

[Shri R. R. Morarka]

संसदीय कार्य विभाग में राज्य मंत्री (श्री सीता राम केसरी) : जैसा कि उपसभाध्यक्ष जी का आदेश हुआ है, हमारे गृह मंत्री जी को सारा धनकारी दे दी गई है और जो सदन में बिचार व्यवस्था किये गये हैं, उसका वे अध्ययन करके आज या कल सदन के सामने उपस्थित होंगे ।

(Interruptions)

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. R. MORARKA): He has said that the Home Minister is going to make a *statement*. Hon'ble Railway Minister.

THE APPROPRIATION (RAILWAYS) No. 3 BILL, 1980

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI KAMLAPATI TRIPATHI): Sir, I beg to move:

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain sums from the out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 1980-81 for the purposes of Railways, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. R. MORARKA): You are not going to make any speech?

SHRI KAMLAPATI TRIPATHI: There is no need for a speech.

The question was proposed.

SHRI T. BASHEER (Kerala): Our country is facing a very serious economic crisis. The price rise and inflation have made the life of the people very difficult. The Ministers one after another present a very rosy picture of the growth and progress of our country. They usually quote figures to justify their point of view. But I would like to say that the reality of

life of our people is very much different from those figures and statistics. The progress and growth claimed is not at all reflect in the life of the people of this country. It is against this back-ground that I look at this Appropriation Bill moved by the hon. Minister for Railways.

During the session the Finance Minister presented the General Budget, preceded by the Railway Minister presenting the Railway Budget. Both the Budgets add burden to the life of the common people, especially to the working class, middle class and lower-middle class. What is lacking in both the Budgets is a clear-cut perspective.

Sir, now let us examine the Railway Budget. The Railways squeezes the railway users further by raising the fares for freight and passenger traffic. Indian Railways is the largest national public sector enterprise and the principal transport system within the country. No doubt the railways are a great link helping the development of our country. It is the railways in India that touch the parts of the country from north to south and from west to east-geographical extremes, symbolic of the integration of this country. Railways require great development as a matter of great importance. The railways function as the arteries that feed the country in its social and economic development. It is a requisite for industrialisation and urbanisation.

In the past, development of the railways has not been given the emphasis and importance that it deserves. The Railway Tariff Committee has pointed out:—

"The outlay for Railways as a percentage of total public sector outlay declined from 20, 21 and 19 Per cent on the first three plans to 8.8, 7 and 4.8 per cent during the fourth, fifth and sixth Plan (proposed) periods.

Outlay for Railways as a percentage of outlay for transport and communications sector declined from

[Shri T. Basheer]

58.5, 66 and 68.3 per cent during the first three Plan periods to 40, 30.2 and 30.4 per cent during the fourth, fifth and sixth (proposed) Plan periods."

Now the importance of Railways is very much increased. The scarcity of petroleum products and the continuous price hikes of these products made transport by road very hard and costly. So, much emphasis is required on the railways.

Sir, here I recollect what the hon. Minister said while he was presenting the Vote on Account. He said he would place a more comprehensive plan of development for the railways. But, Sir, I am sorry to say that nothing has been placed before us. We expected a perspective, an imaginative plan from the hon. Minister. But what the hon. Minister did was only the conventional job of presenting a Budget in the same old, trodden track.

The increase in freight and fares of passenger traffic is not at all justifiable, Sir. A small increase in the freight charges is bound to reflect on the price structure of commodities moving within the country. It is true that the hon. Railway Minister agreed that there would be no increase in the fares of passengers travelling up to one hundred kilometres. But the ordinary people who travel to distant parts of the country by second class have to suffer by this increase. It was expected after the discussion on the Railway Budget that the hon. Minister would withdraw his proposal for the fare increase in the second class.

Sir, what about the season tickets? The increase in charges of season tickets mainly affects the students and the workers of this country. Nowadays, education has become a costly affair. This increase is an injustice to the students and the working class people of this country. It is stated in the Budget speech that the Railway

Tariff Enquiry Committee's recommendations are based on an integrated approach and have a very significant effect on the existing fare and freight structure of the Railways. I quote:

"The examination of the various recommendations made by this Committee has been entrusted to a special cell in the Railway Board office and the decision on the recommendation would be taken expeditiously."

The Minister continued in his speech— I again quote:

"However, in the meantime, need for some interim measures for additional resource mobilization to cover the Budget gap is inescapable."

What does it mean? Will there be a further increase in the fare and freight charges afterwards? Does the hon. Minister mean that the present increase is only an interim and ad hoc increase? Sir, I request the hon. Minister to clarify the point.

Here I would like to remind the Minister that the Railways have to perform a social obligation also. That he cannot deny. Depending on the report of a committee may be necessary, but the living standard of millions of people of this country is the main factor to which a democratic Government has to give more consideration. So depending on the report of a committee should not be for argument sake only.

Many of my colleagues in their speeches on the Budget said a lot of things about the inefficiency of the Railways. A lot had been said about the failure in maintaining punctuality of trains. Nowadays trains are running very late. Running the trains to schedule is a matter of administrative efficiency, I think. So I request the hon. Minister to take effective administrative measures to keep the trains running in time. It is high time to

wipe off the impression that Indian Railways are least punctual. It is a known fact that the incidents of dacoities and loots are common on the running trains. I know that on the Cochin-Delhi Jayanti Janata Express there have been so many incidents of looting and dacoity. More effective security measures are required for the long-destination trains. Sir, the catering facilities should be improved. When I was travelling in the K.K. Express last time to attend the session, the bearers said that they did not have sufficient number of cups and tumblers for supplying tea and water. What they had were very old. The passengers are entangled in the hands of the railways, and they have no other way but to depend on the railway catering for their food. Because of this, the caterers feel that anything dumped on the passengers will be consumed by them. This attitude should go. The quality of food should be improved. Sir, in this context I would like to draw the attention of the hon. Minister to a simple matter. The catering staff are working on a commission basis. The Government took some steps to regularise them. The Department prepared a list on seniority basis. The matter is now pending for a long time. I would request you to expedite the matter. Like that nearly three lakhs of temporary and casual workers are in the Indian Railways. It is mere justice that the Government would take steps to regularise them in service.

Sir, now let me pass on to the needs of my home State, Kerala. A little more than Rs. 2 crores has been allotted for the development of the railways in Kerala. In Kerala we have only 910 km. Everybody will agree that this is not due share so far as Kerala is concerned. Kerala is a neglected State on the map of the Indian Railways. Kerala is earning a large amount of foreign exchange for the country. We produce cash crops contributing the major share. But we are discriminated and neglected, Sir. Now in this discussion I do not wish to go into that aspect. But I

would like to point out that in the matter of development of the railways, Kerala State has been totally neglected this time also. There was a proposal for setting up a railway coach factory. A committee under the over-all charge of the General Manager, Peramboor, has been constituted to examine the matter and to make suitable recommendations to the Railway Ministry about the location of the factory. Kerala has practically no railway establishment though the State has got various basic facilities and infrastructure, the required skilled and unskilled labour force, adequate supply of power throughout the country, timber and other necessities. The Kerala Government has already offered the required land free of cost and all facilities...

SHRI KAMLAPATI TRIPATHI: The speeches should be short.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. R. MORARKA): You have taken 14 minutes out of 20 minutes allotted to your party.

SHRI T. BASHEER: ...and amen, ties for establishing the factory in the State. The Chief Minister of Kerala has written to the Union Minister about this on 17-2-80. The Union Minister has replied on 27-2-80 that the matter is being examined. As against 5 workshops in Tamil Nadu 2 in Karnataka and two in Andhra Pradesh, Kerala has none. So, I request the hon. Minister that Kerala's reasonable claims should be satisfied.

Sir, the Guruvayoor-Kuttipuram railway line is a long-felt need of Kerala, and its importance and urgency was brought to the notice of the Government of India several times by the State Government and by the Members of Parliament. It is well-known that Guruvayoor is one of the most important places of pilgrimage in India. I think the hon. Minister knows about it. The survey has already been completed, and the report was under examination -by the Railway Board. Now, we do not know

[Shri T. Basheer]

what happened to this. Nothing is there in the budget about this very important railway line.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. R. MORARKA): The hon. Member must conclude now.

SHRI T. BASHEER: Kerala, situated farthest from the collieries, should have been given priority for railway electrification, especially when cheap power is available in abundance in Kerala. I would also like to refer to the shortage of wagons in Kerala. Sir, the Chief Minister of Kerala had discussions with the Southern Railway authorities on the question of wagon facilities. But he is told that more wagons were required for transporting coal and so Kerala's urgent need cannot be met. Enough wagons should be supplied to Kerala for transporting goods. Thank you.

SHRI KHURSHED ALAM KHAN (Uttar Pradesh): Mr. Vice-Chairman, Sir, I rise to support the Appropriation (Railways) No. 3 Bill, 1980. Sir, I listened to the speech of the hon. Member from the opposite benches carefully and I find that the hon. Member was talking most of the time about everything else except the Appropriation Bill. Therefore, I will confine myself only to the Appropriation Bill and say something about it.

Sir, our Railways are the largest public sector undertaking of the country, employing about 17 lakh persons and, therefore, it is necessary, both for historical reasons as well as economic reasons, that we adopt a realistic approach towards the Railways' functioning, the Railways' finances and the Railways' financial structure. Sir, apart from this, it is a well-known fact that the Railways have to bear a lot of social burden. I think the time has come when this burden should be shared by all other departments to a certain extent and the Railways should be given some relief in this behalf.

Sir, I am aware that the hon. Minister has inherited a very rich legacy of difficulties from his predecessor. But I am sure that with his administrative experience and his ability, it would be possible for him to overcome these difficulties in a short time. At the same time, it is necessary that we must keep some aspects in view, which need special attention for the time being.

Now, the first item in the Appropriation Bill is the Railway Board; of course, it is as it should be. But here I would like to say that the Railway Board, its structure, its responsibilities and its functioning have been the subject of debate in this House as well as in the other House since the time the Administrative Reforms Commission's report was submitted. I would like the hon. Minister to please give a closer look to this matter and see whether the Administrative Reforms Commission's report has been implemented as far as the Railway Board is concerned and, if it has been, to what extent, we have taken advantage of their recommendations and what benefit we have got from those recommendations and whether there is a need for giving it a further closer look in order to ensure better working results and better efficiency from the Railway Board.

Sir, I admit and I appreciate that the Railway Board is faced with many challenges. But the Board comprises the ablest officers of our Railways and they are very experienced officers. Therefore, we expect that they will rise to the occasion and improve the working of the Railways and that the present standard of efficiency will certainly be improved because we cannot remain satisfied with the present standard of efficiency, operating efficiency or maintenance efficiency, of our Railways. It is, therefore, very necessary that this aspect should receive the attention of the Railway Board because the Railway Board is actually responsible not only for operating and maintaining the railways but they are also the policy-

making body under the overall supervision of the Minister of Railways.

Very often it has been seen that committees and commissions have been appointed by the Railways or the Government or the Railway Ministry and they have submitted some very useful reports. I am sorry to say that, some of these recommendations have either been not implemented at all or if they have been implemented, they have been implemented in a half-hearted manner. Besides, there is no cell in the Railway Board to ensure that whatever recommendations have been accepted is implemented by the various Railways in a letter and spirit. If there are any difficulties, they should be brought to the notice of the Railway Board and reviewed in order to ensure that implementation does not present any difficulty. This cell is very necessary for monitoring and follow-up action which in my opinion is much to be desired at the moment.

Efficient and effective and well-timed repairs and maintenance is most essential for any transport system, whether it is rail or road. What we find is that this aspect needs lot of improvement in the Railways. It will be stressing the obvious that there is greater need for improvement in this regard both in the matter of quality of the job and quantity of the work. What is more important is to see that the railway workshops and repairs and maintenance depots are fed with genuine spare parts and accessories. At the moment one finds that these are not in the stores or sometimes it is leading to canalisation and substandard jobs. This will affect the operational efficiency and achievement of the desired result.

Repair and maintenance is the backbone of any transport system. If we fail to supply the requirements of the workshops, how can we expect them to do their job, maintaining the quality, standard and specifications laid down for the purpose? I remember that for this purpose a Committee

was appointed sometime back, called the Qures'ni Committee. That Committee had submitted its report on the reorganisation of stores and procurement of stores. I do not know how many recommendations of that Committee were accepted and how many implemented and, if implemented, what has been the result? After implementation, has there been any improvement achieved? Has there been any further review of those recommendations? If there is need for any review, it should be done without further delay because the present situation is not very cheerful as far as repairs and maintenance works are concerned.

Some of the Railway workshops are hundred years old and some are eighty years old. Of course, there has been some replacement of machinery and plants. Now is the time when we must make out a very comprehensive programme for replacement of plant and machinery. Not only that, the layout of the workshop should be given proper attention and better working facilities should be provided to those who work there because in some of the workshops the conditions are not very congenial for them to put in hard work,

I do not know how much allocation has been made for bridges. A large number of them are old and some of them are distress bridges. I do not know what they mean by distress bridges. I suppose it does not mean that they are absolutely unfit for running like trains over them. But, certainly, now is the time for making a beginning for the renewal or reconstruction of these bridges some of which are more than a hundred years old and some of which are less than that. But they need special attention. Sir, as I said, the situation regarding the maintenance aspect is not very happy in two accounts, in two areas. One is, of course, as I mentioned, and that is with regard to the spares and acces-

[Shri Khurshed Alam Khan]

sories of the special items to be supplied and the other is the level of the skill of the workers and the technicians that are employed to do the job. Besides, the supervision of the technicians and the people who do the technical jobs needs review because if there is only one supervisor for 20 people doing a special kind of job and very important jobs, it is not enough. Besides, there are certain things which can be done in only a very clean place and in air-conditioned places where dust is not to be allowed to come in and these facilities are lacking in most of the workshops and it is necessary that we should provide these facilities and then only we can expect better results from the workshops. Sir, there is another special item which I would like to mention for the information of the honourable Minister and it is that of late a number of accidents took place at the railway level crossings. Now, the level crossings are of two kinds. One is the level crossing where a gate is provided and there is a man who operates the gate and the other type is the unmanned level crossing. We know that there is enough provision available for manning these level crossings and, therefore, we have to avoid these unfortunate accidents at these crossings which are avoidable by manning them properly and by providing gates and by providing staff for manning them properly. I hope this will be done in order to reduce the rate of accidents at the level crossings.

Now, Sir, we know that fuel is very expensive these days, particularly diesel, which is not only expensive, but is also in short supply. I would like to draw the special attention of the honourable Minister to this and I would like to know whether the fuel scale laid down for the various type of locomotives, ordinary or diesel, is maintained for these engines which are driven either by fuel, that is, diesel or* coal, because

this also is related to maintenance. If the maintenance of the engines is good, it is then quite possible to stick to the fuel scale laid down. Otherwise, there will be excessive consumption of fuel and with the excessive consumption of fuel, naturally, the operating expenditure, particularly on fuel, will increase and this wasteful expenditure has to be avoided by taking effective measures and these measures have to be taken by the workshops and those who are responsible for this.

Now, Sir, accidents in the Railways are a very unfortunate thing. Sir, a person losing his limb or dying in accidents is a great tragedy because life comes to an end before even the person completes his full span of life. There have been a few Committees to look into this aspect and they have given very useful Reports. One was the Kunzru Committee and there was then the Wanchoo Committee and, recently, a third Committee has submitted a Report. It is surprising to find that not much advantage has been taken of these recommendations in these Reports. I would like to know whether we have achieved any better results after these Committees had submitted their Reports and, if we have not achieved any better results, then who is responsible for this? Is it that the recommendations which had been made in those Reports were more unrealistic or is it that the recommendations are not practical enough for being implemented or is it that the people who are responsible for the implementation of those recommendations have not implemented them or implemented them in a halfhearted manner? If this is so, I think it is a very important aspect and it should be looked into very carefully so that we can reduce the number of accidents and save precious lives of our people and reduce the number of accidents which have been increasing of late.

Sir, it is surprising that while we consider the Railways as one of the most essential services of the country,

but at the same time other Ministries or other Departments fail to meet their requirements. For instance, the steel plants are not in a position to supply the rails for the replacement. We are running fast trains and we are running super fast trains. When we are running super fast trains, we are still having those rails which need to be replaced immediately and which are still in use. It is a negligence which cannot be really excused. I believe that this replacement of rails is not only required in the branch lines but it is also required in some of the main lines, where the super-fast trains are running and replacement is necessary. If indigenously we cannot supply replacements, then what is the difficulty in importing those rails? This is one of the most essential services of the country and for the people and, therefore, even if we have to spend some foreign exchange, we must spend the foreign exchange... (Time bell rings)... and get these rails imported.

Sir, I suppose the Railway Convention Committee and the other committees like the Freight Committee have made a special recommendation regarding the fare and freight structure. No doubt, a very slight increase has been made recently in the last Budget, of the fare and freight structure, but this was essential because due to rise in prices and due to rise in the wages it is necessary for the Railways to find new ways and means to supplement their income. Now, there is still scope for improvement in plugging the wastage and in plugging the leakage of revenues. For instance, take ticketless travel. There is still a possibility of preventing ticketless travel and get some more revenue. At the same time, the Planning Commission as well as the Government should be generous in providing funds to the Railways so that they can meet their genuine requirements, and this essential service of the country does not suffer from lack of funds.

Sir, apart from this, what I would like to say is that the financial structure of the Railways needs a

510 RS—4.

closer look and while in the past it has been working quite well, in the changed circumstances when everything is changing it is also necessary that we must change the financial structure and see whatever is done is done in a better fashion and well in time so that the Railways do not suffer on account of the financial structure, particularly when they have to make a lot of contribution to the General Revenues. If they are not in a position to make their contribution to the General Revenues and they have to borrow and then pay, then I do not think it is a very wise policy. And, therefore, it needs special attention... (Time bell rings). I am sure the hon. Minister will consider this aspect carefully. Thank you, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. R. MORARKA): Prof. Ramlal Parikh... Not there. Shri Biswa Goswami.

SHRI BISWA GOSWAMI (Assam): Mr. Vice-Chairman, Sir, the growth of the economy of the country...

SHRI KAMLAPATI TRIPATHI: Come here, please; you are not audible from there.

SHRI BISWA GOSWAMI: Mr. Vice-Chairman, Sir, the growth of the economy of the country is closely related with the development of the Railways which is called the artery of the nation. But when we look to the performance of the Railways, we see that the performance of the Railways has not improved; rather it has deteriorated. We have seen that there has been uneven development of the Railways in the country, I come from a backward area (Assam) in the North-Eastern region. That region is completely neglected by the Railway Ministry and the Railway Board. In the past, many assurances had been given for the proper development of Railways in that region. But nothing has been done as it should have been done. Sir, the record of the Central Government in Assam and the North-Eastern re-

[Shri Biswa Goswami] gion is a record of broken promises. It was promised that a Railway Division will be set up in Rangiya. But that proposal was not implemented. Sir, foe Railways were constructed by the British Government in Assam only with the purpose of bringing tea and timber from those areas outside the State and that is why you will see that the railway line is passing mainly through the tea gardens avoiding Vae population belt of the State. If you want to go to important towns of Assam, you cannot go by train. You will have to go by bus or a car. The population belt in Assam has been avoided by the Railways. Since Independence, there have been consistent and persistent demands from the people of Assam that at least in Independent India the people of that area should have a railway line which passes through the population belt of the State. Sir, the railway line should have gone through the main towns of the State up to Dibrugarh. The demand for a railway line touching the main towns of the State is a genuine and legitimate demand. But uptill now that demand has not been conceded to. Sir, the people of Assam had to launch an agitation for the construction of a bridge over the Brahmaputra. The people of Assam had to launch an agitation for a Railway Headquarters at Maligaon. Without agitation, the people of that area have not been able to get any demand fulfilled. There have been long-standing demands for the construction of rail-way-cum-road bridge in Bhomoraguri. Luckily, the Janata Government agreed for the construction of that bridge. But there will be no railway connection on that bridge. Sir, if I may mention, the truck owners plying rhe trucks in Assam are very powerful. The bulk of the goods are carried by trucks and there is a very powerful lobby of the truck owners operatif g and that lobby has got influence even in the Railway Board. You will be surprised to know that the bridge with a railway line and connection has been stopped only as

a result of the pressure from thi3 lobby. If there would have been a railway bridge in Bhomoraguri, then the distance would have been lessened by about 100 kilometres.

