत्रालय ने उस वहन को स्वीकार करने से इंकार कर दिया। फिर उसके बाद बिहार सरकार ने दो करोड़ रुपया पहले से ही जमा किया था, उन्होंने उस दो करोड़ रुपये को वापस करने के लिए लिखा।

**श्री चतुरानन मिश्र :** बिहार सरकार इतना रुपया कहाँ से लाएगी। आपके पास नासिक का प्रेस है। बिहार सरकार के पास तो इस प्रकार का कोई नासिक प्रेस नहीं है।

**श्री महावीर प्रसाद :** उन्होंने कहा कि इसको वापस कर दिया जाय। लेकिन मैं उत्तर प्रदेश सरकार को बधाई देना चाहता हूँ कि उत्तर प्रदेश की सरकार ने कहा कि सिचाई मंत्रालय और बिहार सरकार, दोनों इस बहन के उत्तरदायित्व को ले। अगर वे मान लेते हैं तो हम विचार करेंगे और उनका पैसा पहले से जमा है। रेल मंत्रालय, रेल विभाग ने इस मामले को नोट कर लिया है। जब किसी भी प्रकार से जो राज्य सरकारें या सिचाई मंत्रालय है वे अगर अपना हिस्सा देना स्वीकार करें तो मैंने उसका नोट कर लिया है कि हम उस पर विचार करें।

**श्री चतुरानन मिश्र :** अगर आप डेट बढ़ा दें तो हम राज्य सरकार पर दबाव डालें। ऐसा न हो कि रुपया भी दे दिया जाय और सूद भी आपका हो जाय।

**श्री महावीर प्रसाद :** इस विषय में मैं फिर आपको बता दूंगा। इस पर हम अश्विनी कुमार जी और मिश्रा जी के साथ अलग बैठकर बात भी कर सकते हैं। यह मसला हम सब का है।

इसके बाद श्रीमन्, मिश्रा जी ने यहाँ पर कहा कि 22 जोड़ी ट्रेनें निरस्त कर दी गईं। श्रीमन् उस वक्त जिस समय ये निरस्त की गई थीं उस वक्त भारत बन्द का आह्वान आप लोगों के द्वारा किया गया था जिसके कारण कोयला कर्मचारी पांच दिनों के लिये हड़ताल पर चले गये।

**श्री चतुरानन मिश्र :** हमने भारत बन्द का नारा दिया और आपने पहले से ही उसको इम्प्लीमेंट कर दिया ?

**श्री महावीर प्रसाद :** श्रीमन्, उस हड़ताल के कारण जब कोयला नहीं आ पाया तो हम हों चाहे आप हों, कोई हो, किसी की सरकार हो, वह कर्मचारियों के द्वारा ही किसी काम को करवायेंगे।

**उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई) :** ये लोग जो करें गाड़ी चालू रहे।

**श्री चतुरानन मिश्र :** अब है चालू।

**श्री महावीर प्रसाद :** वह गाड़ी चालू हो गई है। बन्द की आवाज आप उठाते हैं हम तो आगे बढ़ना चाहते हैं। हम हमेशा आगे बढ़ने के लिये चलते हैं। भारत की राष्ट्रीय नीति, भारत के आर्थिक विकास, भारत के सामाजिक विकास के लिये हम हमेशा सोचते हैं कि भारत विकास की तरफ चले। लेकिन कुछ ऐसे लोग और ऐसे दल हैं, कुछ ऐसी पार्टियाँ हैं जो चाहती हैं कि हम विकास की तरफ न जाकर पीछे जायें। हम हमेशा आपको विश्वास दिलाते रहे हैं और फिर मैं आपको विश्वास दिलाना चाहता हूँ कि हम हमेशा आगे बढ़ेंगे। श्रीमन्, और बहुत सी बातें...

**श्री चतुरानन मिश्र :** स्टैंडर्डिजेशन आफ फ्रेट के बारे में मैंने कहा था कि उसमें बिहार को 395 रुपये का घाटा होता है, जबकि देश के दूसरे हिस्सों, यूपी और पंजाब में यह कम लगता है। उनको ज्यादा सुविधा दी जाती है जब कि आपको कम सुविधा दी जा रही है ?

**श्री महावीर प्रसाद :** ठीक है इस पर विचार करेंगे आप मिल लीजियेगा। इसको समझ लेंगे। देखेंगे कि कैसे इसको कर सकते हैं।

**उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई) :** असम।

**श्री महावीर प्रसाद :** श्रीमन्, श्रीमती विजया चक्रवर्ती ने कहा कि आप असम के बारे में यह बिल्कुल नहीं चाहते हैं कि वह विकास की तरफ जाय। श्रीमन्, हम चाहते हैं कि असम विकास की तरफ जाय। हम चाहते हैं कि पूर्वी सीमान्त प्रदेश जो है, अरुणाचल प्रदेश जो है, अपने देश के जितने भी पूर्वोत्तर राज्य हैं उनका विकास हो। इसी चीज को ध्यान में रखते हुये आपके यहां के पहाड़ी क्षेत्रों में, असम तथा वह



[श्री महावीर प्रसाद]

के अन्य पहाड़ी राज्यों में बहुत सी रेल लाइनें, 6 रेल लाइनें को 1978-79 के पूरक बजट में शामिल किया गया है। ये रेल लाइनें हैं धरमनगर, कुमारघाट, त्रिपुरा की तरफ। दूसरी है बालीपारा, भालूकपो, असम और अरुणाचल प्रदेश में। तीसरी है सिलचर जिरिबांग असम और मणिपुर में। फिर लाला बाजार और वैरावी असम और मिजोरम में। उसके बाद आनगुडी तुली असम और नागालैंड में तथा गुवहाटी वनिहाट असम और मेघालय में। इस प्रकार से ये रेलवे लाइनें जो हैं... (व्यवधान)...

