

and therefore directs the Government:

(a) to reframe the Seventh Plan totally; and

(b) to constitute a people's Planning Committee including leaders of opposition parties therein.' "

*The motion was negatived.*

# **I. THE FUTWAH-ISLAMPUR LIGHT RAILWAY LINE (NATIONALISATION) BILL, 1985.**

## **II. THE APPROPRIATION (RAILWAYS) NO. 5 BILL, 1985.**

THE DEPUTY CHAIRMAN: We will take up both the Bills together. I have already requested most of the participants in this Bill that we are short of time and so, please abide by the time allotted to your respective parties. I need your cooperation.

SHRI SATYA PRAKASH MALAVIYA (Uttar Pradesh): Please do not ring the bell again and again.

THE DEPUTY CHAIRMAN: I can ring the bell only once in your case because your party has been given only three minutes. So, if I ring the bell for three times, your all the time will be over. Two hours are allotted for this.

THE MINISTER OF STATE IN THE DEPARTMENT OF RAILWAYS (SHRI MADHAVRAO SCINDIA):

Sir, I beg to move:

"That the Bill to provide for the acquisition, in the public interest, of the undertakings of the Futwah-Islampur Light Railway Company Limited in relation to the Futwah-Islampur Railway Line and for matters connected therewith or incidental thereto, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

Sir, the House is aware that in the past assurances have been given that a Bill for nationalisation of Futwah-Islampur Light Railway will be brought before the Parliament. Accordingly, this Bill was introduced in the Lok Sabha on 21-11-1985 and the Bill has been passed by the Lok Sabha. Futwah-Islampur Light Railway is owned by the Futwah-Islampur Light Railway Company Limited. The track and rolling stock of this line are in a dilapidated condition. Running of trains on this line is, therefore, hazardous from the safety point of view.

Moreover, the Futwah-Islampur Light Railway Company has been suffering heavy working losses. The Government is required to ensure an interest of 3.5 per cent on the paid-up share capital of the Company besides meeting the working losses. The subsidy paid during 1983-84 alone amounted to Rs. 14.76 lakhs. The assets of the Company are proposed to be taken over through the present legislation by payment of an amount of Rs. 19.29 lakhs as compensation. It is proposed that, after nationalisation, all the eligible employees of the Light Railway be absorbed against vacancies on the Indian Railways. Madam, with these words, I would commend the Bill for consideration of the House.

Madam, I also 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 1985-86 for the purpose of Railways, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

Madam, as far as this Bill is concerned, I will cover all the points at the end of the debate in my reply.

*The questions were proposed.*

THE DEPUTY CHAIRMAN: Shri Sukomal Sen.

SHRI SUKOMAL SEN (West Bengal): Madam, the time is very limited.

THE DEPUTY CHAIRMAN: That is correct. Unfortunately, we have to run the rails very fast, but we do not want any accidents.

SHRI SUKOMAL SEN: I would like to support the Futwah-Islampur Light Railway Line (Nationalisation) Bill, 1985. I would not like to say anything about it. I support it.

As regards the Appropriation (Railways) No. 5 Bill, 1985, I have to say something.

SHRI NIRMAL CHATTERJEE (West Bengal): You can demand several railways in several other places.

SHRI SUKOMAL SEN: My first complaint against the Government is that although Railway is the biggest public undertaking and the biggest utility service in our country, still it is not getting due importance from the Government in regard to its developmental work and funding. This is putting the people of our country in great distress. Now during the Sixth Plan period, in fact the Railways did not develop. What it was, it remains almost at the same level. During the Seventh Plan too, now that the Plan has been discussed, there is nothing promising so far as Railways are concerned. I think some 6 per cent of the total allocation is for the Railways and if we compare this with the earlier figures, we will find starting from the Second and Third Plans down to the Sixth and Seventh Plans, the percentage of allocation for the Railways is getting diminished from Plan to Plan. In the Seventh Plan the growth rate envisaged for the Railways is only 2 per cent, as against 10 per cent for the Indian Airlines. So it appears to me that Government is not giving due importance to the Railways. It means that they are not giving due importance to the peoples' needs, because people need the railways

for their movement. Now if we look at the railways, we find that the trains have not been speeded up. For every mail train, the time taken was reduced by two hours during the last two or three years. Even the earlier speed could not be retained because the track improvement involved could not be achieved. According to the information which I have got from the documents, during the Sixth Plan 14000 kilometres of railway track was overaged and as much as 4000 kilometres of railway track was in some stage of fracture. This means the railway track was due for renewal. After the Sixth Plan we find that the length of overaged track has increased from 14000 to 22,000 kilometres and that of lines with fractures has increased from 4000 to 8000 kilometres. That is after the Sixth Plan. I do not know what will happen after the Seventh Plan. Perhaps the figure will be double or triple. Out of 61,000 kilometres of railway track, only 11 per cent has been electrified till today. Because of lack of electrification, the railways cannot be speeded up and people are suffering because of this.

So, if we look at the development work, we find that during the Sixth Plan, hardly any development took place. As regards opening of new lines, I need not elaborate because new lines have hardly been opened. Several promises are made during the Plan. Whenever some elections come, Government makes promises and the Minister assures the

people "we will be doing this and that". Sometimes even foundation stone is laid. But after that everything is forgotten. I can cite so many examples in so many States, but I do not want to waste time. One example I would like to give to the Minister. I would like to draw his attention to this that the erstwhile Minister of Railway had assured the people of West Bengal that Digha railway line will be constructed. Digha is a sea resort and he promised that people would be able to very easily travel to Digha. Till now it has not come. So many instances like that are there in other States. I need not go into these. This is about the renewal or opening of new lines.

As regards overcrowding in the trains, the problem remains. Our Minister perhaps has not seen a second class travel or an ordinary first class travel. About five years back if one could book a berth in 1.00 P.M. the three tier, at least he could travel, he could sleep and travel. But now if a man books a berth in the three tier, there is no guarantee that he will be given the berth or that he will get a seat. Many people will enter the compartment. It will be crowded. And the person who has booked the seat, will, perhaps, have to go standing, and others will sit and go. This is what happens in most of the trains now-a-days. Even in first class the same thing happens. Even in the AC-2 tier in certain trains it happens. So, this overcrowding and unauthorised passengers entering into reserved compartments are going on in rampant, and there is no measure to check it. Unless you increase the number of trains and increase the accommodation, you cannot check overcrowding. People overcrowd under compulsion also. So, if you remove the compulsion, then, you will find that people will be getting amenities and they will be travelling comfortably. But this overcrowding is taking place because of lack of accommodation and

the required number of trains. I would like to draw the attention of the hon. Minister to this aspect of the passengers who are suffering very much.

Now, as regards the amenities in the trains, in certain trains, the railways have introduced food packets, food packed in foils. I have an experience of that. You see, the food is costly. There is only one kind of food. There is no choice of food to the passengers. You will have to buy the food and eat it. If there is choice, you can choose some items. Also the packed food is available only in some trains, and it is not in sufficient quantities. In some passengers trains the number of food packets run short of the number of passengers requiring them. As a result, some passengers cannot get any food. At stations also sometimes the catering managers complain that the number of food packets are short, and they ask passengers to buy food and to place orders at the railway stations since for that train, they say they will not serve food at the railway stations. In this way, ordinary passengers are made to suffer on account of the introduction of the food packets in certain trains.

As regards amenities, electricity, water, everything is in a shambles. In fact, it has not improved. The erstwhile Minister promised a lot, but it could not be done. We cannot forget the slogan of punctuality, security and all these things. What is the punctuality? The punctuality has not improved. The security has not

[Shri Sukomal Sen]

improved. All these things have to be looked into if you want to develop the railways in our country. But I am sorry that these developments have not taken place during the last three or four years.

Before concluding I would like to say that the railways are going to abolish the steam locomotives. I was going through the Railway Reforms Committee Report. There is an estimate that after they are phased out by this century, then, after the century, about 2 lakhs of people who are handling coal and ash in the steam locomotives, will be rendered surplus. What is the planning of the Government? When the steam locomotives are phased out, what will they do with these two lakh employees who are engaged in coal and ash handling and other works connected with steam locomotives? Will they be thrown out of jobs? Or will they be given some other training so that they could be accommodated in the work for electric and diesel locomotives? I do not know whether the Government has any planning also. It means that the employees are counting the days with fear because with the phasing out of the steam locomotives they will be losing their jobs.

Madam, now certain other things. In the Calcutta city, I would like to draw the hon. Ministers attention, the circular railway project, the earlier Railway Minister inaugurated, with much fanfare. He said that this circular railway was coming and that the Calcutta people would be getting all convenience of travel in the railways. Has this new Minister seen the circular railway, what it is? It is a strip of railway track for a few kilometres and that too single line and that too not electrified. There are only four pairs of trains running on the strip of land. In fact, these trains are empty. People cannot travel in them because there is no

frequency of the trains. Only a strip of land has been opened. So it is not a circular railway. It is simply a small piece of track. If you want to make it really a circular railway it should be from Dum Dum to Prinsepghat, Prinsepghat to Majerhat, Majerhat to Ballygunge, Ballygunge to Dum Dum. All these links have to be connected. These are not being done and it has been kept as a show piece. Perhaps it was done for election purpose. Now elections are over. Similarly circular railway is also over. I would like the Honourable Minister to ensure that it is done as quickly as possible. For this year's budget only limited amount was allocated for the circular railway at Calcutta which is quite insufficient. There was also a newspaper report that the Railway Board has issued directives to the railway authorities in Calcutta to divert some of the funds from the circular railway project to other projects. I do not know how far it is correct. I would like the Minister to confirm this news.

Regarding metro railways, it is in shambles. We know that Calcutta streets are very much congested because of this Metro railways. It is not being speeded up. There was a newspaper report that some Japanese contractors were hired to complete this project. The work on this project is almost incomplete and Calcutta people are facing lot of difficulties. I would request the Railway Minister to accelerate the pace of work on this project. I would like to know from the Railway Minister, what is the actual target of our metro railways? When it is going to be completed? I would like to know from the Minister particularly the line from Shyam Bazar to Esplanade, Esplanade to Bhavanipur and Bhavanipur to Tolligonj when it will be completed? Now, the Minister is engaged in other work. I do not know how he would reply to my questions?

THE DEPUTY CHAIRMAN: No. He is listening. Ear phones are there.

SHRI SUKOMAL SEN: I feel this young Minister will take initiative and try to speed up the railways, because railways are not bullock-carts. It should run like railways and not like bullockcarts. I would like the Minister to be Minister of Railways but not the Minister of Bullockcarts to speed up the railway projects in Calcutta.

What about labour policy of the Railways?

THE DEPUTY CHAIRMAN: Now, your time is over.

SHRI SUKOMAL SEN: I will not take more than 30 seconds.

Many of the Railway Labour Unions are not recognised. The Railway Board is recognising only those Unions which are not agitating. It is not recognising the Unions which are fighting for their rights. Whether the Railway Minister would change the policy of recognition?

Regarding victimisation, Madam, a number of workers in loco section have been victimised because of their going on strike. They were getting pay after the Supreme Court injunction. Now, the Supreme Court has delivered its judgment on article 311 of the Constitution. As a result of this, the Railways have stopped their payments. They are out of service and starving. Whether the Railway Minister would consider taking back those victimised employees?

Thank you.

SHRI D. HEERACHAND (Tamil Nadu): Madam Deputy Chairman. . .

THE DEPUTY CHAIRMAN. We are not having lunch today.

SHRI D. HEERACHAND: Then you can give me more time.

THE DEPUTY CHAIRMAN. We are scrapping lunch time in order to sit till 9 o'clock.

SHRI D. HEERACHAND: You take away lunch time and don't give more time. . .

THE DEPUTY CHAIRMAN. I do not mind if you want to have your dinner here. . .

SHRI MADHAVRAO SCINDIA. Madam, ladies are food givers.

THE DEPUTY CHAIRMAN: I will provide you dinner as well as breakfast if the House sits for longer time.

SHRI D. HEERACHAND: Madam Deputy Chairman, I rise to make few observations and suggestions on the Railway Appropriation Bill brought forward by the Railway Minister before this House. The limited time which is available for me to speak in this debate, I will confine myself to the problems of my State—Tamil Nadu.

Madam, we all know that in the last month, Tamil Nadu was hit by unprecedented cyclone followed by heavy rains. The unnatural calamity damaged the rail tracks and rail bridges in our State and dislocated the rail traffic for a number of days. The Railwaymen and their Department worked round the clock on war footing to repair the damaged rail bridge on Kiliar and restored it for traffic flowing from Madras to South. I would be failing in my duty if I do not congratulate them for their speedy work which these people carried out with utmost efficiency and with full sense of responsibility. Although rail traffic has been temporarily restored in the flood-affected areas of the State, it will take more time for the Railways to properly repair the damaged rail bridges and rail lines and I would like to request the Railway Minister to carry out survey of the flood-affected areas of Tamil Nadu and render necessary

[Shri D. Heerachand]

financial assistance to the Southern Railway to carry out the necessary repairs. I would request the Railway Minister to allocate extra funds for this repair work and also carry out survey of all the lines and bridges and strengthen them so that these can withstand the vagaries of nature.

Madam, I need hardly say that Madras city is one of the beautiful cities of our country and one of the four major metropolitan cities with international traffic. Apart from that, being an industrial town, the population is increasing and heavy traffic gets congested. Daily more than 10 lakh people are coming to and going from Madras city. To ease this congestion, the Railways proposed to have a Rapid Transit System in Madras city. This is a very small project of Rs. 50 crores, but the Railway Ministry has allotted only Rs. 5 crores so far and the work on this project is progressing at snail's pace. If the same speed continues, I am afraid by the time it is completed, it will not serve any purpose. I would like to impress upon the Railway Minister to take more interest in this particular project of Madras city and speed up the work by allocating more funds.

Madam, Rameshwaram, as we all know, is a very important holy place and lakhs of devotees throng that place every year. For the convenience of the pilgrims we have been asking for laying of a double line from Madras to that place, but the Ministry has turned a deaf ear and nothing has been done in this regard. I hope during the Seventh Plan period, the Government will provide adequate funds for laying of this rail line so that there can be quick and easy flow of traffic.

Manamadurai-Rameswaram rail bridge work is also very important. This bridge connects the mainland

with the island, but the bridge requires immediate repairs and proper maintenance. The repair work of this bridge will cost only Rs. 50 lakhs, but you have been able to allot only Rs. 1 lakh for this year. With this meagre amount, it will take years to complete the repair work. I would request that the entire money of Rs. 50 lakhs should be allocated for the repairs of this bridge.

One more point that I would like to mention here is that Ambur town is an industrial town recognised by the Central Government as well as the State Government. But the rail facilities there are inadequate and insufficient for the passenger as well as goods traffic.

[The Vice-Chairman (Shri Pawan Kumar Bansal) in the Chair]

Many of the mail and express trains passing through this town do not halt at this station, which creates a lot of difficulties and inconvenience to the people and traders. People belonging to trade and industry have been demanding adequate rail facilities from the Railway Department for that industrial town since a long time, but nothing has been done by the Government to meet their demand. All political parties of that town joined together and observed one day's hunger strike in support of their demands last month. I have also written to the Railway Minister in this regard and I hope he will take immediate steps to fulfil the long-standing demands of Ambur town.

Sir, the railways are the lifelines of our country. The progress of the country depends on their fast and smooth movement. But since independence, we have not been able to modernise the railway system as we should have. There may be super-fast trains moving on major routes, but on the smaller lines, the condition remains pathetic. In the movement of railways, many countries have made fast strides such as Japan,

France and West Germany. As our young Prime Minister is laying emphasis on science and technology, I think we should apply modern technology in the running of railways also. There should be no objection to have technical collaboration with the advanced countries to modernise our railway system. It will also lessen the causes of railway accidents in the country.

To ease congestion in Madras city, I would like to draw the attention of the Minister to the fact that on Highway 45, there is a lot of congestion. While going to south, we have to pass through Madras and there are so many railway crossings and there is a lot of congestion. So I would request the hon. Minister to construct overbridges and underbridges from Madras city to Tambaram at least so that the highway traffic is not disturbed. More funds should be allotted to Karur-Dindigul line which is not progressing as it should be. I request the Minister to allot more funds to it. I also request him to concentrate on the vacant railway lands. In Tamil Nadu I have witnessed a lot of vacant lands are there in so many places which are being encroached upon by unwanted elements. Either you use them for railway purposes or you dispose them of. Lastly, I would like to point out that Tamil Nadu is always neglected in allocation of funds whereas you allot any amounts of money to other regions. This time Southern Railway has been provided with only Rs. 12.29 crores. I do not know why this step-motherly treatment. I would like to know from the Railway Minister whether the Government follows any norms in allocating funds. I am very happy that in the Seventh Plan provision for more funds has been made for rehabilitation and renewal of the railway track. I request the Government to give priority to Tamil Nadu in this regard.

श्री चन्द्रिका प्रसाद त्रिपाठी (मध्य प्रदेश) : माननीय उपसभाध्यक्ष जी, यह जो विनियोग विधेयक प्रस्तुत हुआ है जिसके द्वारा फतुवा इस्लामपुर लाइट रेलवे का जो राष्ट्रीयकरण करके इसे शासनाधीन किया है मैं उसका समर्थन करता हूँ। महोदय, यह काम पहले ही हो जाना चाहिये था। बहुत दिनों के बाद यह कदम उठाया गया है, मैं इसकी प्रशंसा करता हूँ।

महोदय, रेल विभाग एक ऐसा विभाग है जिसका बड़े से लेकर छोटे तक और गांव से लेकर शहर तक के एक एक मुहल्ले का बड़ा घनिष्ठ संबंध रहता है। आज से पूर्व जो रेलवे लाइनें थी जो डिब्बे थे उनमें जिस सुधार की आवश्यकता थी वह आज तक नहीं हो पाई है। मैं जानता हूँ कि इस वर्ष काफी सुधार रेल विभाग ने किया है, चाहे आरक्षण के संबंध में हो, चाहे रेलोंको समय पर चलाने का प्रयास हो, इसमें शासन ने अच्छी सफलता पाई है। लेकिन देखने के बाद यह पता चलता है कि करीब दो हजार करोड़ रुपया इतने बड़े विभाग को दिया गया है और सब पूछा जाय तो 1600 करोड़ रुपया इसके लिए चाहिये और करीब-करीब 11 सौ करोड़ रुपया स्वयं रेल विभाग को स्वयं अपनी जरूरतों के लिए चाहिये। लेकिन उसको केवल 950 करोड़ रुपया ही दिया जा रहा है। इतने बड़े विभाग में जहां रेलों की लाइनों की मांग हों, जहां डिब्बों के सुधार की मांग हो, जहां स्टेशन व प्लेटफार्म की मांग हो, इतनी छोटी राशि रेल मंत्री जी ने कैसे मांगी यह मेरी समझ में नहीं आता। अगर मांगने पर नहीं दी गई तो मदन में यह आवाज उठनी चाहिये कि जहां पर इतने बड़े आवागमन की जिम्मेदारी एक विभाग पर हो वहां इतनी कम राशि से कैसे काम चलेगा ?