In that case, the goods would have been transported at a cheaper rate. But the truck owners did not want their trade to be affected and they used their influence so that this does not materialise. Sir, though the railways were constructed by the British to bring tea from that area, at present, you will be surprised to know that tea is not transported by the railways but mainly by the trucks. It is the truck-owners who are operating the transport in Assam. That is why the people of that area get the food-stuffs at a very exorbitant price. Since they are carried by the trucks, the cost becomes very exorbitant. Sir, even the Defence Department recommended tQ the Government after the Chinese aggression that the railways should be developed in this region, at least, from the defence point of view. Even after that proper attention for development of the Railways has not been given. The Garo-hills area has not been linked up. Sir, there has been a consistent demand for linking the Garo hills via Joighopra, t>ia the south bank with Gauhati. But that demand has not received due attention.

Again, Sir, there is a demand foe conversion of the Metre Gauge railway line to broad gauge up to Dibrugarh. That has not been conceded to by the Government. The Janata Government promised to extend the Broad Gauge railway line upto Gauhati, and at that time the work was being speedily undertaken. But now the progress of the work of that conversion of the Metre Gauge railway line has been practically slowed down. Then, Sir, at Bongaigaon, there is the infra-structure for the construction of bogies for Metre Gauge railway lines. There is the space, there is the proper infrastructure, and all the facilities «re there. Even then that project has no* been developed though there is a

move to develop certain workshops for the construction of bogies for the Metre Gauge railway lines. It is unfortunate that the Bongaigaon workshop has not been included in the list. Sir, you will be surprised to know that the traders' and truck-owners' lobby is so powerful in our area that even the bogies carrying goods under the agencies of the State Government sometimes do not reach their destination in time. Sometimes they remained untraced for a pretty long time. In the past, when there was a scarcity, the bogies carrying the goods could not be traced on some occasions. They were lost somewhere and the traders somehow managed to get the bogies detained at certain distant places so that they could derive the maximum benefit from scarcity conditions, they could squeeze out money to the maximum extent, they could exploit the people to a great extent. Sir, this is the state of affairs in the North-Eastern Region. Sir, in the adjoining States of Assam like Manipur, Mizoram, Meghalaya etc. there are no railway lines. I would urge upon the Railway Minister to look into his question. Sir, mere promises will not do. We want practical implementation. Sir, in our area, the British Government constructed the railways only for exploiting the State of Assam, only to take out tea and timber from that State. Now, in the independent India, we want the railways to serve the people of the State and that is why there should be a realignment of the railways in our State touching the main towns of the State.

Lastly, Sir, the increase in freights and fares will adversely affect the economy of the country. As I have already said the railways is the artery of the nation; it is closely linked with the economy of the country. If the increase in fare and freight is not reduced it will badly affect the economy of the country. Already there is an inflationary situation, and this will cause further increase of the prices of commodities. The people will have to bear the burden of this |

increased freight and fare. In conclusion I would once again request the hon. Minister of Railways to look into these matters sympathetically and fulfil the long-standing demands of Assam and the North-Eastern Region.

श्री प्यारे लाल खंडेलवाल (मध्य प्रदेश) : श्रीमन, सत्तारुढ़ पक्ष के माननीय सदस्य ने अभी थोड़ी देर पहले जो बात कही कि रेलवे विभाग में बहुत सी खामियाँ हैं वह बात एक हकीकत है। रेल महकमा हिन्दुस्तान का बहुत बड़ा और महत्वपूर्ण महकमा है।

[The Vice-Chairman (Shri Sawai Singh Sisodia) in the Chair.]

हम सब जानते हैं कि पहले इस महकमे के बारे में बड़ी विश्वसनीयता थी। यह बड़े दुर्भाग्य की बात है कि कुछ महीनों से रेल विभाग की विश्वसनीयता कम हुई है। लगातार इस बात की शिकायत है, जनता परेशान है कि रेलगाड़ियाँ समय पर नहीं चलतीं, रेल में डाके डल जाते हैं, चोरियाँ होती हैं, बैगन समय पर नहीं मिलते। इतना ही नहीं, और भी अनेक प्रकार की दिक्कतें रेल विभाग के साथ लगी हुई हैं।

दूसरा मुख्य सवाल रेल कर्मचारियों का है। लाखों की संख्या में रेल कर्मचारी हैं। उनकी अपनी समस्याएँ हैं, दिक्कतें हैं। बड़ी मात्रा में ऐसे कर्मचारी हैं जिन की रोजमर्रा की समस्याएँ हैं। रहने की समस्या है और दूसरी समस्याएँ हैं जो हल नहीं हो पा रही हैं।

तीसरा मुद्दा है रेल विभाग का भ्रष्टाचार। सब लोग जानते हैं कि रेल विभाग के भ्रष्टाचार से आम यात्री परेशान हैं। बार-बार यह आश्वासन दिया जाता है कि इस में कमी होगी, लेकिन हर बार देखा यह जाता है कि भ्रष्टाचार रेल विभाग में बढ़ता जा रहा है। मेरा यह निवेदन है कि इस बारे

(श्री प्यारे लाल खंडेलवाल)

में रेल मंत्री जी को महारई से विचार करना चाहिए।

मध्य प्रदेश, जहाँ से मैं आया हूँ, बहुत पिछड़ा हुआ प्रदेश है। इस प्रदेश में एक-तिहाई जनसंख्या हरिजन-आदिवासियों की है, लेकिन रेल की दृष्टि से यह बड़ा पिछड़ा प्रदेश है। प्रदेश के आर्थिक विकास के लिए, वहाँ पर जो खनिज सम्पदा, वन सम्पदा इतने बड़े पैमाने पर है उसके परिवहन के लिए रेलों का फैलाव होना जरूरी है। मध्य प्रदेश में बस्तर है, बाबुसा है, धार है, खरगोन है, खंडवा है, सरगुजा जिला है, जहाँ बहुसंख्य आदिवासी रहते हैं लेकिन इन सारे क्षेत्रों में रेल का अभाव है। अतः, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि इस प्रदेश के अन्दर नयी रेल लाइनें बिछाने के लिए रेल विभाग तुरन्त कार्यवाही करे। यद्यपि कुछ समय पहले यह कहा गया था कि कुछ रेल लाइनें मध्य प्रदेश को मिलेंगी लेकिन इतने वर्षों के आश्वासन के बाद अभी तक जितनी रेल लाइनें मध्य प्रदेश को मिलनी चाहिए थीं वह नहीं मिल पायीं। मध्य प्रदेश में कुछ महत्वपूर्ण रेलगाड़ियाँ चलती हैं। इन्दौर से बिलासपुर। दिल्ली से बिलासपुर एक रेल चलती है छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस। दुर्ग से वाराणसी को गाड़ी जाती है, जो केवल सप्ताह में दो दिन चलती है। इतना अधिक ट्रैफिक होने के बाद भी इस गाड़ी को अभी तक पूरे सप्ताह के लिए नहीं किया गया है। छत्तीसगढ़ जैसी फास्ट एक्सप्रेस जब भोपाल से निकलती है जो पाँच मानों कोड़े-मकोड़ों की तरह भरे रहते हैं। यह स्थिति है। इस गाड़ी का रनिंग टाइम कम करना चाहिए। उस में सीटें बढ़ानी चाहिए। अतः, हमारे रेल मंत्री जी काशी, विश्वनाथ से आते हैं। मध्य प्रदेश में

महाकाल एक स्थान है। मुझे ऐसा लगता है कि काशी-विश्वनाथ के रहने वाले रेल मंत्री जी निश्चित रूप से महाकाल के साथ भेदभाव नहीं करेंगे। छोटी लाइन पर चलने वाली गाड़ी खंडवा से अजमेर जाती है सप्ताह में दो बार। जो मीनाक्षी एक्सप्रेस के नाम से चलती है। खंडवा-अजमेर बहुत पुरानी रेल लाइन है और अभी तक उस लाइन पर न तो गाड़ियाँ बढ़ी हैं और न यात्रियों की सुविधाओं को बढ़ाया गया है। मीनाक्षी एक्सप्रेस सारे दक्षिण भारत को जोड़ने वाली लाइन है, लेकिन आज तक उस को नित्य चलने वाली गाड़ी नहीं बनाया गया।

मैं कुछ और कहने जा रहा हूँ। कर्मचारियों के बारे में। हजारों की संख्या में कैंजुअल कर्मचारी हैं। इन कैंजुअल कर्मचारियों के बारे में अभी तक रेल विभाग ने कोई निर्णय नहीं लिया है। मेरी मांग है कि इन कैंजुअल कर्मचारियों को नियमित कर्मचारी बनाया जाय। उन की काफी दिक्कतें हैं, लेकिन वर्षों से रेल विभाग ने उन पर कोई ध्यान नहीं दिया है।

मध्य प्रदेश के विकास की दृष्टि से वहाँ कुछ नयी रेल लाइनों का होना जरूरी है। गुना शिवपुरी ग्वालियर हो कर इटावा को एक लाइन जानी चाहिए। सवाई माधोपुर को झ्योपुर से हो कर ग्वालियर को जोड़ा जा सकता है और इस प्रकार मध्य प्रदेश और राजस्थान एक दूसरे से जुड़ सकते हैं। आदिवासी क्षेत्र जिसकी बहुत पुरानी और लम्बी मांग है उस के लिये खंडवा से दोहद और इन्दौर से दोहद इन दो रेल लाइनों को चलाया जाना चाहिए ताकि आदिवासी क्षेत्रों का विकास हो सके। वर्षों से यह मांग की जा रही है, लेकिन अभी तक रेल विभाग ने इस पर कोई ध्यान नहीं दिया। मध्य प्रदेश का पिछड़ा

क्षेत्र है, इस के लिये ललितपुर से सिंग-रोली तक एक लाइन की बहुत जरूरत है और सारे मध्य प्रदेश का आर्थिक विकास इस पर निर्भर है। प्रदेश की जनता की सुविधा की दृष्टि से और सारे औद्योगिक क्षेत्र के विकास की दृष्टि से यह रेल लाइन जरूरी है कोरबा और अकलतरा का इलाका औद्योगिक क्षेत्र है। इसको और विकसित किया जा सकता है। बिलासपुर से कोरबा तक एक गाड़ी जाती है। जितनी यहां यात्रियों की संख्या है उसे देखते हुए बिलासपुर से कोरबा के बीच एक यात्री गाड़ी और बढ़ायी जानी चाहिए। इसी प्रकार तल्ली राजहारा दुर्ग के बीच एक गाड़ी चलती है सुबह शाम, अगर उसकी जगह दो गाड़ियां चला दी जायें तो आम जनता को उससे बड़ी राहत मिल सकेगी। इसी प्रकार भोपाल मध्य प्रदेश की राजधानी है। हिन्दुस्तान के कई प्रदेशों की राजधानियों को हिन्दुस्तान की राजधानी से एक्सप्रेस गाड़ियों से जोड़ा गया है। यह भेद मध्य प्रदेश के साथ क्यों किया गया पता नहीं, लेकिन मध्य प्रदेश की राजधानी भोपाल को दिल्ली से जोड़ने के लिये कोई राजधानी एक्सप्रेस अभी तक शुरू नहीं की गयी है। मेरी मांग है कि मध्य प्रदेश की राजधानी को जोड़ने के लिये दिल्ली से एक राजधानी एक्सप्रेस चलायी जाये। इसी प्रकार छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस यहां से चलती है और इटारसी और नागपुर के बीच में वह पैसंजर बन जाती है और उस बीच की दूरी वह 6 या साढ़े 6 घंटों में पूरी करती है। इस लम्बी गाड़ी को इटारसी नागपुर के बीच में पैसंजर बना देना यात्रियों के हित में नहीं है। मेरी मांग है कि इटारसी नागपुर के बीच में भी इस गाड़ी को एक्सप्रेस गाड़ी के तौर पर चलाया जाना चाहिए। इंदौर बिलासपुर एक्सप्रेस कुछ दूर तक ही एक्सप्रेस है बाकी पूरी पैसंजर गाड़ी की तरह से चलती है? इतनी लम्बी गाड़ी होने के बाद इसको पैसंजर के रूप में चलाने की बजाय तेज गति

से चलाना उपयुक्त होगा। मेरी मांग है कि इंदौर से बिलासपुर पुरी की पूरी गाड़ी एक्सप्रेस गाड़ी के रूप में चले। यह जरूरी है ताकि बहुत अधिक समय लोगों का बच सके। इंदौर एक व्यापारिक केन्द्र है और उज्जैन भी एक दूसरा व्यापारिक केन्द्र है। इंदौर से बम्बई, इंदौर से दिल्ली और इंदौर से अहमदाबाद सैकड़ों व्यापारी रोज आते जाते रहते हैं लेकिन दुख की बात है कि अभी इंदौर से अहमदाबाद के लिये कोई सीधी गाड़ी नहीं है। इंदौर से दिल्ली के लिये कोई सीधी गाड़ी नहीं है और बम्बई के लिये भी कोई सीधी गाड़ी नहीं है। मेरी मांग है कि इंदौर व उज्जैन को दिल्ली से, बम्बई से और अहमदाबाद से तेज गाड़ियां चलायी जायें जिस से वहां के यात्रियों को राहत मिल सके और अधिक सुविधा मिल सके। इन्दौर व उज्जैन में उत्तर प्रदेश से बड़ी संख्या में लोग काम करते हैं और वहां काफी संख्या में मिलें हैं जहां पर लोग काम करते हैं। अहमदाबाद से अयोध्या के लिए और कानपुर लखनऊ के लिए गाड़ी चलती है लेकिन इंदौर में उत्तर प्रदेश के रहने वालों के लिए कोई गाड़ी नहीं है। इसलिए इंदौर से लखनऊ के लिए उज्जैन होकर गाड़ी चलाई जाए जिसमें सुविधा होगी।

बिलासपुर अनुपपूर मेन पर लाइन है। मैं रेल मंत्री जी से आपके माध्यम से निवेदन करना चाहता हूं कि वह दोहरी लाइन के इस काम को तुरन्त पूरा करायें। धन्यवाद।

श्री महेश्वर मोहन मिश्र (बिहार) :
उपसभाध्यक्ष महोदय, हमारे रेल मंत्री जी ने जो यह अप्रोप्रियेशन बिल सदन के समक्ष रखा है, मैं उसका समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूं। मैं रेल मंत्री जी का विशेष रूप से बिहार प्रान्त की ओर ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूं।

यद्यपि इस विधेयक में ज्यादा दबत नहीं है अधिक कहने का लेकिन फिर भी मैं अपने माननीय मंत्री जी के बारे में यह सकता हूं कि बिहार की तरफ उनका काफी झुकाव रहा

[श्री महेन्द्र मोहन मिश्र]

हैं, काफ़ी प्रेम रहा है। बिहार राजनीतिक दृष्टिकोण से और ऐतिहासिक दृष्टिकोण से तथा धार्मिक दृष्टिकोण से एक बहुत महत्वपूर्ण प्रदेश है। श्रीमन्, बिहार एक पिछड़ा प्रदेश है और भारत वर्ष एक कृषि-प्रधान देश है जिसकी फुलवाड़ी बिहार है। खासकर उत्तर बिहार उसका एक केन्द्र है। यातायात के सम्बन्ध में 30 वर्षों में जो सुविधायें अन्य प्रान्तों में हुई हैं उतनी हमारे यहाँ सुविधा नहीं हुई। विकास के कोई कार्यक्रम यातायात के सम्बन्ध में चिंतने होने चाहिए, उतने बिहार में नहीं हो पाये हैं। जब पंडित जी और श्री ललित बाबू हमारे रेल मंत्री थे तो उन समस्याओं से उनको काफ़ी जानकारी हुई थी। उन्होंने कुछ योजनायें भी चलाई थीं लेकिन दुर्भाग्यवश तीन वर्षों के काल में, जनता पार्टी के शासन काल में सारी योजनायें जो पंडित जी और ललित बाबू की योजनायें थीं उनको खटाई में डाल दिया गया जो भी योजनायें पश्चिमी और उत्तरी बिहार के लिए बनाई गई थीं, उनकी ओर आप ध्यान दें। आपने अन्तरिम बजट के अभिभाषण में कहा था कि पिछड़ापन हमारा दृष्टिकोण होगा। श्रीमन्, इसमें दो मत नहीं हैं कि बिहार एक पिछड़ा हुआ प्रदेश है। मैं रेल मंत्री जी से प्रार्थना करता हूँ कि अगर इस बजट में आपने न रखा हो तो फिर अगले बजट में इनका ध्यान रखें। इस सम्बन्ध में दो तीन बातें मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ।

दक्षिणी बिहार जो खान और खनिज सम्पदा से भरा हुआ है, उसमें राँची और ओबरा खानों का भंडार है और गया तथा राजगीर धार्मिक स्थान हैं लेकिन यातायात के सम्बन्ध में गया से राजगीर जाने की कोई व्यवस्था ठीक नहीं है। इसी तरह से निर्मली से सरायगढ़ मीटरगेज है। यह लाइन वर्षों पहले उखड़ गई थी। उसको पुनर्जीवित करने के लिए ललित बाबू ने एक कार्यक्रम चालू किया था। मैं पंडित जी से खासकर अनुरोध करूंगा कि इन लाइनों पर आप पुनर्विचार करें और जल्दी से जल्दी वहाँ सुविधायें बढ़ाने

का कार्य करें।

इसी प्रकार ललितग्राम जहाँ ललित बाबू की जन्मभूमि है, वहाँ एक स्टेशन है। ललितग्राम से बोरपुर तक की एक योजना थी जिस पर खासकर रेल मंत्री श्री ललित बाबू ने काफ़ी दिलचस्पी ली थी, मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि उस योजना को कार्यान्वित करने के लिए रेल मंत्री जी जल्दी से जल्दी कारगर कदम उठावें। मुजफ्फरपुर से सीतामढ़ी तक लगभग 40 मील का रास्ता है इसको हमें 6-6 घंटे में, सात-सात घंटे में तय करना पड़ता है। योजनाएं पुरानी हो गई हैं। रेल मंत्रालय नई-नई योजनाएं बना रहे हैं लेकिन दुर्भाग्य से इस योजना पर अभी कोई ध्यान नहीं दिया गया है। जब भी बजट आता है, योजनाएं आती हैं हमारे सामने, उत्तरी बिहार का जो सबसे बड़ा जिला सीतामढ़ी है जो नेपाल सीमा से लगता है उस तरफ कोई ध्यान नहीं दिया जाता है। मैं पंडित जी से अनुरोध करूंगा कि वह अगले बजट में इसके ऊपर विचार करके, काम करें।

दूसरी महत्वपूर्ण बात है इलेक्ट्रीफिकेशन की। मुगलसराय से लेकर आसनसोल तक पटना होकर जो ट्रेक है वह इलेक्ट्रीफाइड नहीं है। नतीजा यह होता है कि जितनी भी हमारी अच्छी गाड़ियाँ हैं ग्रेडकार्ड से चली जाती हैं और राजधानी जो पटना है उस पर कोई गाड़ी नहीं आती है। पिछले बजट में भी कहा गया था कि इस इलेक्ट्रीफिकेशन की तरफ ध्यान दिया जा रहा है लेकिन कुछ नहीं हुआ। इसलिये पुनः निवेदन है कि मुगलसराय से आसनसोल तक पटना होकर इलेक्ट्रीफिकेशन ट्रेक पर विशेष ध्यान दिया जाए।

दुर्भाग्य की बात यह है कि पिछले तीन साल से जनता की सरकार थी और उस दौरान कुछ काम नहीं हुआ। हमारे उत्तरी बिहार की दो ही गाड़ियाँ हैं—बिक्रमसिला और जयन्ती जनता। रेलवे मंत्रालय की जो भी कंसल्टेंट कमेटी रही या रेलवे का बजट रहा है हम हमेशा इस बारे में कहते रहे हैं कि जयन्ती

