

[Shri Pranab Kumar Mukherjee] the developing countries like India will get advantage to improve their productivity and to take assistance for research and development in primary commodities. Mainly these are related to agricultural commodities and not to manufactured items as Mr. Hukmdeo Narayan Yadav said and I hope that it would be possible for us to make a real dent therein.

THE PUBLIC WAKFS (EXTENSION OF LIMITATION) DELHI AMENDMENT BILL, 1981

MR. DEPUTY CHAIRMAN: All right. Now, the Bill for introduction. Yes, Mr. Shiv Shankar.

THE MINISTER OF LAW, JUSTICE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI P. SHIV SHANKAR): Sir, I beg to move for leave to introduce a Bill further to amend the Public Wakfs (Extension of Limitation) Act, 1959, as in force in the Union territory of Delhi.

The question was put and the motion was adopted.

SHRI P. SHIV SHANKAR: Sir, I introduce the Bill.

(I) THE APPROPRIATION (RAILWAYS) NO. 6 BILL, 1981—contd.

(II) THE APPROPRIATION (RAILWAYS) NO. 7 BILL, 1981—contd.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, we shall continue the discussion on the Railway Appropriation Bills. We have almost exhausted the time allotted for the Bills. But, because, a few more speakers wanted to express their views, we are starting the discussion now. Therefore, I would request the Members to be very brief in their observations. The time left now is very little and the Minister also has to reply. Yes, Mr. Kalpnath Rai.

SHRI SADASHIV BAGAITKAR (Maharashtra): Sir, you are calling Mr. Kalpnath Rai. But Mr. Hukmdeo Narayan must be called now.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Anyway, I have called him and I will call him afterwards. It is a question of just ten minutes only. Yes, Mr. Rai.

श्री कल्पनाथ राय (उत्तर प्रदेश) :
उपसभापति जी, मैं रेलवे एप्रोप्रियेशन का जो विनियोग विधेयक है उस का समर्थन करता हूँ और इस के साथ ही मैं पाण्डेय जी से यह निवेदन करना चाहता हूँ कि रेलवे के संबंध में वे बुनियादी ढंग से पहल करें। वे आजादी की लड़ाई के सेनानी हैं और उन की दृष्टि इस ओर जानी चाहिए कि रेलवे इस देश की लाइफलाइन है और उसके संबंध में कुछ बुनियादी परिवर्तन की आवश्यकता है। इस मुल्क में अंग्रेजों ने, उनकी रेलवे कंपनी ने, रेल का निर्माण इसलिए किया था कि वे इस मुल्क के कच्चे माल को, रा मैटीरियल को ढोकर यहां से मैनचेस्टर और लंदन ले जाएं और वहां की फिनिशड गुड्स इस मुल्क के मार्केट में ला कर बेचें। इसी 3-00 P.M. दृष्टि कोणसे अंग्रेजों ने हिन्दुस्तान में रेलवे लाइन का निर्माण कराया था। लेकिन आज आजादी के बाद हमारे मुल्क में हमारा लक्ष्य इन इलाकों का, इस मुल्क का विकास करना है। इस मुल्क के पिछड़े हुए इलाकों को विकसित करना और इस मुल्क की माडर्न इकानामी को बिल्ड-अप करना है और उसके लिए जो जरूरी चीजें हैं, जो इन्फ्रास्ट्रक्चर है, उसको तैयार करना होगा। लेकिन इस दिशा में सरकार और रेलवे बोर्ड की थिंकिंग में क्यों परिवर्तन नहीं आ रहा है, मैं यह नहीं समझ सकता हूँ।

उपसभापति महोदय, मैं पूर्वी उत्तर प्रदेश का रहने वाला हूँ। मैंने रेलवे मंत्री को मੈम्बर पार्लियामेंट होने के बाद लगातार पूर्वी उत्तर प्रदेश की जो छोटी रेलवे लाइनें हैं उनको बड़ी लाइनों में विकसित करने के लिए एक नहीं, हजारों पत्र लिखे हैं। रेलवे बोर्ड के कर्मचारियों का

जवाब आता है कि चूंकि ये इलाके इकनामिकली वायेबल नहीं हैं, इसलिए उनको बड़ी लाइनों में कंवर्ट नहीं कर सकते। मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं कि जब तक किसी इलाके में बड़ी लाइन नहीं बनती तब तक वह इलाका इकनामिकली वायेबल नहीं बन सकता। इनका कहना है कि जब तक इकनामिकली वायेबल नहीं होता, तब तक रेलवे लाइन बड़ी नहीं बनायेंगे। तो प्लानिंग कमीशन के पर्सपेक्टिव में, उनके नजरिये में, उनके दृष्टिकोण में या रेलवे बोर्ड के दृष्टिकोण में या रेल मंत्रा के दृष्टिकोण में यह बुनियादी परिवर्तन होना चाहिए क्योंकि जब रेलवे लाइन बनती है तो प्लानिंग कमीशन से उसका अप्रूवल होता है, फाइनेंस मिनिस्ट्री उसको अप्रूवल देती है, ट्रांसपोर्ट कमेटी उस पर रिकमेंडेशन देती है, रेलवे बोर्ड उसपर विचार करता है तब रेलवे मंत्री के दस्तखत से वह बजट के लिए जाता है। तो उपसभापति महोदय, मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं कि आप भी जानते हैं कि पूर्वी उत्तर प्रदेश का बिहार का इलाका हिन्दुस्तान में सबसे रिचैस्ट माना जाता है। 'बिहार के विषय में तो यह कहा जाता है—'बिहार इज दि रिचैस्ट प्लेस व्हेयर पुवरेस्ट पीपल लिब'। यह गंगा-जमना का इलाका उत्तर प्रदेश और बिहार का इलाका दुनिया का सबसे रिचैस्ट इलाका है जहां पुवरेस्ट पीपल, गरीब इंसान रहते हैं। जो भी वहां रेलवे लाइन का विकास हुआ था वह दमन करने के लिए या शोषण करने के लिए हुआ। मैं रेलवे मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि गाजीपुर, बलिया, छपरा, शाहगंज, मऊनाथ, भंजन, छपरा, इंदारा, देहरीघाट, गोरखपुर और जौनपुर आजमगढ़, गोरखपुर, जौनपुर, ओडिहारी और बलिया की छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में बदलने के लिए बार-बार मैंने निवेदन किया और हमेशा सरकार की तरफ से लिख कर आता है कि चूंकि ये

इलाके इकनामिकली वायेबल नहीं हैं, इसलिए बड़ी लाइनें नहीं बना सकते। मेरा साफ कहना है कि रेलवे बोर्ड के कर्मचारी और मंत्री महोदय कैबिनेट में इस दृष्टिकोण को बदलने की कोशिश करें कि वह इलाके इकनामिकली वायेबल बन सकते हैं जब इन इलाकों में बड़ी लाइन बने। तभी पब्लिक सैक्टर के कारखाने वहां खुलेंगे, प्राइवेट सैक्टर के कारखाने खुलेंगे। आज न कारखाने उस इलाके में बिड़ला खोलने को तैयार है, न टाटा तैयार है, न सरकार खोलने को तैयार है। पूर्वी उत्तर प्रदेश में जहां फटिलाइजर का कारखाना खोला जाए, सरकार तय नहीं कर पा रही है क्योंकि बड़ी लाइन वहां नहीं है। जब बड़ी लाइन नहीं होगी तो उस इलाके का इंडस्ट्रियलाइजेशन नहीं होगा, जब इंडस्ट्रियलाइजेशन नहीं होगा तो वहां के लाखों करोड़ों लोग जो बेकार घूम रहे हैं उनको नौकरी नहीं मिलेगी और जब वहां उद्योग-धंधे विकसित नहीं होंगे तो इलाका इकनामिकली वायेबल नहीं होगा।

उपसभापति महोदय, सारे संसार में सबसे ज्यादा डेन्सिटी आफ पापुलेशन पूर्वी उत्तर प्रदेश और बिहार में है या उत्तर प्रदेश और बिहार में है। डेन्सिटी आफ पापुलेशन हाईयेस्ट इन दि वर्ल्ड वहां पर है। अगर वहां पर उद्योग-धंधे नहीं पनपेंगे, वहां पर अगर इंडस्ट्रियलाइजेशन नहीं होगा, वहां पर अगर विजलीकरण नहीं होगा, औद्योगीकरण नहीं होगा तो इन इलाकों का विकास कभी भी सम्भव नहीं है। श्रीमन्, रेलवे देश की लाइफ-लाइन है। हिन्दुस्तान एक डेवलपिंग कंट्री है। किसी भी डेवलपिंग कंट्री का विस्तार करने के लिए माडर्न इकाामी चाहिए। माडर्न इकोनामी के लिए सीमेंट चाहिए, लोहा चाहिए, तेल चाहिए, उर्वरक चाहिए। जितनी भी चीजें हैं हेवी इलेक्ट्रीकल को या हेवी इंजीनियरिंग को ये माडर्न इकोना

[श्री कल्प नाथ राय]

के लिए आधार शिला है। दुनिया में विकसित होने, डवलप होने और अपनः अर्थ-व्यवस्था को माडर्न बनाने का निश्चय किया है। हमने पंचवर्षीय योजना के माध्यम से इस मुल्क को विकसित बनाने का प्रयास किया है और कर रहे हैं। हिन्दुस्तान आज विकास-शील देश है। मैं पूछना चाहता हूँ कि आज थरमल पावर स्टेशनों में जहाँ बिजली बनती है कितना कोयला है ? वहाँ कोयला नहीं है। कहा जाता है कि— थरमल पावर स्टेशन को कोयला न पहुँचने के कारण बिजली जेनरेट नहीं हो रही है। आज बिजली की बहुत आवश्यकता है। आबादी भी बहुत बढ़ रही है। इसलिए इस मुल्क को सेल्फ रिलायंस बनाने के लिये बिजली की आवश्यकता है और बिजली लेने के लिए वहाँ कोयला पहुँचाना बहुत जरूरी है। आप जानते हैं कि गांवों में सीमेंट का कितना बड़ा संकट है। देश की अर्थ व्यवस्था ग्रामीण इलाकों पर निर्भर करती है। अभी बताया गया है कि बिहार में लाइन का बड़ा भारी स्टोर मिला है। जहाँ सीमेंट के कारखाने बनेंगे वहाँ बड़ी लाइन पहुँचाना जरूरी है। जहाँ कोयला पहुँचाना है और जहाँ से उठाना है वहाँ बीच में बड़ी लाइन की जरूरत है तेल बम्बे हाई से मथुरा रिफाइनरी तक पहुँचाने के लिए रेलवे लाइन का होना बहुत जरूरी है। उर्वरक को एक हिस्से से दूसरे हिस्से में ले जाने के लिए रेलवे लाइन का होना बहुत जरूरी है।

इसी तरह से डिफेंस को बात है। देश की सीमाओं पर दुश्मनों की फौजें आक्रमण कर रही हैं। हमारे प्रशांत महासागर और हिन्द महासागर में विज्ञान और टेक्नालाजी को लेकर तूफान मचा हुआ है हमारी फौजें एक किनारे से दूसरे किनारे जाती हैं उनको ले जाने के लिये रेलवे में एफिशियेंसी आनी चाहिए। आप जानते हैं कि जापान की रेलवे कितनी विकसित

है, इंगलैंड की रेलवे कितनी विकसित है, फ्रांस में रेलवे कितनी विकसित है, यूरोप में रेलवे कितनी विकसित है। इसलिए अपने मुल्क के अन्दर अर्थव्यवस्था को ठीक करने के लिए माडर्न इकोनामी के लिए, रेलवे के ढांचे में बुनियादी परिवर्तन किये जायें। इस थिंकिंग में, इस नजरिए में हिन्दुस्तान की रेलों का विकास कैसे किया जाए, इसका विस्तार कैसे किया जाए इसमें ठीक ढंग से विचार करने की जरूरत है। हम देख रहे हैं खनिज पदार्थ पर्याप्त मात्रा में मिल रहे हैं लेकिन अगर लाइनों नहीं बिछाई जायेंगे तो हमारी इकोनामी मजबूत नहीं हो सकती।

आखिरी निवेदन मेरा यह है कि रेलवे का विस्तार किया जाये। जो रेलवे हमारे पास है उसके सिस्टम की ठीक किया जाए। बनिस्बत हम दूसरी रेलवे लाइनों को बिछायें तो रेलवे लाइन हमारे पास हैं पैसेंजर और माल को ढोने के लिए उसको ठीक ढंग से सुधारा जाये ताकि एक्सीडेंट्स की पुनरावृत्ति न हो। रेलवे के इंजीनियर्स और बड़े-बड़े एक्स्पर्ट्स का कहना है कि जिन रेलों के ब्रेक खराब हो गये हैं, बहुत सा सामान जर्जरित हो गया है, पुराना हो गया है उन्हीं के कारण एक्सीडेंट्स होते हैं। केदार पांडे हो या कोई भी मिनिस्टर हो जब तक इनके पुराने कल पुर्जों को नये ढंग से नहीं बदला जाएगा तो एक्सीडेंट्स रुक नहीं सकते।

मैं आखिरी निवेदन करूंगा कि आप उत्तर प्रदेश और बिहार के पिछड़े इलाकों से परिचित हैं। मैं श्री एल० एन० मिश्र को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने बाराबंकी-समस्तीपुर की छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की बात कही थी। उन्होंने बड़ा ऊंचा कदम उठाया था। यह लाइन बन गई है। लेकिन आज तक दिल्ली से समस्तीपुर तक कोई

ट्रेन नहीं बनाई गई है। इसलिए मैं आपसे निवेदन करूँगा कि दिल्ली से समस्ती-पुर के लिए तत्काल एक रेल की घोषणा की जानी चाहिये। इसके साथ-साथ मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि सन् 1973 में श्रीमती इन्दिरा गांधी ने छितीनी में पुल का शिलान्यास किया था, लेकिन अभी तक वह काम पूरा नहीं किया गया है। यह पुल उत्तरी बिहार को मिलाने वाला सबसे बड़ा पुल है। लेकिन आज तक उसका निर्माण कार्य आरम्भ नहीं किया गया है। सरकार ने यह घोषणा की थी कि सन् 1980-81 में वहाँ पर पुल बन जाएगा। लेकिन अभी तक इस पुल का काम शुरू नहीं किया गया है। इसी तरीके से बनारस के पास भदनी से छोटों लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने का काम भी नहीं हुआ है। आज तक 20 किलोमीटर लाइन का निर्माण कार्य भी आरम्भ नहीं किया गया है। इसलिए मेरा यह निवेदन है कि देश को माडर्न इकनोमी में परिवर्तित करने के लिए रेलों का विकास बहुत तेजी से किया जाना चाहिये। देश को शक्तिशाली और विकसित करने के लिए यह जरूरी है कि देश में आवागमन के साधन का अधिक से अधिक विकास किया जाय। इसके लिए रेलों की तरफ ध्यान देने की बहुत जरूरत है। अगर रेलों का विकास होगा और उनमें माडर्न टेक्नालाजी का इस्तेमाल किया जाएगा तो एक्सीडेंट्स की भी पुनरावृत्ति नहीं हो सकती है। अभी जो कोयला रेलों द्वारा ढोया जाता है वह ट्रकों से ढोये गये कॉन्वले से काफी सस्ता होता है। पालियाभेट के मेम्बर, चाहे वे राज्य सभा के हों या लोक सभा के, इस बात की भांग करते रहे हैं कि पिछड़े क्षेत्रों में रेलों का अधिक से अधिक विकास किया जाये। अगर किसी भी मुल्क का विकास करना हो तो यह बहुत जरूरी है कि सबसे पहले वहाँ पर रेलों