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि क्षेत्रीयता की बात नहीं कहनी चाहिये, लेकिन गणबजट के समय में मैंने जबलपुर गोंदिया लाइन का जिक्र किया था जहाँ

[श्री चन्द्रिका प्रसाद त्रिपाठी]

इतना बड़ा ऐक्सीडेंट हुआ, जहाँ लगभग 400-500 आदमी मौत के घाट उतर गये। हमें आश्वासन दिया गया था कि रेलवे लाइन और डिब्बे नए बनाये जायेंगे। जहाँ पूरी रेलवे लाइन खराब है, डिब्बे पुराने हैं तो जो वहाँ पर सर्वे हुआ था, इसे बड़ी लाइन में परिवर्तित करने का प्रयास किया गया था, अगर यह सारा खर्च होना ही है तो उसको बड़ी लाइन में आप परिवर्तित करें। आपको मालूम है कि वलियाघाट और जबलपुर में खनिज भंडार हैं। उनके दोहन करने में भी इससे बड़ी सुविधा मिल जाएगी।

महोदय, तीसरी बात में जबलपुर के बारे में कहना चाहता हूँ। भारतवर्ष में सबसे बड़ा सुरक्षा का कारखाना जबलपुर में है। वहाँ पर प्लेटफार्म की इतनी कमी है कि आये दिन आउटर पर महत्वपूर्ण सामग्री बेकर बोगियां खड़ी रहती हैं, ट्रेनें खड़ी रहती हैं। उनके लिए खड़े होने का कोई प्लेटफार्म नहीं है। यह बड़ी पुरानी मांग है कि 3 और 4 नम्बर के प्लेटफार्म को बढ़ा दिया जाए लेकिन 30 साल में झी आज तक वहाँ कोई सुधार नहीं किया गया है, जिससे कहा जा सके कि वहाँ सुधार हुआ है।

माननीय उपसभाध्यक्ष जी, जबलपुर में जो रेलवे स्टाफ है, आज से 25 साल पहले जो स्टाफ था वह स्टाफ आज भी है। महिलाओं के लिए न वहाँ कोई लेडी डाक्टर है न, नर्सों हैं और न कोई समुचित व्यवस्था है। इस ओर मांग की गई थी मेरा विश्वास है कि माननीय मंत्री जी इस ओर ध्यान देंगे।

रेलवे विभाग में जो हमारे फस्ट क्लास के डिब्बे हैं या सेकंड क्लास के डिब्बे हैं उनमें इतना बड़ा आवागमन बढ़ गया है कि सुरक्षा नहीं है, बैठने का इतना प्रेशर है कि हम टिकट भी ले लें और रिजर्वेशन भी करा लें, बैठने वालों की इतनी बड़ी तादाद है कि उनको मजबूर हो कर कहना पड़ता है कि आप बैठ जाइये, हम नहीं चाहें तब भी, मजबूरी में उनको बैठना पड़ता है। हम लड़ने नहीं

गये, हम वहाँ यात्रा करने के लिए गये। इस तरह से आवागमन के हिसाब से डिब्बों को बढ़ाया जाना चाहिये रेलों को बढ़ाया जाना चाहिये। मैं आपसे निवेदन करता हूँ कि जबलपुर से दिल्ली आने के लिए बहुत ज्यादा समय लगता है। अगर जबलपुर से बीना को सीधी रेल चला दी जाये और रेल के माध्यम से यदि प्रेशर कम हो जाये एक अच्छा होगा। राजधानी भोपाल में होने के कारण जबलपुर में आवागमन इतना है कि 90-90 आदमी बिलासपुर-इन्दौर जाने के लिए वेटिंग लिस्ट में रहते हैं। एक-दो डिब्बे बढ़ाने से काम नहीं चलेगा। शटल जो इटारसी तक जाती है पांच-पांच घंटे खड़ी रहती है उसको भोपाल तक कर दिया जाय। मेरा विश्वास है कि माननीय मंत्री जी इस ओर ध्यान देंगे। जो हमारी रेलवे लाइन हैं सदियों से बनी पड़ी हैं उनके विधुतीकरण की बात की थी। उनके विद्युतीकरण का काम भी नहीं हो रहा है। मैं जानता हूँ कि पैसे के अभाव में कोई काम नहीं हो सकता। इतनी छोटी राशि देकर जो हमारी बीमार मिलें हैं जिनको हम लेते हैं उन पर व्यय हो जाता है, उनसे घाटा पूरा हो जाता है 900 करोड़ रुपये का और रेलवे को इतनी छोटी सी राशि देकर अगर हम चाहें कि हमारे बड़े-बड़े काम हो जायें मह नामुमकिन है।

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव : (बिहार) : रेलवे की कोई कम्पनी भी रहे तो वह बीमार होकर जाएगी सरकार के हाथ में।

श्री चन्द्रिका प्रसाद त्रिपाठी : हम जनता के बीच में जाते हैं तो वह हम से अपेक्षा करते हैं कि रेलवे में सुधार होना चाहिये, पीने के पानी की व्यवस्था होनी चाहिये, सुरक्षा की अच्छी व्यवस्था होनी चाहिये। हमने रिजर्वेशन कराई है तो हमें बैठने की सुविधा मिलनी चाहिये। अगर आप इन सारी कमियों को दूर नहीं कर सकते, अगर आप हमारे कुछ काम नहीं कर सकते तो हम समुचित जवाब जनता को नहीं दे सकते। सातवीं पंचवर्षीय योजना को देखने से आया कि इतनी राशि



नहीं रखी गई है जितनी की आवश्यकता है। आप पुरानी योजनाओं को पूरा करने में सातवीं योजना का पूरा पैसा लगा देंगे तो शायद अधूरे कार्य भी पूरे नहीं हो जायेंगे। मैं चाहता हूँ, इस पर विशेष ध्यान दिया जाय। जनता को संतुष्ट नहीं कर सकेंगे तो यह जो एक अच्छा भाव बना हुआ है, भावना बनी हुई है कि मंत्री सुधार लाने के लिए सक्रिय हैं, जो काम आवश्यक हैं उनका निर्माण करने के लिए सक्रिय हैं, इसमें सफलता नहीं मिलेगी। मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि इसमें विशेष राशि दे कर जो मांगें हमारी हैं उनकी ओर ध्यान दिया जाये और समुचित व्यवस्था कराने का प्रयास किया जाये इसके बाद विनियोग विधायक का मैं समर्थन करता हूँ और आशा करता हूँ कि राशि के अभाव के कारण हमारे आवश्यक कार्य नहीं रोके जायेंगे।

**डा० बापू कालदास (महाराष्ट्र) :**  
 उपसभाध्यक्ष जी, यह हमारा आक्रोश मंत्री महोदय के सामने 90 तक, जब तक हम इस सदन में हैं, तब तक चलेगा। अगर आप हमारा जो काम है मराठवाड़ा का दो-तीन रेलों का, जो मांग 25 साल से आपके सामने हैं इस मांग को पूरा नहीं करेंगे तो मैं नहीं जानता कि आप कब तक रेल मंत्री रहने वाले हैं लेकिन मैं 90 तक इस सदन का सदस्य रहने वाला हूँ। अगर जल्दी करें तो अच्छा है। आप नहीं रहेंगे तो हमारे लिये भी ठीक नहीं होगा। मैं चाहता हूँ कि आप रहें। हमारा जो शिकायत है, आपकी कुछ मजबूरियाँ हो सकती हैं जिनका विकास की गति को कम करने में योगदान हो रहा है उनको दूर करने में आप जरूर ध्यान देंगे। हमने सुना है आपने कहा पालियामेंट में कि नई रेलों को बाजय जो कुछ पुरानी हैं उसको ही ठीक ढंग से बनाने का प्रयास हम करेंगे। मैं जितनी रेलों का जिक्र आज तक करता रहा हूँ ये सब मंजूर की हुई हैं इनके कंवेसन की मांग है। यह कोई नई लाइन की बात नहीं कर रहा हूँ। थोड़ा बहुत धन की इसके लिए जरूरत पड़ सकती है इसका 10 फीसदी भी आपने हमको नहीं दिया है। मैं अब फिर से मांग कर रहा

हूँ। यह मांग मैं इसलिए आपके सामने रख रहा हूँ कि अब आप अगले साल का बजट बनायेंगे। इसलिए हम चाहते हैं कि उसमें आप इनका ध्यान रखें। ये मांगें कई सालों से पड़ी हुई हैं। हम चाहते हैं कि इन मांगों को जल्दी से जल्दी पूरा करने का प्रयास किया जाय।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं एक बात की ओर ध्यान दिलाना चाहता हूँ। मरठवाड़ा से हैदराबाद जाने वाला एक ब्रॉड गेज लाइन है जिसका नाम हैदराबाद-परली है। उसको आप देख आये। उसका मुझे अनुभव है। रात के 9 बजे हैदराबाद से परली जातो है और 10-12 घंटे के बाद पहुंचती है। यह ट्रेन क्या है, यह हमसे मत पूछिए। इसमें फर्स्ट क्लास नहीं है। मैं फर्स्ट क्लास न होने का शिकायत नहीं करता हूँ। मैं फर्स्ट को रखने की शिकायत नहीं करता हूँ। जिसको स्लापर कोच कहा जाता है उस पर न शांश है, हैं, न खिड़कियाँ हैं और न हाँ कोई साने की व्यवस्था कर सकता है। इसमें कोई भी आदमी कही से आ सकता है, बैठ सकता है। जिसको मराठी में "लिकरवाली" कहते हैं, वसीं यह ट्रेन है। जहाँ चाही इसको रोक दो, जहाँ चाहे यह चल दे। यह ट्रेन जत्र चाहे पहुंचता है और जब चाहे आगे को निकल पड़ता है। यह सिर्फ 50 किलोमीटर का फासला है। महाराष्ट्र-कर्नाटक से चलकर यह आन्ध्र प्रदेश में पहुंचती है। इसमें सुधार करने की सख्त जरूरत है। मैं चाहता हूँ कि आप इसकी तरफ ध्यान दें ताकि लोगों को आने-जाने में सुविधा हो।

मैं एक दो बातों की तरफ आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ। मैं सबसे पहले एडमिनिस्ट्रेशन की बेपरवाही पर बहुत सख्त नाराजगी व्यक्त करता हूँ। मैंने 1 नवम्बर को मंत्री महोदय को चिट्ठी लिखी थी और उसके साथ-साथ जनरल मैनेजर को भी एक चिट्ठी लिखी। सवाल यह था कि दादर रेलवे प्लेटफार्म पर जो स्टाल दिये गये हैं उनके बारे में अखबारों में यह बात आई है कि वहाँ पर फेवर्टिज्म, नेपोटिज्म और करप्शन की बात हुई है। यह बात हमने अखबारों में पढ़ी। मैं इस आदत का नहीं हूँ कि बगैर जानकारी लिए सदन में

[डा० बापू कालदाते]

कोई बात कह दू। इसके लिए हमने जनरल मैनेजर का लिखा कि मेहरबानी करके इसके बारे में हमको जानकारी दे दें। यह बड़े आश्चर्य की बात है कि मिनिस्टर साहब का जवाब तो सात दिन के अन्दर आ गया, लेकिन जनरल मैनेजर साहब का जवाब 22 दिन के बाद मिला। वह भी जवाब क्या था एकनालेजमेंट था। जनरल मैनेजर साहब तने बिजा है कि उनके पास चिट्ठियों पर दस्तखत करने का भी समय नहीं है। उनको दस्तखत करने की भी फुर्सत नहीं है। यह पार्लियामेंट के मेम्बरों के साथ व्यवहार होता है—

Is the General Manager more busy than the Minister himself? Should the Members of Parliament be treated so callously by the officials themselves? I have a strong complaint against this. These officers must be told that they must behave with Members of Parliament. They have no business to ask somebody else—Sharma or anybody—to sign on his behalf or send letters on his behalf.

SHRI MADHARAO SCINDIA:  
Who is the General Manager?

DR. BAPU KALDATE: I am talking of the General Manager, Western Railway, of Bombay.

I said that without information I do not want to go to the Parliament I am not that type of Member of Parliament, who says anything without verifying from the other side. But he is so careless.

उनका जवाब 22 दिन के बाद आता है। मंत्री महोदय का जवाब मिल गया। मैं उनके जवाब से सहमत हूँ, यह एक अलग बात है। वे अपने जवाब में कहते हैं कि यह-यह किया गया है। 22 दिन के बाद जनरल मैनेजर की तरफ से लिखा जाता है कि आपकी चिट्ठी मिल गई है। उसके बाद तीन दिन के बाद 25 तारीख को मैंने उनको लिखा कि मैं इसका जवाब

जल्दी चाहता हूँ। इसका जवाब देने में देर क्यों लगा रखा है, वह मैं पूछा। इस बारे में पार्लियामेंट में सवाल उठा रहा हूँ। The Manager has no time to send a reply. If the Minister can send letters to Members of Parliament, what are your officers doing? Why are they so careless? Why don't they accept the position of the people's representatives in this House?

मैं इस बारे में क्रोधवण हूँ। क्या ये लोग समझते हैं कि टेम्परेरी है और ये लोग परमानेंट है, इसलिए कोई परवाह नहीं करते हैं। 25 तारीख की जो चिट्ठी लिखी उसका जवाब 6 दिसम्बर को मिलता है। वह भी कोई शर्मा लिखते हैं— I am investigating into the causes of the delay.

अब सेशन खत्म होने को था। हम इसकी जानकारी चाहते थे, कर्प्शन की जानकारी चाहते थे ताकि आपसे बात कर सकें। लेकिन हमें इस कर्प्शन की जानकारी नहीं दी गई। इसलिए मैं यह आरोप लगाना चाहता हूँ कि इसमें इनकी भी हिस्सेदारी है।

They are the collaborators with that corruption about which I am strongly mentioning in this House. But I do not want to say anything yet because I am waiting for the information from them and I will again come before the House.

इसके लिए हम कोई नाम लेना नहीं चाहते हैं। इसमें एक मिनिस्टर के लड़के का भी नाम है। मैं यह भी नहीं कहना चाहता हूँ कि किस का नाम है और क्या नाम है। क्या इन बातों की जिम्मेदारी इनकी नहीं है? क्या आप इन अफसरान को नहीं कहेंगे कि मेम्बर आफ पार्लियामेंट का ठीक लिहाज रखें, उनका भी आदर करें और उनके जवाब कम से कम अपने खुद के हस्ताक्षरों से भेजें। जो कन्वेंशन हैं, जो रूढ़ियाँ या प्रथाएँ हम मानते हैं क्या वे अफिसरान पर लागू नहीं हैं, यह बात मेरी समझ में नहीं आती है। अन्यथा क्या बात है कि हम लोगों के साथ इस ढंग से, इतनी

लापरवाही से अफसरान पेश आते हैं। जब हमारे साथ इस तरह से पेश आते हैं तो दूसरे लोगों की शिकायतों का क्या करते होंगे। यह बात इस कारण से स्पष्ट है कि दूसरों की शिकायतों का क्या होता होगा, वह लोगों की शिकायतों की तरफ ध्यान देते होंगे, यह बात मैं नहीं समझ सकता।

One more point and then I will conclude. I do not want to touch the points which have already been elaborated.

आज ही प्रश्नोत्तरकाल में आपने कहा कि आप बाहर के देशों से टेंडर मंगा रहे हैं, वैगन फ़ैक्टरी के लिये। जहाँ तक मेरा ख्याल है कि कलकत्ता की अगल-बगल में पब्लिक सेक्टर ग्रैंड-टेकिंग है साथ ही साथ वर्नी इंजीनियर कम्पनी भी है जिसके बारे में रेलवे यूनियन के लोग प्राइम मिनिस्टर से मिले और उन्होंने कहा था कि फ़ैक्टरी में इतने वैगन तैयार होते हैं और उनको जवाब यह मिला है कि जहाँ तक जानकारी है वह यह है कि पैसों की कमी है। अगर पैसों की कमी है तो हिन्दुस्तान में जो वैगन फ़ैक्टरीज काम करती हैं उनको आप काम नहीं दे सकते हैं, यूनियनों ने आपके पास रिप्रजेंट किया है कि जो कोच फ़ैक्टरियाँ हैं, जो वैगन फ़ैक्टरियाँ हैं और जो वर्कशाप हैं, वहाँ जितना काम होना चाहिए उतना काम नहीं होता है, बिलो दि केपेसिटी है और उन यूनियनों का कहना है कि हम उनको पूरी केपेसिटी के साथ इस्तेमाल करने के लिए तैयार हैं। एक तरफ देश में काम जितना होना चाहिए उतना नहीं होता है तो मेरी समझ में नहीं आता है कि आप इसके लिए ग्लोबल टेंडर की बात क्यों कर रहे हैं।

Why don't you run with full capacity, with full strength and with all our men employed over there?

अभी इस कलकत्ता वाली इंडस्ट्री में तो यह हालत है कि वहाँ पर लॉक आउट होते हैं, लोगों को काम नहीं मिलता है, लोगों को रिट्रेन्च किया जाता है।

अगर यह हालत है और रोज का सामान बाहर से मंगायेंगे तो यहाँ रेल के ट्रैक पुराने हैं, मालूम नहीं है ये डिब्बे सुपर-फास्ट वाले इंजन के हों जो रेलवे के एक्सीडेंट में जरूर भदद कर सकते हैं। मैं यह जरूर मानता हूँ कि इस बात को ठीक ढंग से सोँचे कि पूरी केपेसिटी के साथ हमारी जो फ़ैक्टरियाँ हैं, हमारे जो काम करने वाले मजदूर हैं, उनको लाभ मिले। मैं यह बात मानता हूँ कि अगर अति आवश्यक हो तो आप जरूर बाहर जाइये लेकिन अगर अति आवश्यक नहीं है तो देश की सारी साधन सामग्री, धन और मानव मंपॉनि को इक्ट्या करके इस काम को पूरा कीजिए, इतना मैं इसके बारे में कहना चाहता हूँ।

श्री कैलाश पति मिश्र (बिहार) : उपसभाध्यक्ष महोदय, दो विल एक साथ हैं। फतुहा इस्लामपुर रेल लाइन की जो हालत है, मैं मंत्री महोदय से कहना चाहता हूँ कि यहाँ अवस्था बिहार की दो रेलवे लाइनों की भी है। और सासाराम रेलवे लाइन और डेहरी रोहतास रेलवे लाइन का जितना महत्व है वह फतुहा इस्लामपुर से कम नहीं है। आप फतुहा-इस्लामपुर रेलवे लाइन में सुधार कीजिए, वहाँ गाड़ी चलाइये यह ठीक है। लेकिन मैं कहना चाहता हूँ कि इससे कम नहीं बल्कि इससे अधिक महत्वपूर्ण लाइन जो आरा सासाराम रेलवे लाइन है वह बन्द हो गई है और प्रति दिन पचासों हजार यात्रियों को इस मार्ग पर चलने में भयंकर कठिनाई हो रही है। रेल बन्द हो गई है, सड़क पर वाहन बहुत कम है इससे आने जाने में इतनी कठिनाई हो गई है कि जिसका कोई हिसाब नहीं है। मैं ग्राहक कहूँगा कि जिस महत्व की अनुभूति करके आपने इसको स्वीकार किया है, उसी प्रकार से आप आरा सासाराम रेलवे लाइन को भी स्वीकार कीजिए, डेहरी रोहतास रेलवे लाइन को स्वीकार कीजिए। डेहरी उद्योग से जुड़ा हुआ है, बालमिया की फ़ैक्ट्री से जुड़ा हुआ है। अगर उस लाइन में सुधार नहीं किया जाता है तो उस कारखाने के सुधार में कई कठिनाईयाँ होंगी। एक चीज मैं और कहना चाहता

[श्री कैलाश पति मिश्र]

