

کا کنگ کا تہہ آپ کے اوپر اس کو
آپ دور کوئے۔

THE DEPUTY CHAIRMAN: I would like to inform the House that the Minister of Education, Mr. K. C. Pant, will lay on the Table, at 2.30 p.m. after lunch, a status report entitled "Challenge of Education—a policy perspective" prepared by the Ministry of Education, before it is released to

the press. ڈاई بجے پंत جی ایجوکیشن پالیسی پر ایک رپورٹ لے کر آئیں گے۔ کیونکہ آڈیاوانی جی نے کل کہا تھا کہ پہلے سے سوشل دی جاؤں، اس لیے میں پہلے سے بتا رہی ہوں۔

The House stands adjourned till 2-30 p.m.

The House then adjourned for lunch at thirty-two minutes past one of the clock.

The House reassembled after lunch at thirty-two minutes past two of the clock. The Vice-Chairman (Shri Chimanbhai Mehta) in the Chair.

PAPERS LAID ON THE TABLE—Contd.

Status Report entitled "Challenge of Education—a policy perspective and related papers"

THE MINISTER OF EDUCATION (SHRI K. C. PANT): Sir, I beg to lay on the Table a copy each of the following papers:—

(i) Status Report entitled "Challenge of Education—a policy perspective", together with Appendices thereto.

(ii) Statement (in English and Hindi) giving reasons for not laying simultaneously the Hindi ver-

sion of the papers mentioned at (i) above.

[Placed in Library. See No. LT-1412/85 for (i) and (ii).]

THE INDIAN RAILWAYS (AMENDMENT) BDLL, 1985,—contd.

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव: माननीय उपसभाध्यक्ष जी, रेलवे की जब बात आती है तो ऐसा लगता है कि देश का कृषि विकास, उद्योग, वाणिज्य और जन-सेवा का सबसे बड़ा साधन जिसमें साढ़े सात हजार करोड़ की पूंजी लगी हुई है, शायद इस देश के 70 करोड़ लोगों के लिए उपयुक्त साधन नहीं हो सकते हैं। इसलिए यह होता है कि रेल मंत्री हर मांग के पीछे फण्ड की शोर्टेज की बात करते हैं। मैं समझता हूँ कि यह बड़ी ही दुर्भाग्यपूर्ण बात है कि हर चीज के पीछे फण्ड की शोर्टेज की बात कही जाती है। इसलिए मैं करवद्ध निवेदन करना चाहूंगा कि फण्ड की शोर्टेज को कुछ न कुछ दूर किया जाना चाहिए और जो सारी चीजें उनकी पूर्ति होनी चाहिए।

जब हम रेलवे के बड़े स्टेशनों पर जाते हैं तो तीन शब्द हमें पढ़ने को मिलते हैं—सुरक्षा, संरक्षण और समय की पाबंदी। जब मैं सुरक्षा की बात सोचता हूँ तो मेरे दिल में एक बात नहीं अनेक बात आती है। अगर हम माननीय मंत्री जी के बाल को ही ले अर्थात् फरवरी, मार्च अप्रैल तो हमें पता चलता है कि एक्सेडेंट्स की भरमार दिखाई देती है। पचासों जान आती हैं और सैकड़ों लोग घायल होते हैं। इसलिए आज आवश्यकता इस बात की है कि सुरक्षा के सम्बन्ध में कुछ न कुछ किया जाना चाहिए। आपके कार्यों के द्वारा सुरक्षा को दृष्टि से उठाये कदम परिलक्षित होने चाहिए। जहाँ तक संरक्षण का सवाल है, आपके अधिकारों संरक्षण का अर्थ भी समझते हैं या नहीं, इसमें मुझे संदेह है। आजकल स्थिति यह है कि रेलवेज में चोरियों, डकैतियों, रोबरीज की भरमार बढ़ती जा रही है। पहले पाकेटमारी इसमें चलती थी लेकिन अब

[श्री जगदम्बो प्रसाद यादव]

चोरी, डकैती को भरमार बढ़ती जा रही है और चोरी, डकैती को भरमार में जब आपका विभाग भी सम्मिलित होगा तो फिर क्या भयंकर स्थिति हो सकती है। समय की बढ़ता के लिये, गाड़ी समय पर चले, इसके लिये आपने यह किमतिना ला अमेडमेंट दिल लाया है। लेकिन समय को पाबन्दी रखने के लिये क्या सिर्फ होज पाइप काटना ही है क्या, चैन पुलिंग ही है क्या, कानून बनाकर इसको रोकने की बात की, लेकिन मुझे याद है कि श्री हनुमन्तया जी ने जब यह कहा कि रेल समय पर चले तो उन्होंने उस समय जो स्टेशन मास्टर थे, जो कन्ट्रोल पर बैठे हुए आदमी थे, जो रेल के संचालन से संबंधित थे, उनको इसके लिये जिम्मेदार बनाया। तब उन्होंने कहा कि इसके लिये हम उनको भी नहीं छोड़ेंगे। जब उन्होंने इसको इम्प्लीमेंट किया तो गाड़ियाँ समय पर चलने लगी। इसका तत्व कहां छिपा हुआ है इसको अगर आप नहीं देखेंगे तो ऐसे कैसे काम चलेगा। मैं चल रहा था जबलपुर से जनिवार को लेकिन गाड़ी का सिग्नल हुआ ही नहीं, गाड़ी का समय हो चुका था। उसके बाद अनाउन्समेंट होता है कि सिग्नल नहीं होता है। जब आपका सिग्नल ठीक नहीं हो रहा, इसकी स्थिति ठीक नहीं है तो फिर कैसे होगा? क्रासिंग जो है वहां आटोमेटिक व्यवस्था आप सब जगह नहीं कर सके हैं। जब तक आप आटोमेटिक नहीं करेंगे और सिग्नलिंग की ऐसी व्यवस्था होगी तो कैसे आप एक्सीडेंट से बचेंगे? मुझे पता है कि आप कई जगह एक्सीडेंट्स में आटोमेटिक क्रासिंग न रहने के कारण चुप कर गए इसलिए कि इस बात को स्वीकारने से आपको कठिनाई और बढ़ेगी। एक बात मैं देखता हूँ और वह यह है कि जिन बातों को शिकायत आपके मंत्रालय को दी जाती है उन पर अगर ध्यान दिया जाए तो उससे लाभ हो सकता है। लेकिन ऐसा नहीं होता। मैंने अभी मिनिस्टर साहब और चेयरमैन को लिखा है कि खगड़िया में जो लेकिंग का कांट्रेक्ट है, इसमें कोऑपरेटिक्स की बरीयता दी

जाती है, लेकिन वहां पर यह निजी लोगों को दिया गया है। इसकी शिकायत हमने आपसे की। लेकिन शिकायत की जांच अगर साल भर होती रहे तो साल भर का ही उसका कांट्रेक्ट होता है तो उस शिकायत का क्या महत्व है। इसी तरह से आपके विभाग को यह शिकायत लिखकर दो कि मगध एक्सप्रेस जो चलती है तो वह बिक्रमशिला एक्सप्रेस से जूड़ी हुई है। वह पटना पहुंचती 11.30 बजे और वहां से कट जाती है। इसमें भोजन की आवश्यकता बिक्रमशिला गाड़ी को है जो कि भागलपुर जाती है। भागलपुर जाने वालों के लिए भोजन की आवश्यकता है। क्योंकि जब उधर से वहां जाते हैं तब भी दोपहर और जब उधर से उधर आते हैं तब भी दोपहर। इसलिए इसमें भोजन की व्यवस्था होना चाहिए। जब आप फैसेलिटीज देने का दावा करते हैं तो जो आवश्यक चीजें हैं, भोजन आदि उसकी व्यवस्था क्यों नहीं होती। पटना वाले तो उतर जाते हैं और उठते वक्त खाया खाकर चलते हैं, 8 बजे लगभग तो पटना वालों को तो जहन्नम नहीं है भोजन यान की (समय का घटा) इसलिए इसमें इस तरह की व्यवस्था होनी चाहिए ताकि बिक्रमशिला में इसका प्रबन्ध हो सके। लेकिन अगर आप शिकायत पर ध्यान नहीं देंगे तो कैसे काम चलेगा।

दूसरी बात, जमालपुर का कारखाना है। यह रेलवे का सबसे प्रतिष्ठित और पुराना कारखाना है। लेकिन आज अगर उस कारखाने के भीतर जाकर आप देखें तो लगता है जैसा कंकाल पड़ा हो। कारखाने में कोई काम नहीं है। वाष्प इंजन अब कम होते जा रहे हैं। कभी कभी इस कारखाने को कुछ काम देते हैं लेकिन वह काम स्थायी नहीं होता। आज डीजल और इलेक्ट्रिक इंजन का युग है। जब तक डीजल और इलेक्ट्रिक इंजन के पार्ट्स और पुर्जों की रिपेयर का प्रबन्ध यहां नहीं होगा तब तक इस कारखाने को लाइफ नहीं मिल सकती है। दूसरी बात है कि हम कम से कम 15 हजार और बैगनों की

आवश्यकता है। जमालपुर का कारखाना इन बैगनों को बनाकर दे सकता है। इन्हें की कीमतें बढ़ती जा रही हैं जिन्हें कि हमें विदेशों से मंगाना पड़ता है। रेलवे के अधिकारी इस बात को जानते हैं। लेकिन आज आप उन कारखाने से इस तरह का कोई काम नहीं लेते। वहाँ जो आपके कितने ही स्किल्ड कारीगर हैं, उनको आप काम नहीं दे रहे हैं। आप चहे उनको काम न दें लेकिन जो नई पीढ़ी आ रही है उसके लिये यहाँ आप क्या व्यवस्था करने जा रहे हैं? क्या ऐसी हालत में आप उनको इम्प्लायमेंट दे सकेंगे? तो जब तक आप उसका विस्तार नहीं करते हैं तब तक इसका काम चलने वाला नहीं है। उसी तरह से जमालपुर कारखाने के विस्तार के लिए है। मैं समझता हूँ आप नये नये कारखाने लगा रहे हैं, पंजाब में अगर आन्दोलन हुआ तो वहाँ कारखाना चला गया, हरियाणा आन्दोलन करेगा तो वहाँ चला जाएगा। कहीं का रेल मंत्री बने, कब कहीं आन्दोलन हो, तभी कारखाना बन सकता है। लेकिन यह बना बनाया कारखाना है, इसके आगे दूसरे कारखाने बनते चले गये लेकिन इस कारखाने की हालत में सुधार नहीं हुआ। आपके पूर्व रेल मंत्री ने कुछ पैसा जरूर दिया था लूप लाइन बनाने के लिए लेकिन न लूप लाइन और न ट्रेन के सम्बन्ध में किसी चीज में कोई सुधार हुआ है। (समय की घड़ी) एक छोटी सी बात मैं आपसे कहना चाहता हूँ। भागलपुर से हावड़ा एक्सप्रेस गाड़ी को अगर आप पटना तक कर दें तो जमालपुर कारखाने से हावड़ा का तारतम्य है इस वहाँ तक कर दे इससे इस गाड़ी की उपयोगिता बढ़ जाती है। पटना से भागलपुर तक जाने के लिए 12 से 6 बजे तक कोई गाड़ी नहीं मिलती है। पटना आने के लिए और पटना जाने के लिए कोई चीज वहाँ नहीं मिलती है। इसलिए मैं चाहता हूँ कि आप अगर इसको देख लें तो इसका कल्याण हो सकता है। मैं एक बात यह कहना चाहता हूँ जो सभी मित्रों ने महेंद्र मोहन मिश्र जी ने और हनुमन्तप्पा जी ने भी सरकार के सामने रखी है। मैं भी उस बात को दोहराना चाहता हूँ