जनता ट्रेन जो जनसाधारण की ट्रेन है उसको आपने टूट्टाई बीकली कर रखा है उसको आप रोजाना बना दें। लेकिन आज तक उसकी व्यवस्था नहीं हुई है। पंडित जी आपसे अनुरोध है कि जयन्ती जनता ट्रेन जो आपने खुशीपूर्वक जयन्ती के उपलक्ष्य में दी थी उसकी सुख सुविधा बढ़ाई जाए और रोज चलाने की व्यवस्था भी आप बढ़ायें। अभी सुनने में आया है कि नार्थ बिहार चेम्बर आफ कामर्स ने एक पत्र दिया है जिसमें कहा है कि जयन्ती जनता ट्रेन भागलपुर से चलाई जाए और रेलवे मंत्रालय इस पर विचार कर रहा है। मैं चाहता हूँ आप ऐसा न करें। नार्थ बिहार की एक ही गाड़ी है और यह गाड़ी मुजफ्फरपुर से दिल्ली तक आती है। मैं बताना चाहता हूँ कि वर्षों से जयन्ती जनता गाड़ी वहाँ से नहीं दिल्ली और दिल्ली आती है और आज रेल मंत्रालय ने इस गाड़ी को सीधा ओल्ड दिल्ली तक रखा है। इसका तर्क मुझे समझ नहीं आया। बिहार की सारी गाड़ियाँ नहीं दिल्ली से पुरानी दिल्ली जाती थीं विक्रमसिल हो या जयन्ती जनता हो लेकिन अब केवल पुरानी दिल्ली तक आती हैं। मैं चाहता हूँ कि बिहार की जो भी गाड़ी आए वह नहीं दिल्ली से ओल्ड दिल्ली जानी चाहिए। पंडित जी से अनुरोध है कि वह विक्रमसिल और जयन्ती जनता दोनों गाड़ियाँ नहीं दिल्ली की तरफ लायें ताकि हम लोगों को, जनसाधारण को इसका फायदा हो।

उपसभाध्यक्ष (श्री सवाई सिंह सिसोदिया): दो चार मिनट में आप खत्म करिये।

श्री महेन्द्र मोहन मिश्र : मैं खत्म कर रहा हूँ।

तीसरी बात मैं कह कहना चाहता हूँ कि जी हमारी समर कैपिटल है बिहार की राँची उसमें एक ही गाड़ी रात में पटना से जाती है। मैं पंडित जी से

अनुरोध करूँगा कि राँची जो हमारी समर कैपिटल है उसमें एक गाड़ी दिन में निश्चित तौर पर चलनी चाहिये जो दिन में जाकर रात या शाम को राँची पहुँच जाए। यही एक गाड़ी है जो पटना से राँची आती जाती है। इसके अलावा दूसरी कोई गाड़ी नहीं है। यद्यपि उत्तरी बिहार के लोग अधिकांशतः बोकारो और हटिया में काम करते हैं लेकिन उत्तरी बिहार से, पटना से इस गाड़ी को छोड़ कर कोई दूसरी गाड़ी की सुविधा नहीं है।

हम लोग वर्षों से जितने भी बिहार के संसद सदस्य हैं इस बात को दोहराते रहे हैं कि आवरनाइट ट्रेन पटना से दिल्ली आप चलायें। सब राजधानियों से ट्रेनें दिल्ली तक कनेक्टर हैं लेकिन पटना से कोई भी सीधी गाड़ी आवरनाइट ट्रेन नहीं है। तिनसुखिया मेल है। इसमें पंडित जी का आदेश हुआ है कि पटना के लिये फ़स्ट क्लास और सेकण्ड क्लास के लिये बोगी में रिजर्वेशन होगी लेकिन आज तक इम्प्लीमेंट नहीं हुआ है। मैं चाहूँगा कि पंडित जी इस बात पर हिदायत करें कि जो पटना में रिजर्वेशन के लिये जाते हैं उनको फ़स्ट क्लास की, सेकण्ड क्लास की रिजर्वेशन की सुविधा हो। पटना के लिये एक बहुत बड़ी सुविधा होगी और मैं यह भी चाहूँगा कि आवर नाइट ट्रेन जो शाम को चलकर सुबह पहुँचे और सुबह चलकर शाम को पहुँचे इसकी सुविधा जल्दी से जल्दी करें ताकि हम लोगो की सुख सुविधा बढ़े। इन जन्द शब्दों के साथ मैं यह कहना चाहता हूँ कि बिहार के लोग काफी प्रभावित हैं आप से और हमेशा आपका मार्गदर्शन रहा है। आज यातायात के संबंध में भी हमारा प्रदेश पिछड़ा हुआ है। मेरी पंडित जी से करवद्ध प्रार्थना है कि वह अपना प्यार हमें जसा देते रहे, आगे भी देते रहेंगे जिससे बिहार की जनता की सुखसुविधा बढ़ेगी।

श्री नागेश्वर प्रसाद शाही (उत्तर प्रदेश): उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं बातों को दोहराना नहीं चाहता हूँ। परन्तु बारबार याद बात न कही जाय तो आम तौर पर उसको भुला दिया जाता है। पूर्वोत्तर प्रदेश और उत्तरी बिहार माननीय रेल मंत्री पंडित कमलार्पित त्रिपाठी जी के बहुत आभारी हैं। उन्होंने इन क्षेत्रों के विकास की तरफ जब वे उत्तर प्रदेश में मुख्य मंत्री थे तब भी ध्यान दिया था और जब वे रेल मंत्री के पद पर गये तो तब भी ध्यान दिये हुए हैं। लेकिन हम लोगों को जो वहाँ से आते हैं, सब कुछ देख कर बड़ा आश्चर्य होता है। स्वर्णाय पंडित ललित नारायण मिश्र जी ने सन् 1973 में घोषित किया था कि वाराणसी-समस्तीपुर लाइन का शीघ्र बनव वर्जन किया जाएगा। उन्होंने पहली बार बजट में इसके प्रावधान किया था। उन्होंने 41 करोड़ रुपये को योजना घोषित की थी और यह कहा था कि सन् 1976 तक हम इसको पूरा कर देंगे। यह 41 करोड़ रुपयों का बजट आज 81 करोड़ रुपयों का हो गया है। कास्ट दुगुनी हो गई है। सन् 1976 का वर्ष बीत गया। फिर कहा गया कि 1978 में यह स्कीम पूरी हो जाएगी। लेकिन 1978 भी बीत गया और सन् 1979 भी बीत गया। अब पिछले सत्र में रेल मंत्री जी ने यह घोषित किया है कि यह योजना सन् 1980 में पूरी हो जाएगी। लेकिन रेल मंत्री जी के भाषण में मैंने पढ़ा कि यह योजना सन् 1981 में पूरी होगी। सन् 1981 का मतलब हम यह समझते हैं कि मार्च, 1981 तक पूरी हो जाएगी और पहली अप्रैल को पंडित जी इसका उद्घाटन करेंगे। लेकिन मैंने जब इस बारे में रेलवे बोर्ड के अधिकारियों से पूछा तो उन्होंने कहा कि सन् 1981 के अन्त तक यह योजना पूरी होगी। श्रीमन्, मैं जानता हूँ, स्वर्णाय पंडित ललित नारायण मिश्र जी ने समस्तीपुर-मुजफ्फरपुर सोनपुर लाइन को छः महीनों में कम्प्लीट करवाया था और रेलवे बोर्ड के अधिकारियों को आदेश दिया था कि यह काम शीघ्र पूरा होना चाहिए

क्योंकि मुझे इस लाइन का शीघ्र उद्घाटन करना है। रेलवे बोर्ड के अधिकारियों ने रात दिन काम करके इस स्कीम को छः महीने में पूरा किया। पंडित ललित नारायण मिश्र जी मर गये। रेलवे बोर्ड के अधिकारी अब इस वाराणसी-समस्तीपुर योजना को सांप की कँचुली की तरह आगे बढ़ाने जा रहे हैं। धन की व्यवस्था बजट में कर दी गई है, लेकिन अधिकारियों की तरफ से कहा जाता है कि मेटेरियल नहीं मिल रहा है। इतनी बड़ी लाइन की वजह से पूरे क्षेत्र का विकास रुका हुआ है और अन्य भी अनेक चीजें रुकी हुई हैं। यह भी कहा जाता है कि भिलाई से सामान नहीं मिल रहा है। भिलाई से एक्सपोर्ट किया जाता है। ऐसी हालत में यह समझ में नहीं आता है कि सामान की कमी क्यों हो रही है। सरकार की तरफ से इम्पोर्ट करने की बात भी कही जाती है। ऐसी हालत में समझ में नहीं आता कि इस प्रकार की योजनाओं को शीघ्र क्यों पूरा नहीं किया जा रहा है। मैं चाहूँगा कि नार्थ रेलवे से और ईस्टर्न रेलवे से रेलों को डाइवर्ट करके इस बनवर्जन के काम को मार्च, 1981 तक पंडित जी अवश्य पूरा कर दें। हम लोग भी, जब पंडित जी इस लाइन का उद्घाटन करें तो उसमें शामिल होना चाहते हैं। अप्रैल, 1981 तक इस लाइन का उद्घाटन अवश्य हो जाना चाहिए।

श्रीमन्, मैं एक बात और कहना चाहता हूँ। चूंकि समय बहुत कम है, इसलिए एक दो बातें और कहना चाहता हूँ।

उपसभाध्यक्ष श्री सवाई सिंह सिसोदिया) थोड़ा समय ही ले तो बड़ा अच्छा रहेगा।

श्री नागेश्वर प्रसाद शाही : पंडित जी ने उन प्रोजेक्ट्स के लिये जो अलाटमेन्ट किया है तो किसी के लिये एक लाख रुपया, किसी के लिये दो लाख रुपया। जैसे कि वाराणसी कैसर इंस्टीट्यूट के लिये एक लाख रुपये प्लान किया गया है खितौली वैंगरह लाइन को जोड़ने के लिये लाखों में एलाटमेन्ट है।

क्योंकि रेलवे की आमदनी बढ़ने वाली है, क्रेट रेट बढ़ाया गया है उससे आमदनी बढ़ेगी इसलिये, मैं निवेदन करूंगा कि धन के अभाव के कारण कोई प्रोजेक्ट ईस्टर्न यू० पी० में पूरा न हो, ऐसा नहीं होना चाहिए ।

आखिरी बात कहकर मैं बैठ जाऊंगा । हमारे आदरणीय भूतपूर्व प्रधानमंत्री पंडित जवाहरलाल नेहरू जी तथा उस समय के रेल मंत्री श्री लाल बहादुर शास्त्री जी ने यह वायदा किया था कि दासगांव तहसील में, 'जहाँ पंडित जी की जन्म भूमि है वहाँ रेल लाइन जायेगी और तभी से लगातार सभी रेल मंत्री वायदा करते आए हैं कि यह होगा । वहाँ सर्वे हो चुका है और सर्वे रिपोर्ट आई है कि यह लाइन अन-इकानामिकल होगी' इसलिये इस लाइन का कंसट्रक्शन नहीं हो रहा है । मैं कहना चाहता हूँ कि पिछले दस सालों में जितनी लाइनें बनी हैं सब की सर्वे रिपोर्ट में अन-इकानामिकल लिखा गया है । कोई ऐसी लाइन नहीं जिसको इकानामिकल पाया गया हो । तब जब कि सभी अन-इकानामिकल लाइनें बनी हैं तो फिर इस पर क्यों नहीं विचार किया जा रहा है । मैं पंडित जी से दरख्वास्त करूंगा कि गोरखपुर-दोहरीघाट वाया बरालगल-दासगांव लाइन जो बननी है जिसे कि पंडित जी ने अपनी सर्वे रिपोर्ट में छोड़ दिया है, उसमें उसको भी शामिल करें ।

इन शब्दों के साथ श्रीमन्, मैं पुनः निवेदन करता हूँ कि वे जरा रेलवे बोर्ड को सक्षम करें और उन प्रोजेक्ट्स को पूरा करने की कोशिश करें । धन्यवाद ।

SHRI SYED SHAHEDULLAH (West Bengal): Mr. Vice-Chairman, Sir, in rising to speak on this Appropriation Bill, I am conscious of one failing. I cannot touch any one point in its body without touching, as it were, the entire Indian economy. One stands depressed by the Review as I would explain in my viewpoints. For instance:—

"Freight traffic, however, declined both in terms of tonnage originating and tonne kilometres..."

Causes? Let me quote again:—

"Inadequate availability of coking coal and extensive power cuts affected steel production and, in turn, accounted for a severe drop in the demand of raw materials to and finished products from, the steel plants."

Power fails due to wagons not moving with coal, coal-raising affected by power failure. So goes the chain round and round, one thing leading to the other, vicious circles not one or two but several. But, railways' themselves are one of the levers for raising the economy and thus raising themselves. The railways have to, take a fair share of the task of giving the much-needed shots in the arm.

The Railway Minister has to show what he is going to do about it. I regret, however, I do not find much ground for hope in the Bill before us. Let us see the increase in the investment that is expected: Rs. 660 crores to Rs. 770 crores. Being only about 16 or 17 per cent, it does not come UP to covering even the 20 per cent inflation. So, does the wheel turn backwards or forwards?

Fares have been increased. Everyone knew it was coming. We on our side said so. It only awaited the holding of the elections. That done, the awards began to come—increase in railway fares, for instance. Others are following one after the other. There has been an increase in passenger traffic—36 per cent it is said— but has the Railways shown any improvement commensurate with the task of accommodating such an increase in passenger traffic, along with the fact that 80 per cent of freight is borne by the Railways? Do the provisions show requisite preparation to meet the pressure? Figures before me do not give the promise. They only show increasing pressure without requisite development. Let us take the total mileage. It was 53,596 kilometres in 1947. Now it is approximately 60,000 kilometres. To show

[Shri Syed Shahedullah]

our snail's pace of progress, it would be good to compare with the position of other countries. China has increased the mileage from 22,000 kilometres in 1949 to 50,000 kilometres now—more than double. Our position compares unfavourably with Malaysia, Algeria and Egypt in population and with Sri Lanka in land.

The Minister has repeatedly mentioned strikes and stoppages as one of the handicaps. He is not conscious of the irony involved in his statement. Price of fossil energy diesel directly increases the cost of running a train, but a rise in the cost of living should not, in his opinion, affect the running of the human machine, the human energy. A rise in the price of petrol raises the taxi fare, but a rise in the price of food should not raise the price of the driver's labour power, i.e. his wages. If the wages which have to chase the prices, not the other way round.

The people expect improvement and quickening of the pace. Distances have to be linked. Single tracks have to be made double tracks. Electrification has to proceed faster, so on and so forth.

Coming from West Bengal, direct experience prompts me to suggest what the West Bengal Legislative Assembly has by a resolution proposed to the Government of India to extend railway lines to fill up some particularly gaping gaps. The details are before the Minister. I need not go into it. Apart from the suggestions made in the resolution, an immediate suggestion arises for double tracks in at least two cases. The sections fall in West Bengal and Bihar. In the Samuganj loop, the section from Barharwa to Sainthia has already double track*. Only a short distance from Khan a Junction in the main line to Sainthia—a distance of about 50 kms or 30 miles or so has to be given another track to enable the Railways to take several times the work-load between Bihar and Calcutta. Bolpur, the railway

station for Santiniketan, falls in this stretch. It is in a sense a foreign exchange earner. It caters to a large number of internal tourists. So it is in the interest of the Tourism Ministry also. The other line is Barharwa loop from Bandel. seven decades have passed since the single track was laid. What volume of traffic in passengers and freight has increased since then? Lying all along the Ganges and the Bhagirathi (it serves a rich agricultural area which, with another track, could develop on its own to the benefit of the entire country. Suburban traffic to be catered to has increased. It should be welcome. For, one of the factors involved is housing shortage in urban areas. Since the Government is unable to proceed fast with housing, and urbanization has raised serious problems, the only substitute, the suburban traffic, should be encouraged.

Apart from the need of further lines and further electrification, the crowding in the suburban trains, including crowding on the roofs and the accidents, point out how far short is the supply in comparison with the demand.

On the question of the food served, much claim has been made for cleanliness. The basin for spittles is used to wash thalis. The food served needs much improving if it is to be commensurate with prices. Recently prices have been raised, in some cases to almost double the previous amounts. Despite all claims, the passengers are made the victims of the contractors by handing over this monopoly to them. I have had a taste of it in the Howrah-Kalka Mail. Compared with the food served by the Railways or State catering arrangement, the food served by the private contractors is bad, both in quantity and quality.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SAWAISINGH SISODIA): You have to conclude now.

SHRI SYED SHAHEDULLAH: I am just finishing. Complaint about the late running of the trains has been made by other Members. This has been made for several years past, but no improvement has been seen.

wonder if there is continuous monitoring of the late trains. And this shows, as the previous speaker has said, that the Department lacks in organisational efficiency. The fault lies in the top cadres of the administration and not in the lower cadres.

I had other things also to speak on, but since the time is up, with these, I conclude. Thank you very much.

SHRI JAHARLAL BANERJEE (West Bengal): Sir, in my last speech on the interim Railway Budget, I said that the interim Budget was prepared only to catch the votes in the nine States, and I also said that even the man in the street could understand that the freight and fare were not increased to get votes and that the freight and fare would be increased when the full Budget would come. I see that my prediction has come cent per cent true. Sir, in my humble opinion, the deficit in the Budget must be squared up. The deficit is the outcome of the inefficiency and dishonesty of the railway employees and the callousness of the administration. So, any deficit should be squared up by improving those things. By the increase of the freight and fare only the honest people who pay for their fare and freight will suffer. A large number of passengers travel without tickets in the local trains. They will gain more. It reminds me of a story. The men of Scotland are proverbially miser. When the train was introduced, they still walked on foot. Then the railway authorities thought that probably if the railway fare was decreased, they would take the opportunity of travelling by the train. The railway fare was decreased. Instead of taking advantage of that, they demonstrated against the authorities saying that as the authorities had decreased the fare, they were gaining less. So, I think, the Railway Minister will be congratulated by the ticketless travellers and the freight evaders saying that they will gain more as the fare and freight have been increased. So, I would request the Railway Minister

to see that ticketless travel and freight evasion are stopped so that the honest, bona fide passengers who pay their dues, are not unnecessarily harassed.

Sir, now I come to certain malpractices in the Railway Administration. The top most is the reservation. I again request the Railway Minister through you to introduce a computer system. Not only that, Sir, it is strange that almost cent per cent people are taken in the waiting list. Whenever a train starts from Howrah, almost cent per cent waiting listed passengers get into the train, thereby causing harassment to the railway staff and the bona fide passengers. I request them to see that only 5 per cent are enlisted in the waiting list.

Experience shows that not more than that is ever cancelled. Sir, the Railway authorities have not only increased the freight and fares but they have also increased the cost of meals; and very kindly, our Railway Minister has cut off the sweet and curd from the vegetarian meal, sir, I have suggested that the contract system in the Delhi-Kalka Mail must be stopped. This is causing more trouble. The other day the railway canteen attendants created some trouble in the Delhi-Kalka Mail; they stopped the train and ruined the air-conditioning system. Moreover they are suffering from frustration. They are not supplied uniforms and they cannot wash their uniforms. It is difficult to take food from those men who are not clad with at least washed uniforms.

About punctuality of the trains, less said the better. Even prestigious trains like the Delhi-Kalka Mail and the Air-conditioned Express run two to three hours late almost every day. When Kamalapati was the Minister of Railways during the last regime, we were proud of the punctuality of the trains. But now I do not know whether the railway workers are not co-operat-

[Shri Jaharlal Banerjee]

ing with the Railway administration so that the late running of trains becomes an everyday affair.

Sir, I have almost every time digested that the Rajdhani Express must be given a stoppage at Burdwan station because passengers from Bankura and Birbhum come to catch that train. So if the Rajdhani Express stops at Burdwan, it will be very advantageous for them and they will not have to go to Calcutta and come back again.