हूँ कि जैसा कि अभी हमारे एक माननीय मित्र ने कहा कि सरकार यह इच्छा प्रकट कर रही है कि पहले से जो धेजनायें स्वीकृत हैं, उन्हें क्रियान्वित किया जाय और जो गाड़ियाँ चल रही हैं, जों लाइनें बनी हुई हैं, उनमें सुधार किया जाय। इससे आश्चर्य होता है। मंत्री महोदय यह बात आपके ध्यान आनी चाहिए कि पटना-रांची, पटना-धनबाद-पटना-टाटा नगर, पटना-कटिहार, कहीं एक कहीं दो गाड़ियाँ तो आप ने चला दी हैं लेकिन उन गाड़ियों की हालत इतनी खराब है जिसका कोई हिसाब नहीं। पुरे बिहार में पटना से चलन वाली किसी भी गाड़ी में ए-सी-2 टिथर स्वीयर नहीं है।

जब सारा छोटा-नागपुर इतना बड़ा औद्योगिक क्षेत्र है, इस पर कोई बहुत बड़ा भाषण देने की आवश्यकता नहीं है, महत्व समझ में आना चाहिये और आश्चर्य लगता है कि पटना से धनबाद, पटना से जमशेदपुर, पटना से डालटनगंज, और पटना से रांची के लिए गाड़ों में ए०सी०सी० टू टायर की सुविधा उपलब्ध नहीं है। मेरा मंत्री जी से आग्रह है कि इन गाड़ियों में एक-एक बोर्ग आप ए०सी०सी० टू टायर की लगाइये। जहाँ तक स्वीकृत योजनाओं का प्रश्न है बिहार की आबादी और बिहार में बिछी हुई अब तक की रेल लाइनों के हिसाब से आधी रेल लाइनें बिछी हुई हैं, 5.4 प्रतिशत हैं, ऐसा ही लगभग है। अब एक तो रेल लाइन के विकास की बहुत बड़ी आवश्यकता है और जो पहले से स्वीकृत है उसी की पूर्ति नहीं होती है। 1980 में भूतपूर्व प्रधानमंत्री ने घोषणा की कि रांची-नेहरोबारीबाग वाया कोडरमा रेल लाइन शीघ्र चालू की जाएगी। अब वह घोषणा अभी तक पड़ी हुई है, इसके ऊपर कोई कार्यवाही शुरू नहीं हुई है। बागाह छितीनी रेल पुल बिहार उत्तर प्रदेश दोनों को जोड़ता है। 1973 में भूतपूर्व प्रधानमंत्री ने इसका शिलान्यास किया। 8-9 किलोमीटर की रेल लाइन सामान ढोने के लिए बिछाई गई लेकिन गति ऐसी है कि उस रेल लाइन को पूरा करना है या उसको समाप्त करना है, बन्द

करना है, यह समझ में नहीं आता है। जिस गति से काम चल रहा है उससे लगता है कि सैकड़ों वर्षों में इसकी पूर्ति नहीं होगी। आप उस पर ध्यान दें। यह एक बहुत आवश्यक काम है। अगर राज्य सरकारें बिहार सरकार और उत्तर प्रदेश सरकार दोनों इसमें सम्मिलित हैं, तो केन्द्र की ओर से भी बार-बार उनको दबाव देना चाहिये कि वे अपने अंश को पूरा करें। दोनों राज्य बिहार का पश्चिमी भाग, उत्तर प्रदेश का पूर्वी भाग इतना तबाह हो रहा है, वहाँ डाकूओं का आक्रमण चल रहा है, ब्लैक पैथर अप्रेशन आदि लगा कर भी सफलता नहीं मिल रही है। यह घटनाएं लगातार हो रही हैं। अगर यह रेल पुल तैयार हो जाता है तो बहुत बड़ी सुविधा इस इलाके के लिए हो जाएगी। दूसरे कार्यक्रमों में सरकार का इतना पैसा खर्चा होता है, वह खर्च बच जाता है। सदन में पहले भी मैं उठा चुका हूँ। जमशेदपुर के पास एक ओवरब्रिज आदित्यपुर में बनाने की आवश्यकता है। एक वर्ष नहीं जाता है 40-50 बच्चों से लेकर जानवरों की हत्याओं की घटनाओं नहीं होती हैं। यह इतना आवश्यक है। रेलवे विभाग ने, राज्य सरकार ने और मैं समझता हूँ कि केंद्रीय सरकार के कुछ प्रतिनिधि एक बार नहीं एक दर्जन बार आश्वासन दे चुके हैं कि आदित्यपुर रेल ओवरब्रिज बनाया जाएगा लेकिन अभी तक उस के अन्दर कोई पहल नहीं की गई है। महोदय, इन बातों पर ध्यान देने की आवश्यकता है। एक चीज की ओर मैं अपना ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। आप इसके ऊपर विचार करें, गौर करें, खोज करें अध्ययन करें कि रेल विभाग को क्यों घाटा हो रहा है। मेरी धारणा यह है कि घाटा होने का एक और कारण है। अभी तक कोयले से चलने वाले इंजनों को हमने बदला नहीं है। मैं एक रिपोर्ट पढ़ रहा था रिपोर्ट सम्भवतः तीन वर्ष पीछे की थी। उसमें उल्लेख था कि 2200 डीजल और बिजली के इंजिन चलते हैं, लेकिन इनका हल्लेज 84 परसेंट है। 4400 कोयले से चलने वाले इंजिन हैं इनका हल्लेज है 16 परसेंट। जहाँ इतना कम काम हो रहा है, खर्च इस पर दुगुने से भी अधिक बैठ

रहा है सरकार को इसकी छानबीन करनी चाहिये क्या केवल आर्थिक कठिनाई या बीच में कोई कहीं अड़ंगा है मोटीवेशन है जिसके कारण ही कोयले इंजिन में परिवर्तन नहीं हो रहा है। यह परिवर्तन शीघ्र नहीं किया गया तो यह घाटा आएगा ही। कई मित्रों ने भाव प्रकट किया है उन राज्यों के बारे में आप विशेष तौर पर विचार करिये जहाँ रेल लाइन कम हैं। यदि उनके लिए अधिक पैसा नहीं लगाया गया, उनकी व्यवस्था देखी नहीं गयी, उन क्षेत्रों में जो दुर्दशा दिखाई दे रही है उस दुर्दशा में अगर सुधार नहीं हुआ तो—एक ही तो आज आम आदमी के लिए माध्यम है हवाई जहाज से चलने वाले तो बहुत थोड़े हैं, दूसरा कोई साधन नहीं है। रेल पर सवारी, यही एक मात्र आम आदमी के लिए साधन है। जो बिल है उसके विरोध करने का तो कोई कारण नहीं है लेकिन आग्रह यह है कि सरकार इस पर गम्भीरता से विचार करे और सातवीं पंचवर्षीय योजना में ऐसा लगता है कि ज्यादा महत्व नहीं दिया गया है, इसलिए इस पर और राशि लगाई जाये, इस दुर्दशा को समाप्त किया जाये इतना ही कहकर समाप्त करता हूँ।

**श्री महेन्द्र मोहन मिश्र (बिहार) :**  
उपसभाध्यक्ष महोदय, समय की कमी है और रेल मंत्री जो कां पैसे की कमी है। मुसीबतों का माहौल है। 20 हजार किलोमीटर के ट्रैक इनके पुराने हैं, 3000 वाहन पुराने हैं, एक सौ इंजन पुराने हैं। 2 हजार करोड़ रुपये सातवीं पंचवर्षीय योजना में रेल पर खर्च करने के लिए आवंटित किये गये हैं।

मैं सर्वप्रथम फतवा-इस्लामपुर लाइन का जो राष्ट्रियकरण किया गया है उसका तहेदिल से स्वागत करता हूँ। हमारे मित्र कैलाश पति जी ने आरा, सहसराम देहरी आन सोन, रोहतास के बारे में कहा। यहां भी बहुत स्टेशन्स बने हैं, पटरियां बिछी हुई हैं, इनकी ओर भी आपका ध्यान जाना चाहिए क्योंकि यह इलाका भी मध्य प्रदेश के पिछड़े इलाकों जैसा

है। आपने जैसा कहा कि वहां पर बड़ी-बड़ी हट्टाएँ होती हैं तो उन इलाकों में जो संचार की व्यवस्था है, यातायात की व्यवस्था है उनको सुलभ करने के लिए आपका ध्यान जाना चाहिए। अभी मालूम हुआ कि सातवीं पंचवर्षीय योजना में आप रोलिंग स्टॉक, ट्रैक रिन्यूअल और इलेक्ट्रॉफिकेशन की ओर ध्यान देने जा रहे हैं लेकिन नया रेल लाइनों की ओर आपका ध्यान नहीं है। आप 2 हजार करोड़ रुपये खर्च करना चाहते हैं, यह ठीक है। हम जनता के प्रतिनिधि हैं, जनता की जो तकलीफें हैं उनको हम सदन में प्रस्तुत करते हैं तो मैं दुख के साथ कहना चाहता हूँ कि उन्हें क्या-क्या मुसोबतें उठाना पड़ता है। आज गाड़ी में सफर करते हैं, यह बात सही है लेकिन, बड़े शहरों से जैसे दिल्ली से कलकत्ता दिल्ली से बम्बई, दिल्ली से मद्रास और अन्य बड़े-बड़े शहरों में जाने के लिए बहुत अच्छी अच्छी गाड़ियां सुविधाजनक गाड़ियां देते हैं, जैसे राजधानी है, डीलक्स है सारा सुविधाएं हैं, यह खुशी की बात है लेकिन इन क्षेत्रों से हटकर जहाँ भारतवर्ष के 80 प्रतिशत लोग रहते हैं उस क्षेत्र की ओर भी हमारे मंत्री जी ध्यान दें। इन क्षेत्रों में जो हमारी गाड़ियां चल रही हैं। इंजन चल रहे हैं, फर्स्ट क्लास के डिब्बे चल रहे हैं उनकी बहुत दर्दनाक कहानी है, मैं विस्तारपूर्वक नहीं जाना चाहता हूँ समय की कमी है। हमारे रेल मंत्री जो नौजवान हैं और वरिष्ठ मंत्री बंसीलाल जी एक वरिष्ठ और सक्षम मुख्य मंत्री रह चुके हैं, काफी मंत्रालयों को उन्होंने देखा है मैं उनसे आग्रह करना चाहता हूँ कि वे 2 हजार करोड़ रुपया कैसे खर्च करें, क्या हमारी प्रगति होनी चाहिए, इस पर विचार करें। कल प्रधान मंत्री जी ने सातवीं पंचवर्षीय योजना के मसविदे पर कहा कि हम गरीबी को हटाना चाहते हैं। जिस प्रांत में गरीबी है, जिस क्षेत्र में गरीबी है, मैं खासकर उत्तरी बिहार और पूर्वी उत्तर प्रदेश की ओर ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि वह आबादी जो नेपाल से जुड़ी हुई है उसकी दुर्दशा देखेंगे तो ऐसा लगेगा कि जैसे इस क्षेत्र का कोई माई बाप नहीं है। यह बात ठीक है कि हम बिहार

[श्री महेन्द्र मोहन मिश्र]

के लोगों ने चार रेल मंत्री दिये हैं लेकिन दुर्भाग्य की बात यह है कि 33 साल के अन्दर इन चारों रेल मंत्रियों ने हमारे बिहार में कुल 35 किलोमीटर नयी रेलवे लाइनें दी हैं। हमने चार रेल मंत्री दिये हैं। लेकिन इन चारों मंत्रियों ने हमारे प्रांत में 8-8 किलोमीटर नयी रेलवे लाइनों का कार्य करवाया है। अभी सुना गया है कि आपने 70 करोड़ रुपये का प्रावधान किया है। ललित बाबू ने बड़ी लाइन 500 किलोमीटर की दी थी।

मैं मानता हूं, बात सही है, आपसे मैं सहमत हूं कि जी भी पुराने टैक्स हैं उनको दुरुस्त करें नहीं तो एक्सपेंडेंस होंगे। आप डाइजलाइजेशन करें, इलेक्ट्रिफिकेशन करें, हालिंग की व्यवस्था करें लेकिन जो गरीब है पिछड़ा है जिसको पावर्टी लाइन से उठाना है। जिसको गरीबी से उठाना है।

उपसभाध्यक्ष जी, आप भी उस प्रदेश से आते हैं, जहां बहुत मुश्किल से 200-250 किलोमीटर आपके हिमाचल प्रदेश में लाईन है। इसलिए यातायात एक ऐसी सुविधा है, ट्रांसपोर्ट हमारा रेल की सुविधा है, क्योंकि रेल मंत्रालय की बात है। हमारी इस यातायात की सुविधा किसी प्रांत की तरक्की के लिए, गरीबी को हटाने के लिए—जब तक यातायात की सुविधा नहीं होगी, हम कोई भी नई चीज नहीं कर सकते। हमारा बिहार एक कृषि प्रधान प्रदेश है। हम चाहते हैं कि कृषि प्रोडक्शन से एग्रिकल्चर बेस्ड इण्डस्ट्री हमारे यहाँ हो, लेकिन यातायात की असुविधा से बड़े-बड़े उद्योगपति हमारी ओर नहीं जा पाते हैं।

इसलिए मैं चाहता हूं कि आप परायट्रीज निर्धारित करते वक्त आपका उन गांवों की ओर, बैकवर्ड क्षेत्रों की ओर आपका यह प्लान होना चाहिए कि जो बैकवर्ड, अण्डर-डेवेलप्ड स्टेट्स हैं, उन स्टेट्स में किस तरह से हम यातायात की सुविधा बढ़ायें। उस दृष्टिकोण से आप एलोकेशन करें और परायट्रीज फिक्स करें।

बहुत सी बातें हमारे लोगो ने कहीं। हम दो-चार शब्द और कह कर बैठना चाहते हैं। मैं ज्यादा समय नहीं लूंगा। मैं एक बात और कह देना चाहता हूं कि रेल मंत्री जी जो स्वतंत्रता सेनाना है—आज हमारा कांग्रेस सेटेंनरी ही रहा है, तो जितने स्वतंत्रता सेनाना हमारे प्रदेश, हिन्दुस्तान के हैं, अगर आप उन्हें फ्री पास बम्बई आने-जाने की व्यवस्था करें—ऐसा निर्देश दें कि अगर वह बम्बई जाना चाहते हैं, तो उनके लिए बम्बई जाने के लिए और आने की व्यवस्था है।

एक माननीय सदस्य : यह बिलकुल होना चाहिए।

श्री महेन्द्र मोहन मिश्र : दूसरी बात मैं कहना चाहता हूं कि हमारे प्रांत के लिए—आपका जोनल कमेटियां हैं—हमारे मंत्री जी ने कहा था कि उनका गठन करें। वर्षों से हमारे यहाँ जोनल कमेटियां नहीं थीं जहाँ कि हमारे जन-प्रतिनिधि जनता की दिक्कतों की बात करें। पिछले वजट सेशन में तो हमारे रेल मंत्री जी ने आश्वासन दिया था कि हम अपने जनरल मैनेजर्स को निर्देश दे रहे हैं कि वे अपने-अपने क्षेत्र के विधायकों और सांसदों को बुला कर उनकी दिक्कतों को सुनें और उनका निपटारा करने की व्यवस्था करें। लेकिन दुर्भाग्यवश ऐसा नहीं हो सका।

अभी हाल में ही हमारे रेल मंत्री जी ने एक इनफार्मल कमेट्री डिफरेंट रेलवेज की बुलाई थी। वहाँ हमने अपने विचारों को रखा था। हमारा फर्ज है कि उन गरीब लोगों की जो हमारे देहात में रहते हैं, जो छोटे-छोटे कस्बों में रहते हैं, जो बड़े-बड़े शहरों—मद्रास-कलकत्ता के बीच की लाइन में नहीं रहते हैं, उनकी समस्या को भी हम रख सकें।

इसीलिए मैं दो-चार शब्द इन्हीं रेलवे के संबंध में कहना चाहता हूं कि हमारे गोरखपुर से, लखनऊ से गोहाटी तक हमारे पास में तीन-तीन गाड़ियां थीं—अवध मेल, गोहाटी—लखनऊ मेज था, बंगाली एक्सप्रेस था, पर आज क्या नजारा है?

आज नजारा यह है कि कोई भी आदमी लखनऊ से गोहाटी नहीं जा सकता, आज कोई भी आदमी छपरा से गोहाटी नहीं जा सकता। पूर्वांचल से हम लोग इतने अलग हो गये हैं। हमारी क्या दिक्कत होगी? हम मुख्य धारा से जुड़ नहीं पा सकते हैं।

हमने कहा कि अगर आप जयन्ती जन्ता एक ही ट्रेन, उसकी केपेसिटी—उपसभाध्यक्ष जी, मंत्री जी जानते हैं, उनको हंसी भी आएगी कि मैं 1976 से संसद का सदस्य हूँ और रेल मंत्रालय में भी रेलवे कन्वेंशन कमेटी में भी और रेलवे कन्सल्टेंट कमेटी में भी रहा, लेकिन लाख सिर पटकने पर भी—रेल मंत्री नौजवान सिधिया जी को कहूंगा कि हमारे पूर्वी उत्तर प्रदेश और उत्तरी बिहार के लोगों की समस्या को आप जरा दिल से समझें।

उन्होंने कहा कि आप लोग भी जोर लगाइये। मैं पूछना चाहता हूँ कि अपने जो रेलवे के अधिकारी हैं, उनसे भी रिसर्च के बारे में—ठीक ही किसी ने कहा है—घाटे का व्यापार आपके कर्मचारियों द्वारा भी घाटे का व्यापार होता है और जितना पिछफरेज भी होता है, तो जो बलेम देते हैं, उसको हम सही ढंग से हर बलेम का निष्पादन करें।

आपकी इस तरह की व्यवस्था है कि हमारे रोड ट्रांसपोर्ट के ट्रक्स हैं, यह पैरेलल इकानमी आपके साथ चल रही है। जबकि आपके अफसर कन्स्ट्रक्शंस से, कॉलेबोरेशन से, जनरल मैनेजर के लैवल तक के कॉलेबोरेशन से एक पैरेलल इकानमी ट्रांसपोर्ट चला कर आपको लोग घाटे की दिशा में ले जा रहे हैं।

मैं चाहता हूँ कि आप उन पर नियन्त्रण करें। रेलवे हमारी सब से विगेस्ट इण्डस्ट्री है—1.7 मिलियन लोग उसमें लगे हैं, हमारी बहुत सी समस्याएँ हैं—मेन हमारी समस्या यह है। मैं चाहता हूँ कि आप उनको दुरुस्त करें। लेकिन आप यह भी सोचें कि जो बैकवर्ड क्षेत्र है, उनको भी डेवलप करने

के लिए, मेनस्ट्रीम में लाने के लिए आप व्यवस्था करें। (समय की घंटी)

अब मुजफ्फरपुर उत्तर बिहार का बहुत बड़ा मुख्य स्टेशन है। वहाँ पर प्लेटफार्म नं० 1 आज भी ऊँचा नहीं हो पाया है। मैं चाहता हूँ कि उस प्लेटफार्म को ऊँचा बनाया जाए। •

