

[श्री राम विलास पासवान]

तो उसकी पास बक में, उसके बैंक में कम से कम 50 हजार रुपया उसके नाम पर जमा रहेगा और जिस दिन किसी जेबूर के बैंक में 50 हजार रुपया जमा रह जाएगा तो मैं नहीं समझता हूँ कि कोई बाप अपने बेटे की किसी के घर काम करने की इजाजत देगा, कोई बाप अपने बेटे को रोड पर भीख मांगने की इजाजत देगा।

5.00 P.M.

इसीलिए उपसभाध्यक्ष महोदय, सरकार की मंशा है कि इस संबंध में कानून बनायें। हम इसके लिए सेंट्रल लेजिस्लेशन लाने जा रहे हैं और अन्तर्ग्रामांड्रज्ड लेबर के संबंध में कानून बनाने जा रहे हैं।...

THE VICE-CHAIRMAN (DR. G. VIJAYA MOHAN REDDY): I request the hon. Minister to continue next time.

Now, we will take up further discussion on the Railway Budget.

BUDGET (RAILWAYS), 1990- GENERAL DISCUSSION AND RESOLUTION APPROVING RECOMMENDATION OF RAILWAY CONVENTION COMMITTEE, 1989—Contd.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. G. VIJAYA MOHAN REDDY): Shri Ashwani Kumar.

SHRI RAM AWADHESH SINGH:

श्री अश्विनी कुमार गणेश कुलकर्णी (महाराष्ट्र)
रेलवे मिनिस्टर कहाँ हैं ... (व्यवधान)

(Bihar): The Minister must be here.

THE LEADER OF THE HOUSE (SHRI M. S. GURUPADASWAMY): The hon. Member knows the conventions. The other Ministers are present. The other Ministers are equally responsible.

SHRI RAM AWADHESH SINGH: The Railway Ministry presents its own Budget. (Interruptions) Is he likely to come after some time?

THE MINISTER OF PETROLEUM AND CHEMICALS (SHRI M. S. GURUPADASWAMY): The discussion is going on in the other House. He will come soon.

श्री राम अवधेश सिंह : रेलवे बजट में कलेक्टिव रिस्पॉन्सिबिलिटी नहीं है...
(व्यवधान)

THE VICE-CHAIRMAN (DR. G. VIJAYA MOHAN REDDY): Please allow the speaker

श्री राम अवधेश सिंह : श्रीमन्, मेरा प्वाइंट ऑफ़ आर्डर है, व्यवस्था का प्रश्न है। चूंकि रेलवे बजट रेल मंत्री जी पेश करते हैं जो ग्राम बजट से अलग है, इसलिए रेलवे मंत्री को रेल बजट पर बहस के समय मौजूद होना चाहिए।....

(व्यवधान)

THE VICE-CHAIRMAN (DR. G. VIJAYA MOHAN REDDY): Already, the Leader of the House has explained.

श्री राम अवधेश सिंह : आपकी द-स्था क्या है? जब तक नहीं आते, आप इसको रोक दीजिए ... **(व्यवधान)**

THE VICE-CHAIRMAN (DR. G. VIJAYA MOHAN REDDY): The Minister is there. He is taking down the points. The Railway Minister will join soon. You please allow the speaker.

SHRI RAM AWADHESH SINGH: The Railway Minister must be here.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. G. VIJAYA MOHAN REDDY): He is attending the other House. He will be coming and joining very soon. You allow the speaker.

श्री अश्विनी कुमार (बिहार) : माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, नई सरकार के रेल मंत्री ने कुछ घोषणायें बजट में और कुछ घोषणायें बजट से पूर्व मंत्री बनने के बाद की हैं जिनमें से दो घोषणाओं का मैं स्वागत करता हूँ। इनमें से एक तो यह है कि हमारी बहुत दिनों से उत्तर बिहार की रांग रही है कि उत्तर प्रदेश को छितीनी और गडरौना को बगहा से जोड़ा जाए। उसके लिए उन्होंने पुल का शिलान्यास किया है। मैं उनसे आपके माध्यम से यह बात पहुंचाना चाहता हूँ कि वह ऐसा पुल है जिसका तीसरी बार शिलान्यास