आप सचमुच में जनता को सदन को कानफिडेंस में लेना चाहते हैं डेमोक्रेटिक नार्म्स को रखना चाहते हैं तो इसके नार्म्स रख दें। कानून का सहारा नहीं विश्वास का सहारा भी आपको लेना होगा। जहाँ तक इस कानून का मसला है मैं मन्त्री जी से कहना चाहता हूँ कि इस कानून में किसी को दो मत नहीं हैं हाँ पाइप खोलें और गाड़ी लेट हो लेकिन यह आपका काम पीसमील है, इस पीसमील काम करने से आपका काम नहीं चलेगा। आपने पहले भी कहा है हम रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स को सचमुच में कुछ अधिकार दे कर सक्रिय करना चाहते हैं आपने उसको भी सक्रिय नहीं किया है। उसी तरह से आप देखें कि रेल के डिब्बों में और भी जो गड़बड़ी होती है उसका निराकरण कैसे करें। पानी की समस्या हर जगह है। लेकिन दूसरी श्रेणी के यात्रियों की समस्या शायद हमारे रेलवे बोर्ड को दिखाई नहीं पड़ती है। कम से कम आप जनप्रतिनिधि होने के नाते दूसरी श्रेणी के जो डिब्बे हैं और दूसरी श्रेणी के स्तर की जो यात्री गाड़ियाँ हैं उसमें आप जितना सुधार करेंगे उतने ही यश के आप भागी बनेंगे। यात्री गाड़ियाँ लेट चलती हैं उनमें पानी की, रोजनों की व्यवस्था नहीं रहती है। पावना साफ नहीं रहता है, बिजली नहीं होती है, पंखे नहीं होते हैं, ट्रेन की शंटिंग की वजह से मुश्किलें होती हैं। यह सब मुश्किलें दूसरी श्रेणी के डिब्बों और यात्री गाड़ियों में होती हैं। यात्री लोग शिकायत करते हैं लेकिन इनकी शिकायतें दूर नहीं होती हैं। (व्यवधान) (समय का घड़ा) इसलिए मैं यह चाहता हूँ कि यात्रियों की सुविधाओं को आप प्रापटीज से देखें। ट्रेन चलने के वक्त में और ट्रेन खोलने के वक्त में आप यात्रियों की सुविधाओं का ध्यान रखें। इन शब्दों के साथ मैं यह चाहता हूँ अगर आप दूसरे दर्जे के यात्रियों के लिए सुविधाओं में सुधार ला सके तो आप बहुत ही दशस्वी मन्त्री होंगे। फर्स्ट क्लास और ए०सी०सी० के लिए तो रेल का मेनेजमेंट सुविधाएं देने की बात करता है लेकिन दूसरे दर्जे के यात्रियों के लिए कोई नहीं सुनता है इनकी बात कोई नहीं सुनता। इसलिए मैं यह चाहता हूँ कि यदि आप जनता जनार्दन के लिए करेंगे तो :

[श्री जगदम्बो प्रसाद यादव]

समझता हूँ कि इससे जनता का कल्याण होगा। जहाँ तक होजपाईप खोलने का प्रश्न है इसके साथ आप ग्राम पंचायतों को जोड़ सकें तभी कुछ लाभ होगा नहीं तो आप अपराधी को पकड़ेंगे कैसे, पेन-लाइज कैसे करेंगे? आप इस पर अकुश कैसे लगा सकेंगे, इसका रास्ता इस बिल से नहीं हो सकता है, इसका रास्ता आपको खोजना पड़ेगा। इसका रास्ता नहीं खोजने है तो कानून बनाने से इसका निदान न होगा। कानून तो बहुत बने हैं साधारण कानून के द्वारा भी सजा दे सकते हैं लेकिन इसका रास्ता आपको खोजना होगा। इसका रास्ता इसमें नहीं दिया गया है आप कुछ इस विषय में बता सकें तो इसका लाभ होगा।

श्री हाशिम रजा आबदो इलाहाबादो (उत्तर प्रदेश) : मिस्टर वाइस चेयरमैन, मैं आपका आभारी हूँ। जो आपने मुझे इस तरमीम पर बोलने का मौका दिया। मैं रेलवे की इस तरमीम पर पूरे तरीके से तार्द करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मेरी समझ में नहीं आता कि एक ऐसा मामू बिल जिसका मकसद आम जनता के मफ़ाद से है उस पर इतनी मुखालफ़त क्यों की जा रही है। अभी गोस्वामी जी ने कहा कि रेलवे रोको बिल की मैं मुखालफ़त करता हूँ। पर मुझे परेशानी हुई कि यह "रेलवे रोको बिल" क्या चीज़ है? वो बात सारे अफ़साने में जिसका जिक्र नहीं, वह बात उनको बहुत नागवार गुज़री है। मैंने असल तरमीमी बिल निकाल कर देखा, तो उसमें सिर्फ़ यह था कि होज-पाईप या जंजीर खींचने से मृतालिक जो कानून में रियायत है, उसमें और सख्ती कर दी जाए।

तो हमारे आपोजीशन के भाइयों को शिकायत यह है कि ट्रेन वक्त पर नहीं चलती है, ट्रेन का कोई उमूल और जास्ता नहीं है, लेकिन जब कानून में तरमीम करते हैं, तो वह बजाए हमसे समझौता करने के, हमारी तार्द करने के, हमारी मुखालफ़त करते हैं।

मैं आपसे यह अर्ज करना चाहता हूँ कि यह कानून जिस तरीके से आपके हाऊस में आज लाया गया है, मैं चाहता हूँ कि इसमें दस गुना सख्ती कर दी जाए, लेकिन यह सख्ती उस वक्त तक कारगर नहीं होगी जब तक पुलिस का जी०आर०पी० का और रेलवे का संबंध नहीं होगा। जी०आर०पी० स्टेट सबजेक्ट है, रियासती हुकूमत के तहत चलता है और रेलवे डिपार्टमेंट सेंटर के तहत चलता है। इन दोनों महकमों में किसी क्रिम की कोई तालमेल नहीं है और जब तक इन दोनों महकमों में तालमेल नहीं होगा, यकजहती नहीं होगी, एक साथ काम करने का जज्बा नहीं होगा, उस वक्त तब अगर हम एक नहीं ऐसे तो कानून बनायें तो उसका कोई फायदा नहीं होगा।

मैं रेलवे मंत्री साहब से यह पुछना चाहता हूँ कि वह अपने एक साल का रेकार्ड निकालें और हाऊस में बतलाए या मुझे बुला कर बतला दें कि किसी होजपाईप काटने वाले या चैन पुलिंग पर किसी जी०आर०पी० के सिपाही ने किसी आदमी को पकड़ा है? यह जी०आर०पी० के सिपाही, या जी०आर०पी० के जो एक खुशनुमा चीज़ होती है, यह आदमी को, क्राइम को पकड़ने के लिए नहीं होता है, बल्कि यह सिर्फ़ रेलवे के महकमों के बदकार अफसरों के रिश्वतखोरी के पैसे को बांटने के लिए होता है। इसका ताल्लुक रेलवे के क्राइम को रोकने से नहीं होता है।

तो मैं रेलवे मंत्री जी से यह कहूंगा कि बात तो जब है और उनको आन तो जब है कि वह जी०आर०पी० पुलिस को भी सेंट्रल एडमिनिस्ट्रेशन में ले लें और उसका स्टेट से कोई ताल्लुक न रखें बल्कि बराहुरास्ता अपनी रेलवे से उसका तालमेल रखें। तब तो यह कानून यह सख्ती और इस क्रिम की चीज़ें जो हैं, वह कारगर होंगे, वरना यह खुशनुमा दिखावे की चीज़ें हमारे लिए न पहल कारगर हुई थी और न आईन्दा कारगर होंगी। अभी-अभी हमारे मौलाना ने कहा कि रेलवे की छत के ऊपर जो मुसाफिर सफ़र करते हैं और जब वह गिरते हैं, तो उनको या जब

वह मरते हैं, तो उनको कोई लास, कोई मुआवजा नहीं दिया जाता। यह हकीकत है, लेकिन आपको यह सुन कर ताज्जुब होगा कि रेलवे की छत पर सफर करने वाले मुसाफिर 99 प्रतिशत टिकट लिये होते हैं और ट्रेन के अंदर बैठने वाले मुसाफिर मुश्किल से 50 प्रतिशत टिकट लिये हुए होते हैं। यह है रेशो आपका, जो टिकट लेकर सफर करता है। उसको तो आप काबिले-मुआवजा नहीं समझते, इस वजह से कि वह कानून-शिकारी करता है और जो टिकट लेकर सफर नहीं करता, कानून की खिलाफवर्जी करता है, अगर मरता है या कोई एक्सीडेंट होता है तो आप उसको मुआवजा देते हैं। मुझको यह बतलाया गया है, मैं यह जानता हूँ कि ऐसी इन्स्ट्रक्शन्स हैं कि जब तक छत के मुसाफिर उतार न लिए जाएं उस वक्त तक ट्रेन न चले। लेकिन उतारे कौन? यही जी०आर०पी० वाले, पुलिस वाले जो दो-दो रुपया ले-ले कर मुसाफिरों को चढ़ाते हैं। उनसे आप लोग उम्मीद करते हैं कि वे अपने दो रुपये का नुकसान करके चढ़े हुए लोगों को वापस उतारेंगे? यानी आप यह देखिए कि वह तो दो रुपये टिकट के साथ उनसे नहीं पूछते चूँकि उनको यह यकीन है जी०आर०पी० वालों को कि इनके पास टिकट होगा।

श्री जगेश देसाई (महाराष्ट्र) : दो रुपये नहीं, पाँच रुपये।

श्री हाशिम रजा आबदी इलाहाबादी: चलिए पाँच रुपये सही।

एक माननीय सदस्य : दस रुपये।

श्री हाशिम रजा आबदी इलाहाबादी: चलिए दस रुपये सही। आप फिगर जितनी बढ़ाते जाइयेगा मैं मानता जाऊंगा, क्योंकि यकीनन वही है।

श्री सुशोल चन्द मोहन्ता (हरियाणा): सौ रुपया।

श्री हाशिम रजा आबदी इलाहाबादी : जी। आप जिनसे उम्मीद करते हैं कि वे छत खाली करवायेंगे, जो कानून-शिकारी