एक महानंदा एक्सप्रेस गोहाटी से चलने वाली थी। श्रीमन्, गनी खाँ चौधरी साहब ने एलान किया कि यह 24 दिसम्बर 1984 से चलने लगेगी। इन्दिरा जी की मृत्यु से दस दिन पहले उसका उद्घाटन भी किया था आग्नेज कटिहार-बरौनी का। हमने रेल मंत्री जी से भी कहा कि आसाम-मेल जो गोहाटी से दिल्ली आती है, उसको उत्तर बिहार रेलवे में किया जाय, उसको मुजफ्फरपुर-छपरा-पटना होकर चलाया जाय ताकि गोहाटी से सीधी दिल्ली के लिए संपर्क हम लोग कर सकें। रेल मंत्री जी ने अपने उत्तर में कहा कि मैं आपके मार्ग से सहमत हूँ, लेकिन कहने लगे कि इससे पटना के लोग हमसे बिगड़ जाएंगे। मैं पूछना चाहता हूँ कि पटना से बीसियों गाड़ियाँ हैं, हमारे कैलाशपति जी यहाँ बैठे हैं, बीसियों गाड़ियाँ हैं दिल्ली के लिये। इसलिए मैं चाहूँगा आसाम मेल के लिये आप घोषणा करें कि मुजफ्फरपुर-छपरा-गोरखपुर होकर के इस ट्रेन को चलाएंगे।

माननीय, दो-तीन समस्याओं को और रखकर मैं खतम करना चाहूँगा। इसी तरह श्रीमन्, वारौनी से कानपुर होकर सीधी ट्रेन अमृतसर जाया करती थी, उसमें हमारे काफी लोग, मजदूर लोग जाया करते थे। अब इसको कानपुर तक कर दिया गया है। मैं चाहूँगा कि इस ट्रेन को आप दिल्ली तक तो ले जायें ताकि कुछ सुविधा लोगों को मिल सके। एक, गोरखपुर से बाँबे, बाँबे जो हमारा हेडक्वार्टर है, सीधी ट्रेन जाती है, उस गाड़ी को मुजफ्फरपुर से कर दिया जाय, यह हमारा निवेदन है। इसी तरह मौर्या एक्सप्रेस जो मुजफ्फरपुर से रांची जाती थी, उसको अब आप गोरखपुर से हथिया

[श्री महेन्द्र मोहन मिश्र]

ले जायं। मैं चाहूंगा कि आप ऐसे निर्देश दें कि जो गोरखपुर से गाड़ी जाती है, बांबे, उसको मुजफ्फरपुर, जो कि नार्थ बिहार का सेंटर है, वहां से ले जाने के लिये बात करें।

इसी तरह मिथिला एक्सप्रेस में कलकत्ता से बिहार के लोग काफी लोग जाते हैं, इसमें स्टीम इंजन आज भी चलता है। उपसभाध्यक्ष जी, उसमें आपको चलने का मौका मिलेगा और अगर वर्धमान समय पर नहीं पहुंचते तो लोकल ट्रेन मार देगी और इसके लिये मैं चाहूंगा कि उसमें डीजल इंजन दे दें ताकि उसकी गति भी बढ़े और अगर कोच की कमी है, जैसा बंसी लाल जी ने एक चिट्ठी का जवाब दिया, श्रीमन् मैं उनकी चिट्ठी का जो जवाब है। 13 जुलाई, का, वह यह है—

It is a fact that there is no direct train facility from Muzaffarpur to Gauhati... The Railways do appreciate the difficulty and the need... But due to acute shortage of coaches, diesel engines and line capacity restraint..." etc. etc.

यह जो इनका ब्यूरोक्रेटिक जवाब है। मंत्री जी हमारे जनप्रतिनिधि हैं और अगर ब्यूरोक्रेट के फंसे में फंसे रह गये, तो हमारा देश प्रगति नहीं कर सकेगा। हमारे प्रधानमंत्री जी ने जिस उत्साह जिस लगन से अभी इनको 1600 करोड़ के बजट में से 400 करोड़ रेल खर्च में दिया। मैं चाहूंगा इस प्रकार से अगर आप करेंगे, तो आपके पदाधिकारी आपके रेलवे बोर्ड से, खासकर जो हमारे बड़े-बड़े पदाधिकारी हैं, अपने रिसोर्सेज पैदा करने चाहिए उनको। आप क्यों नहीं देखते कि रेलवे जो आमदनी का घर था, आज घाटे में जा रहा है। वहां मिस-मैनेजमेंट है, इसलिए आप घाटे में जा रहे हैं। मैं चाहूंगा कि आप मुचारूप से व्यवस्था करेंगे, तभी आप सफल होंगे।

श्री मिश्र जी ने कहा कि वेगन की कमी है। हम या मुजफ्फरपुर ऐसा है, जहां भारत वेगन कंपनी है, वर्षों से

इसमें वेगन का काम हो रहा है, वेगन बनाने में एक्सपर्ट है, लेकिन आज वहां भी ऐसा ही है। उसका राष्ट्रीयकरण हो गया, उसके पास आर्डर की आज कमी है। आज जो हमारे देश में प्रांत में वेगन के मैन्यूफैक्चर्स हैं, उसको आप काम दें, सैल्फ अंडरटेकिंग करें और मैं चाहूंगा कि इस सब की व्यवस्था पर आप ध्यान दें, .. (समय की घंटी)

यही कह कर, चूंकि समय की कमी है, समस्याएं बहुत हैं अपनी बात खत्म करना चाहूंगा। लेकिन मैं चाहूंगा कि दूसरी कटेरिंग की, लाइट की बहुत बातें हैं। हम लोग जिस क्षेत्र में खासकर उपसभापति जी रहते हैं, उस क्षेत्र में फस्ट क्लास रहे या सेकेंड क्लास, उसका बाथरूम, टायलेट की व्यवस्था तो अच्छी नहीं है ... (व्यवधान) ... राम भरोसे एक कहावत है, उसकी तरफ ध्यान दें, केवल डीलक्स या राजधानी की बात न करें। आज तो हम एम०पी० हैं, चले जाते हैं, लेकिन जिस दिन एम०पी० नहीं रहेंगे, उस दिन क्या व्यवस्था होगी। हमारे राज्यमंत्री जी, बड़े घराने से हैं, बड़े वैभवशाली हैं, मैं चाहता हूं कि आज आपका वक्त है, इक्कीसवीं सदी में आप जा रहे हैं, हम तो 58-59 के हो गये, आप नौजवान हैं, आप इनकी तरफ देखें। आप दौरा भी करने हैं हेलीकोप्टर से, ऐसा हमने सुना है और गोरखपुर भी गए थे, हम चाहते हैं आप जायं और उस क्षेत्र के लोगों के लिये कुछ करें। आप जनरल-मैनेजर को निर्देश दें कि कम से कम तीन महीने में एक इनफोर्मल मीटिंग करें, एम० एल० एज० एम० पी० के साथ, टी० ए०, डी० ए० की बात नहीं है, हम लोगों को भत्ते कोई बात नहीं है, रेलवे सुविधा है ही, हम लोग ताकि वहां अपनी दिक्कत भी रख सकेंगे। अभी सुना है कि जनरल कमेटी बनी है, डिवीजनल कमेटी बनी है, यह ठीक है। वैसे भी जो कुछ प्रदेशों में आपस में दुराव था, विचारों का दुराव था, वह भी सुधरे।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं इस विधेयक एप्रोप्रियेशन बिल का स्वागत करता हूं ;



श्रीर फतुहा-इस्लामपुर लाइट रेल लाइन के अधिग्रहण की सराहना करता हूँ। साथ ही जो समस्याएँ हमारी हैं, उनको भी जल्द से जल्द दूर कराने का प्रयत्न करें।

**उपसभाध्यक्ष (श्री पवन कुमार बांसल)**  
श्री सूरज प्रसाद, कृपया समय का ध्यान रखें यह मैं कहना चाहूँगा।

**श्री सूरज प्रसाद (बिहार) :** महोदय मेरे पर ही क्या यह लागू होता है। ... (व्यवधान) ... मैं फतुहा-इस्लामपुर लाइट रेल लाइन बिल का समर्थन करता हूँ। लेकिन समर्थन करते हुए यह कहना चाहता हूँ कि अच्छा होता इस बिल के अन्दर में सरकार ने जो यह मरी हुई लाइन को मुआवजा देने की बात कही है, वह अगर नहीं व्यवस्था की होती। दूसरी बात मैं इस संबंध में कहना चाहता हूँ कि इस लाइन के बन्द हो जाने के बाद उस लाइन में काम करने वाले मजदूरों के मामले एम्प्लॉयमेंट का प्रश्न उठेगा। जब आरा सासाराम लाइट लाइन को सरकार ने लिया था, उस समय भी वहाँ जो मजदूर काम करते थे, उनके एम्प्लॉयमेंट का सवाल आया था, बड़ी लाइन में, जो काफी देर उसमें हुई थी। इसलिए अगर यह लाइन भी सरकार ने अपने हाथों में ली तो मजदूर यह माँग करेंगे और सरकार की शायद यह नीति है कि जो लाइन सरकार अपने हाथों में लेती है, उसमें काम करने वाले जो मजदूर होते हैं, उन्हें बड़ी लाइनों में उनको एम्प्लॉय करती है। तो मैं सरकार से यह जानना चाहूँगा कि जो उसमें काम करने वाले मजदूर हैं, उनके एम्प्लॉय करने की दिशा में सरकार ने क्या सोचा है? इसके बारे में मेरा सुझाव होगा कि जल्द से जल्द उनको बड़ी लाइन में एम्प्लॉय करने की दिशा में सरकार को कदम उठाने चाहिए।

दूसरी बात मैं इस संबंध में कहना चाहता हूँ कि आरा-सासाराम लाइट लाइन बारे में जब सरकार ने उसका राष्ट्रीयकरण किया तो उद्देश्य यह था कि इस लाइन को लेने के बाद सरकार इसको बड़ी लाइन में तब्दील करेगी। काफी दिन बीत चुके। जहाँ तक मुझे सूचना है सरकार

द्वारा, रेलवे के द्वारा जो हमें प्रश्न के उत्तर दिए गए हैं, उसके मुताबिक आरा सासाराम के लिए जमीन का पजेशन हो चुका है और इस रेलवे के लिये दूसरे काम भी हो चुके हैं। लेकिन सरकार का यह कहना है कि लाइन के बड़ी लाइन बनाने की दिशा में जो कदम उठाए जाएंगे, वह बड़ी लाइन वाइबल नहीं होगी। इसलिये यह लाइन नहीं बनायी जाएगी। मैं सरकार से यह कहना चाहूँगा कि आरा-सासाराम जिसे सरकार ने अधिग्रहण किया, उस बड़ी लाइन में तब्दील करने की दिशा में तब्दील करने के लिए सरकार के पास कोई योजना नहीं है, अगर है, तो क्या योजना है, यह जानना चाहूँगा।

एक बात इस संबंध में, जो इसी से जुड़ी हुई है यह कि फतुहा-इस्लामपुर लाइन ली गयी तो उसको भी बड़ी लाइन में तब्दील करना होगा। सरकार को इस संबंध में हमें साफ बताना होगा कि इस संबंध में क्या कदम सरकार आगे उठाते जा रही है और मैं सरकार से एक छोटी सी बात करना चाहता हूँ कि इस रेलवे लाइन के बारे में कि आरा-सासाराम में जो लोग काम करते थे, उसमें कुछ रिटायर हो गए। कानून के मुताबिक उनकी पेंशन की कोई व्यवस्था नहीं है। उन लोगों ने सरकार के पास कुछ आवेदनपत्र दिए हैं और कंपनसेट ग्राउंड पर यह माँग की है कि हमें पेंशन देने की व्यवस्था करनी चाहिए। मैं सरकार से चाहूँगा कि आरा-सासाराम लाइट रेलवे जो प्राइवेट लोगों के हाथ में थी और प्राइवेट कंपनी में पेंशन की व्यवस्था नहीं होती, इसलिए उन लोगों के बारे में, कल-परसों उन्होंने मंत्री जी को एक आवेदनपत्र भी दिया है, तो उसको कंपनसेट-ग्राउंड पर पेंशन देने के लिए सरकार को विचार करना चाहिए। या उन के जो बच्चे हैं 2.00 P.M. उन को काम देने की दिशा में कुछ विकल्प सोचना चाहिए सरकार को

ताकि रेलवे कर्मचारी जो कि वहाँ बहुत खराब अवस्था में हैं उन को कुछ राहत मिल सके।

इन बातों के अलावा मैं कुछ और बातें कहना चाहता हूँ। पटना में

[श्री सुरज प्रसाद]

दो रेलवे ब्रिज बन रहे हैं एक दो सालों से । उन पर काम जारी है और अभी तक वे कॉन्सीट नहीं हुए हैं । इस के अलावा पटना में गंगा पर एक रेल पुल बनने की बात है । समस्तीपुर—दरभंगा लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की बात है । मैं सरकार से कहना चाहूंगा कि यह चीजें काफी दिनों से बिहार में चर्चित हो रही हैं । इस दिशा में सरकार को तुरन्त कदम उठाना चाहिये । पटना में जो कंजेशन की अवस्था है उस को देखते हुये वहां पुल अगर नहीं बनते हैं तो वहां की हालत बहुत खराब हो जायेगी । वहां रिकशा, टमटम और दूसरे विभिन्न वाहनों के चलते सड़क पर लोगों का चलना मुश्किल हो गया है । इसलिये इन बातों की तरफ सरकार का ध्यान जाना चाहिये ।

बहुत से अखबारों में समाचार आ रहे हैं कुछ दिनों से , खास कर जब से हमारे प्रधान मंत्री राजीव गांधी जी बने हैं कि निजीकरण की दिशा में कुछ कदम उठाये जा रहे हैं और लगता है कि सरकार रेलवेज में भी निजीकरण की दिशा में कुछ कदम उठाने जा रही है । अखबारों में समाचार यह है कि तुगलकाबाद और गोहाटी के अन्दर कन्टेनर्स रखे जायेंगे । प्राइवेट लोगों के द्वारा और सरकार उनको किराये पर लेगी । एक समाचार अखबार में इस तरह का प्रकाशित हुआ है । दूसरा समाचार यह प्रकाशित हुआ है कि कई कारखानों को सरकार ने यह आदेश दिया है कि आप वैनस बना कर रखिये । उन को हम किराये पर लेंगे । तीसरी बात जो अखबारों में आयी है वह यह कि सरकार जो सबरबन ट्रेन्स हैं उनको स्वयं नहीं चलाना चाहती । उनको वह नगरपालिकाओं या निगमों को देना चाहती है चलाने के लिये । यह नीतिगत प्रश्न है इसलिये मैं सरकार से जानना चाहता हूं कि इस दिशा में क्या सरकार ने कुछ नीतियां बदली हैं या पुरानी नीतियों पर ही सरकार चल रही है क्योंकि पहले सरकार ही वैनस बनाती थी, सबरबन ट्रेन्स सरकार ही चलाती थी और कन्टेनर्स सरकार ही दिया करती थी । अब सरकार ने क्या नयी दिशा में चलना शुरू

किया है यह मैं जानना चाहता हूं और जानना चाहता हूं कि इसमें सच्चाई कहां तक है ?

अखबारों में चर्चा है यह कि सरकार दिल्ली, कलकत्ता और मद्रास में कंप्यूटर का इस्तेमाल करेगी रिजर्वेशन के लिए । रेलवे के लोगों का कहना है कि इसका इस्तेमाल करने से या दूसरे क्षेत्रों में कंप्यूटर्स का इस्तेमाल करने से जहां रेलवे में 17 लाख लोग काम करते थे वहां वे घट कर 8 लाख रह जायेंगे । अगर यह बात सही है तो कंप्यूटर का इस्तेमाल करना सही नहीं जान पड़ता है । मैं कंप्यूटर्स का विरोधी नहीं हूं बशर्ते कि सेलेक्टेड डेग से उस का इस्तेमाल हो । लेकिन रेलवे में कई सालों से सरकार ने एक्वा-इटेमेंट्स बंद कर दिये हैं और कंप्यूटर्स का इस्तेमाल देश में बेकारीकरण की दिशा में एक कदम होगा । इसलिए मैं चाहता हूं कि सरकार इस दिशा में कुछ कदम उठाये ।

उत्तरी बिहार से एक गाड़ी आती है दिल्ली के लिए जयन्ती जनता एक्सप्रेस । वहां से लोगों को आने में काफी कठिनाई होती है । जरूरत इस बात की है कि समस्तीपुर से एक और रेल चलायी जाय दिल्ली के लिए ताकि वहां से आने वाले जो यात्री हैं उन को इस बात की सुविधा मिल सके ।

इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं ।

श्री सत्य प्रकाश मालवीय : मान्यवर, जो फतुवा-इस्लामपुर लाइट रेल कंपनी लिमिटेड का राष्ट्रीयकरण हो रहा है मैं उस का समर्थन करता हूं, लेकिन इस विधेयक की धारा 3 की ओर मैं ध्यान आकर्षित कराना चाहता हूं जिसमें अध्याय 5 में इस बात का प्रावधान है कि कुछ कर्मचारियों के नियोजन का बना रहना । यह सुनिश्चित करना होगा कि जितने भी कर्मचारी इस कंपनी में थे वह बेकार नहीं और उनकी सेवाओं का तारतम्य अपनी

जगह पर बना रहे। दूसरे जो 20 लाख रुपये का मुआवजा दिया जा रहा है इस के संबंध में मैं जरूर मंत्री जी से स्पष्टीकरण चाहूंगा कि क्या ऐसी वजह हो गयी कि 20 लाख रुपये का मुआवजा इस कंपनी को देना पड़ रहा है जो वहां पर न चल रही थी और न रेल चला रही थी। तीसरे, हमारा योजना आयोग भी है और रेल विभाग में और उन में आपस में कोई तारतम्य नहीं है। रेल विभाग का दबाव योजना आयोग पर पड़ना चाहिए। जनता की बढ़ती हुई मांगों को देखते हुए रेलगाड़ियों को बढ़ाने के लिए, जो खराब और सड़ी गली लाइनें हैं उनको बदलने के लिए, उनकी मरम्मत के लिए संसाधनों की आवश्यकता होती है। रेल विभाग घाटे में चलता है। संसाधन जुटाने के लिए प्रतिवर्ष एक या कभी-कभी दो बार साल में यात्रियों पर किराए बढ़ाए जाते हैं, या माल भाड़ा बढ़ाया जाता है। इसलिए मेरा सुझाव यह है कि वर्तमान जो योजना आयोग है, जिसके अध्यक्ष प्रधान मंत्री हैं और जिसमें प्रधान मंत्री कृषि मंत्री मानव संसाधन मंत्री, वित्त मंत्री भी उसके सदस्य हैं, मेरा सुझाव है कि रेल मंत्री भी योजना आयोग के सदस्य बन जाएं। तीन हजार करोड़ की मांग आपने की थी, लेकिन योजना आयोग ने आपको दो हजार करोड़ रुपया दिया है। मैं समझता हूं कि रेल विभाग ने जो मांग की वह बहुत कम थी। मैं आपको एक उदाहरण देता हूं। उत्तर प्रदेश के सर्तेशचन्द्र आई०सी०एस० कालेक्टर थे, वे उत्तर प्रदेश में 4-5 साल राज्यपाल के सलाहकार भी रहे। उनका एक लेख धर्मयुग में छपा था। उसमें अपने संस्मरण लिखते हुए उन्होंने लिखा था कि मुरादाबाद में जब वे कालेक्टर थे तो एक मौलवी साहब ने पर्चा भेजा कि उन्हें तोष का लाइसेंस दिया जाए। उन्होंने पूछा कि आपको तोष क्यों चाहिए, उसके लाइसेंस की क्या जरूरत है। तो मौलवी साहब ने कहा कि मुझे चाहिए तो तमंचा था, इसलिए मैंने तोष लिखा कि घटते घटते आप तमंचे से नीचे तो नहीं जा सकते। इसलिए रेल मंत्री जी से मेरा अनुरोध है कि जो उनकी मांग है उसको बड़ा चढ़ाकर दें ताकि उसकी पूर्ति की जा सके।