का विकास किया जाय। रेलवे का टेक्स तो बढ़ा है, लेकिन अगर रेलों का विकास करना है तो उसके लिए पैसा तो चाहिये। रेलें जो कोयला ढोती हैं और ट्रक से जो कोयला ढोया जाता है उसका रेशियो 1 और 6 का है। इतना अधिक फर्क है। इसलिए मेरा निवेदन है कि शक्तिशाली हिन्दुस्तान का निर्माण करने के लिए रेलों की तरफ विशेष तौर पर ध्यान दिया जाना चाहिये और देश में उसका विकास कार्य तेजी से किया जाना चाहिए। इस सम्बन्ध में प्लानिंग कमिशन में भी नया दृष्टिकोण अपनाया जाना चाहिये और रेलवे बोर्ड में भी नया दृष्टिकोण अपनाया जाना चाहिये ताकि इस मुल्क को विकसित और शक्तिशाली बनाया जा सके।

श्री हकम बेध नारायण यादव (बिहार):
उपसभापति महोदय, रेलवेज पर बहस चल रही है। कल रेल मंत्री जी ने कहा था कि रेलवे में अच्छे काम के लिए उन्हें धन्यवाद देना चाहिये। हम तो यह कहेंगे कि—

हरि अन्नत हरि कथा अनन्ता।

गावहि सुनहि बहु निध सन्ता-॥

आज हमारे देश में स्थिति यह हो गई है कि हमारे देश में जो संसदीय प्रणाली है वह अपने को असहाय और असमर्थ पा रही है और उसको बिल्कुल निकम्मा बना दिया गया है। मैं विशेष रूप से उन पत्रकारों को धन्यवाद देना चाहता हूँ जिन लोगों ने इन लोगों के काले-कारनामों के अपनी पत्र-पत्रिकाओं के माध्यम से भारत की जनता तक पहुँचाया है। आपको तो वे धन्यवाद दे रहे हैं जो रेलवे एक्सीडेंट्स के कारण कन्निरातान में दफना दिये गये हैं। आपको धन्यवाद कन्निरातानों से मिल रहा है। आपको धन्यवाद वहाँ से मिल रहा है जिन बहनों की मांगों के सिन्दूर इन रेलवे एक्सीडेंट्स में पोंछ दिये गये हैं। उन अबलाओं के आँखों से गिरते हुये आँसू आपको धन्यवाद दे रहे होंगे।

[श्री हुक्मदेव नारायण यादव]

आपको मैं क्या धन्यवाद दूँ। आप दुनियाँ में अमर रहेंगे कम से कम केदार पांडे जी, एक रेल मंत्री के नाते कि आप विश्व में पहले रेल मंत्री हो जहाँ आंधी में रेल उलट कर गिर गई। दुनियाँ में कहीं आंधी से रेल को उलटते नहीं देखा। जब तक दुनियाँ रहेगी तब तक आप अमर रहेंगे, अपने सकर्मों के कारण। आंधी के कारण रेल गाड़ी उलट गई नदी में यह कभी नहीं सुना था जो आपने दिखा दिया। आपके राज में :

‘आंधी से रेल को गिरते देखा, रेल पर रेल
चो चढ़ते देखा,

आगे से टकराते देखा, पीछे से टकराते
देखा।

आपके राज में क्या नहीं देखा।
कितना गुणगान करूँ आपका।

रेल मंत्री जी, मैं आपको याद दिलाना चाहूँगा कि स्वर्गीय ललित नारायण मिश्र को मैं जरूर धन्यवाद देना चाहूँगा, वह एक ऐसे आदमी थे, उनसे हमारा राज-नैतिक विरोध जरूर रहा, लेकिन उत्तरी बिहार के मामले में रेल लाइन ले जाने का उनका सपना था और समस्तीपुर-दरभंगा बड़ी लाइन वे करना चाहते थे। पर आप उसको छोड़े हुये हैं। दरभंगा-जयनगर, निर्मली बड़ी लाइन बनाने की बात थी लेकिन आप उसको भी छोड़े हुये हैं। मैं आपसे कहना चाहूँगा कि अभी जो जस-डोह-दुमका-पाहेबगंज वाली लाइन है, उसके बारे में आप कुछ नहीं कर रहे हैं। आपसे मैं यह भी कहना चाहता हूँ और अभी श्री कल्पनाथ राय भी कह रहे थे कि वाराणसी-ओडिहार-गाजीपुर बलिया होते हुये छपरा को जोड़ने का प्रस्ताव था, उसे भी आप छोड़े हुये हैं। मांसी का पुल टूटा हुआ है, वह सौ साल पुराना हो चुका है और वह किसी समय भी क्षतिग्रस्त हो सकता है, फिर कहें कि पुल भी आंधी में

उड़ गया, उनमें भी कोई लेना-देना नहीं है। मैं कहना चाहता हूँ कि आंधी में उड़ने से पहले इस पुल को बनाने का काम करिये। मैं आपसे यह भी कहना चाहता हूँ कि रेलवे हॉल्ट स्टेशन जितने भी बनाये जाते हैं, उपसभापति जी, उनको कहां बनाया जाता है। वह वहां बनाये जाते हैं जहां बड़े लोप होंगे, लाल चमड़ी वाले, लाल गाल, उजली धोती, उजला कुर्ता, उजली टोपी वाले लोग जहां होंगे वहां हॉल्ट बनाये जाते हैं परन्तु जहां काली चमड़ी वाले इंसान होंगे गरीब-गूरवा लोग होंगे, पिछड़े लोग होंगे, हरिजन होंगे, उस इलाके में रेलवे हॉल्ट बिहार में नहीं बन सकते हैं। इस बारे में मैंने रेल मंत्री को पत्र लिखा है और उसमें मैंने दर्जनों हॉल्ट्स के नाम भिनाये हैं, समस्तीपुर जयनगर, निर्मली, सीतामढ़ी, इन स्थानों में देखें कि यहां कितने हॉल्ट बने हैं। ककरघाटी और तार सराय के बीच में हॉल्ट बनाने का प्रस्ताव है परन्तु आपके आफिसर उनको रोक रहे हैं। मैं आपको बताना चाहता हूँ, उपसभापति महोदय, आप ध्यान से सुनें...

श्री उपसभापति : मैं बहुत ध्यान से सुन रहा हूँ।

श्री हुक्मदेव नारायण यादव : श्रीमती इंदिरा नेहरू गांधी जी कहती हैं कि...

श्री उपसभापति : यादव जी, किसी का नाम सम्मान के साथ लीजिये, नाम ऐसा मत लीजिए कि...

श्री हुक्मदेव नारायण यादव : मैं यह नाम नहीं लेता। पर श्री कल्पनाथ राय जी ने भी कम से कम सौ बार इस नाम को लिया होगा।

श्री उपसभापति : नाम अवश्य लें पर सम्मान से लें और जो सही है वही लें।

श्री हुक्मदेव नारायण यादव : छोड़ देता हूँ। मैं कहता हूँ कि भारत

की प्रधान मंत्री हजारों बार कहती हैं कि हरिजनों के लिये, आदिवासियों के लिये, पिछड़ों के लिये कुछ करेंगे और श्री केदार पांडे जी आप अपने रेल विभाग में जो कमेटी बनाये हैं, 20 सूत्री कार्यक्रम जो आपने लागू किया है तो जो आपकी कार्यन्वयन समिति है उसके 26 सदस्य हैं और उन 26 में से 15 सदस्य ब्राह्मण हैं और 25 सदस्य हैं यात्री सुविधा समिति में जिसमें 18 सदस्य ब्राह्मण हैं, 20 सदस्यों की यात्री रेल खान-पान परिषद है जिसमें 16 ब्राह्मण हैं, रेलवे हिन्दी सलाहकार समिति के 40 सदस्य हैं उनमें 25 ब्राह्मण हैं, रेलवे हिन्दी शब्दावली समिति में 10 सदस्य हैं उनमें 5 ब्राह्मण हैं, 7 सदस्य रेलवे हिन्दी पुस्तक समिति में हैं इनमें से 5 ब्राह्मण हैं, और यही यही नहीं, त्रिपाठी, पांडे, पाठक, चतुर्वेदी त्रिवेदी, द्विवेदी, झा, ओझा, मिश्रा ये जितने हैं ये पांडे जी की लिस्ट में हैं और बाकी दुनिया के लिये स्थान नहीं है। मेरा यह आरोप है कि मैं इस आरोप को सदन में लगा रहा हूँ और पांडे जी में अगर हिम्मत है तो वे इस सदन के सामने इन मैम्बर्स की लिस्ट दाखिल करें और अगर मेरा आरोप झूठा हो तो तीन दिन का बेटन काट लिया जाय और अगर पांडे जी इस आरोप को गलत साबित नहीं कर सके तो आपको क्या सजा दें आप अपने ऊपर अपनी सजा ले लें। हरिजन, आदिवासी और पिछड़े लोगों का आप नाम लेते हैं, लेकिन जब रेलवे की समिति बनाते हो तो उसमें हरिजन आदिवासी और पिछड़े लोगों को नहीं रखोगे। आप ब्राह्मण-वाद इस देश में स्थापित कर रहे हैं एक जाति विशेष के लिये यह रेलवे विभाग नहीं है। हिन्दु-स्तान की इस रेलवे को बनाने के लिये देश के करोड़ों गलीबों ने अपना पसीना दिया है।

श्रीमन्, मैं आपके सामने निवेदन करना चाहूंगा कि मंत्री महोदय ने जो उत्तर दिया है मेरे अतारांकित प्रश्न संख्या 2974 दिनांक 18-9-81 के उत्तर में, उसमें उन्होंने स्वीकार किया है कि दिल्ली की जो प्योर डिकस कम्पनी है उसने रेलवे की जमीन पर अवैध कब्जा किया है। इन्होंने स्वीकार किया है और कहा कि :

"The licence was finally terminated with effect from 31-12-1972 as the party did not abide by the agreement conditions for revision of rent with effect from 1-1-1968. The party, however, has not so far vacated the railway land."

प्योर डिकस वाले रेलवे की जमीन पर कब्जा किये हुए हैं। उन्होंने लाईसेंस को तोड़ दिया है। सरकारी जमीन पर रेलवे की जमीन पर जबरदस्ती कब्जा कर और रेलवे के अधिकारों भंग बने हुए हों, हिजड़े बने हुए हों, निक्कमे बने हुए हैं। इसके पीछे क्या षड्यंत्र है, यह आप बताइये। मैं आपसे पूछना चाहूंगा इसी दिल्ली के अन्दर आपने स्वीकार किया है :—

Q. No. 2974; As on 31-7-1981, there were in all 4943 encroachments on railway land in Delhi area.

केवल दिल्ली एरिया में जहाँ 4943 गैर कानूनी दखल किये गये हैं आप उन गैर कानूनी दखल करने वालों को नहीं हटा सकते हैं। इसलिए कि प्योर डिकस वाला आपका ही आदमी है। प्योर डिकस वाले को राजनीतिक लाभ पहुँचाने के लिए रेलवे की जमीन का कब्जा दिलाते हो। कोका-कोला बनवाते हो, थम्स अप बनवाते हो। क्या क्या बनवाते हो। खूब प्योर डिकस बनवाइये और पीजिये। उनको रेलवे की जमीन भी दिलवाइये, आप उनको जमीन दे सकपे हैं क्योंकि

[श्री हुस्मदेव नारायण यादव]

यह जमाना हिन्दुस्तान की जनता की है। कल्पनाथ राय जो कहते हैं कि देश के विकास के लिए गरीबों के विकास के लिए टैक्स देना चाहिये। मैं जानता हूँ उतना ही टैक्स अगर आप लेना चाहते हैं तो रावण के जैसे टैक्स लो। अपने सूखे हुए शरीर को बलवान बनाने के लिए खून हमारा आप ले सकते हैं। आप अपने चेहरे को लाल बनाने के लिए हिन्दुस्तान की सड़क जनता के शरीर से इंजेक्शन से खून लेना चाहते हो, निकाल लो। आप अपने घरों को सजाने के लिए करोड़ों हिन्दुस्तान के गरीबों को उजाड़ देना चाहते हो, उजाड़ दो। आप जितना शोषण करेंगे उस शोषण के गर्म से हिन्दुस्तान में क्रांति की वह लपट निकलेगी जिसमें लंका दहन होगा और रावण मरण होगा। मैं जानता हूँ आप अन्धाय और अत्याचार के रास्ते पर हो, आप मेरी बात मानोगे नहीं। मैं बराबर कहता हूँ। पांडे जो कहा करते हैं यह हमारे कारण नहीं है कोयला विभाग के कारण है, कोयला विभाग की गलती के कारण है, कोयला समय पर नहीं पहुँचता है। मैं आपसे कहना चाहता हूँ अतारांकित प्रश्न संख्या 2164 दिनांक 16-12-1981 को और आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। 1979-80 में कोयला विभाग ने 11,511 बैगन्स की मांग की और आपने उनको सप्लाई किया 9128। असत्य बात आज तक सदन में आप बोलते रहे हो, कोयला विभाग दोषी है, ऊर्जा विभाग दोषी है। 1979-80 में 11,511 की मांग की गई और 9128 दिये गये, 1980-81 में 10801 की मांग की गई लेकिन 8983 दिये गये और 1981-82 में नवम्बर, 1981 तक 10769 बैगन्स की मांग की गई लेकिन 9137 बैगन्स दिये गये। मैं पूछना चाहता हूँ...

श्री कल्प नाथ राय : 1979-80 में जनता पार्टी का राज्य था...

श्री हुस्मदेव नारायण यादव : 1980-81 का मैं कह रहा हूँ, 1981-82 का भी कह रहा हूँ नवम्बर, 1981 तक की बात कर रहा हूँ। श्रीमान कल्पनाथ राय जो मेरी यादाश्त कमजोर नहीं है। जनता पार्टी से लेकर, आप गुन लीजिये, मैं कह रहा हूँ यदि हमारी पार्टी ने भी कोई गलती की हमने बोला। मैं आपकी तरह मुँह बन्द करके नहीं बैठता हूँ। लाबो में गलती को स्वीकार करेंगे लेकिन सार्वजनिक रूप से स्वीकार नहीं करेंगे। हम डा० लोहिया के शिष्य हैं मन, वाणी, कर्म को एक साथ ले कर चलने वाले हैं जो सत्य है वह कहेंगे, सार्वजनिक मंच पर भी अपनी गलती की स्वीकार करेंगे। इसमें दबने वाले हम नहीं हैं। हमारा मनोबल कमजोर नहीं है। इसलिए मैंने कहा कि मैं आपसे निवेदन करना चाहूँगा। जैसे कि मैंने जानकारी दी कि जितना वेगन देना चाहिए था, जितना सप्लाई करना चाहिये था उतने वेगन आपने नहीं दिये। उपसभापति जी, यदि मुझे समय होता तो और भी पांडे जी का गुणगान कर देता, इतना गुणगान कर देता कि जिससे रामायण की एक पंथी आठ कांड की लिखी जा सकती है। उसको "रविवार" में पढ़ लीजिये, "संडे" में पढ़ लीजिये। मैं अभी दो तीन मिनट में खत्म कर रहा हूँ। उपसभापति जी, अलाटमेंट में क्या होता है? रैक की अलाटमेंट में क्या होता है? पुराने जो बैगन्स को बिक्री हो रही है, उसमें क्या हो रहा है? ठेकेदारी देने में क्या हो रहा है? प्रमोशन में क्या हो रहा है? प्रमोशन कर के लोगों को जो बैठाते हैं, नियुक्त कर के उंचे-ऊँचे ओहदे देते हैं इन सब बातों में क्या हो रहा है? मैं कहना चाहता हूँ पांडे जी मैं आपको

जानता हूँ, आप भी मुझे जानते हैं । बिहार विधान सभा में जब आप मुख्य मंत्री की कुर्सी पर थे उस समय हुसैन नारायण बिहार विधान सभा में मैम्बर की हैसियत से था । आज आप रेलवे मंत्री की हैसियत से बैठे हुए हैं, और मैं भी राज्य सभा में बैठा हुआ हूँ । आज मैं आपके सामने निवेदन करना चाहता हूँ । उपसभापति जी, जो मैंने आपके सामने जिक्र किया है प्रश्न संख्या 424 दिनांक 21-8-81 इसमें उन्होंने स्वीकार किया है । क्या स्वीकार किया है ? उन्होंने कहा है कि जो रेलवे कंस्ट्रक्शन होता है वह कंस्ट्रक्शन समय पर पूरा नहीं हुआ । उन्होंने इसके कारणों को गिनता है उसमें से एक कारण उन्होंने बताया है—

Q. No. 424 dated 21-8-1981: Change in the designs, method of construction, seat for work, delays in getting the land acquiring the site etc.

