

AN HON. MEMBER: Even Madhya Pradesh.

DR. MALCOLM S. ADISESHIAH: What I want to say to Mr. Bagaitkar and the House is that when it comes to the report on starvation deaths, which I also saw in the papers, as coming from the Secretary of the Communist Party of Tamil Nadu, this has to be very carefully checked. To my knowledge—because I also come from Tamil Nadu—there is no such danger now; and I was surprised to read it. I think we should communicate with the Tamil Nadu Government before...

SHRI R. RAMAKRISHNAN (Tamil Nadu): Madam, one second. This matter was raised in the other House also. I want to clarify one thing. This matter has got to be thoroughly looked into because the State Government is making all efforts. In fact, yesterday, we submitted a memorandum to the honourable Prime Minister and she kindly assured us that a high level committee, a central team, will look into it. And she also promised further supply of foodgrains. If somebody has made such a report, there is no reflection on the State Government. It is all wrong.

SHRI SADASHIV BAGAITKAR (Maharashtra): There is no question of any reflection. It has to be verified. It is a very serious thing. The Union Government can draw the attention of the Tamil Nadu Government. You can say that it is wrong.

**RESOLUTION SEEKING APPROVAL
OF CERTAIN RECOMMENDATIONS
MADE BY THE RAILWAY
CONVENTION COMMITTEE—1980**

**THE APPROPRIATION (RAILWAYS)
BILL, 1983**

**THE APPROPRIATION (RAIL-
WAYS) NO. 2 BILL, 1983**

**THE APPROPRIATION (RAIL-
WAYS) NO. 3 BILL, 1983**

THE MINISTER OF STATE IN THE
MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI
C. K. JAFFAR SHARIEF): Madam
Vice-Chairman, I beg to move the
following Resolution:—

"That this House approves the
recommendations made in para-
graphs 63, 64, 67 and 70 contained in
the Seventh Report of the Railway
Convention Committee, 1980, appoin-
ted to review the rate of dividend
payable by the Railway Undertaking
to General Revenues as well as other
ancillary matters in connection with
the Railway Finance and General
Finance, which was presented to the
Parliament on the 5th November,
1982; and

That this House further directs
that the action taken by Govern-
ment on the other recommendations
made in this Report should be
reported to the Committee."

Madam, the Railway Convention
Committee—1980 was constituted in
October, 1980 by a Resolution adopted
by both Houses in August 1980, to
review the rate of dividend payable by
the Railway undertaking to the Gene-
ral Revenues as well as other ancillary
matters in connection with relation-
ship between Railway Finance and
General Finance and make recom-
mendations thereon. The Committee
selected for examination 16 subjects
covering various facets of Railway
working including Sixth Plan projec-
tions, contribution to Depreciation
Reserve Fund and Rate of Dividend
etc. Memoranda on all these subjects
have been submitted by the Ministry
of Railways to the Railway Con-
vention Committee in addition to two in-
terim Memoranda. The Committee
has already considered some of these
subjects and they have submitted
their reports thereon. e.g. Rules of
Allocation, and Fifth Plan Perform-
ance.

In the first interim Memorandum
submitted in January 1981, the Com-
mittee was requested to permit the
continuance of the financial arrange-

[Shri C. K. JAFFAR SHARIEF]

ments between the Railways and the General Finance as recommended by the Railway Convention Committee—1977, for the years 1980-81 pending the final recommendations for the Sixth Plan. The Railway Convention Committee—1980 agreed, in their First Report, to these proposals of the Ministry of Railways. These recommendations contained in the First Report of the Committee were later on approved by this House.

Having regard to the fact that preparation of the Memoranda on some important subjects like Rate of Dividend payable by Railways to General Revenue, contribution to Depreciation Reserve Fund etc. took some time. A second interim Memorandum was submitted to the Committee in Jan., 1982, requesting for their permission for continuance in 1982 also the financial arrangement between the Railways and the general finance as applicable to the year 1981-82. Pending finalisation of the recommendations for the entire Sixth Plan period, the only changes which the Ministry of Railways had put forth for the consideration of the Committee were for raising the appropriation to the depreciation reserve fund and the pension fund to Rs. 500 crores and Rs. 150 crores respectively. The Committee agreed to this arrangement in their Fourth Report and the same was reflected in the Railway Budget for the year 1982-83. The relevant recommendations have already been approved by this House. The Committee have since examined the memorandum submitted by the Railways containing the proposals regarding the rate of dividend payable by the Railways to the general revenues, contribution to the depreciation reserve fund, etc. during the Sixth Plan period, 1980—85 and their recommendations for the first four years of the Plan period are now available in their Seventh Report. The Budget which was laid on the Table of the House on 24-2-83 has been framed on the basis of these

recommendations. Briefly stated, the Railways will now pay a dividend of 6.5 per cent on all capital made available after 1-4-80 instead of the earlier rate of 6 per cent. This rate of 6.5 per cent has been fixed with reference to the average borrowing rate that the Government anticipated for the period 1980—1985. In addition, the quantum of payment to States in lieu of passenger fare tax etc. has also been increased by raising the rate of contribution on pre-March 1964 Capital from 1 per cent to 1.5 per cent, that is, the estimated amount increasing from 17.52 crores approximately to about Rs. 26.74 crores per annum. The action taken on the other recommendations will, as usual, be intimated to the Committee for their further consideration.

With these few words, I commend the Resolution for the approval of the House. I would also like to express my thanks to the Chairman and the Members of the Committee for their sympathetic consideration of the problems of the Railways while recommending the revised rate of dividend payable to the general revenues.

I also beg to move:

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 1983-84, for the purposes of Railways, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

I also beg to 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 1982-83 for the purposes of Railways, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

I also beg to move:

"That the Bill to provide for the authorisation of appropriation of moneys out of the Consolidated

Fund of India to meet the amounts spent on certain services for the purposes of Railways during the financial year ended on the 31st day of March, 1981, in excess of the amounts granted for those services and for that year, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

The questions were proposed:

THE VICE-CHAIRMAN [DR. (SHRIMATI) NAJMA HEPTULLA]: The Resolution and the Appropriation Bills are open for discussion. Dr. Mahabir Prasad. He is not here. Shri Syed Shahabuddin. He is not here. Shri Arabinda Ghosh.

SHRI ARABINDA GHOSH (West Bengal): Madam, Vice-Chairman, while speaking on the three Appropriation Bills and the Resolution...

SHRI MANUBHAI PATEL (Gujarat): I would only request that when Dr. Mahabir Prasad and Shri Shahabuddin come, they should be given a chance.

उपसभाध्यक्ष [डा० (श्रीमती) नाजमा हप्तुल्ला]: उनकी गाड़ी छूट गई। गाड़ी प्लेटफार्म से छूट गई। अब दूसरे स्टेशन पर जाकर पकड़े।

SHRI MANUBHAI PATEL: I am just requesting, Mr. Ramanand Yadav.

SHRI SADASHIV BAGAIKAR (Maharashtra): If the train is late, what can be done? They are coming from Patna.

उपसभाध्यक्ष [डा० (श्रीमती) नाजमा हप्तुल्ला]: गाड़ी उनकी छूट ही गई है। अब इन्होंने पकड़ ली है।

SHRI R. RAMAKRISHNAN (Tamil Nadu): They are pulling the alarm chain.

SHRI ARABINDA GHOSH: Madam, while speaking on the three Appropriation Bills and the Resolution, I first want to begin with the Railway Minister's new slogans of "safety, security and punctuality" which has been raised to pacify the public mind and to divert their attention

towards the railway employees. The railwaymen always used to honour the rules regarding safety, security and punctuality for their own safety, protection and interests. But these are denied by the railway administration. It is within our full knowledge that these slogans cannot be implemented if 14000 route kilometres of railway tracks, 6000 railway bridges, 6000 coaches and 6500 wagons are not replaced immediately and hundred per cent brake power and minimum checking points are not restored. Because of faulty planning and the working conditions in the railway administration, the accidents are taking place. In the recent accident near Howrah station, the driver of the train did his level best. Four times he tried to apply the brake but he failed at last and a serious accident took place in which 16 lives were sacrificed and many more were seriously injured and some more may die. These EMUs are old and aged. In Bombay, people used to burn them up when the accidents took place. They are outdated and back-dated and since 1965 the renewal of railway tracks and replacement of the rolling stocks have not been undertaken in spite of assurances. So accident are not always due to human failure. The human has become the victim of accidents. This was being stated since 1965 that these things should be properly arranged, but nothing has been done till today, although the Railway Minister has, in his budget proposals, indulged in tall talk. In fact, this is being repeated since the last three years. The capital outlay is Rs. 6000 crores and the total railway assets are approximately Rs. 30,000 crores. The depreciation is made on the capital outlay but not on assets of the railways. This arbitrary measure is jeopardising the safety of the Indian Railways.

The security of the passengers and their properties are in danger. Anti-social elements, in connivance with the Railway Protection Force, are doing mischiefs. Arson and looting

[Shri Arabinda Ghosh]

are taking place every day in the trains and wagons. Foodgrains, fertilisers, chemicals, oilseeds and other essential commodities are looted causing suffering to the people. This is done with the knowledge of the businessmen. After the accidents, dacoity and thefts take place. The State Government and the GRP's combined efforts should enforce law and try to stop these crimes. They should be trained also for this. Generally the crimes, looting, thefts and dacoities take place after the accidents and then an inquiry is held. So nothing is being done to prevent them. A thorough and strict vigilance should be enforced to stop these crimes and offences which are generally taking place every day on the Indian Railways. The top heavy administration of the railway is keeping silent over the matter of overcoming all these difficulties in the greater interests of the passengers. Already the railway administration has decelerated the passenger services by one hour, because the late running of trains has become a ritual in our country. Already deceleration has been legalized by the Railway authorities. Now this has become a permanent feature. Even the Rajdhani Express, the Kalka Mail and the Deluxe for Howrah or New Delhi are every day running late by two hours to four hours. My personal experience on the 15th of this month is there. I had been at the Malda station waiting for 43 Dn. Darjeeling Mail to arrive. It is the HQ of the Railway Minister. It was supposed to reach there at 11.55 P.M., but it reached at 6 A.M. on the next day. Myself and one of the noted musicians, Shri Chinmoy Chatterjee, were there. We had to wait for the whole night and we got the train at 6 A.M. the next day. The Darjeeling Mail arrived at Sealdah at 2.30 P.M.—7-8 hours late. This is the condition of the Railways. Where is safety of the passengers, where is punctuality of the trains? And the Railway Minister is talking tall things in his Budget proposals. He says he

has formed a Checking Committee, a Reforms Committee, and that he and his colleagues are checking the arrival and departure of railways. How the Committee is functioning, we are at a loss to understand because every day we find the same experience. This is punctuality in the opinion of the Railway Minister. There is a continuous attempt on behalf of the All India Loco Running Staff Association and Station Masters' Organization to bring it to the notice of the Railway Administration and they have suggested proper system of signalling and telecommunication system, but nothing from them was heard by the Administration. On the contrary, against these people, the Railway Administration is taking stringent measures and there is victimization of these workers, of the All India Loco Running Staff Association and the Station Masters' Organization.

In the last three years, fares and freight charges have increased by over 100 per cent. The Indian Railways, our national pride, has become worse than any other commercial concern. Under the name of comforts to the commuters, benefits to the passengers, we are subsidising. Bankrupt policies, inefficiencies, rampant corrupt practices right from top to the bottom of the administration and Ministry and Railway Board also cannot be spared. Freights and fares are increased as per the recommendations of the Railway Tariff Committee, National Transport Policy Committee. All these are there in the Budget proposals. Then there is the High-powered Railway Reforms Committee. The then Railway Minister, Mr. Kamalapati Tripathi, you may recall, had announced in the Houses that these Committees' reports will be discussed in Parliament. Before placing the Budget proposals, the taxation proposals on Railways any freight and passenger fare increase, these recommendations of the Tariff Committee and the National Transport Policy Committee should have been discussed in Parliament.

But an ex-parte decision was taken without recommendations of these Committees being discussed to enhance the rates of fares and freights. Before placing the Budget proposals, the Railway Minister should come with the recommendations of these Committees. Moreover, we are taking loans from Japan, Great Britain, International Development Association and IBRD and World Bank but no improvement is taking place. Prices are rising like anything, freight and fares have increased, passenger comforts, services of food in the trains, all are becoming worse day by day.

Only tall talks and assurances are there. People by and large, and passengers in particular, are feeling difficulties because of the maladies perpetrated by the Railway Ministry. Moreover they have been irritated by the curtailment of the benefits. The existing benefits are also being curtailed. Food subsidy is not there. The catering system is worse. Every now and then the MPs, the Citizens Committees have brought these things to the notice of the Railway Administration, but nothing has been done. There is no subsidy. The conditions are worst. No sweeping and nothing. We talk about improvements. Some reforms committee was there. But no improvements. Who is suffering? Not the Railway Board, not the Ministry but the common people are suffering because of the anti-people acts by the Ministry.

Extension programme of new lines and conversion of lines into broad-gauge have been abandoned. The railway expansion from Balurghat to Malda was there to relieve congestion. The activities of the Calcutta Metro Railways are all hoax. It is progressing slowly. Especially the Calcutta Metro Railway's performance is so bad that it has created traffic troubles in the city.

Budga-Namkhana, Howrah-Amta, Howrah-Sheakhala Schemes are in hand. Required money is not there. Everything was assured that these

things would be done, but no progress has been made at all. Today in the Question Hour also this question was raised. The Railway Minister said that they were trying. But nothing has been done. Five years ago these schemes for West Bengal were decided. So this is the sad plight of the common people.

Today we feel that the travelling public and the railway people should be united to resist this attack on the common people by imposing Rs. 488 crores of freights and passenger fares. If the Railway Ministry is so sympathetic, then, why is the All-India Railwaymen's Federation, the railwaymen's own organisation, contemplating to take strike Ballot from June, 1983? Why are 6,000 firemen, drivers and other loco running staff were being suspended, charge-sheeted and dismissed only due to their agitation for rightful demands? Why the working hours of the loco running staff have not yet been fixed at ten hours as agreed to earlier? You are talking of the best performance by the railways, and on the other hand you are victimising them. The worst things are being done to them. No negotiations are there. They are being suppressed like anything. The people who have been victimised or removed have not been reinstated. So much discussion has taken place on the Railway Budget. Nothing has been said about the loco running staff. The Station Masters' Association tried to co-operate with the Railway Ministry for the betterment of improvement of the railway administration, for betterment of safety, security and punctuality of the trains. They are not heard by the railway administration, and moreover they were victimised.

Lastly, while opposing these three Appropriation Bills and the Resolution, I suggest that immediately the fares and freight increases should be withdrawn. Is it not possible or Parliament to adopt a unanimous resolution to allot more money as demanded by the Railway Ministry, so that

[Shri Arabinda Ghosh]

the Railway Ministry can withdraw this proposal of enhancing the freights and the passenger fares immediately? We can adopt a unanimous resolution in Parliament so that the Planning Commission can divert more money for the better management and better maintenance of the railway system, which is often promised by the Railway Minister but for which nothing is being done by the Planning Commission. First of all, they should withdraw all these tax proposals for the enhancement of the fares and freights. The common people are suffering like anything. Rise in freights brings rise in the prices of the essential commodities and other items of daily need. The common people are made to bear

3 P.M. the burden of increases proposed by the Railway Ministry. Let them withdraw this increase of Rs. 488 crores imposed on freight charges and passenger fares and simultaneously let Parliament adopt a resolution asking the Planning Commission to divert more money for the betterment of the railway administration and railway system which is collapsing as per the opinion of the Railway Minister himself. On the last occasion, he admitted that the railway system is collapsing, that the railway administration is collapsing and that he is in doldrums. So many things he had to admit before the House. Why is the Planning Commission not diverting more money to the Railways? Why is it allocating less money? Let them allocate more money. And these proposals for enhancement of fares and freight charges should be withdrawn immediately. With these words, I conclude.

श्री रामानन्द यादव (बिहार) : महोदया, मंत्री जी जो बिल लाये हैं, मैं उसका समर्थन करता हूँ और कुछ समस्याओं की तरफ रेलवे विभाग का ध्यान में आकर्षित कर देना चाहता हूँ।

महोदया, 6 जून 1981 को एक घटना हुई थी पूर्णिया डिस्ट्रिक्ट में रेल के करीब पांच-छह डिब्बे कोसी रिवर में गिर गये थे।

श्री हुसमदेव नारायण यादव (बिहार) : सहरसा में।

श्री रामानन्द यादव : पूर्णिया, सहरसा का बाँडर है, दोनों के बीच में कमला नदी में और कम्पेनसेशन के लिए जो कमिश्नर इप्वाइंट हुए, वह दो वर्ष के बाद इप्वाइंट हुए और आज तक कम्पेनसेशन नहीं मिला है और बहुत से लोग तो चूँकि देर हो गई है, कम्पेनसेशन कमिश्नर के इप्वाइंटमेंट में, इसलिए उन्होंने आवेदन-पत्र ही नहीं दिया क्योंकि लोगों को मालूम ही नहीं था कि कहां पर आवेदन-पत्र दिया जाए।

कम्पेनसेशन के लिए तो सरकार को जब कहीं एक्सिडेंट हो, तो तत्काल क्लेम कमिश्नर को इप्वाइंट कर देना चाहिए ताकि लोग आवेदन दे सकें और आइडेंटिफाई कर सकें कि यह जगह है और लोगों को भी इससे फायदा होता है।

मैं सरकार से जानना चाहता हूँ कि आपने उस घटना में जो लोग मरे थे, उनके परिवारों को या जो घायल हुए थे, उनके परिवारों को आपने कितना कम्पेनसेशन दिया और कितने दिनों में दिया और क्या अभी तक नदी में गिरे हुए छह-सात बैगन जो थे, वह निकाले गये हैं, या नहीं?