रेल विभाग में जो बिना टिकट यात्री हैं उनको रोकने के लिए सख्ती से कदम उठाना चाहिए क्योंकि बिना टिकट यात्रा करने वालों और रेल कर्मचारियों की मांठ-मांठ से रेल विभाग को भारी घाटा हो रहा है और उसका भार उन यात्रियों पर पड़ता है जो टिकट लेकर चलते हैं।

महोदय समस्तीपुर-दरभंगा रेल लाइन जो मीटर गेज है उसको ब्राड गेज करने की मांग थी। यह भी मेरी जानकारी है कि 3 जनवरी, 1974 को शायद इसी लाइन का उद्घाटन करने के लिए तत्कालीन रेल मंत्री श्री ललित नारायण मिश्र वहां पर गए थे और उनकी हत्या हो गई। तब से यह काम अधूरा पड़ा हुआ है, पूरा नहीं किया गया है। इसलिए मेरी मांग है कि समस्तीपुर-दरभंगा रेल लाइन को बड़ी लाइन में बदला जाए।

इसके साथ ही मैं यह भी कहना चाहता हूं कि उत्तर प्रदेश के पूर्वी जिले जहां पर छोटी लाइनें हैं, जैसे गाजीपुर बलिया इलाकों में कोई उद्योगपति अपने पैसे लगाना नहीं चाहता है क्योंकि वहां आवागमन के साधन नहीं हैं। इसलिए गाजीपुर बलिया के जितने जिले हैं और जो अन्य छोटी लाइनें हैं जैसे मुरादाबाद से रामनगर, वाराणसी भटना काशीपुर-लालकुआं आदि छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में परिवर्तित किया जाए। इसके साथ ही इलाहाबाद से बनारस तक मीटर गेज है मेरा सुझाव है कि इसको भी बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाए। श्रीमन् एक रेलगाड़ी हावड़ा से लेकर दिल्ली तक है जिसका नाम है राजधानी एक्सप्रेस। लेकिन ऐसा नहीं है कि यह केवल राजधानियों को छोड़कर दूसरी जगहों पर न रुकती हो। उत्तर प्रदेश में कानपुर और मुगलसराय में यह रुकती है, लेकिन इलाहाबाद में यह नहीं रुकती। इलाहाबाद ऐसा नगर है जहां सारी गाड़ियां रुकती हैं, राजधानी एक्सप्रेस को छोड़कर। इसको वहां रोकने के लिए किसी संसाधन की आवश्यकता भी नहीं है। मेरा मंत्री जी से अनुरोध है कि राजधानी

(श्री सत्यप्रकाश मालवीय)

एक्सप्रेस को इलाहाबाद में रोकने की कृपा करें। दूसरे इलाहाबाद में रेल कोच फैक्टरी के लिए हमारा जो सुझाव था उसके लिए उत्तर प्रदेश सरकार ने भी प्लानिंग विभाग को लिखा था कि सुबेदारगंज में सैकड़ों एकड़ जमीन पड़ी हुई है। वहां पर आवकलन भी हुआ, लेकिन आज तक कोई कोच फैक्टरी स्थापित नहीं की जा सकी है। इसलिए मेरी मांग है कि इलाहाबाद में रेल कोच फैक्टरी की स्थापना की जाए और वहां के बेरोजगारों को उनमें रोजगार दिलाया जाए।

अंत में दो बातें कहकर मैं अपनी बात समाप्त करूंगा। जम्मू-काश्मीर राज्य भारत का अविभाज्य अंग है और देश के अंतिम छोर पर है। राष्ट्रीय एकता और सार्व-भौमिकता के लिए भी आवश्यक है कि उसको अन्य भागों से जोड़ा जाए। लेकिन यह दुर्भाग्य का विषय है कि जम्मू-काश्मीर के लिए कोई रेलगाड़ी आपने नहीं दी है। पहले पठानकोट तक जाती थी। अब जम्मू तक जाती है जैसे भी हो संसाधन जुटा कर जम्मू और काश्मीर राज्य को रेलों से जोड़ना चाहिए। अंत में मैं यह कहना चाहता हूं कि अभी हाल में उत्तर प्रदेश में गोरखपुर के पास चौकीदार रहित क्रासिंग जो है वहां पर दुर्घटना हुई है। इस प्रकार की दुर्घटनाएं आये दिन हुआ करती हैं मेरा निवेदन है कि चौकीदार रहित क्रासिंग पर जो दुर्घटनाएं होती हैं उनको रोका जाए। इसके लिए कोई इस प्रकार कदम उठाना चाहिए जिससे इस तरह की घटनाएं न घटे, बड़े नहीं। जो कुछ भी उचित कदम हो वह सरकार को उठाने चाहिए।

अंत में एक बात और कहना चाहता हूं कि सरकार की नीति रही है कि जो अंग्रेजों के नाम से जुड़ी हुई सड़कें हैं रेल पुल है उनका भारत के राष्ट्रीय नेता हैं जो उनके नाम पर नामकरण किया जाए। इसमें पैसा भी खर्च करने का सवाल नहीं है। इलाहाबाद में कर्जन पुल है। 10 साल से मांग करता आ रहा हूं। जितने भी रेल मंत्री आए सब को पत्र लिखता रहा, सभी को कहता आया हूं। पिछले रेल मंत्री जो थे उन्होंने सुझाव दिया था कि उत्तर प्रदेश की सरकार यह सुझाव केन्द्रीय सरकार को भेजे। उत्तर प्रदेश की सरकार ने रेल मंत्री के पास यह प्रस्ताव भेजा।

मेरी मांग है कि इलाहाबाद कर्जन ब्रिज जो वायसरॉय लार्ड कर्जन के नाम पर रखा गया उसका नाम बदल कर महामना मदन मोहन मालवीय या महामना मालवीय के नाम पर वह पुल कर दिया जाए। मैं यह इसलिए कह रहा हूं कि जितने रेल मंत्री आए उनको रेल विभाग यह समझता रहा कि इस नाम के रखने से जनता में भ्रम उत्पन्न होगा इसलिए नाम परिवर्तन न किया जाए। चाहे कमलापति त्रिपाठी जी रेल मंत्री रहें, इनके पहले के या उनके बाद के रेल मंत्री रहे, वर्तमान बंसीलाल जी रहे हों, इनके पहले अब्दुल गनी खान चौधरी रहे हों, एक पिटा-पिटया जवाब रेलवे बोर्ड लिख कर भेजता रहा और रेल मंत्री इसको टालते रहे। मेरा नम्र निवेदन है, मंत्री जी नौजवान हैं, डायन-नामिक हैं और रेल विभाग को सुधारना चाहते हैं, सड़ा गला जो रेलवे विभाग है उसमें सुधार करना चाहते हैं, उनके नेतृत्व में मुझे पूरा विश्वास है कि रेलवे विभाग में सुधार होगा और रेल में चलने वाले जो यात्री हैं उनको सुख प्राप्त होगा। इन्हीं शब्दों के साथ जो विनियोग विधेयक है उसका समर्थन करता हूं और जो कम्पनी, रेल कम्पनी-फतुहा-इस्लामपुर लाइट रेल लाइन के राष्ट्रीयकरण की बात है, उसका भी समर्थन करता हूं।

श्री विश्वजित पृथ्वीजित सिंह (महाराष्ट्र): उपसभाध्यक्ष महोदय, मुंबई शहर की आबादी 90 लाख से ज्यादा हो गई है। वहां अब राज्य सरकार ने एक योजना बनाई है नवीन मुंबई की। मुंबई और नवीन मुंबई के बीच में एक रेल पटरी बनाई जाए ताकि लोग जो है वे नवीन मुंबई में रहें और वहां से मुंबई को आए और अपना काम करने के बाद वापस नवीन मुंबई को चले जाएं। 1981 में इस प्रोजेक्ट का एस्टीमेट 75 करोड़ रुपये का लगाया गया। यह कहा गया कि इस पर इतना खर्च आना है। क्योंकि इसको अब तक नहीं बनाया गया इसलिए इसकी धनराशि, इसका, खर्चा बढ़ कर 120 करोड़ रुपये हो गया। 1983-84 में मंत्री महोदय ने एक करोड़ रुपया इस योजना के लिए दिया और 1984-85 में पौने तीन करोड़ दिया। 1985-86 में दो करोड़ रुपये दिये। इस हिसाब से 60 साल लगेंगे।

इस योजना को मुकम्मल होते हुए । हमारे मुख्य मंत्री जो अब राजस्थान में राज्यपाल हो गये हैं, माननीय वसंत दादा पाटिल, उन्होंने 13-12-84 और 25-3-को दो पत्र लिखे प्रधान मंत्री जी को, और माननीय प्रधान मंत्री जी ने कहा कि यह हमारे शहर मुंबई के लिए बहुत महत्वपूर्ण है । हमारा शहर मुंबई खन्म हो जायेगा । उसका कुछ नहीं रहेगा । वहां पर आबादी बढ़ रही है, हमारी समस्याएँ बढ़ रही हैं इस रेल पटरी की बहुत ज्यादा जरूरत है, इसको एकदम आपको स्वीकार करना चाहिए । परन्तु इस पर कुछ नहीं हुआ । इस वर्ष में रेलवे बोर्ड ने हिदायत दी कि यह पैसा जो है दो करोड़ रुपया, जो मानपुर बेलापुर कम्प्यूटर लाइन जिस से मुंबई और नवीन मुंबई को जोड़ने वाले थे, इस दो करोड़ रुपये को मद्रास को दिया जाए । इन दो करोड़ रुपयों को मद्रास को दे दिया गया । लेकिन महाराष्ट्र के कई संसद सदस्यों ने मिलकर रेल मंत्री जी से निवेदन किया और रेल मंत्री जी मान गये और उस पैसे को वापस मुंबई को दिया गया । परन्तु साथ ही रेल मंत्री जी ने यह हिदायत भी दे दी कि इस धनराशि को खर्चा न किया जाये । महाराष्ट्र सरकार के सिडको ने इसको पब्लिश किया है । इसमें सब डिटेल्स दी गई हैं । कुछ रोज पहले एप्रोप्रिएशन बिल पर बोलते हुए मैंने इसकी डिटेल्स दी थीं । मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि वे इस रेलवे लाइन को कब तक मुकम्मल करेंगे और कब तक हमारे शहर मुंबई का उद्धार होगा ? इसके अलावा मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि हमारी धनराशि जो मुंबई के लिए ईयरमार्क की गई थी वह मद्रास को कैसे पहुंच गई और कैसे वापस हो गई, माननीय मंत्री जी इसके जांच पड़ताल करें । हमारे लिए यह बहुत महत्वपूर्ण बात है । हमारे लिए यह पैसा बहुत जरूरी है । अगर यह मुंबई-बेलापुर लाइन नहीं बनेगी तो हमारे शहर का कुछ नहीं हो सकता है । हमारे शहर की आबादी बढ़ रही है और वह बिलकुल खत्म हो जाएगा । मैं आपका ज्यादा समय नहीं लेना चाहता हूँ । आपने मुझे दो मिनट दिये हैं । केसरी जी मेरी

तरफ देख रहे हैं । वैसे केसरी जी बिहार से आते हैं । बिहार प्रान्त बहुत ही पिछड़ा हुआ है । वहां की बात कई माननीय सदस्यों ने मंत्री जी से कही है । मैं सुन रहा था । आज ज्यादातर सदस्य बिहार के बोले हैं । इन सब का आप उद्धा कीजिये । उसी बिहार के एक माननीय सदस्य श्री राम चन्द्र भारद्वाज जी भी हैं जो एक कवि भी हैं । इसी बात से पीड़ित होकर उन्होंने एक कविता लिखी है जिसको कहकर मैं अपनी बात का अंत करता हूँ —

अगर कसूर है यही कि कसूरवार ना हूं,  
परहेजगार हूं, मैकश सा बेकरार ना हूं ।  
तो करो जैसी रजा, आज मैं भी राजी हूं,  
कि सितमगर से करम का मैं तलवार न हूं ।  
बहुत एहसान किया जो कि बेवफा निकले  
फकत फरियाद भी जीने के लिए काफी है ।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL): Now, Mr. Yella Sesi Bhushana Rao,

SHRI YELLA SESI BHUSHANA RAO (Andhra Pradesh): Sir, the Nationalisation of the Futwah-Islampur Light Railway Line is welcome. My only submission, in this connection, is that the employees working there must be taken in the main Railway and they should be suitably absorbed.

Sir, the funds provided for the Railways are insufficient. The only promptness in the Railways I find is the promptness with which they send replies, negative replies, to the letters written by Members and I think this is the experience of everybody. The main factors are paucity of funds, lack of track capacity and lack of adequate number of wagons. The Indian Railways have got two attributes: One is that it is the biggest organisation and the second is that it is a commercial organisation. So far as the commercial purposes are concerned, the funding pattern has to be changed in the Railways. As far as the funds are concerned, they can

[Shri Yella Sesi Bhushana Rao]

take loans for commercial purposes and they can get attractive returns. But the Railways have got a major responsibility and it is the social responsibility. We have to develop the backward areas in the country and the Railways have a big role to play here. Unless the infrastructure is developed, the backward areas cannot be improved. Therefore, the Railways should get the permission or the approval of the Planning Commission or the Government to develop the socially backward areas. I think the Railways have got two kinds of economic thinking. I would request the honourable Railway Minister to see that the usual factors of paucity of funds and paucity of wagons, etc. are not allowed to come in the way. I would request the Minister to take some urgent steps to develop the railway lines, particularly in the socially backward areas.

As far as Andhra Pradesh is concerned, there has been a long standing demand. There has been no new railway line except one line, that is, the Narikudi-Bibinagar line, and it is a line of 148.95 kms. Even if it is sanctioned, it is not completed. The date of completion is 31-3-86. But half of it has not yet been completed with the meagre funds. We are not sure whether it can be completed. I request the Railway Ministry to see that this line sanctioned after independence can be completed.

Likewise, it is a composite scheme of conversion of metre gauge into broad gauge from Guntur to Machilipatnam. It is a part of composite project of Bibinagar-Nadikudi. It is ridiculous that only Rs. 1000 has been provided during 1985-86 to the South Central Railway to take up this work. This will reduce the distance between Hyderabad and Guntur by 100 kms. It is a very useful line and it is connected with commercial centres of Guntur and Hyderabad.

Then, Sir, coming to other points, there is the need for location of a loco shed at Charlapalli near Secun-

derabad. Secunderabad operates about 100 loco engines. The General Manager, South Central Railway, decided to locate the electrical loco shed at Charlapalli near Secunderabad at a cost of Rs. 6.28 crores. But the Railway Board has directed the South Central Railway administration not to proceed with the work and frozen the funds. This is unfortunate. This decision needs revision urgently, because already Andhra has lost one major wagons repair factory.

Finally, there is a long-felt need for a super fast train from New Delhi to Vishakhapatnam. Vishakhapatnam is a port town. It is a growing industrial city of the Central Government. It is called the 21st century town. But unfortunately there is no direct train from Vishakhapatnam to New Delhi. The passengers' association, MPs of Andhra Pradesh and the Chamber of Commerce are unanimously demanding it. I am sorry to tell that whenever we demand a superfast train from New Delhi, the reply is that there is a train from Waltair to New Delhi, that is, the Chhatisgarh Express. But I am sorry to tell you that it is not a train to be mentioned at all. I know that because I often travel by that. The Link Express has a few condemned bogies. We have to sit for two or three hours at Raipur and come to Delhi after 40 hours. It has haltings at every station. There are no facilities in the train. Second class passengers are not sure of their reserved berths. That is not a train to be mentioned at all. So the need of the hour is a super fast train from Delhi to Vishakhapatnam. It will connect all the Andhra districts from Waltair to Vijayawada. The dynamic, young Railway Minister should announce this as a new year gift to the Andhra people. Waltair does not exist. Vishakhapatnam is a town where the steel factory is there. The shipyard is there. All these things are there. The State Government requested for changing the name from Waltair to Visakhapatnam. There is no need to say that there is constraint of funds or anything like that.

It is simply a change of name. It is very easy and I request that this should also be considered and immediate action may be taken to change the name from Waltair to Visakhapatnam. Kindly do it immediately. Thank you.

**श्री नत्था सिंह (राजस्थान) :** उप-सभाध्यक्ष महोदय, माननीय रेल मंत्री जी को मैं चार-पांच सुझाव देना चाहता हूँ। मैं कुछ माननीय मंत्री जी से निवेदन भी करूँगा। भारत में रेलवे ने तरक्की की है। आजादी मिलने के बाद दिल्ली से बम्बई और दूसरी कई जगहों पर डबल लाईनें हो गई हैं। दिल्ली से बम्बई तकरीबन 1500 किलोमीटर है। इसी तरह से हिन्दुस्तान के कई शहरों में बड़ी लाईनें हो गई हैं और रेलवे की जितनी रफ्तार होनी चाहिये थी उतनी रफ्तार से तरक्की तो नहीं हुई है लेकिन रेलवे ने हमारे भारत में तरक्की की है। मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि 20 परसेंट लोगों के लिए आपने बहुत सी गाड़ियां बना दी हैं सुपरफास्ट के नाम पर, डीलक्स के नाम पर, राजधानी के नाम पर या अन्य प्रकार के नामों से गाड़ियां चला दी हैं। यह गाड़ियां लम्बे सफर के लिए जाती हैं जिनका स्टॉपेज दिल्ली से बम्बई या कलकत्ता तक दो-तीन या चार स्थानों पर ही होता है। मैं यह कहना चाहता हूँ कि आपने लोगों के लिए जो गांवों में रहते हैं उनके लिए कुछ नहीं किया। आज आजादी के 37 साल के बाद भी वही पुरानी गाड़ियां गांवों के लोगों के लिए चल रही हैं। श्रीमन्, मैं राजस्थान से आता हूँ और राजस्थान के भरतपुर जिले से इस सदन में चुन कर के आया हूँ। मैंने यह देखा है कि आजादी के पहले से जो एक्सप्रेस गाड़ियां चलती थीं देहरादून एक्सप्रेस, वही एक्सप्रेस हैं, फंटीयर मेल चल रही है। आपकी जितनी भी गाड़ियां बढ़ाई गई हैं वे सब छोटे स्टेशनों पर नहीं रुकती हैं, उनका स्टॉपेज नहीं है। इस लिए 80 परसेंट लोगों के लिए सवाल ही नहीं है उन में बैठने का। आप केवल 8-10 डिब्बों की गाड़ियां चलाइये।