Sir, about suburban facilities, suburban railway facilities were extended between Burdwan and Howrah from the time of the British. The Janata Government stopped it. I protested against it. I again request our Hon'ble Panditji, through you, Sir, to reintroduce the suburban train system from Burdwan to Howrah. Not only that, as you know, the line through Asansol, Raniganj and Durgapur is very busy with traffic from industrial and coalfield areas. Thousands and thousands of people come from neighbouring villages to attend their duties. I request you to extend the facilities of suburban train from Asansol to Burdwan.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SAWAISINGH SISODIA): Now you have to conclude.

SHRI JAHARLAL BANERJEE: Just two minutes. Now, regarding the BDR, now taken up by S.E.R. it caters to the needs of underdeveloped areas of Burdwan and Bankura. It is only about 97 kilometres and there is no connection except this line in some places without a bullock-cart. So I would request the Railway Minister, through you, to see that this railway is immediately made into a broad gauge system. If that is not possible,

at least diesel engines should replace the old and damaged steam engines.

Then the BK and AK railways, now taken over by the Eastern Railways, should be converted into broad gauge. The Bandel-Katwa line should be taken up for electrification. That is a very important line and it should be taken up immediately. I wish to make one more observation and I have finished.

The Upper India Express goes to Calcutta touching Dakshineswar. Dakshineswar is a place where the great saint, Ramakrishna Paramahansa lived and meditated. I would request the hon. Railway Minister to name the Upper India Express after that great saint and call it either "Dakshineswar Express" or "Ramakrishna Express".

I come from West Bengal. Panditji may not like us for we take fish. I would request him to give us some concession in the matter of food. I hope he will be kind enough to see that all Calcutta-bound railway trains serve fish to the passengers because it is very difficult for the Bengalis to take their meals without fish. I would request him to give some concession to freight of fish going to West Bengal.

Before concluding my speech and resuming my seat I once again request him to direct his attention to the BDR line (now taken up by S.E.R.) because it is a social need. I am sure the Railways will rise up to the occasion and see that the people of rural Bengal are served better by providing some facilities in the BDR line.

With these words, I thank you for giving me this opportunity.

SHRI NAND KISHORE BHATT (Madhya Pradesh): Mr. Vice-Chairman, thanks to...

श्री लाडली मोहन निगम (मध्य प्रदेश) : हिन्दी बोलो ।

श्री नन्ध किशोर भट्ट : माननीय उपसभापति महोदय, आज पूरा देश हमारे रेल मंत्री माननीय कमलापति त्रिपाठी जी का आभारी है कि उन्होंने बड़े साहस के साथ रेल का मसविदा सदन में प्रस्तुत किया है और जो प्रस्ताव उन्होंने पेश किये हैं उनके लिये हम सब उन को जितना भी धन्यवाद दें, कम है । पंडित जी को विरासत में जो कुछ रेलवे विभाग में मिला है मैं मानता हूँ कि उसमें जितनी कठिनाइयाँ रही होंगी, उन को वही ज्यादा अच्छी तरह से समझ सकते हैं । यही कारण है कि रेलवे के भाड़े में कुछ वृद्धि करनी पड़ी और उस के साथ-साथ यह बात भी सच है कि अर्थशास्त्र के सिद्धांत के अनुसार जिस चीज की आवश्यकता बढ़ती जाती है, उसके दाम भी उसी हिसाब से कम होने चाहिए । हमारे देश में रेल यातायात बहुत बड़ा संस्थान है, बल्कि कहा जाय कि वह हमारे देश की जीवन रेखा है तो कोई अत्युक्ति नहीं होगी । इस दृष्टि से भाड़ा बड़ा परन्तु भाड़ा कम भी होना चाहिए था । माननीय पंडित जी ने कुछ सुवरबन लाइन्स के लिये और द्वितीय श्रेणी के यात्रियों के लिये भाड़ा कम किया है और वह वास्तव में हम सब के लिये बड़ी प्रसन्नता की बात है । मैं सभी बातें दोहराना नहीं चाहता, परन्तु इतना अवश्य है कि देश हमारा जितना आगे बढ़ा है उस के साथ ही उसमें काफी पिछड़ापन भी है । मध्य प्रदेश ऐसे क्षेत्र में आता है जिस के पिछड़ापन के बारे में स्टेट्स रिआर्गनाइजेशन कमीशन की रिपोर्ट में भी काफी विस्तार से चर्चा की गयी है । बल्कि उस में इस बात की सिफारिश है कि मध्य प्रदेश

के विकास के लिये रेल लाइनों विशेष रूप से बढ़ायी जायें, नयी रेल लाइनें बनायी जायें । परन्तु मुझे दुःख के साथ कहना पड़ता है कि इतने सब प्रकार के आंदोलन और मांग के बावजूद भी मध्य प्रदेश के उद्योग धंधों और वहां के रेल यातायात को बढ़ाने के लिये जितना धन दिया जाना चाहिए था, मैं समझता हूँ कि वह इसलिये नहीं दिया जा सका कि पंडित जी के बहुत पुत्र हैं । देश बहुत बड़ा है परन्तु इसके साथ-साथ मैं यह महसूस करने लगा हूँ कि जो पुत्र, जो बच्चा ज्यादा मांग करता है, ज्यादा आवाज पैदा करता है, शायद उसकी बात सुनी जाती है । स्वभाव से मध्य प्रदेश की जनता शांति प्रिय है । मैं चाहता हूँ कि कोई विषम स्थिति आने से पूर्व मध्य प्रदेश, उड़ीसा और राजस्थान जैसे पिछड़े क्षेत्रों की ओर ज्यादा ध्यान दिया जाना चाहिए । बिहार भी उनकी श्रेणी में ही आता है । हमारे देश की जितनी खनिज और वन संपदा है जो देश के विकास के लिये उपयोगी है, उसकी ओर विशेष ध्यान दिया जाना चाहिए । माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, सुनने में आ रहा है कि देश की रेलों का फिर से पुनर्गठन किया जा रहा है । अभी जितने जोन्स हैं, शायद उनसे हमारा काम पूरा नहीं पड़ रहा है और इसलिये उचित भी है कि इस दृष्टि से नये जोन्स बनाये जायें ताकि रेल एडमिनिस्ट्रेशन और प्रशासन अधिक उचित रूप से चल सके । स्वाभाविक है कि इससे रोजगार के लिये नये अवसर आयेंगे ।

अक्सर देखा गया है कि जब 5 P.M. भी इस प्रकार के अवसर आते हैं तो चतुर्थ श्रेणी और बड़े-बड़े अफसरों के लिए ज्यादा मौके आते हैं, लेकिन तृतीय श्रेणी के कर्मचारियों को अधिक अवसर प्राप्त नहीं

[श्री नन्द किशोर भट्ट]

होते। आपके यहां रेलवे में सर्वोडिनेट सचिवसेस के लिए बाकायदा ट्रेनिंग दी जाती है, तीन साल तक ट्रेनिंग दी जाती है, खर्च किया जाता है लेकिन उसके बाद भी जब काम दिया जाता है तो उनके प्रमोशन, उनकी उन्नति के लिए कोई अवसर नहीं दिया जाता। मैं श्री त्रिपाठी जी से अनुरोध करूंगा कि जब नये जोन्स बनने जा रहे हैं तब सर्वोडिनेट सचिवसेज के लोगों को ट्रेफिक इंस्पेक्टर बनने का मौका दिया जाना चाहिए; क्योंकि जिस प्रकार यातायात बढ़ता जा रहा है उसमें जिनको आप ट्रेनिंग देते हैं, जिन पर खर्च करते हैं उनसे भी आगे बढ़ने का उचित मौका दें जिससे वह आपकी सेवा उत्साहपूर्वक कर सकें। हर एक रेलवे में ट्रेनिंग अलग अलग पाठ्यक्रम और अलग अलग सिलेबस होता है। उसके आधार पर उनको मौका मिलना चाहिए और कई वर्षों तक जिनकी तरक्की नहीं हुई उन कर्मचारियों को तरक्की मिलनी चाहिए।

माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मध्य प्रदेश क्षेत्र की दृष्टि से एक बहुत बड़ा प्रदेश है। मेरे पूर्व वक्ताओं ने भी कुछ सुझाव दिये हैं। इसलिए मैं भी चाहता हूँ कि इंदौर जो कि मध्य प्रदेश की व्यापारिक राजधानी है उसको कलकत्ता, त्रिवेन्द्रम, दिल्ली और बम्बई से सीधे जोड़ना चाहिए। वहां से जो भी एक्सप्रेस गाड़ियां आती हैं उनमें लगने वाले कोच आवश्यकता से बहुत कम हैं। इसलिए कम से कम भोपाल से जितनी गाड़ियां चलती हैं, उनमें इन्दौर-त्रिवेन्द्रम, इंदौर-दिल्ली, इंदौर-कलकत्ता और इंदौर-बम्बई के कोच लगाये जायें तो इससे खर्च अधिक नहीं होगा और यात्रियों को काफी सुविधायें प्राप्त हो सकेंगी तथा वहां से दक्षिण और पूर्व को जाने वालों को आसानी हो सकती है।

इसी प्रकार राजस्थान भी बहुत पिछड़ा हुआ तथा बहुत बड़ा क्षेत्र है। मैंने माननीय पंडित जी तथा पूर्व रेलवे मंत्री जी से निवेदन किया था कि उदयपुर से झावर माइन्स के बीच बहुत से लोग आते जाते हैं। बस वाले बहुत ही ज्यादा पैसे लेते हैं और बसें भी कम हैं। उदयपुर झावर माइन्स-उदयपुर शटल गाड़ी चलाई जानी चाहिए। वहां के आदिवासी क्षेत्रों के लिए नई लाइनों की व्यवस्था की जा सके तो वहां के लोगों को काफी राहत मिल सकेगी।

पंडित जी, आपने बहुत सी सुविधायें दी हैं। उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। लेकिन जितनी लांग डिस्टेंस ट्रेन्स हैं उनमें पीने के पानी की व्यवस्था नहीं है। इसके साथ ही साथ बड़े-बड़े स्टेशनों पर सफाई की ओर विशेष ध्यान देना चाहिए। इस सम्बन्ध में मेरा अनुरोध है कि अभी तक जिस प्रकार से कार्य-पद्धति रही है, उसमें कर्मचारियों और अफसरों का समन्वय नहीं होता जितना होना चाहिए। आपने 20 सूत्री कार्यक्रम में मजदूरों को प्रबन्ध में भागीदारी की व्यवस्था की है, मैं आपसे विनम्र शब्दों में अनुरोध करूंगा कि कुछ ऐसी व्यवस्था की जाए जिससे अधिकारी और कर्मचारी मिल कर पूरी रेलवे को अपना समझें और उसके लिए और अधिक कार्य कर सकें। उनमें कार्य की भावना उत्पन्न करने के लिए आवश्यक है कि अधिकारी वर्ग कुछ झुके और रेलवे के प्रशासन में उनका इन्वाल्वमेंट हो ताकि और भी ज्यादा कारगर ढंग से यह विभाग कार्य कर सकें।

(Time bell rings)

इन शब्दों के साथ मैं फिर से आपका आभार मानता हूँ और इस विशेष क्षेत्र की समस्याओं की ओर ध्यान देने के लिए धन्यवाद देता हूँ।

SHRI HAREKRUSHNA MALLICK (Orissa): Sir, at the outset, I just make the point that the hon. Minister of Railways has started his approach with a fallacy, by putting the blame for the present state of affairs on the Janata Party. On pages 2 para 4 of his Budget speech, he blamed the Janata Government. But subsequently he himself placed on record that the year 1977-78 has been the base year so far as the performance is concerned, for it was during this period that the productivity-linked bonus policy was announced by the Government. In the year 1977-78, the Net tonne-kilometers were 1,50,250 million units, while during 1976-77 the figure is 1,44,030 million units. The difference is more than 6000 million units. This is referred to on page 70 of the Year Book] 978- 79—Indian Railways. So just to put the blame on the previous Government is nothing but political vendetta. This would not help anyone. In fact, since the dawn of freedom till now, nearly thirty years have gone with them. Only one and half years have been with the Janata Government. This obviously could not make any material difference. On the other hand, if we see, this Budget has suppressed some facts. The Janata Government had set up three Committees on the Capital Structure, Social Burdens, which amounted to Rs. 273 crores, and National Transport Policy (Pande Committee). There is no reference to these three Committees in the Budget speech. I wonder what has happened to these three Committees. The policy of the Government is not clear.

Then, wherever we go we find on the road this writing: From Kashmir to Kanyakumari, India is one. The Janata Government rightly planned and promised a train from Jammu and Kashmir to Kanyakumari, to be known as the Jammu-Tawi—Kanyakumari Express. God knows, what has happened to that. There is no reference to this in the Budget speech. Similarly, another thing is also missing from the list; the West Coast-Konkan Railway. This also is not there. We

had in fact introduced 13 new train.*— most of them classless trains like the Gitanjali and Hemagiri Express. They should not be allergic to the worst 'Janata'. Janata means the people. We must see that whichever Government comes into power, they have to serve the people. This is a Government of the people, for the people and by the people. Again, they are taking the credit for introducing the Neelam-chal Express from Puri to New Delhi via Banaras. Well, that train was also planned during our time. In this context, I am reminded of a story the famous temple of Lord Jagannatha was built by King Indradyumna, he went to the Heaven to invite Brahma for purifying the temple, but in the meantime the temple was buried in sand. Another King, King Gajamukha, claimed that he had built the temple. Ultimately, there was a confusion as to who built the temple. And "Bhusand Kaka" came as a witness to who had built the temple. We do not want to take any credit that the Janata Government did this or did that. We are working as one. Let the trains be on the rails—not be derailed. We should see that the first and the foremost emphasis must be on the running of the Rails.

Once again I repeat that the Railways move as the sinews of the country and they are like our arteries, our veins and our nerves. They move not only our men and materials but also our culture and our languages. Therefore, there cannot be any politics in Railways and about Railways. We want that the trains must move station after station. Governments may come and Governments may go. But the country must progress and progress. That should be the motto of the Railways as a whole.

If we see the Appropriation Bill, there are three items, i.e. Nos. 212 and the last item. No. 2 is "Miscellaneous Expenditure (General)" No. 12 is "Miscellaneous Working Expenses" and the last item is Other Ex-

[Shri Harekrushna Mallick] than 1800 crores for the last item and more than Rs. 17 crores for the 2nd item. For Item No. 12, it is more than 127 crores. I think We should not give such huge figures under the head 'Miscellaneous'. Also, under the head "Other Expenditure", we should not allow like this Rs. 1815 crores. Item No. 10 is about Operating Expenses—Fuel. It takes away a heavy amount of 464 crores of rupees. For the benefit of the Railway Minister and the country, I would say that we should change over to electricity. The diesel price is up and it may increase further because we have to depend on other countries. We should be careful to conserve diesel and our own coal which is limited for us. At the moment, we have 8263 steam engines. To move 1000 tons per kilometre, with coal one engine spends Rs. 9 with diesel this expenditure is Rs. 5 and with electricity, Rs. 3. It is high time that we should have more and more lines electrified so that our trains run comfortably and also there is less and less air pollution or no air pollution at all. In this context, I demand that we should have more and more captive power plants. There are many places in Orissa, Himachal Pradesh and other States like Tamil Nadu. We should electrify more and more trains and conserve the money that we are spending on diesel. We cannot just go on giving heavy amounts to other countries in the form of diesel price. We cannot also lose our coal. There are many States where they have yet to open a railway line. Let us see the State-wise kilometre lines in different States. In Kashmir, there is GO little.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SAWAISINGH SISODIA): You have to conclude now.

SHRI HAREKRUSHNA MALLICK: Just one minute more. In Himachal Pradesh, they have only 256 kilometres of railway line. In Kerala, the railway line is only 887 kilometres. In Nagaland, it is only 9 kilometres. In a place like Orissa, it is only 1948

kilometres whereas in Punjab it is more than double according to the population comparison. In West Bengal, it is high, i.e. 3717 kilometres. Uttar Pradesh has a large area and the population is also much. But the railway lines do not compare favourably. It is more in Madhya Pradesh and Maharashtra. Finally I come to Orissa, my State. Some of our friends have said that some States are Outside the railway map of India. I wonder why so many things are pending in relation to the State of Orissa. Sir, I have got some letters from the present Railway Minister and his predecessor. Sir, as per the letter received from the former Railway Minister, Mr. Pai, the survey work for the Talcher-Sambalpur link is complete. But from a subsequent letter, I understand that ^this is not yet complete. If we really start that 70-mile link, for a kilo-metre one thousand persons can get employment and a long-standing demand will also be fulfilled, and Paradip can extend its hinterland far beyond Madhya Pradesh and also parts of Bihar and Uttar Pradesh. Similarly, the survey work which will cost only Rs. 59 crores has to start for the line between Khurdha Road and Bolangir. According to the letter, the money is wanting and that it is difficult to carry on the on-going projects, and that they cannot start it. But, actually I do not agree with this. When we are spending almost tonnes of money on the items which I mentioned earlier, I wonder why this amount of only Rs. 59 crores cannot be spared. Well, we are not spending it in one day. We can spend gradually over the years, five crores of rupees in one year or ten crores in a year. And in two or three years, we can do that. Similarly, that Talcher-Sambalpur work can also be completed. And, Sir, at Cut-tack railway station, we are not having an over-bridge which is spending for all these years. It will cost only Rs. 2 crores. They say that they have no money whereas we have just hundreds of crores to dump here and there. Similarly, the two narrow

gauges, one from Rupsa and the other from Nowpada can be widened. The progress of work on the coach-repairing factory at Mancheshwar is still questionable, and the local people are not getting the work, even the earth work. People from other places are coming there and the work is not progressing. And I wonder when this will be completed.

Regarding the two new divisions that we are demanding in Orissa, there is no work going on. We are still depending on Chakradharpur, Bilaspur and Waltair. And the vast parts of Orissa, nearly nine districts, are depending on these places. We can easily create two divisions at Sambalpur or Bolangir or Keshirige or some other place.

Lastly, Sir, I do not understand why the Railway Ministry or the Railway Board do not agree to change their policy regarding the railway headquarters. Well, I am the last man to accept that we have to go only by history. Because the past history of these centuries is actually not our history. That has been manipulated by foreigners, the Britishers and others. go, Calcutta, Bombay, Madras and Delhi cannot be the only places of railway headquarters. I cannot agree on this point. We have to create new headquarters and we can create new 'railway nagris' where we can house all these. And all the big cities like Calcutta, Bombay, Delhi and Madras can also be relieved of congestion, and people who will live in these new places (New Rail Nagars) live happily and the places left behind by these people will be utilised for the citizens left behind in these big cities. So, from all these points of view, our hon. Railway Minister should take a pragmatic view. And without blaming this Government or that Government, without throwing mud on this Government or that Government, we should see that our railways move forward, and not as

510 RS—5.

he has said, putting it backwards on the scale of 1976-77. And, in fact, that was not the best year, Sir.

So, once again I demand that we should not start anything with a fallacy. Thank you, Sir.

श्री सदाशिव बगाईतकर (महाराष्ट्र) :

उपसभाध्यक्ष महोदय, . . .