महोदया, अब कलकत्ता में घटना घटी। जैसा कि पता चला है, मैं कलकत्ता में गया था, लोगों की काफी मृत्यु हुई है। इस पर सरकार को काफी ध्यान देना चाहिए। कलकत्ता एक बहुत बड़ी शहर है, वहाँ हर वक्त ट्रेन आती, जाती है और कम्प्यूटर्ज आते, जाते हैं। वहाँ पर

सेफ्टी मेजर्ज की अत्यंत आवश्यकता है। मुझे लोगों ने वहां बताया कि सेफ्टी मेजर्ज के अभाव में और ह्यूमन नेग्लिजेंस की वजह से यह घटना हुई और ऐसी घटना कलकत्ता शहर में, जहां हर पांच-छह मिनट के बाद एक ट्रेन चलती रहती है, क्योंकि लोगों को दफ्तरों में आना पड़ता है, अगर इस तरह की घटनाएं होती रहेंगी, तो अच्छी बात नहीं है। सरकार को इसमें जल्द से जल्द सेफ्टी मेजर्ज लेने चाहिए और कम्पेनसेशन कमिशनर का इन्क्वायरी जल्दी कर दे ताकि लोग दख्खान्त देकर अपना कम्पेनसेशन ले सकें।

महोदया, रेलवे एम्पलाईज इस देश के निर्माण में बहुत बड़ा पार्ट अदा करते हैं। रेलवे में काम करने वाले जो मजदूर हैं उन की भी समस्याएं हैं। सरकार को उन की समस्याओं के सम्बन्ध में सहानुभूतिपूर्वक विचार करना चाहिए और जो उन की जायज मांगें हैं उन को मान लेना चाहिए। अभी बहुत सी जगहों पर रेलवे एम्पलाईज के लिए मेडिकल फेसिलिटीज बहुत दूर-दूर जगहों पर हैं। ऐसे छोटे-छोटे स्टेशन हैं, जंक्शन हैं जहां पर एक-दो लाइन मिली हुई हैं। वहां कोई अस्पताल नहीं है। वहाँ भी ऐसी आइडेंटिफाइड जगह है जहां रेलवे अस्पताल की जरूरत है, उस की वहां व्यवस्था होनी चाहिए। आप को आइडेंटिफाइ करना चाहिए कहां-कहां अस्पताल की जरूरत है व्यों कि दूर-दूर जा कर ट्रीटमेंट कराना पड़ता है, लोगों को परेशानी होती है। इस की व्यवस्था होनी चाहिए।

महोदया, मुना है कि कोच फैक्ट्री एस्टेब्लिश होने वाली है। यह कोच फैक्ट्री या तो गोरखपुर में स्टेब्लिश हो, या सिवान में हो या छपरा में हो क्यों

कि कलकत्ता से आप आइये जमालपुर के बाद आप का मोकामा पड़ता है और फिर इस लाइन में एन ई आर में कहीं भी कोई फैक्ट्री नहीं है। मैं चाहूंगा कि कोच फैक्ट्री जो एस्टेब्लिश होने वाली है वह या तो गोरखपुर में, नहीं तो सिवान में, नहीं तो छपरा में हो।

महोदया, जमालपुर सब से बड़ा इन का वर्कशाप था और जमालपुर, जो बिहार में अवीधत है, एशिया का सब से पुराना वर्कशाप था। वहां हर तरह के इंजन, कोयले के इंजन, डीजल के इंजन, इलेक्ट्रिक इंजन सब की रिपेयर होती थी। जब कोयले के इंजन कम हो गये तो दूसरी-दूसरी रिपेयर होने लगीं। कुछ रेलवे का सामान भी बनता था। उस में एक जमाना था 46 हजार वर्कर काम करते थे लेकिन उस में 14 हजार से भी कम वर्कर काम कर रहे हैं। डीजल इंजन की रिपेयर का काम वहां होता था, वह भी बन्द हो गया है। इस तरह से बिहार की एम्प्लायमेंट पोर्टेंशियलिटी को घटाया जा रहा है। वहां पर रिपेयर की सुविधाएं प्राप्त हैं, नयी चीजें बनाई जा सकती हैं। कुछ इंस्ट्रूमेंट्स को रिपेयर किया जा सकता है। यह जो सुविधाएं वहां प्राप्त हैं उन को यूटिलाइज करना चाहिए, न कि दूसरी जगह जा कर दूसरी वर्कशाप स्थापित करनी चाहिए। मैं चाहूंगा कि नया व्यय करने के बजाय जो यह कारखाना है, शेड है, हर चीज उपलब्ध है उस को रिनोवेट कर के बढ़िया तरीके से चलाएं तो मैं समझता हूं कि यह आप की बहुत बड़ी सेवा कर सकता है, रेलवे विभाग की।

महोदया, प्लानिंग कमिशन ने पैसा बहुत कम दिया है। मैं ने पिछली दफा भी कहा था रेलवे बजट पर बोलते हुए कि प्लानिंग कमिशन को पैसा देना

[श्री रामानन्द यादव]

चाहिए अधिक ताकि रेल विभाग अपने ही रेवेन्यू से डेवलपमेंट का काम कर सके, नयी रेलवे लाईन जो टेकअप की हैं उन को कम्प्लीट कर सके, जो बहुत दिनों से पड़ी हुई हैं उन को पूरा कर सके, यात्रियों को एमेनिटीज दे सके । रेल विभाग सारी इंडस्ट्री को फीड करता है, सेवा करता है, उसी पर सारा देश मुनहसिर करता है, इस विभाग को प्लानिंग कमीशन को अधिक से अधिक पैसा एलोकेट करना चाहिए, यह मैं प्लानिंग कमीशन से भी चाहूंगा और सरकार भी बार-बार लिखे जिस से कि वह करे ।

जहां तक डिवीडेंड का सवाल है, मेरा अपना ऐसा ख्याल है कि रेलवे डिवीडेंड तो सरकार को लेना ही नहीं चाहिए, उस पैसे को छोड़ देना चाहिए । अगर यह पैसा छोड़ दिया जाय तो बहुत बड़ा जो बोझ रेलवे विभाग पर है वह खत्म हो सकता है, रेलवे विभाग स्वतः अपने निर्माण के कुछ कामों को कर सकता है, विकास कर सकता है, एमेनिटीज दे सकता है । सरकार को सोचना चाहिए और एक पालिसी निर्धारित करनी चाहिए कि रेलवे डिवीडेंड को सरकार न ले । मैंने जैसा बताया था कि रेलवे में आप नयी लाइनों को टेकअप न कीजिए । जितनी लाइनें आप ने ब्राड गेज में कंवर्सन के लिये ली हैं या नयी लाइनें बनाने के लिये आप ने आज तक ले कर कम्प्लीट नहीं की हैं और जिन पर अथूरा काम पड़ा है उन को आप पहले खत्म करिये और उसके बाद ही किसी नयी लाइन को हाथ में लीजिए । अगर कहीं इंडस्ट्रियल एरिया में या बार्डर एरिया में बहुत जरूरी हो तो वहीं नया काम हाथ में लेना चाहिए नहीं तो जब तक

आप के हाथ में जो काम है उस को कम्प्लीट कर के ही दूसरा काम आप लीजिए । जैसे भटनी से बनारस को ब्राड गेज की लाइन बनाने का काम आप ने 75 या 77 में लिया था लेकिन आज तक उस को पूरा नहीं किया । आज तक 3 करोड़ रुपये उस पर खर्च हुआ है और इस वर्ष उस के लिये एक करोड़ का एलोकेशन है । आप महोदया, मुन कर ताज्जुब करेंगी कि अगर किसी आदमी को बनारस आना पड़े गोरखपुर से तो उस को गोरखपुर से भटनी और फिर वहां से ट्रेन बदल कर बनारस आना पड़ेगा और अगर उस को बनारस से इलाहाबाद हाई कोर्ट के लिये जाना हो तो उस को फिर बनारस में ट्रेन बदलनी पड़ेगी । इसलिये इस लाइन का महत्व है और इसलिये जल्दी से जल्दी इस को पूरा किया जाय और भटनी नेपाल से दूर नहीं है । यह बार्डर की लाइन है । इसलिये इस को जल्दी से जल्दी ब्राड गेज करने की व्यवस्था करनी चाहिए, ऐसा मेरा अपना ख्याल है ।

आज 40 हजार वैनस ऐसे हैं कि जो रिप्लेसमेंट के लायक हैं । कुछ वगनस ऐसे हैं कि चाहे वे पैसंजर गाड़ियों के हों या माल ढोने वाले हों जिन में दरवाजे नहीं हैं, किसी के पाखाने का दरवाजा टूटा हुआ है, किसी का मेन दरवाजा टूटा है, किसी की खिड़की टूटी है और कहीं पर उन में बार नहीं है और जॉयिंग इतनी होती है कि जिस की इतिहा नहीं है । तो इन का रिप्लेसमेंट होना चाहिए । इन वैनस की वजह से भी दुर्घटनाएं होती हैं । सरकार को चाहिए कि इन के रिप्लेसमेंट का काम वह द्रुतगति से करे ताकि खराब वैनस की वजह से जो पैसंजर्स को और माल को क्षति होती है उस को खत्म किया जा सके ।

14000 किलोमीटर का ट्रैक ऐसा है कि जिसकी आज रिन्यूअल की जरूरत है। बहुत दिनों की यह लाइन है और इन का रिन्यूअल नहीं हुआ है। ऐसी लाइनों पर तो एक्सीडेंट्स होंगे ही। हम चाहते हैं कि हर कहीं हम जल्दी से जल्दी पहुंच जायें और हम सब इस के लिये डिमांड भी करते हैं कि ट्रेनों की स्पीड बढ़ानी चाहिये क्योंकि कोर्ट में समय पर पहुंचना चाहते हैं। लेकिन ट्रेनों की स्पीड तो तभी बढ़ेगी जब की रेल की लाइनें मजबूत हों। अगर उन का रिन्यूअल नहीं होता है और उन को हम मजबूत नहीं करते हैं तो दुर्घटनाएँ होंगी ही और हमारी गाड़ियाँ तेज नहीं चल सकेंगी और समय की बचत भी वहीं होगी। ऐसी सूरत में सरकार से चाहूंगा कि उस को ट्रैक्स का रिन्यूअल भी जल्दी कर देना चाहिए।

बहुत दिनों से, 1975 से सरकार के सामने एक योजना पड़ी है पटना के पास गंगा पर रेलवे ब्रिज बनाने की। मैं चाहूंगा कि सरकार विशिष्ट तौर पर इस योजना के संबंध में बताये कि इस बारे में क्या प्रयास हो रहा है और इस को कब तक आप पूरा करना चाहते हैं। गंगा पर यह ब्रिज नार्थ बिहार को कनेक्ट करेगा और गाड़ी सीधे नेपाल तक जा सकती है, रक्सौल तक हम सीधे जा सकते हैं और इस से डिफेंस परपज की पूर्ति होगी, उस के लिये यह बहुत जरूरी है क्योंकि हम को जो डिफेंस इन्विपमेंट भेजने होते हैं वह इस के द्वारा जा सकते हैं खास कर रक्सौल साइड में। इसलिए इस ब्रिज का बनना निहायत जरूरी है। सरकार इस ब्रिज को जल्दी से जल्दी पूरा करे चाहे जो भी पैसा इस पर खर्च करना पड़े।

महोदया, बहुत से एक्सीडेंट्स जो होते हैं खासकर नार्थ बिहार के फ्लेड

एरिया में वह बुडन ब्रिज के कारण होते हैं। कोसी एरिया में बुडन ब्रिज पुराना हो गया है, इसलिए दुर्घटनाएँ होती हैं। 1981 में जो दुर्घटना हुई थी सहरसा में वह भी बुडन ब्रिज पर हुई थी। मैं चाहूंगा कि इसको रिप्लेस किया जाए। पुराना हो गया है तो उसको नया बनाया जाए। जहाँ पर परमेनेंट स्ट्रक्चर खड़ा करने की जरूरत है वहीं नया स्ट्रक्चर खड़ा किया जाए। पुराने ब्रिज को हटाकर नया बनाइये ताकि खतरे की संभावना कम हो जाए।

महोदया, लखनऊ से सोनपुर तक ब्राड गेज लाइन बन रही थी। अगर हमको सिवान या छपरा जाना होता है तो हम लखनऊ या गोरखपुर होकर नहीं जा सकते। हमें पटना होकर जाना पड़ेगा क्योंकि अभी उस पर गाड़ी ठीक से नहीं चल रही है। सरकार को चाहिए कि उस पर ब्राड गेज की गाड़ी यहीं से सीधी चलाये ताकि हम सीधे वहाँ पहुंच जायें। तो एक थू ट्रेन वहाँ से स्टार्ट कीजिए जो सोनपुर तक कम से कम हो या सोनपुर से आगे जाए क्योंकि लाइन तो बन गई है। उस लाइन को कंप्लीट कीजिए। वह बहुत महत्वपूर्ण लाइन है। वह समूचे नार्थ बिहार, यू० पी० को फीड करती है, उससे लोगों की आवश्यकताएँ पूरी होती हैं, अतः उसको पूरा किया जाए।

माननीया, मिनरल वेलथ बिहार के छोटा नागपुर सब-डिवीजन में बहुत हैं। मिनरल जो निकलते हैं उसको छाने के लिए लाइन की आवश्यकता होती है। अभी लोहे का जो मिनरल है वह काफी निकला है, कोयला निकला है, लेकिन वेगन और रेल फॉसिलिटी के अभाव में यहाँ से सारी चीजें देश के कोने-कोने में नहीं पहुंच पाती हैं। इसलिए जहाँ

[श्री रामानन्द यादव]

कहीं भी मिनरल वैल्य मिलती हो उस एरिया में आपको अधिक से अधिक रेलवे लाइन बना देनी चाहिए ताकि मिनरल वैल्य इस देश के जिस कोने में भी उसकी आवश्यकता पड़े सुविधा से वहां पहुंच सके क्योंकि रेल का ट्रांसपोर्ट ऐसा है जो सस्ता पड़ता है। इसलिए छोटा नागपुर सब डिविजन में आप जो प्रेसर देना चाहिए और खासकर रामगढ़ से हजारीबाग तक कोई रेल लाइन नहीं है, बहुत दिनों का प्रयोजन है, लेकिन बनी नहीं है। इसलिए सरकार को ऐसी जगहों पर भी रेल लाइन बनानी चाहिए और उन क्षेत्रों को आइडेंटिफाई करना चाहिए।

महोदया, अभी गंगा पर एक पुल बना है गांधी सेतु, पटना के पास बना है। इससे पहले महेन्द्रू घाट तक 6 स्टीमर चलते थे। अब केवल एक स्टीमर चलता है, एक सुबह जाता है एक शाम को जाता है। स्थिति यह है कि उसमें जितने वर्कर काम करते थे वे सब के सब अनइंफ्लाइड हो गये। उनको कहीं भी ऐंजार्ब नहीं किया गया है। मैं मांग करूंगा सरकार से कि उनको ऐंजार्ब किया जाए। जहां कहीं भी आपको सुविधा हो, उनको जल्दी से जल्दी ऐंजार्ब कर लिया जाए ताकि वे तबाही से बच जायें। पीछे अनशन भी उन लोगों ने किया था, दिल्ली में डेपुटेशन लेकर वह आये थे, रेल मंत्री जी से शायद मिले होंगे। उनकी संख्या कम से कम 500 है जो आज निराधार हो गये हैं, उनके पास जीवन यापन के साधन नहीं रह गये हैं। अतः उनको ऐंजार्ब करने की व्यवस्था जल्दी से जल्दी की जाए क्योंकि सारा ट्रेफिक उस रूट से डाइवर्ट हो गया है, लोग मिनी बसों में चले जाते हैं। इसलिए उनको शीघ्र आप ऐंजार्ब करें।

महोदया, अभी एन० ई० रेलवे के रिनोवेशन के लिए बहुत कम पैसा दिया गया है, केवल 1 करोड़ 521 लाख रुपये अलाट हुआ है। एन० ई० रेलवे सीमा से दौड़ती है नेपाल को। अगर चीन चाहे तो लासा से आठ मिनट में आकर गोरखपुर को बम कर सकता है, छपरा को बम कर सकता है, पटना को बम कर सकता है। एन० ई० रेलवे लाइन ऐसी है जिसकी वह मदद ले सकता है। ये रेलवे लाइन ऐसी सरहद पर है जिस को गार्ड करना बहुत आवश्यक है। आपको हर तरह का सामान इन बार्डर पर भेजना पड़ता है, हो सकता है मिलिटरी के इक्यूपमेंट भी भेजने पड़ते हों, आपको इस लाइन को अच्छे ढंग से बनाना चाहिये और इसको ठीक करना चाहिये और इस पर अधिक से अधिक रुपये का एलोकेशन करना चाहिये।

बहुत से शहरों में ऐसे गूमटी है, क्रासिंग्स हैं जो बहुत ही कंजस्टेड हैं। जैसे पटना में मीठापुर है। पटना मेन स्टेशन से तकरीबन 150 गज से भी कम यानी 100 गज की दूरी पर गूमटी है। वह गूमटी बराबर बढ़ रही है। परिस्थिति यह हो जाती है कि 1000 आदमी को इधर से और हजार आदमी को उधर से आना-जाना पड़ता है। वहां पर लोगों की यह मांग रही है कि या तो ग्रैंडप्राउंड ब्रिज बना दीजिए या ओवर ब्रिज बनाइये, ऐसे शहरों में जहां कंजेशन ज्यादा है और जहां इस तरह के ओवर ब्रिज की जरूरत है। इसको सरकार को जल्दी से जल्दी बनाना चाहिये क्योंकि एक्सीडेंट भी बहुत होते हैं। लोगों का काम छूट जाता है, मार्किट करने के लिये आते हैं वह भी ठीक से नहीं होती है। परिस्थिति ऐसी होती है कि वे समय पर पहुंच नहीं पाते हैं और एक्सीडेंट बहुत होते हैं इसलिये मीठापुर क्रासिंग

पर एक ओवर ब्रिज बनना चाहिये। सिवान से केवल 100 गज की दूरी पर पकेरिया एक जगह है। घाघरा नदी पर जो ब्रिज है, जब अंग्रेज लोग शासन करते थे तो उन्होंने इस ब्रिज को बनाया था। यह ब्रिज पब्लिक के चलने के लिये बनाया गया था। यह शहर के बिल्कुल पास है, डिस्ट्रिक्ट हेडक्वार्टर भी है, तीन-चार कालिज भी हैं और लोग प्रतिदिन बाजार भी करने जाते हैं, नौकरी अटेंड करने जाते हैं, विद्यार्थी पढ़ने जाते हैं, रोज एक्सीडेंट होते हैं, जब ब्राडगेज लाइन बनानी पड़ी तो पैडेस्ट्रियन, ग्राम लोगों के चलने के लिये जो पहले ब्रिज बना हुआ था उसको हटा दिया गया है। मैंने एक पत्र उस संबंध में सरकार को दिया है और एक डेपुटेशन भी इनके सामने गया था एजिटेशन के रूप में रेलों को रोकने के लिये तो मेरा कहना है कि जिस प्रकार से लखीसराय पर ब्रिज बना हुआ है जिससे लोगों को आने-जाने में बड़ी सुविधा है उसी प्रकार कोलिया ब्रिज के ऊपर भी लोगों के आने-जाने की सुविधा के लिये बना दें, जैसा कि पहले प्रावधान था। बूडन ब्रिज के बगल में आपको थोड़ा-सा रास्ता बना देना है ताकि लोगों आसानी से आ जा सकें। क्योंकि वह रीवर है और जब वहां फ्लड आ जाता है तो लोगों को चार-चार मील घूम कर आना पड़ता है, इस को आपको दूर करने की कोशिश करनी चाहिये।

मैं सिवान से आता हूं, छपरा से संबंध रखता हूँ। ये दोनों स्टेशन ऐसे हैं खासकर सिवान—जो राजेन्द्र बाबू की जन्म भूमि है...