मैं पूछता चाहता हूँ कि डिजाइन बनाते हो, डिजाइन को बदलो करते हो, एक डिजाइन एमूब हो गया फिर दूसरा डिजाइन बनाते हो और इसके पीछे घपला किया जाता है । मैं अपनी बात खत्म कर रहा हूँ आखिरी बात कहकर । रेलवे बोर्ड, रेलवे मंत्रालय में बैठे हुए सफेद हाथी हिन्दुस्तान को लूटने वाले इसलिए हैं कि जब गंगोत्री में गंदगी है, गंगोत्री से गंदगी प्रवाहित हो रही है, यह मेरा आरोप है, रेल मंत्रों के ऊपर आरोप है कि देश के रेल मंत्रों का हाथ गंदा है, जब रेल मंत्रों का हाथ गंदगी में डूबा होगा, रेल मंत्रों का हाथ भ्रष्टाचार में सना होगा, रेल मंत्रों का हाथ जातिवाद में डूबा होगा, भ्रष्टाचार और जातिवाद में सराबोर होगा तो इस देश का उद्धार नहीं हो सकता है । छोटे से छोटे कर्मचारियों के मन को कमजोर करने वाली, मेरा आरोप है कि आपने रेल मंत्रालय को

अपवित्त किया है, हजारों लोगों की जिंदगी आपने लो है मारने का काम किया है, आप खूनो हैं, हत्यारे हैं । आपके हाथ उन बेगुनाह यात्रियों के खून से रंगे हुए हैं । आप हँसिए मत । हंसने का आपने काम नहीं किया है । इस तरह से कमजोर दिल वाले और इस तरह से जो भ्रष्टाचार करने वाले होते हैं वही हंसने का काम करते हैं । केदार पांडे जो हँसिए मत । यह आपके चेहरे पर मुस्कान एक दिन आपके लिए खतरा बन सकती है । इसलिए हँसिए मत, हंसने का काम मत करिये, रोने का काम करिये । जब समय आयेगा तब आप अपनी करनी पर पछतावेंगे और रोने का काम करेंगे । आप यह सकते हो कि आपके लिए भ्रष्टाचार अच्छा है । आप पूजा करो रावण को । रावण के दरबार में रावण को सब अच्छा कहने वाले थे, आप इनकी प्रशंसा करो.. (व्यवधान) मिश्रा जी बैठिए । भ्रष्टाचार का गुणगान करिये और केदार पांडे जो से मिल बैठकर खाईये । इन्हीं शब्दों के साथ मैं इस विनियोग विधेयक का विरोध करता हूँ । यह सदन इसको अस्वीकार कर दे, रेल मंत्रों जो के भ्रष्टाचार के कारण... (व्यवधान) इनकी अक्षमता के कारण यह सदन इनको इस मांग को अस्वीकार कर दे और रेल मंत्रों जो आप इस्तोफा देकर वापस जाईये.. (व्यवधान) नहीं जाईयेगा तो फिर आवाज निकलेगी कि कुर्सी खाली करो.. (व्यवधान) भारत की जनता आती है ।

श्री सहन्र मोहन मिश्र (बिहार) : जनता भी जानती है कि आपने क्या किया, तीन साल में रेलवे की क्या दुर्दशा को ।

SHRI R. MOHANARANGAM (Tamil Nadu): Mr. Deputy Chairman, Sir, I am really very glad today for the opportunity being given to me to

[Shri R. Mohanarangam]

express some of my views on these Railway Appropriation Bills. Our hon. Minister has very cleverly chosen this time for a discussion on these Railway Appropriation Bills on the floor of Parliament, when, actually, there has been an increase in the freight rates when he has increased the freight rates. He has chosen this time for a discussion especially when not even a single day passes when there is no accident. Not only that, Sir.

By the time I begin to say something on these Appropriation Bills, I have to say that whether deliberately or purposely or by accident, they have increased the freight charges. This increase in the freight charges may be due to many reasons. One is, for clearing the deficit. Or, this might also have been done under pressure. I personally feel that there is a pressure from the World Bank, who have laid down certain conditions like increase in the freight charges, increase in the rates of season tickets and so on, apart from so many other conditions which have been laid down. They have laid down eighteen or so conditions for giving Rs. 500 crores, for implementation of certain developmental schemes in regard to the railway system in this country.

Sir, there are two main reasons for establishing this railway network, this railway transport system, in this country. One is, for the benefit of the passengers. The second reason is, for the benefit of the industries and entrepreneurs, who are also responsible for the economic development of the country. If I see whether any facilities have been given to the passengers or to the industries, by increase in the passenger fares or in the freight charges. I really fail to see; I do not find that any additional benefit has been given to the passengers. Sir, as a person who is coming from the Southern part of this country and as a person who is travelling the length and breadth of the country by train, I do not see any additional benefit has accrued to the passengers. But every year, they are increasing the freight

charges. They do this not only at the beginning of every year. They do this during the course of a financial year also, when, normally, one does not expect such a thing to happen. Such a thing has been said by our hon. Minister today on the floor of the House that he is going to introduce this for compensating certain things. It was due to the pressures by the World Bank. This can be seen by the conditions laid down by the World Bank. More than 1& conditions are there. Not only that, personally feel that it is very important that our hon. Minister should realise that when we increase the freight charges, other formalities and canons should be followed, especially in our area where the industries—especially the , small scale industries—are completely dependent upon the supply of coal. Kindly don't see the time, it is a very important subject, we are not in a position to control it, so you please don't control us and give me five or ten minutes more.

Actually, Sir, in my part of the country, we are completely dependent upon Andhra Pradesh Singareni coalfields. To some extent we get it from some of the northern parts of the country. When they increase the charges, they are not increasing it for passengers only; they are increasing the freight charges for essential commodities also. When we do not get this essential raw material from Singareni and when we ask for the same coal from some remote corner in the north—whether it is Uttar Pradesh, or West Bengal or some other place—we are expected to pay the additional freight charges for transporting coal from that part of the country to the southern part, which is 1500 miles away. Automatically it will increase the price of commodities for which this raw material—namely coal—is used for producing such things. So we are automatically expecting the consumers to pay more prices. So the additional freight charges and additional distance will not only increase the price of the raw material but will also force the consumer to pay more price for the final

product. So there should be some equalisation of prices. Whatever may be the distance, whether We get it from Andhra. Pradesh or Orissa or Assam or Jammu and Kashmir, from wherever we get such essential products, the price should be uniform, as in the case of medicines. For medicines. Sir, they have fixed the price level. Wherever we purchase whether it is Bombay or West Bengal —we give the same price for important medicines. Likewise, it should be for essential commodities. We should be provided that facility for purchasing it at equal prices.

Thirdly, Sir, not a single day passes without facing an accident, I do not know whether our hon. Minister has taken the responsibility of reducing the population. But I consider, according to the economics theory that this is one of the preventive checks. There are certain positive checks; but this is a preventive check. There is a rumour outside Parliamest that when you want to collapse, and when there is no certainty, it is better to travel by our railways. The other one is that if the entire world is going to collapse in another 25 years, it is better to stay in India always because India is 25 years backward. Whenever we have travelled abroad, we have seen that actually coach No. 12 stops exactly at the place for the twelfth coach on the platform. whereas our railways are sometimes 3 to 4 hours late, some time 24 hours late, so that even if it reaches at 8 o'clock, which is its right time, it is 8 o'clock of the next day. Such a rapid system we have.

These are some general remarks. But I want to say with regard to some particular things concerning my State I think you will remember that I was one of the Members of the Lok Sabha, when Parliament was dissolved. My period was of 2^{1/2} years and I had spoken for nearly three or four times on the Rail way Budget. May be the Minister will come and go, the Minister may change,

but each and every time I said the same thing: that there were no additional facilities in Tamil Nadu. Thirtyfour years have passed. You will definitely be surprised if I say that 34 years have passed and not even a single kilometre of broad-gauge line has been introduced in Tamil Nadu. Not even a single kilometre of broad-gauge line after 34 years of Independence. Kindly note it down. Not even a single kilometre of broad-gauge line has been introduced in Tamil Nadu. Whereas in Calcutta, the city limit is 42 miles, in Delhi 25 miles, in Madras it is only 9 miles and 4 furlongs. And more than 10 lakh people are staying there, from Tam-baram to Beach. There are 8 or 9 railway gates. I had asked for the construction of an over-bridge on the railway gates. Then the entire influx will go from South Madras to North Madras and from North Madras to South Madras city. Now a car is expected to take more than 40 minutes between the Port and the city. So hon. Minister should introduce over-bridges from Tambaram to Beach and from Beach to Tambaram. That is why I am asking him to introduce the rapid transport system. Madras is a very small city with only ten miles in length and nine miles in breadth. It is not like Calcutta or Bombay and is confined to only a small area and more than 40 lakhs of people are expected to stay there, with more than eight lakhs of people travelling daily. That is why we have asked them to introduce this rapid transport system. Promises were given very easily from Minister to Minister, Minister by Minister, from one party rule to another party rule, but nothing actually has happened. That is why, in fact, I want to ask the Minister to take the entire responsibility for introducing the rapid transport system there. Also there is another one the railway line from Karur to Dindigul. I would ask the hon. Minister to take responsibility for this also. Finally, Sir, these are the things which I wanted to intimate the hon. Minister through you and I hope he

(Shri R. Mohanarangam) will take responsibility for them. Thank you, Sir.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Shri Sinha. . Not here Shri V. Gopalsamy. Please take five minutes.

SHRI V. • GOPALSAMY (Tamil Nadu): Mr. Deputy Chairman, Sir, I am thankful to you for calling me.

Sir, at the outset I would like to draw the attention of the hon. Minister of Railways to some of the genuine demands and problems of the major workshops in Southern Railway in Tamil Nadu. The Locomotive Workshop of Perambur, built in 1932, is one of the major workshops in the Indian Railways, dealing with overhauling of steam locomotives. This workshop employs 4,631 men headed by an Additional Chief Mechanical Engineer assisted by eight officers. Sir, 496 steam locomotives of the Southern and South-Central Railways are based in these shops for repairs. On an average, 20 locos are repaired every month. But, Sir, last month when I visited this workshop I was very much shocked to see the concern of the employees who are working there because I am given to understand that the turnout of engines in the Locomotive Workshop at Perambur has been brought down quantitatively due to the phased programme of dieselisation and electrification. As dieselisation started in the Southern Railway, some places like Golden Rock, Erode and Tondiar-pet were chosen for constructing sheds for manufacturing diesel locomotives. Now that electrification of the Madras. Arkonam section started the number of steam locomotives to be maintained by the loco works at Perambur has come down. So, this is a serious problem. The workers are very much concerned because the future of the workshop itself is at stake. In fact, I have received a memorandum from the employees stating that promotions for which trade tests have been held are being withheld since many vacancies have been declared surplus since the targeted turnout has been reduced from 22 engines per month to eight

engines per month. In these circumstances, to get over this crisis of employees being rendered surplus, promotional avenues being blocked and new recruitment being banned, some alternative proposals for another project should be contemplated.

In this connection, Sir, it will be very proper on my part if I bring to the notice of the hon. Minister that some proposals have already been sent by the workshop to the Railway Board. The first proposal is the electric loco project. The cost of the project has been worked out to be Rs. 6.93 crores. But if a new workshop is to be built for electric locos, it will be costing Rs. 18.58 crores, that is, nearly Rs. 12 crores more than that of conversion of the loco works at Perambur. So, this proposal should be given proper consideration by the Government.

Another proposal is that of diesel shunters. This project costs Rs. 59 lakhs. Also, the number of locos that will have to be repaired will be two lakhs by the end of 1988. This project will provide employment for 270 workers. So Sir, these two projects should be considered and I hope the Government and the Railway Board will okay these two proposals.

Sir, there is another workshop, the ST Workshop at Podanur. I visited the workshop last month. Sir, this Podanur workshop is the pride of the railways. I was surprised to see the potential and skill of the workers there because sophisticated units of international quality are manufactured in that workshop. So the products of this sophisticated unit can be exported to foreign countries also. For instance, Podanur unit is a vital unit for traffic facilities and signalling and these are manufactured here. The pending demands for relays on Podanur Workshops has been on the increase. The demand will increase further due to stopping up of the pace of A.C. electrification projects.

[The Vice-Chairman (Dr. Rafiq Zakaria) in the Chair.]

Sir, in this connection, I would like to say that in West Bengal a private company is supplying these spares to other parts of the country. I do not understand why a private company is encouraged. This should be stopped and also if a proper fillip is given to this Workshop for proper sophistication and the production is on a large scale, that can be exported to foreign countries, particularly to the developing countries.

I would like to draw the attention of the Railway Minister to a recent decision, an unwise decision, taken by the Railway Administration regarding the abolition of railway concessional facilities for the sports teams participating in all the approved meets other than the national and international ones. We are spending crores of rupees on sports; I do not object to that; we have a commitment and we have to spend. The railways are running at a loss for various reasons. For what reason's has the Railway Administration taken this decision. Such decision could not have been taken if had been brought to the notice of the Railway Minister. Our sportsmen are coming from the poorest strata of society. Their only problem is money. There are Many established sportsmen and they are sending teams because of the railway concessions. Now you hare scrapped these concessions. A few days back I made a mention about it and I had a talk with Shri Jaffar Sharief and he said that he would look into the matter. So you should maintain the status *quo* and restore-the earlier decision.

In this connection, I would like to bring out another serious point. (Timelbell rings) Only two or three minutes more. Yesterday also I was waiting till 6 o'clock. Many trains have been cancelled. in Madurai-Tirucharapalli Division in Tamil Nadu, On the 16th I had put a question and the Minister had replied these trains in Madurai-Tirucharapalli Division in

Southern Railway were cancelled and they tried to justify it by saying that more diesel engines cannot be provided to run the passenger trains in these divisions due to the limited number of passengers. At the same time more trains are allotted for other divisions. But in the Madurai-Tirucharapalli Division in Tamil Nadu many trains have been cancelled. So at last hereafter such a thing should not happen.