उपसभाध्यक्ष (श्री सवाई सिंह सिसोदिया) : समय बहुत कम है। मेहरबानी करके बहुत संक्षेप में कहिये।

श्री सदाशिव बगाईतकर : दस मिनट के अन्दर समाप्त कर दूंगा। हमारी पार्टी का समय 15 मिनट है। 5 मिनट शाही जी बोले हैं।

उपसभाध्यक्ष (श्री सवाई सिंह सिसोदिया) : इतना समय नहीं है। संक्षेप में अपनी बात समाप्त करें।

श्री सदाशिव बगाईतकर : उपसभाध्यक्ष महोदय, रेल विभाग हमारी अर्थ व्यवस्था में महत्वपूर्ण सार्वजनिक प्रतिष्ठान है, पब्लिक सेक्टर अंडरटेकिंग है। लेकिन जो रेल विभाग की आर्थिक स्थिति है वह सुदृढ़ नहीं है, इसके बारे में समझता हूँ कि कोई दो राय नहीं होनी चाहिए। जो डांचा है, मैंने उस सदन में पंडित जी ने जो जवाब दिया है उसको पढ़ा है और मुझे मालूम है कि उन की राय पक्की है कि रेल विभाग का आज जो डांचा है, चाहे रेलवे बोर्ड हो और चाहे और महकमे हों बिना उसके काम नहीं चल सकता। मैं इस राय से कतई सहमत नहीं हो सकता हूँ क्योंकि मैं मानता हूँ कि यह बहुत सदियों पुराना डांचा बन चुका है, सामन्तवादी है और इम्पायर विदिन इम्पायर है, गवर्नमेन्ट विदिन गवर्नमेन्ट जैसी रेल विभाग की स्थिति है और कोई आधुनिक प्रशासन का डांचा इस तरह से चल नहीं सकता।

[श्री सदाशिव वगाईतकर]

एक बात मैं आपके समक्ष रखना चाहता हूँ कि जो इकनामिक सर्वे हम लोगों को दिया गया है, उसमें इन्फ्रा-स्ट्रक्चर काइसेज पर चर्चा है और उसमें कहा गया है कि एक सुपर-फास्ट ट्रेन अगर चलाई जाए तो माल की ढुलाई करने वाली तीन गाड़ियाँ बंद हो जाती हैं। मह उसमें कहा गया है। अगर यह बात सही है और साक्षात् हर वक्त, हर रेल मंत्री ने जरूरत के लिहाज से और लोकप्रियता के हिसाब से लोगों को रेल की लाइनों और गाड़ियों के बारे में आश्वासन दिये। कुछ पूरे किये हैं और कुछ पूरे करने के बाधे, इस तरह की बात कही। तो, क्या हमारी नीति होगी इसमें ?

इन्फ्रा-स्ट्रक्चर काइसेज की बात अगर हम करते हैं, तो इन दोनों का यह भी सही है कि लोगों को यतायात के साधन की जरूरत है, फास्ट ट्रेन भी चाहिए और साथ-साथ माल की ढुलाई का जो नुकसान होता है सुपर-फास्ट ट्रेन चलाने से, उससे भी बचना है। तो क्या नीति है इस बारे में रेलवे बोर्ड ने बनाई हुई, रेलवे विभाग ने बनाई हुई ? आपका रिसर्च विभाग भी काम कर रहा है। हम जानना चाहेंगे कि इन मामलों में जो कन्फ्लिक्टिंग पोजीशन, डिमांड्स हैं, उनको सुचारु रूप से आप कैसे एक साथ चला रहे हैं, उसके बारे में आपके संशोधन वाले विभाग ने क्या सोचा है, इसके बारे में हम लोगों के पास कोई जानकारी नहीं है। तथ्य हमारे पास हैं, निष्कर्ष हमारे पास नहीं है।

साथ-साथ अब सारा जो फ्रीट का स्ट्रक्चर है, आज भी आपके रेल विभाग में 54 आइटम्स ऐसी हैं इंडस्ट्रियल रा-मटीरियल की, जिसकी ढुलाई आप नुकसान से कर रहे हैं। पुराने जमाने में कभी तय किया होगा कि यह जो सारी चीजें हैं रा-मटीरियल की उनको खस्ता ले जाना है और जो हम लोगों

की सामाजिक जिम्मेदारी है उसको निभाने के लिए यह करना है। इस तरह की बात कभी पुराने जमाने में हम लोगों ने कही होगी। क्या इसकी तरफ नये सिरे से देख नहीं सकते हैं। 54 आइटम्स ऐसी हैं जिसकी ढुलाई कर रहे हैं और इसके दाम रेल खुद दे रही है, यानि उसके ऊपर जो पैसा खर्च होता है वह भी पूरी तरह वसूल नहीं हो रहा है। इस तरह की बात है।

फिर साथ-साथ टेकनालोजी की बात है। बाहर से डीजल, बिजली जो इस तरह की बातें हैं, उसकी इकानमी का क्या स्ट्रक्चर बना है। जितनी ढुलाई डीजल से होती है, चाहे फ्रीट की या मुसाफिर गाड़ियों की हो, उससे रेल विभाग में हमें क्या आमदनी होती है और उसका रेशो पैसंजर से माल ढुलाने की तुलना में क्या है, इसके तथ्य भी हम लोगों के सामने आने चाहिये।

इन सारी बातों को मैं इसलिए दोहरा रहा हूँ कि ट्रांसपोर्ट एक ऐसी आइटम है जिससे कास्ट-स्ट्रक्चर पर बहुत असर पड़ता है। अब ट्रांसपोर्ट के दाम बढ़ेंगे किसी कारण तो हर चीज के दाम बढ़ जाएंगे जो अन्ततोगत्वा इस देश का जो ग्राहक है, उससे वसूल जाते हैं, यह सीधी बात है। इसलिए ट्रांसपोर्ट, कास्ट स्ट्रक्चर का बहुत महत्वपूर्ण अंग है और इसकी तरफ जो गतानुगत पीछे से चला आ रहा है, उसको आगे चलाने की कोशिश करेंगे तो इस विभाग में सुधार क्या होगा।

आज मामले बहुत बिगड़ गये हैं। सुरक्षा का सवाल ले लीजिए, समयबद्धता का सवाल ले लीजिए, हर चीज में आज हम लोग पीछे हट रहे हैं। बात तो यहां तक बढ़ गई है कि बम्बई जैसे शहर में—आपने भी पंडित जी उसको पढ़ा होगा—कि देहरादून एक्सप्रेस को, तीन-चार दिन पहले की खबर है—मैंने उस पर नोटिस भी दिया था स्पेशल मेशन का, पर वह मंजूर नहीं हुआ। देहरा-

दून एक्सप्रेस, बरोली और जोगेश्वरी के बीच में लूटी गई, पैसेजर्स को लूटा गया है। बम्बई में यह स्थिति हुई है। कुछ महीने पहले खुलना के पास यह घटना हुई है। यह बात सही नहीं है कि अकेले मध्य प्रदेश, उत्तर प्रदेश के दूर दराज इलाकों में ही डाके पड़ते हैं और पैसेजर्स को लूटा जाता है, अब मामला तो बम्बई में भी आ पहुँचा है। क्या सुरक्षा है।

एक्सीडेंट्स के बारे में यह कहा जाता है और रेल विभाग का भ्रष्टाचार, चोरी की घटना तो अज्ञात है। तीन दिन पहले एक खबर आई है कि कलकत्ता डाँक के अंदर 2 बागीज गायब हो गई ...

श्री लाडली मोहन निगम : 3 बागीज-

श्री सदाशिव बगाईतकर : 2 या 3 बागीज। बागीज मिल ही नहीं रही हैं, उन का हिसाब नहीं मिल रहा है। कोई छोटी मोटी बात नहीं है... (Interruptions) अब अखबार में आया है। अगर आप को चाहिए तो पंडित जी मैं कटिंग अखबार की आपके पास भेज दूंगा। कलकत्ता पोर्ट में 3 बागीज लापता हैं।

श्री कमलापति त्रिपाठी : मैं आप को बताऊँ अखबार में निकला था 26 बागीज गायब है; 3 नहीं 26। उसका कांटेन्डिक्शन भी निकल चुका है। वह शायद आपने नहीं पढ़ा है।

श्री सदाशिव बगाईतकर : ठीक है, वह कांटेन्डिक्शन मुझ पढ़ने में नहीं आया। यह कांटेन्डिक्शन आपने किया, मैं आपका बहुत आभारी हूँ। लेकिन अखबार में वह नहीं आया...

श्री कमलापति त्रिपाठी : कांटेन्डिक्शन निकल गया है उसका।

उपसभाध्यक्ष (श्री सवाई सिंह सिसौ-दिया) : वह कांटेन्डिक्शन पंडित जी आप के पास भिजवा देंगे। आगे चलिए।

श्री सदाशिव बगाईतकर : कांटेन्डिक्शन पढ़ने में नहीं आया। अगर आप

कांटेन्डिक्शन करने की स्थिति में हैं तो अच्छी बात है। इसलिए मैं आप से यह अर्ज करना चाहूँगा कि जो आर्थिक स्थिति रेलवे विभाग की है उसका विचार करते वक्त देश के समूचे यातायात की दृष्टि से सोचना चाहिए।

श्री कमलापति त्रिपाठी : हो ही रहा है।

श्री सदाशिव बगाईतकर : आज देश में रिवर ट्रांसपोर्ट है, रेल ट्रांसपोर्ट है और एयर ट्रांसपोर्ट भी है। हर चीज को अलग-अलग दृष्टि से सोचेंगे तो किसी निष्कर्ष पर नहीं आएंगे। यह मानी हुई बात है कि सबसे सस्ता ट्रांसपोर्ट वह है जो जल विभाग की तरफ से होता है, आज भी जहाजों के जरिए जो ट्रांसपोर्ट चलता है वह सब से सस्ता होता है। जहाँ तक लम्बी नीति का सवाल है मैं यह नहीं समझ पा रहा हूँ और अभी-अभी हमने मुना पांडे कमेटी की रिपोर्ट प्लानिंग कमीशन के पास गई है, जब हाऊस में जाएगी तब चर्चा होगी...

उपसभाध्यक्ष (श्री सवाई सिंह सिसौ-दिया) : बगाईतकर जी आप मेहरबानी करके समाप्त कीजिए।

श्री सदाशिव बगाईतकर : जब हम रेलवे एग्जीप्रेशन पर बोल रहे हैं तो मैं मानता हूँ सब लोग रियायतों की मांग करेंगे यह करो, वह करो, यह गाड़ी शुरू करो। यह होता रहता है। लेकिन बुनियादी तौर पर यातायात का संबंध हर किसी के साथ है।

आखिरी बात कहना चाहता हूँ। नार्थ-ईस्ट के बारे में अभी मेरे मित्र ने कहा। आप के कुछ वाएबिलिटी टेस्ट और उसके नार्म्स बने हुए हैं। मैं आप से प्रार्थना करूँगा, समय आ गया है वाएबिलिटी टेस्ट और नार्म्स को दुबारा देखा जाए। भौगोलिक स्थिति की बात भी अपनी जगह पर है। फिर भी अगर तला से कलकत्ता पहुँचने के लिए अगर ढाई-तीन दिन लग जाए और अगर वह हमारा श्रीमावर्ती इलाका अलग-थलग पड़

[श्री सदाशिव बगाईतकर]

जाए, तो उसके बड़े खतरनाक नतीजे निकल रहे हैं—असम के लिए वह बात लागू है, त्रिपुरा के लिए वह बात लागू है। इसलिए जो हमारे ऐसे पर्वतीय क्षेत्र हैं, पिछड़े इलाके के क्षेत्र हैं, चाहे कोई भी पर्वतीय क्षेत्र हों, जैसे मराठवाड़ा के हों, उन के बारे में विचार करते समय पुराने नाम्स को दूर रख कर सोचना पड़ेगा। मैं मानता हूँ, आने वाले दिनों में कोई यथार्थवादी नीति यातायात के संबंध में हम बना सकेंगे। मैं उम्मीद करता हूँ, आशा करता हूँ, आप जैसे अनुभवकार व्यक्ति जब रेल विभाग में हैं तो दूर दृष्टि रख कर महत्वपूर्ण बातों को प्राथमिकता देंगे। इन शब्दों के साथ मैं समाप्त करता हूँ।

श्री भोला प्रसाद (बिहार) : उपसभाध्यक्ष महोदय, रेलवे विनियोग बिल पर विचार के सिलसिले में मैं कुछ खास सवालों की ओर माननीय रेल मंत्री का ध्यान आकर्षित . . .

श्री एन० के० पी० साल्वे (महाराष्ट्र) : मान्यवर, कितने बजे माननीय रेल मंत्री जी को बुलाएंगे घंटे भर चर्चा का समय था, तीन घंटे हो गए हैं।

उपसभाध्यक्ष (श्री सवाई सिंह सिसो-बिया) : तीन घंटे तो नहीं हुए हैं; कोशिश कर रहे हैं जल्दी जवाब कराने की।

श्री भोला प्रसाद : उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं कह रहा था कि कुछ खास सवाल हैं जो बहुत जरूरी हैं जिनकी ओर में ध्यान दिलाना चाहता हूँ और आग्रह करता हूँ। उम्मीद करता हूँ कि उनके बारे में मंत्री महोदय तत्काल अमल करने के लिए कदम उठाएंगे। सबसे पहला सवाल यह है कि रेलवे में करीब तीन लाख से ज्यादा केजुअल मजदूर काम करने वाले हैं जो दस साल से ज्यादा केजुअल रूप में काम कर रहे हैं। सिद्धान्त रूप में माननीय मंत्री मानते हैं

और कहते हैं कि इन को रेगुलर किया जाना चाहिए, लेकिन उन को रेगुलर नहीं किया जा रहा है। हम यह चाहते हैं कि इस बारे में तत्काल कदम उठाया जाना चाहिए और उन को रेगुलर किया जाना चाहिए। अगर उन के साथ अन्याय हो और फिर उम्मीद की जाय कि वे अपना सहयोग दे कर रेलवे की एफ्फीशिएन्सी बढ़ाएं तो यह कैसे हो सकता है।

दूसरा हमारा सवाल है कि क्यूल-हावड़ा जो लूप-लाइन है पूर्व रेलवे में उस में हावड़ा से बरहवा तक डबल लाइन है, लेकिन क्यूल से बरहवा तक सिंगल लाइन की वजह से काफी डिस्लोकेशन होता है जब कि उस लाइन पर कई महत्वपूर्ण गाड़ियां, सुपरफास्ट ट्रेनें चलती हैं और लोकल ट्रेनें तो हैं ही। पिछले वर्ष भी वजट के समय मैं ने इस सवाल को उठाया था और रेलवे मंत्री ने आश्वासन दिया था कि उस की जांच की जा रही है, सर्वे किया जा रहा है और जल्दी ही उस काम को पूरा किया जाएगा। इस बार रेलवे मंत्री के वजट भाषण में या और भी जो अब तक आया है उस में इसका जिक्र नहीं है कि उस का सर्वे भी कुछ हुआ, रिपोर्ट आयी या वह काम लिया जाएगा या नहीं लिया जाएगा।

तीसरे, जो गया-हावड़ा लूप लाइन है उस पर गया-बर्दवान फास्ट पैसिजर चलती है, उस लाइन में एक्सप्रेस गाड़ियां नहीं हैं। यही एक फास्ट पैसिजर है। बाकी लोकल पैसिजर गाड़ियां हैं। यह जो गया-बर्दमान फास्ट पैसिजर है उस को प्रायः कैंसिल कर दिया जाता है। यह इधर कई महीनों से कैंसिल्ड है, जिस की वजह से उस लाइन में ट्रेनों में काफी भीड़ होती है। इस ट्रेन के कैंसिल हो जाने की वजह से लोगों को काफी मुसीबत है। रेल मंत्री को भी पत्र लिख कर मैं ने ध्यान दिलाया है, लेकिन अभी तक इस को चालू नहीं किया गया है।

हम उम्मीद करते हैं कि इस को भीघ्न चालू किया जाएगा।

चाथीबल्लय है, जैसा और भी माननाय सदस्यों ने कहा कि बिहार से जो आने वाली गाड़ियां हैं उनमें जरूरी जनता है और विक्रमशिला है—इन दोनों का रोजाना कर हो देना चाहिए। इस से बहुत कुछ जो भीड़ है वह कम होगी और दूर का रफ्तार करने वाले लोगों को सुविधा होगी। जब तक पटना से दिल्ली के लिए कोई अलग से सुपरफास्ट गाड़ी नहीं चलती तब तक वहां से गुजरने वाली इन सुपरफास्ट गाड़ियों में एक स्पेशल बोगी पटना से लगनी चाहिए सेटिड क्लास की भी और फर्ट क्लास की भी जिससे ये जो दिक्कतें हैं वह दूर हो सकें।

उपसभाध्यक्ष (श्री सवाई सिंह तिस्रोबिया): भोला प्रसाद जी, अब आप भी खदम करिए।

श्री भोला प्रसाद : मुझे आखीर में बत दिया। एक-एक पाटी के चार-चार के बोलने दिया, मैं थकेले बोल रहा हूं, मैं पांच मिनट भी नहीं बोला और आप बैठने के लिए बह रहे हैं।

उपसभाध्यक्ष (श्री सवाई सिंह तिस्रोबिया): आपका पार्टी के लिए पांच मिनट समय निर्धारित था, आप सात मिनट बोल चुके हैं, मैं ज्यादा समय नहीं दे सकता।

श्री भोला प्रसाद : यह नियम सब के लिए लागू करना चाहिए।

उपसभाध्यक्ष (श्री सवाई सिंह तिस्रोबिया): पार्टियों के लिए जितना समय निर्धारित है उतना ही दिया जा सकता है।

श्री भोला प्रसाद : आखीर में मैं खास तौर से लखीसराय स्टेशन के बारे में कहना चाहता हूं, जहां से मैं आता हूं। वहां और गाड़ियां ठहराने के बारे में मैं ने बराबर लिखा है और फिर भी कहना चाहता हूं क्योंकि वह एक इम्पोर्टेंट जंक्शन है। अनुमंडलीय नगर है और व्यापारिक केन्द्र है। कुईल जंक्शन है उसके पास ही लेकिन वहां जाने के लिये कोई

रोड नहीं है। रेल लाइन है, ब्रिज है, रेल डिज के ऊपर बाजो फुटपाथ है उस पर जाने के लिये ग्राम पैसेंजर को अधिकार नहीं है, वहां से रेल स्टाफ के लिये ही है, लेकिन पैसेंजर भी इस फुटपाथ पर हो कर जाते हैं। तो नतीजा यह होता है कि लखीसराय का पैसेंजर कुईल जाता है रेल पकड़ने के लिये इसलिये कि लखीसराय में गाड़ियां नहीं रुकती हैं। और इसलिये वहां लोगों के काफी कठिनाई होती है। इसलिये एक्सप्रेस गाड़ियों के लखीसराय में ठहराया जाना चाहिए और खास तौर से जैना कि मैं ने लिखा है वह लूफान एक्सप्रेस के बारे में है। वह तमाम जिला केन्द्र में और अनुमंडलीय नगरों में ठहरती है। लखीसराय पर उसके न ठहरने का कारण यह दिया जाता है कि कुईल स्टेशन पास में है लेकिन उसके लिये कोई रोड नहीं है और इस लिये वहां काफी सुबोबत है। इसलिये आप कुछ देना को, तमाम ट्रेनों के नहीं, लेकिन जैसे लूफान है, पटना टाटा जो दक्षिण बिहार एक्सप्रेस है उसके, माय एक्सप्रेस है, पाटनोद धनबाद एक्सप्रेस है उसके लखीसराय में ठहराने के व्यवस्था करें। इसके साथ ही लखीसराय स्टेशन के विकास के लिये वहां पर प्लेटफार्म पर शेड की व्यवस्था नहीं है। उनका इंतजाम किया जाना चाहिए। वहां पर बुकिंग में इतनी भीड़ होती है कि एक बुकिंग आफिस से काम नहीं चल पाता। वहां पर डबल काउन्टर खोलना चाहिए ताकि बुकिंग में मुसाफिरों को ज्यादा परेशानी न उठानी पड़े। इस तरह से उसके विकास पर ध्यान दिया जाना चाहिए यही मेरी रेलवे मंत्री जी से प्रार्थना है और मैं समझता हूं कि वह इस का स्वीकार करेंगे।

श्री श्याम लाल यादव (उत्तर प्रदेश) : उपसभाध्यक्ष महोदय, रेल मंत्री जी ने जो बजट प्रस्तुत किया है और जो रेलवे एप्रोप्रिएशन बिल पेश किया; मैं उस का समर्थन करते हुए चन्द बातों की तरफ उनका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं।

[[श्री श्याम लाल यादव]]