उपसमाध्यक्ष [डा० (श्रीमती)] नाजमा हेपतुल्ला: अभी आप सिवान और छपरा के बारे में बोल चुके हैं।

श्री रामानन्द यादव: इनके स्टेशन के संबंध में बात करना चाहता हूँ।

सिवान में ग्रेन मार्केट है, उत्तर प्रदेश के बाहर पर है और वहां दो-चार शूगर फेक्टरी भी हैं। लेकिन यहां का स्टेशन अच्छा नहीं है। इस स्टेशन पर पब्लिक के लिये एमिनिटीज की, गुड्स को इधर से उधर भेजने के लिये, इस स्टेशन को अच्छा करने की जरूरत है। इस स्टेशन को डेवलप करने की बहुत जरूरत है। छपरा स्टेशन भी शायद विश्व का सबसे लम्बा रेलवे स्टेशन है। ऐसी स्थिति में वहां पर तीनों तरफ से गाड़ियां आती हैं। इसलिए इस स्टेशन को डेवलप करना अत्यन्त आवश्यक है। वहां पर जो रेलवे का हास्पिटल है वहां पर काफी फेसिलिटीज नहीं हैं। मेरा यह कहना है कि उस हास्पिटल में फेसिलिटीज प्रोवाइड होनी चाहिए।

महोदया, रेलवे को काफी क्लेम देना पड़ता है। इसका कारण यह है कि वेगन्स में काफी पिलफ्रेज होती है, चोरियां होती हैं। मैं सरकार से जानना चाहता हूँ कि पिछले दो वर्षों में आपको कितना क्लेम देना पड़ा, इसके आंकड़े आप हमें बताएं। इन क्लेम्स के संबंध में आपको वकील बहाल करने पड़ते हैं। जो सामान चोरी हो जाता है, उसके क्लेम के संबंध में वकीलों की बहाली करना पड़ती है। अभी हालत यह है कि बहुत से वकील 20-20 वर्ष से बहाल लिये हुए हैं। मेरा कहना यह है कि आप वकीलों के लिए भी एक टर्म बांध दीजिये। तीन साल या पांच साल के लिए किसी को एंपाईन्ट कीजिये। अभी हालत यह है कि एक वकील बहाल हो जाता है और जब वह 20-25 वर्ष तक बना रहता है तो वह क्लेम वालों से भी मिल जाता है और रेलवे को जो फायदा मिलना चाहिए वह नहीं मिल पाता है। उसमें वेस्टड इंटेरेस्ट आ जाते हैं। इस लिए मैं चाहता हूँ कि आप नये सिरे

[श्री रामानन्ध यादव]

से एपायटमेन्ट कीजिये और उसकी टर्म निश्चित कीजिये ।

इसके साथ-साथ मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि फूड कारपोरेशन आफ इंडिया का अन्न भी रेलवे के द्वारा डोया जाता है । फूड कारपोरेशन की तरफ से यह कहा जाता है कि हमको ओपन वेगन्स दीजिये । ओपन वेगन्स देने में एक बात यह होती है कि उसमें से आसानी से चोरी की जा सकती है और उसमें अन्न कम लादा जाता है और बाद में कहा दिया जाता है कि अनाज चोरी हो गया । इस कमी के लिए रेलवे को क्लेम देना पड़ता है । ओपन वेगन्स में अनाज कम लादा जाता है । इससे अष्टाचार बढ़ता है । इसलिए मेरा सुझाव है कि आप एफ० सी० आई० को ओपन वेगन्स देने के बजाय अन्न ढोने के लिए क्लोज वेगन्स दीजिये ताकि रेलवेज को एफ० सी० आई० को किसी प्रकार का कोई क्लेम नहीं देना पड़े ।

महोदया, हमारे यहाँ सोशलिज्म में विश्वास करने वाले लोग बार-बार यह कहते आए हैं कि रेलवे में किसी प्रकार का गाड़ियों का क्लासिफिकेशन नहीं होना चाहिए । आपने थर्ड क्लास को समाप्त करके सेकेंड क्लास और फर्स्ट क्लास कर दिया । लेकिन फर्स्ट क्लास के साथ-साथ अब टू-टायर और फर्स्ट क्लास ए० सी० सी० आदि कुछ क्लासेज और बढ़ा दी गई हैं । मैंने तो इन बड़ी क्लासेज से ट्रेवल नहीं किया है । लेकिन ये क्लासेज बढ़ाना कोई उचित बात नहीं है । इन पर खर्च भी बहुत अधिक होता है । जो लोग समाजवादी समाज व्यवस्था में विश्वास करते हैं उनकी यह मांग रही है कि रेलवे के अन्दर क्लासिफिकेशन को तोड़ दिया जाय और अधिक

से अधिक सुविधाएं सेकेंड क्लास में ट्रेवल करने वाले यात्रियों को प्रदान की जायें । फर्स्ट क्लास और टू-टायर ए० सी० सी० और फर्स्ट क्लास ए० सी० सी० में यात्रा करने वालों को सेकेंड क्लास के यात्रियों से अधिक सुविधा प्रदान की गई है । आप जानते हैं कि सेकेंड क्लास में चलने वालों की संख्या सब से अधिक होती है । लेकिन उनको एमिनिटीज कम मिलती हैं । मैं चाहता हूँ कि जो सम्बन्धी दूरी की यात्रा करने वाले होते हैं और सेकेंड क्लास पैसेंजर होते हैं उनको अधिक एमिनिटीज प्रदान की जानी चाहिए । सेकेंड क्लास पैसेंजर्स की जो एमिनिटीज अभी कम हैं उनको बढ़ाया जाना चाहिए । मैं सरकार को सुझाव दूंगा कि सरकार जल्दी से जल्दी इस क्लासिफिकेशन को खत्म करके केवल एक सेंकेंड क्लास ही रखे और उसमें सारी एमिनिटीज इस तरह की हो ताकि सब लोग सो सकें, चल सकें और बैठकर जा सकें । सेंकेंड क्लास में रिजर्वेशन की व्यवस्था रखिये, केवल सेंकेंड क्लास में ही रखिये, फर्स्ट क्लास करके मत रखिये । . . . (अवधान) . . . सेंकेंड क्लास में ही ऐसा प्रोविजन किया जाय ताकि जो फर्स्ट क्लास में चलने वाले हैं उनको भी आराम हो, वह ठीक से चल सकें और जो गरीब तबके के लोग हैं वे भी सुविधा से चल सकें । अगर आप यह क्लासिफिकेशन आलटुगेदर रिमूव कर देंगे तो लोग समझेंगे कि हमारी सरकार समाजवादी व्यवस्था की तरफ कदम बढ़ा रही है ।

आखिर में महोदया, मैं रेलवे कमीशन के बारे में कहना चाहता हूँ । रेलवे कमीशन का गठन जिस ढंग से होता है वह ठीक नहीं है । वहाँ पर नियुक्ति अप्वाइन्टमेन्ट आदमी की इन्टीग्रेटी, आदमी की समझदारी से नहीं किया जाता है, इसको पोलिटिक्सी, जनता पार्टी के टाइट

में अनुभवही लोगों को हटाकर नये नये लोगों को रेलवे कमीशन का चैयरमैन बना दिया गया, जो केवल 6 महीने पहले 2 महीने पहले से काम करते थे।

They had to go the court and it was stayed.

मैं नाम लूंगा तो... (व्यवधान)... मैं नाम छोड़ देता हूँ... (व्यवधान)...

रेलवे सर्विस कमीशन जो आपका है उसमें सुधार लाने की आवश्यकता है। यहां रेलवे की छोटे-छोटे इम्प्लोईज, गाइड, टी० टी० सब तरह के नौकरी-पेशा के लोग बहाल होते हैं...

उपसभाध्यक्ष [डा० (श्रीमती) नाजमा हेपतुल्ला] : यादव जी, अब और कितना बोलेंगे ?

श्री रामानन्द यादव : उनसे पैसा लिया जाता है और तब बहाली करते हैं। मुजफ्फरपुर में एक व्यक्ति अप्रैल 1976 में, उनको हटा दिया गया, कांग्रेस पार्टी ने हटाया। मुझे याद है कि वे जब से कुर्सी पर आये पाँच-गोख हजार एक आदमी से लेते थे। सलेक्शन हो जाने के बावजूद जब तक 5 हजार रुपया नहीं देंगे तब तक वे अप्रैलमें लेटर नहीं भेजते। तो रेलवे सर्विस कमीशन में व्याप्त इस करप्शन और भ्रष्टाचार को हटाने की आप व्यवस्था कीजिये। गत-दिन हम लोगों के यहां लोग आते हैं कि हमारा सलेक्शन हो गया है लेकिन उनकी मांग है, रुपये के अभाव से हम वहां नहीं जा रहे हैं, आप कुछ कीजिये या चयन होने लगा है, वहां चिट्ठी लिख दीजिये, पैरवी कर दीजिये। इस विषय में इस रेलवे कमीशन को आप पवित्र बनाने की चेष्टा कीजिये और इन्टीग्रेटी वाले पर्सन्स, जिनमें लोगों को आस्था हो, जो करप्शन न करें, ऐसे लोगों को वहां नियुक्त किया जाय। आप रिज्यू कीजिये

जितने अप्रैलमें हट गए हैं, सब को देखिये, बहुत से जो वेस्टेड इन्टरेस्ट हैं, जो इस तरह के लोग हैं वे गड़बड़ी करते हैं। इसलिये इन लोगों को हटाकर नये सिरे से अच्छे लोगों को अप्रैल कर रेलवे पब्लिक सर्विस कमीशन से भ्रष्टाचार को हटाने की व्यवस्था कीजिये। इन शब्दों के साथ मैं इस मांग का समर्थन करता हूँ।

SHRI R. RAMAKRISHNAN: Madam Vice-Chairman, I do not see either the Railway Minister or his assistant here. But it is as well that my good friend, Mr. Mallikarjun, is here. He understands the subject better and it is a pity that he was removed from the Railway Ministry where he was doing good work. Of course, this is the prerogative of Mrs. Gandhi. I do not have to say anything on that.

I have great admiration for the Railway Ministry and for the officers connected with the Railway Ministry because it is the only Ministry where meticulous follow-up replies to the points raised by Members are given. In the last two or three years, I have received very detailed replies to the points I have made here and I only hope that the Government of India will function as well in the other Ministries.

Madam Vice-Chairman, Indian Railways is the second largest in Asia and perhaps the fourth or the fifth largest in the world. Nearly 14,000 Kms. of ageing track require replacement and more than 6 per cent of the wagons have outlived their age. It is a pity that the Planning Commission has given only Rs. 5,100 crores in the Sixth Plan as allocation for the Railways against Rs. 10,000 odd crores they have asked for. I hope that the railway Minister will continue in his efforts to convince the Planning Commission and the Planning Minister, the Prime Minister and the Finance Minister to see that larger allocation for this life-line of ours is given.

[Shri R. Ramakrishnan]

At the outset though the hon. Mr. Ghani Khan Chaudhuri is absent, I must say that I am perhaps one of the very few people who are really appreciative of the wholesale "massacre" that he has done in the Railway Board—if I may use this strong word. I do not know about Mr. Gujral or the other Members who were there in the Railway Board. But I must really admire the guts of Mr. Chaudhuri and I think this will take the bureaucrats away from the complacency which they usually have about their supreme role in running this country. I hope as a follow-up of that, the new team will function very effectively in course of time. It is not the personalities, but it is sometimes the bureaucratic arrogance of some of the officers—with due respect to those who are sitting there—which I must condemn during my speech.

Madam, the Minister has in his reply to the Railway Budget and on several other forums stated that he is very conscious about the safety, punctuality and also about the security and things like that. But even yesterday morning, we had the sad report of the derailment of the Island Express at Karunapally in Kerala and nearly 30 or 40 people have been seriously injured and one of them is very critical. I do not know whether he has died; I hope not. Things like this are a very common feature and I hope the Minister will follow up his statement by seeing that continuous effort is maintained for ensuring the safety of the railway passengers. In this connection, I do not think that the Members of Parliament and others who raise these issues as and when accidents happen, care to follow what is the result of the enquiry. These accident reports should be periodically reviewed by some high level committee and a comprehensive report placed in Parliament so that we may know what exactly or how exactly the accident took place. These follow-up measures are wanting.

Recently there was a report of a

murder of a woman passenger near Agra station in the GT Express. If things like that happen in daylight, it is really a sad commentary on the running of the railways. The Minister should immediately take this up and not just for instance, sometimes they take the responsibility and sometimes they push it on to the State Government. There should be a fixation of responsibility between the railways and the State Governments and something should be done to provide security for the passengers.

I really welcome the increase in the accident compensation from Rs. 50,000 to Rs. 1 lakh. It is definitely a very progressive step. About a couple of years back, I wanted that the entire Indian Railways Act which is outmoded in many ways—the hon. Law Minister is also sitting here; he may have a look at it—should be reviewed thoroughly and updated.

Then I come to the computerisation plan for reservations at least. In Delhi station alone, I am told they are handling more than 45,000 reservations. At major stations like Madras, Bombay, Calcutta also, besides Delhi, the passenger reservations should be computerised and some amount should be set apart for that. It is a very small amount though and there should be some constant follow up of what exactly is going on.

While talking about computerisation, I think it is high time the Indian Railways should also have containerisation, like we have for shipping. The railways should also have containerisation. This has been started in a small way but it has not been followed up. This will help not only in reducing transit losses and railway claims but also the goods to reach the destination.

I would also like to ask the Minister what happened to the Palace on Wheels which was started with a lot of fanfare and publicity. I am told that it has become a big flop. I do not think the Ministry should be too much worried about it. These things are foreign exchange earners and it

will take some time for them to get popular. I think not only the Palace on Wheels should be continued but there should also be a Palace on Wheels for the South so that the southern circuit may also be included in that. Now Madam, since the time is very short, I will come to a few points regarding my own State, Tamil Nadu. There has been a long-standing demand—I do not know why they are not conceding it—that the G.T. Express should be named after the great freedom fighter called Bharati and it should be called the Bharati Express. I would earnestly request the Railway Minister not to stand on any sort of formalities on this. He should immediately announce that the GT Express has been named after the great man Bharati. And further I demand that the Tamil Nadu Express also be named after our great leader Arignar Anna and called the Arignar Anna Express, in memory of the great man. And also the Tuticorin Express, which is going through the constituency of the great Kamraj, should also be called the Kamraj Express. These three things will help to perpetuate the memory of the leaders of our country.

SHRI HAREKRUSHNA MALLICK (Orissa): You can name a train after some lady worker.

SHRI R. RAMAKRISHNAN: Yes, I welcome that. You can have Jhansi Ki Rani and things like that. I do not mind.

Then the Tuticorin-Dindigul-Madurai railway line has always figured in the Railway Budget and Appropriation discussion, both in this House and in the other House. A very paltry provision has been made. I do not know whether I will be alive when this line is completed, with the slow pace with which it is...

SHRI HAREKRUSHNA MALLICK: We wish you a very long life.

SHRI R. RAMAKRISHNAN: Thank you. But with the snail's pace at which it is going on...

THE VICE-CHAIRMAN [DR. (Shrimati) Najma Heptulla]: I think we should wish shorter life for the plan of the project.

SHRI R. RAMAKRISHNAN: With the snail's pace at which it is going on, I do not think this line will ever be completed. No doubt the Railway Minister says that there is resource constraint and all that. One must look at the entire railway map of India and then perhaps can the regional imbalances be corrected. We should have an eye on the traffic and the freight earnings which can be got out of it. This is a valuable railway; I do not know why they are cooling their heels on it.

Then another thing which has very much figured is the mass rapid transit system at Madras, a city which is bursting at its seams with a population of over 5 million. And you have made a very small provision of Rs. one crore. It is nothing. It is just like a drop of water for a person who is dying of thirst. If you make such small provisions, you may as well drop the project. If you are serious about it, you should have a time-bound programme and complete this as early as possible. Madam, I would very much invite you to Madras to have a look at the electric trains which are so overcrowded. Why can't the Railways take a lesson from the foreign railways and have automatic door-closing system so that there are less chances of accidents? And then three or four overbridges have been pending for a long time in the Madras city, like Chetpet, Nanganallur, Chrompet. My friend Mr. Mohanarangam is not there. Otherwise, he would have got up and said something. It is causing a traffic jam in the absence of these overbridges in the city. The travail of the commuters could be eased by more trains there.

Then, Madam, you know that Ooty or Udamangalam is the queen of hills in the Nilgris and besides the nature of the beauty there is the beauty of

[Shri R. Ramakrishnan]

the hill railway which is just like the one you have for Simla, much more beautiful scenic beauty is there. It is one of the show-pieces for foreign tourists. Because of frequent landslides and things like that, it is closed for more than six months. The Railway Administration should see that something is done about the landslide spots with various modern equipments that are available, and also new engines should be provided there. What is provided is an old model engine. That is not having proper pulling capacity. So modern engines of the same design can be built at the locomotive factory so that new engines are there. There should be more frequent service of the train between Mettupalayam, that is on the plains, and Ooty on the hills, passing through Coonoor. Many of the foreigners take their children and others to show glimpses of hill railways. There was a talk some years back that they were going to close this railway. The Railway Minister should assure that this railway will never be closed down in the interest of the country.

Then, Madam, I have got one or two small points. The Zonal Railway Users and the District Railway Users Committees were dissolved by a stroke of pen earlier because of the accusation that they were loaded with a Minister's man, or something like that. I was also a member of that Committee. I do not know whether it has been reconstituted. It does not matter whether I am a member or not. These Committees were performing very useful work at the zonal and divisional level. I do not know whether these have been reconstituted. If not, I would request the Minister to reconstitute these Committees.

Then, Madam, about the Integral Coach Factory in Madras, Mr. Ramnand Yadav has spoken, and gone. He wanted that any extension should be done elsewhere. Any extension

should be done only in Madras because the technical skill and semi-skill is available there. There is also a lot of resentment at the lower level between the inspection staff and others. This should be looked into immediately.

The other matter is about the horse-boxes. You know, Madam Vice-Chairman, I am the President of the Madras Turf Club. There are very few horse-boxes in the country, and they fetch a lot of revenue for the railways. They do not have enough horse-boxes for transport from Calcutta, Madras, Bangalore, Bombay, Coimbatore and other places like that. I would request the Railway Minister to see that horse-boxes are available in plenty. These boxes go somewhere and they get stuck up. There should be some monitoring of these boxes.

Only in season time between April to June, they have got a first-class air-conditioned coach in the Nilgiri Express. It should be made available at other times also because there is a lot of demand for the first-class air-conditioned coach. And this should be introduced immediately.

With these words, I support the Railway Appropriation Bills, and I hope that our popular Minister, Mr. Ghani Khan Chaudhuri, who, despite many outbursts and other acts has endeared himself to me at least and I do not know about others, will continue in the Railway Ministry and give a popular regime.

श्री कृष्णानन्द जोशी (उत्तर प्रदेश):
माननीया महोदया, रेलवे मंत्री जी के रेलवे एप्रोप्रिएशन बिल, 1983 का तीनों बिलों का मैं समर्थन करता हूँ।

रेल का देश के आर्थिक विकास में बहुत बड़ा हाथ है, खास करके उन इलाकों का जो पिछड़े हुए हैं। पातायात की सुविधाएं उन तक नहीं पहुंच पाई हैं। देश में अभी काफी हिस्से हैं जो रेल के

स्टेशनों से बहुत दूर हैं। देश में कितने ही लोग ऐसे हैं जिन्होंने अभी तक रेल को देखा नहीं है। उसका लाभ उठाने की तो बात दूर रही।

कई स्थानों के लिए तो रेल का वहां तक पहुंचाना इन्फ्रास्ट्रक्चर है, वहां का आर्थिक विकास उस पर ही आधारित है। यह उन क्षेत्रों की लाइफलाइन का काम करेगी।

सरकार के पास भी विकास कार्यों के लिए अपेक्षित धन की कमी तो रहेगी ही। रेलवे मंत्री महोदय भी फाइनेंशल कंस्ट्रेंट की बात कहते हैं। सीमित साधनों के अन्दर भी प्लानिंग ठीक हो, निर्धारित समय पर काम किया जाए, तो उनका त्वरित लाभ मिल सकेगा। दूसरी तरफ यदि थोड़े किये कार्यों को लम्बे समय तक पूरा न किया जाए और प्रति वर्ष छोटी-छोटी धनराशि ही उनके लिए स्वीकृत की जाए, या रोक दी जाए तो एक्सेलेशन कास्ट उसी मात्रा में बढ़ती जाएगी और जो धन खर्च होता है उसका रिटर्न कुछ नहीं मिलता। इससे लोगों में निराशा और असंतोष बढ़ता है।

अतः छोटी-छोटी लाइनें चाहे नई हों, या छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलना, निर्धारित समय पर पूरा कर के फिर नया काम हाथ में लेना चाहिए।

इस परिप्रेक्ष्य में मैं केवल अपनी बात एक रेलवे लाइन, मुगदाबाद-रामनगर-हलद्वानी छोटी लाइन को बड़ी लाइन और रामपुर-हलद्वानी बड़ी लाइन बनाने तक ही सीमित रखूंगा।

इस रेलवे लाइन की उपयोगिता वर्षों से महसूस की जा रही है। वर्ष 1980-81 के बजट में इस लाइन को प्राथमिकता दी गई थी, लेकिन दुख की

बात है कि सन् 1983-84 वर्ष में दो साल बाद इस लाइन को उपयोगी नहीं समझा गया।

आज ही रेल मंत्री महोदय ने एक प्रश्न के लिखित उत्तर में रेल लाइनों की प्राथमिकताओं का जिक्र करते हुए कहा है—

"In view of severe constraints of funds, which are not adequate to progress all the on-going projects at a satisfactory level, it has become necessary to identify a few on-going projects to be accorded priority with a view to complete these as early as possible so that the Nation can derive the maximum benefit from the investments made instead of thinly spreading the meagre resources over a larger number of projects. A few projects, therefore, have to be slowed down due to inadequate allotment of funds. Only meagre allocations have been made against these projects just to keep these on the books, while comparatively larger amounts have been provided against the projects which are to be expedited during the Budget year."