लेकिन बम्बई से रतलाम के लिए आपने कर दी, बड़ोदा के लिए कर दी, कभी कोटा से दिल्ली के लिए आपने नहीं किया, जयपुर से आगरा के लिए आपने सुपरफास्ट कर दी, आपने दिल्ली से जोधपुर के लिए सुपरफास्ट कर दी, तो कोटा से दिल्ली के लिए क्या दिक्कत है? रतलाम से दिल्ली के लिए क्या दिक्कत है 8-9 डिब्बे हों रफ्तार अच्छी हो बहुत छोटे छोटे स्टेशनों पर चाहे न रुके। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहूँगा, मंत्री जी एक दिन डीलक्स में बैठ कर रतलाम गये थे, मैं भी मंत्री जी के साथ कुछ निवेदन करने के लिए गया था। मेरा बयाना जंक्शन है आगरा से लखनऊ उत्तर प्रदेश के बड़े बड़े स्टेशनों से जुड़ा हुआ है लेकिन बयाना जंक्शन पर आगरा से गाड़ी आती है वह आध-आध दो दो घंटे लेट हो जाती है। क्योंकि प्लेटफार्म नहीं है। जितनी भी फास्ट गाड़ियां जाती हैं डबल लाइन पर, लेकिन छोटी-मोटी गाड़ियां खड़ी रहती हैं, दो दो घंटे लेट हो जाती हैं, इसलिए बयाना जंक्शन पर एक दो तीन प्लेट फार्म हैं मेरा निवेदन है कि वहां पर प्लेटफार्म नम्बर चार और पांच बना दिया जाए। यह मेरा मंत्री जी से निवेदन है। मैं सन् 1982 से ले कर 1984 तक लिखते लिखते हार गया कि बयाना जंक्शन पर डीलक्स को रोक दिया जाए दिल्ली से बम्बई जाने वाली और बम्बई से दिल्ली आने वाली डीलक्स को यहां दो मिनट के लिए रोक दिया जाए। यह गाड़ी बिफोर टाइम आती है और प्लेटफार्म पर आध आध घंटा खड़ी रहती है इसके लिए आपके रेल टाइम टेबल पर भी कोई फर्क नहीं पड़ेगा। मैंने अपने लेटर पैड पर लगातार तीन साल तक लिख लिख कर भेजा है लेकिन आज तक उसके सम्बन्ध में कोई विचार ही नहीं होता है। अब मैं माननीय मंत्री जी से थोड़ा और निवेदन करना चाहता हूँ। राजस्थान में जो बाबा आदम के जमाने की रेल लाईनें बिछाई हुई हैं। 37 साल में राजस्थान में कोई भी बड़ी लाईन छोटी लाइन से परिवर्तित नहीं की गयी है। है। इसलिए माननीय मंत्री जी से मेरा

[श्री नत्था सिंह]

निवेदन है कि आप रतलाम से बाया चित्तौड़, उदयपुर जोड़ दें, सवाई माधोपुर से जयपुर जोड़ दें, दिल्ली से अहमदाबाद बड़ी लाइन डाल दो, आगरा से जोधपुर बड़ी लाइन डाल दो। ये चार पांच जगहें जो मैं आपको बता रहा हूं इनमें से एक भी लाइन आपने नहीं डाली है। ठीक है इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि मथुरा और अजमेर के लिए आपने मजूर भी कर दिया है लेकिन बड़ी धीमी गति से और मेरा ख्याल है कि इस रफ्तार से 30 साल में भी नहीं बनेगी। एक नयी लाइन रतलाम से चित्तौड़ के लिए हमको दें। मैंने अखबारों में पढ़ा था और उसके लिए मैं मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ (समय की घंटी) मुझे दो मिनट और देने पड़ेंगे। मैं मंत्री जी से यह निवेदन करूंगा कि इस सदन में और उस सदन में दोनों सदनों में स्वतंत्रता सेनानियों के लिए देश में तीर्थ यात्रा करने के लिए पास के लिए उन्होंने कहा था कि जल्दी से जल्दी मिलेगी मैं माननीय मंत्री जी से यहीं पूछूंगा और जवाब में कहें कि उस तारीख को या उस महीने में स्वतंत्रता सेनानियों के लिए फर्स्ट क्लास या जो भी क्लास बतायें, उसके लिए आर्डर इश्यू कर देंगे, यह एक बात।

दूसरा एक और निवेदन करूंगा। एक भूतपूर्व एम० पी०, मैं नाम नहीं लूंगा उनकी ऐसी दशा हो रही थी टिकट लेने में कि डेढ़ सौ आदमियों की लाइन में खड़े हुए थे, वे बुजुर्ग थे और सेकेण्ड क्लास की लाइन में खड़े थे। कांपते कांपते गिर पड़े, मैंने उठाया, उठाकर कहा कि मैं लाता हूँ आपका टिकट, मैंने उनको टिकट लाकर दे दिया। मैं माननीय मंत्री जी से और सरकार से यह निवेदन करूंगा कि भूतपूर्व एम० पी० के लिए तीर्थ यात्रा करने के लिए फर्स्ट क्लास का टिकट मत दो लेकिन रेजीडेंट्स से अपने घर से दिल्ली के लिए आप एक टिकट जरूर उसको इश्यू कर दें। क्योंकि भूतपूर्व एम० पी० को टिकट लेने में बड़ी दिक्कत, दूर्दशा होती है। जब

मैंने एक की देखी है तो औरों की भी होती होगी हिन्दुस्तान में। इसलिए उनको पूरे हिन्दुस्तान के लिए नहीं केवल घर से दिल्ली के लिए और दो टिकट नहीं केवल एक ही टिकट दो जिससे वह आ सके, यह मेरा सुझाव माननीय मंत्री जी से है... (व्यवधान)

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL): Please conclude now.

श्री नत्था सिंह : माननीय मंत्री जी बहुत थोड़ा ही आपसे निवेदन करूंगा मैं बयाना राजस्थान का निवासी हूँ वह बहुत बड़ा जक्शन है। मैंने लिखकर भेजा है कि उसमें एक, दो और तीन नम्बर की पोस्टों के लिए टॉन लगाई जाये क्योंकि वारिश होती है तो जितने भी मुसाफिर होते हैं सब भाँगते हैं। गर्मी पड़ता है तो छाया नहीं है, घूप में खड़े रहते हैं, मंत्री जी खूब जानते हैं इसलिए बयाना जो एक बहुत बड़ा जक्शन है वहाँ टॉन शेड का व्यवस्था जरूर कराई जाये, भरतपुर के प्लेटफार्म पर भी टॉन शेड की व्यवस्था कराई जाये, इतना ही कहकर मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ और इस बिल का समर्थन करता हूँ। बयाना में डोलक्स रुके और नंदबई में जो लखनऊ से जोधपुर के लिए मंडला एक्सप्रेस जाता है वह रुके, मेरे क्षेत्र के स्टेशन में इतना ही कहकर मैं अपना स्थान ग्रहण करता हूँ।

SHRI S. W. DHABE (Maharashtra): Mr. Vice-Chairman, Sir, this Futwah-Islampur Light Railway Line (Nationalisation) Bill is a welcome Bill. And it says that the expenses are about Rs. 19 lakhs. Out of this, some amount is to be deducted for the loans which were given. But I do not understand the Government's policy. There are four to five private railwaylines in India. One of them is from Yeotmal to Achalpur in Maharashtra. The Killikson & Company, a British company, is still holding it. They are making profits at the cost of the Railways. And the leases are



given to them. It is well known that there are no platforms, there are no lights. Such trains are being run. Therefore, I would suggest that we should nationalise all the railway lines. There are four or five such railway lines in India. The expenditure may not be more than Rs. one crore. This has to be done. Railways have a big budget, I think, it is high-time that steps are taken to nationalise the remaining private railway lines in our country.

Sir, so far as the Appropriation Bill is concerned, before I make my general comments, I would like to point out about the problems in my area. The Bhusaval-Durg line has not been electrified. When Mr. Sethi was the Railway Minister, funds were diverted to Madhya Pradesh for a line in Indore. Then, Sir, in the trains like Calcutta Mail, going from Calcutta to Bombay and Howrah Express, the compartments which are being used have long back become scrap. Outdated compartments are still being used in these trains. Then, there is also a demand from the people of Nagpur that there should be two additional trains from Nagpur, one to Delhi and the other to Madras to cater to the very heavy passenger traffic and in view of the fact that the people are not able to get seats in the trains passing through Nagpur presently. The reason which has been given for not replacing the old compartments in the Calcutta Mail and the Howrah Express is that coaches are not there, funds are not there. The same is the case in regard to the conversion of railway lines in the Marathwada area. Instead of Rs. 10 crores, only one crore has been given. The general reason given is financial constraint. I am coming to that. If financial constraint is there, it is going to be difficult because expectations are heavy, **expectations are high.** In the Seventh Plan document also, it has been mentioned that because the cost of steel has gone up, the renewal programme is being scaled down.

Sir, this Appropriation Bill, amounting to about Rs. 4.30 crores, I think, is going to be the last because from next year onwards, it may be included in the General Budget. This is because a new department of Transport, Ministry of Transport, has been formed comprising of civil aviation, surface transport and railways. But I think it is not good to have one large department like this. I do not know whether it is going to be conducive for budgeting purposes unless the Finance Minister wants to divert funds from one department to another, surplus from aviation going to railways or to transport for construction of roads and so on. In that case, it is a different matter. But I do not think it is good to club such important departments together. The same thing has been done in the case of Human Resource Development. There was a cartoon saying, depicting, that the Prime Minister had to tell the Minister that he is heading such a department. It is an omnibus department having under it education, social welfare, sports and so on. This will be coming up for discussion tomorrow. I would like the Finance Minister to tell us whether this is going to be the last Railway Budget and whether from next year onwards, there will be only one Budget, namely, General Budget.

Now, Railways require a lot of money for track renewal, for manufacture of locomotives, conversion of metre and narrow gauges into broad gauge etc. It is the largest undertaking with a capital investment of Rs. 9,500 crores. The strength of workers is 1.7 million and the length of the railway lines is 61,600 Kms. Out of this, the broad gauge is 53 per cent, metre gauge 40 per cent and narrow gauge 7 per cent. We have stopped the manufacture of engines for narrow gauge and metre gauge. Steam was the principal mode of locomotion. From 1953, we have started using diesel and electricity for hauling the trains. In the Sixth Five Year Plan, the total outlay was

[Shri S. W. Dhabe]

Rs. 5,100 crores. Actual expenditure came to Rs. 6578 crores. Physical targets which were fixed in that Plan were taking a budget of Rs. 500 crores. It increased to Rs. 1075 crores because the cost of diesel had gone up. The major problems which the railways have to face are replacement of outmoded railway lines, modernisation, developing rapid terminals and improved maintenance. The Seventh Five Year Plan shows a total outlay of Rs. 12,334 crores for the railway lines. Out of this the allocation for track renewal is hardly Rs. 2500, for line capacity work; it is Rs. 1300 crores and for electrification Rs. 830 crores.

The whole Plan is lopsided and the repeated reasons given are 'financial constraints'. Railway lines and the railway traffic is meant for the poor people. It is a poor man's conveyance. They prefer travelling by trains because it is a cheaper mode of transport, but I do not understand why the Finance Minister is not giving more funds to this Department. There are loans after loans. I do not know why he has not raised loans for the Railway Department. When the railways require 40 per cent, you are not meeting their requirements from the outlay of the Seventh Five Year Plan which has been published. If more funds are made available, it will give impetus to the total economy of the country.

About the railway tracks, the condition is worst in Nagpur. You cannot travel in a train in Marathwada region. Every time the Railway Ministry comes up with Appropriation Bills. This time it is for Rs. 430 crores.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: It is Rs. 433 crores.

SHRI S. W. DHABE: All right. But whatever is the amount, it always exceeds the estimated expenditure and a number of Appropriation Bills are brought in.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: I wish it were for Rs. 4000 crores. (*Interruptions*). I take it as a blessing of Elders.

SHRI S. W. DHABE: This is the one department where finances are not available. What can you do? I urge upon the Finance Minister to encourage this mode of travel because it will push up the economy in the rural areas. Recently, I had been in Assam. There in rural areas, in the North Eastern region, the condition of railways is pitiable. There are no railways. The school boys had to be taken to the railway stations to show what a railway engine is. Similar is the position in Jammu and Kashmir. Therefore, my submission is that more funds should be allotted to the Railway Department. Whether you give the funds from joint sector or raise loans, but top priority must be given to this. Railways have helped in national integration also. This is the only mode through which people travel all round India.

Therefore, while supporting the Bill, I request that steps must be taken to provide additional resources so that this question of financial constraints becomes a question of the past. Merely changing the name of the Department is not sufficient. You must provide funds for the same.

श्री घनश्याम सिंह (उत्तर प्रदेश) : माननीय उपसभाध्यक्ष जी, मैं बहुत ही आभारी हूँ कि आपने मुझे समय दिया। मैं मतलब की बात ही कहना चाहूंगा। माननीय मंत्री जी ने जो फतुआ-इस्लामपुर रेल लाइन को अधिग्रहण करने का विधेयक रखा है, उसका समर्थन करता हूँ। इसका साथ ही उन्होंने जो रेलवे विनियोग विधेयक संख्यांक 5 रखा है, उसका समर्थन करने के लिए भी मैं खड़ा हुआ हूँ। हम सभी जानते हैं कि देश में रेलवे सबसे बड़ा हमारा संस्थान है। हम यह भी जानते हैं कि देश के आर्थिक विकास के लिये, देश के औद्योगिक विकास के लिये,

उन पिछड़े हुए क्षेत्रों के विकास के लिये रेलवे की ग्रहम् भूमिका है। यहां रेलवे लाइन का निर्माण हुआ है, रेलवे का चलना प्रारंभ हो चुका है, वह क्षेत्र विकसित हो रहा है। यह बात हम सभी जानते हैं। आज रेलवे में 17 लाख परिवार काम कर रहे हैं, काफी लंबी लगभग 61,661 किलोमीटर हमारी रेलवे लाइन है, 11,000 गाड़ियां रोजाना देश में चलती हैं, हजारों स्टेशन हैं, जिनका हम लोग इस्तेमाल करते हैं। हम यह भी जानते हैं कि रेल लाइनों की कुछ जीर्ण-शीर्ण दशा है। जहां तक उनका विश्लेषण किया जाये तो ऐसी 40,200 किलोमीटर लाइन का बदलाव तुरन्त करना है, प्रतिवर्ष शायद 2300 किलोमीटर रेल-लाइन के बदलाव की आवश्यकता है। रेलों के डिब्बों की दशा का वर्णन तो लगभग सभी साथियों ने यहां किया है, उसके बदलाव की आवश्यकता है। कोचेज के भी बदलाव की आवश्यकता महसूस की जा रही है। कहीं विजलीकरण करना है और कहीं विद्युत लाइन में परिवर्तन करना है, इनकी यह बहुत बड़ी आवश्यकताएं हैं। कुछ हमारी भी आवश्यकताएं हैं, हम चाहते हैं कि रेलवे समय पर चले, हम चाहते हैं रेलवे में दुर्घटनाएं न हों, हम चाहते हैं कि रेलवे की गति को बढ़ाया जाये, हम चाहते हैं कि रेलवे का किराया न बढ़ाया जाये, हम यह भी चाहते हैं कि जो इसमें कर्मचारी काम कर रहे हैं, उनको अधिक सुविधाएं दी जाये, यात्रियों को सुविधाएं दी जायें।

अब अगर हम भारत सरकार के उन आंकड़ों को देखें, तो देखते हैं कि हर पंचवर्षीय योजना में रेलवे को मिलने वाला जो धन है, परिवहन के बजट में उसका प्रतिशत निकाला जाये, तो रेलवे का बजट हर पंचवर्षीय योजना में कम होता चला जा रहा है। इतना बड़ा चैलेंज आज आपके सामने है, एक तरफ तो धन की उपलब्धता कम होना और दूसरी तरफ मांगों की आवश्यकता का बढ़ते चले जाना। लेकिन इन कठिन परिस्थितियों के वक्त में भी यह विभाग

अच्छा कार्य कर रहा है, हमारे नौजवान रेलवे राज्य मंत्री श्री सिधिया जी के नेतृत्व में। कभी कभी तो मैं यह सोचता हूं, जब हमारे सभी साथी कहते हैं कि यह नहीं है, वह नहीं है, लेकिन मुझे बधाई देनी पड़ती है उन रेल कर्मचारियों को, उनके अधिकारियों को कि इतना सब कुछ होने के बावजूद भी रेलवे समय पर चल रही हैं। तो मैं सोचता हूं कि रेलवे में कुछ करिश्मा है, शायद कोई देवीय-शक्ति है, जो रेलवे को चला रही है और सच में दिखाई पड़ता है कि वह देवीय शक्ति है आपका नेतृत्व और उन कर्मचारियों की सद्भावनाएं, उनकी मेहनत जो इतनी कमी होने पर भी समय पर रेल चला रहे है।

मान्यवर, वित्त मंत्री जी यहां बैठे हुए हैं और थोड़ा बहुत उन्होंने सुना ही है, प्रधान मंत्री जी होते तो हम कहते कि आपको भी योजना आयोग का सदस्य बनाया जाये, जिससे रेलवे को भी न्याय मिल सके। लेकिन इस वक्त मैं इतना ही कहना चाहता हूं कि वित्त मंत्री जी, आज की आवश्यकताओं को देखते हुए और रेलवे की जरूरतों का देखते हुए 400 करोड़ रुपया तो आपने बजट में दिया, सप्तम पंचवर्षीय योजना में रेलवे को उसका हिस्सा जो प्रथम पंचवर्षीय योजना के अनुसार अनुपात में दें। यदि इतना आप दें देंगे तो मैं समझता हूं कि हमारी रेलवे आगे कुछ ज्यादा ही करिश्मा करके दिखा सकती है और जो हमारे सदस्य मांग रख रहे हैं, उन सब को पूर्ण करने में सक्षम हो सकती है, ऐसा मेरा विश्वास है।

मान्यवर, रेलवे के कार्यक्रम को देखने से, आपके द्वारा जहां-जहां दौरे किए गए हैं और आपने देखा है, उससे रेलवे के समय पर चलने में सुधार हुआ है, इसमें दो रायें नहीं हैं। लेकिन मैं एक ही बात कहना चाहता हूं कि बहुत सी गाड़ियों में सुधार हुआ है, लेकिन कुछ गाड़ियां परंपरागत ऐसी चलती आ रही हैं, जिनमें कोई भी परिवर्तन नहीं हुआ है। उदाहरण के तौर पर तिनसुखिया

[श्री. कृष्णम सिङ्ग]

मेल का नाम लेना चाहता हूँ, जो मैंने कभी समय पर चलते हुए नहीं देखी और न ही मुझे लगता है कि आगे ही देखूंगा कि मिलेगी। यही हाल आसाम-मेल का है और जब कभी मैं आपके मंत्रालय की बात करता हूँ, तभी हमारे बिहार के जो लोग बैठे हुए हैं, बात कर रहे थे, हमारे मिश्र जी बैठे हैं, कहते हैं कि बिहार के लोग समय पर गाड़ी चलने नहीं देना चाहते, इसलिए समय पर नहीं पहुँचती, मैं तो केवल अनुरोध करूंगा मिश्र जी से और आपसे कि किसी तरीके से समय पर आप गाड़ी को चलाएं, भले ही कुछ कदम आपको उठाने पड़ें। रेलवे का समय पर चलना, यह आपकी प्रथम जिम्मेदारी है, तभी आपके प्रति विश्वास जन-मानस में पैदा होगा। ... (समय की घंटी)

समय की घंटी बज गयी है। लेकिन मैं एक-दो बात अपने मतलब की कहना चाहता हूँ। मैं उत्तर प्रदेश के पश्चिमी अंचल से आप के बीच में आता हूँ। हमारी स्वास्थ्य मंत्री जी आप के बीच में बैठती हैं जो मेरठ से आती हैं। हमारे त्यागी जी भी मेरठ से आते हैं। नौचंदी एक्सप्रेस कर के एक गाड़ी चलती है जिसमें कोयले का इंजन आज भी लगता है। मेरा अनुरोध है कि आप उस में डाइजल इंजन लगाने की व्यवस्था करायें।

मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि मेरठ और अलीगढ़ ऐसे क्षेत्र हैं कि जहाँ से हजारों कर्मचारी रोजाना दिल्ली में काम करने के लिये आते हैं। मैं अनुरोध करूंगा कि आप ईएम यूट्रेन को ऐसा बढ़ायें कि वह मेरठ और अलीगढ़ तक जायें और वहाँ के दैनिक यात्रियों को उसकी सुविधा प्राप्त हो सके। मैं अलीगढ़ की समस्याओं की ओर ध्यान दिलाना चाहता हूँ। अलीगढ़ से बरेली और मुरादाबाद की एक ऐसी लाइन है कि जिसका जिक्र मैं यहाँ बार बार कर चुका हूँ। 38 वर्ष की आजादी के बाद आज भी उस लाइन का तौर तरीका वही पुराना है और उसकी गति में कोई सुधार नहीं हुआ है। वह वही पुरानी घिसा-पिटी रफ्तार से चल रही है और साइकिल वाला आदमी भी आज

उसके साथ चल सकता है। उस की गति में आज भी कोई सुधार नहीं हुआ है। मैं चाहूंगा कि आप उसमें कुछ सुधार करें।

एक बात जरूर कहना चाहूंगा कि आप बहुत तेजी से काम कर रहे हैं और करने की इच्छा रखते हैं। लेकिन अगर आप के पास धन नहीं है तो भले ही आप नयी रेल लाइनें न बनायें, नयी गाड़ियाँ न चलायें, लेकिन जहाँ लोगों की जनता की छोटी-छोटी मांगों का संबंध है, कहीं गाड़ियाँ ठहराने की मांग है, कहीं कोचें बढ़ाने की मांग है या ऐसी छोटी-मांगों की बात उन को आप मानें आप उन अधिकारियों की बात न मानें कि जो कान कुछ कहते हैं और बाद में कुछ करते हैं। उनकी सलाह मानना है तो आप सामने ही मानें तो अच्छा रहेगा, बजाय बाद में मानने के। मैं ज्यादा कुछ नहीं कहता हूँ क्योंकि अब समय की घंटी बज चुकी है। मैं केवल इतना ही कहना चाहूंगा कि आप एक बार इन बातों को देखें। पश्चिमी उत्तर प्रदेश की बहुत सी समस्याएँ हैं लेकिन वक्त मिलेगा तो मैं-अलग से लिख कर आप को दे दूंगा। धन्य-वाद।

SHRI B. KRISHNA MOHAN (Andhra Pradesh): Mr. Vice-Chairman, Sir, I associate myself with the views expressed by some of the hon. Members in support of both the Bills.