एक बात तो बग़ाईत कर जी ने जो कही कि रेलवे का ढाँचा बहुत पुराना है और यह इंफ़ायरविटहन इंफ़ायर है उसके लिये मैं समझता हूँ कि बाग़ाईत कर जो इस बात से सहमत होंगे कि यह आरंभ बहुत पुराना है और बार-बार यह बातें उठायी जाती हैं और इसमें कोई रूख्य नहीं है। आखिर रेलवे का चलाने की ज़िम्मेदारी किसी न किसी पर होगी, उस के लिये किसी न किसी प्रकार का ढाँचा बनाया जायगा और उसका यह कार्य दिया जायगा। जिन प्रकार से रेलवे बोर्ड कार्य कर रहा है और निरंतर जब से रेलवे का बजट अलग हुआ तब से यह काम कर रहा है उस से यह बात सिद्ध हो चुकी है कि रेलवे प्रयासन जिस तरह से चलाया जा रहा है हमारे देश में उससे बेहतर कोई दूसरा तरीका नहीं है। जनता पार्टी भी शासन में आयी थी और उसके रेल मंत्री दंडवत जी ने जो इस रेलवे बोर्ड के कर्मचारियों की सराहना की थी और उन का भी मैंने बयान सुना कि इस में कोई षट् बदल करने का जरूरत नहीं है। इस ढाँचे को समाप्त करने के रेलवे को मुचारूप से चलाने में कोई मदद नहीं मिलेगी।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि जब वह स्थिति आ गयी है; क्योंकि अभी मैंने अपने वित्त मंत्री जी का भाषण सुना कि रेलवे को प्रयास करना पड़ेगा कि रेलवे का चलाने में जो व्यय पड़ता है, जो खर्च पड़ता है उस खर्च की पूरी ज़ाहती और वसूली माल की दुर्जाई और यात्रियों से होनी चाहिए। किसी भी प्रकार का माल रेल दंडे उसमें जो भी सहायता देना चाहें आप दे सकते हैं लेकिन कुल मिला कर रेलवे की दुर्जाई और यात्रियों के किराये से इनका रुपया वसूल होना चाहिए कि रेलवे में जो खर्च होता है वह वापस हो सके। उसमें जो व्यय दैनिक होता है, वह वसूल हो सके और पूँजी का निर्माण हो सके। उस लिये रेलवे का कुछ कठोर कदम उठाने पड़ेंगे।

हम इस बात के लिये रेल मंत्री जी के आभारी हैं कि उन्होंने मूल बजट प्रस्तुत करने के समय जिस प्रकार किराये की वृद्धि की घोषणा की थी उस पर माननीय सदस्यों का भावनाओं का आदर करते हुए और पूरी बातों पर विचार करने के बाद कुछ कमी की और कुछ किराये में छूट दी। लेकिन यह बहुत जरूरी है कि रेलवे किराये में जो वृद्धि की गई है उससे इतना वसूल करना पड़ेगा। कि इसके व्यय में कमी न रहे। रेलवे कर्मचारियों को जितनी मुविधायें दी जा रही हैं, वोलन दिया जा रहा है, अनेक प्रकार की मुविधायें दी जा रही हैं, रिटायरमेंट के बाद दी जा रही हैं तो उनका कर्त्तव्य है कि रेलवे इस प्रकार से चले, सही टाइम पर चले और उनमें चोरियां न हों, उनका नुकसान न हो, इससे जो कार्य-अमदा है उसकी बढ़ सके और उसमें जो रुपया लगा है उसके कार्य की सराहना हो, इसके लिए रेलवे कर्मचारियों का पूरा-भूरा सहयोग होना चाहिए।

मैं माननीय मंत्री जी से एक बात और कहना चाहता हूँ। पहले रेलवे में जनरल यूनियन थी। अब वह कैटेगरी-वाइज बनने लगी है। कैटेगरी-वाइज का अलग से यूनियन बनाने की बात का रेलवे बोर्ड ने मान्यता नहीं दी है। अब समय आ गया है कि रेलवे बोर्ड का कैटेगरी-वाइज यूनियन को भी कुछ स्तर तक मान्यता देनी चाहिए ताकि कुछ कैटेगरी जो कर्मचारी हैं वह अपनी बात रेलवे बोर्ड के सामने रख सकें और उनके रेलवे अधिकारियों से पूरा करा सकें। बहुत जगह ऐसी बातें सामने आई हैं और उनका वेतनमान कम हुए हैं। जैसे स्विचमैन है, कैबिनमैन है उनका जो वेतन पिछले वेतन आयोग ने जो सिफारिशें की थी उससे उनका वेतनमानों में कमी कर दी गई। यह बात समझ में नहीं आती। उन्होंने रेलवे अधिकारियों को एप्रोच किया लेकिन कुछ नहीं हुआ। कम से कम उनका वेतनमान में वृद्धि न हो सकती उनका जो वेतन था वह तो

रेस्टर रहना चाहिए था, पीछ नहीं जाना चाहिए। कोविन पर जो कर्मचारी रहते हैं उनको बहुत कठिनाइयाँ हैं। कोविन पर कोविन-मैन रहता है, स्विच मैन रहता है। अकेले आदमी को कई कई काम करने पड़ते हैं। टट्टी पेशाब की जगह उनके लिए नहीं होती, पीने के पानी की व्यवस्था भी उनके लिए नहीं है। यं सुविधायें उनको दी जानी चाहिए थीं।

इसके अलावा दो तीन बातें कहकर मैं अपनी बात समाप्त करूंगा। रेलवे में कैंटरिंग के बारे में बहुत सी बातें कही जाती हैं। अभी डिपार्टमेंटल कैंटरिंग बहुत बड़ी गाड़ियों पर शुरू हो गई है, काम उसमें हो रहा है। मगर दिल्ली से जो ट्रेनें जाती हैं और दिल्ली से जो खाना गाड़ियों में जाता है वह तो कुछ हद तक अच्छा होता है, जैसे राजधानी एक्सप्रेस है, लेकिन दूसरे स्टेशन्स से जो खाना उठाया जाता है उसमें खाना अच्छा नहीं होता है। मेरा अनुरोध है कि डिपार्टमेंटल कैंटरिंग में सुधार होना चाहिए और कोई कारण नहीं कि हमें अच्छा खाना न मिले क्योंकि उसमें कोई सबसिडी नहीं है। जो रेलवे खर्च करता है वह यात्रियों से वसूल करता है। प्राइवेट कैंटरिंग में कई जगह काम अच्छा है लेकिन शिकायत का मौका भी कहीं कहीं मिलता है। तिनसुकिया मेल में जो कैंटरिंग है उसमें पहले अच्छा खाना मिलता था लेकिन ऐसा कहा जाता है कि पहले उसके लाइसेंस का रिन्यूवल 5 साल में होता था, फिर उसे तीन साल किया गया, फिर एक साल और अब महीने के महीने रिन्यूवल होता है। अगर प्राइवेट कैंटरिंग है तो उसको भी ठीक ढंग से रिन्यूवल होना चाहिए। (Time bell rings)

दो तीन बातें कहकर मैं अपनी बात समाप्त करूंगा। सौभाग्य से माननीय मंत्रीजी वाराणसी से आते हैं। सारे देश की रेलवे की चिन्ता वह करते हैं लेकिन पूर्वोत्तर रेलवे में सुधार का काफी काम उन्होंने किया था। लेकिन वाराणसी से बक्सर को एक गाड़ी

चलती है। उसकी बोगियां बहुत खराब हैं और वह कभी टाइम पर नहीं चलती है। हर स्टेशन पर उसको रोक दिया जाता है। जिसको भी वाराणसी जाना होता है उसको बहुत कठिनाई होती है। वैसे ही उसके लौटने में होता है। तो जो भी टाइमटेबुल फिक्स किया जाए, उसके मुताबिक उसको वाराणसी आना चाहिए और उसी टाइम पर वापस जाना चाहिए। बरेली से बक्सर का हमारी राजधानी लखनऊ से सम्पर्क बना हुआ है लेकिन उसमें न पानी रहता है और न लाईट रहती है।

उपसभाध्यक्ष (श्री सवाई सिंह सिसो-दिया) : आपका सहयोग चाहिये। हम जल्दी खत्म करना चाहते हैं।

श्री श्याम लाल यादव : एक बात का मैं समर्थन करता हूँ जो हमारे बिहार के साथियों ने कहा कि पटना से वाराणसी होकर दिल्ली के लिये एक सुपरफास्ट ओवर नाइट ट्रेन चलनी चाहिये जो कि रात की चले सुबह पहुँचे और सुबह चले शाम को पहुँचे लेकिन वह नू वाराणसी होनी चाहिये। बीझपुर हमारे रेलवे का बहुत बड़ा स्टोर था। वहाँ समय रहते गाड़ियाँ आती-जाती थी। लेकिन धीरे-धीरे उस स्टोर की महत्ता घटती गई।

एक माननीय सदस्य : वहाँ चोरी होती होगी।

श्री श्याम लाल यादव : चोरी वहाँ नहीं होती। वहाँ चारों तरफ गार्ड रहती थी फिर भी उसकी महत्ता घटती गई। मैं चाहूँगा कि इसको फिर से चालू किया जाए। मुगलसराय और वाराणसी के बीच सेलटेलाइट स्टेशन है जहाँ गुड्स ट्रेन और दूसरी ट्रेन भी ठहरती हैं। हम चाहते हैं कि इसका विकास किया जाए। एक और मेरा सुझाव है। शिपिंग ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर यहाँ मौजूद हैं। वह भी इस मामले को देखें। मुगलसराय से ताल्लुक है। मुगलसराय स्टेशन के पास ही जी० टी०

[श्री श्याम लाल यादव]

रोड पास करती है लेकिन उसके पुल का निर्माण ठीक से नहीं हो पाया है। वह बहुत छोटा बना हुआ है। मैं इस बारे में जब रेल मंत्री जी को चिट्ठी लिखता हूँ तो वह कहते हैं ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर करेंगे और जब ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर को चिट्ठी लिखता हूँ तो वह कहते हैं कि रेल मंत्री करेंगे। अब दोनों मंत्री यहाँ मौजूद हैं। मेरा दोनों से अनुरोध है कि इस पुल को चौड़ा किया जाए। इस पर ज्यादा यातायात का स्वामित्व दिया जाए जिससे पैसेजर या ट्रक पास कर सके, बस पास कर सके और लोग पैदल भी जा सकें। वह पुल इतना सकरी है, टेढ़ा है कि बार-बार एक्सीडेंट होते हैं।

एक बात और कह कर समाप्त करूँगा। मुगलसराय से दिल्ली तक की लाइन इलेक्ट्रीफाई हो चुकी है और बहुत सी ट्रेनें वाराणसी से होकर मुगलसराय जाती हैं। मैं चाहता हूँ कि मुगलसराय, वाराणसी, बघोही और इलाहाबाद की जो लाइन है वह भी इलेक्ट्रीफाई होनी चाहिये बघोही एक कारपेट का बहुत बड़ा सेंटर है। वहाँ देश-विदेश के लोग आते हैं। मेरा अनुरोध है कि जो मुगलसराय, वाराणसी, बघोही और इलाहाबाद की एक बड़ी लाइन है उसको इलेक्ट्रीफाई किया जाए जिससे कि बड़ी-बड़ी गाड़ियाँ जो आती हैं उनमें विलम्ब न हो और वे समय पर पहुँच सकें। वहाँ के लोगों को तकलीफ न हो। इन शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ और रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने बहुत कुछ काम किया है और मुझे पूर्ण विश्वास है कि आगे भी देश-विदेश के लिये अधिक सुधार रेल में कर सकेंगे।

श्रीमती रत्न कुमारी (मध्य प्रदेश) :
उपसभाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया उसके लिये धन्यवाद।

रेलवे बजट इस सदन में पास हो चुका है। उस पर अनेक वक्ता सदन में अपने विचार प्रकट कर चुके हैं और अपने सुझाव दे चुके हैं।

मैं तो बहुत संक्षेप में कुछ कहूँगी। हमारा देश एक विस्तृत भू-खण्ड पर बसा है और एक विशाल जन समुदाय इस पर निवास करता है। देश में आवागमन का सबसे सस्ता और सुलभ साधन ट्रेनें ही हैं। इस देश की खेतिहर और औद्योगिक उपज को ढोने के लिये भी ट्रेनें ही सर्वोत्तम साधन हैं।

यद्यपि यात्री गाड़ियों और माल गाड़ियों का किराया काफी बढ़ चुका है परन्तु फिर भी यात्री और मालगाड़ियों की माँग इस देश में बढ़ती ही जा रही है। शीघ्र गामी कई गाड़ियाँ माननीय रेल मंत्री जी ने चलवाई हैं जिसके लिये वे धन्यवाद के पात्र हैं परन्तु फिर भी यातायात के साधन की इस देश में कमी अनुभव की जा रही है। आरक्षण में कठिनाई होती है और बिना आरक्षण के जो यात्रा होती है उसकी कठिनाई तो वर्णनातीत है। मानो बोरों में ठूस-ठूस कर माल भरा हो। स्टेशन पर गाड़ी रुकी नहीं कि मानो यात्रियों में धक्का मुक्की, सामान की उठा पटक और गाली गलौच की बाढ़ आ गई। गाड़ी चली तो चेन खींचने की होड़ लग गई। ये ऐसी बातें हैं जो हम यात्रा में हर समय देखते हैं। किसी भी देश के लिये ये दृश्य दुःखदायी हैं और बड़ी बदनामी का विषय हैं। इस देश में सरकार को आर्थिक लाभ देने वाली रेलवे ही एक संस्था है। इसमें बड़े-बड़े अधिकारी और विशेषज्ञ काम करते हैं। देश की आवश्यकता को ध्यान में रख कर इस में सुधार क्यों नहीं किया जाता और रेल गाड़ियाँ चलाई जावें।

मुसाफिर गाड़ियों में जिन पुराने डिब्बों का उपयोग किया जाता है वे इतने टूट-फूट गये हैं कि उनमें यात्रा करने वालों को बड़ी असुविधा होती है। बिजली के तार और अन्य उपकरण टूटे-फूटे और खुले पड़े रहते हैं। इनमें से कभी भी बिजली का धक्का लग सकता है। डिब्बों की खिड़कियाँ चटकनी आदि ठीक काम नहीं करते। यहाँ तक कि बाथरूम के किवाड़

और चटकनी भी कहीं कहीं बन्द नहीं होते । या तो इन डब्बों को फेंक दिया जावे या इनका नवीनीकरण किया जावे ।

रेल यात्रियों की सुरक्षा की स्थिति तो बड़ी ही खराब है, जैसा कि हम रोज अखबारों में पढ़ते हैं । यात्रियों से भरपूर किराया लेने के बाद रेलवे की यह जिम्मेदारी है कि वह यात्रियों की जान और माल की पूरी तरह रक्षा करे । परन्तु असलियत इससे उलटी ही है । आए दिन ट्रेन डकैती और हत्याओं के समाचार पढ़ने को मिलते हैं । जो सुरक्षा अधिकारी हैं वे अपने कर्तव्य का ठीक पालन नहीं करते । कहीं कहीं तो वे स्वयं लुटेरों को प्रोत्साहित करते हैं । यात्रा में असुरक्षा की भावना व्याप्त है । इसकी पूरी जाँच होनी चाहिए और कर्तव्य निष्ठा बड़ी तनख्वाह पाने वाले सुरक्षा अधिकारियों की नियुक्ति होनी चाहिए । इस कार्य के लिए मंत्री महोदय एक विशेषज्ञों की समिति बनावें जो यात्रियों की जानमाल की रक्षा पर पूरा ध्यान दे कर इस समस्या को हल करा सकें । विशेष कर महिलाओं के डब्बों में तो इस प्रकार की सुरक्षा की तुरन्त आवश्यकता है ।

अब मैं दो शब्द मध्य प्रदेश के विषय में कहना चाहती हूँ । यह प्रदेश पिछड़ा हुआ कहा जाता है । क्या मैं यह कह सकती हूँ कि इसके इस पिछड़ेपन की बड़ी जिम्मेदारी रेलवे की है । आदिवासियों के ऐसे जिले हैं जहाँ आवागमन के साधन ही नहीं हैं । इस जमाने में उनमें ऐसे भी लोग हैं जिन्होंने कभी रेल के दर्शन ही नहीं किये । इन क्षेत्रों में खनिज और वन्योपज भरी पड़ी है । परन्तु बिना परिवहन के वह सब जमीन के गर्भ में बंद है । मध्य प्रदेश में रेलवे लाइन डालने के अनेक सर्वे हो चुके हैं । परन्तु वे सब फाइलों में गड़े हुए हैं ।

छाटा लाइना का बड़ा करन और आग बढ़ाने के भी सुझाव विशेषज्ञों ने दिये हैं । जब भी यह बात चलती है उसके सामने अर्थाभाव की दीवार खड़ी कर दी जाती है । पिछड़े क्षेत्रों की सुविधा देने के समय अर्थाभाव का प्रश्न उठाया ही नहीं जाना चाहिए । मध्य प्रदेश में अधिक से अधिक अधिक सुविधा दे कर सरकार को वहाँ रेलों का प्रबन्ध करना चाहिए । फिर वहाँ तो भू-सम्पत्ति भरी पड़ी है । थोड़ा खर्च अधिक लाभ वाली कहावत चरितार्थ हो सकती है । इसके लिए बजट में धन का प्रावधान किया जावे ।

जबलपुर मध्य प्रदेश का एक मुख्य शहर है । यहाँ कई सुरक्षा संस्थान हैं । इन सुरक्षा संबंधी उत्पादन केन्द्रों में हजारों मजदूर कार्यरत हैं । जबलपुर के आस-पास के गांवों से हजारों मजदूर इन संस्थानों में कार्य करने आते हैं । उन्हें साइकिल पर 20-20 मील की दूरी से आना पड़ता है और फिर लौटना पड़ता है । इनके परिश्रम और पीड़ा को देखते हुए वहाँ कुछ लोकल ट्रेनें चलाई जायें । विशेषज्ञों को वहाँ का सर्वे करना चाहिए और लोकल ट्रेनें चलाने के लिए मध्य रेलवे को अर्थ व्यवस्था करनी चाहिए । जबलपुर शहर के यातायात की सुविधा के लिए वहाँ ओवर हैड पुलों की भी जरूरत है । यदि इसके लिए राज्य सरकार का सहयोग जरूरी हो तो यह भी लिया जाना चाहिए ।

मध्य प्रदेश के बजट में जबलपुर के सुरक्षा संस्थानों में लोकल ट्रेन चलाने की व्यवस्था के लिए धन राशि रखी जानी चाहिए । कुतुब नर्मदा एक्सप्रेस दिल्ली से जबलपुर जाने वाली सीधी एक ही गाड़ी है । यह अक्सर लेट चलती है और इसमें भीड़ भी होने लगी है । यात्रियों की सुविधा के लिए इसमें और भी डिब्बे लगाने का प्रावधान होना चाहिए । धन्यवाद ।

उपसभाध्यक्ष (श्री सवाई सिंह सिसौदिया): श्री रामभगत पासवान जी, आप पांच मिनट में अपना भाषण समाप्त कर दें ।

श्री राम भातपासवान (बिहार) श्री रामभगत उपसभाध्यक्ष महोदय, रेल मंत्री महोदय द्वारा यह जो रेलवे का एप्रोप्रिएशन बिल पेश किया गया है उसका समर्थन करने के लिए मैं खड़ा हुआ हूँ । मैं आपका भी बहुत आभारी हूँ कि आपने मुझे इस बिल पर बोलने का अवसर दिया । मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री महोदय का ध्यान उनके उस आश्वासन की तरफ दिलाना चाहता हूँ जो उन्होंने हम लोगों को दिया था । हम लोग उत्तर बिहार से आते हैं । उत्तर बिहार में बहुत से ऐसे स्थान हैं जहाँ से लोगों को रेलवे स्टेशन पहुँचने के लिए 40-40 और 50-50 मील तक चलना पड़ता है । इस क्षेत्र में रेलों का उतना विकास नहीं हो पाया जितना होना चाहिए था । इसी कारण से उत्तर बिहार प्रत्येक स्टेट से पिछड़ा हुआ माना जाता है । उत्तर बिहार के पिछड़ेपन को देखते हुए हमारे भूतपूर्व रेल मंत्री जी ने यह आदेश दिया था कि वहाँ पर रेल बिछाने की योजनाएं बनाई जायें । इस दृष्टि से वहाँ पर बहुत-सी योजनाएं चलीं थीं । इन योजनाओं के लिए सरकार की तरफ से धन भी खर्च किया जा चुका है और इन योजनाओं का सर्वेक्षण भी हो चुका है । सर्वेक्षण के साथ-साथ रेलवे बजट में भी उसका प्रावधान किया गया था । लेकिन जनता सरकार ने इन सारी योजनाओं को रसातल में फेंक दिया ।