महोदय, सवाल यह है कि प्राथमिकता किस को दी जा रही है। या तो उन के सोचने की बात है, समझने की बात है। कभी किसी को प्राथमिकता दी जाती है, कभी किसी को। जिस को दो साल पहले इन्होंने प्राथमिकता दी है रामपुर-हलद्वानी लाइन उसको इस वर्ष प्राथमिकता नहीं दी गयी है और कहा गया है कि उस की उतनी आवश्यकता नहीं है। इसी लाइन के बारे में जो 1983-84 में आवश्यक नहीं समझी गयी उस को समय समय पर पहाड़ के आर्थिक विकास को ध्यान में रखते हुए जो सरकार ने प्राथमिकता दी है उस की ओर आप का ध्यान आकृष्ट करना चाहूंगा। कन्सल्टेटिव कमेटी 1978 में तत्कालीन रेलवे मंत्री जी श्री मधु दंडवते जी ने मेरे

[श्री कृष्णानन्द जोशी]

उठाये गये प्रश्न के उत्तर में जो मुझे लिखा, हम लाइन के बारे में, मैं उस की यहां उद्धृत करना चाहूंगा जिस से स्पष्ट हो जायेगा कि इस की उपयोगिता उस समय भी महसूस की गयी, क्योंकि महसूस की गयी थी यह उन्होंने बहुत साफ कर दिया है। उन्होंने ने लिखा है कि काठगोदाम को दिल्ली के साथ जोड़ने के लिए बड़ी लाइन का निर्माण किया जाय इस मामले के बारे में मैंने जांच कराई है और एक नोट संलग्न कर रहा हूं जिसमें स्थिति स्पष्ट की गई है। उस नोट का थोड़ा सा हिस्सा मैं पढ़ कर सुना देता हूं "इस परियोजना को 1974-75 के बजट में इस उद्देश्य से शामिल किया गया था कि इस से उत्तर प्रदेश के उन पहाड़ी क्षेत्रों तक सीधी रेलवे लाइन की व्यवस्था हो। सरेगी जहाँ पर्यटन, बागवानी और वनों पर आधारित उद्योगों के विकास की पर्याप्त क्षमता है। काठगोदाम और रामनगर तक बड़ी रेल लाइनों की व्यवस्था के लिए सर्वोत्तम मार्ग निर्धारित करने के उद्देश्य से सर्वेक्षण का आदेश दिया गया था। सर्वेक्षण दल ने विभिन्न विकल्पों की जांच की थी और यह सिफारिश की थी कि मुरादाबाद-रामनगर लाइन और काशी-पुर-लालकुआं लाइन का परिवर्तन कर दिया जाय तथा लालकुआं से हलद्वानी तक समानान्तर बड़ी लाइन का निर्माण किया जाय जो सर्वोत्तम विकल्प है और इस के निर्माण का अनुमोदन कर दिया गया था। बाद में यह निश्चय किया गया कि रामपुर से टांडा तक भी नयी रेलवे लाइन का निर्माण किया जाय।" उस वक़्त उन्होंने इन सारी लाइनों का जो अनुमानित खर्च दिया है वह सिर्फ 26.72 करोड़ रुपये का है। और यह भी उन्होंने कहा था कि अक्टूबर, 1977 में रेल मंत्रालय ने उत्तर प्रदेश सरकार से यह बतान का अनुरोध किया था कि

किन चरणों में इस परियोजना का काम शुरू किया जाय और राज्य सरकार से उत्तर की प्रतीक्षा है। यह सन् 1977 की बात है। महोदया, 1980 में तत्कालीन रेलवे मंत्री जी को मैंने एक पत्र लिखा था। उस का छोटा सा उद्धरण दे दूँ :

"The conversion of the metre gauge line into broad gauge from Moradabad to Ramnagar and Kathgodam could not be provided in the Railway Budget so far, though in principle, this has been accepted by the Railway Ministry and the Railway Board. Similarly the extension of broad gauge line from Rampur to Kathgodam could not be processed with in spite of the fact that Shrimati Indira Gandhi in her capacity as the Prime Minister had inaugurated the extension of this line as far back as in 1974. The need of a direct broad gauge communication from Delhi to Ramnagar and Kathgodam had long been felt, but its implementation has been delayed on one pretext or the other. Its necessity has been voiced from public platforms and through the press media, apart from the forum of Parliament time and again."

उत्तर में श्री कमलापति त्रिपाठी जी ने मुझे लिखा था :

"You would have observed in my budget speech that priority is being given to this project. Accordingly a provision of Rs. 1.3 crores has been provided in 1980-81. I expect that a start will be made on this work in the new financial year."

बाद में यह बढ़कर एक करोड़ 60 लाख रुपया हो गया था। मैंने राज्य सभा में एक अनस्टांड क्वेश्चन इसी सिलसिले में दिया था 20-2-81 को, जिस के उत्तर में मंत्री महोदय ने कवर्जन आफ मुरादाबाद—रामनगर लाइन के लिये कहा है

"The work on the full section is in progress and the target date for the completion of this work is 30-6-1983."

दूसरी लाइन के बारे में उन्होंने कहा है :

"The work is in progress from Rampur to Rudrapur—45 km. and is expected to be completed by 30-6-84. The Railway is experiencing difficulty in the acquisition of land, etc."

जैसा कि उन्होंने अभी कहा है कि अब इस की आवश्यकता नहीं समझी गयी है लेकिन उनके एसोरेन्स का जिक्र इस में नहीं है ।

कुमायूँ में टूरिज्म का बहुत बड़ा स्कोप है । जो इस रेल लाइन पर निर्भर करता है । यहां के पर्यटन के बारे में मेरे एक प्रश्न के पूरक में 24 फरवरी, 1981 को इसी सदन में हमारे कुलीग श्री के० सी० पंत जी ने वहां के बारे में जो उद्गार प्रकट किये हैं उन का भी हवाला मैं दे दूँ कि जिस से हमारे पिछड़ेपन का अंदाजा हो जायगा और यह पता लग जायगा कि वहां का आर्थिक विकास इस रेल लाइन पर कितना आधारित है । पंत जी ने कहा है :

"Kumaon is one of the most beautiful tracts in the country and it can boast of not only places of tourist interest, but also of a background which has attracted the best minds of the country. Tagore has been there; Gandhiji has been there; Guru Nanak has been there; and many other people have been there. I can trace its long history. But, unfortunately, it has been neglected in the field of tourism. It has forest reserves; it has some of the best tigers; and it has the best animals in the country, and Sir, it is also a lake district and it is second to none in the country in

that. The only thing is that it has not created any trouble for the government. It is not politically in the eye of the people or the government and, therefore, it is neglected."

महोदया, जम्मू काश्मीर को टूरिज्म से करीब 25 प्रतिशत आय होती है । इस से या अन्य किसी दूसरे स्थान से हमारे यहां की यह क्षमता कम नहीं है लेकिन इस लाइन के न होने से हमें काफी दिक्कत पड़ रही है । केन्द्र ने, पर्यटन विभाग ने हमें दो ट्रेवल सरकिट्स इस क्षेत्र के लिये दिये हैं, स्वीकार किये हैं जिन में एक है दिल्ली मुरादाबाद, काशीपुर काबॉट पार्क, रानीखेत काबॉट, दुधवा, लखनऊ और दिल्ली । इस का संबंध इसी लाइन से है । दिल्ली मुरादाबाद काशीपुर यह लाइन रामनगर तक चली जाती है । इस से टूरिस्ट लोगों को बड़ी सुविधा हो जाती है । दूसरा सरकिट है कपकोट-लोहारखेत-धाकुड़ी-खाती डाली-पिंडारी ग्लेशियर इस को वह डवलप कर रहे हैं । जहां तक रेल हैड से काठ-गोदाम हल्द्वानी से कपकोट को डवलप करने की बात है यह 300 किलोमीटर का रास्ता है और मोटर सड़क करीब करीब पूरी हो रही है, लेकिन इस रेल लाइन के होने की वजह से यह सारा काम अधूरा रह जायगा और हमारे पर्यटन विभाग ने जो सुविधा देने की कोशिश की है यह सब बेकार हो जायेगी । महोदया, इस को ध्यान में रखते हुए इस लाइन की आवश्यकता को आप समझ सकती हैं ।

4 P.M.

महोदया, इन सब बातों को ध्यान में रखते हुए, मैं आपके द्वारा मंत्री महोदय से फिर प्रार्थना करूंगा कि इस लाइन को प्राथमिकता दें और इसकी सारी फाइलों को देखकर उस पर उचित

[श्री कृष्णानन्द जोशी]

निर्णय करें क्योंकि पहाड़ी क्षेत्र का विकास इस रेल लाइन पर सारा मुनहसिर करता है।

इस निवेदन के साथ मैं रेलवे से सम्बन्धित इन बिलों का समर्थन करता हूँ।

श्री कलराज मिश्र (उत्तर प्रदेश) : उपसभाध्यक्ष महोदया, रेल विनियोग विधेयक पर मैं बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ।

महोदया, मैं यह कहना चाहूंगा कि यह बजट जो आया है, इसके कारण आम लोगों की परेशानी बढ़ी। उसका अहसास करके पहली बार बम्बई म्यूनिसिपल कारपोरेशन की जो मीटिंग हुई थी उसे 5 मिनट के लिए स्थगित कर दिया गया कि इस बजट के माध्यम से जो किराये बढ़ाये गये हैं उनका कोई औचित्य नहीं था और सही बात भी है कि जिस तरीके से रेल मंत्रालय की तरफ से घोषणा भी की गई कि लगातार लाभ प्राप्त हो रहा है और लाभ प्राप्त होने के पश्चात् भी किराये और माल ढोने की दरों में जो बढ़ोतरी की गई, उसका सही माने में कोई औचित्य नहीं है।

महोदया, मैं इस सम्बन्ध में रेल मंत्री का जो 12 फरवरी का जो वक्तव्य है जो उन्होंने रेलवे संसदीय परामर्शदात्री समिति के अन्दर अपने विचार प्रकट करते हुए कहा उसका मैं जिक्र करना चाहूंगा। उन्होंने कहा कि रेलवे की आमदनी इन दोनों कदों में बढ़ गई है—माल ढुलाई में और यात्री आय में। 1981-83 के प्रथम 8 माह में गत वर्ष इसी अवधि में 1412 लाख टन माल ढोने के बजाय 1465 लाख टन ढोया गया। 1980-81 में रेलवे की कुल यातायात आय 2624 करोड़ रुपये थे, 1982-83 के दोहरे

तखमीने के अनुसार 4376 करोड़ थी, और 1983-84 की अनुमानित आय 5146 करोड़ रुपये थी। चार साल में 2913 करोड़ 22 लाख रुपये की आमदनी यात्री तथा माल ढुलाई के माध्यम से बढ़ गई। इसके पश्चात् भी जो माल ढुलाई दर में बढ़ोतरी हुई और किराये में बढ़ोतरी हुई यह निश्चित रूप से लोगों के लिए चिन्ता का विषय बनती हैं।

महोदया, इसी संदर्भ में मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि जो शुद्ध लाभ की आय है, इस सम्बन्ध में 1980-81 में 87.56 करोड़ का लाभ बढ़ा, 1981-82 में यह बढ़कर 363 करोड़ 81 लाख हो गया, 1982-83 में 481 करोड़ 53 लाख हो गया, 1983-84 में अनुमान है कि 624 करोड़ 11 लाख का लाभ होगा। इसमें जो 57.50 करोड़ की जो अभी किराये में कमी की गई है, वह मैं समझता हूँ कि नगण्य है, उसका कोई असर नहीं पड़ने वाला है। इसको अगर निकाल दिया जाय तो 564 करोड़ 41 लाख का लाभ अनुमानित है। चार वर्ष में रेल में आमदनी 483.84 करोड़ रुपये बढ़ गई, फिर भी रेल मंत्रालय की तरफ से किराये और माल ढुलाई की दर में बढ़ोतरी हुई। यह बढ़ोतरी करके मैं ऐसा समझता हूँ कि रेल मंत्रालय में जो भ्रष्टाचार का विकराल रूप निर्माण हुआ है, उसको प्रोत्साहित किया गया है। मैं इसको इसलिए भी कहता हूँ कि महालेखाकार तथा हिसाब-किताब निरीक्षक की 1981-82 की रिपोर्ट में यह स्पष्ट लिखा है कि करोड़ों रुपये का माल चोरी हो जाता है। करोड़ों का माल भ्रष्टाचार के रूप में इधर से उधर हो जाता है। करोड़ों रुपये की सामग्री खरीद में नष्ट हो रही है। रिपोर्ट से पता लगता है कि इन मदों में 100 करोड़ रुपये हर साल

नष्ट हो रहे हैं। रेल मंत्री महोदय ने न इस बार और न पिछली बार बजट के अन्दर इसका जिक्र किया है। जिस तरीके से आमदनी हो रही है, जिस तरीके से लाभ हो रहा है उस लाभ को घाटे में दर्शाया जा रहा है और जिस तरीके से भ्रष्टाचार बढ़ता जा रहा है उस भ्रष्टाचार की तरफ किंचित ध्यान न जा कर आज जनता को गुमराह करने की कोशिश की जा रही है। निश्चित रूप से यह अधिकाधिक चिन्तनीय है और मैं ऐसा समझता हूँ कि रेल मंत्री को या रेलवे बोर्ड को इस संबंध में विशेषतौर पर ध्यान देना चाहिये।

अभी मैं बम्बई गया हुआ था। वहाँ पर उत्तर भारतीय विशेषकर पूर्वी उत्तर प्रदेश तथा बिहार के निवासियों की संख्या लगभग 15 लाख है। अब तक उनको जो सुविधाएँ प्राप्त होनी चाहियें वह नहीं हो रही हैं। बम्बई से अगर वाराणसी तक उनको जाना हो तो काशी एक्सप्रेस और महानगरी एक्सप्रेस, बम्बई हवाई मेल से मुगलसराय होकर जाती हैं। उनमें भयंकर भीड़ रहती है। इस ट्रेनों के अन्दर 15 लाख लोगों का बराबर आने-जाने का दबाव बना रहता है। इतनी जबर्दस्त रहती है कि लोगों का सप्ताह नहीं, महीनों तक आरक्षण होता नहीं है। किसी तरीके से ट्रेन की छत पर बैठ कर अपना जीवन खतरे में डालकर यात्रा करनी पड़ती है। अगर किसी की मृत्यु हो जाती है तो इनसे अपने घर पहुँचना असंभव हो जाता है। मैं रेल मंत्री महोदय से आग्रह करूँगा कि जो महानगरी एक्सप्रेस है सप्ताह में तीन बार चलती है उसको नियमित कर दिया जाए प्रतिदिन के लिये। साथ ही अगर किसी और ट्रेन की व्यवस्था कर सकें तो और भी अच्छा है।

गोरखपुर बड़ी लाइन हो गई है। इसलिये गोरखपुर देवरिया, आजमगढ़ फैजाबाद गोंडा सारे इलाके ऐसे हैं जिन इलाकों के बहुत से निवासी बम्बई और उसके आसपास के क्षेत्र में निवास करते हैं रहते हैं और बराबर उनके आने-जाने का क्रम बना रहता है। इसलिए मैं कहना चाहूँगा कि बम्बई से लेकर गोरखपुर तक एक अलग ट्रेन की व्यवस्था कर दी जाये।

श्री नरेन्द्र सिंह (उत्तर प्रदेश)
कानपुर के लिए भी एक-आध लाइन के लिए कह दीजिए।

श्री कलराज मिश्र : एक नई ट्रेन इनको देनी चाहिए। बम्बई-गोरखपुर एक्सप्रेस इसका नाम रखें या जो भी नाम रखें लेकिन प्राथमिकता के आधार पर इसकी व्यवस्था करनी चाहिये। बम्बई से लेकर पूर्वी क्षेत्र तक यातायात का भार रहता है। इससे यातायात का भार कम हो जायेगा। रामानन्द जी ने आग्रह किया था कि गोरखपुर से पूर्व की तरफ बड़ी लाइन है बनारस जाने के लिए भटनी में उसको बदलना पड़ता है। भटनी से लेकर बनारस तक बड़ी लाइन कर देनी चाहिये। मैंने पिछली बार भी और अभी जब पहले बोला था तब भी मैंने आग्रह किया था तो मुझे रेल मंत्रालय से पत्र आया जिसमें कहा गया था कि आपके सुझाव विचाराधीन है लेकिन अभी तक वे विचाराधीन ही हैं। मैं आग्रह करूँगा कि जौनपुर से ओडिहार, गाजीपुर बलिया, छपरा तक बड़ी लाइन कर देनी चाहिये। इस संबंध में जितनी जल्दी काम कर सकेंगे उतनी जल्दी इस क्षेत्र के लोगों को जो बहुत पिछड़ा हुआ क्षेत्र है, इसका लाभ मिल सकेगा।

[श्री कलराज मिश्र :]

सन् 1948 में रेल की कुल 667 करोड़ की लागत थी । अब वह बढ़ कर 75 सौ करोड़ हो गई है । 1952 से जो तीन पंचवर्षीय योजनाएँ चली उसके अंदर लगातार रेल के सुधार में और रेल की बढ़ोतरी में वृद्धि होती रही, समुचित तौर पर उसका विकास होता रहा लेकिन उसके पश्चात् जिस ढंग से गिरावट होती गई, जिस तरह से खर्च में बढ़ोतरी होती गई उसको देख कर जो सेन्ट्रल प्लानिंग कमीशन है उसने अपना अभिमत व्यक्त किया था कि जिस तरीके की दुर्दशा रेल की हुई है उस दुर्दशा को देखने के बाद उसका पुनरुद्धार करना कठिन दिखई पड़ता है । उस के पुनरुद्धार में 30 हजार करोड़ रुपये यानी 3 हजार अरब रुपये सन् 1978-79 के मूल्य के आधार पर खर्च हो सकते हैं । इस समय उस खर्च को आंका जाय तो लगभग 40 हजार करोड़ रुपये खर्च होंगे यानी 4 हजार अरब रुपये खर्च हो सकते हैं जो अभी प्लानिंग कमीशन के द्वारा देय भी नहीं हो सकते हैं, संभव नहीं हो सकते हैं । इस खर्च में जिस प्रकार की रेल की दुर्दशा है उसको ठीक करने की दृष्टि से फिजूलखर्ची को कम करके, उसमें कटौती करके उल्लेख व्यवस्थित किया जाना चाहिए । इस तरफ रेल मंत्री जी को और रेल मंत्रालय को विशेष तौर पर ध्यान देना चाहिये । मैं यह भी कहना चाहूंगा कि इतने वर्षों के अन्दर 5 हजार 5 सौ करोड़ की बढ़ोतरी हुई है । उसमें अभी तक जो निर्माण हुआ है उसमें 7 हजार किलोमीटर लाइनें बिछाई गई हैं । 8 हजार किलोमीटर लाइनें दुहरी की गई हैं । 15 सौ किलोमीटर छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में किया गया है । रेलवे रिपोर्ट के अनुसार रेल यात्रियों