श्रीमती विजया चक्रवर्ती : मैंने ब्राडगेज के बारे में आपसे पूछा था। ब्राडगेज लाइन गोहाटी तक, नार्दन पार्क आप आसाम के लिए पूछा था, आप यह बताइये कि यह होगा या नहीं होगा ?

श्री महावीर प्रसाद : मैंने उसको नोट कर लिया है। यह जो आपने पूर्वी सीमांत प्रदेश और राज्यों के संदर्भ में आपने पूछा है उसका जवाब मैंने यह दिया कि चाहे नागालैंड हो, त्रिपुरा हो, मेघालय हो, अरुणाचल प्रदेश हो, चाहे आसाम हो हम सभी प्रान्तों को जोड़ना चाहते हैं। हम किसी प्रान्त को अलग नहीं करना चाहते हैं। आपकी भावनाओं को मैंने नोट कर लिया है और हम उस पर विचार करेंगे। रेलवे मंत्रालय विचार करेगा। लेकिन राष्ट्रीय एकता और अखण्डता को मजबूत करने के लिए हम भारत के किसी भी क्षेत्र को छोड़ना नहीं चाहते हैं। हम देश को जोड़ना चाहते हैं। कन्या-कुमारी से लेकर जम्मू-काश्मीर तक और उधर पश्चिम से लेकर आसाम के पूर्वोत्तर अरुणाचल तक नागालैंड तक सबको हम भारतीय रेल के द्वारा जोड़ना चाहते हैं जिससे भारतीय संघ में भारतीय राष्ट्रीय एकता और अखण्डता हम मजबूत कर सकते हैं। यह मेरी भावना है और इसी प्रकार से हमारे सम्मानित मंत्री वरिष्ठ सदस्य श्री मधुकराव सिंधिया जी ने अनेक बिन्दुओं पर विस्तार से जब रेल बजट आया था विस्तार से उन्होंने जवाब दिया था। मैं संक्षेप में जितने विद्वान

सदस्यों ने इसमें भाग लिया है उनका स्वागत करता हूँ धन्यवाद। अधुना जापिल करता हूँ उनके प्रति और मैं सबसे निवेदन करूँगा कि यह जो विनियोग विधेयक है इसको सर्वसम्मति से पास किया जाए।

श्री अश्विनी कुमार : मैंने एक प्रश्न स्टेशन मास्टरों के विषय पर रखा था क्या उनकी आप मुनवाई करेंगे ? वे आपके दरवाजे पर आए थे...

श्री महावीर प्रसाद : अश्विनी कुमार जी आपके दरवाजे पर आए होंगे हमारे दरवाजे पर तो नहीं आए। यह सब मसले जो होते हैं आप लोग कराते हैं लेकिन मैं फिर विश्वास दिलाता हूँ कि मैं इसको देखूंगा।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): I shall put the resolution to vote. The question is:

"That this House approves the recommendations made in paragraphs 11 to 14 contained in the Tenth Report of the Railway Convention Committee, 1985, appointed to review the rate of dividend payable by the Railway Undertaking to General Revenues as well as other ancillary matters in connection with the Railway Finance and General Finance; which was presented to the Parliament on the 23rd February, 1988"

*The motion was adopted.*

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): I shall now put the motion regarding the Appropriation (Railways) Bill, 1988 to vote.

The question is:

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 1988-89 for the purposes of Railways, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

*The motion was adopted.*

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): 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.

श्री महावीर प्रसाद : श्रीमान, मैं प्रस्ताव करता हूँ कि—

‘विधेयक का लौटाया जाय’

The question was put and the motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): I shall now put the motion regarding the Appropriation (Railways, as passed by the Lok Sabha, be 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 1987-88 for the purposes of Railways; as passed by the Lok Sabha; be taken into consideration.”

The motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): Now, we shall 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.

श्री महावीर प्रसाद : महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूँ कि—

‘यह विधेयक लौटाया जाये’ ।

The question was put and the motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): We shall now take up the Appropriation (Railways) No. 3 Bill, 1988. I shall put the motion.

The question is:

“That the Bill to provide for the authorisation of appropriation of moneys out of the Consolidated Fund of India to meet the amounts spent on certain services for the purposes of Railways during the financial year ended on the 31st day of March, 1986 in excess of the amounts granted for those services and for that year, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration.”

The motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): 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.

श्री महावीर प्रसाद : महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूँ कि—

‘यह विधेयक लौटाया जाय ।’

The question was put and the motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): Now the House stands adjourned and will meet on Wednesday, the 30th March, 1988 at 11 A.M.

The House then adjourned at fifty-nine minutes past seven of the clock till eleven of the clock on Wednesday, the 30th August, 1988.