का राकग उन्हा स आप कहत है कि छत खाली करवाइये, तो मेरा कहना यह है कि अपने हरदिल अजीब मिनिस्टर साहब से कि वह कानून न बनाएं बल्कि सक्ष्ती करें कि उस वक्त तक कोई ट्रेन मूव नहीं करेगी जब तक कि उस छत के मुसाफिर उतार नहीं लिए जायेंगे। जब कानून का सख्ती से अमल होगा तो यकीनन कोई दुर्घटना नहीं होगी, कोई एक्सीडेंट नहीं होगा और मुआवजे का सवाल नहीं आयेगा अभी-अभी हमारे मौलाना साहब ने कहा कि जो खाना रेलवे में दिया जाता है, वह मिनिस्टर साहब के एक वक्त के खाने के काविल भी नहीं होता। बात बहुत सच्ची है, मिनिस्टर साहब ने कभी भी रेलवे का खाना नहीं खाया। वह रेलवे की सूखी ढाई-तीन रुपये की पूरियाँ का जो पैकेट मिलता है अगर वह मुझे इजाजत दें तो कल मैं उनके यहाँ पहुँचा दूँ। तो यह ढाई-तीन रुपये की पूरियाँ जो होती हैं तो यकीनन खाने के काविल नहीं, सूँघने के काविल भी नहीं होती हैं, जिन्हें कोई हस्सास आदमी सूँठ नहीं सकता, वह हमें खाने के लिए मिलती है और मजबूरी यह है कि हमें उस लेना और खाना इसलिए पड़ता है कि और कोई दूसरे स्टेशन पर खाने का साधन नहीं है। 15 माल पहले रेलवे महकमें में यह रवायत थी कि वह पूरी की दुकान हो या फल की दुकान हो या किसी किस्म की खाने-पीने की चीज हो एक-एक किस्म का कार्टवर्ड 5-5 आदमियों को दिया जाता था और वह पाँच आदमी मुकाबला करते थे और उस मुकाबले में अच्छी से अच्छी चीजें लाकर स्टेशन पर सजाते थे। इलाहाबाद अमरुद की मंडी है। जो बेहतरीन अमरुद मंडी का होता था वह अलग रख दिया जाता था कि यह रेलवे स्टेशन पर जायेगा। आज रेलवे स्टेशन वाले अगर यह मंडा हुआ अमरुद जो है वह भी बेच देता है। तो आपने नेशनलाइज किया दुकानदारों को खाने-पीने की चीजों के होटलों को नेशनलाइज किया, एक किस्म का आमदनी में 5 आदमियों का हिस्सा लगाया। बेचने वाला, बनाने वाला, लाने वाला, उस पर एक मैनेजर, पाँच-पाँच कमीशन एजेंट

[श्री हाशिम रजा आबदी इलाहाबादी]

आपने लगाए। तो फिर उसका अंजाम क्या होगा? उसका अंजाम वही होगा, जो इन पूड़ियों का होता है, जो मैं आपको बतला रहा हूँ। आपने गरीबों को तो स्टेशन से निकाल दिया, लेकिन जो दौलतमंद है, ए०एच० व्हीलर की दुकान थी, उसको आपने दिया। क्या इसाफ है आपका? आपने यह कहा था कि हम दो साल में एक बिल लाकर इसको भी स्टेशन से अलग कर देंगे और इसको भी पब्लिक सेक्टर में लेंगे (समय की घंटी) ... आज आपको नेशनलाइज किए हुए 15 साल हो गए, लेकिन वह गुलाब सिंह ए०एच० व्हीलर वहाँ बैठा हुआ है। यह दुकान फायदे में चल रही है और हर साल उसका इजाफा और बढ़ जाता है। हर बार सोचता है नया बोर्ड आ गया है, इससे मामला हो गया और लिहाजा पांच साल के लिए छुट्टी है।

तो मेरा मतलब यह है कि आपने छोटे-छोटे फल वालों को, पूड़ी वालों को, मिठाई वालों को, तरकारी वालों को तो स्टेशन से निकाल दिया और यह ए०एच० व्हीलर के गुलाबसिंह, यह लखपति, यह रजवाड़े किसिम के लोग इनको आपने रख लिया। तो यह हमारी डेमोक्रेसी जो है, यह हमारा जो काम है, इसमें थोड़ा सा हमारे मोहम्मद मिनिस्टर नाहव चेन्ज लाएँ और यह ढांचा जो है, इसको बदलें।

महोदय, कहना तो मुझे बहुत कुछ था। तैयारी मैंने बहुत कुछ की थी, लेकिन दो मर्तबा घंटी बज चुकी है और अब आखिरी दफा घंटी बजेगी, तो मुझे एकदम से बैठ जाना होगा, बस, एक बात और कहना चाहता हूँ जो लोग यहाँ हैं, उन्होंने कहा कि फलों गाड़ियाँ नहीं चलती हैं, फलों गाड़ी क्यों नहीं चलती हैं और सबने अपने-अपने क्षेत्रों की, अपने-अपने इलाकों की समस्या को बताया। मैं उनसे सिर्फ इतना अज्र करना चाहता हूँ कि फैजाबाद और इलाहाबाद के दरमियान जो 9.00 बजे एक मात्र पेसेंजर गाड़ी थी, इकलौती पेसेंजर गाड़ी वह थी,

जिससे कि छोटे-छोटे देहात के, गांव के लोग, मुकदमे वाले, कर्मचारी लोग, मुंशी, अहलकार, सब उस गाड़ी से चलते थे, आपने क्या बड़ी तोप मारी कि उस पेसेंजर गाड़ी को एकदम से मेल कर दिया। कोई नई गाड़ी चलाने के बजाय आपने उस पुरानी गाड़ी, जो कि छोटे-छोटे स्टेशनों की सेवा करती थी, आपने तोप चलाकर उसको मेल बना दिया ... (व्यवधान) ...

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव : आऊट आफ डेट थी ...

श्री हाशिम रजा आबदी इलाहाबादी : हाँ, आऊट आफ डेट थी। उसको आपने मेल कर दिया। यह कहाँ का इसाफ है? आपको वहाँ के लोगों ने, एम०पी० लोगों ने खत पर खत लिखे हैं, लेकिन कोई इन्कवायरी के लिए वहाँ नहीं जाता। अब स्टेशन के लोग मुल्तानपुर से फैजाबाद के लोग कचहरी, स्कूल, कालेज, यूनिवर्सिटी के लिए सब जो है वह रिक्शे से या साइकिल से या मोटर से जैसा मौका मिलता है वह आते हैं। तो संदी जी हम आपसे कोई नई चीज नहीं मांगते, कोई नई गाड़ी नहीं मांगते, सिर्फ यही चाहते हैं कि वह गाड़ी, जो पेसेंजर थी, उसको पेसेंजर ही रखिए, लोगों को जिन्दा रहने दीजिए, जिन्दों को जिन्दगी का हक दीजिए। यही आपका बहुत बड़ा कर्म है।

उपसमाध्यक्ष (श्री चिमनभाई मेहता): श्री सूरज प्रसाद, आपके सिर्फ तीन मिनट हैं।

3 P.M.

श्री सूरज प्रसाद (बिहार): महोदय, इस बिल के अंदर दो तरह के अमेंडमेंट लाने की कोशिश की गई है और दोनों का उद्देश्य यह है कि रेल को रोकने का जो प्रयास किया जाता है या हाज पाइप निकाल कर जो लोग भाग जाते हैं उन को अधिक सजा दी जाय। दूसरी बात जो इस बिल के अंदर लाने की कोशिश की गई है कि हाज में जो कई जगह रेल रोको अभियान चला है उस को चलाने वालों के लिये भी सजा की व्यवस्था इस बिल में है।

मैं एक ऐसे राज्य में आता हूँ कि जहाँ रेल का होज पाइप ले कर भागने और रेल को रोकने की जो प्रथा है वह बहुत प्रचलित है और हमारे यहाँ यह बात बहुत विख्यात है। कुछ लोग तो जब यू. पी. में बिहार में प्रवेश करते हैं तो उसी समय कहते हैं कि अब एक खास इलाके में प्रवेश कर रहे हैं जहाँ रेल का कोई नियम नहीं चलता। जहाँ लोग होज पाइप ले कर भाग जाते हैं। यह फ़ैक्ट है। जहाँ रेल रोकी जाती है वह भी एक फ़ैक्ट है। लगता है कि वहाँ हर गांव के सामने रेल रोकी जाती है और यह भी हम लोगों को देखने को मिलता है हमने इस बारे में जानकारी करने की कोशिश की कि आखिर इतनी रेल क्यों रोकी जाती है। इस का कारण क्या है। सरकार ने भी इस बारे में कुछ अध्ययन किया होगा लेकिन हमारी जानकारी के अनुसार रेल रोकी जाने का कारण एक तो यह है कि रेलों की कमी है और दूसरे हमारे यहाँ रेलें समय पर नहीं चलती। जो पैसेंजर गाड़ियाँ हैं वे जहाँ दो घंटे में पहुँचनी चाहिए उस की जगह वे वहाँ 6 घंटे में पहुँचती हैं। मैं एक दिन बक्सर से पटना जा रहा था पैसेंजर गाड़ी से। उसे साढ़े तीन घंटे में पहुँचना चाहिए था डुमरांव से पटना और वह पहुँची 6 घंटे में। तो ऐसी अवस्था में लोग हमारे यहाँ गाड़ियों पर चलते हैं। कौन चैन पुलिस करता है? कौन होज पाइप ले कर भागता है? ऐसे कौन लोग हैं। आम तौर पर ऐसे तीन तरह के लोग पाये जाते हैं। हमने जो जानकारी की है उस के अनुसार एक तो मेले के समय में अधिक गाड़ियाँ रोकी जाती हैं। विद्यार्थी इस काम को करते हैं। सरकारी कर्मचारी इस काम को करते हैं और कुछ असामाजिक तत्व इस काम को करते हैं। विद्यार्थी इस काम को क्यों करते हैं। नये-नये कालेज और स्कूल देहातों में खुल गये गये हैं **(समय की घड़ी)** आप ने दस मिनट के लिये कहा था। अभी तो तीन मिनट ही हुए हैं।

उपसभाध्यक्ष (श्री चिमनभाई मेहता): मैंने तीन मिनट ही कहा था। आप समाप्त करिये।

श्री सूरज प्रसाद : मैंने उसे दस मिनट समझा। खैर। तो तीन तरह के लोग हैं जो गाड़ियों को रोकते हैं। विद्यार्थी इसलिये रोकते हैं कि उनके कालेज में होस्टल की व्यवस्था नहीं होती। सरकारी कर्मचारी इसलिये रोकते हैं कि वे देहातों में काम के लिये जाते हैं और उसके लिये गाड़ियों की ठीक व्यवस्था नहीं होती। जहाँ उनके कार्यालय होते हैं वहाँ उन के रहने की व्यवस्था नहीं होती। इसलिये मैं सरकार से कहना चाहता हूँ कि महज कानून में इस के लिए कुछ सख्त सजा रख देने से यह काम होने वाला नहीं है। इसलिये सरकार को चाहिए कि जितनी भी पैसेंजर गाड़ियाँ हैं उन गाड़ियों में डिजिल के इंजन लगाये जायें जो ठीक समय पर लोगों को पहुँचा दिया करें। दूसरी बात यह है कि पैसेंजर गाड़ियों में जो दुरव्यवस्था है, जो वे समय पर नहीं चलतीं, जिनमें बैठने की सीट तक ठीक नहीं रहती, जिनके पाखाने गंदे होते हैं, जिन में पानी की ठीक व्यवस्था नहीं होती, उस को आप सुधारें तो में समझता हूँ कि इस तरह के काम को रोका जा सकता है। बहुत जगहों पर ऐसी गाड़ियाँ चलती हैं जिनमें कोयले से चलने वाले इंजन लगे होते हैं। कहा जाता है कि वे कोयला बेच लेते हैं। कोयला उन के पास नहीं रहता। बिजली से चलने वाली गाड़ियों में रास्ते में बिजली बंद हो जाती है और वे घंटों खड़ी रहती हैं। तो बहुत तरह की बातें आती हैं। तो मेरा सुझाव यह है कि आप पैसेंजर गाड़ियों को ठीक तरह से चलायें।

बहुत सी जो मेल हैं, जो एक्सप्रेस गाड़ियाँ हैं उनमें इस तरह की बातें नहीं पाई जाती हैं।