हो रहा है। दो बार इसका शिलान्यास भूतपूर्व प्रधान मंत्री श्रीमती इंदिरा गांधी कर चुकी हैं और अब तीसरी बार यह हो रहा है। वहां की शिलार्यो भी अपने भाग्य को रो रही हैं। मैं इतना ही कहना चाहूंगा कि इस शिलान्यास के बाद वह पुल बने, रेलवे लाइन चालू हो और उसका भाग्य उसी प्रकार से न हो जिस प्रकार से पहले के दो शिलान्यास वहां पड़े हुये हैं और अपने भाग्य को रो रहे हैं।

**[उपसमाध्यक्ष (श्री मीर्जा इशविबेग)
पीठासीन हुए]**

महोदय, इसी प्रकार उन्होंने घोषणा की है कि उत्तर बिहार की दरभंगा-रामस्तीपुर लाइन का वह दोहरीकरण करेंगे। यह भी कई बार शुरू हुआ और कई बार इसके लिए बजट प्रावधान हुए, कई बार रुका, परन्तु आज तक पूरा नहीं हुआ। क्या मैं आशा करू कि इस बार यह काम संपन्न होगा? अगर वह स्पष्टीकरण कर सकेंगे, उसका कोई समयबद्ध कार्यक्रम दे सकेंगे कि कितने समय में इस कार्यक्रम को पूरा कर सकेंगे तो मैं उनका स्वागत करूंगा।

श्रीमन्, उन्होंने बिहार को जो इतने वर्षों से रेल की दृष्टि से पिछड़ा हुआ प्रान्त है और अब तो मंत्री जी भी उस स्टेट से चुनकर आए हैं और वहां पर जैसे कुछ देशों में डबल डैकर यानि दो मंजिली ट्रेन चलती हैं, लेकिन बिहार में सिंगल डैकर भी डबल डैकर की तरह चलती हैं अर्थात् जिसने लोग गाड़ी के अंदर होते हैं उतने ही उसके ऊपर भी होते हैं, उनको कुछ सुविधा देने का आशवासन दिया है। श्रीमन् इस डबल डैकर ट्रेन में जो लोग सफर करते हैं उनमें से कुछ गिरते हैं, कुछ मरते हैं और कुछ गंतव्य स्थान पर पहुंचते हैं। उनके लिए हम सुविधाओं की बात करते हैं तो वह कहते हैं खजाने खाली हैं, परन्तु इस खजाने खाली के बाद भी कुछ कर सके तो उसकी ओर ध्यान देने की बहुत जरूरत है। इसके साथ ही जब भी हमारा ध्यान बिहार की ओर जाता है तो दक्षिण बिहार

को जो मांग है वह बहुत पुरानी है कि बरौनी, कोडरमा, हजारीबाग और रामगढ़ ये जो इंडस्ट्रियल बेल्ट है, इसके इकानामिक सर्वे में कहा गया है कि यह इकानामिक नहीं है। लेकिन इतना कोयला इस क्षेत्र से आता है तो यह इलाका इकानामिकल हो सकता है। मैं मंत्री महोदय से आग्रह करूंगा कि इसकी ओर ध्यान दें।

श्रीमन् अब यह प्रश्न आता है कि खर्चे बहुत बढ़ रहे हैं, रेलवे स्टाफ की सेलरी बढ़ रही है, महंगाई बढ़ रही है परन्तु आमदनी उतनी नहीं हो रही है। तो मैं आपके सामने कुछ सुझाव रखना चाहता हूं जिनके द्वारा रेलवे की कार्यक्षमता बढ़ सकती है। ऐसा नहीं है कि वह सुझाव मंत्री जी के लिए बिलकुल नए होंगे, परन्तु फिर भी उनके विचारार्थ मैं उनके सामने रखना चाहता हूं।

श्रीमन् रेल मंत्रालय की बहुत दिनों से यह नीति बन गई है कि जो इंजिन कोयले से चलने वाले हैं स्टीम इंजिन उनको समाप्त कर दिया जाए। जितनी मात्रा में इंजिन घट रहे हैं उतनी मात्रा में टारगेट पूरा नहीं हो पाता। जितनी मात्रा में इंजिन के लिए कोयले की सप्लाई हो रही है उसका जितना इंजिन में जाता है उसके साथ ही खलासी, रेलवे के बड़े से बड़े अफसरों के घरों का चूल्हा भी उसी कोयले से जलता है। इसलिए इस कोयले की हटाने की जो मांग है उसके लिए बाधा उपस्थित हो रही है। तो मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि ऐफिशियेंसी लाने की दृष्टि से जो इकाशमी की बात होती है उसका बड़ा भाग चोरी, डकैती का भाग है क्योंकि जो कोयले के रेक्स चलते हैं उनमें कोयला चोरी होता है, गिरता है इसलिए इस भाग को शोध्रातिशीघ्र समाप्त किया जा सके तो अच्छा होगा।