हमारी एक भी योजना की पूर्ति नहीं हो सकी । उदाहरण के लिये हमने सकरी हसनपुर लाइन का बार-बार आग्रह किया है और बीच-बीच में आवर्जें आईं तो

रलमत्ता महोदय का ध्यान इस पर गया । लेकिन फिर भी अभी तक वह लाइन जिसका भारतवर्ष के भूतपूर्व रेल मंत्री ने उद्घाटन किया था जिसका फस्ट अलाटमेंट आफ ड्रा हो चुका था फिर भी आज उसका पता नहीं है कि वह रेलवे लाइन बनेगी या नहीं । यह उस अविकसित एरिया में है जहाँ आज भी यह मालूम होता है कि आजादी ब्लेसिंग टच वहाँ नहीं करने पाई है ।

महोदय, ब्राडगेज के लिये समस्तीपुर दरभंगा, इस लाइन का भी सर्वेक्षण हो चुका है । वह भी ऐसी ही पड़ी है और उस पर कोई काम प्रारम्भ नहीं किया जा रहा है । इस बारे में रेलवे विभाग के अधिकारी लोगों ने कई बार आश्वासन दिया है कि अगले महीने की फलानी तिथि से काम प्रारम्भ हो रहा है लेकिन चार-पांच वर्ष हो रहे हैं परन्तु यह काम पूरा नहीं हो रहा है । इसी तरह से एकजोनल आफिस दरभंगा में स्थापित करने के लिये मंत्री महोदय ने आश्वासन दिया था परन्तु उसकी भी को चर्चा नहीं है । तो इस इस अविकसित एरिया के लिये रेलवे के विकास के सम्बन्ध में जो भी योजना बनाई गई है उसका वहाँ कोई नामो-निशान नहीं है । इसलिये हम रेल मंत्री से निवेदन करते हैं कि सकरी हसनपुर लाइन जिसका कि उद्घाटन कर दिया गया था उसका कार्य अगले महीने से प्रारंभ हो रहा है और इस तिथि से प्रारम्भ होगा इस को बताने की कृपा करें । इसके लिये बिहार की जनता आपका आभार प्रकट करेगी ।

महोदय, हमारे वर्तमान रेल मंत्री की कृपा से रेलवे में पंचकुअलटी आ गई थी और जो यात्रियों की असुविधा थी वह प्रायः दूर हो चुकी थी । लेकिन अतः वह पंचकुअलटी नाम की, समय की पाबन्दी नाम की चीज धीरे-धीरे लुप्त होती जा रही है । अब कोई गांड़ी

ऐसी नहीं है जो चार-चार पांच-पांच घंटे लेट न हो और फिर सुनाया जाता है कि वह फिर दो घंटे लेट है। इसलिये मेरा आग्रह है कि समय की पाबन्दी की ओर ध्यान दिया जाये। हर गाड़ी समय पर चले, इसकी व्यवस्था की जाये। साथ ही साथ रिजर्वेशन जो शेड्यूलड कास्ट को दिया गया है उसमें जितना कोटा उनको मिलना चाहिए उतना नहीं मिलता है। इस बारे में शिकायतें आई हैं कि रेलवे प्रशासन में धाड़ली की जा रही है और रेलवे हरिजन इम्प्लाइज के साथ अच्छा व्यवहार नहीं किया जा रहा है। वर्तमान रेलवे मंत्री महोदय बहुत मानवतावादी और बहुत बड़े विद्वान हैं, मेरा उनसे निवेदन है कि गरीब तबके के जो लोग हैं, जो हरिजन हैं, जिस पर अत्याचार हो रहा है और मामूली बातों के लिए सस्पेंड हैं, व्यक्तिगतरूप से उन मामलों को देखने का कष्ट करे और इस तरह से उनके साथ न्याय करने की कृपा करें।

अभी तक कई बार हम लोगों की तरफ से आग्रह हुआ है कि पटना से एक गाड़ी खास कर दिल्ली के लिये चले। लेकिन अभी तक इस मांग की पूर्ति नहीं की गई है। जो भी गाड़ियां वहां आती हैं वह दूसरी जगह से आती हैं, फल यह होता है कि बहुत से लोगों को रिजर्वेशन नहीं मिल पाता है और उससे वहां के लोगों को बहुत असुविधा होती है। इसलिये एक नई ट्रेन पटना से दिल्ली के लिये दी जाये और उसका नाम गंगा जमुना एक्सप्रेस रखा जाये। आशा है कि हमारी इस मांग पर शीघ्र ही विचार किया जायेगा।

श्री इशमलाल यादव : यह गाड़ी वाराणसी होते हुए हो।

श्री राममगत पासवान : यह वाराणसी होते हुए जाये।

हमारे साथी कह चुके हैं "जयन्ती जनता एक्सप्रेस" पटना होते हुए आती है जो कि हफ्ते में दो ही बार चलती है। इससे हम लोगों को बहुत असुविधा होती है। इसलिये मेरा निवेदन है कि इसको प्रत्येक दिन चलाया जाये। अब यह न्यू दिल्ली में नहीं रुकती है ओल्ड दिल्ली में रुकती है। इसलिये मेरा यह भी निवेदन है, और आपके लिये यह एक मिनट की बात है अभी आदेश दे दें कि कल से यह गाड़ी न्यू दिल्ली आकर रुके ओल्ड दिल्ली के बदले, इसलिये रेलवे मंत्री महोदय मेरा आग्रह है कि "जयन्ती जनता" और विक्रम शिला एक्सप्रेस नई दिल्ली आये इसलिये मैंने रेल मंत्री जी का ध्यान इस ओर आकर्षित किया है। इन शब्दों के साथ मैं आपका आभार प्रकट करता हूँ।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SAWAISINGH SISODIA): Mr. Ramakrishnan, with the request that you have to complete your speech within five minutes.

SHRI R. RAMAKRISHNAN (Tamil Nadu): Mr. Vice-Chairman Sir, this is my maiden speech in this august House and I crave the indulgence of the Members if I make any faults therein.

At the outset, I must congratulate our hon. Minister, Pandit Kamalapati Tripathi whom we can all very well describe as the father of fast trains in India. In fact, I will not be flattering when I say that I can call him the Bhishma Pitamaha of the Indian Railways. And we hope that he will guide this Ministry for many more years to come.

Sir, the railways are a very huge ocean and just like eternal vigilance is the price of democracy, eternal vigilance is the price of economy as far as the Railway Ministry is concerned. I can only be by a number of check and counter-checks that the economy

[Shri R. Ramakrishnan]

of the railways can be kept up and it can be made efficient.

One lesson have to learn from foreign countries is about the punctuality of the trains. I need not remind the Members of the old joke about a train arriving sharply at the scheduled time of 6 A.M. and then everybody learning to their consternation that it was yesterday's train. Of course, the Indian Railways have moved far ahead of these things. But one thing which the hon. Minister can ensure is to have a system of incentives for the various trains so that all the trains can run on time.

Then, Sir, the advanced technology and sophistication which has come in the world today should be taken advantage of by the Indian Railways. I could not find details of the exact amount being spent on electronics and instrumentation, but I would request the hon. Minister to keep this high on the order of priorities so that this can contribute a lot to the efficiency and punctuality of the Indian Railways.

I would now point out a few shortcomings in the railways about which all of us are aware and about which the Minister can do something. One is about missing parcels, thefts and non-settlement of claims on time. If a special cell can be set up to dispose of old and outdated claims, it will go a long way in clearing up the back-log. Then hon. Members like Mr. Bagai-tkar have referred rightly to the great insecurity on the trains. It is not merely in the regions of Madhya Pradesh or Uttar Pradesh or Chambal Valley that dacoities and other things are taking place. Today we find that in all routes, including the so-called safe routes like the Madras-Vijaya-wada route, thefts are taking place, squads with CID men in mufti must be pasted in all the trains to see that this is minimised. Another thing is

regarding the speeding up of the fast J trains. Today a fast train like the Tamil Nadu Express goes very fast up to a particular region and then becomes a slightly slower train. So attention must be paid to this matter so that it can be speeded up further.

In this connection, I would also request the hon. Minister to see that the frequency of trains like the Sabar-mati Express and the Ganga-Cauvery Express, which are now running once and thrice a week, is increased since there is a very heavy load on these sectors.

Another thing that I would like to place before the hon. Minister is the doubling of the Madras-Rameswaram line is carrying very heavy traffic with so many trains running on it. And from Madras there is double line only up to Villupuram. This whole line must be made a double line so that goods traffic and passenger traffic can improve.

On railway catering I would like to say a few words. The Indian Railway catering was very well known and reputed in the days when I was a young boy. But today I find that the standard of catering has deteriorated as also the conditions of hygiene on the Railways where it is done. I would request the hon. Minister to kindly look into this matter.

Then, it is 33 years since the British gave us independence, but unfortunately the last vestiges of British imperialism are still with us. Some of the Railway officials are going about, in saloons, which is at the cost of the passengers, at the cost of another compartment which can be attached to the train. I would request the hon. Minister to look into this and abolish the saloon system once and for all. In this connection, I would like to say that the saloon system was introduced when there were no facilities like travellers' bungalow or dak bungalow. Today every small village has a PWD bungalow or some other bungalow.

where the Railway officials can stay. Hence the saloon system can be immediately dispensed with. Another thing on behalf of the South. Tho Ooty Hill, Railway, which is a showpiece like the Darjeeling Railway, should be stepped up and, if possible, this can also be dieselised so that it can be quickened. Today it takes about six hours from Mettupalayan to Ooty. If it is dieselised, it will take only about two hours or so, and all of us can enjoy the scenic beauty.

Before I conclude, I would like the hon. Minister to kindly expedite the expansion of the Madras Central Station which has already become over-congested. If there are any problems with the State Government, I can assure you on behalf of the ruling AIADMK Government that these can be sorted out so that it can be improved once and for all.

Finally, I would like the hon. Minister to take credit for introducing a Bullet Train—like the Hickori Express in Tokyo, of which the hon. Minister is aware. A similar train can be introduced somewhere in India so that the Indian Railway's flag can be kept high.

श्री कमलापति त्रिपाठी : मान्यवर, मैं बड़ा कृतज्ञ हूँ कि आपने हमारे इस एप्रोप्रिएशन बिल पर माननीय सदस्यों को इतना बोलने का अवसर दिया। रेलवेज ऐसा महकमा है कि उसके बारे में जब चाहे तब, और जिस समय चाहे उस समय, कोई बोलने के लिए खड़ा हो जाए तो कुछ न कुछ बोलने को मिल जाता है—बड़ा भारी महकमा है, मान्यवर। तीन दिन तक लोक सभा में बहस हुई जेनरल डिस्कशन में; तीन दिनों तक इस माननीय सदन में जेनरल बहस हुई, काफी कुछ लोग बोले। मान्यवर, मैंने उसका उत्तर भी यहाँ दे दिया था काफी विस्तार से। एप्रोप्रिएशन बिल जब लोक सभा में पेश हुआ तब दिन-भर वहाँ बहस हुई, उसका भी उत्तर दिया। अब यहाँ एप्रोप्रिएशन बिल आया जाव्ते से और माननीय सदस्यों

ने, और शायद ऐसे बहुत से लोगों ने जिन्हें जेनरल डिस्कशन के समय बोलने का अवसर नहीं मिला, उन्होंने इसमें हिस्सा लिया। मैं उन सब का बड़ा कृतज्ञ हूँ कि इतनी दिलचस्पी उन्होंने दिखायी है रेल के महकमें में। यही इस बात का संकेत है कि इस महकमें का बहुत बड़ा महत्व है देश की जनता के जीवन में। अतः इसकी उन्नति और इसका अच्छा संचालन होना आवश्यक है और हम सब लोग जो कि इस महकमें से या इसके संचालन से संबंध रखते हैं उनका यह परम कर्तव्य है देश के प्रति और देश की जनता के प्रति, कि यथा समय रेल संचालन में भी सुधार ला सकते हैं तो उसको जल्दी से जल्दी लाने की कोशिश करें।

मान्यवर, जो बातें आज उठाई गई हैं उनमें कुछ बातें तो नीति संबंधी हैं जो पहले भी उठाई जा चुकी हैं और जिनका उत्तर दिया जा चुका है और कुछ बातें ऐसी हैं जो स्थानीय आवश्यकताओं की ओर रेल विभाग का ध्यान आकर्षित करने के लिए की गई हैं। अपनी स्थानीय आवश्यकताओं के लिए जिन लोगों ने आवाज उठाई है उनसे तो मैं यही प्रार्थना करता हूँ कि आप कृपा करके उन बातों को मेरे पास लिखकर भेज दें और मैं यह आश्वासन देना चाहता हूँ कि जो कुछ आपकी मांग, जो कुछ सुझाव आपका होगा उसके संबंध में गंभीरता के साथ सरकार विचार करेगी और जो कुछ भी संभव माना जा सकता हो उसको करेगी। बहुत सी सीमाएँ हैं मान्यवर, और सबसे बड़ी सीमा तो यह है कि हमारे पास धन का अभाव रहता है। मांग बहुत ज्यादा है, उन सीमाओं के रहते हुए भी जहाँ तक हम से वन पड़ेगा उन मांगों पर ध्यान रखेंगे और उनको पूरा करने की चेष्टा करेंगे। मान्यवर, दो-तीन बातें कही गयीं जिनका जिक्र करना मैं मुनासिब समझता हूँ। मैं आप का अधिन समय नहीं लूँगा। अभी आपको वोट भी लेना है, इस बिल को पास भी होना है, मुझे स्वयं जल्दी पड़ो हुई है, कि यह बिल जल्दी से पास

[श्री कमलापति त्रिपाठी]

हो जाय। तो दो-तीन बातें कही गयी हैं जिनकी ओर संक्षेप में संकेत कर देना आवश्यक है।

एक बात हमारे मलिक जी ने उठायी — फिर वहीं बात जो उस सदन में उठायी जा चुकी थी, जिसका उत्तर दे चुका था। जो हमने एक स्थान पर यह जिक्र कर दिया कि हमारी एफीशिएन्सी 76-77 से तीन सालों में घटी है और अब उसे बढ़ाना है तो यह समझा गया जैसे हम कोई चोट कर रहे हैं पुरानी सरकार के ऊपर। मान्यवर, मैंने बिल्कुल इस इरादे से नहीं कहा था और इसकी सफाई मैंने उस सदन में दे दी थी और इस सदन में भी दे दी थी जब जनरल डिस्कशन का जवाब दे रहा था। वह तो, मान्यवर, एक वास्तविकता है जो सामने रखने की कोशिश की। सन 76-77 में 212 मिलियन टन माल की ढुलाई हुई। 77-78 जो बेस इयर माला है बोनस को लिंक-अप करने के लिए उसमें 211 मिलियन टन की ढुलाई हुई। यह तो रिकार्ड की बात है—सन 76-77 में 212 मिलियन टन और 77-78 में 211 मिलियन टन। इस हिसाब से 77-78 में ढुलाई कम हुई, लेकिन 77-78 को बेस माना क्योंकि बोनस को प्रोडक्टिविटी से लिंक-अप करना था। 77-78 में रेलवे की ढुलाई को लीड ज्यादा मिली है और लीड ज्यादा मिलने से आमदनी भी हुई। इसलिए उसे बेस इयर मान लिया। इसलिए इस इरादे से नहीं कहा था कि हमारा कोई दोषारोपण करने का इरादा था।

एफीशिएन्सी के बारे में मैंने जरूर कहा था। वह भी एक वास्तविकता है। अभी हमारे सदस्यों ने इस बात का जिक्र किया कि 76-77 में गाड़ियां टाइम से चलती थीं, लोग धड़ी मिला लेते थे, लेकिन अब पांच-छः महीने हो चुके हैं लेकिन गाड़ियां दो-दो, तीन-तीन घंटे लेट चल रही हैं। मैं उसकी जिम्मेदारी अपने ऊपर लेता हूँ कि पांच-छः महीने हो गये हैं, अभी तक हम लोग बराबर

कोशिश कर रहे हैं तब भी पंचवर्गलिटी जिस तरह हमें मिल चुकी थी, करीब 95 परसेंट, 96 परसेंट वह नहीं आयी है। मैंने पूछा लोगों से तो कहा गया कि हमारी डिसिप्लिन में ढील आ गयी है, इस वजह से यह होता है। हम सब कोशिश कर रहे हैं कि उस लक्ष्य को प्राप्त कर सकें।

वनर्जी साहब चले गये या बैठे हैं, उन्होंने रिजर्वेशन की बात कही कि कंप्यूटर से उसका काम किया जाय। मैं बताना चाहूंगा कि इस विषय में कार्यवाही की जा रही है। हम उसकी चेष्टा कर रहे हैं, लेकिन रिजर्वेशन में तकलीफ हो गयी है। 76-77 में रिजर्वेशन बड़े आराम से हो जाता था, बहुत भ्रष्टाचार कम हो गया था। वगन के मिलने में बहुत भ्रष्टाचार कम हो गया था। इन चीजों में थोड़ी सी बढ़ातरी हो गयी है जिसे दुरुस्त करने की हम कोशिश कर रहे हैं। खाली वास्तविकता को हमने कहा। डिटेरियोरेशन पहले से जरूर हुआ है। पहले एक सरकार थी, अब दूसरी सरकार आयी है तो जिम्मेदारी तो सरकार के ऊपर आती है। इस विचार से हमने कहा कि जिम्मेदारी हमारे ऊपर है, हमें उसे पूरा करना चाहिए। जो पहले एफीशिएन्सी हमें प्राप्त थी वह नहीं है उसे प्राप्त करने की चेष्टा करनी होगी। इस इरादे से हमने कहा। हमारा मतलब किसी सरकार के ऊपर दोषारोपण करने का नहीं था।

दूसरी बात, यहां भी रेलवे बोर्ड के बारे में बात कही गयी। बागाईतकर जी ने कह दिया कि सामन्तवादी परम्परा चल रही है। मैं भी बहुत इस तरह का विचार व्यक्त किया करता था कि रेलवे बोर्ड की क्या जरूरत है, उसे नहीं रहने देना चाहिए। जब मैं रेलवे का मंत्री हुआ, पिछली बार ढाई साल तक था तो मुझे ऐसा लगा कि मेरा विचार गलत था। रेल का महकमा ऐसा है कि जिसको चलाने के लिये रेलवे बोर्ड का होना अत्यंत आवश्यक है अन्यथा इस तरह से यह चल नहीं सकता है और यह ख्याल कि इसमें जो आफिसर आते