दूसरी बात जो इस संबंध में कही गई है वह रेल रोको वाली है। सरकार के पास कोई दरखास्त हो, उसके सामने कोई प्रदर्शन करना हो, सरकार के किसी काम के विरुद्ध घेराव करना हो तो कोई भी बात आजकल सुनता नहीं है। सरकार तभी सुनती है जब कोई कड़ा कदम उठाया जाता है। रेल रोको सबसे बड़ा आन्दोलन का जरिया बन गया है। सरकारी रेल

[श्री सूरज प्रसाद]

के अन्दर जो कुपवस्था है उसको दूर नहीं करेगी तो महज इस तरह के कानून पास कर देने से कुछ होने वाला नहीं है। (समय की घड़ी)

अब एक दो बातें मुझाव के तौर पर कह कर अपनी बात बंद कर दंगा। आरा सासाराम भोजपुर जिले में एक छोटी लाइन रेलवे थी। उसको बंद कर दिया गया। सरकार ने उसका अधिग्रहण किया और कहा कि इसको बड़ी लाइन में लाया जाएगा। मैंने इस बारे में प्रश्न किया तो सरकार ने जवाब दिया है कि यह लाइन वायबल नहीं है, इसलिए नहीं बनाई जाएगी। जानना चाहता हूँ कि आरा सासाराम लाइन अगर वायबल नहीं है तो कितनी लाइनें इस देश में वायबल हैं? इसके लिए सरकार की रेल रोकें तो क्या हर्ज है क्योंकि सरकार ने आश्वासन दिया है और फिर सरकार कहती है कि यह लाइन नहीं चलेगी। केदार पांडे जी ने उस गाड़ी का उद्घाटन भी किया, लेकिन वह नहीं चलती है।

तीन मुझाव और देकर मैं खत्म कर दंगा। सरकार ने आश्वासन दिया है कि भुजफरपुर दरभंगा लाइन को बड़ी लाइन में बदलेंगे। सरकार ने आश्वासन दिया है कि भुजफरपुर कटियागंज लाइन को बड़ी लाइन में बदलेंगे। सरकार ने दरभंगा जयनगर लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का आश्वासन दिया है। मैं सरकार से कहना चाहता हूँ कि इन तीनों ही लाइनों को जल्दी से बड़ी लाइन में बदलें वरना बिहार के लोगों को सरकार आन्दोलन के लिए आमंत्रित करेगी।

अंत में मैं कहना चाहता हूँ कि मुगलसराय से हावड़ा तक पटना हावड़ा जो लाइन है उसके विद्युतीकरण की बात बहुत दिनों से चल रही है। मैं सरकार से कहना चाहता हूँ कि इसके लिये तुरन्त ठोस कदम उठाने चाहिए। तभी बिहार के अन्दर कुछ सुधार की उम्मीद हम करते हैं।

श्री रामचन्द्र बिकल (उत्तर प्रदेश): उपसभाध्यक्ष महोदय, यह छोटा-सा संशोधन विधेयक जो रेल मंत्री जी ने सदन में प्रस्तुत किया है, मैं उसका समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ।

श्रीमन्, विधेयक तो छोटा सा है, पर माननीय सदस्यों के जो विचार लम्बे चौड़े आ रहे हैं उनको सुन कर मैं भी इस राय का बन गया हूँ कि इसमें कुछ व्यापक संशोधन होना चाहिए। कुछ बड़ा विधेयक पूरे संशोधनों के साथ आये तो इसमें ज्यादा फायदा होगा।

मैं माननीय विरोधी दल के नेताओं से कहना चाहूँगा कि एक तरफ तो आप रेल चलवाने की कोशिश करते हैं, दूसरी तरफ रेल रोकने की बात आप कहते हैं। ये दोनों बातें परस्पर विरोधी हैं। रेल रोकने इसलिए कह रहे हैं कि सरकार न सुनती हो। कोई मुकदमे में जाता है, कोई अस्पताल जाता है तो रेल रोकने आन्दोलन मेरी समझ से बाहर है। मैं विरोधी दल के लोगों से बिनमरता से कहना चाहता हूँ कि ज्यादा रेलगाड़ियां चलें, रेल पटरी चलावाइए, लेकिन रेल रोकने इसलिए कि सरकार सुन, यह कोई अच्छी भावना नहीं है।...

श्री सुशील चन्द मोहन्ता : रेल की पटरी मत चलावाइये, ऐक्सीडेंट हो जाएगा।

श्री रामचन्द्र बिकल : रेल रोकने आंदोलन में न पड़ कर आप रचनात्मक बात कहिए। इससे न पब्लिक का हित है, न आपका। थोड़ी देर को आप खुश हो लेंगे, अखबारों में हेडलाइन हो जाये, लेकिन वही पब्लिक आपका गाली देगी। लोग दुखी होंगे, कोई बीमार होता है। दूसरी तरफ मैं यह सुन कर स्तब्ध हूँ कि आप अपराध रोकना चाहते हैं और अपराधियों को छोटी मोटी सजा दी जाए तो वह भी गलत कहते हैं। यह मेरी समझ के बाहर है। अपराध रोकना चाहते हो तो अपराधियों को सजा देने का समर्थन करना ही पड़ेगा।

मैं ही क्यों न अपराधी हूँ। हमारा समाज दण्ड देने में असमर्थ हो चुका है। मैं इसको नम्ना नहीं करना चाहता। मैं जनता की भावनाओं को जानता हूँ और जन भावना अजीब-अजीब है। मैं चल्गा रेल पकड़ने के लिये तो मैं चाहूँगा कि रेल लेट हाँ जाए। मैं वहाँ सही समय पर पहुँच जाता हूँ तो चाहूँगा कि टिकट मुझे जल्दी मिल जाए चाहे कोई और रह जाए। जब टिकट मिल जाएगा तो चाहूँगा कि रेल गाड़ी जल्दी आ जाए। जब रेलगाड़ी आ जाएगी तो मैं चाहूँगा कि जल्दी सीट मिल जाए और जब मुझे सीट मिल जाएगी तो मैं अन्दर से ही हाथ हिलाऊँगा और कहूँगा, अगर कोई और उस डिब्बे में आने वाला होगा कि यहाँ जगह नहीं है तुम अगले डिब्बे में जाओ। पाँच-पाँच मिनट में आदमी की मनोवृत्ति बदलती है। यह सारी जनता का हाल है। उस जनता से हमें कुछ कहना पड़ेगा। जिसकी मनोवृत्ति मिनट-मिनट में बदलती है उससे हमें कहना पड़ेगा। अपराध करने वाला कोई क्यों न हो हमें उनको सजा देनी होगी। चाहे वह रेल विभाग का हो, चाहे पब्लिक का आदमी हो चाहे कितना ही बड़े से-बड़ा आदमी हो, चाहे मैं ही क्यों न हूँ सबको दण्ड मिलना चाहिये। इससे अपराधों में कुछ कमी आ जाएगी। वरना अगर हम अपराधियों को सहायता देते रहे चंद वोटों की खातिर तो कुछ नहीं होने वाला है। मैं यह नहीं कहता कि आपकी ही पार्टी दोषी है, हम भी वड़ावा देते हैं। हम सबको दण्ड मिलना चाहिये। (ब्यवधान)

इसमें दो राय नहीं हैं कि आप अच्छे प्रशासक हैं। आप चीफ मिनिस्टर भी रहे और अब रेल मंत्री हैं। मैं आगरा गया था ताज से। (ब्यवधान) मैं किसी को रोकता नहीं हूँ। मैं अपनी बात कहे बगैर रुकता भी नहीं हूँ।

एक माननीय सदस्य : आगरा में तो एक खास इलाज के लिये जाने हैं।

कुमारी सरोज खाण्डे (महाराष्ट्र) : वह इलाज के लिये नहीं, काम में गये थे।

श्री रामचन्द्र विकल : वह गाड़ी राजा मंडी रुक गई। आगरा में अपने आप बोल रहे थे लोग क्योंकि बिफोर टाइम आ गई गाड़ी इसलिये यहाँ रुक गई। आपके अच्छे प्रशासक होने में कोई दो राय नहीं है। लेकिन आप में मैं

कहना चाहूँगा विनम्र शब्दों में, अगर बुरा लगे तो मत भानियेगा, प्रशासक होने के लिए सख्ती जरूरी नहीं है, शाबाशी की जरूरत होती है। तब यह करना होता है कि सख्ती किसके साथ की जाए और कब की जाए और शाबाशी कब और किस के साथ की जाए। यह प्रशासक के लिये जरूरी है। जो अच्छा काम करने वाले हैं उनको आपको शाबाशी देनी चाहिये और जो खराब काम करने वाले हैं, चाहे कोई भी हो उनको सख्ती में डील करना चाहिये। सख्ती और शाबाशी दोनों में पहचान करनी होगी। कानून तो हम बना रहे हैं, संशोधन कर रहे हैं, हमें यह भी सोचना पड़ेगा कि इसके कार्यान्वयन करने वाली मशीनरी कौन सी है। देश भर में एक ही चीज देखी जा रही है कि दण्ड भी गरीब पर जाकर पड़ता है। जो सबसे बड़ा दोषी है वह तो नये-नये तरीके अपना कर बच जाता है। वह सब तरीके जानता है। आज समय नहीं है कहने का, वह अपने विभिन्न तरीके अपना कर वह अपना अपराध बचा लेता है। बड़े से बड़ा अफसर बच जाता है और दण्ड पड़ता है गरीब बेचारे पर। आपको यह देखना है अच्छा काम करने वाला कौन है और खराब काम करने वाला कौन है। जो अच्छा काम करने वाला है उनको आपको प्रोत्साहित करना चाहिये और जो बुरा काम करने वाला है उनको दण्ड देना चाहिये। इससे प्रशामन सही चलेगा। यह महकमा बहुत बड़ा है। 30 लाख कामचारी इसमें काम करते हैं। महकमा बड़ा है इसलिये इसकी समस्याएँ भी बड़ी हैं। इसमें अपराध भी बड़े हैं इसमें कोई दो राय नहीं है। इन सबको आपको अच्छी तरह से समझना चाहिये।

दिल्ली राजधानी क्षेत्र घनगयी है। इसकी बहुत बड़ी समस्याएँ हैं। दिल्ली में लोग विभिन्न कामों के लिये आते हैं। कोई व्यापार के लिये आता है, स्टूडेंट पढ़ने आते हैं, दूध वाले आते हैं, मक्खी वाले आते हैं, सारी दुनिया का सामान दिल्ली लाया जाता है।

एक माननीय सदस्य : एम० पी० भी आते हैं।

श्री रामचन्द्र विकल : हाँ, एम० पी० भी आते हैं। दिल्ली की आबादी भी बढ़ गई है। हरियाणा और यू० पी० से लोग आते हैं। स्टूडेंट यहाँ से पढ़ने के लिये बाहर जाते हैं—वात यह है कि यहाँ तो सबको दाखिला मिलता

[श्री रामचन्द्र विकल]

नहीं—इन स्टूडेंट्स को आना-जाना पड़ता है। दिल्ली हिन्दुस्तान की राजधानी तो है ही और राजधानी क्षेत्र बनने से इसका आकर्षण बढ़ गया है। पब्लिक का आना-जाना ज्यादा हो गया है। यह ठीक है कि बड़ी ट्रेनें हैं, लम्बी ट्रेनें हैं, फास्ट ट्रेनें हैं, लेकिन छोटे-छोटे इलाकों में—चाहे गाजियाबाद हो, सहारनपुर हो, मेरठ हो, अलीगढ़ हो, गुड़गांव हो, रोहतक हो, पलवल हो, मथुरा हो, चारों तरफ से लोग आते हैं.....