May I take this opportunity of congratulating the Minister of State for Railways who is doing his best by introducing new technologies and new techniques for improvement of the railways. His initiative, drive and determination has improved the tone of administration. His initiative is result-oriented. Particularly after his assuming charge as the Minister of Railways, we see that there is a lot of improvement in the tone of administration, particularly in the punctuality of the trains and the catering facilities, and there are reduced crime on the railways and lower rate of accidents.

Without going into the details about this Appropriation Bill, as many of my friends have covered the ground, I will confine myself to some of the problems of my State, the State of Andhra Pradesh. Sir, there is a long-standing need and demand from the people of the cosmopolitan cities of Hyderabad and Secunderabad for a circular railway system. I request the hon. Minister kindly to see that traffic congestion is avoided and to help office-goers and school children to go to their offices and schools in time. I request him kindly to see that the long-standing demand and need of the people of Hyderabad is turned into a reality. In fact, the South-Central Railway has constituted an expert committee to go into the economic feasibility, technical feasibility of the circular railway system. In fact, the committee has submitted a report that a five-phased programme can be taken up at a cost of nearly Rs. 390 crores, and the matter is pending, I am told with the Railway Board. Since Madras, Bombay and other cities have the circular railway system, I request the Minister kindly to concede the demand of the people of Andhra Pradesh and see that a circular railway system is introduced in Andhra Pradesh. Sir, there is a line between Nadikudi to Ebbinagar, which is about 130 Kms. The work on the line upto 79 Kms was completed and the remaining line is yet to be completed. I would request the Railway Minister to kindly expedite the work so that passengers can travel as early as possible.

When Mr. Chenna Reddy was the Chief Minister of Andhra Pradesh had written to the Centre for location of a coach factory at Kazipet. The State Government was ready to provide necessary infrastructure facilities, like water, land, electricity, etc. But we come to know that a railway coach factory is going to be set up in Punjab. I have no objection if they locate this factory there, but I also request the Railway Minister to kind-

ly set up another coach factory at Warangal.

Sir, as we have a super-fast train between Delhi to Bombay and vice-versa which we call Rajdhani Express. I take this opportunity to request the Railway Minister to cater to the demand of Southern people by introducing a super-fast Rajdhani Express between New Delhi to Madras.

Sir, as regards Coromandal Express, I want to make a point. The Coromandal Express runs between Howrah to Madras. It touch Waltair, Rajahmundry and Vijayawada in Andhra Pradesh. Even in first-class and A.C. Class there is no provision for reservation from intermediate stations like Waltair, Rajahmundry and Vijayawada. I request the Railway Minister to see that there is some provision for reservation at these stations so that passengers can travel conveniently without any hardship.

Sir, with these few words I conclude and once again support the Bill moved by the Honourable Railway Minister. I congratulate him for doing his best to improve the performance of the Railways.

**SHRI MADHAVRAO SCINDIA:**

Sir, I would like to thank the hon. Members who have participated in this discussion which I found most interesting, most rewarding and most educative. From the little experience I have had during the course of discussions on the Railways in which hon. Members participated, they seem to isolate and restrict themselves only to various demands on behalf of their constituencies or areas or their States. But in this discussion that took place, I am myself gratified to find that Members have exhibited a very deep understanding of the working of the railway system and the problems that we face. So I am very grateful to them for this cooperation and understanding.

[Shri Madhavrao Scindia]

On the Futwah-Islampur Light Railway Line (Nationalisation) Bill, 1985 we have received all-round support of the House and a few individual queries that were raised I think, by Mr. Satya Prakash Malaviya. I would answer them one by one in my speech.

There is no doubt that the Railways represent, I would say, probably along with power the most important infrastructure in this country. They are very essential for the movement of passengers as well as freight. Our attempt in these last 11 months under the guidance of our Minister, Shri Bansi Lal has been to marry two aspects, the capital asset 3 P.M. with the vast human asset and ultimately see that it culminates in a happy wedding. Both are aspects of the same coin. The Railways have a family of 1.7 million people who are running this vast system, which does a kilometrage in one day equivalent to going round the world 35 times. It is a huge system and in this vast family which is working this system, there are bound to be some black sheep; there are bound to be some lapses. But I would implore the Members: let those few black sheep or those few lapses not wash away the hours and hours of dedicated work which is being put in by a very large part of the railway family right from the seniormost officer to the juniormost worker on our open lines. And I would like to categorically state that if the Members feel that there has been some improvement in the past 11 months, the entire credit goes to this vast team of railway workers and railway officers who constitute the railway family. I have seen this for myself. In the month of June, I was on a tour of some areas of Madhya Pradesh. There was a helicopter at my disposal, and I had a few hours left before catching the Indian Airlines flight back to Delhi. Since I had the helicopter at my disposal, I availed of the opportunity and used

that helicopter to drop at about six or seven stations in Madhya Pradesh and Uttar Pradesh without any prior notice. We used to land in the police lines, wake up Mr. Vishwanath Pratap Singh's slumbering policemen in U.P. and drive in their jeeps...

THE MINISTER OF FINANCE (SHRI VISHWANATH PRATAP SINGH): I do not have police. I have got customs and excise people and they are not slumbering.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: ... and drive in their jeeps to the railway stations. And I was very gratified to find, specially at the small out-of-the-way stations, inaccessible stations, where a lone Station Master is stationed, in a place miles away from medical facilities, miles away from educational facilities, that when the helicopter would land, all the villagers would congregate and I was very happy that at not one but all the five stations where I landed everywhere, there was such goodwill among the villagers for the Station Master. It was really a very gratifying experience for me. So let not a few lapses wash away the good work that these people are doing. I would like to record my appreciation to the members of this vast railway family for the team effort that they have put in under Mr. Bansi Lal's guidance. I would like to state that I feel privileged that I have been associated with such a vibrant, such a talented organisation.

Over the years, a vast backlog has accumulated. There is no doubt about this. And to neutralise this and to put the system back on the rails, so to speak, the Planning Commission and the Finance Ministry have to give us a special consideration. All I ask is for recognition of the vital task that the Railways are performing for the economy. Judge us on our merits; judge us on our performance. And I feel heartened that both the Ministries, in consultation with each other, have

thought it fit to give us an extra Rs. 400 crores.

**SHRI S. W. DHABE:** That is too meagre.

**SHRI MADHAVRAO SCINDIA:** I would like to point out that the original amount of Rs. 1,650 crores was the same as last year. But I am glad that we could persuade the hon. Finance Minister to review the entire situation. And I thank him for having come to the decision to give us this extra amount of money, though I would like to point out, as one honourable Member—I think Mr. Tripathi—said, that there was a time when the allocation to the railways used to constitute 15 per cent of the total Plan Outlay. Today it constitutes only 7 per cent. But there has been an increase. Last year it was even less. And given the entire comprehensive picture and the shortages and the constraint of resources I can understand the position that the Finance Minister is in. However, I would like to assure the House that every rupee that has been given will be put to use in the most judicious manner possible. I would also like to point out that out of Rs. 2050 crores—the Finance Minister, I am sure would be glad to know; he already knows—as much as Rs. 1100 crores is being raised by the railways themselves. We are getting a budgetary support really of Rs. 950 crores. And I do feel that possible next year the Finance Minister could consider loosening his purse strings a little further though I do feel that whatever we get will always be less than what we want. And so we have to cut our coat according to the cloth. I would like to assure the House that a very close watch is being kept on the budgetary expenditure. I feel confident, this was our attempt and I think we have a good chance of achieving it, we are going to try and see that the Finance Minister gets the entire dividend that we have promised him this year. Our revenue receipts at this juncture are

higher than the budgetary estimates, and on the expenditure side too we are keeping...

**SHRI JAGESH DESAI** (Maharashtra): How much percentage?

**SHRI MADHAVRAO SCINDIA:** Well, at present the estimated figures are about 80 to 85 crores. But these are provisional figures and I would not like to make a commitment on it. We have to, within the resource constraint, set out priorities. It is very obvious—I also represent 1.5 million people—that the passenger aspect would be uppermost in the minds of the public representatives. There is a tremendous pressure from the constituencies. Expectations are great. But let us not lose sight of the other equally, if not more, important task that the railways have to perform and that is of freight movement. Because of the bottlenecks in freight movement, indirectly the railways will be causing much more misery to the common man and to the Indian citizen. It is not an exaggeration to say that the Indian Railways are the wheels of the Indian economy. Seventy per cent of all freight carried on the Indian system is on our railways. Therefore, both the passenger aspect and the freight aspect have to supplement and complement each other and not conflict with each other. There has to be a judicious mix, judicious balance.

Loading figures this year, I am happy to tell the House are above target. I would like to deal with the freight aspect first. Last year, the freight carried was 237 million tonnes almost. This year the target set to us by the Planning Commission was 250 million tonnes. It is unprecedented. It is a quantum leap. I am very glad to inform the House that out of 13 million tonnes that we were expected to carry extra over

[Shri Madhavrao Scindia]

the last year, the Indian Railway team has put its shoulder to the task. And, Sir, within seven months, we have carried 12.66 million tonnes of the 13 million tonnes that we were expected to carry over the entire year and I think, hopefully, that we will go above the target.

Now, coal loading is up by 10 per cent; coal to the power houses is up by 20 per cent; sugar carriage is up by 100 per cent; steel by eight per cent; and, foodgrains, by 11 per cent. Now, Sir, I would like to try and clear one point which was made by an honourable Member in the discussions on the Supplementary Grants in the Lok Sabha which I could not do because of paucity of time. I could not answer each query there. The point was that there were some foodgrains blockages in Punjab. I would like to state categorically here that in 1984, from April to October, we had moved 3.76 million tonnes and, this year, from Haryana and Punjab, we have moved, in the same seven months, 5.1 million tonnes which is an increase of 36 per cent. As far as the Railways are concerned, there will be no blockage for foodgrains from Punjab.

Now, our future loading targets have to be kept in mind. We are expected, at an estimate, to carry approximately 340 million tonnes by 1990 and between 450 and 500 million tonnes by 2000 A.D. and that is why in our Budget allocations, in consultation with the Planning Commission and the Finance Ministry, we have to set our priorities. We have a system of 61,000 kms. Unless we set that system in order, there is no point on expanding that system and neglecting the system that exists today. Again, I do not say that we have to cease the laying of new lines completely. But, if it is at the expense of track renewal, which affects our safety, which affects our movement, and which results in human casualties, then, Sir, I am afraid that I will

have to give track renewal priority over new lines. There is no doubt that the new lines have received a small allocation this year. This year it is only Rs. 69 crores against Rs. 114 crores last year. But the House will be surprised to know that the total cost of the on-going projects on the new lines, as of today, is Rs. 1,500 crores and the amount allocated for the five years is Rs. 350 crores. Now, this is the problem. I want to share this problem with the House and I want to put forward our point of view and I want the understanding and co-operation of the House, in understanding and comprehending that point of view.

Now, in the new allocation of Rs. 2,050 crores...

SOME HON. MEMBERS: The Finance Minister should understand and co-operate.

SHRI VISHWANATH PRATAP SINGH: What can I do? I have got a deficit Budget.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: Sir, I was saying that of the new allocation of Rs. 2,050 crores, as much as 33 per cent is being spent on rolling stock, 25 per cent on track renewal, 10 per cent on electrification and 5 per cent on workshop modernisation. The percentages are much higher if you take the extra Rs. 400 crores that have been given to us.

We give a very high importance to track renewal. It is the bane of the railway system and it is a problem that we have inherited; we have inherited a legacy of 20,000 kms. out of the 61,000 kms. of track which are due for renewal. I would like to quote a few figures which may explain how this backlog came about. In 1977-78—that was the planning then—facing this backlog, and, possibly, succumbing to the populist demands, the allocation they made in that year was only Rs. 41 crores for track renewal and it was only 9 per cent of the



total Plan allocation. And this year it is **Rs. 505 crores, which is 25 per cent** of the total allocation. In 1980-81 it had started going up. In 1985 it is the all-time high.

About track renewal, we want to wipe out this backlog in 10 years. But that does not mean that we have to wipe out 2000 kms. a year. It means we have to wipe out 4200 kms. every year because 2200 kms. comes up for renewal every year. Therefore, if we want to win this race against this galloping backlog, we will have to go in for these allocations. There are some problems from Bhilai and Durgapur about rails and about sleepers supply. But we are getting their co-operation, and I am sure we will be able to find a way out.

Second item in the priority list is rolling stock. We have given this year Rs. 38656 crores to rolling stock. But along with rolling stock we must also try to improve the efficiency of utilisation of the present stock. Therefore, a great weight and great emphasis has been given to a better rate of diminishing ineffectives and better POH turn-out. There has been a rise in electric, diesel and steel diminishing ineffectives. Engine utilisation has gone up, diesel and electric by almost 8 to 9 per cent, and there is a general all round improvement also.

As far as wagons are concerned, we had a great problem a few months ago. In our allocation of about Rs. 140 crores in the initial stages we could only provide 5500 wagons. This has **reaching implications**. We need about 96,000 wagons estimated in the five year period, which means 15,000 to 20,000 wagons every year. A lot of employment was totally dependent on wagons. We were extremely worried about the labour and employment in these large undertakings which produce these wagons. And, therefore, as soon as we got this extra allocation, whatever capacity was left in the few months to utilise in those wagons unit

we placed an order to fully utilise that and we have ordered 7000 wagons more, which makes a total of 12,500 wagons, and next year, hopefully we would like to place an order for 15,000 or possibly even more.

Bapusaheb Kaldate talked about global tenders and the problems of Burns. I think there is a slight misunderstanding. The global tender is for the bogie which goes under the wagon. With the old bogie there are a few problems we are facing. We are trying to innovate and overcome that problems we are facing. We are trying new generation bogies. When the import takes place it will only be for transfer of technology. But the few preliminary bogies will ultimately be by our own manufacturers. So we will take care to see that the interest of our manufacturers is not hurt.

Now, signals and telecommunications are another very important aspect. We have been experimenting with fibre optic system on the Churchgate-Borivali sector. This is the latest technology. Our dream is that it should be successful. But whether that dream will be realised from the point of view of finance, from the point of view of cost and practicability, ultimately the future alone can tell.

One of the hon. Members talk about phasing out of steam engines. We are doing this in a progressive manner. According to the programme that exists in the Railways, steam engine would be phased out by 2013. But we have moved this target up and our aim is to see that the last steam engine puffs into the museum in 2000 A.D. We have already reduced the use of steam in freight traffic from 11.4 per cent in 1979-80 to 4.3 per cent a year and a half ago. As far as passengers are concerned, the use of steam has gone down from 43.7 per cent to 32 per cent. As far as electric traction in freight is concerned, it has gone up from 23.8 per cent to 30.2 per cent.

[Shri Madhavrao Scindia]

There is a very heavy demand from the hon. Members from all sides of the House for new passenger trains and there is an all-round criticism of the state of coaches on the Indian Railway system. Both the two things do not go together. With the present coach production capacity in our country, either we keep the coaches in tip-top condition or we condemn lesser coaches and run more passenger trains. Because of our capacity we will have to put up with coaches which we agree do not come up to the standard on some passenger lines. Better public cooperation is also very necessary. That aspect is also very important. In certain areas in this country, there are maximum complaints about removal of fans, night bulbs and tearing up of seats. These sorts of complaints do come in. Therefore, better public cooperation cannot be lost sight of. At present, we have a fleet of 38000 plus coaches, passenger coach and freight coach combined. We should be condemning between 2000 to 3000 coaches. But we are able to condemn only 1000 coaches because of this heavy pressure. Today, the coach production capacity in our country is about 12000. We have got plans in hand and they are being implemented. Within a year and a half or so, augmentation should take place. We want to increase the capacity of the Intergal Coach Factory in Perambur from 825 to 1000. About Kapurthala Coach factory, our Prime Minister is a very dynamic man. He is a man in a hurry. He wants the development of this country in the shortest possible time. Therefore, he has laid down a target for us. He has told us that in Kapurthala from the date we get land, our construction will start and in 24 months we have to roll out the first coach produced in the Kapurthala factory. This is a very very challenging demand. Even in developed countries in the West and in other areas, it takes at least 3-1/2 to 4 years to build a coach factory. But I would like to assure you and the House that once the Prime Minister has given us a date, we will

spare no effort in meeting that target. We have already taken up certain programmes and we hope that in 24 months we will produce that coach which the Prime Minister wants us to produce. With that, our capacity will go up by another 1000 coaches. It should go up to 2300 or 2400 and then this situation will be relieved to a great extent.

For the new coach technology also, we have floated global tenders. Again we will be importing in a very limited quantity so that we can imbibe the new technology, understand it, indigenise it and produce it on the Indian system.

Electrification was mentioned by many hon. Members. Our electrification target is 3400 kilometres over the five-year period. This year, we have allotted 220 crores for this programme.