Before I conclude, I would like to narrate one painful experience which affected me when I was travelling after having attended the last session. When we were travelling after the last session, we boarded' a coach in the GT Express and I was shocked to see its condition. There was no vestibule facility. We proceeded. There were 22 passengers and I was going with my family and another Member of Parliament from this House, Mr. A. P. Janardhanam, was also travelling with us. Next morning in the early hours we were shocked to learn that our coach was about to be detached at Jhansi. Jhansi is a dangerous place, where some days back a murder took place—in a nearby area. We protested and the Deputy Superintendent came there. We asked him, "For what purpose is it being detached? Is it not fit for further journey? And what alternative arrangements are you making?" He' said, "That is your outlook. It is not my outlook." Then I told him my identity, that I am a Member of Parliament and I am going after attending the session. "Whoever you may be, we do not bother about it." This was going on for one and a half hours. The General Manager of the Central Railway was also there rest-ing in a saloon. That also I came to know. What happened after that? The Station Superintendent came and asked, "Is it the behaviour of the educated- people?" We protested, and suddenly he passed some remarks. He said, "Unless you get down, you will be kicked out." Immediately like a military commander he went to the

[Shri V. Gopalsamy]

driver and asked him to move the coach. The other coaches were already detached. It was taken up to some one kilometre. The women and children were crying. After! some time he came to me and told me, "We will make some other arrangement." I told him, "I am not asking for a first-class coach. At least provide a second-class coach in good condition." After two hours we were assured that we would be given berths in a second-class coach. By that time some railway officials, TTs, informed that it had happened earlier also and that many people had stranded there for three days. I told them, "We are not refugees: You cannot treat us as refugees." Then a second-class coach was given. Actually the condition of the coach was very bad. There was no window, no shutter and no door. During the night actually the rain was pouring and water was coming inside. Till we reached Bina we suffered. When we reached Bina and met the Bina Superintendent and gave him a complaint signed by myself and other passengers, he said "It is not my botheration, it is your botheration." We asked him, "At least provide some good second-class coach. You have got powers. You send a man, a guard, with the G.T. Otherwise, we cannot stop passengers." Till we reached Kazipet, we were suffering. We did not have meal or breakfast. It was not a vestibule. One foreigner from England was a tourist. He had come to study the architecture of India, of our country. He too suffered a lot.

After all these things, when we reached Madras, I got the signatures of all the passengers, and I sent a complaint. I personally wrote a letter to the Prime Minister and also to the Railway Minister. After some time in the papers news appeared that the Railway Board Chairman had ordered a probe into this. When I came for this session, the first day, early in the morning I received a phone call.

Somebody telephoned me and said, "I am from the Railway Department. The General Manager, Central Railway, wants to see you. Will you be available this month? I said, "I am always available throughout this session." Nobody turned up. My point is that such an experience, such a hardship, should not happen to anybody. I am not requesting it. for the MPs only but for other passengers also. Three times this has occurred. My point is that an enquiry has been ordered as per the reports, but that enquiry...

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Please wind up now.

SHRI V. GOPALSAMY: There should be proper action. Firm action should be taken. I wish such experience should not happen to any of the Members when they go after attending this session, With these words, I conclude.

SHRI AJIT KUMAR SHARMA (Assam); Mr. Vice-Chairman, Sir ...

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Please be brief. For others 17 minutes are there. Mr. Gopalsamy has already taken more than 15 minutes.

SHRI V. GOPALSAMY; Because of your grace, Sir. Thank, you.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA) : No, no.

SHRI R. MOHANARANGAM: Always you are so nice.

SHRI AJIT KUMAR SHARMA: The hon. Railway Minister has claimed that he is an enlightened master of the railways. I hope and wish that he became an enlightened master and followed an enlightened policy for development of the railways.

In this very brief time, I only draw his attention to certain aspects of the no-railway situation still operating in the North-Eastern region. The Rail-

[Shri Ajit Kumar Sharma] way Minister must be aware of the National Transport Policy Committee's recommendations, a commitment to which was given by his predecessor. Shri Tripathi, in this very House. But it seems that after giving the commitment in the House, the Minister forgets, the Railway Board forgets and the whole railway administration forgets about their commitment. Now there is another committee's report, the railway tariff enquiry committee's report, relating to this particular area. That also the Railway Ministry has forgotten. I request the Railway Minister to take into consideration the recommendations of both these committees and implement them in so far as the north-eastern region is concerned.

Now, the development of railways in that part of the country is very much linked with the economic development of that region. We talk about infrastructure for the economic development of a particular region. But without the provision of railway line*, the infrastructure is never complete and no development can take place. Only three or four days back there was a meeting about development of small-scale industries, attended by all the Ministers of the north-eastern States and Union Territories, and the main complaint was that whatever money was received by these Governments from the Planning Commission for development a major part was spent on the transport of commodities because the Railways did not come to help these States in the development of transport facilities of that area.

Now, in this connection I would briefly mention three or four points for the attention of the Railway Minister and I hope he will take action. The main recommendation of the Transport Policy Committee is that wherever there are missing links in the railways, those missing links should be provided. Now in Assam for about ten years there has been a demand for the connection of Gauhati

and Dibrugarh *via* the different towns of the Brahmaputra Valley. And there have been assurances from the Government from time to time. But no action has been taken. I would like the Railway Minister to take up the construction of this railway line connecting all the major towns of the State because up till now the railway system in Assam passes through forests but does not touch the populated areas. Then another new railway line which is very much needed and for which claims were placed as far back as 1914, for the purpose of development of the Meghalaya area and the rest of the province of Assam, is the line from Jogigopa to Gauhati. These two railway lines must be taken up immediately and I hope the Railway Minister will provide the necessary money for the construction of these two railway lines in his next budget which he is going to present in February or March. Now what surprises me is that whatever is spoken by the Minister in the House is contradicted by the Railway Board. About assurances also I have got answers to about 25 questions during the last two sessions and I have compared them with the answers in this House and the letters received by me from the Railway Minister and the assurances given in the Consultative Committee and I find a lot of contradictions between all these different statements, which shows that the Railway Department is not sincere and they have no intention to implement the schemes and projects that they have promised for that particular area. (Time bell rings) Just two minutes more. Now in the last meeting of the Consultative Committee, suddenly a printed paper was circulated to all our Members. In this paper we found mention about 11 projects. I do not know why it was so suddenly given to us, may be to silence our criticism in the Consultative Committee meeting. But soon after that, they have forgotten about all these different projects. And the answers given to me by the hon. Minister show that there is a lot of contradiction bet-

[Shri Ajit Kumar Sharma] ween what they stated in this particular paper and what was stated by the Minister on the floor of the House. I would request the Minister to go into all these questions and see that urgent measures are taken for development of new railway lines in that particular region to help and assist the economic development of the entire north-eastern region, of the different States and Union Territories in that region.

I would like to refer to two more points. The Chairman of the N.F. Railway Service Commission was dismissed some time back and no new Chairman has yet been appointed. I would request the Minister immediately to take steps to appoint a new person as Chairman of the N.F. Rail-Way Service Commission so that all pending appointments can be processed immediately.

The other point I would like to bring to the notice of the hon. Railway Minister is about the Tinsukia Mail which is supposed to run between Delhi and Tinsukia. Actually it is not Tinsukia Mail in the proper sense of the term. It is really a mail bet-ween Delhi and New Bongaigaon end beyond New Bongaigaon the fate of the passengers can better be imagined than explained. I would request the Railway Minister to travel once by this Tinsukia Mail from Delhi to Tinsukia in order to realize the actual state of affairs. Some time back I suggested to him that a meeting of the Consultative Committee should be held at Malegaon headquarters of the NF Railway and suggested that the Railway Minister should himself travel along with members of the Consultative Committee in the whole area so that they would all realize the conditions obtaining there, so that they would get first hand knowledge of the situation there. I Would also request that Railway Minister to see that convenient

pleas are not any more offered and the projects to delayed.

There is another very dangerous situation continuing in the railway administration which the hon. Railway Minister has admitted in a letter to me and that is the very large-scale encroachments of railway lands and buildings in the whole of the N.F. Railway and these encroachments are not removed. The most surprising thing is that when recently an eviction order was passed against these encroachments somehow because of certain vested interests, the eviction was stayed and the encroachments have been allowed to continue. On this particular aspect I request the hon. Railway Minister to bestow his attention and see that urgent steps are taken to evict all unauthorised occupants in the entire N.F. Railway throughout the State of Assam especially right from New Bongaigaon to Tinsukia.

I hope the hon. Minister will take action on all these matters. Thank, you;

THE VICE-CHAIRMAN; (DR. RAFIQ ZAKARIA): Now, Shri G. M. Shawl. Please be brief...

SHRI GULAM MOHI-UD-DIN SHAWL (Jammu and Kashmir): Mr. Vice-Chairman, I know when my turn comes there is no time left. However, I thank you for this opportunity. I congratulate the honourable Railway Minister for giving us an opportunity to give vent to our feelings. We were waiting for a long time for an opportunity and now with this Bill he has given us that opportunity. As far as the railways are concerned, they have their own tale of woe. And the railway travel they say, is the cheapest. But it is not the safest. It is full of risks and dangers. In fact, there appears to be some unwritten understanding between Mr. Sharma, the honourable Minister of Aviation, and Mr. Pande, that people prefer to go by air rather than by rail. As far as rail is concerned, I don't think Mr. Pande has ever travelled by it; otherwise, he would have seen for himself what the miserable conditions of the Pas-

sengers are. What is the state of affairs in the railways as far as tracks, catering services, etc. are concerned? I think as per the figures given for the last year there were 700 accidents on railways. But we are not concerned with figures. What we are concerned with is that there should be efficiency in the running of railways. When they say figures have come down, that does not mean that we are safe now. Robberies, 4 P.M. dacoities and murders and other things do take place. To say that it is the job of the concerned State Governments to control them will not do. That is an alibi. That does not hold water. What is required is not to leave all matters to the Railways Board. You take stock of the working of the Railways everywhere in the country. As far as the Railway Minister is concerned, he appears to be oblivious of the opinions of Members of Parliament. I hope he will mend it and show some regard for the views of Members of Parliament.

Parliament has constituted several committees, such as Catering Committee and Passenger Amenities and Facilities Committee of which I am a Member. But I am yet to know of any meeting. I enquired from the Parliamentary Affairs Department. We had only one Northern Zone Informal Consultative Committee meeting where the Railway Board Chairman, Mr. Gujral, came and tried to say something. He rejected all our pleas. That is the fate of our suggestions.

' Sir, we travel in railway trains. People who travel in trains meet us. After all we are representatives of the people. As far as the difficulties of passengers are concerned, we have to voice them on the floor of the House. And you have to *meet* these demands.

As far as passengers are concerned, I sympathise with their fate. Only a person who travels in train, either

in Second Class or First Class, will know it. There is the Jhelum Express. But there is no drinking water. There is also the Holiday Express which does not have either the First Class or the ACC. In fact the Railway Minister has issued orders for its stoppage. Why? It gives you good income. I had argued it here. So' far as Kashmir is concerned, Jhelum is often late or even if it is punctual, it reaches Jammu by 1 P.M. or 2 P.M. the next day. By that time the passengers, particularly visitors, cannot get any conveyance for Srinagar. They are either detained on the road side or in Jammu. As far as Holiday Express is concerned, it reaches there in the morning so that the visitors can proceed on their onward journey to Srinagar.

As far as Jammu is concerned, I had made a request and repeat it on the floor of the House. Ours is a socialistic pattern of society or at least the aim or objective is that. That being so, why are you always helping big business people and monied people like N. P. Radhakishan who does not ply a single passenger bus between Jammu and Srinagar? The bus route is monopolised by the Jammu and Kashmir State Transport Corporation. This Corporation which is in the public sector. But out-agencies are given to N. P. Radhakishan. Why? Poles public buses. That company does not play a single passenger bus. J. K. Road transport has the biggest fleet of trucks in Northern India. When asked, what did the hon. Minister write to me? He says that the contract can be terminated when there is complaint against him. This argument does not hold water. It is not plausible. I would again say that the contract should be terminated because it does not work. Passengers are put to great difficulties. Our RAC has depots everywhere In every town of the State. In Jammu Station. Sir, from 9.00 A.M. to 4 P.M. the staff members are there for reservation. But, after 4-00 P. M.

[Shri Gulam Mohi-ud-Din Shawl]

there is nobody at the station for reservation purposes. So, Sir, I suggest the staff be increased and the time be extended up to 10 P.M. so that the passengers can get the facility and on a shift basis you can have a better system or arrangement there. Another thing is that the Jammu Station does not have a telegraph office. When we send a telegram, even after a week it does not reach the Station Master there for reservation or for any other thing. The point is that you can have a telegraph office in the Jammu Station. Sir, what is the fate of the promise the Railway Minister made earlier? He had Promised in the Railway Budget that the railway line will be extended to Udhampur. So far nothing to our knowledge has taken place and I submit that the railway line be extended from Jammu to Rajouri because from Rajouri to Supaiyan the road is being constructed and that would give much facility to the passengers, particularly the visitors, to Srinagar, (Time Bell rings),

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Please wind up now.

SHRI GULAM MOHI-UD-DIN SHAWL: I will try, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): No, no. I cannot give you more time.

SHRI GULAM MOHI-UD-DIN SHAWL: know it because I come from a backward area.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): You please speak very briefly.

SHRI GULAM MOHI-UD-DIN SHAWL: As far as the catering services are concerned, Sir, you would be wonder-struck to note that I had myself to pay four times for that *thali* which was supplied to me at Ambala by the private contractor. Sir, Mr. Yadav had rightly suggested—Mr. Railway Minister, please

understand this thing—that they should give catering to the co-operatives. Mr. Minister, please understand this thing that when you get congratulations and felicitations from your own side, from your own party members, you also get suggestions from them and they also criticise the working of the Railways. Please understand that. Mr. Yadav was good enough to suggest, as far as the catering services are concerned, that they should be given to the co-operatives. Then, Sir, M/s. Wheeler and M/s. Gulab Singh & Co. and other private people should not be there and their authority should be snatched from them. We have lots of educated unemployed people here. Why not give these things to them so that they can also sell these newspapers, magazines, books, etc., so that they also get this facility and you can thus curb this unemployment problem? Thank you, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Yes, Prof. Bhattacharjee. Please be very brief.

PROF. SOURENDRA BHATTACHARJEE (West Bengal): Sir, the Minister of Railways has come forward with supplementary demands, that is, formalising what was announced by him in a statement regarding which certain controversies did arise. Now, Sir, one point has come up very sharply again in what is an anathema to the ruling party, that is, the Press. But the Press, in a democratic set up, has an important position and any criticism, openly voiced and with responsibility published, in the Press has to be met by the ruling party. The specific allegation has been that the Railway Minister has been forced to come forward with the supplementary demands because of the needless speeding made by the Railways, exceeding the provisions in the Budget. Particular complaints have been made regarding the purchase of stores and other things. But the complaint is that more than

a hundred crores of rupees have been spent outside the budgetary allocation. Misuse of funds in other respects is also widely reported so far as the Railways are concerned. It is a common saying for a very long time that unless these things, the misuse, the corruption, the pilferage that is going on, are removed, the Railways cannot improve and but for these things, perhaps the Railways could have rails of gold instead of lamenting for funds as it is doing now. Now, after making these general observations, since the time at my disposal is very short, I will raise certain specific points concerning problems in my State.

Firstly, I will refer to the problem of suburban railways in Calcutta. Its condition, in spite of repeated pleadings on our part, continues almost deteriorating. Sealdah is supposed to be the largest suburban railway station in the world. It is running into problems. All efforts on our part to make the Railway authorities conscious of their responsibility to the travelling public there have so far failed. In this suburban section, as for example Diamond Harbour, Lakshmikanthpur, Canning, that is serving the Sunderbans area as a whole, which is thickly populated, the major part of it is without double line. The Murshidabad section. Lalgaol section and Nadiad are old railway lines, without double line, and the sufferings of the people in that area beggars no description. Bellurghat, which is the headquarters of West Dinajpur District, has been clamouring for a railway line for a long time. Recently the Railway Minister himself, Pandeyji, went to Malda together with the Minister from a neighbouring district, Shri A. B. A. Ghani Khan Chaudhuri, and in his meetings with the representatives from the West Dinajpur District, he assured that he would pay urgent attention to these problems. We would like to know what steps have been taken to fulfil those assurances.

In the West Bengal Legislative Assembly, a unanimous Resolution was adopted. In this House also we raised the demand for an additional train for North Bengal, which has a vast area but which is ill-served by the railways. My friend Prof. Sharma, referred to the neglect of the northeastern region. North Bengal is also almost at par with it. This additional train may be provided to North Bengal either by extending the Gour Express, about which the hon. Minister assured in Malda, or to have it run daily. More than three months have passed but no step has been taken in this direction, either by extending this train or by providing an additional train. North Bengal must be served.