श्री सुशील चन्द मोहन्ता : रिवाड़ी से भी लोग आते हैं।

श्री रामचन्द्र विकल : मैंने बताया कि सभी तरफ से लोग यहाँ आते हैं।

दिल्ली के चारों तरफ यही हाल है और यहाँ हाल बम्बई में है, यही हाल कलकत्ता में है और यही हाल मद्रास में है। इसलिए मेरा कहना यह है कि बड़-बड़े शहरों में छोटी-छोटी गाड़ियाँ, लोकल ट्रेन्स चलाने की तरफ ध्यान दिया जाय।

छोटा-सा विनम्र निवेदन मैं यह भी करना चाहूँगा कि शाहदरा-सहारनपुर रेलवे लाइन जिसका इन्दिरा जी ने उद्घाटन किया था, उसकी तरफ ध्यान देने की जरूरत है। यद्यपि आज वे इस दुनिया में नहीं हैं, लेकिन मैं यह कहना चाहूँगा कि अभी जो रेलवे लाइन जम्मू-तवी तक जा रही है उसको आगे श्रीनगर तक बढ़ाया जाय। रेलवे सिर्फ आवागमन का ही साधन नहीं है, यह देश की यूनिटी और एकता को बढ़ाने वाली भी है। यद्यपि काश्मीर में पहाड़ी इलाका है, लेकिन अगर वहाँ सुरंग बनाकर भी रेलवे लाइन बनाने की आवश्यकता हो तो यह किया जाना चाहिए। जैसा मैंने कहा, रेलवे सिर्फ आवागमन का ही साधन नहीं है, यह हमारे देश की एकता का भी प्रतीक है। हमारे देश में विभिन्न तीर्थों पर लोग यात्रा पर जाते हैं, देशाटन के लिए जाते हैं और वाणिज्य-व्यापार के लिए जाते हैं। इसलिए हम दृष्टि से धार्मिक तौर पर, क्षेत्रीय तौर पर सामाजिक तौर पर, राजनैतिक तौर पर देश की एकता को बढ़ाने वाली रेलवेज है। इसलिए मैं चाहता हूँ कि दूर-दराज के इलाकों

में भी रेलें चलाई जायें। मैं पूछना चाहता हूँ कि जिस शाहदरा-सहारनपुर लाइन की मैंने चर्चा की है उस पर कितनी माल गाड़ियाँ चलती हैं? मैं समझता हूँ कि इस लाइन पर मालगाड़ियाँ बहुत हैं, लेकिन पैसेंजर्स गाड़ियाँ बहुत कम हैं। आप इस लाइन को डबल लाइन में बदल दें। इस लाइन पर गाड़ियों की तादाद बढ़ी है। मैं चाहता हूँ कि आप राजधानी क्षेत्र की तरफ ध्यान दें।

भोजन-व्यवस्था की सभी माननीय सदस्यों ने चर्चा की है। मेरी राय तो यह है कि हर वक्त रेलों में जो चाय दी जाती है, वह उचित नहीं है। चौबीसों घंटे चाय देना ठीक नहीं है। रात के 2 बजे भी चाय दी जाती है। आप भोजन का समय निश्चित कर दें और टाइम पर भोजन दें। अगर आप यह निश्चित कर देंगे कि फलां स्टेशन पर भोजन मिलेगा तो यात्री उसी के अनुसार अपना मन बना लेगे स्टेशनों पर चौबीसों घंटे भोजन ठीक नहीं है। स्टेशन पर सड़ा हुआ और बीमारी फैलाने वाला भोजन मिलता है। भोजन की व्यवस्था आप अपने सुपरविजन में रखें। केला सबसे सस्ता और स्वास्थ्यवर्धक फल है। उसकी आप व्यवस्था करें। सादे भोजन की व्यवस्था करें। सैकण्ड क्लास के डिब्बों में भी उसी प्रकार से भोजन की व्यवस्था की जानी चाहिए जिस प्रकार से फर्स्ट क्लास के डिब्बों में की जाती है। अगर सारे भोजन की व्यवस्था टाइम पर आपके सुपरविजन में होगी तो ठीक रहेगा।

जहाँ तक पशुओं को ढोने का सवाल है, देखने में यह आता है कि अब हमारे देश में पशु भी नस्ल सुधार के लिए एक स्थान से दूसरे स्थान में ले जाये जाते हैं। कलकत्ते या अन्य शहरों में पशु आते रहते हैं। लेकिन अभी हालत यह है कि कई दिनों तक पशु यार्ड में पड़े रहते हैं। न तो उनके लिए वहाँ पर चारे की कोई व्यवस्था होती है और न ही पानी की व्यवस्था होती है। वे बेचारे वैसे ही पड़े रहते हैं। मेरा निवेदन यह है कि पशुओं को तभी एक स्थान से दूसरे स्थान पर ले जाया जाय जब आगे गाड़ी मिल जाय और एक निश्चित टाइम रखा जाय कि पशुओं को इस समय से अधिक यार्ड पर नहीं रखा जाएगा। इन शब्दों के साथ मैं यह जो छोटा-सा विधेयक पेश किया है इसका हृदय से समर्थन करता हूँ।

यह भी कहना चाहता हूँ कि एक व्यापक विधेयक होना चाहिए जिसमें इन बातों का जिक्र हो। मैं आशा करता हूँ कि आपकी देखरेख में रेलवे विभाग में और गति आणगी और इसमें कोई दो राय नहीं है कि रेलवे के माध्यम से हमारे देश में एकता आएगी। रेल विभाग का सम्पर्क आम जनता से सबसे अधिक होता है। मैं चाहता हूँ कि रेलवे दिन प्रति दिन तरक्की करे। मैं फिर इस विन का समर्थन करता हूँ।

SHRI SUSHIL CHAND MOHUNTA:
Sir, I would appreciate the motive which has led the hon. Railway Minister to bring this small...

उपसभाध्यक्ष (श्री चिमनभाई मेहता):
आपके तीन मिनट हैं।

श्री सुशील चन्द मोहन्ता: आपने उनको कितना टाइम दिया जो सदस्य अभी बोल रहे थे? मैं बोलने के लिए अभी खड़ा हुआ था कि आपने यह टाइम की गोली चला दी। बाकी सदस्यों को तो आपने बोलने दिया, लेकिन मेरे ऊपर यह पात्रन्दी लगा दी। उनको आपने 10 मिनट तक भी कुछ नहीं कहा।

भा.क. करेंगे, ये माननीय सदस्य जो अभी बोले उनके लिये कितना टाइम अलॉट था?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI CHIMANBHAI MEHTA): Time is allotted according to the strength of the party.

श्री सुशील चन्द मोहन्ता: इन महाशय ने कितना टाइम लिया।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI CHIMANBHAI MEHTA): Why are you wasting your time? I just told you how much time has been allotted to you. Now, you proceed.

श्री सुशील चन्द मोहन्ता: उनको कितना टाइम अलॉट था और वे कितना समय बोले

उपसभाध्यक्ष (श्री चिमन भाई मेहता):
आप आगे बढ़िये।

श्री सुशील चन्द मोहन्ता: क्या बोलूँ? बोलने से पहले आपने मूड बिगाड़ दिया।

महोदय, मुझे इस बात की अति प्रसन्नता हुई कि जिन कारण वस यह विधेयक लाया गया, गाड़ी लेट होना और जिन कारणों से ये लेट होती है उन कारणों के लिये जो लोग जिम्मे-

दार हैं उन लोगों को अधिक से अधिक और कड़ी से कड़ी सजा दी जाय, इसका समर्थन करने में मुझे कोई आपत्ति नहीं है। लेकिन सबसे महत्वपूर्ण बात यह है कि जब भी हम ऐसा निर्णय करें उसमें पहले उसका बसिम ले होना चाहिए, उसका आधार स्पष्ट होना चाहिए। पिछला क्या रिकार्ड है गाड़ियों के लेट होने का। हैज पाइप काटने से कितनी परसन्टेज गाड़ियां लेट होती रही और जब हैज पाइप काटे गये और गाड़ियां लेट हुई तो कितने आदमी इस सिलसिले में पकड़े गये। इसी तरीके से, चैन खींचने की बीमारी बहुत प्रचलित है। खासतौर पर जो गाड़ियां दूर जाती हैं और किसी बड़े शहर की तरफ जाती हैं और सबरे का टाइम होता है पहुंचने का तो लोग इन गाड़ियों के बीच में बैठ जाते हैं और क्योंकि रास्ते में, बीच में उतरने का नहीं होता, इसलिये उतरने के लिये वे चैन खींच देते हैं। मैं पूछना चाहता हूँ कि ये चैन खींचने वाले अब तक कितने पकड़े गये हैं और कितनों पर आपने जुर्माना किया है। क्योंकि अगर यह पता नहीं लगेगा ... (व्यवधान) ... यह जुर्मा कितना फैला हुआ है तो इसकी कितनी रोकथाम की, इसको कितना नियंत्रित किया और कितने आदमी पकड़े गये हैं? अगर इसमें काफी आदमी पकड़े गये हैं तो इसका फायदा है लेकिन अगर आप नहीं पकड़ सके और पकड़ना मुश्किल है तो आप चाहें कानून को कितना ही सख्त करें इस कानून से कोई फायदा होने वाला नहीं है। आप इसमें क्या करेंगे जब तक पकड़ने के साधन आपके पास नहीं हैं। इसका फायदा अभी होगा जब आप उनको पकड़ सकें। पकड़ने के कई तरह के साधन हैं, कई तरीके से उनके ऊपर निगरानी की जा सकती है। आप अपना पुलिस का बन्दोबस्त तगड़ा कर सकते हैं। आप इसके अन्दर रेलवे कर्मचारियों को, जो सुपरवाइजिंग आफिसर्स हैं, उनका रोल इसमें तगड़ा कर सकते हैं। लेकिन अगर इसके बावजूद, इनमें तगड़े साधन करने पर भी जुर्म होते हैं, गाड़ियां लेट होती हैं, जुर्म करने वालों के खिलाफ ऐक्शन नहीं लिया जाता, अमल अपराधी पकड़ में नहीं आते, तो इसके लिये जिन लोगों की जिम्मेदारी है, इस चीज का देखने के लिये जिनको रखा गया है जो इसका सही रूप में नहीं कर सकते और इसका उचित प्रबन्ध नहीं कर सकते हैं, उन लोगों पर कड़ाई की जानी चाहिए। लेकिन इसके बारे में इस विधेयक में

[श्री सुशील चन्द मोहन्ता]

कोई जिक्र नहीं है। जब तक आप इसमें सुपर-वाइजिंग आफिसर्स को इन्वाल्व नहीं करेंगे तब तक इस सजा को और सख्त करने से आपको कोई लाभ होने वाला नहीं है। जो सुपरवाइजिंग आफिसर है, जब कोई गाड़ी लेट हो, चाहे वह किसी भी कारण से लेट हो, उसका एक्सप्लेनेशन आप फौरन लें और इसके लिये सुपरवाइजिंग आफिसर को पेनल्टी लगानी चाहिए कि उसने और उसने नीचे काम करने वाले आदमियों ने सतर्कता क्यों नहीं दिखाई। इसके लिये जरूरी है कि विधेयक में उनको रिस्पांसिविल बनाया जाय। यह इसके अन्दर नहीं है। जब तक सुपरवाइजिंग आफिसर रिस्पांसिविल नहीं होगा तब तक इस कानून का कोई फायदा नहीं है।