हैं वह कैसे होते हैं तो मैं बताना चाहता हूँ कि वह लोग नीचे के स्तर से आते हैं। 20 वर्ष का, 15 वर्ष का, 25 वर्ष का अनुभव लेकर आते हैं उनका करेक्टर रोल होता है, उनका काम देखा जाता है, उनका अनुभव देखा जाता है, उनकी योग्यता देखी जाती है और सब से बढ़ कर नीचे से लेकर ऊपर तक का उनको अनुभव होता है, सारी जानकारी रेलवे के महकमे की उसके संचालन की उनको होती है। और रेलवे बोर्ड में कोई सामंतवादी नहीं होता। एक तो उनका मैकेनिकल मेम्बर होता है। रेलवे में तरह तरह की मैकेनिकल चीजें होती हैं उनके लिये, दूसरा होता है सिविल इंजीनियर उसमें इंजीनियरिंग का बहुत सा काम होता है। एक आपरेशन की साइड का काम देखने वाला होता है और एक जो उसका फाइनेंस एस्पेक्ट होता है उसको देखने वाला होता है। यह लोग रेलवे बोर्ड में होते हैं और यह कहा गया कि एडमिनिस्ट्रेटिव रिफार्म्स कमीशन ने जैसा कहा उसके अनुसार उसमें कमी कर दो तो उस चीज को दंडवते जी ने पूरा कर दिया। एडीशनल मेम्बर को हटा दिया। यह उस कमीशन की रिपोर्ट थी उसके अनुसार वह हटा दिये गये और अब खाली मेम्बर्स रह गये हैं। उन्होंने स्वयं लोक सभा में खड़े होकर कहा था कि रेलवे बोर्ड का होना अत्यन्त आवश्यक है और इसके बिना चल नहीं सकता। उन्होंने कहा था कि मैं जब विरोधी पक्ष में बैठा था अब भी कहा करता था कि रेलवे बोर्ड का रहना रेल के संचालन के लिये आवश्यक है। मैं तो जब टाइम टेबिल उठाता हूँ तो मेरी समझ में नहीं आता, पढ़ा लिखा हूँ, लेकिन मैं समझता हूँ कि जिस तरह से गाड़ियां चलती हैं लाखों किलोमीटर दूर तक, हजारों गाड़ियां आपकी चल रही हैं, अगर आदमी को उन का अनुभव न हो तो यह एक घंटे या एक दिन भी चल नहीं सकती। तो मैं समझता हूँ कि यह ख्याल कि वह निरर्थक चीज है गलत है और मैं समझता हूँ कि रेलवे बोर्ड का रहना जरूरी है और उसमें आप के एक्सपर्ट लोग होते हैं, विशेषज्ञ होते हैं इंजीनियरिंग

के, मैकेनिकल साइड के, आपरेशनल साइड के और नीचे से अनुभव लेकर वे लोग आते हैं और यह एक अच्छा सेल है और इसका रहना आवश्यक है, इस के रहने की आवश्यकता है और इसके लिये ऐसा विचार रखना ठीक नहीं है।

एक तीसरी बात उन्होंने कही और उस से मैं सहमत हूँ। यह समस्या हमारे सामने हैं। उन्होंने कहा कि तुम सरते में माल ढोते हो। यह बात सही है। माल ढोते हैं सरते में थोड़ा बहुत सोशल वर्डन हमारे ऊपर होता है। सबरबन ट्रेन्स में हम किराया कम लेते हैं। मजदूर आते हैं बम्बई में, कलकत्ता में दूर दूर से और उन से कम किराया हम लेते हैं जितना उन पर खर्च होता है उस से कम लेते हैं और 243 करोड़ का बोझ हर साल पड़ता है हमारे ऊपर। आप का यह कहना सही है कि तुम अपने ऊपर यह बोझ लादते चलते हो। सोचना चाहिए कि यह बोझ कैसे दूर हो। लेकिन इस के साथ साथ उन्होंने यह भी कहा और यही हमारी समस्या है कि उन्होंने कहा कि कांस्ट स्ट्रक्चर जो होता है उस का एक महत्व होता है यातायात में। अगर दाम बढ़ायेंगे तो सारी चीजों के दाम बढ़ जायेंगे। तो एक तरफ तो आप कहेंगे कि दाम मत बढ़ाइये और दूसरी तरफ आप कहेंगे कि घाटा मत उठाओ। तो चले कैसे हमारे सामने यही समस्या है और इस पर सोचने की जरूरत है। अब की जो फ्रेट रेट बढ़ा या कुछ फायर बढ़ा तो 122 करोड़ का घाटा है। वह हमने सुना दिया था और फिर शायद सुनाने की आवश्यकता नहीं है। यह सब लोग जानते हैं। यह सोशल वर्डन हमारे ऊपर है। 243 करोड़ का घाटा हम उठाते हैं, 122 करोड़ खर्च है जिसमें इंस्टालमेंट आफ डियर-नैस अलाउंस 37 करोड़ है, इनक्रीज

[श्री कमलापति त्रिपाठी]

इन डीजन प्राइस 55 करोड़, इनकीज इन प्राइस आफ स्टोर्स 20 करोड़, इंप्रूवमेंट इन रनिंग अलाउंस 10 करोड़, कुल 122 करोड़। 38 करोड़ का डेफिटिड हम एंटरिंग बजट में दिखा चुके हैं। कुल 160 हुआ और 243 करोड़ का बाटा सोशल वर्डन पर उठते रहते हैं। इस प्रकार 400 करोड़ रुपये का घाटा हो गया। आज हमारे फाइनेंस मिनिस्टर ने एक बात कही। हमारी पार्टी ने यह स्वीकार किया है कि जो लाभ उठाता है जिस चीज का उसका खर्चा वह स्वयं वहन करे। अगर हम यह न करते तो जनरल ऐक्सेचर के ऊपर यह भार डालते। यह मुनासिब नहीं होता। इसलिए हमने उतना ही बढ़ाया है जितना अत्यन्त आवश्यक है हमारे लिए इस कमी को पूरा करने के लिए। नहीं तो टैरिफ कमेटी की जो सिफारिश थी उसके हिसाब से बढ़ाते तो बहुत ज्यादा बढ़ जाता। तो मान्यवर, मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि हमारा कोई इरादा नहीं था बढ़ाने का। हमें तकलीफ हुई है इस बात से। किसी सज्जन ने कहा कि आपने बोझ लाद दिया साधारण जनता के ऊपर। हमें तकलीफ हुई लेकिन रेलों को चलाना है तो जितना खर्चा है वह चलना चाहिये नहीं तो रेलवे चल नहीं सकती।

श्रीमन, डकैतियों का जिक्र किया गया।

SHRI SYED SHAHEDULLAH: I could not follow the losses exactly. What does the hon. Minister mean by social burden because paying for losses is not social burden. At the same time, I could not understand...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SAWAISINGH SISODIA): No interruptions, please. First let him finish.

SHRI S.YED SHAHEDULLAH: I just want to understand. It is the basic principle of transport economics.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SAWAISINGH SISODIA): Please ~e your seat.

SHRI KAMLAPATI TRIPATHI: Loss on passenger services is Rs. 175.45 crores and loss on low-rated commodities such as salt, fodder, food-grains and live-stock comes to Rs. 53 crores. Loss on freight concessions and relief measures is Rs. 15 crores. This comes to Rs. 243 crores. This is the break-up.

SHRI SYED SHAHEDULLAH: Will you charge the same for coal as you charge for gold?

श्री कमलापति त्रिपाठी : क्या कहा इन्होंने मैं समझ नहीं पाया।

श्री नागेश्वर प्रसाद शाही : कोयले के लिए वही चार्ज करेंगे जो सोने के लिए चार्ज करते हैं ?

श्री कमलापति त्रिपाठी : रेलवे कोई व्यावसायिक संस्थान नहीं है। खाली प्रॉफिट के मोटिव से काम नहीं करता। समाज की सेवा करना भी इसका कर्तव्य है। यह जरूर है कि अपनी स्थिति वह ऐसी रखे ताकि यह चलती रहे। नहीं चलेगी तो समाज सेवा जो यह करती है वह भी बन्द हो जाएगी। इसको चलाते रहने के लिए इतना इंतजाम जरूर करना चाहिए कि अपने पैरों पर खड़ी हो सके और चल सके लेकिन कमाने के लिए यह किराये बढ़ाती हो, यह कहना ठीक नहीं है। दूसरे सदन में कहा गया था कि यह कैपिटलिस्ट स्ट्रक्चर है। हमने कहा कि यह कैपिटलिस्ट स्ट्रक्चर नहीं है, यह सोशल स्ट्रक्चर है। हमसे मांग की जाती है और कहा जाता है कि बैकवर्ड एरियाज में चला दीजिए रेल लाइन। यह भी

कहा गया कि उसकी इकानामिक्स देखें। हम एकानामिक्स देखेंगे तो कभी उन एरियाज की उन्नति नहीं हो सकती। मैं भी मानता हूँ। मान्यवर, एक छोटी सी घटना मुझे याद आ गई, वह मैं कह दूँ। मैं उत्तर प्रदेश में सिचाई का मंत्री था। जब इंजीनियर्स से कहता था कि फलां जगह नहर निकालो तो वह कहते थे कि वहाँ सर्वे कर लिया, नहीं निकल सकती। एक बार, दो बार, तीन बार, चार बार मैंने सुना कि नहीं निकाल सकते। फिर मैंने कहा कि इसके माने यह है कि जो ऐसा एरिया है उसकी उन्नति नहीं हो सकती और जब कभी कोई काम शुरू कीजिए तो 10 वर्ष, पांच वर्ष तक वह अनइकोनोमिक रहेगा और बाद में जब वह बढ़ेगा तो काम ही शुरू नहीं किया जाएगा। मान्यवर, काम शुरू हुआ। खबर यह है कि जिन को वह अनइकोनोमिक कहा करते थे 5-6 वर्षों में वह इकोनोमिक हो गया। मान्यवर, ऐसी कई बातें हैं। यह कंपटलिस्ट स्ट्रक्चर नहीं है, इसका प्रोफिट मोटिव नहीं है। यह एक सोशल स्ट्रक्चर है। हमने जो बढ़ाया है वह इस इरादे से बढ़ाया है कि अगर उसके चलते जितनी साधन की आवश्यकता है वह हम दे नहीं सकते तो वह बैठ जायेगी और वह बैठ जायेगी तो हम न समाज की सेवा करते हैं और जो बहुत बड़ी सेवा कम करते रहे हैं चाहे डिफेंस की हो, इंटेग्रेसेशन की हो, डाट अफेक्टिव एरिया की सेवा की हो, सामान पहुंचाने की हो, कोई काम नहीं हो सकेगा। जब हम लाभ उठाते हैं तो इसके लिये कुछ दें ताकि वह चलती रहे।

एक बात डकैती की कही गई। बगैतकर जी ने ठीक कहा कि देहरादून एक्सप्रेस में डकैती हुई। इसके बारे में सवाल भी किया गया। उसका उत्तर भी आने वाला होगा या गया होगा।

510 RS—6.

यह बात हुई है। डकैतों के मामले में मैं पहले भी कह चुका हूँ कि मैं बहुत परेशान हूँ। रेलें भी देर से चल रही हैं। 126 साल हो गये हैं। मैं वह मानता हूँ कि जिस प्रकार से ये घटनाएँ पिछले दो-तीन चार साल से हुई हैं इतनी शायद ही पहले कभी हुई होगी, कम हुई होंगी और अगर हुई होंगी तो हमारे सामने नहीं आती थी। मैं इसको भी मानता हूँ। यह कह देना कि इसकी जिम्मेदारी प्रदेश की सरकार पर है क्योंकि ला एंड आउटर की जिम्मेदारी उनके ऊपर है और रेलवे की कोई जिम्मेदारी नहीं है यह मैं बिल्कुल नहीं मानता। हमारा टिकट खरीद कर आदमी गाड़ी में बैठता है वह जरूर यह सोच कर बैठता है कि हमारी जान-माल की रक्षा यह जो गाड़ी चलाता है इसके ऊपर है। जो भाल अपना बुक कराता है वह यह समझता है कि रेलवे में हमने बुक किया है और इसका चार्ज भी हम दे रहे हैं, किराया दे रहे हैं तो हमारा सामान ठिकाने से हमारे घर पहुंच जाए। मैं समझता हूँ जितनी स्टेट गवर्नमेंट की जिम्मेदारी है वैसी ही जिम्मेदारी हमारी भी है नैतिक भी, दृष्टिगत भी। इसी ब्याल से हम लोगों ने इस ओर कुछ ध्यान दिया है। स्टेट गवर्नमेंट से बातचीत की है। जी० आर० पी० स्टेट गवर्नमेंट की रखती है। हमारी आर० पी० एफ० है। इसको पुलिस पावर्स नहीं है। यह न किसी को गिरफ्तार कर सकती है, न चालान कर सकती है और न किसी की रिपोर्ट लिख सकती है। जी० आर० पी० की स्ट्रेंथ बहाई जाए ऐसा हमने उनको कहा है। स्टेट गवर्नमेंट से बातचीत की है। बहुतों ने मंजूर किया है कि हम बड़ा देंगे। लेकिन उनका एक फार्मूला है कि 50 परसेंट खर्चा हम दें और 50 परसेंट खर्चा रेलवे दे। तो हमने उसको मंजूर कर लिया। 50 परसेंट खर्चा हम उठा रहे हैं और 50 परसेंट स्टेट गवर्नमेंट उठा

[श्री कमलापति त्रिपाठी]

रही है। बहुतां से मंजूरी आ गई है और कुछ मंजूरी आने वाली होगी। वह स्ट्रेच बढ़ाई जा रही है। हमने अपने यहां एक एंटी इकैती सेल भी कायम किया है और उसका एक डी० आई० जी० आर० पी० एफ० में रखा है। उसमें आर्म गाइ भी है। वह जी० आर० पी० की मदद करेगा। हम कोशिश करेंगे कि वह इस प्रकार की चीजों को रोकने की कोशिश करे। हम देखेंगे कि उसमें हमें कितनी सफलता मिलती है। वह बड़े दुख की बात है और हम स्वयं परेशान हैं कि इस प्रकार की बातें क्यों होती हैं। साधारण लोग जो यात्रा करते हैं वे यह समझ कर करते हैं कि हम अपने स्थान पर सुरक्षित पहुंच जाएं। अगर उसमें इकैती पड़ती है तो चाहे प्रदेश सरकार हो या रेलवे का महकमा हो सब का उत्तरदायित्व है और सब के लिये शर्म की बात है।

अधिक बात कुछ मुझे और कहनी नहीं है। बगैतकर जी ने कहा कि तुम यह बात देखों कि किस तरह से एक सुपर फास्ट ट्रेन चलाते हो तो तीन माल गाड़ियों का काम रक जाता है। यह बात सही है। यह हमें मालूम है। आप जानते हैं कि सुपर फास्ट ट्रेनों की मांग ने कितना नाक में दम कर रखा है। जिसे देखो कहता है चलाओ सुपर फास्ट ट्रेन। बिहार वाले हैं यह हमारी जिन्दगी दूधर किये हुए हैं। यह कहते हैं पटना से दिल्ली के लिये सुपर फास्ट ट्रेन चलाओ, जल्दी से जल्दी चलाओ। मिश्रा जी तो यह कह रहे थे कि कल ही चलाओ।

डा० रफीक जकारिया (महाराष्ट्र) :
बागाईतकर साहब की बात मत मानिये।

श्री सदाशिव बागाईतकर : इनकी ही बात मान लीजिए।

श्री कमलापति त्रिपाठी : फास्ट ट्रेनों भी चलानी हैं और साथ साथ हम सोच रहे

हैं कि जितनी फास्ट ट्रेनें चलाती हैं उनके साथ-साथ यह भी देखना चाहिए कि पैसेंजर ट्रेनें कितनी चल रही हैं क्योंकि साधारण यात्रियों की सुविधाओं की तरफ भी ध्यान देना बहुत जरूरी है। पैसेंजर गाड़ियां भी चलनी चाहिए। माल ढोने का भी इंतजाम होना चाहिए। इन सारी बातों में हमें कोई न कोई समन्वय करना होगा ताकि दोनों काम हो सके।

रिजनल इम्बेलैन्स को खत्म करने की बात भी कही गई है। जो नई-नई रेलवे लाइनें हम निकाल रहे हैं उनको भी हम निकालेंगे इन लाइनों पर गाड़ियां चले और साथ साथ माल ढोने का भी इंतजाम हो सके, इन दोनों बातों को हमें देखना है। हमारे देश में रेलवे का एक्सपेंशन हो ताकि यात्रियों को अधिक से अधिक सुविधा मिल सके, यह हमारा लक्ष्य है। हमारे देश में यात्रा करने का रेलवे सबसे बड़ा साधन है। हमें माल-गाड़ियां भी चलानी हैं। इन सारी कठिनाइयों पर काबू पाने की हम कोशिश करेंगे।

मान्यवर, मैं सदन का अधिक समय नहीं लेना चाहता हूं। सिर्फ एक बात कहना चाहता हूं। केजुअल लेबर के बारे में माननीय सदस्यों ने कुछ बातें कही हैं। मैं स्वयं इस मामले में काफी दिलचस्पी ले रहा हूं। हमारे यहां केजुअल लेबर का रेक्यूटमेंट आप-रेशन साइड पर बन्द कर दिया गया है। मेरे विचार से जो केजुअल लेबर इस वक्त काम कर रहे हैं उसको पहले हम रेगुलराइज कर दें और उसके बाद नया रेक्यूटमेंट करें। हम इस बात की कोशिश कर रहे हैं कि जितनी अधिक संख्या में और जितनी जल्दी हो सके, हम केजुअल लेबर को रेगुलराइज कर दें क्योंकि हम मानते हैं कि गरीब लोगों को तकलीफ नहीं होनी चाहिए। जो लोग मेहनत करते हैं उनको किसी प्रकार का कष्ट नहीं होना चाहिए। मैं माननीय सदस्यों को इस बात का आश्वासन देना चाहता हूं कि इस विषय में हम कोई न कोई कार्यवाही अवश्य करेंगे।

श्री पासवान जी ने शेड्यूल्ड कास्ट्स की बात कही। आप जानते हैं कि शेड्यूल्ड कास्ट्स का एक कोटा होता है। अगर हमें तीन आदमी लेने होते हैं और उन तीन आदमियों में से दो आदमी जनरल साइड के हैं और एक आदमी शेड्यूल्ड कास्ट का है तो अगर शेड्यूल्ड कास्ट्स के केन्डी-डेट परीक्षा में ठीक नहीं निकल पाते हैं तो उस कोटे को खत्म करके जनरल साइड का तीसरा आदमी ले लिया जाता है। इस विषय पर हम बहुत गम्भीरता से विचार कर रहे हैं। इसका मतलब तो यह होगा कि इस प्रकार से उनका कोटा कभी पूरा ही नहीं हो सकता है। हम देख रहे हैं कि इस कठिनाई को कैसे खत्म किया जाय। इस पर हम विचार करेंगे। मैं पासवान जी को यह आश्वासन दिलाना चाहता हूँ कि इसके लिए हम कोई न कोई तरीका निकालेंगे। इन शब्दों के साथ मैं आप सब लोगों को धन्यवाद देता हूँ।

श्री लाङ्गती मोहन निगम : पंडित जी से मैं बहुत विनम्रतापूर्वक एक निवेदन करना चाहता हूँ। आपने कहा कि सुपर फास्ट ट्रेनें चलाने के लिए लोग बहुत हल्ला मचाते हैं। इस संबंध में मैं एक सुझाव देने की कोशिश करूंगा। हर सुपर फास्ट ट्रेन में अगर आप 10 डिब्बे लगाते हैं तो उसमें पैसेंजरो के साथ 4 डिब्बे लगा दें और माल गाड़ी के लगा दें। मैं समझता हूँ कि ऐसा करने से किसी प्रकार का हल्ला नहीं होगा।

श्री कमलापति त्रिपाठी : आपके सुझाव पर मैं विचार करूंगा। लेकिन मुझे लगता है कि तेज गाड़ियों के साथ माल गाड़ी के डिब्बे चलाना गलत होगा। इससे नुकसान हो सकता है।

श्री नागेश्वर प्रसाद शाही : आप समस्तीपुर-बाराबंकी लाइन का उद्घाटन कब करेंगे ?

उपसभाध्यक्ष (श्री सवाई सिंह सिंसो-बिया) : अब आप बैठ जाइये। उद्घाटन बहुत हो चुके हैं।

श्री नागेश्वर प्रसाद शाही : मैं सिर्फ इतना ही पूछ रहा था।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SAWAISINGH SISODIA): Now I will put the motion. The question is:

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 1980-81 for the purposes of Railways, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

The motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SAWAISINGH SISODIA): We shall now take up clause by clause consideration of the Bill.

Clauses 2 and 3 and the Schedule are added to the Bill.

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

SHRI KAMLAPATI TRIPATHI: Sir, I move:

"That the Bill be returned."

The question was put and the motion was adopted.

STATEMENT BY MINISTER

Re. Recognition of the Government of Peoples Republic of Kampuchea Headed by President Heng Samrin

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI KAMLAPATI TRIPATHI): Mr. Chairman, Sir, on behalf of my colleague, the Minister of External Affairs, who is busy in the Lok Sabha