Another problem which is plaguing Calcutta must be brought to the notice of the Minister—the position regarding the Metropolitan Transport Project, MTP, what is known as the Tube Railway Project. The target of fulfilment is receding. Expenses are increasing. Accidents after accidents are taking place in the construction work the latest being in a very populous area, Bhawanipur area, where two sliding wheels fell on the water main, completely dislocating the Calcutta water supply for about a week. A person was killed. *(Time bell rings)* Yes two minutes.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): I can't give you two minutes.

PROF SOURENDRA BHATTACHARJEE; One-and-a-half minute, Sir. *(Interruptions)*

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Independence have taken more time.

PROF SOURENDRA BHATTACHARJEE: One minute more Sir. We have in this House, brought to your notice that the feasibility of circular railway should be examined. We have been told that the technical feasibility report has long been before the Railway Minister for consideration. I appeal to the Railway Minister to consider the feasibility of a cir-

[Prof. Sourendra Bhattacharjee]
cular railway which may come
up in a short time instead of
depending on this tube railway. Lastly,
there is the problem which concerns
us. It is regarding AC sleeper in
Rajdhani Express. The Members
of Parliament travelling by
Rajdhani Express in AC sleeper have
been experiencing a very peculiar
situation which is humiliating. The
Ministers repeated assurance has been
that the Members of Parliament are
entitled to travel by that class. But it
seems that the Railway Board thinks
otherwise and the Members are plagued
like anything on this issue. It has been
said that the matter is pending with the
Railway Minister. I would request the
Minister to take this opportunity to
clarify the position in this regard in the
House.

श्री योगेन्द्र शर्मा (बिहार) : मान्य-
वर, क्योंकि आपके पास वक्त नहीं है
इसलिए मैं बहुत ही संक्षेप में कुछ बातें
रेल मंत्री महोदय के सामने रखूंगा।
पहली बात तो यह है कि रेलवे प्रशासन
को अधिक विकेंद्रित करने की आवश्यकता
है। अभी रेलवे बोर्ड 9 क्षेत्रीय रेलवे
के द्वारा अपना काम चला रहा है।
जब ये 9 क्षेत्रीय रेलवे कायम हुए थे
तो उसके बाद से रेलवे सेवा में काफी
विस्तार हुआ है। नतीजा यह है कि
आज स्थिति यह है कि बहुत से ऐसे
क्षेत्र हैं जिनका कि उसमें समुचित
समन्वय नहीं हो पाता है। उदाहरण
के लिए बिहार ले लीजिए। आप जानते
हैं कि बिहार जनसंख्या की दृष्टि से
इस देश का दूसरा सबसे बड़ा राज्य
है।

उपसभाध्यक्ष (डा० रफीक उकरिया) :
देखिये, यह सब एवाइड कीजिए।

श्री योगेन्द्र शर्मा : बिहार में तीन
रेलवे चलते हैं। पूर्वी रेलवे, उत्तर
पूर्व रेलवे, और दक्षिण पूर्व रेलवे।
नतीजा यह है कि इन तीनों में पूरा

समन्वय नहीं हो पाता है। इस विचार
से क्या रेल मंत्री महोदय बिहार में
कोई क्षेत्रीय रेलवे का प्रशासन कायम
करेंगे ताकि रेलवे सर्विसेज में अधिक
समन्वय हो सके और यदि अधिक समन्वय
होगा तो आपकी बहुत सी समस्याएं
हल हो जायेंगी।

दूसरी बात मैं अर्ज करना चाहता
हूँ कि रांची बोकारो, पतरातू ये जो
औद्योगिक क्षेत्र हैं और खदान के क्षेत्र
हैं इनमें 50 हजार से अधिक पूर्वी उत्तर
प्रदेश के लोग काम करते हैं। उनको
अपने घर आना-जाना पड़ता है।
लेकिन एक भी सीधी रेल वहां से रांची
के लिए नहीं है। इसकी वजह से
उत्तर प्रदेश के पचास हजार लोग जो
रांची में काम करते हैं, बोकारो में काम
करते हैं, वहां की खदानों में काम करते
हैं, पतरातू में काम करते हैं, वे बहुत
ही असुविधा में हैं। तो कम से कम
एक रेल ऐसी दी जाय जो वारा-
णसी से सीधा रांची जाय। हम समझते
हैं कि इससे उन औद्योगिक क्षेत्र में काम
करने वाले निवासियों को बहुत सुविधा
होगी। ये सिर्फ दो बातें मुझे कहनी
हैं।

श्री शिव चन्द्र झा (बिहार) :
उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं सिर्फ अपने
इलाके की बातों की ओर मंत्री महोदय
का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। पहली
बात यह है, मैंने उसके लिए आपको
लिखकर चिट्ठी भी दी है कि देहली
मुजफ्फरपुर बागी जो पहले आसाम रेल
में बहुत दिनों से बरीनी में मौर्बा से
जोड़ते थे वह मुजफ्फरपुर को जाती
थी वह अब बरीनी में नहीं जोड़ते हैं।
इसकी क्या वजह है। आपके अफसर
जो बैठते हैं... मैं कई बार ट्रेवल कर
चुका हूँ और इतना तस्त हो चुका
हूँ (ध्यवधान)

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA); Mr. Shiva Chandra Jha. Only two minutes, please.

श्री शिव चन्द्र झा : समस्तीपुर जाने वालों के लिए मौर्या में डिब्बा नहीं जुड़ता है । उसकी वजह यह है कि वह एंजिन को मोकामा में बदलते हैं और यह परिपाटी शुरू कर दी है, जिससे यहां से जाने वाली गाड़ी लेट हो जाती है और मौर्या निकल जाती है । इसके लिए आप अविलम्ब आदेश दें कि मौर्या में दिल्ली-मुजफ्फरपुर बोगी जोड़ी जाए और फिर जोड़ करके लाई जाए । इसके लिए आप अविलम्ब आदेश दें । वर्षों से यह होता आ रहा है । हम लोग इससे बहुत इतमीनान से जा सकते हैं । लेकिन आपके राज में दूसरी दुनियां है ।

तो इसका आप अविलम्ब आदेश दें, और समस्तीपुर वालों के लिए इतना ही नहीं, बल्कि दिल्ली और समस्तीपुर लखनऊ होंकर के यह सीधी गाड़ी आप चलावें। यह जनता की मांग है कि दिल्ली से समस्तीपुर सीधी गाड़ी हो जिसका नाम आप विद्यापति एक्सप्रेस रख सकते हैं। यह जनता की आवाज है।

तोसरी बात यह है, उपसभाध्यक्ष जी, मंत्री जो मुनते ही नहीं हैं, तो जवाब क्या देंगे। दिल्ली से समस्तीपुर सीधी गाड़ी लखनऊ होकर, नई लाइन पर आप विद्यापति एक्सप्रेस चलावें, तो सारे इलाके की समस्या हल हो जायेगी।

दरभंगा जय नगर बड़ी लाइन के लिए आपने कहा था कि सर्वे रिपोर्ट आने वाली है। मुझको आपका जवाब आया है कि अब वह 1982 के आखिर में आएगी, पहले था कि मई में आएगी, फिर वह 1983 में चली जाएगी और फिर वह 1984 में चली जाएगी। यह क्या बात है? दरभंगा से जय

नगर आपने बड़ी लाइन, समस्तीपुर-
दरभंगा आपने किया है, लेकिन मिला
नहीं है ।

उसी तरह से सकरी-हसनपुर को
ग्रव बन्द क्यों करा रहे हैं । सकरी-हसनपुर
लाइन जोकि पास हो गई थी, क्यों बन्द
कर दी गई है ?

फिर जनता की मांग है कि निर्मलो से जय नगर वाया लोखी और लोखा और निर्मलो से भुवनाही—लेकिन कितने दिनों से बन्द पड़ी हुई है। इसको आप शुरू क्यों नहीं करते हैं? समस्तोपुर के लिए मैंने लिख कर दिया था...

(व्यवधान)

उपसमाध्यक्ष (डा० रफीक जकरीया) :
अब आप समाप्त कीजिए ।

श्री शिव चन्द्र झा : अब जो कपल गाड़ी चलती है, जय नगर पोर्शुन को आप पहले चलायें और बाद में निर्मली को चलावें । यह छोटी-छोटी बातें बहुत सारी ऐसी हैं । इनके अफसर इतने इनएफिण्ट और निकम्मे हैं और मेरी जानकारी में खुराफाती हैं । इसके लिए मैं एक उदाहरण दे देना चाहता हूँ ।

उपसभाध्यक्ष (डा० रफीक जकरीया) :
ना, ना, उदाहरण मत दीजिए ।

श्री शिव चन्द्र झा : जब मैं इधर दिल्ली आ रहा था, तो बरीनी वॉटिंग रूम में ठहरा हुआ था। मर्करी गुम हो गई। मैंने कहा कि मर्करी गुम हो गई, तो क्या बात है ? तो मुझे बताया गया कि बोल्टेज कम हो गई है। तो मैंने कहा कि जाकर के खबर करो कि वाथ-रूम में कैसे बन्द है। वाथ-रूम में बोल्टेज कम कैसे हो गई है।

उपसमाध्यक्ष (डा० रफीक जकरिया) :
अब इस किस्से में जाएंगे, तो बहुत
वक्त चला जाएगा ।

श्री शिव चन्द्र झा : अब विजली वाला आया, तो मैंने कहा कि बाथ-रूम में मर्करी बंद है, तो यहां बल्ब लगा दो, उसके लिए तो ज्यादा बोल्टेज की जरूरत नहीं है। तो बल्ब से काम चलेगा। तब लगाया गया बल्ब और कम से कम चलने के लिए रोशनी हो गई। तो मैंने उसको कहा कि अपने इंजीनियर से कह दो कि इसमें बड़े दिमाग की जरूरत नहीं है। केवल यदि उसको भावना होती कि मुसाफिरों के लिए सुविधा हो, तो बल्ब लगा देता। तो यह इनफिर्मेंसी है और उसकी जड़ में यह है कि मंत्री महोदय अपनी पीठ ठोकना चाहते हैं कि हमने माल ढोने में बहुत कमाल किया है।

मंत्री जी इस चीज को भुला दीजिए। अंग्रेज के जमाने में यह बात होती थी। आज मुसाफिर के लिए पहले सुविधा हो, और माल के लिए बाद में...
(व्यवधान) यह हमारा आजकल का दर्शन है... (व्यवधान)

रेल मंत्री (श्री केदार पांडे) : मान्यवर, अभी तक इस बहस में 17 माननीय सदस्यों ने भाग लिया। मैं उनके प्रति अंतर्ज्ञ हूँ कि उन्होंने अपनी कमती राय इस बहस के सिलसिले में दी। उससे मैं काफी एनलाइटंड हुआ हूँ, प्रभावित हुआ हूँ।

बातें तो बहुत हैं। सभी बातों को कहें, तो बहुत समय लगेगा। लेकिन कुछ मुख्य, बुनियादी बातें हैं, जिनके मुतलिक मैं जरूर कुछ कहना चाहता हूँ। माननीय कल्पनाथ राय जी अभी शायद यहां पर नहीं हैं। उन्होंने कुछ बातें कहीं उत्तर प्रदेश और बिहार की और बात उनके उस हिस्से की जिसकी हालत बहुत खराब है। पूर्वी उत्तर

प्रदेश और उत्तर बिहार, बाकी यह इलाका बहुत पिछड़ा हुआ है। या यूँ कहा जाए कि उत्तर प्रदेश और बिहार, इन दोनों राज्यों की हालत आर्थिक दृष्टि कोण से, पिछड़ेपन के ख्याल से ऐसी है कि जिस पर विशेष विचार करने की जरूरत है...
(व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (डा रफीक जकरोया) :
श्री साहब आप डिस्टर्ब मत कीजिए।

श्री केदार पांडे : रेलवे के बारे में उन्होंने बताया इस बार कुछ इकानामी जरूर हुई है। आज जो उत्तर प्रदेश और बिहार को जोड़ा है और समस्त-पुर से बाराबंकी तक जो लाइन बनी है वह आज ब्राड गेज है और करीब 603 कि०मीटर की लम्बाई, और 92 करोड़ रु० खर्चा—यह उस वक्त स्वर्गीय ललित बाबू के वक्त में शुरू हुई थी और इधर हम लोगों ने उसे पूरा किया है और उस से काफी खुशी हुई है उस इलाके के लोगों को। इस के लिए तो कल्पनाथ राय जी ने जरूर बधाई दी और खुश जाहिर की लेकिन और भी सवाल वहां पर हैं, बहुत सी ऐसी लाइनें हैं जो बहुत पछे हैं और उन के लिए इंतजाम होना चाहिए। जैसे उन्होंने बनारस और भदोही की बात कही वह तो काम जारी है। उस में करीब 2 करोड़ रु० खर्च हुआ है और दूसरे बजट में हम चाहते हैं कि 5 करोड़ रु० उस में और लगाएं। वह एक बहुत लाभ-दायक लाइन है। उन्होंने बताया कि आप जो सर्वे कर रहे हैं तो देखते हैं कि बाएबिलिटो है कि नहीं है। रेलवे एक कामशियल कर्प्सन है और उस के कुछ सोशल अजेंज भी हैं। ये दोनों देखना है। दोनों का समन्वय होना चाहिए।

उपसभाध्यक्ष (डा० रफीक जकरीया) : कल्पनाथ राय आ गए हैं। अभी आप के ही नाम का रेफरेंस कर रहे हैं मिनिस्टर साहब।

श्री शिव चन्द्र झा : अरे, राम सुभग सिंह ने ऐलान किया था कि गाड़ी बंद नहीं होगी बावजूद घाटे के। (व्यवधान)

श्री केदार पांडे : मेरे कहने का मतलब यह है कि दोनों में समन्वय चाहिए। एक यह मंत्रालय ऐसा है कि खास कर इसके आर्थिक पहलू पर विशेष ध्यान देना चाहिए क्योंकि जो रेलवेज की रेवेन्यू है उस का 35 परसेन्ट तो पैसेंजर ट्राफिक से है और 65 फीसदी फ्रेट टेक्स है। दोटों में बेलेन्स रखने की जरूरत है। मैं यह नहीं कहता हूँ कि हम फ्रेट ट्राफिक पर ज्यादा जोर दे और यात्री गाड़ी को छोड़ दें—यह ख्याल न करे—लेकिन दोनों की जरूरत है। एक और बात भी है। यात्री गाड़ी जो हम चलाते हैं देश में, उस में भी हम 330 करोड़ रु० सबसिडी देते हैं। इस आर्स्पैक्ट को भी माननीय सदस्यों को ध्यान में रखना चाहिए 330 करोड़ रु० सबसिडी देते हैं फ्रेट से कमाकर। इस पहलू को कभी आप अलग नहीं कर सकते। यह बुनियादी बात और फ्रेट ट्राफिक से जितना अन्न कीजियेगा उतना ही इंडियन रेलवे की हालत अच्छी रहेगी और यात्री गाड़ी भी ठीक चलेगी, अगर मालगाड़ी छोड़ दो और केवल कम-कीली गाड़ी चलना शुरू किया तो कुछ दिनों बाद आमदनी भी नहीं होगी और मामला गोल हो जाएगा। इस बात को जान कर हम कहते हैं कि लोकप्रियता है यात्री गाड़ी में। खूब अच्छी-अच्छी गाड़ियां चलाएं लेकिन चलाने की क्षमता होनी चाहिए और वह क्षमता है आर्थिक पहलू पर विचार करना। तभी वह क्षमता बढ़ेगी। मैंने शुरू में एक साल पहले यह बयान