यहां पर गाड़ियों के प्रबन्ध के बारे में भी जिक्र हुआ। लेकिन मैं इस मामले से कनेक्टेड नहीं हूँ लेकिन मैं एक बात जरूर कहूंगा कि यहां पर दिल्ली का खासतौर पर जिक्र हुआ और मेरे फाजिल दोस्त ने हरियाणा की चार तरफ गिनाई। मैं हरियाणा के चार तरफ गिनाते हुए यह कहूंगा कि मैंने एक दफा पहले भी अर्ज किया था कि दिल्ली को आने वाला ट्रेफिक हरियाणा से और यहां से शाम को आने वाला ट्रेफिक बहुत ज्यादा है और खास तौर पर जो नजदीक नजदीक स्टेशन हैं जैसे आप पानीपत से लीजिये, करनाल से दिल्ली ले लीजिये, रोहतक से दिल्ली तक, रिवाड़ी से दिल्ली तक ले लीजिये उधर पलवल से दिल्ली तक ले लीजिये जो लोग सवेरे आते हैं यहां पर काम करने के लिये और शाम को वापिस चले जाते हैं उनके लिए रेलवे की ट्रेन जो इस वक्त भूहैया हैं यह बिलकुल नाभुक्कमल है और इससे कोई फायदा नहीं होता है। मैंने पहले भी आपसे अर्ज किया था यहां पर कि इन स्टेशनों से दिल्ली तक इलेक्ट्रिक ट्रेन चलनी चाहिये। जैसे कलकत्ता जैसे शहर में हावड़ा स्टेशन के लिये चलती है जसे बम्बई में चलती है ताकि आदमी बैठे और जल्दी से पहुंच जाए। यह सारा ट्रेक इलेक्ट्रिफाई हो और यात्री इलेक्ट्रिक ट्रेंस के जरिये पहुंच जाएं और उसके जरिये लोग यहां आ जाएं और शाम को अपने घर को चले जाएं इससे दिल्ली शहर पर नाईट बर्डेन कम हो जाएगा। दिन के अन्दर लोगों को आने जाने

में आराम रहेगा लेकिन मैं समझता हूँ आज तक कोई इसके अन्दर सुधार नहीं हुआ है और आज तक सोचा भी नहीं गया है कि इन ट्रेक्स को इलेक्ट्रिफाई किया जा सकता है। दूसरा यह कि इन लाइनों पर डबल ट्रेक ले होना चाहिए। वहां डबल ट्रेक नहीं है मैं समझता हूँ कि यहां से पानीपत तक डबल ट्रेक ले हुआ है लेकिन न तो रिवाड़ी की तरफ डबल ट्रेक ले हुआ है और मेरे ख्याल में शायद रोहतक की साइड में भी डबल ट्रेक ले नहीं हुआ है। यह डबल ट्रेक होना चाहिए और इलेक्ट्रिफाई होना चाहिए। यदि यह इलेक्ट्रिफाई हो जाएगा तो इन लोगों को बहुत सुविधा होगी दिन में लोग यहां पर काम कर के शाम को वापिस चले जाएंगे। दूसरी बात रेल की सुविधा की है। फर्स्ट क्लास की तो जरूरत ही नहीं है। मंत्री महोदय से मेरा नम्र निवेदन है कि इस देश के अन्दर फर्स्ट क्लास की कोई आवश्यकता ही नहीं है।

आप यहां पर ए० सी० सी० कोचेज नहीं बल्कि जो शाट डिस्टेंस ट्रेंस हैं उनके अन्दर ए० सी० सी० सेकेंड क्लास चेयर कार की व्यवस्था करिये इससे यात्रियों को सुविधा ज्यादा होगी आराम ज्यादा होगा इसलिए मेरा कहना यह है कि इन कोचेज की बहुत जरूरत है। इसमें जो आप फर्स्ट क्लास के कोचेज लगा देते हैं, फर्स्ट क्लास चेयर-कार का किराया भी फर्स्ट क्लास का रहता है इससे असुविधा भी बहुत होती है। अगर सारे डिब्बे सेकेंड क्लास के होंगे तो सब लोग आराम से बैठ जाएंगे उनके खाने-पीने की व्यवस्था भी ठीक से हो जाएगी। आपकी मेल ट्रेंस के ऊपर बहुत प्रेशर है वह भी उतर जाएगा। आज कोई भी ऐसी गाड़ी नहीं है कालका मेल जो चण्डीगढ़ की तरफ से गाड़ी आती है तो सवेरे से सोनीपत के आसपास के लोग उसमें बैठना शुरू हो जाते हैं, कई छोटे स्टेशनों पर गाड़ी रुक जाती है कहीं सिग्नल क्लियर नहीं होता है, कहीं चैन खींच ली जाती है वहां पर लोग उतर जाते हैं चढ़ जाते हैं, लोग सक्की मण्डी आज़ादपुर में उतर जाते हैं, इन लोगों का प्रेशर मेल ट्रेंस पर जो है वह उतर जाएगा और लोगों को बड़ी भारी सुविधा मिलेगी इसलिए मैं यह कह कर अपनी बात

समाप्त करता हूँ कि जहाँ तक कानून बनाने का सवाल है मुझे इसमें कोई एतराज नहीं है। आप बनाइये लेकिन इसका इन फास्ट्रैक्टर भी माकूल तौर पर मुहैया होना चाहिए। इनफास्ट्रैक्टर जब तक नहीं होगा इम्प्लीमेंटेशन जब तक नहीं होगा कानून सख्त बनाने से कोई फायदा नहीं होगा। आखिरी कानून से भी काम चल सकता है। सख्त बनाने में तकलीफ यह है कि कहीं ऐसा न हो कि असली आदमी निकल जाए और कोई बेगुनाह आदमी किसी बगड़ से वहाँ पहुँच गया तो बहुत मुश्किल हो जाएगा। यह देखते हुए आप इनफास्ट्रैक्टर तगड़ा करिये उसके बाद कानून से अगर कंट्रोल न हो तो इस कानून को कितना ही सख्त कर दीजिए मुझे कोई एतराज नहीं होगा। धन्यवाद।

SHRI PARVATHANENI UPENDRA (Andhra Pradesh): Mr. Vice-Chairman. Sir, I rise to support the Bill before this House. This Bill has a limited objective of providing stringent punishment to those who obstruct the smooth functioning of the railways in various manners. But the hon. Members of this House, as well as the other House, have so much love for the railways that whenever there is a Bill concerning the railways, they bring in every thing—new lines conversion of the railways and what not. But we should not lose sight of the main purpose of this Bill, which is to prevent anti-social element from tampering with the railways and obstructing their smooth functioning.

Sir, as you very well know, whenever there is some agitation somewhere, under any pretext—somebody wanting a school building somewhere, somebody wanting a hospital somewhere, somebody wanting something else somewhere—immediately the attack is on the railways. They stop the trains, they attack the railway stations because the railways have come to be known as the symbols of the Government, particularly the Union Government. Therefore, whenever there is a protest in regard to the

Central Government or against the Central Government, immediately the railways come to their attention. As a result, there have been many incidents in the past—and they continue to occur—when railways' functioning has been tampered with under some pretext or the other. This Bill seeks to prevent such incidents by providing for very stringent punishment. To that extent the Bill is welcome.

Sir, if you want to know the extent of this interference with the railways, I have got a few figures here. In 1983 there were 2,11,362 cases of alarm chain pulling and in 1984 there were 2,09,045 cases of alarm chain pulling. Similarly, in 1983 the hose pipe was disconnected on 73,120 occasions and in 1984 on 73,117 occasions. As you very well know, Sir, once a train is stopped, it has a chain reaction and all the trains following that particular train are also held up because trains run to scheduled timings. There is a lot of dislocation and passengers suffer, the railways suffer and movement of essential goods also suffers. The railways have been trying to stop this menace but unfortunately they never succeeded because, I find, whenever a chain is pulled and when the railways staff go and check up from the compartment concerned, no passenger comes forward to identify the man who pulled the chain. Unless the public comes forward I don't think any amendment or any Act will come to the rescue of the railways. It is public cooperation alone which can put an end to this menace.

Similarly, in 1983 there were 535 occasions when agitations unrelated to the railways resulted in stoppage of trains. In 1984 there were 606 such instances. That itself shows to what extent the railways' working is being interfered with by anti-social elements. I don't want to comment on that aspect of the Bill which refers to the cases of railway servants' interfering with the railways' working. That must be very rare because we come across such incidents only when there is a serious agitation by the rail-

[Shri Parvathaneni Upendra]

way stat! when they disconnect the hose pipes or drop Are. But we should try to prevent such discontentment among the staff rather than try to punish them with the help of this Act. But I do support the intention of the railways, the effort of the railways to punish those extraneous antisocial elements who are interfering with the railways' working.

Sir, there is another aspect also, to this. You have provided for stricter punishment in this Bill and to that extent it is good. But who is the authority to implement this? Ultimately you will have to rely on the State Governments, and unless the State Governments are serious about using these powers, again all these Acts will be infructuous. Therefore, we have to alert the State Governments also and we have to impress on the State Governments that they should be more stringent in dealing with such elements by using the provisions of this Act. But, unfortunately, the State Governments have got their own law and order problems and the law and order on the railways comes very last in their priorities. There was a suggestion earlier regarding the G.R.P. I do support that suggestion also. When I spoke on the Railway Budget, I gave the suggestion also. It is necessary for the Railways to take over the GRP completely. Already the Railways are paying half the cost for the GRP. But there is no coordination between the State Government and the Railway authorities. As such it is necessary that the Government Railway Police is completely within the control of the Railways if we have to implement the provisions of this Act.

It is also necessary to go in for a more extensive social education campaign among the youth in the schools etc. There were some attempts in the past when there were lectures, demonstrations and exhibitions in some of the schools and colleges, through

which the evil effects of the alarm-chain pulling were explained to students and their co-operation was sought for. Therefore, the social education campaign must also be stepped up not only through lectures in schools and colleges but also through posters and other audio-visual media.

The Vice-Chairman (Shri Vnvan Kumar Bansal) in the Chair.]

I also feel that, apart from these measures, the case of the Railways for more finances also should be properly looked into by the Planning Commission and the Union Government because lack of resources are coming in the way of the Railways' expansion and their going ahead with the improvement of the services. I have come across a report by the Ad Body on Energy recently which said that by the turn of the century the Railways would lose the freight traffic to a great extent to the roadway; and the traffic mix in that year would be 57:43, that is, 57 per cent to the Railways and 43 per cent to the roadways. That means, they are going to be very heavily in regard to high-rated traffic by the turn of the century. And unless they modernise themselves, expand themselves, sufficiently in advance, the position of the Railways by the turn of the century will be very bad and unenviable. Therefore, I support, and I also plead for, the Railways' case that more funds should be made available to the Railways for their expansion and modernisation.

Lastly, Sir, I would suggest instead of tinkering with this Railways Act which is nearly a century old—the Act is dated 1890 and several amendments have been brought— it is necessary to have a look at this Act as a whole and bring in a comprehensive Act. There has already been an attempt in that direction. There is a committee appointed to go into the various provisions of the Act and there are some recommendations also. It is necessary to completely overhaul this Act in tune with the times because the Act was framed when the Railways

were only 37 years old. It is now necessary that the Railways should be armed with more powers and for this they should have a completely new Act. I hope the Railway Minister will take immediate steps in this regard.

Thank you.