को सुरक्षित और खतरे से मुक्त रखने के लिए 14 हजार किलोमीटर रेल पटरियों को नवीनीकरण किया जाना चाहिए । माल ढोने के लिए 41 हजार डिब्बों तथा यात्रा के 31 सौ डिब्बों में 34 प्रतिशत का प्रति वर्ष जीर्णोद्धार होना चाहिए । यह बात रेलवे रिपोर्ट में कही गई है । इनका नितान्त अभाव है और इस अभाव के कारण रेलवे में असुरक्षा की स्थिति बनी हुई है । मिसाल के तौर पर मैं यह कहना चाहता हूँ कि कई ट्रेनें जो तेज चलने वाली ट्रेनें हैं उनके डिब्बों को अगर आप जाकर देखें तो आपको पता चलेगा की उनकी क्या स्थिति है । आप किराया बढ़ाते जा रहे हैं । इस ट्रेनों में द्वितीय श्रेणी के डिब्बों की स्थिति तो दुर्दशाग्रस्त रहती ही है, प्रथम श्रेणी के डिब्बे भी इतने दुर्दशाग्रस्त रहते हैं कि उनमें यात्रा करना कठिन हो जाता है । न तो उनमें पानी होता है । न डिब्बों में कोई सफाई होती है । जितने भी वर्थ होते हैं उनमें सारे फॉम और लुबकी निकाल दी जाती है । यह बात मैं अपर इंडिया जैसी ट्रेनों के संबंध में कह रहा हूँ, तिनसुखि या मेल जैसी ट्रेनों की बात कह रहा हूँ इलाहाबाद से जो डिब्बे लगते हैं खराब डिब्बे लगते हैं कि कोई भी प्रथम श्रेणी का आदमी उसमें यात्रा करने में अपने को असम पाता है । लेकिन मजबूरीवश यात्रा करनी पड़ती है । इसलिए मेरा कहना यह है कि इस प्रकार डिब्बों का अविलम्ब जीर्णोद्धार करने की व्यवस्था की जानी चाहिए ।

महोदया, एक बात मैं और कहना चाहूंगा । अयोध्या हमारे देश की एक तीर्थ नगरी है । यहां पर जो रेलवे स्टेशन है उसकी बहुत दुर्दशा है । विशेष तौर पर जो प्रथम श्रेणी का प्रतीक्षा-

लय है उसकी हालत बड़ी खराब है। आप इस प्रतीक्षालय में चले जाइये तो आप पाएंगे कि पानी का फव्वारा चल रहा है और आपके पैर पानी में डूब रहे हैं। ऐसी स्थिति में वहां के प्रथम श्रेणी के प्रतीक्षालय में कोई नहीं जा सकता है। वहां पर अन्य कोई ट्रेन भी नहीं है जो लखनऊ तक जाती हो या आगे जाती हो। वहां कोई ट्रेन हावड़ा की तरफ से आती भी है तो वह रात के 1 या डेढ़ बजे आती है। कोई आरक्षण की व्यवस्था नहीं है। इसलिए मेरा निवेदन है कि अयोध्या के रेलवे स्टेशन को व्यवस्थित किया जाये और साथ-साथ उसको लखनऊ से जोड़ने के लिए एक ट्रेन की व्यवस्था भी की जाय। इससे वहां के लोगों को सुविधा प्राप्त होगी।

कंटेरिंग के बारे में मैं यह बताना चाहूंगा। पिछली बार भी मंत्री महोदय ने आश्वासन दिया था कि उसको ठीक किया जा रहा है, व्यवस्थित किया जा रहा है। उसको स्वास्थ्य प्रद बनाने के लिए चिन्ता की जा रही है। उन्होंने यह आश्वासन तो दिया था लेकिन इस आश्वासन के विपरीत कंटेरिंग को सुधारने के लिए कोई प्रयत्न नहीं किया गया है। अगर आप वहां जाएंगे तो आप खा नहीं सकते हैं। देख कर खाना छोड़ जाएंगे। इसलिए मैं चाहता हूं कि मंत्री महोदय इन बातों की तरफ ध्यान दें तो ज्यादा उपयुक्त होगा। इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

DR. MALCOLM S. ADISESHIAH (Nominated): Madam Vice-Chairman, I support the return of all the three Bills which have been presented by the Minister to the House, with some misgivings which I had expressed when commenting on the Railway budget. My misgivings are again repeated by my colleague, Mr. Rama-

krishnan, that the resources made available to the Railway Ministry are less than half of what any rational analysis of the needs of the country—leave alone the needs of the Ministry—would require. If you are going to give this very important infrastructure less than half of what it needs in order that it may run as a viable communication system to carry goods, essential goods for the country, and the passengers, then the main problem faced by the Railways which we all referred to, whether it be accidents, whether it be bad service or lack of delivery of goods, follows. Therefore, it is with this misgiving that we approve today the three Bills, particularly the Bill for the Vote-on-Account for Railways for 1983-84, which is totally inadequate just as our Railway budget is inadequate, and that I support the return of these Bills.

In the first Bill for 1983-84, the Ministry asks for a Vote-on-Account of Rs. 8739 crores for advance action for the coming two months. Now looking at this advance action in item 14, Appropriation to Fund, we find that Rs. 1094 crores is requested for the Depreciation Reserve Fund, and for the Development Reserve Fund, which is totally inadequate. This is my main point. I want to illustrate this by taking up one or two figures from this document which has been circulated to all of us. Under the Works Machinery and Rolling Stock programme of Railways for 1983-84, I find that on page 2, Madam Vice-Chairperson, under rolling stock it is surprising and shocking that whereas in 1982-83, the year we are just leaving behind, we would have spent Rs. 546 crores for rolling stock, for 1983-84, we are appropriating only Rs. 496 crores. In other words there is over Rs. 50 crores less of appropriation for this very important item of rolling stock, not allowing for inflation. The inflation may be only 5 per cent or 4 per cent; but to that extent what we are appropriating is much less than the figures for 1982-83. Then looking at track renewals, we

[Dr. Malcolm S. Adiseshiah]

find that in 1981-82 we spent Rs. 193 crores; in 1982-83, we would have spent less, that is, Rs. 191 crores; so, on track renewal, it is coming down; the tracks are just going down the drain. Look at the record from earlier years. But now we are increasing it slightly by some 60 crores of rupees, that is, Rs. 268 crores for 1983-84, which is again totally inadequate in relation to the 15,000 kilometres of track which the Railways have got, and about which the Railway Ministry and the Railway Reforms Committee said that they must be replaced; otherwise, you will have accidents. My friend, Mr. Ramakrishnan, referred to the latest accident. I am surprised that we do not have more accidents if you are going to have the tracks which are wearing out especially for the fast-moving trains, like the Rajdhani Express, the Tamil Nadu Express, apart from the fact that they are really causing a lot of loss to the Railways. I understand, for every fast moving train, at least three freight carrying goods trains are displaced so that in economic terms, this is a very great loss. Leave aside the economic aspect. The safety aspect worries me because we are demanding more and more fast moving trains, passenger trains, on worn-out tracks.

Then, I must say to the hon. Minister that I was not satisfied with Mr. Ghani Khan Chaudhuri's reply to me which my colleagues have supported. I said that what needs to be done is to move from steam locomotives straight to electrification and not *via* dieselisation. You see the amount which you are asking for in this Bill on fuel. I think, it will support these of us who feel that an effort should be made to get rid of this intermediary course of going through diesel engines and then to electrification. On electrification projects, I find that in 1982-83, this year we would have spent Rs. 109 crores and for next year, you are asking for and you will be spending only Rs. 90 crores. Now, with this situation, I am not surprised that

Mr. Ghani Khan Chaudhuri has poured cold water on our suggestions. I would suggest that we should move a little faster on electrification and a little slower on dieselisation.

Madam, I would like to make an appeal to my colleagues. This is a very unpopular appeal I am making. This is not the time for us to keep pushing the Railway Ministry with demands for new railway lines. In that case, I have got some urgent demands from Tamil Nadu. Similarly, Kerala, Andhra Pradesh, Uttar Pradesh have got their demands for new railway lines and for conversion. But I think, the stark reality which is facing us in approving this Vote-on-Account is that, should we continue using worn-out wagons, sick coaches and worn-out tracks with its consequences, or, should we go in for expansion of the railways? Therefore, I would like to appeal to all the Members who have made such demands on the Railway Minister not to push their demands.

[The Vice-Chairman (Shri R. Ramakrishnan) in the Chair].

I think, the priorities are very clear. The major priority should be to rehabilitate, to renovate and to modernise our railway system. I think, there will be general agreement on this and this appeal is not to the Railways. This appeal is to my colleagues who represent various States. I do not represent any State. But those of my colleagues from Tamil Nadu are pushing their demands for new railway lines. We had very strong appeals from West Bengal, from Andhra Pradesh,...

SHRI HAREKRUSHNA MALLICK:
Orissa.

DR. MALCOLM S. ADISESHIAH:
... from Orissa. But the question is, do you want new railway lines to be laid, or, do you want the worn-out tracks and worn-out wagons to be replaced? It is a choice. My colleague, Mr. Ramakrishnan, has said that Railways are being given half of what they need to run the system economically. It is with these mis-

givings that I support the Appropriation Bill for 1983-84.

I had asked one question. But Mr. Ghani Khan Chaudhuri did not answer it, because, he could not answer all the questions. Could he give us the latest operating ratio? The operating ratio which I have is for 1980-81. Do you have the operating ratio for 1981-82? It will be very useful to us because in the midst of the crisis which you are facing, where I am appealing to my colleagues not to push their demands for new railway lines, where we are going to go on fighting with the Finance Ministry and the Planning Commission to provide you with more funds, we would like to know whether you are making an effort in the Railways to reduce your operating ratio, administrative cost ratio.

On the second Bill, for 1982-83, I find that in the documents, in the Demands for Grants, for 1982-83, there is an item, I think, this is the last item... called areas, acquisition, construction, replacement. It is on page 15 of the Demands. There the total amount of Rs. 103 crores is distributed between the seven railways, Diesel Locomotive Works and the Railway Board. It looks to me that the distribution of this Grant of Rs. 103 crores between these seven railways is lopsided. There may be some reason for this. For instance, Eastern Railway gets Rs. 32 crores, Southern Railway gets Rs. 21 crores, where the North-Eastern Railway gets Rs. 3 crores and North-Eastern Frontier Railway gets Rs. 4 crores. There must be some reason for this kind of distribution which is not explained here. Is it based on on-going works?

Finally, I support also the last Bill before the House for 1981-82 and once again, I am sorry to say that what comes before us is already a *fait accompli*. I am a little disturbed that such a large amount has been spent for the year 1981-82, which is long past, amounting to over Rs. 247 crores, which we are not called upon to authorise. With this slight misgiving,

I support the return of all the three Bills to the Lok Sabha. Thank you, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): Shri G. Swamy Naik.

श्री जी० स्वामी नायक (आन्ध्र प्रदेश):
उपसभाध्यक्ष जी, मैं आपका बड़ा आभारी हूँ कि आपने मुझे इस रेलवे विनियोग विधेयक पर बोलने का मौका दिया। मैं 1983-84 रेलवे विनियोग विधेयक का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ।
उपसभाध्यक्ष जी, विजयवाड़ा-बल्लारशाह लाइन का इलेक्ट्रिफिकेशन करने के लिए मंत्री महोदय द्वारा मंजूरी हो गई है लेकिन काम थोड़ा ढीला है और इसके कम्प्लीशन में काफी देरी का अनुमान है। उसी तरह से काजीपेट-हैदराबाद, जो मद्रास से आने के बाद काजीपेट, मिर्कंदराबाद, हैदराबाद जो लाइन पड़ती है उसके भी इलेक्ट्रिफिकेशन की आवश्यकता है और मैं मंत्री जी से अनुरोध करूँगा कि काजीपेट हैदराबाद लाइन का विद्युतीकरण किया जाय। हैदराबाद में सरकुलर रेलवे लाइन का अभी तक कोई सर्वे नहीं हुआ है। क्योंकि बम्बई, कलकत्ता, मद्रास वगैरह का सर्वे होने के बाद हैदराबाद शहर चौथे नम्बर पर है। इस लिए मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूँगा कि सरकुलर रेलवे के लिए हैदराबाद में सर्वे कराया जाय और जल्द से जल्द इस काम को लिया जाय। उसी तरह से काजीपेट से हैदराबाद तक कई गाड़ियाँ चलती हैं, कई फास्ट ट्रेनें चलती हैं, इन फास्ट ट्रेनों को हैदराबाद और काजीपेट के बीच में काफी जगह पर रुक-रुक कर जाना पड़ता है क्योंकि कुछ बीच के दो चार स्टेशनों पर सिगल लाइन है इसलिए इस रेलवे लाइन को डबल किया जाय। श्रीमन् हैदराबाद में, हिंदुस्तान के आजाद होने के बाद से आज तक कोई फ्लाई ओवर ब्रिज नहीं बनाया गया है जबकि

[श्री जी० स्वामी नायक]

कई रेलवे लाइने हैदराबाद में जाती हैं। गुजिश्ता साल बेगमपेट से बम्बई जाने वाली जो बड़ी लाइन है उस पर फ्लाई ओवर ब्रिज बनाने का काम लिया गया और तुरीबन वह मुकम्मिल होने में है और इस वर्ष शायद कम्पलीट हो जायेगा। इसके पहले हमारे साऊथ सेंट्रल रेलवे जोनल कंसल्टेंटिव कमेटी में रेलवे मंत्री द्वारा आश्वासन दिया गया था कि इसी तरह से सनतनगर के पास फ्लाई ओवर ब्रिज बनाने के लिए मंजूरी दे दी गयी है। लेकिन आज तक वह काम शुरू नहीं किया गया है। मैं इस विषय पर माननीय मंत्री जी से आश्वासन चाहूंगा। क्योंकि यहां पर काफी इंडस्ट्रियल एरियाज आ गये हैं, तटनचेर और सनतनगर में आई० डी० पी० एल० और बी० एच० ई० एल० वर्ग रह बड़े-बड़े कारखाने इस पार आ गये हैं और कई बसेज को जाने में रुकावट होती है। इसलिए सनत नगर के पास फ्लाई ओवर ब्रिज बनाने में जल्द से जल्द इसकी मंजूरी दी जाए।

उसी तरह से, मान्यवर, बीबी नगर-नडीकुडी लाइन, का अपरवल हुआ है, बीबी नगर से नालगोंडा तक लाइन कम्पलीट हुई है और वहां पर हैदराबाद से नालगोंडा तक गाड़ी भी चल रही है, लेकिन आश्चर्य की बात है कि नालगोंडा से नडीकुडी लाइन अभी तक कम्पलीट नहीं हुई है। इसके कम्पलीट न होने की वजह से गुंटुर-मनचेरला लाइन भी जो छोटी लाइन है, उसके बड़ी लाइन में बदलने से हैदराबाद से गुंटुर जाने में कोई सत्र किलोमीटर का फर्क होता है और नालगोंडा से जो पिछड़ा एरिया है आन्ध्र प्रदेश का, उसमें काफी व्यापार और दूसरे कारोबार करने के लिए मौके मिलेंगे।

इस वर्ष में हमारे माननीय मंत्री जी द्वारा रिपोर्ट दी गई है कि पटनचेर से

तेल्लापूर-पटनचेर रेलवे लाइन करीब आठ किलोमीटर की रेलवे लाइन की मंजूरी दी गई है। मैं माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं कि आगे पटनचेर से मेंडक सिटीपेट और करीम नगर होते हुए रामागुंडम तक एक नई लाइन चलाने के लिए सर्वे हुआ है, उस पर भी आगे कार्यवाही की जाए उसकी मंजूरी लेकर वहां पर काम शुरू किया जाय। क्योंकि इस एरिया में काफी आदिवासी लोग रहते हैं और हमारे देश की एकमेव नेता बल्कि सारे विश्व की नेता, श्रीमती इंदिरा गांधी की कंस्टीट्यूई मेंडक है और वहां पर आदिवासी लोग लाखों की संख्या में रहते हैं, हरिजन रहते हैं, वहां पर उनको इससे काम का अवसर मिलेगा, यहां पर रेलवे लाइन के बनाने से न केवल व्यापार बढ़ेगा या और किसी बात की मद्दलियत होगी, बल्कि लाखों हरिजन, आदिवासी इस एरिया में रहते हैं, उनको काम का अवसर मिलेगा। क्योंकि आजकल हमारे आन्ध्र प्रदेश में तेलुगु देशम की सरकार है, तेलुगु देशम सरकार आने के बाद वहां पर कई डेवलपमेंट लैक्विटिविटीज पर फंड्स को फ्रीज करने से लाखों मजदूर बेकार हो गये हैं, कोई तीन-चार लाख मजदूर आज बेकार हैं और वह किसी रोजगार के लिए यहां-वहां तड़पते फिर रहे हैं। इसलिए आप इस रेलवे लाइन का सर्वे करवायें और इस विषय में एक बात कहूंगा, माननीय रेल मंत्री जी ने मुझे एक पत्र 13 अप्रैल, 1982 को लिखा था कि यहां पर मेंडक से सिटीपेट लाइन का प्रेलिमिनरी सर्वे हो गया है और दुबारा उस पर सर्वे करने वाले हैं।

मैं मंत्री महोदय जी से जानना चाहूंगा कि इससे आगे और कार्यवाही करें और जल्द से जल्द इसको अप्रूव करके इस पर अमल करें।

मान्यवर, शेडूल कास्ट्स और शेडूल ट्राइव्स इम्प्लायीज होता है, उनकी प्रमोशन हो या उनकी अप्वाइंटमेंट्स हो उसमें जो रिजर्वेशन का कोटा होता है उसका इम्प्लीमेंटेशन सही नहीं होता है। रेलवे में गुजिश्ता 1981 में शेडूल कास्ट्स एंड शेडूल ट्राइव्स की ओर से जब साऊथ सेंट्रल रेलवे की हमने जांच की, तो कई सैकड़ों वेकेन्सीज का वहां पर बैकलाग था। वहां पर प्वाइंट आऊट करने के बाद कुछ वेकेन्सीज फिल अप करने के लिए रेलवे बोर्ड को लिखा और उसको फिल अप करने के लिए सर्विस कमोशन में लिया गया। मैं समझता हूं कि वहां पर इम्प्लायीज की कमी है और वहां इण्टरव्यू लेने के बाद साल-साल भर उनको अप्वाइंटमेंट लेटर नहीं दिया जाता है। इसकी भी जांच पड़ताल करें, रेलवे सर्विस कमिशन को स्ट्रेंथन करें और जल्द से जल्द इण्टरव्यू होने के बाद कम से कम तीन महीने के अंदर उनको अप्वाइंटमेंट आर्डर देना चाहिए। (समय की घंटी)।

मान्यवर, आखिरी बात कहूंगा। लक्ष्मी नरसिम्हा स्वामी टेम्पल यादगिरिगुट्टा के नाम से, यादगिरिगुट्टा में है और इसमें हैदराबाद, काजापेट के बीच में कोई साठ किलोमीटर पर है, यहां पर रायगिरि स्टेशन है। यह आन्ध्र प्रदेश में दूसरा माना हुआ टेम्पल है तिरुपति के बाद। यह सब से ज्यादा माना जाने वाला नरसिम्हा स्वामी मन्दिर है। जहां यात्री हजारों की संख्या में रोज प्रार्थना-पूजा के लिए जाते हैं। उनको जाने के लिए बहुत कष्ट करना पड़ता है। बड़ी तकलीफ से उन को टांगे में जाना पड़ता है। यहां से जाने वाली जो गाड़ियां हैं उन का वहां कम से कम दो मिनट रुकने का आप प्रबन्ध करें। मंदिर के एक्जीक्यूटिव आफीसर ने रेलवे