दिया था कि फ्रेट ट्राफिक ओरियन्टेड साइकालाजी इस देश की होनी चाहिए और उसी के द्वारा इस देश की गरीबी को हम दूर कर सकते हैं। हमारा देश गरीब है, आगे हम बढ़े हैं इसमें कोई शक नहीं, लेकिन अभी बहुत काम करने बाकी हैं। हमारी प्रधान मंत्री ने लाल किला से अभी हाल ही में 15 अगस्त को इस बात को दुहराया कि इस देश को ऊर्जा चाहिए, ऊर्जा की गंगा बहनी चाहिए इस देश में इलेक्ट्रिसिटी ज्यादा से ज्यादा पैदा हो। जैसे रूस में रिवोल्यूशन हुआ, इन्कलाब हुआ और वहां के नेता लेनिन ने कहा था कि सोवियत यूनियन को ऊर्जा चाहिए, समूचे देश को कोयला चाहिए, एफोशिएंट ट्रांसपोर्ट सिस्टम चाहिए। ठीक वही चीज यहां भी लागू होती है। भारत में इन्कलाब आया 1947 को 15 अगस्त को। उसके बाद हम इस तरफ चले। इस देश के माडर्न आर्कीटेक्ट स्व० पंडित जवाहरलाल नेहरू ने भी यह नारा लगाया था और कहा था कि प्लांड सिस्टम से इस देश को बनाया जाय। उसी पर हम चल रहे हैं। अगर आप का ट्रांसपोर्ट सिस्टम अच्छा नहीं होगा तो आप को इकानामी अच्छी नहीं हो सकती इसीलिए ऊर्जा, कोयला और रेल दोनों का समन्वय हो। हम इस समन्वय की तरफ ध्यान दें तो देश बनेगा, कोई रोक नहीं सकता है और इस देश की गरीबी भी दूर हो सकती है। इसी की वजह से इंडस्ट्रियलाइजेशन होगा, इसी की वजह से एग्रीकल्चरल प्रोडक्शन होगा। बुनियादी बात यह है कि इस देश की लाइफ लाइन रेलवेज है। यह बुनियादी बात है जिस से आप मतभेद नहीं रख सकते। इसमें राजनीति की बात नहीं है यह देश का बनाने की बात है। यही हमारा दृष्टिकोण होना चाहिए।

हमारे देश में ब्राडगेज भी है, मीटरगेज भी है। यह बात ठीक है कि ब्राडगेज से फायदा

[श्री केदार पांडे]

ज्यादा है। कल्पनाथ जी ने इस बात का जिक्र किया इसीलिए मैं इस बारे में कह रहा हूँ। उन्होंने बताया कि उत्तर बिहार और ईस्टर्न उत्तर प्रदेश में डेंसिटी आफ पापुलेशन सब से ज्यादा है। मैं उस से सहमत हूँ। उस पर और ध्यान देने की जरूरत है। इसी वजह से समस्तीपुर से बाराबंकी गाड़ी चलाई गई। इसी वजह से छितीनी ब्रिज की नींव 1973 में हमारी प्रधान मंत्री ने डाली। उस के बाद उस पर जोर कम हो गया। आप को मालूम है जो हुकूमत आयी...

श्री कल्पनाथ राय : जनता पार्टी।

श्री केदार पांडे : हम किसी पार्टी की शिकायत नहीं करते। उन्होंने जोर देना बन्द कर दिया। अगर बनता तो बहुत फायदा होता लेकिन फिर पीछे चले गये, उस पर ध्यान नहीं दिया।

श्री नागेश्वर प्रसाद शाही (उत्तर प्रदेश) : 1969 में उसकी फाउंडेशन ले हुई थी।

श्री केदार पांडे : हमने तो 1973 कहा था, आप तो और पीछे चले गये।

श्री नागेश्वर प्रसाद शाही : जनता गवर्नमेंट तो 1977 में आयी।

श्री केदार पांडे : नींव हमारी प्रधान मंत्री श्रीमती इन्दिरा गांधी ने डाली। यहां जो हम बातें कह रहे हैं राजनीतिक प्ण्टिकोण से नहीं कह रहे हैं जो फैक्ट्स हैं जो ट्रूथ है उसी को मैं कह रहा हूँ। उसके कार्य में धीमापन आ गया था क्योंकि दूसरी हुकूमत आ गयी। वहीं बात है। वह हुकूमत चली गयी, हम लोग आये तब फिर गरमाना शुरू किया, तब कहा कि इस को जल्दी से जल्दी बनाया जाय।
(व्यवधान)

श्री हरी शंकर भामड़ा (राजस्थान) : रेलवे का काम ठीक नहीं है प्रधान मंत्री तो नाखुश हैं इन के काम से।

श्री केदार पांडे : छितीनी ब्रिज का काम जनवरी से शुरू हो जायेगा। लोकेशन कहां पर हो इसी में देर थी। पूना में डिस्चर्ज हुई कि लोकेशन कहां पर होना चाहिए इसी में कुछ समय लगा लेकिन जनवरी के बाद काम शुरू हो जायेगा।

श्री नागेश्वर प्रसाद शाही : लोकेशन तय हो गया ?

श्री केदार पांडे : लोकेशन फाइनल हो गया है और जनवरी के महीने से काम शुरू होगा।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि समस्तीपुर से दिल्ली की ट्रेन के लिये मैं आश्वासन देता हूँ। बंद चालू होगी लेकिन उस में कुछ समय लगेगा। लेकिन इस प्रिंसिपल को मैं मानता हूँ।

उपसभाध्यक्ष (डा० रफीक जकरीया) : आप बिहार पर बहुत दबत लगा रहे हैं।

श्री हरी शंकर भामड़ा : यह राज्य सभा है इसलिये बिहार ही बिहार चल रहा है।

श्री केदार पांडे : अब मद्रास की बात सुनिये कुरुर डुडीगल एप्रूव हो गया है और यह बनने जा रहा है। मद्रास में जो यह प्रोजेक्ट है वह बनने जा रहा है और यह खुशी की बात है। इसलिये मद्रास को भी हम लोगों ने नेगलेक्ट नहीं किया है और मद्रास बहुत सी बातों में सब से आगे हैं। इस के लिये रुपया भी सैंक्शन हो गया है और हम लोगों का डिस्कशन भी इस के लिये प्लानिंग कमिशन से हो चुका है।

इसी तरह से वर्ल्ड बैंक से लोन लेने के बारे में भी चर्चा हुई। इंटरनेशनल डेवलपमेंट एसोसिएशन वर्ल्ड बैंक की शाखा है उस से हम 7 मिलियन डालर्स लोन लेने जा रहे हैं और इसके लिये उन की कोई शर्त नहीं है। जो टैरिफ इन्वायरी कमेटी की रिपोर्ट है उस को लागू करने की बात है और इसके लिये कोई कंडीशन हम पर इंपोज नहीं की गयी है। यह बात बार बार आती है इस सदन में और उस सदन में और मैं बार बार स्पष्टीकरण देता रहा हूँ कि इस में कोई शर्त नहीं है और इस के लिये 6 आदमियों की एक टीम बाहर देशों में देखने के लिये गयी है कि कैसे हम इस की व्यवस्था करेंगे। हम रेलवे को कंप्यूटराइज करना चाहते हैं। हिन्दुस्तान की रेलवे का आधुनिकीकरण करना जरूरी है अगर दुनिया के कंपी-टीशन में ठहरना है। पुराने ढर्रे में परिवर्तन की जरूरत है और इस के लिये रेलवे का कंप्यूटराइजेशन और इलेक्ट्रिकेशन होना ही चाहिए।

श्री सदाशिव बागाईतकर : मेरा एक प्वाइंट आफ आर्डर है। मैंने एस सवाल उठाया था कि क्या वर्ल्ड बैंक से आप कर्ज मांगने जा रहे हैं और क्या वर्ल्ड बैंक ने यह कंडीशन लगायी है कि उस कर्ज के पैसे से आप को आई बी एम के कंप्यूटर ही लेने होंगे और उन का ही इस्तेमाल करना होगा। इस बात की सफाई हो जानी चाहिए।

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): This is no point of order. You cannot take advantage of a point of order to seek clarification. Mr. Minister, you can ignore this. I cannot allow this kind of discussion.

श्री सदाशिव बागाईतकर : श्रीयन्, इसकी सफाई तो उन को करनी चाहिए।

उन के दो जवाबों में इतना अंतर है। यह तो ठीक नहीं है।

श्री केदार पांडे : कोई शर्त नहीं है। कोई कंडीशन नहीं है और कंप्यूटर्स के लिये हम अपने से ही तय करेंगे कि कौन से लेंगे या क्या करेंगे। आई एम क्वार्ट फ्री। कोई कंडीशन हम पर अटेच नहीं है। इस लिये किसी प्रकार का संदेह नहीं होना चाहिए और इस लिये ही हम वर्ल्ड बैंक से लोन लेने जा रहे हैं और उस के लिये नेगोशियेशन्स चल रहे हैं और वह लोन जरूर हम को मिलेगा।

एक माननीय सदस्य धावे जी ने बात उठायी इंग्लैंड के बारे में। कैजुअल लेबर रेलवे में 2 लाख 60 हजार है और एकुमुलेटेड है और कई वर्षों से है।

इस बात की जानकारी आपको होगी हम कोई पोलिटिकल दृष्टिकोण से बात नहीं करते हैं। इसलिए मैंने कहा कि 2 लाख 60 हजार कैजुअल लेबरर्स हैं। मैं चाहता हूँ कि इनमें से बहुत से लोगों को रेगुलराइज करें। मतलब यह है कि इतने कैजुअल लेबरर रखना इनह्यूमन ऐक्स-प्लोइटेशन है। मैं इसको शोषण मानता हूँ कि न उनको वोनस मिले, न समय पर तन्ख्वाह मिले। कैजुअल लेबर की जरूरत है, कुछ स्ट्रेथ की जरूरत है, लेकिन उनमें से कुछ लोगों को रेगुलराइज करने की जरूरत है। कोई फ्रैश रेक्रुमेंट नहीं होनी चाहिए। अगर आगे हमें जरूरत है तो इन्हीं में से लोगों को रेगुलराइज करेंगे। मैं इसके बिलकुल खिलाफ हूँ कि नये लोग लिये जायें। मैं वह मिनिस्टर हूँ जो इसके खिलाफ हूँ कि कै ज्युअल लेबर इधर उधर से आ जाये और बाकी लोग परेशान हों। मैंने नीति को मानकर बहुत कड़ाई से बरता है। उसके मुताबिक 12 हजार कैजुअल लेबरर रेगुलराइज किये गये हैं और 9500 आज कल में होने

[श्री कदार पांडे]

वाले हैं। उसके अलावा उन्होंने कहा कि जो कंटीरिंग लेबर है, उसमें से 1566 को रेगुलर इंप्लायमेंट का स्टेटस दे दिया है। अभी तक इतना ही हुआ है। लेकिन इतने ह्यूज मास में से 2 लाख 60 हजार के बजाय उसमें से स्कूटाइज करते हैं कि इतना कैजुअल लेबर हमारे पास नहीं चाहिए, उसको कम करें और बाकी लोगों को रेगुलराइज करें और कोई आगे जरूरत पड़े तो उनको लगाये। अभी कोई जरूरत नहीं है। लेकिन दिक्कत यह है कि एक जगह से दूसरी जगह ले जाने में कठिनाई है। मद्रास का कैजुअल लेबर चाहता है कि वह उधर ही रहे। यू०पी० का चाहता है यू०पी० में रहे। एक दूसरी जगह से उनको ट्रांसफर करने में हमारी दिक्कत होती है क्योंकि वे छोटे छोटे मजदूर हैं, कम तरक्काह पाने वाले हैं। इसलिए इस दृष्टिकोण से भी हमको देखना है। लेकिन बुनियादी बात यह है कि कैजुअल लेबर कितना रहे, कितना उनको रेगुलराइज करें, इस दिशा में हमने कदम उठाया है। आगे भी हम जब जब ऐसा करेंगे सदन के माननीय सदस्यों को खबर कर देंगे।

... (व्यवधान)

श्रीमन्, मद्रास के बारे में रैपिड ट्रांजिट सिस्टम के बारे में कहा गया। लेकिन अभी उसे करने में दिक्कत है क्योंकि अभी मेट्रो रेलवे कलकत्ता में हम बना रहे हैं। हम चाहते हैं कि 1984-85 तक उसका फर्स्ट फेज हम कंप्लेट करें। उसमें रुपया काफी खर्च हुआ है पहले उसका करेंगे और करना जरूरी भी है। उसके बाद मद्रास का जो ट्रांजिट सिस्टम है उसको हम बनायेंगे। लेकिन अभी नहीं कह सकता मेरे पास पैसा नहीं है। इसलिए मद्रास को नेगलेक्ट हम नहीं कर रहे हैं लेकिन

कलकत्ता का काम करना पहले शुरू हुआ तो उसको पहले कंप्लीट करें। अभी पैसे उतने हैं नहीं।

श्रीमन्, पासों के बारे में मैं कहना चाहता हूँ कि नेशनल लेवल की कुछ कमेटोज हैं। इनके 156 सदस्य हैं और उनको कांफ्लिक्टरी पास हमने दिया है। कल आफ-एन अवर डिबेट था, लोक सभा में, हमने वहां जवाब दिया।

उपसभाध्यक्ष (डा० रफीक जकरीया):
एयर-कंडीशन ?

श्री केदार पांडे : एयर कंडीशन नहीं, केवल फर्स्ट-क्लास है। किसी को एयर-कंडीशन पास हमने नहीं दिया। पहले था, लेकिन उनको कंसिल कर दिया।

श्री हरी शंकर भाभड़ा : इन्होंने कमेटोज के मेम्बरों को जो पास दिया है उसको आपत्ति कोई नहीं कर रहा है। दूसरे जो पास दिये हैं तहसील के कार्य-कर्ता के नाम पर उनकी आपत्ति हो रही है। कमेटोज के नाम पर कोई आपत्ति नहीं कर रहा है।

श्री केदार पांडे : 10 आदमों ऐसे थे जिनका एयर कंडीशन पास था। उनको भी हमने कहा कि फर्स्ट क्लास देंगे। टोटल नंबर आफ कांफ्लिक्टरी पासोज इज 156 इसमें कोई इन्टेशन की बात नहीं है। (व्यवधान) ... आप ध्यान से सुने। यह मौका ऐसा है कि इससे आपको काफी फायदा होगा।

उपसभाध्यक्ष (डा० रफीक जकरीया):
कुल 156 कंप्लैमेंटरी पासोज हैं
(व्यवधान)

श्री केदार पांडे : इतना तो मैं कहूंगा ही आप समालोचना करें... (व्यवधान)
It is the entire discretion of the Minister.

श्री हरी शंकर भाभड़ा : ये पैसेज क्यों कौंसिल किये ? (व्यवधान)

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA); Please sit down. •I won't allow you. You can't go on getting up everytime and asking questions.

श्री केदार पांडे : ये सात कमेटियां हैं मैं एक कमेटी का नाम लेता हूँ मिसाल के तौर पर हिन्दी सलाहकार समिति। यह इसलिये है कि इस देश में हिन्दी का प्रसार हो

That is our national language policy.