श्री धर्मचन्द्र प्रसांत (जम्मू और काश्मीर) : उपसभाध्यक्ष महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने यह जो संशोधन आज विधेयक सदन के सामने रखा है, उसका उद्देश्य उन लोगों को सजा देना है, जो गाड़ियों को रोकते हैं और उन गाड़ियों को देरी हो जाती है उनके चलने और आने में। कुछ लोग जंजीरें खींचकर गाड़ियों को रोकते हैं, कुछ लोग धरना देते हैं। इनके अलावा कुछ ऐसे भी बाकयात हैं जिन से रेलों को काफी नुकसान होता है, वह है पुलिस का कम प्रबन्ध रेलवे कोचों में। अभी 5-6 दिन हुए जम्मू के निकट एक घघोवाल रेलवे स्टेशन है, वहां दुर्घटना हो गई सियालदा एक्सप्रेस गाड़ी जिसमें एक आर्मी का कोच था, उसके अन्दर किसी ने बम रख दिया। वह बम फटा जिससे दस आदमी मर गए और बीस जख्मी हुए। सारे के सारे मिलिट्री के आदमी या उनके कुनवे के, परिवार के आदमी थे। यह चीज क्यों हुई? क्योंकि पुलिस का प्रबन्ध काफी कम था और जो रेलवे में सिक्योरिटी थी वह नहीं थी और या तो वहां की स्टेट गवर्नमेंट रिसपासिबल है या रेलवे पुलिस है और मुझे पता नहीं कि कि इसकी तहकीकात रेलवे मिनिस्ट्री करवायेगी या स्टेट गवर्नमेंट? लेकिन जो नुकसान हुआ है, दस व्यक्तियों का और आर्मी जवानों का, वह कम नहीं है। इसके अलावा कुछ लोग रेलों को रोकते हैं, खासकर नौजवान, तमाशे के लिए। मेरे सामने का ही जिक्र है कि कुछ लोगों ने रेलवे जंजीर खींची, गाड़ी से निकल गए और कोई पकड़ा नहीं गया। इसके अलावा एक दिन जालंधर स्टेशन पर कुछ दस-पन्द्रह आर्मी के जवान आ गए ए० सी० मेकेंड क्लास में, उनके पास दो-दो बक्से थे, उन्होंने उनसे सार-

गोरीडर भर दिया और खुद खड़े हो गए। हम लोगों ने कहा आपके पास कौन सा टिकट है? उन्होंने कहा कि सेकेंड क्लास का। हमने कहा यह ए० सी० मेकेंड क्लास है। उनका कहना था कि हमारे पास सेकेंड क्लास टिकट है ए० सी० मेकेंड क्लास नहीं जानते। कन्डक्टर आया, उन्होंने बहुत कोशिश की। लेकिन वे लोग नहीं माने। फिर बाद में पुलिस आई, तब जाकर वह कोरीडोर खाली हुआ और वे लोग बाहर गए।

महोदय, कुछ हमारे माननीय सदस्यों ने मांग की है कि जम्मू में श्रीनगर तक रेलवे-लाइन बिछाई जाये। मांग तो यह बड़ी उचित है। परन्तु इस समय जम्मू से ऊधमपुर तक रेल-लाइन बिछाई जा रही है। इस लाइन का शिलान्यास स्वर्गीय श्रीमती इंदिरा गांधी जी ने किया था। तो उस समय के रेलमंत्री गनी खां चौधरी जी ने और स्वर्गीय प्रधानमंत्री जी ने यह कहा था कि 1987 और 1988 में यह रेलवे-लाइन कम्पलीट हो जाएगी। परन्तु जो रकम इसके लिए निर्धारित की जा रही है, उससे तो लगता है कि इसको बनने में 25-30 साल भी पूरे नहीं होंगे। मैंने पिछले बजट-अभिवेशन में माननीय मंत्री जी से मांग की थी कि इसके लिए रकम बढ़ाई जाए और इन्होंने कृपा करके इसे बढ़ा दिया, अब यह 2 करोड़ 7 लाख हो गई है। इसके लिए मैं आपका धन्यवादी हूँ। लेकिन मैं इतना अवश्य कहूंगा कि इसमें भी काम नहीं चलेगा। इस लाइन में करीब दस टनल बननी हैं और बहुत बड़ी-टनल हैं, पुल हैं और इसमें एक ऐसा पुल है जो भारतवर्ष में सबसे ऊंचा होगा। तो इसके लिए दो करोड़ 7 लाख की रकम भी काफी नहीं है। मैं मंत्री जी से कहूंगा और विनय-पूर्वक कहूंगा कि यदि आपने इस साल के लिए 2 करोड़ 7 लाख खपया रखा है, तो अगले साल के लिए कम से कम 3 करोड़ अवश्य कर दें, नहीं तो यह रेलवे-लाइन जो है 20-30 साल में जाकर खतम होगी। आप इस लाइन के लिए कम से कम इन्दिरा गांधी जी के नाम पर ही रकम बढ़ा दीजिए।

[श्री धर्मचन्द्र प्रशान्त]

तीसरा यह है कि हमारे रेलवे में जो एमिनिटीज हैं, उनमें इस समय कुछ इम्प्रूवमेंट हुआ है। लेकिन रेलवे मंत्री जी को देखना है कि जितनी इम्प्रूवमेंट होनी चाहिए, उसके मुकाबले काफी नहीं है। जहाँ तक रेलवे में धरनों का सवाल है। यह एजेंटिंग रेलों में ट्रेड-यूनियनिस्ट करवाते हैं और उनका कहना यह है कि यह हमारा जन्म-सिद्ध अधिकार है, इस प्रकार रेल रोको आन्दोलन करो और सरकार का ध्यान अपनी ओर आकर्षित करो। इसके लिए कोई चारा नहीं है। लेकिन वह यह कहते हैं कि शान्ति-पूर्वक जो हमारा आन्दोलन है, उसमें हमें उसी दृष्टि से निपटना चाहिए, जिस तरह कि हमारा शान्ति-पूर्वक काम है।

अन्त में, मैं मंत्री जी से इस चीज के बारे में खास-तौर पर कहूँगा कि अगले साल के लिए जम्मू-ऊधमपुर रेलवे लाइन के लिए उचित फण्ड की व्यवस्था करें ताकि यह जो रेल-लाइन है, समय पर पूरी हो, समय पर तो अभी नहीं होगी, इससे लगता है, जिस तरीके से आप फण्ड दे रहे हैं, लेकिन फिर भी दस साल में यह लाइन पूरी हो जाए, तो बहुत बड़ी बात होगी। जहाँ तक जम्मू-श्रीनगर का है, यह दो सौ मील है, जबकि जम्मू-ऊधमपुर केवल चालीस मील है। इसी से अंदाजा हो सकता है कि दो सौ मील जाने के लिए दो सौ साल लगेंगे। इसलिए पहले जम्मू से ऊधमपुर तक पूरा किया जाय। धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL); Mr. Gopalsamy. Absent. Now Mr. Bansi Lal, Railways Minister, please.

SHRI BANSI LAL: Mr. Vice-Chairman, Sir, I am grateful to the hon. Members who have participated in the debate. Sir, numerous questions were raised. Shri Sen pointed out about the train pulling. Some other hon. Members mentioned about

food, renewal of tracks, comprehensive Bill for Railways, train pulling and cutting of hose-pipe. sir. So far as Chain pulling is concerned chain pulling is very heavy in some parts of the country. In 1980, the chain pulling was 2,89,638 and in 1981, 2,87,682—times. In 1982, it was 2,34,861 and in 1983, it was 211362-times, and in 1984, it was 209045 times. So, so many times, the chain pulling took place. As Mr. Parvathaneni Upendra has very rightly pointed out all the trains following the train in which the chain pulling took place will be late. The passenger trains will be late. The goods trains will be late and so on. So, this chain pulling business, it has become prevalent in some parts of the country very much—particularly Bihar, Eastern Uttar Pradesh and West Bengal and practically, this is a law and order problem. I have written letters to the Chief Ministers also to help us in this respect. Then Mr. Sen mentioned about the wagons. No doubt, we have placed orders for 5200 wagons this year but we expect more funds and he said that more wagons will be condemned. That is st> right. He said that there is ban on recruitment of gangmen. There is no ban on recruitment of gangmen anywhere. Ticketless travelling, dacoities, robberies and pulling of chains have become the order of the day—he said. But I want to let this august House know through you. Sir, that dacoities and robberies figures are coming down like anything, although the chain Piling and hose pipe disconnections are going up. Then about the comprehensive Bill, I will try to bring it as soon as possible. Renewal of track was also mentioned. The renewal of track—More than 20,000 kms. of track is ready for renewal and we are doing it and I hope, we will complete the work in a period of ten years. Then it was mentioned by Shri M. M. Mishra that there are no transport facilities in Bihar and Assam. It is not so. Railways, they are everywhere and we are doing our best to serve all the areas.

SHRI MAHENDRA MOHAN MISHRA: NO direct links *via* Gorakhpur—Lucknow—Muzaffarpur. That was my point.

SHRI BANSI LAL: I see. He also mentioned that the condition of coaches in North Bihar is not good. It is not good at all. Sir, we tried our level best to maintain coaches but this is again a law and order problem. In Bihar, the ceiling fans, the electric connections and all that, are tampered with by the local people and whenever we get an opportunity to set that right, we set it right also. He mentioned so many other difficulties in North Bihar. I will look into it. Mr. Mishra and some other gentlemen mentioned about electrification. For electrification, Sir, we have selected the high density routes, trunk routes practically—everything that we are able to do it upto the Seventh Five Year Plan—then on. Hon. Member mentioned that 65 per cent of the accidents take place due to human failure of railway staff. It is not so, although the percentage of accidents due to human failure by railway staff is too much. But during the last six months, it has substantially come down and we are trying to bring it further down as far as possible.

Then one hon. Member mentioned about regularisation of casual labour. Sir, about casual labour, we are absorbing from 20,000 to 23,000 people in a year. And that is our capacity. We cannot do more than that. Then he mentioned about the duties of the TTES. That I will look into.

He also mentioned about the supply of drinking water from Tiruchi and Dindigul. If the State Government comes forward with a request we will look into it.

SHRI ALADI ARUNA alias V. ARUNACHALAM: Already there is a request from the State Government.

SHRI BANSI LAL: I will look into that. A lot has been said about the Railway Protection Force and that more powers should be given to the Railway Protection Force. We are

bringing a Bill in this session itself to give more powers to the Railway Protection Force.

Shri Hanumanthappa mentioned about regional imbalances in the railway network. Sir, it is not so. We are not trying to create any regional imbalance. Rather we are trying to minimise regional imbalances if they are anywhere. Practically there is no regional imbalance anywhere in the network of railways.

He also mentioned about electrification. He said that electrification of some lines was sanctioned by the House but the Railway Board is sitting on it. The Railway Board is just doing its work and I am very happy to inform the hon. House that the Railway Board is doing its best to do everything possible within their powers to ameliorate the condition of the passengers and, at the same time, doing its best to bring efficiency in the Railways all round.

He also mentioned about creation of new zones and new divisions. Sir, I am sorry to say that at present we have no funds to create new zones and divisions.

Shri Biswa Goswami said that the "Rail Roko" agitation may be peaceful. I do not know which agitation is peaceful which stops the railways. The moment you stop the railways, it ceases to be peaceful. He mentioned about renewal of railway track and about the north-eastern region. We are making every effort to do everything possible in the north-eastern region.

He also mentioned about encroachment on railway land. Sir, we are doing our best to take possession of the railway land for afforestation.

Shri Asrarul Haq mentioned about the food in the railways. The picture is not as he painted it. He said that the food is very bad, that no one can take it and that the price has been raised. Sir, for New Delhi and some of the trains, we have en-

श्री बंसी लाल : उसको लिय हम कोशिश कर रहे हैं। Then, Molana Asrarul Haq

[Shri Bansi Lal]

gaged the ITDC as our consultant and the food which we are supplying now in casseroles is quite S^od, of good quality, although the price has been raised. And the price had to be raised. If there is any particular complaint for particular trains, then we can look into it.