बोर्ड को रिप्रेजेंट किया है, मैंने भी रिप्रेजेंटेशन किया है। कृष्णा एक्सप्रेस वहां से जाती है, वह भी नहीं रुकती, गोलकुंडा एक्सप्रेस भी नहीं रुकती, गोदावरी एक्सप्रेस जाती है वह भी नहीं रुकती। मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि वे कम से कम इन तीन ट्रेनों के वहां दो मिनट सिकन्दराबाद से जाते समय और उधर से आते समय रुकने की व्यवस्था करें।

मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं कि इस वर्ष जो आन्ध्र प्रदेश एक्सप्रेस 13-14 डिब्बे की चलती थी उस में डबल इंजन लगा कर उसको 21 बोगी का कर दिया है। इसी तरह से कर्नाटक, के० के० एक्सप्रेस थी उस को कर्नाटक के लिए सेपरेट ट्रेन किया गया है और केरल के लिए सेपरेट ट्रेन की गयी है। उसे सेपरेट करने के लिए मैं रेल मंत्री जी का स्वागत करता हूं।

ये गाड़ियां जब विजयवाड़ा से गुजरती हैं या वारंगल से गुजरती हैं तो वहां पर आन्ध्र से आने वाले यात्रियों के लिए या एम० पी० के लिए कोटा बहुत कम है। वारंगल से फर्स्ट क्लास का कोटा भी नहीं है। इन ट्रेनों में वर्थस का कोटा बढ़ाया जाय। इतना कहते हुए मैं रेलवे विनियोग विधेयक का समर्थन करता हूं। शुक्रिया।

श्री धर्मचन्द्र प्रशांत (जम्मू और काश्मीर) : श्रीमन्, उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से रेलवे मंत्री जी से कुछ निवेदन करना चाहता हूं। पहली बात यह है कि इस रेलवे बजट में कुछ नयी लाइनें बिछाने का जिक्र है और कुछ रेलवे लाइनें आगे बढ़ाई जा रही है इस का भी जिक्र है। इस सिलसिले में एक

[श्री धर्मचन्द्र प्रशान्त]

रेलवे लाइन जम्मू से ऊधमपुर जा रही है। यह योजना नयी नहीं है, पुरानी है। लेकिन पिछले वर्ष इस के लिए एक करोड़ रुपया रखा गया था। इसके बनाने के लिए वह बहुत थोड़ी सी रकम थी। इस सदन में डिमांड की गयी है कि इसको बढ़ाया जाए। श्रीमन्, ऊधमपुर एक बहुत महत्व का स्थान है। जम्मू में जितनी सेना है उसका वह हेडक्वार्टर है। और यह रेलवे लाइन जब उधमपुर पहुँचेगी तो वहाँ से आगे काश्मीर जायेगी। उस लिहाज से भी इस का निर्माण बहुत जल्दी होना चाहिए। किन्तु रफ्तार बड़ी भीमी है।

जिन लोगों से जमीनें ली गयी हैं रेलवे लाइन के लिए उनको मुआवजा नहीं दिया गया। वह कम्पेन्सेशन भी मिलना चाहिए। दूसरे जो रकम है वह बढ़ाई जानी चाहिए ताकि इसकी जो रफ्तार है बनने की वह तेज हो सके।

दूसरे जम्मू एक बहुत महत्वपूर्ण स्थान है इस लिए भी कि वैष्णो देवी की यात्रा का ट्रांजिट स्टेशन है। साल में 13 लाख यात्री वैष्णो देवी की यात्रा पर जम्मू आता है और यहां से जाता भी है। रोज चार-पाँच हजार यात्री रेलवे के जरिए जम्मू आता है और वापस जाता है। इसके अलावा वहाँ सेना है, पुलिस है, सी०आर० पी०, बी०एस०एफ० और सेन्ट्रल एम्पलाईज और उसके अलावा भी लोग हैं जो वहाँ से जाते हैं, लेकिन रोज चलने वाली कुछ चार ही गाड़ियाँ हैं झेलम एक्सप्रेस, जम्मू मेल, शालीमार एक्सप्रेस—यह हफ्ते में तीन दफा चलती है—और एक सियालदा जो रोज चलती है। इस तरह से छः हजार मुसाफिर आते हैं, उन्हें गाड़ियों में बहुत तकलीफ होती है, बकरियों की

तरह भरे होते हैं, रात को खड़े-खड़े गाड़ी में सफर करते हैं। और वह लोग रेलवे को रेवेन्यू भी दे रहे हैं लेकिन उनको सुविधायें देने के लिये कोई योजना नहीं है। शालीमार एक्सप्रेस 6 महीने तो रोजाना चलती है और फिर उसके बाद सप्ताह में तीन दिन चलती है हालांकि सदियों में वैष्णो देवी के यात्री अधिक आते हैं। इसलिये मेरा सुझाव है कि शालीमार एक्सप्रेस को रोजाना चलाना चाहिए और उस में एयर कंडीशन्ड डब्बे भी होने चाहिए और एम० पीज० का कोई कोटा उस में नहीं है। वह भी उस में रखा जाय। इसके बाद जम्मू के लोगों की एक और बड़ी डिमांड है कि जम्मू से लेकर दिल्ली तक एक स्पेशल गाड़ी चलायी जाय जिसका नाम वैष्णो देवी एक्सप्रेस रखा जाय। यह वैष्णो देवी एक्सप्रेस रोजाना चले, दिल्ली से जम्मू तक और अगर यह नहीं चलती है तो यह जम्मू से अमृतसर जाय और फिर दिल्ली तक आये ताकि जम्मू का जो रोज का कोटा है वह कुछ निकल सके और हालीडे एक्सप्रेस जो हफ्ते में 3 दिन चलती है उस को रोजाना चलाया जाय इससे बहुत से यात्रियों की असुविधा दूर हो जायेगी।

इस के अलावा स्यालदह एक्सप्रेस जो उसके साथ हिमगिरि चलती है यह हफ्ते में दो दिन चलती है। इस को तीन दिन चलाया जाय और मुपर फास्ट जो बम्बई जाती है उसको एक दिन के लिये और बढ़ा दिया जाय। तो इससे यात्रियों की असुविधा वहाँ बहुत कुछ दूर हो जायेगी।

इस के अलावा कैटरिंग अरेंजमेंट जो हैं स्टेशनों पर वह अच्छे नहीं है। अच्छा खाने को नहीं मिलता। इस तरह की जो असुविधा है मुसाफिरों को

उन को दूर किया जाय और अंत में मैं कहूंगा कि यह गाड़ियां जब तक जम्मू से नहीं बढ़ायी जायेंगी तब तक यात्रियों को, जो 13 लाख यात्री वहां आ रहे हैं उनको अमुविधा होती रहेगी और वे भेड़ बकरियों की तरह गाड़ियों में सफर करते रहेंगे। ऐसा नहीं है कि वे बगैर टिकट सफर करते हैं। यह रेल मंत्रालय की जिम्मेदारी है, उनका उत्तरदायित्व है कि वह उन की सुविधा का ध्यान रखे और कम से कम इसके लिये वहां एक ट्रेन बढ़ायी जाय चाहे वह जम्मू, अमृतसर, दिल्ली के लिये हो या दिल्ली से सीधे वह जम्मू तक जाय। कम से कम एक दिन की ट्रेन वहां होनी चाहिए क्योंकि सारी ट्रेनें वहां रात को चलती हैं। कम से कम एक ट्रेन दिन की वहां के लिये जरूर होनी चाहिए।

डा० छद्म प्रताप सिंह (उत्तर प्रदेश): आदरणीय उपसभाध्यक्ष महोदय, आप का मैं हृदय से आभारी हूं कि आप ने मुझे रेलवे के विनियोग विधेयक 1983, विनियोग (रेलवे) विधेयक संख्या 2, 1983 तथा विनियोग (रेलवे) संख्यांक 3 विधेयक, 1983 पर अपने विचार प्रकट करने का अवसर प्रदान किया है। मैं इन का समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूं।

मान्यवर, रेलवे मंत्रालय का जन जीवन के साथ अत्यन्त गहरा संबंध है। रेल मंत्रालय के प्रति जनता की अपनी भावना है, जनता की अपनी आकांक्षाएँ हैं। उस के साथ ही रेल मंत्रालय की भी अपनी सीमाएँ हैं और अपनी समस्याएँ हैं। मैं निर्धारित समय में माननीय सदन में जन-भावनाओं को प्रदर्शित करना चाहता हूँ।

श्रीमान्, सर्वप्रथम आवश्यकता इस बात की है कि देश के जिन भागों में रेलवे लाइनों नहीं हैं, परन्तु भौगोलिक

दृष्टि से वहां लाइनों को बनाने में कोई कठिनाई अथवा अमुविधा नहीं है तो उन क्षेत्रों में प्राथमिकता के आधार पर रेलवे लाइनें बनाने चाहिए जिस से कि हम असंतुलित क्षेत्र का संतुलित विकास कर सकें। सुरक्षा तथा अमुविधा की दृष्टि से छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में परिवर्तित करने के कार्य की गति में तत्परता लाने की आवश्यकता है जिस से कि रेलवे लाइन की दृष्टि से जो विषमता है उस को समाप्त दिया जाय। किसी भी क्षेत्र की विषमता की सराहना नहीं की जा सकती। राष्ट्र के जिन क्षेत्रों में खनिज पदार्थ उपलब्ध हैं, देश को आर्थिक दृष्टि से तथा राष्ट्र को आत्म-निर्भर बनाने की दृष्टि से उन क्षेत्रों में रेलवे लाइनों को बनाने का कार्य प्राथमिकता के आधार पर किया जाना चाहिए। देश के ऐसी भी भाग हैं जिन क्षेत्रों में रेल यात्रियों की संख्या अत्यधिक है जैसा कि पूर्वी उत्तर प्रदेश है जहां पर जनता छतों पर चढ़कर यात्रा करती है। वह ऐसा करना नहीं चाहती परन्तु ट्रेनों की संख्या में कमी होने के कारण ऐसा करने के लिए वह विवश है। तो मैं माननीय रेल मंत्री जी से इस बात का अनुरोध करूंगा कि ऐसे क्षेत्रों में ट्रेनों की संख्या में वृद्धि की जाना आवश्यक है।

श्रीमान्, देश की बढ़ती हुई जनसंख्या में असाधारण रूप से वृद्धि हो रही है। इसकी पूर्ति को दृष्टि में रखते हुए ट्रेनों की संख्या में तथा ट्रेन के डिब्बों की संख्या में पर्याप्त वृद्धि की आवश्यकता है, विशेष रूप से द्वितीय श्रेणी के डिब्बों में। यात्रियों को दी जाने वाली सुविधाओं जैसे ट्रेनों में शीचालय, सफाई, बिजली और पानी आदि की सुविधा आवश्यकता के अनुरूप नहीं है। विशेष रूप से द्वितीय श्रेणी में उपर्युक्त सुविधाओं के लिए विशेष रूप से ध्यान दिया जाने की आवश्यकता

[डा० रुद्र प्रताप सिंह]

है। साथ ही आरक्षण में वृद्धि अष्टाचार को दूर करने की ओर विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है।

श्रीमन्, जीवन के प्रत्येक क्षेत्र में समय का अपना महत्व है। विद्यार्थियों को समय से विद्यालय पहुंचना है, कर्मचारियों को समय से कार्यालय पहुंचना है, जनता को समय से अपने जनपद के कार्यालयों में, न्यायालयों में पहुंचना है और इन सब के लिए ट्रेनों को समय से चलना बहुत आवश्यक है। इसके अतिरिक्त कुछ यात्रियों को एक ट्रेन से उतरकर दूसरे ट्रेन पर जाना होता है, कुछ यात्रियों को अपने गंतव्य स्थान पर पहुंचकर वापस भी आना होता है। इन सब बातों को दृष्टि में रखते हुए यह आवश्यक है कि ट्रेनों समय से चलाई जायें।

श्रीमन्, समय के साथ यह भी आवश्यक है कि यात्रा सुरक्षा के साथ हो। देश से पहुंचना उतना गम्भीर नहीं जितना कि कभी न पहुंचना। अतः ट्रेनों में जो चोरियाँ, डकैतियाँ, लूट, हत्या और बलात्कार की घटनाएँ होती हैं, उन पर नियंत्रण पाने के लिए कठोर कदम उठाये जायें और इसके लिए मैं समझता हूँ कि सुरक्षा दल का पुनर्गठन किया जाना आवश्यक है।

ट्रेनों में दुर्घटनाएँ होने से भारी जन-धन की हानि होती है। उनके कारणों की खोज की जानी चाहिए। इस प्रकार की दुर्घटनाएँ न हों या दुर्भाग्यवश हों तो दुर्घटनाग्रस्त परिवार के व्यक्तियों को तत्काल मुआवजा दिया जाना चाहिए। बिना टिकट यात्रियों को भी गम्भीर समस्या है तथा यह एक बड़ी चुनौती है जिसका सामना युद्ध स्तर पर किया जाना चाहिए क्योंकि इसके कारण रेल

मंत्रालय को भारी राजस्व में हानि उठानी पड़ रही है।

रेल मंत्रालय में जो स्थान अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजातियों के लिए सुरक्षित होते हैं, वह भी भरे नहीं जाते हैं। इसका कारण यह नहीं है कि देश में अनुसूचित तथा अनुसूचित जनजाति के योग्य अभ्यर्थियों का अभाव है। इसका कारण बहुत स्पष्ट है कि रेलवे मंत्रालय में कुछ वरिष्ठ अधिकारी ऐसे हैं जिन्हें इस बात का निरन्तर भय बना रहता है कि यदि अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति के व्यक्तियों को, अभ्यर्थियों को सेवा करने का अवसर प्रदान किया जायेगा तो जब भी पदोन्नति होगी तो उनको अपने पद से हाथ धोना पड़ सकता है। यह मनोवृत्ति बहुत भयानक है और सरकार को कठोरता के साथ इस पर विचार करना चाहिये।

रेल मंत्रालय के द्वारा राजभाषा अधिनियम का पालन किया जा रहा है परन्तु यह कहना कठिन है कि इसका अक्षरशः पालन हो रहा है। मैं इस बात का अनुरोध करूँगा कि राजभाषा अधिनियम के पालन का जहाँ तक प्रश्न है वह प्रश्न वैकल्पिक नहीं है उसका पालन नहीं भी होगा, इस आदेश, राजभाषा अधिनियम का अवश्य पालन होना चाहिये।

एक ट्रेन जो दिल्ली से वाराणसी चलती है वह तीन दिन मुलतानपुर होकर चार दिन फैजाबाद होकर चलती है। क्योंकि फैजाबाद से वाराणसी के लिये एक दूसरी ट्रेन चलती है देहरा। मैं अनुरोध करूँगा कि इस ट्रेन को सातों दिन मुलतानपुर से चलाई जाए। लखनऊ से मुलतानपुर लाइन पर एक स्थान वारिसगंज है जहाँ पहले पैसेंजर ट्रेन रकती

थी और अब नहीं रुकती है। मेरे सर्वोत्तम ज्ञान और विश्वास के अनुसार वहां पर स्टेशन का बनना सिद्धांतरूप में स्वीकार किया जा चुका है। परन्तु व्यवहारिक रूप में अभी तक वहां पर कार्य का सुभारम्भ नहीं हुआ है। मैं आपसे इस बात का अनुरोध करूंगा कि उस स्टेशन के निर्माण का काम शीघ्र कराया जाए। जब तक उस स्टेशन का निर्माण कार्य नहीं होता है तब तक उसको हॉल्ट स्टेशन घोषित किया जाए।

ज्ञात हुआ है कि तिनसुखिया ट्रेन जो दिल्ली को रात को 9 बजे छूटती है वह पहली अप्रैल से साथ 6 बजे छूटा करेंगे। इस वजह से दिल्ली से जो यात्री उस ट्रेन से यात्रा करते हैं उन्हें बहुत असुविधा होगी। मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि इस पर पुनर्विचार की आवश्यकता है। हम चाहते हैं कि वह अपने समय से चले।

माननीय सदन इस बात में सहमत होगा कि हम लोग रेलवे का विकास चाहते हैं तो रेलवे के किराये में वृद्धि करनी होगी। परन्तु इस बात का भी ध्यान रखना आवश्यक है कि जब भी किराये में वृद्धि करना अनिवार्य हो तो यह वृद्धि यथासंभव वातानुकूलित में हो और प्रथम श्रेणी में हो, द्वितीय श्रेणी में न किया जाए। यदि द्वितीय श्रेणी में, उसकी दरों में वृद्धि करनी पड़े तो इस बात का ध्यान रखा जाए कि जिस प्रकार से वातानुकूलित या प्रथम श्रेणी के किराये में वृद्धि की जाए उस अनुपात में न करके उसे कम की जाए।

रेलों को वाणिज्य उपक्रम न समझ कर सामाजिक सेवा तथा औद्योगिक और आर्थिक विकास का अंग समझा जाना चाहिये। इसको योजना आयोग के द्वारा आवश्यकता के अनुरूप धन दिया जाना चाहिये जिससे कि मंत्रालय जो जनता की

आवश्यकता है, जो जनता की भावना है जो जनता की आकांक्षा है उसकी पूर्ति कर सके।

हमारे प्रत्येक रेल मंत्री का इस बात का प्रयास रहा है कि जो मंत्रालय से संबंधित समस्याएं हैं उनका निराकरण हो सके। मुझे इस बात की प्रसन्नता है कि हमारे वर्तमान मंत्री जी, उनके सहयोगी मंत्री जी जो यहां पर विराजमान हैं वह और उनका मंत्रालय इस बात के लिये सतत् प्रयत्नशील हैं कि समस्त समस्याओं का समुचित रूप से निराकरण किया जाए। मैं इस बात के लिये उन्हें और उनके मंत्रालय को बधाई देना चाहता हूं। इसके साथ मैं उनसे इस बात का अनुरोध करूंगा कि जो भी समस्या शेष रह गई है उनको निपटाने के लिये यह बहुत आवश्यक है कि हमारी जनप्रिय नेता, आदरणीय श्रीमती इन्दिरा गांधी का जो संदेश है—दूरदृष्टि, पक्का इरादा, कठोर परिश्रम तथा अनुशासन इसमें ध्यान रखते हुए यदि वे उन पर गौर करेंगे तो मेरा विश्वास है कि मंत्रालय के समक्ष जो भी समस्याएं हैं, जो भी चुनौतियां हैं, उनका सामना कर सकेंगे।

मान्यवर, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे बोलने का समय दिया। मैं अन्त में एक रुबाई पढ़कर अपने भाषण को समाप्त करता हूं।

SHRI HAREKRUSHNA MALLICK:
But will the Railway Minister consider that?