इसके मुताबिक हर मंत्रालय में यह समिति है। मैं दावे के साथ कह सकता हूँ आज रेलवे में हिन्दी में सबसे ज्यादा काम होता है। एज कम्पेयरड टु आदर्स जो राष्ट्रीय सवाल हैं उनपर एतराज करें लेकिन एतराज के ख्याल से एतराज नहीं करना चाहिये आप कहते हैं कि हिन्दी सलाहकार समिति को क्या जरूरत है यहां तक कहा जाता है इनको खत्म कर दिया जाये।

श्री हरी शंकर भाभड़ा : किसने कहा ? (व्यवधान)

श्री केदार पांडे : आप नहीं कहते लेकिन श्री पालियामेंट मेम्बर कहते हैं वह कहते हैं कम्पलीमेंटरी पैसेज की क्या जरूरत है मेरा यह कहना है कि खाली उनको मीटिंग करने का नहीं है बल्कि मीटिंग के साथ अपने इलाके में घूमने और देखने के लिये भी जाना है वहां कैसे फंक्शन हो रहा है, कैसे काम हो रहा है इसको भी उनको देखना है वह बहुत ज्यादा खर्चीलें हैं ऐसा मैं नहीं मानता 156 आदमी टोटल इसके सदस्य हैं। उनके पास फर्स्ट क्लास के कम्पलीमेंटरी पास हैं बाकी सब मैंने कौंसिल कर दिया। कोई अच्छा, सोशल वर्कर हो, कोई अच्छी

आर्गेनाइजेशन हो उसको पास देने की बात हो तो मैं उस पर विचार कर सकता हूँ। कम्पलीमेंटरी पैसेज टु द मेम्बर ऑफ द नेशनल कमेटीज इसकी भी समालोचना जमकर हुई जबकि इसकी समालोचना की जरूरत नहीं थी। इसमें रेल मंत्री को अधिकार है मैंने कहा है कि इसमें कुछ लोग छूट गये हैं। इसलिये ऐसी कमेटी बनाई जाए जिसमें हिन्दुस्तान एज ए होल रिफ्लेक्टिड हो यह पालिसी हम अडाप्ट करने जा रहे हैं। मैंने यह आश्वासन कल दूसरे सदन में दिया था कि हम रि-कंस्टीट्यूट करेंगे आपकी समालोचना हुई जब समालोचना हो और कोई ऐसी बात जंच जाए तो उसे मान लेना पड़ता है हरिजन आदिवासी लोग इसमें नहीं हैं।

श्री हुक्म देव नारायण यादव : बंकावड भी नहीं है।

श्री केदार पांडे : बंकावड कुछ हैं लेकिन और भी हो सकते हैं मैंने एक शब्द में कहा कि पूरा हिन्दुस्तान रिफ्लेक्टिड हो इन कमेटियों में ऐसा मैं सोच रहा हूँ इसको मैं रि-कंस्टीट्यूट करूंगा। (व्यवधान) हुक्मदेव नारायण यादव जी मेरे पुराने दोस्त हैं। जब मैं मुख्य मंत्री था तो यह एम० एल० ए० थे। जो आवाज उस वक्त थी इनकी, वही आवाज आज भी है। वह मेरी आवाज को पहचानते हैं। मेरे प्रति आदर भी रखते हैं। अच्छे दोस्त हैं पर आवाज बहुत तेज हैं और कोई बात नहीं है।

श्री कल्पनाथ राय : बनारस-भटनी के बारे में बताइये।

श्री केदार पांडे : बनारस-भटनी की बात मैंने पहले ही कह दी थी आपके आने के पहले। मैंने बताया था कि काम हो

रहा है। पांच करोड़ का बजट है इसके लिये।

श्री कल्पनाथ राय : बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री केदार पांडे : अभी दो-तीन करोड़ खर्च हुए। अभी काम बहुत होना है।
(व्यवधान)

SHRIMATI MONIKA DAS (Karnataka): Point of order.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): No point of order.

SHRIMATI MONIKA DAS: I want to ask a question.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): That is no point of order. Asking a question is not a point of order.

SHRIMATI MONIKA DAS: Point of order. One minute, please.

श्री केदार पांडे : हमारे मिश्र जी हैं उनकी वाक्य कहना है ... (व्यवधान)

उपसभाध्यक्ष (डा० रफीक जकरीया) : जो दूसरी बातें हैं मेम्बरों को उनको खत लिख कर जवाब दे दीजिए।

श्री केदार पांडे : इन्होंने जिक्र किया कि समस्तीपुर-दिल्ली ट्रेन ले चलिये। यह कल्पनाथ जी ने भी कहा था। इसको हमने मान लिया है। मैं इसको करूंगा। (व्यवधान)

श्री रामानन्द यादव (बिहार) : गंगा पर पुल बनाने की बात (व्यवधान)

श्री केदार पांडे : विचारणीय प्रश्न है। (व्यवधान)

उपसभाध्यक्ष (डा० रफीक जकरीया) : बिहार वाले ज्यादा परेशान कर रहे हैं।

श्री केदार पांडे : जम्मू की बात चली है ... (व्यवधान)

SHRIMATI MONIKA DAS: Point of order. (Interruptions) . . .

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): No point of order, You cannot take advantage of a point of order to seek clarifications.

SHRIMATI MONIKA DAS: Sir, he said that 2,66,000 casual labourers are there. I would like to know.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): No.

SHRIMATI MONIKA DAS: But I have come to know that more than four lakh casual labourers are there and they have not been given employment so far.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): That is not a point of order.

SHRIMATI MONIKA DAS: That is really a point of order. For your information, more than four lakh casual labourers are unemployed.

श्री केदार पांडे : इसके बाद मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि सम्मलपुर और तालचर के बीच में रेल लाइन बिछाने की मांग बहुत पहले से होती रही है। उड़ीसा के जो मुख्य मंत्री हैं और जो इस सदन में भी रह चुके हैं, उनकी भी यह मांग रही है कि सम्मलपुर और तालचर के बीच में रेल लाइन बिछाई जानी चाहिये। सम्मलपुर और तालचर के बीच में इस बारे में सर्वे हुआ है और सर्वे से यह अनइक नेमिक पाया गया है। हम जो कैपिटल लगाते हैं उसका रिटर्न भी कुछ होना चाहिए हमारा

जो नियम है उसमें 10 परसेन्ट का रिटर्न होना चाहिए। जब किसी लाइन के बिछाने में यह बात भी नहीं आती है तो फिर वह मामला प्लानिंग कमीशन के पास जाता है। प्लानिंग कमीशन में एक कमेटी है जो यह देखती है कि यह एरिया बैंकवर्ड एरिया तो नहीं है। अगर वह बैंकवर्ड एरिया होता है तो इस शर्त को वैव कर दिया जाता है। आप जानते हैं कि रेलों को बिछाया जाता है तो उनमें खर्च भी होता है। इसलिये एक आल इंडिया पैटर्न बनाया गया है। उसमें भी हम एरिया को देखते हैं। बिहार में मैंने कुछ किया है। अभी कुछ दिन पहले मैं मिजोरम गया था। मिजोरम बैंकवर्ड एरिया है। वहां पर न बिजली है और न रेलों के आने-जाने के साधन हैं। उसके एक तरफ तो बर्मा है और दूसरी तरफ बंगलादेश है। मैंने यह फैसला लिया है कि हम वहां पर रेलवे लाइन ले जायेंगे। अब हम लाला बाजार से मरवी तक मिजोरम में रेलवे लाइन ले जा रहे हैं। यहाँ पर हमने रेलवे लाइन बिछाना शुरू कर दिया है। अगर यह वायवेल नहीं भी है तो भी हम यहाँ पर रेलवे लाइन ले जायेंगे क्योंकि यह बैंकवर्ड एरिया है ... (व्यवधान) ...। आप मेरी बात सुनिये। मैं पालिसी की बात कर रहा हूँ। मैं किसी एक बैंकवर्ड एरिया की ही बात नहीं कर रहा हूँ। अगर हम किसी जगह को इस बात पर देखें कि वायवेल है या नहीं, तो बहुत-सी जगहें ऐसी होंगी जो कभी भी वायवेल नहीं हो सकती है और वहाँ रेलवे लाइनें इस आधार पर नहीं बिछाई जा सकती हैं। इसलिये हम प्लानिंग कमीशन के पास केस को भेजते हैं और 10 परसेन्ट रिटर्न का जो प्रावधान है उसको वैव भी कर देते हैं। माननीय सदस्यों की जानकारी के लिये मैं यह बात कह रहा हूँ मिजोरम में मरवी से लालाबाजार तक की जो 45 किलोमीटर की लाइन है उस पर 11 करोड़ रुपये

खर्च होगा। हमन य है। यहाँ पर वहाँ थे। व मिलिटरी क आदमी हैं। व भी इस काम से काफी प्रभावित हुए। लोग कहते हैं कि यह डिस् बँ एरिया है, यहाँ कैसे जाएंगे? हमारी प्रधान मंत्री न कहा है कि जो पिछड़े इलाके हैं उनमें विकास के काम किये जाने चाहिए। इसलिए हम वं गये। पम में यह हिम्मत च। हम डिस् बँ एरिया में भी जा सकते हैं।

[उपसभाध्यक्ष (श्री दिनेश गोस्वामी) पीठासीन हुए]

यं पर बिजली भी जा रही है। हमारे देश की प्रधान मंत्री की यह नीति है कि जो हमारे बैंकवर्ड एरिया हैं उनका जल्दी से जल्दी विकस किया जाए और हम लोग वहाँ जाय और काम करें। इसलिए आप यह नयसमझ कि जो 10 परसेंट मिनिमम की शर्त है उसको उसभी जगह लागू किया जा सकता है। इस प्रकार को बैंकवर्ड एरिया डेवलप नहीं होगा। ऐसा मिजोरम का एक्सट्रीम एक्जाम्पल है। ये ऐसी बात है जो सोची जानी चाहिये। और भी बहुत सी बातें। यहाँ पर सम्मेलपुर तालचर का माला आया। उसमें कमी है फिर भी प्रिजर्व हो रहा है। हमें उम्मीद है कि इस बार ठीक होगा। इसको क सेगे, बनायसेगे, इसलिए उड़ीसा प्रदेश के जो माननीय सदस्य हैं उनको खुश होना चाहिये, ता। ज होने की कोई जरूरत नहीं है।

श्री रामानन्द यादव : बिहार में जोनल आफिस के बारे में ?

श्री कंदार पांडे : बिहार में जोन की बात है। केवल बिहार में ही नहीं बल्कि सारे देश में आज के संदर्भ में यह होना चाहिए। इसके लिए रेलवे रिफार्म कमेटी हमने बनाई है। उनकी जिम्मेदारी है टर्म्स

[श्री केदार पांडे]

आफ, रेफ्रेन्स है और मैं इंतजार कर रहा हूँ और जल्दी से जल्दी हो जाना चाहिये। मैं खुद महसूस करता हूँ कि नौ जौन से अब काम चलने वाला नहीं है। जनसंख्या बढ़ गई है। 68-69 करोड़ देश की आबादी हो गई है। पहले इतनी नहीं थी, पहले कम थी। इसलिये हम समझते हैं कि जौनों की संख्या भी बढ़नी चाहिये। यहाँ कहाँ होना चाहिये, कैसे होना चाहिये इसके लिये हम रेलवे रिफार्म कमेटी की सिफारिशों की इंतजारी कर रहे हैं। जैसे ही सिफारिशें आयेगी हम कर देंगे। ये बुनियादी सवाल है। ये कई ऐसे सवाल हैं आज के संदर्भ में 30 वर्षों के बाद इंडियन रेलवेज के अन्दर क्या क्या सुधार होने चाहिये इस पर विचार करने के लिये एक हाई पावर कमेटी बनाई है और वह काम कर रही है। इसमें आप सोचें इलेक्ट्रिफिकेशन हम करना चाहते हैं, डीजलाइजेशन करना चाहते हैं और हमारा सिक्स्थ फाइव इयर प्लान में जो इरादा है वह 2800 रूट किलोमीटर इलेक्ट्रिफिकेशन कर रहे हैं, डीजल इंजन हम बना रहे हैं, इलेक्ट्रिक इंजन हम बना रहे हैं और साढ़े सात हजार हमारे पास जो स्टीम लोकोमोटिव है, धीरे धीरे उनको कम करते जा रहे हैं। आगे जो हमारा इरादा है वह यह है कि हम तीन काम करेंगे, इलेक्ट्रिफिकेशन, डीजलाइजेशन और कंप्यूटराइजेशन। ये तीन काम रेलवे को चाहिये। लेकिन इसके लिये काफी पैसा चाहिये। अगर सही मायनों में हम काम करें तो 11 हजार करोड़ रूपया सिक्स्थ फाइव इयर प्लान में हमें चाहिये। लेकिन पैसा कम है और अपने साधन सीमित है और सीमित साधनों से मंसूबे बड़े बड़े है और मंसूबे ऐसे हैं कि 11 हजार करोड़ से भी ज्यादा खर्च कर सकते हैं। पैसा मिले तब न। पैसा कहाँ से आयेगा। हमारे जो

रिसोर्सज हैं वे सीमित हैं। यहीं से लेना है और उसी से एक्सप्लॉइट करना है। इरादे बहुत बड़े हैं। बहुत सी बातें कही गई हैं, हम उन पर विचार करेंगे और देखेंगे। मैं एक ही बात उनसे कहूंगा।

SHRIMATI MONIKA DAS: I would like to know from the hon. Minister . . .

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH GOSWAMI): Let him conclude. It is not fair.

श्री केदार पांडे : इलेक्ट्रिफिकेशन के बारे में मैं कहना चाहता हूँ कि . . .
(व्यवधान)

Please hear me.

THE VICE-CHAIRMAN: (SHRI DINESH GOSWAMI); Please Let him conclude.

श्री केदार पांडे : एक्सीडेंट्स के बारे में मैंने जानबूझकर नहीं कहा . . .

SHRIMATI MONIKA DAS: What action you are taking for that, I should know.

श्री केदार पांडे : एक्सीडेंट्स के बारे में क्या कहूँ हरिकथा अनन्ता। जब से रेल मंत्री हुआ, एक्सीडेंट्स के बारे में सुनता हूँ, होते हैं कोई ऐसा सेशन नहीं है जिसमें एक्सीडेंट्स पर बहस न हुई हो।

SHRI V. GOPALSAMY: It is not the Legislative Assembly of Bihar.

श्री केदार पांडे : मैं इससे बहुत दुखी हूँ और शुरु से बू इसका लेता हूँ। हम चाहते हैं कि एक्सीडेंट्स न हों। लेकिन इस देश में 1960-61 से लेकर आज तक एक्सीडेंट्स होते चले जा रहे हैं।

(Railways)

SHRI MAHENDRA MOHAN MISHRA:
Fix the responsibility.

SHRI V. GOPALSAMY: A point of order.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH GOSWAMI): No point of order.

SHRI V. GOPALSAMY: The Minister is not replying.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH GOSWAMI). Let him conclude. He has not concluded his reply. Let him conclude his reply.

श्री केदार पांडे : हमको अपना व्यू
अपने ढंग से एक्सप्रेस करना है। आपके ढंग
से हम नहीं कर सकते, हम अपने ढंग से
करेंगे। इसलिये इसमें कोई ऐतराज इसमें
नहीं होना चाहिये।

SHRI V. GOPALSAMY But this is
Parliament meant for the whole of India, not
for Bihar alone.

SHRI KEDAR PANDE; I am talking of
Madras, I am talking of Jammu and Kashmir,
I am, talking of U.P. Why do you say always
Bihar? I belong to Bihar. That is my State. If
there is some problem, I must be bold enough
to say that. (Interruptions).

SHRI V. GOPALSAMY: I cannot change
my view, whatever you may say.

SHRI KEDAR PANDE: I have talked about
Karur-Dindigul. I am talking about Assam
also. I am talking about Mizoram also. Is
Mizoram Bihar? Is Madras Bihar?

P.M. Why do you talk in this way?