He also demanded new trains from Kota to Delhi and from Kota to Howrah. Sir, it is not possible. From Kota to Delhi there are many trains. And from Kota to Howrah, there is no possibility of 'iii' train.

One hon. Member mentioned that the trains should not start unless all the passengers on the roof are brought down. We are trying to do our best. Maulana Asrarul Haq mentioned about it. He said passengers who travel on the roof must also get compensation.

Those who are travelling without a ticket are, on the one hand, committing a cognizable offence, and, on the other, you recommend that they should be paid compensation. Both cannot go together. He also asked why the trains are allowed to move without all the passengers from the roof-top being brought down first. Only about fifteen minutes before the accident took place at Saharanpur we had brought down about 600 people from the roof-top, but they went up again the moment the train started. This is what happens usually. Then, one honourable Member said all the persons travelling on the roof are with tickets and those seated inside the compartments, at least fifty per cent of them, are without tickets. This is not so. We are trying our level best to take necessary steps...

श्री मौलाना असरारुल हाक : मंत्री महोदय ऊपर से पानी न भरने के बारे में कुछ बातें दीजिए।

about corruption or. the part of the railway stall in passengers. I do not deny this. We are living our level best to check this also. But, by and large, we been able to check this thing every month we detect four lakh passengers without tickets, and we have stepped up the drive and we are trying to succeed in this respect. My Bill is a very limited Bill. I cerns the hosepipe disconnection, who indulge in disconnecting the hosepipe or in any way stop it by interfering with the hosepipe this Bill seeks to prescribe a minimum punishment of six months and Rs. 500 fine, and those who irritate the train by squatting or picketing; or through a rail-roko agitation, or chainpulling or tampering with signal gear, they are punishable with imprisonment for a term which be not less than three months or Rs. 1000 fine. My Bill is limited to issue and I would request this House to pass the same.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL): 'She question is—

'That the Bill further to the Indian Railways Act 1890, as passed by the Lok Sabha, be into consideration."

The motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN PAWAN KUMAR BANSAL): We now take up the clause-by-clause consideration of the Bill.

Clause 2 was added to the Bill.

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

SHRI BANSI LAL; Sir, I beg to move—

-That the Bill be passed."

The question was vropoud.

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव : माननीय उपसभाध्यक्ष जी, क्योंकि मंत्री जी के जवाब में प्लेट फार्म का चित्र नहीं आया इसलिए मुझे कुछ कहने के लिए बाध्य होना पड़ा। हिन्दुस्तान में ही नहीं दुनिया की सबसे बड़ी मार्किट अगर कहीं जाए तो रेलवे प्लेट फार्म के जो बाजार हैं वे हैं। सब को मिला कर देखा जाए तो डेली की मेल करोड़ रुपए से अधिक की है। लेकिन वहां पर सबसे ज्यादा तीन गड़बड़ी हैं। एक तो यह कि माल खराब विकता है बाजार से, दूसरा मंहगा विकता है तीसरा यात्रियों के साथ बेचने वालों का ट्रीटमेंट ठीक नहीं है। तीनों की कहीं शिकायत नहीं हो सकती। अगर इस बात को मैं बार-बार उठाया है और इसको आपके जमाने में जान कर उठाया है। रेलवे प्लेटफार्म पर मार्केटिंग है उसकी व्यवस्था की तरफ ध्यान देने की जरूरत है। दूसरा जो रेलवे की आय का साधन बन सकता है वह रेलवे की जमीन है। प्लेटफार्म और रेलवे की जमीन की अगर ठीक ढंग से व्यवस्था की जाए तो इन तीनों से करोड़ों की आमदनी रेलवे को हो सकती है। एन्क्राचमेंट की बात आपने कही है, लेकिन जो जमीन रेलवे के पास है, वह लाखों एकड़ नहीं तो सैकड़ों एकड़ होगी, उस जमीन का, सदुपयोग हो, उस पर खेती हो, मछली पालन हो, दुकानें बने, इस ओर आपने कोई ध्यान नहीं दिया है। अगर आप बोर्ड के एक आदमी को इस काम पर लगा दें तो रेलवे को बड़ी आमदनी हो सकती है और यह देश की आय का एक बहुत बड़ा साधन बन सकता है। मैं इन बातों की तरफ आपका ध्यान इसलिए दिलाना चाहता था कि आप कदम उठाने में सक्षम हैं, काम कर सकते हैं, इसलिए मैं आपका ध्यान इस तरफ दिलाया है। अन्यथा मैं इन बातों की चर्चा नहीं करता।

श्री महेन्द्र मोहन मिश्र : श्रीमान्, मैं माननीय मंत्री जी को याद दिलाना चाहता हूँ कि आसाम मेल के बारे में मैंने कहा था। इस रेल को मुजफ्फरपुर-गोरखपुर

लूट पर चलाने की बात कही थी। उसका कोई उत्तर उन्होंने नहीं दिया है। दूसरी बात मैं महानन्दा एक्सप्रेस के बारे में जानना चाहता हूँ। इस गाड़ी की व्यवस्था हो गई थी, डिब्बों की व्यवस्था हो गई थी इंजिन की व्यवस्था भी हो गई थी, लेकिन चुनावों के कारण चुनाव आयोग ने इस पर प्रतिबंध लगा दिया था। इसको आप कब चलायेंगे? दूसरी बात मैंने जलपाई-गुड़ी-नई दिल्ली गाड़ी की बात कही थी। उस पर भी आपने कोई राय नहीं दी है। तीसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि मुजफ्फरपुर में भारत वेगन्स का कारखाना है। भुवामा के बारे में कहा था। उस का लक्ष्य जब तक आप पूरा नहीं करेंगे तब तक इस दिशा में प्रगति नहीं हो सकती है। आपने पांच हजार का लक्ष्य रखा है। इस लक्ष्य को आपको बढ़ाना चाहिये। अन्त में सबसे छोटी-सी बात यह कहना चाहता हूँ कि जो यह गोरखपुर एक्सप्रेस है, इसमें मुजफ्फरपुर में स्लीपर के डिब्बे लगा दिये जाते थे। उनको आपने डिटच कर लिया है। इससे लोगों की बड़ी असुविधा हो रही है। मैं चाहता हूँ कि इनको आप फिर से जोड़ें। महानन्दा एक्सप्रेस को चलायें और आसाम मेल को मुजफ्फरपुर की तरफ चलायें।

श्री सूरज प्रसाद : श्रीमान, रेल मंत्रालय की तरफ से पहले यह कहा गया था कि सहसराम लाइट रेलवे को बन्द करके हम इसको अधिगृहीत करेंगे। उसको आपने अधिगृहीत भी किया और इस बारे में कुछ प्रोसेस भी चला। अब सरकार का कहना है कि यह रेलवे फिजिवल नहीं है। भोजपुर और रोहतास जिले बड़े विकसित क्षेत्र हैं। अगर आप वहां पर रेल नहीं चलायेंगे तो वहां का विकास प्रवरूद्ध हो जायगा। इसलिये मैं मंत्री महोदय से कहना चाहूंगा कि वे इस तरफ ध्यान दें और जल्दी से जल्दी इसको चलायें।

श्री सुशील चन्द मोहन्ता : मैंने एक सुझाव दिया था कि जो रेलवे लाइंस दिल्ली को रोहतक की तरफ से, रिवाड़ी की तरफ से, करनाल की तरफ से, पलवल की तरफ से आती हैं, क्या आप उनको इलेक्ट्रिफाई करने की सोच रहे हैं या नहीं? अगर

[श्री सुशील चन्द मोहनता]

आप इनको इन्फिटफाई करने की सोच रहे हैं तो यह काम कब तक पूरा हो जायेगा?

श्री वंसी लाल : वाइस चैयरमैन

महोदय, देखा जाय तो जो सबान उठाये गये हैं उनका इस बिल में कोई सालनक नहीं है। लेकिन फिर भी जैसा कि यादव जी ने खान पीन की चीजों के बारे में कहा मैं मानता हूँ कि बहुत-सी सब-स्टैंडर्ड चीजे मिलती हैं। हम पूरी कॉम्पिशन कर रहे हैं कि खान पीन की चीजे अच्छी मिलें और भगवान ने चाहा तो इसमें हमें कामयाबी मिलेगी। दूसरी बात उन्होंने स्ट्राफ़ के व्यवहार के बारे में कहा है। जहाँ से भी हमारे पास स्ट्राफ़ के व्यवहार के बारे में जानकारी आती है उस पर हम पूरा एक्शन लेते हैं। हमने एक डाइव भी चलाई थी कि कस्टमर के साथ कंटेनर व्यवहार किया जाय और अच्छी तरह से सील-समझ कर नज़रानापूर्वक बात की जाय। अगर किसी जगह इसमें कोताही पाई जायेगी तो मैं प्रान्सेवल मेम्बरान से प्रार्थना करूँगा कि वे हमारे नोटिस में लायें कि यहाँ पर अच्छा व्यवहार नहीं किया गया है। हम उस पर फौरन एक्शन लेंगे। श्री मोहनता जी ने कहा कि क्या हरिद्वारा के मामले में भी उस तरह की जांचें होती हैं उनको इन्फिटफाई करने की योजना है। मैं यह कहना चाहूँगा कि हमारा ऐसा कोई विचार नहीं है। जहाँ तक मिश्र जी का सबान है उन्होंने कई बातें उठाई हैं। उनका जवाब हम उनको लिखकर भेज देंगे। बाकी अगर किसी प्रान्सेवल मेम्बर की किसी बात का जवाब नहीं दिया गया है तो उन सब बातों का जवाब हम उनको लिखकर भेज देंगे।

The question was put and the motion was adopted.

THE TERRORIST AFFECTED AREAS (SPECIAL COURTS) AMENDMENT BILL, 1985

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRIES OF INDUSTRY, COMPANY AFFAIRS AND HOME AF-

FAIRS (SHRI ARIF MOHD. KHAN): Sir, I beg to move:

"That the Bill to amend the Terrorist Affected Areas (Special Courts) Act, 1984, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

The Terrorist Affected Areas (Special Courts) Act was enacted by the Parliament on 31st August 1984 replacing the Terrorist Affected Areas (Special Courts) Ordinance, 1984, which was promulgated on 14-7-84. This legislation was enacted to provide for speedy trial of certain offences in terrorist affected areas against the background of terror and violence which had made functioning of the ordinary courts for trial of offences, usually committed by terrorists, extremely difficult.

As hon. Members are aware, Memorandum of Settlement between the Government and the President. Shiro mani Akali Dal, provides that Special Courts constituted under the Act will try only cases relating to offences of waging war and hijacking. The Bill seeks to restrict the operation of the Act by keeping only very serious offences relating to waging war (Section 121, 121A, 122 and 123 IPC) and hijacking (Sections 4 and 5 of the Anti-Hijacking Act) within the ambit of the Act, so that only these offences could remain triable by the Special Courts and cases relating to all other offences, whether pending before

Special Courts or under investigation could become triable by ordinary Courts.

I commend the Bill to the honourable House.

The question was proposed.

SHRI K. MOHANAN (Kerala): Mr. Vice-Chairman. Sir. I am glad that this Bill itself is a development of the Punjab Accord. Even at the time of discussion of the original Act, my party expressed its concern, and our objection to this type of legislation— even at this stage we have made it