डा० रुद्र प्रताप सिंह : इस रुबाई की तरफ मैं माननीय मंत्री महोदय का ध्यान विशेष रूप से आकर्षित करना चाहता हूँ—

जीत उनको ही मिली जो हार कर
जमकर लड़े हैं,

[डा० हर प्रताप सिंह]

हार के भय से डिगे जो वह धराशाही पड़े हैं।

हर विजय संकल्प के पद पूजती देखी गई है,

वह किनारे ही बचे जो सिन्धु को बांधे खड़े हैं।

इन शब्दों के साथ मैं रेलवे के विनियोग विधेयक 1983, विनियोग विधेयक संख्या 2 विधेयक 1983 तथा विनियोग संकयक 3 विधेयक 1983 का हृदय से समर्थन करता हूँ और आपको पुनः धन्यवाद देता हूँ।

श्री हुक्मदेव नारायण यादव : उप-सभाध्यक्ष महोदय, अभी रेलवे विनियोग विधेयक पर सदन में बहस हो रही है। लेकिन सत्ताधारी दल के माननीय सदस्य जब उठते हैं तो चाहे रेल विधेयक हों, विनियोग विधेयक हो, फूड सप्लाय हो, एग्रीकल्चर हो, हर बात में प्रधान मंत्री जी का नाम लेना अनिवार्य समझते हैं। न जाने क्यों ये लोग ऐसा करते हैं? यह सब जानते हैं कि सरकार उनकी है और यह भी सब जानते हैं कि उनके ही आशीर्वाद से आप लोग यहां पर बैठे हुए हैं। आपकी अपनी कोई ताकत नहीं है। आप लोग तो जस्ट लाइक बैलून हैं। कहीं एक सूई लगी तो फक्क से हवा निकल गई। कोई देखने वाला नहीं होगा। आप उनके आशीर्वाद से यहां पर बैठे हुए हैं। वह कहेंगे कि लीन डाउन तो आप लीन डाउन हो जाएंगे, वे सिट डाउन कहेंगे तो आप सिट डाउन हो जाएंगे, वे स्टेन्ड अप आन दी बैच कहेंगे तो आप स्टेन्ड अप हो जाएंगे। आप की अपनी कोई हैसियत नहीं है। ऐसी हालत में आप उनका नाम बार-बार क्यों लेते हैं। हर बात में अन्त में या शुरू में उनका नाम लेते हैं, जय-जय-कार करते

हैं, उनकी ही दुहाई देते हैं। मैं आपसे यह प्रार्थना करना चाहूंगा कि... (व्ययधान) मैं किसी का नाम नहीं लेता हूँ। मैं जिस का नाम लेता हूँ उसका नाम बता दूँ तो यहां मार्ग-पीट के अलावा कुछ होगा नहीं।

उपसभाध्यक्ष (श्री आर० रामकृष्णन्) : आप रेलवे पर बोलिये।

श्री हुक्मदेव नारायण यादव : मैं रेलवे पर ही बोल रहा हूँ। क्या आपने कभी किसी प्लेटफार्म में जाकर लोगों की भीड़ को देखा है? वहां पर इतनी भीड़ रहती है कि रेल में रेलमपेल रहती है। नाम के लिए आपने फर्स्ट क्लास, सेकेंड क्लास आदि बनाये हुए हैं। लेकिन हमारे बिहार में पांच क्लास होती हैं। फर्स्ट क्लास, सेकेंड क्लास, सिटिंग क्लास, स्टेन्ड अप क्लास, छत क्लास, ऊपर बर्थ क्लास और जो रेलों का जोयन्ट होता है वह जोयन्ट क्लास। अगर आप कभी गया-पटना लाइन पर गये हों और भीष्म नारायण बाबू ने इसको देखा होगा, वहां पर डिब्बों के नीचे जो बॉक्स रखा होता है, जो बैटरी बॉक्स रखा होता है उसमें भी लोग बैठे होते हैं। पटना-गया लाइन को आप देखें तो भीड़ को देखकर आपको यही लगेगा जैसा कोरबों की सभा में लगा था अर्थात् :—

नारी है कि साड़ी है, साड़ी है कि नारी है,

नारी बीच साड़ी है कि साड़ी बीच नारी है।

वही स्थिति हमारी पटना-गया लाइन पर है। आपको लगेगा कि पैसेंजर्स रेल पर है या रेल पैसेंजर्स के ऊपर है। सब जगह डिब्बों छतों पर आदमी बैठे हुए दिखाई देंगे। तो इन रेल गाड़ियों में ऐसी अव्यवस्था, कुव्यवस्था, दुर्व्यवस्था जो कहिये

सब चीज है केवल सुव्यवस्था नहीं है ।
5 P M इसके अलावा सब व्यवस्था है और रेल गाड़ियां चल रही हैं उसी तरह जैसा हमने अभी देखा । रेलवे मंत्रालय में एक मंत्री नहीं, कई कई मंत्री हैं । मुझे पता नहीं दो टियर हैं या तीन टियर हैं... (ध्यानध्यान)... तीन टियर मंत्री हैं । अभी रेल विभाग के संबंध में वहस चल रही थी । जो अपना कार्यभार दूसरे मिनिस्टर को देखकर कह गये कि आप लिखते रहिये, मैं आ रहा हूं । इसी तरह अगर रेल चलाने वाला इंजन चलाने वाला ड्राइवर कहे दे गाई को कि दूसरे स्टेशन तक गाड़ी चलाओ, हम आ रहे हैं और ये कह देंगे जैसा यहां कह दिया कि एक मिनिस्टर साहब लिख रहे थे, इसके जवाब में यही कह दिया जायेगा कि ड्राइवर नहीं था इसलिये गाई गाड़ी चला रहा था । इतने मिनिस्टर हैं, उनको अपनी जिम्मेदारी समझनी चाहिए । एक के बदले दूसरा; दूसरा के बदले, तीसरा और हमारी बातों को सुनकर रेलवे मिनिस्टर रेलवे बोर्ड के पास अपने सुझाव देते और उस पर कार्यवाही होती । फिर कहा जाता है, उस दिन श्री राम भगत पासवान के जवाब में उन्होंने कहा कि दरभंगा-समस्तीपुर रेल लाइन बनाने पर, जहां अभी काम शुरू नहीं हुआ, 75 लाख रुपये खर्च हो गये । मैं सुनकर हैरत में पड़ गया । 75 लाख रुपये खा कौन गया । न ईट गिरी, न पत्थर गिरा, न कांटा गिरा न स्लोपर लगा न लकड़ी गिरी, कुछ लगा नहीं तो 75 लाख रुपया गया कहाँ ? कहाँ चला गया ? वह टी०ए० या पी० ए० में चला गया होगा । कहीं न कहीं गया होगा । दरभंगा-समस्तीपुर बड़ी लाइन इसलिये नहीं बनती, उसको लटकाकर इस लिये रखते हैं कि बड़े बड़े अफसर जांच-पड़ताल में जाते जायेंगे, उद्घाटन होता जायेगा और उद्घाटन के

नाम पर भोजन-भात होता जायेगा और रेलवे बोर्ड का रुपया फूँका जायेगा और मिथिलाचल में बसने वालों लोगों को धोखे में रखा जायेगा । 75 लाख रुपये का हिसाब हम जानना चाहेंगे कि वह कहाँ गया, खा कौन गया, 75 लाख रुपया किस काम में चला गया । तो इसका जरा हिसाब दे दें ।

आप कहते थे कि अभी रुपया नहीं है जो काम करें । एक तरफ रेलवे के पास रुपया नहीं और दूसरी तरफ नई दिल्ली की सटी हुई रेलवे की जमीन पर प्योर ड्रिक्स उर्फ कोका कोला एंड कम्पनी द्वारा जो जमीन अधिकृत कर ली गई है, उनके ऊपर कुल मिलाकर 1 करोड़ 22 लाख रुपये रेलवे की जमीन की लाइसेंस फीस बाकी है । है हिम्मत, हम तो बता रहे हैं कि रुपया है आपके पास । आप प्योर ड्रिक्स से रुपया वसूल कीजिये और दरभंगा-समस्तीपुर बड़ी लाइन बना दीजिये । है रुपया आपके पास में लेकिन नहीं वसूलेंगे । आपने इस सदन में मेरे प्रश्न के उत्तर में स्वीकार किया है कि 1 करोड़ रुपये में ज्यादा, जो जमीन कानूनी तौर पर वे कब्जा किये हुए हैं, उस जमीन की लाइसेंस फीस बाकी है और जबदस्ती जो घुसका घुसका कर कब्जा कर लिया चोरी छिपे, उसका कोई हिसाब ही नहीं है । लेकिन आप कार्यवाही नहीं करेंगे क्योंकि वे आपकी पार्टी के हैं, आपके आदमी हैं, काहे को कार्यवाही की जाये । हम लोग बोलते बोलते थक जायेंगे । हमारा बोलना धर्म है और आपका अपने आदमी के पाप पर पर्दा डालना धर्म है । दोनों अपने अपने युग धर्म का निर्वाह कर रहे हैं । आप पकड़ेंगे नहीं ।

मैं थोड़ा ध्यान ले जाना चाहंगा, भाई कल्पनाथ राय जी भी जानते हैं, हम लोग एक ही तरफ के रहने वाले हैं, जैसा बिहार वैसे ही पूर्वी उत्तर प्रदेश ।

[श्री हुसमदेव नारायण यादव]

कौन सुनता है इस अभाग्य क्षेत्र की ? एक बार संयोग से श्री ललित नारायण मिश्र रेल मंत्री हो गये थे तो थोड़ा इस ओर उन्होंने ध्यान दिया था, केदार पांडे जी अभी बीमार पड़े हुए हैं, वह भी रेलवे मिनिस्टर जब थे तो वह भी उस ओर कुछ सोच रहे थे । लेकिन जब से रेलवे विभाग के मंत्री श्री अब्दुल गनी खां चौधरी जी बने हैं, मैं तो नित्य-प्रति भगवान से प्रार्थना करता हूँ कि हे ईश्वर जमीन के अंदर के कोयले से हमको मुक्ति दिला दी अब पता नहीं रेलवे की इंजन का कोयला भी कहीं गायब न हो जाय । वह भी सियालदाह से मालदा और मालदा से सियालदाह न चला जाय । भगवान बचाये । आप इस तरफ नही मोचेंगे, दरभंगा-समस्तीपुर-जयनगर वाली बात, निर्मली-जयनगर-सीतामढ़ी वार्डर परिया है, उसमें लाईन लगाने की बात, निर्मली, भभटियाई, इसके लिये कोसी पर पुल बनाने और निर्मली को भभटियाई से मिलाने की बात, यह नहीं सोचेंगे । मर्वे वगैरा सब हो चुका है, लेकिन उसको नहीं करेंगे, कहेंगे, पैसा नहीं है । इन सब कामों को नहीं करेंगे और समस्तीपुर से दिल्ली, गोरखपुर-लखनऊ होते हुए आपने कोई रेल लाइन नहीं दी । मैं मांग करता हूँ कि उस मिथिला में कवि कोकिल विद्यापति जन्म ले चुके हैं । आप समस्तीपुर-दिल्ली यह गाड़ी विद्यापति एक्सप्रेस के नाम से चलाइये । विद्यापति एक्सप्रेस चलाइये । आप उत्तर प्रदेश में गोरखपुर होते हुए लखनऊ होते हुए लाते हैं तो जगत-जननी जानकी और राम की जन्म भूमि दोनों से होकर रेल चलाएं तो राम जानकी एक्सप्रेस चला दीजिये और समस्तीपुर से उसको शुरू कराइये मुजफ्फरपुर होते हुए, छपरा गोरखपुर होते हुए, लखनऊ होते हुए हम लोग पहुंचें । समस्तीपुर से

लाएंगे तो मिथिला का लंगड़ा ग्राम, मुजफ्फरपुर में लीची, हाजीपुर में मालभोग केला, लखनऊ के दशहरी ग्राम का रम चूसते हुए हम लोग दिल्ली पहुंच जायेंगे । ऐसे उस क्षेत्र को आप जोड़िये । आपको न भूगोल का ज्ञान है न इतिहास का ज्ञान है रेल मंत्री को इतिहास, भूगोल का ज्ञान नहीं होगा । दिल्ली से पटना होते हुए समस्तीपुर जाएं । दूरी आप निकाल लीजिये । समस्तीपुर से लखनऊ होते हुए दिल्ली की दूरी निकाल लीजिये और देख लीजिये कि सब से कम दूरी कौन सी है । कम दूरी से हो कर के रेल नहीं चलाएंगे लम्बी दूरी हो कर के रेल चलाएंगे, घुमा कर जाएंगे त्रिपेक्ष करवाएंगे पूर्व का । हमको सीधे गाड़ी आप दीजिये । तत्काल आसाम मेल जो बरौनी से चलाते हैं, बरौनी से पटना के बदले आप उसको समस्तीपुर से, मुजफ्फरपुर होते हुए, लखनऊ हो कर के चला दीजिए । जयंती जनता आप चलाते हैं । जयंती जनता मुजफ्फरपुर से पटना हो कर चले मुजफ्फरपुर में स्टार्ट हो कर के लखनऊ हो कर के दिल्ली आए । यह सारी बातें आपातकाल कर सकते हैं । उसके लिए न कोई आप को रेल लगाना पड़ेगा और न कोई ट्रेक लगाना पड़ेगा । न हिंग लगे न फिटकरी और रंग आवे चोखा । न रैक न ट्रैक सब आपके पास उपलब्ध है । आप सीधे जयंती जनता को उस लाइन पर चला कर काम निकाल सकते हैं । इस के लिए यश भी आप ले लीजिए, आप इस गाड़ी को लाइये तो इससे आपको बड़ा यश मिलेगा उद्घाटन आप करिये, यश आप ही ले लीजियेगा और हमें गाड़ी पर चढ़ कर आने का अवसर मिले सीधे सीधे दिल्ली आने का । यह भी तो हम को आप मौका दीजिए । पटना में पुल के लिए रामानन्द जी ने कहा ।

जो केजुअल लेवर्गर हैं, हजारों की संख्या में काम करते चले आ रहे हैं उनको आप परमानेंट नहीं करते हैं। उनको आप क्यों परमानेंट नहीं कर रहे हैं? बेचारे का यह अपराध है कि वह गरीब है इसलिए कि वह मेहनत करता है पसीना बहाने वाले हैं। इसलिए जहां तक हरिजनों और आदिवासियों का सवाल है उस पर तो बोलना ही बेकार है। अन्धे आगे रोना अपना दीदा खोना। हरिजनों और आदिवासियों का सवाल यदि हम उठावेंगे तो आप उसको मानेंगे नहीं। उसको रेल में जगह आप देंगे नहीं। उनकी अगर कोई पैरवी करेगा तो उस पर आप उल्टे कार्यवाही करेंगे। जिसका मेरा व्यक्तिगत अनुभव है। एक रेल कर्मचारी के साथ हरिजन कर्मचारी के साथ अन्याय हुआ। उसके मामले में लिखा पड़ी की गई तो उल्टे उस कर्मचारी के ऊपर सजा का नोटिस दे दिया गया। अगर यह रेलवे कोई बोर्ड का इन्साफ है, अगर कोई पार्लियामेंट का मेम्बर हरिजन कर्मचारी के साथ किये गये अन्याय के बारे में पैरवी करता है तो उस कर्मचारी के विरुद्ध अनुशासनिक कार्यवाही रेलवे बोर्ड करता है। बड़े बड़े अधिकारी रिटायर होने पर पेंशन के साथ एक्स्टेंशन दोनों पाएंगे और गरीब हरिजन आदिवासी कर्मचारी कभी हम लोगों की मदद या सहायता लें तो उन पर कार्यवाही होगी। (समय की घंटी) एक दो बातें कह कर मैं खत्म करूंगा। सोनभद्र रेलगाड़ी आप चलाते हैं। इसमें पेंटरों का काम नहीं है। भीष्म बाबू आप सोनभद्र रेलगाड़ी आप चलाते हैं। इसमें पेंटरों का काम नहीं है। भीष्म बाबू आप भी उस रेलगाड़ी से सफर जरूर करेंगे क्योंकि इनकी गुड्डी काट दी गई है, इनका पत्ता काट दिया गया है। जो सोनभद्र गाड़ी से चलते हैं उसमें पेंटरों का काम नहीं है (व्यवधान) हां हां आप

हंसिये मत। उनका पत्ता इसलिए काट दिया गया क्योंकि वे टिकट कम करते हैं। जो ज्यादा कैंची चलाने वाला होता है उसका पत्ता जल्दी नहीं कट पाता है क्योंकि जो पत्ता काटने वाला होता है वह सोचता है कि कहीं यह कैंची हम को भी न काट दे। जैसे जगन्नाथ मिश्रा हैं उनको छुड़येंगा आप, है हिम्मत? आपको पता है कि वह आपको भी कैंची से काट देगा सिर से पटना पर आप कैंची चलाइयेंगा तो वह दिल्ली तक उड़ा देगा जगन्नाथ मिश्रा की ठीक काटियेंगा तो वह आपकी गर्दन उड़ा देगा। क्योंकि उनके पास ऐसे कागज हैं। उनको आप जरा हटा कर देखियें तो वह आपको मज्जा चखा देगा? तो मैं यह कह रहा था कि सोनभद्र में पेंटरों का काम नहीं रख सकते उसमें एक पेंटरों का दीजिये। विक्रमशिला जो आप चलाते हैं उसमें डीजल इंजन दीजिये। समस्तीपुर से उत्तर बिहार को वहां से हावड़ा को जोड़ने के लिए एक गाड़ी चलती थी, समस्तीपुर से चलती थी उसको आपने गोरखपुर से कर दिया है। आप गोरखपुर से एक गाड़ी नहीं दो गाड़ी नहीं तीन गाड़ी चलाइयें इसमें मुझ को कोई आपत्ति नहीं है और ज्यादा दीजिये क्योंकि पूर्वी उत्तर प्रदेश और बिहार पिछड़ा हुआ है वहां के लोगों को सवारी का साधन नहीं है और गाड़ी दीजिये जो कलकत्ता से जोड़े, हावड़ा से जोड़े लेकिन समस्तीपुर से हावड़ा को जोड़ने के लिए एक दो विशेष गाड़ियों का इन्तजाम करिये क्योंकि वहां के लोग कमाने के लिए जाते हैं वे कमाई कर सकें। आखिर में एक निवेदन यह भी करूंगा कि रेल में पैसा तो हमारा भी लगा हुआ है लेकिन, श्रीमन्, याद रखना। चलिंयें, समस्तीपुर दरभंगा, दरभंगा सीतागढ़ी दरभंगा निर्मली, दरभंगा जयनगर इस लाइन में जहां जहां श्रीमन्, पंडित लोगों के गांव हैं वहां वहां हाल्ट

[श्री हुक्मदेव नारायण यादव]

बन गया है। क्योंकि वहां चैन पुलिंग ज्यादा करते थे, बिना स्टेशन का स्टेशन बना लेते थे जबरदस्ती लाठी से, गोली से रेल रोकते थे तो रेल मिनिस्ट्री ने सोचा कि जबरदस्ती चैन पुलिंग करते हैं इन पंडित लोगों को कष्ट न हो इस लिए वहां स्टेशन बना दीजिए। एक एक हाल्ट आपने ऐसा बना दिया कि दो जयंती जनता गाड़ियों को जोड़ दीजिए तो इंजन लगेगा एक हाल्ट पर और उस का गाड़ रहेगा दूसरे हाल्ट पर। इतने इतने नजदीक हाल्ट बनाये गये हैं। क्यों बनाये गये हैं? क्योंकि वहां पंडित लोग हैं उनका असर दिल्ली तक है और आज्ञा मेल जो दरभंगा से चलती है सीधी रुकती है दिल्ली उस आज्ञा मेल को स्टाप करने के लिए किसी में ताकत नहीं है। तो वहां वहां स्टेशन और हाल्ट बनायेंगे लेकिन जहां जरूरी है, लोगों को चाहिए वहां नहीं बनाएंगे। दरभंगा सकरी लाइन में ककरगट्टी तारस राय के बीच में बिजली गांव में हाल्ट स्टेशन बनाने के लिए मैं लड़ता आया हूं लेकिन रेलवे बोर्ड कहता है कि वह अनइकनामिक होगा। मैं चैलेंज करता हूं उस रेलवे अधिकारी को जिसने वहां जाकर जांच की। रेल मंत्री जी आप मेरे साथ चलें, उस स्पॉट पर चलें किसी ग्रंथशास्त्र के विद्वान को लेकर चलिए अगर वह कह दे कि वहां हाल्ट स्टेशन बनेगा तो वह अनाधिक होगा, वह घाटे का काम होगा तो मैं माफी मांग लूंगा कि मैंने गलत कहा था। रेलवे बोर्ड के आदमी चूँकि वहां पर गरीब लोग हैं, मुसलमान बसते हैं, हरिजनों की आबादी है, पिछड़ों की आबादी है इसलिए हाल्ट नहीं बनाते हैं। वहां के लोग दूध बेचने के लिए साइकिल पर लादकर दूध का धंधा करते हैं, रोजगार करते हैं। अगर वहां हाल्ट स्टेशन बनेगा