उसमें इलेक्ट्रिकेशन की बात है। दिल्ली
और कलकत्ता के बीच ग्रैंड कांडे इलेक्ट्रि-
फिकेशन पहले से ही है। दूसरा इलेक्ट्रि-
फिकेशन हम कर रहे हैं मुगलसराय से पटना
उधर कलकत्ता में लाईन पर। उसी तरह

से जैसे कि बनारस भटनी की बात कही
गई। मैंने कहा उसी तरह से आसाम की
बात है। आसाम में बोगाईगांव से हम जोड़
रहे हैं डिब्रुगढ़ गोहाटी। यह नयी लाईन
बना रहे हैं। उस काम को हम करने जा
रहे हैं। आसाम के बाद फिर मनीपुर में
हम रेलवे लाईन ले जा रहे हैं। इसलिये
चारों तरफ हम देख रहे हैं। जम्मू काश्मीर
में जम्मू से उधमपुर हम करने जा रहे
हैं। उसके लिये रूपया है। उसके लिये
40-41 करोड़ रूपया खर्च करने जा रहे
हैं। इस काम को मैंने सिगनल दे दिया
है। हिमाचल प्रदेश में नंगल से तलवाड़ा
Is it Bihar? It is Himachal Pradesh.

SHRI V. GOPALSAMY: I know where it
is.

SHRI KEDAR PANDE: So, I am talking
of the whole country. I am talking of the
country as a whole. I am talking of India. I
am Indian Railways Minister, not Bihar
Railways Minister. We are all Indians here.
(Interruptions)

SHRI R. RAMAKRISHNAN (Tamil
Nadu): The railways is not a State
subject.

SHRI KEDAR PANDE: It is a Central
subject. So these are the things.

मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि आपका जो
भावना है वही हमारी भावना है। एक्सीडेंट्स
में 50% हमारे स्टाफ का एरर है और उसके
लिये हमने यह रखा है इंटेसिव इंस्पेक्शन
आफ द ट्रेक। जो ट्रेक इस समय है उसमें
खराबी है मैं मानता हूँ इस बात को इस-
लिये मैं कहूँगा कि 61000 रूट किलो-
मीटर रेलवे लाईन है।

Five thousand route kilometres are
overaged and are in a bad shape.

उनमें मैं खर्च कर रहा हूँ। उनकी रिन्वू-
अल रिप्लेसमेंट कर रहे हैं।

SHRI R. MOHANARANGAM: Sir, for
the convenience of the Members who come
from non-Hindi-speaking

[Shri R. Mohanaragam] areas, when he comes to our State, let him speak in English.

SHRI -KEDAR PANDE: YOU have got provision for translation here.

इस तरह से आप देखें कि यह तार देश का तहवार है और हम कदना चाहते हैं

There are 61,000 route kilometres in this country and out of them, 5,000 route kilometres are in a bad shape. I have to, replace and renew these railway lines. In the Sixth Plan we have allotted Rs. 500 crores for renewal and replacement of these old tracks, Last year I spent Rs. 70 crores. This year I am spending Rs. 110 crores. In 1982-83 I am going to spend Rs. 130 -crores. So unless we do it there will be same accidents here and there. We must try to remove the causes. That is the whole thing. You must know these things. Our rolling stock also is in a bad shape. We are going to lay stress on the maintenance also. We know the causes. At the same time, we are going to take serious action against employees in whose area the accidents take place. Nearly 200 employees have been dismissed. So I have taken all these steps. So you should be satisfied.

SHRI V. GOPALSAMY; What about the railway concession for sports teams?

SHRI KEDAR PANDE: I shall consider it, because this is the recommendation of the Tariff Enquiry Committee. The recommendation of that committee is to do away with this. But I shall consider this. I am giving you an assurance. I shall consider this matter sympathetically.

इसलिये मैं कहना चाहता हूं यह अकाउंटे-बिलटी भी मैंने रखी है। इस बात को हम समझते हैं पकड़ते हैं। हमने शुरू में बिल मूव करते समय कहा कि 245 करोड़ रुपया अडीशनल एक्सपेंडिचर, 170 करोड़ रुपया अडीशनल आनिंग होगा ...

We are going ahead of the target 215

मिलियन टन से ऊपर हम जा रहे हैं। जो हमारी रफ्तार है, हम उम्मीद करते हैं कि 220 मिलियन टन तक चले जायेंगे। लेकिन एक ही बात हुई है कि ईस्क्लेशन आफ प्राईसिज की वजह से एडीशनल एक्सपेंडिचर हुआ। जैसे एडी-शनल डी० ए० इम्प्लाइज का यह 60 करोड़ हुआ यह मैंने कहा। उसी तरह से कहा जैसे राजस्थान में बाढ़ आ गयी, 10 करोड़ उसी में खर्च हो गया, पूरा रेलवे स्मैश था। कुम्भ मेले पर तीन करोड़ रुपये खर्च कर रहे हैं। फिर उसके बाद डीजल का दाम बढ़ गया और इले-क्ट्रिफिकेशन का टैरिफ बढ़ गया। इन सब के लिये 5.0 करोड़ हो गया। ये पोस्ट बजट फ़ैक्टर्स हैं। These are called post-Budget factors. यह बढ़ गया, तो इस पर हमारा कोई कंट्रोल नहीं है और इसलिये कंसर्न की बात जब करता हूं, रेलवे की बात करता हूं तो जो मैंने बजट दिया वह 245 करोड़ के आगे जा रहा है। यह वास्तव में एक इतिहास बन रहा है। ऐसी बात इंडियन रेलवे के इतिहास में नहीं हुई है ... (व्यवधान)

श्री महेन्द्र मोहन मिश्र : एक्सीडेंट्स पर हम पूछना चाहते हैं उपसभाध्यक्ष जी। उन्होंने कहा कि चिंता प्रकट की, देश में एक्सीडेंट्स पर चिंता प्रकट की। मैं इनसे पूछना चाहता हूं कि जैसे एक्सीडेंट्स पर आपने कहा कि 205 इम्प्लायीज हटा दिये, तो क्या आपने कभी एक्सीडेंट के तबाल पर अपने जनरल मैनेजर पर एक्शन लेने को सोचा है कि ... (व्यवधान) उन एरियाज के जनरल मैनेजर को डिसमिस किया जाय, सस्पेंड किया जाये। क्या ऐसा कभी आपने सोचा है ...

श्री केदार पांडे : इनकी भी एकाऊंटे-बिलिटी की बात है और ...

श्री महेन्द्र मोहन मिश्र : आपको हाउस को एग्जोरेंस देना होता। ऐसे कर्मचारी है जो जब रेलवे मंत्री जो डिसमिस हो जायेंगे तो कहेंगे कि जनरल मैनेजर डिसमिस हो, ये सारे कहेंगे।

श्री केदार पांडे : एक्सीडेंट की बात जो पहले कही अभी भी कहता हूँ कि शुरू से लेकर एक्सीडेंट हुए हैं लेकिन इधर इंटेसिव इंस्पेक्शन वाई दो हाई आफिशियल्स शुरू किया है। वह हो रहा है और साथ-साथ जो हमारा रॉलिंग स्टाफ है मेन्टिनेंस है, उस पर भी कन्सिडरेशन किया है ...

श्रीमती प्रतिभा सिंह (बिहार) : इंडियन रेलवे में सेफ्टी का क्या कर रहे हैं ?

श्री केदार पांडे : बहुत से लोग इस तरह का प्रचार करते हैं कि जो सेफ्टी रूल्स हैं उनको ठीक से मेन्टेन नहीं किया गया है। यह बात गलत है। हम लोगों से जितनी सेफ्टी हो सकती है हम मेन्टेन (Interruptions). Safety rules are not being neglected. I am talking of the safety rules as a whole . . . (Interruptions) But there are rules regarding safety and those rules are being maintained . . . (Interruptions)

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH GOSWAMI): The way you are attacking the Minister, he will get derailed.

SHRI KEDAR PANDE: No, I am not मैं आपसे यह कहता हूँ कि इसी लिये थोड़ा सा फ्रेट बढ़ाया और जिसका असर है कि फूड स्टाफ का दाम डेढ़ पैसा दो

पैसा पर किलो बढ़ जायेगा, इससे ज्यादा नहीं। पेट्रोल में भी बढ़ जायेगा यह बात मानते हैं। यह सब अस्टाफाईड है। एक ही आर्डर है मैंने फ्रेट ट्रैफिक पर रेट बढ़ाया है, फेयर में नहीं बढ़ाया है। करीब करीब 80 करोड़ रुपया इससे मिलता है।

SHRI SHRIDHAR WASUDEO DHABE (Maharashtra): When the next Budget is just two months away, why do you increase it from January?

श्री केदार पांडे : हम आगे अग्निग करना चाहते हैं ताकि आगे चलकर लास पर न जाये, रेल चलाना मुश्किल न हो जाये। इसलिये यह बुद्धिमानी की बात है, इसमें आपको बधाई देनी चाहिये कि हमने जो किया अच्छा किया (व्यवधान)

श्री अमर प्रसाद चक्रवर्ती (पश्चिमी बंगाल) : आपने हर प्रांत के बारे में बोला लेकिन पश्चिमी बंगाल के बारे में कुछ नहीं बोला। सियालदा के बारे में, माल्दा के बारे में कुछ नहीं बोला।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH GOSWAMI): Now I am not permitting anything else. I am putting the motion 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, 1980, in excess of the amounts granted for those services and for that year, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

The motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH GOSWAMI): 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 KEDAR PANDE: Sir, I beg to move:

That the Bill be returned. *The question was proposed.*

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH GOSWAMI): I want to restrict time because we have two more Bills to be passed in two days.

DR. BHAI MAHAVIR: It will not take 8 or 10 minutes, one minute or two minutes for each.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH GOSWAMI): All right. I will give three minutes to Mr. Chak-raborty and three minutes to you. Please cooperate. Mr. Chakraborty.

SHRI AMARPROSAD CHAKRABORTY: There are some problems which the Railway Minister has not mentioned at all in spite of the fact that one hon. Member, Prof. Bhattacharjee, spoke about them. What about Sealdah Railway Station.. . *(Interruptions)*

THE VICE-CHAIRMAN < SHRI DINESH GOSWAMI): Order, order. Already there are complaints that Bihar is receiving more attention.

SHRI AMARPROSAD CHAKRABORTY: The Railway Minister talked about Mrs. Gandhi. What about the Metro Railway? Our Prime Minister inaugurated it in 1970. Now it is 1981. Even the earthwork is not over. What about Howrah-Amra Railway? The Railway Minister is fond of Prime Minister. I say she inaugurated in 1970. Are you not aware of it? That is regarding Sealdah. Then, Sir, the fourth point is regarding the Rajdhani Express. Sir, it is very humiliating that Members of Parha-ment are asked to pay more for travelling by the Rajdhani Express. A letter has been issued to MPs asking them to pay a sum of Rs. 40/- more and I think it is pending before

the Minister. Yesterday, those who were travelling by this train were given a letter by the Chief Reservation Supervisor to pay more which is very humiliating. It was declared by the Railway Minister that we are eligible to travel by the Rajdhani Express in the air-conditioned second class. But these people are issuing such instructions now. The Minister has not touched upon these points now. Sir we are prepared to pay. But this letter is humiliating. He has not touched on this point. We are prepared to pay extra.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH GOSWAMI): I think you have made your point. Yes, Dr. Bhai Mahavir.

DR. BHAI MAHAVIR: Sir, I wish to make a mention of three points only. The first is that he has given reasons for raising the freight rates in terms of the additional cost which the Railways have to bear because of the higher wage bill, because of the higher bills due to coal and diesel and all that. I would like to know whether he is aware, if he has already calculated this, of the fact that this is a vicious circle because when the Railways increase their freight rates, it is going to have a cumulative effect on all possible types of production and it is going to add fuel to the fires of inflation in this country. You are today arguing like this. But if you limit yourself only to arguing that because of these things you are increasing the freight rates, it is all right. But you are forgetting the consequences it will have on the general market, on the general consumer and on all the people in the country. It may be all right for him to say that these consequences will not be there because of the increase in the rail freight rates. But the industry people will say that because of the increase in the freight rates, they will have to charge more on their products. The second thing is that you are raising the freight rates and in-

creasing the bill for which the people will have to pay. Have you done any full-scale inquiry about the maintenance of the railway wagons? Whenever we travel, Sir, we are struck by the poor maintenance of the wagons and coaches. Even in the first class compartments, the maintenance is very poor. If you go to the toilet, you will see that either the bolt is not all right...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH GOSWAMI): I think that point has already been covered.

DR. BHAI MAHAVIR: ... or the shower is not working or that it is leaking or that there is no water at all or that the wash basin is in such a poor and dirty condition that you can not use it. Will the honourable Minister at least see to it that proper maintenance efforts will be made and there will be proper checks, surprise checks, to see that the bogies are kept trim and that severe and suitable action will be taken against those who are responsible for poor maintenance? lastly, Sir, it seems that he has said that he is going to take action against some General Manager for certain lapses on his part which resulted in accidents. Normally, Sir, the tradition has been that the Ministers have owned up responsibility for whatever happens in their respective departments. Now, Sir, probably we are starting a new convention. So, I would like to ask the honourable Minister whom we shall hold responsible for accidents in the future. Shall we put it on the General Manager or the Manager in charge of maintenance or the Commercial Manager or on somebody else? I say this because now it seems to be the consensus that side that the Minister atleast is not responsible at all for what happens; he has himself said that accidents will continue to occur, but he will only try to minimise them. I would like to be enlightened on three points, Sir,

SHRI KEDAR PANDE: Sir, so far as the Howrah-Amta line is concerned, in the first phase, work is in progress from Santragachia to Belgachia and the work is expected to be completed by 1982-83. Thereafter, the extension will be taken up. So, Sir, this is the wish of the honourable Member and that is going to be done.

Now, the next point is about the Rajdhani Express, about the extra payment to be made by Members of Parliament for the first class travel. I had announced in this House and in the Lok Sabha also that no extra payment will be made by the Members of Parliament whenever they travel in the first class or the air-conditioned second class. That should be maintained. But I am hearing this for the first time. I shall consider this matter. I am told, perhaps this Rs. 15/-extra is the price of the food. But I do not know. I shall go into the matter and try to find out what it is.

PROF. SOURENDRA BHATTACHARJEE: A letter has been given and we have been asked to pay extra. This is the first time that they are doing it.

SHRI KEDAR PANDE: I shall look into it.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH GOSWAMI): I am told that a letter has been handed over. Will you inquire into it? Kindly inquire and kindly give proper instructions.

SHRI KEDAR PANDE: I have said that I will look into it and consider it.

PROF. SOURENDRA BHATTACHARJEE: It was handed over to the Vice-Chairman.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH GOSWAMI): Please hand it over to the Minister.

SHRI KEDAR PANDE: So far as the accidents are concerned, I have never said that accidents will continue. That is rather a misinterpretation of

my speech. I wish no accidents place any time in this country. I wish...

DR. BHAI MAHAVIR: Wishing is all right.

SHRI KEDAR PANDE: No one welcomes accidents. What should be done? We are trying our level best that accidents do not take place. Important Members of the Railways should also be taken to task. I hold this view. But a little time is needed and I shall look into it.

The third point is that there is bound to be a little bit increase in freight rates. Naturally some impact will be there on the society. No doubt about it. And it may add to the inflation a little bit—2 paise or 3 paise. So far as foodgrains are concerned, you have to pay only 2 paise more. It will help the inflation to that extent. But this effect is insignificant as compared to the larger benefit. *(Interruptions).*

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH GOSWAMI): Thank you. I think you have concluded. Now, the question is:

"That the Bill be returned."

DR. BHAI MAHAVIR: Sir, he has not answered my question about the maintenance of _____. *(Interruptions).*

THE VICE-CHAIRMAN: I think we will have enough opportunities for discussing the Railways on future occasions.

The question is:

"That the Bill be returned."

Themotios was adopted,

(I) THE APPROPRIATION (NO. 6) **..BILL, 1981.**

(II) THE APPROPRIATION (NO. 7) **BILL, 1981.**

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH GOSWAMI): Now we shall