Electricification is being given priority on the quadrilateral and on the diagonals because it is found that 'electrification and electric traction really becomes remunerative, the cost benefit sets in on high density routes and, therefore, these routes have been identified and these routes are being taken up for expeditious electrification. There is also the Minister for Parliamentary Affairs asking me to conclude as soon as possible. I have not even come to the Members. I will take the sense of the House.

SHRI S.W. DHABE: Still there is time.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: As far as the improvement in production units is concerned, I would, without mentioning to many details, just like to mention that the CLW, Chittaranjan production has gone up from 34 locomotives in the same period last year to as much as 41 this year. The DLW production has gone up from 63 to 68. And the Wheel and Axle Plant has shown a tremendous improvement. We have produced 5,400 wheels as against the target of 4,600, and next year we hope to produce 23,000 wheels sets which, the hon. Members will be surprised

to know, according to the World Bank appraisal we will achieve in four years, and if we go at this rate and achieve it next year, we will have done it in two and a half years. This is the improvement that has been exhibited in Wheel & Axle Plant. There is reduction in rejections also. These are the main areas where I wanted to highlight the improvements.

And now, being a disciplined member of the Congress Party and disciplined Member of the House, I will quickly go on to the other aspect which is possibly of greater interest to many hon. Members about some of the few things that we would like to take in hand which affects the passengers' amenities and which would affects our efficiency. We are going in, of course, for a massive Rs. 520 crores computerisation scheme for freight movement. And the target date was 1995. And I have tried to move it down to 1991. And I hope that we will achieve that. We have also experimented with 9,000 tonne heavy haul train and without getting the equipment from abroad which synchronizes all the three locomotives that are attached. In spite of not having that equipment, we have had a fairly successful experiment in running the 9,000 tonne heavy haul train, and we hope to have it very soon on our system. Catering is an area where we have hastened slowly and cautiously because when we want to bring about improvement in catering, we want to do in such a way that it does culminate in improvement, and because of the speed of the exercise the quality does not get affected. And, therefore, we are doing it slowly and cautiously. We have brought in the new casserole type of meals. One of the hon. Members criticised it. He said that there is not enough of variation in menu, that there is not enough of quantity that is given. But I feel that it is certainly better to be served with a certain set menu at different prices in a cleaner, hygienic way than to be served in an open thali

where dust may come in, where animals may even touch those thalis. It is much better that we do it in a clean, hygienic and modern way. Our principal aim is to move passengers, to move freight and not to become hoteliers or caterers. Therefore, this is a secondary aspect of our working. We are going to simplify it so that we can give you clean, hygienic and tasty food which is warm. The feedback that we have received from the forms that we sent out is that as much as 84 per cent have welcomed casserole meals in their different aspects. Where the lapses take place, those lapses have been pointed out by some hon. Members. Some hon. Members from Andhra Pradesh pointed it out recently when they were travelling on the 13th November. We are immediately taking action against that staff because I want to nip this infection in the bud. Let them know that this sort of thing will not be tolerated. Therefore, we are taking the strong action against the staff of that particular base kitchen.

SHRI B. SATYANARAYAN REDDY (Andhra Pradesh): There was a provision earlier to give snacks in the train. But that has been stopped. That is creating troubles in the AP Express. Snacks were provided earlier. There was a provision. It has been stopped now... (Interruptions).

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: As far as railway reservations are concerned, we are going in for computerisation of the reservation system. The objective of this is to try and avoid the queues, to try and diminish to a certain extent the allegations of corruption which are levelled against the Railways. Therefore, we are going in for computerisation of the reservation system in New Delhi. This will be implemented by March or April, 1986. We will be making a beginning in New Delhi railway station. Then we want to extend this to Old Delhi and then to Nizamuddin railway stations, by the end

[Shri Madhavrao Scindia]

of December, by the end of the year. After New Delhi, Old Delhi and Nizamuddin railway stations are fully computerised in regard to reservations, learning from that experience, we want to go on to the other three metropolitan cities. Here, I would like to point out an interesting statistics. Some people say that we are going to introduce computerised reservation only in New Delhi. What is the gigantic work that we have undertaken. This is going to be done only in one city of India. I would like to point out that every day, in New Delhi, we are handling 40,000 reservations whereas in the whole of Germany, only 45,000 reservations are made. This is the volume we are handling.

SHRI SATYA PRAKASH MALA-VIYA: What about the population?

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: It is not a question of the population. It is a question of the volume we are handling in a single day. We are not going to handle the population of Germany. We have to handle the population of Allahabad and India. As I said, the task is gigantic. Of course, there is a possibility of corruption continuing. But we are trying to eliminate it as far as possible. We are even trying to have on the ticket, under this computerised reservation system, the sex of the purchaser of the ticket and the age group so that it will be more and more difficult to pass the ticket on and resell it to somebody else.

I was very sorry to hear from Dr. Bapu Kaldate that he had not been shown the sort of courtesy which he should have been shown by our General Manager. I will certainly take it up and on behalf of my department, on behalf of my Ministry, I offer my sincere apologies for any discourtesy which had been shown to him. This will certainly be taken up. I can assure him. I have also told the officers that whenever they travel—I have also made it a practice—they should take at least

twenty minutes or half an hour during their journey, whether they are undertaking the journey for official or private purposes, and mix with the second class passengers in the trains. They should introduce themselves as railway officers, as Minister, and find out what are their problems and what are their complaints. We are getting very interesting feedbacks from these excursions among the passengers. It has been very rewarding and it has helped the Railways improve greatly. I am saying this only to emphasise the point that we are not restricting ourselves only to AC passengers. We do want to mix with the second class passengers.

Safety is something about which the hon. Members would be interested to know. I am very glad to say that—holding and touching the wood as hard as I can—we have hopefully turned the corner in this. Our safety drive is, for the first time, having some effect in several areas. For the period April to November, 1985, as compared to the period April to November, 1984 there has actually been a decline in the number of accidents. But at the same time, I am very sorry to say that the number of accidents which occurred at level-crossings has gone up. It is causing us tremendous worry. Somebody has mentioned about this, accidents at level-crossings. This is getting our undivided attention and we hope that we will be able to control this also very soon.

Then, Sir, as far as punctuality is concerned, it is affected by track renewals, by electrification and by demonstrations. But we are tackling this problem and it has gone up to 90 per cent. In the trains which I monitored recently, the punctuality has gone up to 70—75 per cent from 20—25 per cent. In the matter of punctuality, a very important part is that of public co-operation. I would like to seek the co-operation of hon. Members here that when they go to their constituencies, when they go to their areas, they should throw a little

light on these figures among the people so that we will be able to create public awareness. Alarm chain pulling and hosepipe disconnection are tremendous obstacles in our punctuality drive. The number of cases of alarm chain pulling this year was 1,32,888 up to November. Out of this, Bihar 22200, Mr. Kesriji, Madhya Pradesh, me, 21000, and Uttar Pradesh, Raja Vishwanath Pratap Singh, 39546.

SHRI VISHWANATH PRATAP SINGH: What is the per capita?

SHRI JAGESH DESAI: And Maharashtra, it is nil.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: Hose-pipe connections total 46000. Out of this Uttar Pradesh 25,000 and Bihar 10,000. So, both Kesriji and Vishwanath Pratap Singhji have cornered 35000 out of 46000. So, I do hope that we will get some public cooperation on this and we would be able to tackle the situation. We have increased the penalties which are leviable and we hope that it will have some effect. Drives against ticketless travellers, have gone up. I do not want to waste any more time of the House on this.

With the permission of the hon. Chair, I would like to deal with some of the queries of the hon. Members. Mr. Sukomal Sen put up a strong plea for Planning Commission support and I thank him very much. He mentioned about a few railways lines. I would certainly be looking into them. Let us see what we can do. As far as the Metro is concerned, we have allocated Rs. 81 crores. There was some talk, some reports in the press that this amount would not be spent,

but I would like to assure him that our effort will be that this entire amount would be spent on the Metro and we are going ahead full speed on this particular project. Circular railway too was given Rs. 4 crores and we are paying all attention that we can to the circular railways. I have already dealt with steam locos.

Mr. Heerachand complimented the working of the railways in restoring the damage caused by the cyclones and weather. He also asked how much it cost. It cost a little over Rs. 8 crores. I am very glad that he acknowledged the services of the railway staff for clearing the line in Southern Railway. They restored it in 27 days which is an absolute record time. He talked about allocation to Tamil Nadu being meagre. We do not allocate State-wise. We take the country as a whole. Railways is a system which integrates the entire country and serves the country as a whole. About statistics, railway line kilometre per thousand square kilometres area, for Tamil Nadu is 29.94 as against the national average of 17 or 18. So, it is pretty high.

Mr. Tripathi talked about overcrowding on trains. I have already dealt with that point. I have already dealt with the point of electrification also. I also thank him for the support that we received.

Bapu Kaldate Saheb talked mainly about allocations. I am glad that the Finance Minister was present and the pleas of the hon. Members will certainly find a response in the hon. Minister.

SHRI M. S. GURUPADASWAMY (Karnataka): May I interrupt you for a while because I did not speak on this? I would like to know whether allocation for conversion of Bangalore-Mysore railway line is being increased this year?

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: I will get the information.

There was some talk also of problems of the eastern Uttar Pradesh, north zone. I have been there. I had been to Gorakhpur and a number of things have been sanctioned there. We are setting up a new diesel shed in Izatnagar. We are going to expand Gonda diesel shed. Gorakhpur workshop is also being expanded for POH work at a total cost of three and a half crores of rupees. So from the workshop aspect, a lot is being done. Of course, there is a lot of scope for improvement.

Mr. Malaviya talked about ticketless travel. I have already dealt with it. Mr. Vishvajit Prithvijit Singh talked about the Mankhurd-Belapur line. That is a matter which is very much in our mind. I would like to clarify here that hardly anywhere in the world is the suburban transport the responsibility of the railways. But here we have been landed with a baby no one wants to claim. So we have been forcibly made the father of the baby. I would like to say that our full attention—now that the baby has been given to us—will be given, but really there has to be some via media for this Mankhurd-Belapur line. It is an extremely important line, but it is going to cost Rs. 120 crores. We would like to see that it is completed as expeditiously as possible, but within the resource constraints I cannot see the light at the end of the tunnel... Please let me finish. So therefore there is no question of playing ping-pong or tennis and putting Mankhurd-Belapur line back into other person's court. Here we all have to get together to find a way out. It is the life line to Bombay. We have been discussing it...

SHRI VISHVAJIT PRITHVIJIT SINGH: Could you yield for a minute, please? My Chief Minister met you and said "we could provide the

money ourselves, we could loan money, we could raise money from the public" but you refused it. Is it correct?

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: I would just like to say... I was coming to this. We have been having a very constructive dialogue with the Maharashtra Government on this. We feel that a number of agencies, a number of Ministries, both Central and local should put their shoulders to the task, cooperate and have some sort of a consortium idea. I cannot really give details about it because it is at too nebulous a stage as yet at this moment, but in consultation with the Finance Ministry we want to further discuss this idea and I feel that this is the only way out. We are already having consultation with the Finance Ministry and ultimately any offer of the State Government can only be accepted in consultation with the Ministry of Finance and the Planning Commission. And, therefore, after going into all aspects the earlier proposal was not accepted and it is also a very small amount of money. But subsequently we have had very very constructive talks to see whether we can find a way out together and we are working on it. I was glad to see that Mr. Vishvajit Singh was evidencing great *vafadari*. He mentioned "*bewafa*" in his quotation and I am glad to see him as a symbol of national integration. I am glad to see the *vafadari* that a man from the North has for Bombay. It is very heart warming.

SHRI VISHVAJIT PRITHVIJIT SINGH: Thank you Mr. Shinde.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: I once again, would like to thank all the hon. Members who have participated in this discussion. We have received a lot of suggestions from them. We will work on those suggestions and we will try and improve the railway system to the maximum extent possible.

श्री नत्था सिंह : राजस्थान के बारे में  
मंत्री जी को क्या कहना है ?

श्री कल्पनाश राय (उत्तर प्रदेश) : भट्टना  
बनारस लाइन के कंवेजन के लिए आप क्या  
कर रहे हैं ?

**SHRI MADHAVRAO SCINDIA:**  
We welcome all the constructive criticism that was made. We accept it in that spirit. We welcome the criticism because no one can be expected to improve unless he is prepared to hear criticism. Therefore, we welcome your criticism. Do criticise us but I implore you never doubt our sincerity. Thank you very much.

**THE VICE-CHAIRMAN (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL):** The question is:

"That the Bill to provide for acquisition, in the public interest, of the undertakings of the Futwah-Islampur Light Railway Company Limited in relation to the Futwah-Islampur Light Railway Line and for matters connected therewith or incidental thereto, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

*The motion was adopted.*

**THE VICE-CHAIRMAN (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL):** We shall now take up clause-by-clause consideration of the Bill. The question is:

"That clauses 2 to 18 stand part of the Bill."

*The motion was adopted.*

*Clauses 2 to 18 were added to the Bill.*

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

**SHRI MADHAVRAO SCINDIA:**  
Sir, I beg to move:

"That the Bill be passed."

**THE VICE CHAIRMAN (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL):** Mr. Panicker, one minute.

**SHRI K. VASUDEVA PANICKER (Orissa):** I would raise two points to be included with the request to the Minister to think about them.

Number one, regarding the Sambalpur Division, setting up of a new Division at Sambalpur on the South Eastern Railway has been included with an initial outlay of Rs. 5 lakhs in the Supplementary Demands for Grants for Expenditure to the Central Government on Railways for 1985-86, which is currently being discussed in Parliament. Once the approval is obtained, this will become a sanctioned work for the current year itself. I request the Minister to get this matter included in the Pink Book.

Number two, about improvements to the station building at Sambalpur, this work forms part of the sanctioned work of construction of the new broad-gauge line between Talcher and Sambalpur, which is already in progress. In respect of the station building itself, contract amounting to Rs. 22 lakhs was awarded in February, 1985. Land has been handed over by the State Government in April, 1985 and foundation work for eight columns is currently in progress. I request the Minister to get this matter also included in the Pink Book.

One thing about the proposed railway line connecting Raipur and Bargharh. The present main line from Raipur to Jharsuguda is saturated. It will not be able to take additional traffic arising out of expansion of Bhilai Steel Plant. Works will have to be undertaken to improve line capacity on the existing lines. I will be even necessary to have an additional line for dealing with additional traffic. This proposed line connecting

[Shri K. Vasudeva Panicker]

Raipur to Bargarh will serve the purpose. The advantages of the proposed line are:

One, this will help in relieving the congestion of the present main route from Raipur to Jharsuguda.

Two, it will help in setting up cement plants in Bargarh-Raipur area.

Three, it is 50 km. less than the present existing line.

Four, it will open up new backward area of Madhya Pradesh and Orissa.

This proposed line will be about two-thirds in Madhya Pradesh and one-third in Orissa. This line will have to be processed and constructed early so that no additional expenditure need not be incurred to improve line capacity on the existing line. So, I request the hon. Minister to consider this also.

Thank you, Sir.

श्री हनुमन्त नारायण यादव (बिहार): श्रीमान, मेरा केवल यहां कहना है कि स्वर्गीय ललित बाबू ने इस बड़ी लाइन का उद्घाटन किया था, वहां उनकी शहादत भी हुई थी और तब से हम लोगों के साथ भारत सरकार की पता नहीं क्या दुश्मनी है कि समस्तीपुर दरभंगा को बड़ी लाइन नहीं बना सके हैं। सब सामान वहां से उठाकर ले जाते हैं और ललित बाबू के स्वर्गवासी होने के बाद भी दरभंगा और मिथिला के लोगों से दुश्मनी बरती जा रही है, कृपा करें कि रेल मंत्री माधवराज जी उस दुश्मनी को खत्म करा दें।

मकरी हसनपुर रेल लाइन पर काम ललित बाबू ने शुरू करवाया था। वहां पर जमीन भी ले ली गई मिट्टी का भी काम हो गया अभी तक हम लोगों को उससे कोई लाभ नहीं हुआ है। किसानों से जमीनें भी ले ली गईं उनको जमीनों का आप मुआवजा दे रहे हैं, काम रुका हुआ

है, कृपया उसको चलवा दीजिए। सक्री तार के बीच में एक गांव है बिजली वहां हॉल्ट स्टेशन के लिए हम लोग लिखते हैं आपके नीचे के सभी अधिकारी सहमत हो जाते हैं लेकिन रेलवे बोर्ड के कुछ अधिकारी पता नहीं क्यों इस बात पर अड़े हुए हैं कि वहां हॉल्ट नहीं बनने देना चाहते। तो हम निवेदन करना चाहते हैं कि आप कृपया देख लीजिए। आप अगर सहमत होंगे तो हम मांग नहीं करेंगे। आप सहमत हो जाएंगे तो आप तुरन्त वहीं पर आर्डर कर दें और वहां हॉल्ट बनावा दीजिए ताकि पंचायत के लोगों को वहां की जनता का लाभ मिल सके।

SHRI NIRMAL CHATTERJEE: Sir, whenever we discuss the railways, I am somewhat bewildered by the demands for new railway lines, new trains etc. from various sections of the House. And it is a hard fact, as it has been noted by various parliamentary Committees also, that often selection of projects is conditioned not by political or economic reasons but by party and personal reasons. I distinguish between political and party reasons.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL): Be very brief. You sum up what you want to say.

SHRI NIRMAL CHATTERJEE: What I want to know from the very young and enterprising Railway Minister...

SHRI K. VASUDEVA PANICKER: Handsome also.

SHRI NIRMAL CHATTERJEE: Yes, handsome also.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL): Don't be drawn into cross talk.

SHRI NIRMAL CHATTERJEE: Can we not evolve a principle or set of principles for selection of projects combining various variables to that we can feed them into computers which has been talked of so long? If the



Parliament succeeds in making the Planning Commission or the Finance Minister agree to provide more funds then automatically the next projects will be selected. If the Railway Ministry is desirous of moving in this direction, when it can complete this project task?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL): Shri Kalpnath Rai,

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI SITARAM KESRI): No please. There are many Bills to be discussed. I pray not to give any more time. If you allow one Member, other Members will also ask for the time.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: Sir, the suggestions made by the hon. Members will be certainly examined. Already some suggestions made by hon. Members are either being processed or taken up on priority.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL): The question is:

"That the Bill be passed."

*The motion was adopted.*

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL): 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 1985-86 for the purposes of Railways, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

*The motion was adopted.*

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL): 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.*

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: Sir, I move:

"That the Bill be returned."

*The question was put and the motion was adopted.*

# **I. THE CENTRAL EXCISE TARIFF BILL, 1985.**

## **II. THE ADDITIONAL DUTIES OF EXCISE (TEXTILES AND TEXTILE ARTICLES) AMENDMENT BILL, 1985.**

## **III. THE ADDITIONAL DUTIES OF EXCISE (GOODS OF SPECIAL IMPORTANCE) AMENDMENT BILL, 1985.**

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL): Now, we shall take up the Central Excise Tariff Bill, 1985, The Additional Duties of Excise (Textiles and Textile Articles) Amendment Bill, 1985 and The Additional Duties of Excise (Goods of Special Importance) Amendment Bill, 1985. Shri Vishwanath Pratap Singh please.

THE MINISTER OF FINANCE (SHRI VISHWANATH PRATAP SINGH): Sir, I beg to move:

"That the Bill to provide for tariff for Central duties of excise, (Textiles and Textile Articles) Act, 1978, as passed by the Lok Sabha be taken into consideration."

Sir, I also beg to move:

"That the Bill further to amend the Additional Duties of Excise (Textiles and Textile Articles) Act, 1978, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."