तो सैकड़ों मन दूध रेलवे के डिब्बों में लादकर शहर में बेचकर वे अपनी ज़िंदगी का गुजारा करेंगे। लेकिन ये बेइमान और बदमाश लोग, जो मेहनत करने वाले हैं उनको उनका हक नहीं देना चाहते हैं और झूठ कहते हैं कि वहां पर घाटा लगेगा। मैं आरोप लगाता हूं कि वे दूसरी जगह हाल्ट बनाते हैं क्या वहां नफा है? जहां पंडित लोगों का गांव है, वहां हाल्ट बनायेंगे, डर से नहीं बोलेंगे। अगर बोलेंगे तो नौकरी खत्म कर दी जायेगी लेकिन गरीबों के गांव में हाल्ट नहीं बनाएंगे। इसलिए मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं कि आप इन बातों पर गौर करें। हम इनके विनियोग विधेयक के लिए कहें कि भाई नहीं भी पास करिये तब भी बहुमत इनका है पास करा ही लेंगे। जैसे न तैसे न भी पास हो तो बिना पास किये पास करा लेंगे क्योंकि बजट रहेगा पीछे टैक्स लगा होगा या बजट पास करा लेंगे इसके बाद लगा देगे और इस तरह ठिकाना नहीं है। तो हम भी अपने विरोधी पक्ष के धर्म का निर्वाह करते हुए उस सदन के माननीय सदस्यों से साग्रह अनुरोध करेंगे कि आप इतने दिनों तक इसको पास कर दिया। लेकिन हम लोग के कहने से इस रेलवे विनियोग विधेयक को एक बार पास न कीजिए, कुछ पैसा मत दीजिए यह खर्चा नहीं करेंगे। क्योंकि माननीय गनी खान चौधरी जी इतना पैसा लेकर माल्दा से सियालदाह और सियालदाह से माल्दा तक करेंगे और हमको तथा आपको कुछ मिलने वाला नहीं है, इसलिए मैं इसका विरोध करता हूं।

SHRI GHULAM RASOOL MATTO
(Jammu and Kashmir): Mr. Vice-Chairman, Sir, I was in Srinagar this morning and I heard a news item on All India Radio. The news item on the All India Radio was that by the

collapse of a railway bridge in Bengal-
 desh sixty persons had died. When I
 heard this news over the radio in
 Srinagar this morning—I have just
 come from Srinagar—I was reminded
 of the figures given by the Railway
 Minister. In his statement and in the
 papers that he has given us it has
 been mentioned that there are 3,553
 bridges over which the railways have
 to ply, and out of these 3,553 bridges,
 there are 2,240 bridges which are
 weak and unserviceable. I was really
 horrified and felt that if this is the
 situation that out of 3,553 bridges
 2,240 bridges are unserviceable, what
 is the allotment that the Minister has
 made, just Rs. 25 crores. That being
 so, I do not know how many accidents
 are in store for us in the years to
 come, unless the Railway Minister
 gives his first and foremost attention
 to this problem.

Mr. Vice-Chairman, Sir, perhaps in
 this House myself and Dr. Malcolm
 Adiseshiah were the only two persons
 who had supported the idea put forth
 by Mr. Ghani Khan Chaudhuri that
 the railways were on the verge of
 collapse. We had said that this is a
 realistic statement and we must take
 it that this is a statement made by
 the hon. Minister and see to it that
 the things are rectified. In that con-
 text, the hon. Minister stated that we
 were short of resources, because the
 Planning Commission and the Finance
 Ministry have not earmarked funds
 for us. We, on our part, both Dr.
 Adiseshiah and myself along with
 other Members of Opposition also had
 stated that day that the Planning
 Minister and the Finance Minister—
 Planning Minister was here that day—
 should earmark more funds. Neither
 Shri Ghani Khan Sahib in his speech,
 nor Mr. Jaffar Sharief Sahib men-
 tioned anything as to what they pro-
 pose to do to get more funds from the
 Planning Commission and the Finance
 Ministry. I would request him—and
 would request my colleagues, the
 leaders of Opposition—and we also
 from our small group will join him;
 let us go and call on the Planning
 Commission and the Finance Minister

to allot more funds, because if the
 funds are not allotted, what shall we
 do? Our system will collapse.

Third point which I mentioned, is
 about the Udhampur-Jammu line. I
 mentioned it before also that if I
 support this Appropriation Bill, it
 means that I accept the Appropria-
 tion Bill of providing Rs. 1 crore per
 year for Udhampur-Jammu line; and
 that means, this Udhampur-Jammu
 line of 45 miles, will last for 49 years.
 This is what I have to accept, be-
 cause he has not come out with sup-
 plementary demands. Instead of Rs. 1
 crore, we are thinking of earmarking
 more money.

Another point that I have to make,
 and which the hon. Minister has not
 replied, is that as a gesture to the
 people of Jammu and Kashmir, he has
 earmarked a small sum of Rs. 10 lakhs
 for the railway line between Udham-
 pur and Kashmir. This is the road
 which has been blocked twenty times;
 people have been stranded many
 times. Only two days back, 2000
 people were stranded, because they
 could not go because of road blockade.
 I would request him that at least
 from out of the Consolidated Fund,
 some money should be earmarked as
 a gesture of goodwill.

Sir, I also made certain points with
 regard to employment of people from
 Jammu and Kashmir. The hon.
 Minister has not replied to it, and I
 hope he will now reply to this point
 also.

Finally, I would also suggest, that
 as an emotional integration for the
 entire country, certain railways
 should be named after the departed
 leaders from various regions of the
 country. Let us have a railway line
 in the name of Sardar Vallabhbhai
 Patel; let us have a railway line in
 the name of Annadurai; let us have a
 railway line in the name of Sheikh
 Abdullah, so that the country knows
 what integration means. We are one
 country; this country is one, from
 Kanya Kumari to Kashmir it is one
 country. I would request him to

[Shri Ghulam Rasool Matto]

kindly take this point into consideration.

Lastly I would also request him to consider that the age of computerisation has come. If he lacks in adopting these scientific measures, we would be lagging behind. I would request him to earmark more funds for computerisation. He said that he will start computerised booking system from Delhi. Let us hope that he does it soonest possible and covers all other parts of the country.

With these observations, I have perforce to accept the Appropriation Bill and commend that these be passed.

SHRI HAREKRUSHNA MALLICK: Sir, I just repeat my suggestion that I gave in connection with the Railways when I said that we should see that the Indian Railways function as Indian Railways and they should maintain this national character and should not be regionalised, so that we do not create more of regional imbalance in one area or the other. Incidentally, the hon. Minister of Tourism is also here; he should also see as to how Railways can be improved upon...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): He is going away.

SHRI HAREKRUSHNA MALLICK: I wonder why he is going away. I suppose he is not going to associate himself with the Railways.

Sir, I support my friend from Kashmir. We should certainly earmark Rs. 100 crores for a railway line from Jammu up to Leh region. Sir, there has been a long-standing demand from the people of Orissa. This is in regard to the Talcher-Sambalpur line which has not been taken up so far. This is not a new line. My economist friend has said that on-going projects should be given priority instead of new railway lines. But this is not a new line. This is only a missing link. Railway line is there up to Talcher. The distance between

Talcher-Sambalpur is only 70 miles. This will require an allocation of Rs. 100-200 crores. This money need not be allocated and spent at one go. This can be done in phases. At least, Rs. 20 crores should be allocated this year so that people of Orissa will not feel that they are being ignored.

SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF: Mr. Vice-Chairman, Sir, I have listened with great attention to the hon. Members who have participated in the discussion today. I am thankful to them for their suggestions and the other points made by them. We have taken note of the suggestions and certainly, we will try to implement them as far as possible. I am really touched and I am grateful to Dr. Adiseshiah and Mr. Ghulam Rasool Matto for their sentiments and for their concern. Dr. Adiseshiah went to the extent of appealing to all the Members of the House, all the sections of the House to take a realistic, a pragmatic view, about the railway system and the functioning of the Railways. Sir, I am equally grateful to Mr. Ghulam Rasool Matto. He also made a reference. He not only appealed to me. He also appealed to all sections of the House, particularly, to the Opposition and he said he will associate himself with us in appealing to the Planning Commission and to the Finance Ministry for more resources. This really shows that they are aware of the situation which the Railways are facing. It is not for me to go on repeating it again and again. We have very clearly spelt it out in the Budget which has been presented. The entire Sixth Plan, we have called it as a rehabilitation Plan.

Many Members have spoken—have repeated in fact—about the need for renewal of tracks, replacement of rolling stock and about so many other amenities which are essential both for freight movement as well as passenger traffic. The demands for undertaking new projects and expediting the on-going works have been reiterated by some Members. I am in full sympathy with their demands. As

earlier explained by me while intervening in the discussion on the Railway Budget, the basic reason for not being able to comply with their requests immediately has been the severe constraint on resources. This has been mentioned by many Members themselves.

Dr. Adiseshiah made a point that we should go straight from steam locomotives to electrification, without the intermediate stage of dieselisation. As you know, electrification is highly capital-intensive and will be justified only where the density of traffic is substantial. There again, resources constraint is the factor which will not permit us to take up electrification immediately. Diesel engines will have to be run on some sections and it will not be possible to eliminate them totally.

Dr. Adiseshiah was asking about the operating ratio. I would like to place on record, for his information, that the ratio for 1980-81 is 96.1 per cent and for 1981-82 it is 89.4 per cent.

Sir, Shri Ghulam Rasool Matto was referring to an accident in Bangladesh and expressing his concern about the state of affairs of the railway bridges. I must say that it is not that 2,500 bridges are unserviceable; they need heavy repairs or re-building. We have already taken stock of these bridges and a programme has been made out for their renewal and replacement.

SHRI HAREKRUSHNA MALLICK:
How soon?

SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF:
Again, coming to the points made by Shri Ramanand Yadav, he referred to the new coach factory. Decision regarding its location would be taken on the basis of techno-economic survey which would be undertaken while preparing a detailed project report. He also mentioned about the Jamalpur Workshop. There is no reduction of staff. The strength is maintained. The staff strength was

never 45,000. It was about 12,000 in 1947 and it is now 14,000 and upwards. Additional activities like break-down and crane manufacture, tower wagons, POH of diesel locomotives etc. have started.

Some Members mentioned about the Bhatni-Varanasi gauge conversion. The other day also, there was half-an-hour discussion on this. All that I can say is, we have made request for increasing the allocation for projects like Coorg-Dindigal, Chitradurga-Raidurga, Bhatni-Varanasi and the other one that my friend was mentioning the other day. We will review all these when we get additional funds from the Finance Ministry.

Shri Swamy Naik mentioned that the work of electrification on Vijyawada-Balharshah line should be expedited. Similarly, the electrification of Kazipet-Secunderabad line should be taken up early. The electrification of Vijyawada-Balharshah line is in progress. Contracts for the main electrification works have been awarded and all attempts will be made to ensure the fastest progress of the work within the constraints and availability of funds. Electrification of Kazipet-Secunderabad section has been approved already and preliminary works are being taken up. An amount of Rs. 800 lakhs has been allotted for these works in 1983-84.

About taking up new projects and expediting the on-going works which have been reiterated by some hon. Members, as I have already said, I have full sympathy for them...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): Mr. Minister, I also made so many points. You were not here then. It is not fair that I should ask from here, but you have not replied to my points.

SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF: Sir I can assure you that they will receive our proper attention and we will write to you about it. *(Interruption).*

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): All will be replied individually.

SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF: Mr. Vice-Chairman, from the other side, they have made criticism for the sake of criticism it is not that the Minister of Railways, in his Budget speech and during his reply to the discussion, has not admitted certain shortcomings. Efforts would be made to improve things. Sir, it will not be in anybody's interest to criticize something only for the sake of criticism. That would only bring down the morale of the officers and the railwaymen who are working in such conditions. I would, therefore, like to say that we will do our best to remove the shortcomings and to see that this system functions well. It is our humble effort to see that we rise up to the expectations of the people at large who are the railway users and to see that we understand our responsibility, particularly this being the vital economic sector. We have a very big responsibility of carrying coal to the thermal plants, foodgrains from the North to the South, and the petroleum products, steel and cement. Sir, we have a very big responsibility, and I can assure the House that we will rise up to their expectations in meeting the requirements.

Sir, the hon. Members would appreciate that we have included three major projects, costing nearly Rs. 176 crores for the benefit of the suburban passengers in Bombay and Madras areas. This I am referring to because again there was some mention about the increase in freight and fare. Sir, I do share the concern of the common man. That is exactly the reason why, replying to the debate, the Minister has already announced certain concessions with regard to second class fares and also with regard to essential commodities which again are the concern of the common man. And additional line between Bori Bunder and Andheri is expected to be built at an estimated cost of Rs. 46.61 crores. A new line between Mankur and Delapur is expected to be built at

an estimated cost of Rs. 75.74 crores. Rapid transit system near the Madras Beach is expected at an estimated cost of Rs. 53.46 crores. Unless additional resources are available, we cannot undertake such heavy cost projects or improve the services. The beneficiaries will have to share the burden.

Sir, there is a lot of demand about new trains. Hon. Members have again reiterated demands for new trains, more stoppages, provision of additional coaches in trains etc. Each of these demands has been noted. Each such demand will be examined carefully and, wherever possible, we would try to meet these demands.

Sir, with regard to the improvement in the passenger amenities, we are quite concerned about that. We have taken note of all the suggestions made. As Members are aware, we have a very heavy backlog of replacement of coaches. This results in retention of wornout coaches in service. And then there are also the activities of the anti-social elements and miscreants who indulge in vandalism. We have been able to provide better standards of amenities to the passengers, within our limited resources, but our effort in this direction will continue unabated and some significant improvements must become visible shortly. Sir, with regard to the safety, we are equally concerned with improving the safety in the rail travel. Although in the current year the accidents are less by about 27 per cent compared with the corresponding period of the previous year, yet it is not a matter of satisfaction for us.

SHRI HAREKRUSHNA MALLICK: Sir, he is reading from a prepared speech.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): He is replying to all the points.

SHRI HAREKRUSHNA MALLICK: No, Sir, not at all. He is reading from a prepared speech prepared by somebody somewhere. (Interruptions)

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): Mr. Mallick, you should know that the Railway Ministry is the only Ministry which gives proper replies to the points raised by the hon. Members.

SHRI HAREKRUSHNA MALLICK:
It was so so far, not now.

SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF:
I think Mr. Mallick will appreciate that it is humanly impossible to answer every point. It has been our practice, you have rightly appreciated, Sir, that we always write to the hon. Members on whatever points they make.

SHRI HAREKRUSHNA MALLICK:
I have been reminding for the last five years about the 70-mile long missing link. That is falling flat on the hon. Minister.

SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF:
We are concerned with improving the safety in the rail travel. Although the accidents are less by about 27 per cent in the current year compared with the corresponding period in the previous year, yet, it is not a matter of satisfaction for us. We have since set up a high-powered committee under my senior colleague's chairmanship to look into the safety aspect. This committee includes representatives from the Ministries of Defence and Shipping and Transport and the Department of Electronics also. We are quite determined to implement the recommendations of the various expert committees, including the Railway Reforms Committee, which have gone into the aspects of safety. However, even in this we are facing a certain limitation as the implementation of some of the recommendations would involve very heavy financial investments running into thousands of crores of rupees.

I fully share with the hon. Members their concern at the recent accident in the suburban section in Calcutta. We have now decided to tackle the safety problems of the suburban sections distinctly separately. For this

purpose the railway administration is being asked to form separate study teams to go into the aspect of safety in the suburban sections of Calcutta, Bombay and Madras immediately.

The supervision over the drivers and the surprise checks to observe their working are being further intensified. The third part of this drive will be thorough and meticulous check of the brake power of each and every outgoing EMU from the shed. No effort will be spared to create better saving consciousness at all levels by education, training and control.

Sir, several Members have stressed on the need to guarantee safe travel and improve the security arrangements. The Railways are fully alive to the need for providing hundred per cent safety and security of the passengers and their personal belongings. This being a State subject, close coordination is being maintained at the State level to tackle the local problems. The strength of the Government Railway Police force has recently been increased by over 7,000 personnel, and the Railways have agreed to share the expenditure on the Government Railway Police on 50:50 basis. The Government Railway Police provides about 1,400 armed escorts for escorting the passenger-carrying trains, particularly at nights. The Railway Protection Force assists the Government Railway Police in all possible ways to tackle the problem of security of passengers and their belongings. Wherever necessary, the Chief Ministers are addressed and their co-operation and assistance in ensuring better safety sought. We are also considering the possibility of giving additional powers to the Railway Protection Force.

Sir, whatever may be our efforts, let me again tell the House that unless we get the support of the State Governments and the Members of the House and the general public, it would be very difficult for us to accomplish this task.

[Shri C. K. Jaffar Sharief]

Let me conclude by thanking the hon. Members once again for the keen interest taken by them in the railway matters and the valuable suggestions given by them.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): I shall first put the Resolution to vote.

The question is:

"That this House approves the recommendations made in paragraphs 63, 64, 67 and 70 contained in the Seventh Report of the Railway Convention Committee, 1980, appointed to review the rate of dividend payable by the Railway Undertaking to General Revenues as well as other ancillary matters in connection with the Railway Finance and General Finance, which was presented to the Parliament on the 5th November, 1982: and

That this House further directs that the action taken by Government on the other recommendations made in this Report should be reported to the Committee."

The motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): I shall now put the motion regarding the Appropriation (Railways) Bill, 1983, to vote.

The question is:

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 1983-84, for the purposes of Railways, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

The motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): 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 C. K. JAFFAR SHARIEF:
Sir, I move:

"That the Bill be returned."

The motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): I shall now put the motion regarding the Appropriation (Railways) No. 2 Bill, 1983, to vote.

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 1982-83 for the purposes of Railways, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

The motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): 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 C. K. JAFFAR SHARIEF:
Sir, I move:

"That the Bill be returned."

The question was proposed.

SHRI HAREKRUSHNA MALLICK:
Sir, for the last five years, in almost all debates on Railway Budgets and Appropriation Bills, I have been making an appeal in favour of this missing link of 70 miles, which will augment very much the revenue of the Indian Railways and our economy, but so far there has been no response...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): It will be noted. (Interruptions) The question is:

"That the Bill be returned."

The motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): I shall now put the motion regarding the Appropriation (Railways) No. 3 Bill, 1983, to vote.

The question is:

"That the Bill to provide for the authorisation of appropriation of moneys out of the Consolidated Fund of India to meet the amounts spent on certain services for the purposes of Railways during the financial year ended on the 31st day of March, 1981 in excess of the amounts granted for those services and for year, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

The motion was adopted

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): 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 C. K. JAFFAR SHARIEF: Sir, I move:

"That the Bill be returned."

The question was proposed

श्री हुक्मदेव नारायण यादव :
समस्तीपुर-दरभंगा लाइन के बारे में कुछ
बताइये ।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): The question is:

"That the Bill be returned."

The motion was adopted.

RE. DISCUSSION ON NON- ALIGNED MEETING—contd.

SHRI SHRIDHAR WASUDEO DHABE: (Maharashtra) Mr. Vice-Chairman, a meeting of the Business Advisory Committee was held today. What is the position about the NAM resolution? Is it coming tomorrow for discussion?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): For the information of Members, I may tell you that the motion on the Non-aligned Meeting is coming tomorrow at 3 p.m. and it will be discussed.

The House stands adjourned till 11 a.m. tomorrow.

The House then adjourned at forty-five minutes past five of the clock till eleven of the clock on Thursday, the 24th March, 1983.