जहां तक डीजल इंजन के उपयोग का प्रश्न है, कई बार इस प्रकार का आर्टिकल मैंने पढ़े हैं जिनमें रेलवे अधिकारी कहते हैं कि जितना डीजल इंजन को काम करना चाहिये उतना काम आज उनसे नहीं लिया जा रहा है। यह कितना सत्य है, कितना गलत है, यह तो बड़े तकनीकी

(श्री अश्विनी कुमार)

लोग बतागेंगे जो रेलवे बोर्ड में हैं, लेकिन इस प्रकार के आर्टिकल्स मैंने बारबार बड़े हैं जिनमें लोग कहते हैं कि एक डीजल इंजन कालीकट तक गाड़ी ले जा सकता है तो 12 घंटे बाद उसको छुट्टी देने की क्या जरूरत है क्योंकि उसको इस प्रकार से मोबिलाइज किया जा सकता है कि उससे पर्याप्त काम लिया जाय। उससे काम ले सकें तो ज्यादा एफिशियेंसी बढ़ सकेगी। हमारा खर्चा भी कम हो सकेगा और उससे खर्चा निकालकर डेवलपमेंट में लगाया जा सकता है। इसी प्रकार से हमने आर्टिकल्स पढ़े हैं कि एक्सपर्ट लोग कहते हैं कि एक कोच यहां से लखनऊ जाता है जो रात को 10 बजे चलता है और सुबह 7 बजे वहां पहुंच जाता है। फिर 7 बजे से शाम को 8-9 बजे तक वह 8-10 घंटे खड़ा रहता है और उसका उपयोग नहीं होता है। अगर हो सके तो उसी इंजन से, उसी डिब्बे से अगर 4 या 8 घंटे उपयोग किया जाये तो एफिशियेंसी बढ़ सकती है और डबल डैकर को सिंगल डैकर बनाया जा सकता है और अधिक आमदनी रेलवे को हो सकती है। मेरा निवेदन है कि मंत्री जी इस ओर ध्यान दें। यदि उसका उपयोग किया जा सके एफोसियेंसी बढ़ाने की दृष्टि से तो मेरा ख्याल है कि उसके अन्दर कुछ लाभ हो सकेगा।

इसी प्रकार से जब हम रेलवे की इथर बुक उठाकर देखते हैं तो आज गुड्स ट्रेन की एवरेज स्पीड, मेल ट्रेन की एवरेज स्पीड, पैसेंजर्स ट्रेन की एवरेज स्पीड वही है जो आज से 20 साल पहले थी, उसमें कोई बड़ा परिवर्तन नहीं आया है। सारा इलैक्ट्रिफिकेशन हो गया है, सारा मेट्रोमैटिक सिगनलिंग हो गया है, एक से एक आधुनिकतम चीजें आ गयीं, कुछ नयी ट्रेन आ गयीं, शताब्दी आ गयीं, स्वागत है बहुत अच्छी ट्रेन चल रही है। लेकिन एवरेज स्पीड पर क्या असर पड़ रहा है और उसका एक दूसरा परिणाम होता है। एक ओर हम आगे जाते हैं। यहां से कानपुर और कानपुर से लखनऊ तक की ट्रेन है और

जो एक 5 घंटे से पहुंचती है और दूसरी ट्रेन 9 घंटे लेती है। एफोसियेंसी की ओर बढ़ रहे हैं, कहीं-कहीं एक सिम्बल हो रहा है, एवरेज पैसेंजर्स गाड़ियों की जब तक एफोसियेंसी नहीं बढ़ेगी जहां कि बल्क ग्राफ पैसेंजर्स ट्रेवल करते हैं तो यह कितना उचित होगा, मैं यह आपके सामने एक प्रश्न रख रहा हूँ।

अब रेलवे के कई एक विभाग हैं, जिसकी मैंने चर्चा भी की है और आज फिर कहना है कि रेलवे के अन्दर प्रति वर्ष पिछले चार साल के जो आंकड़े मेरे पास हैं, सत्ताइस सौ करोड़ से लेकर तैंतालिस सौ करोड़ की स्टोर की परचेस होती है। यह जो स्टोर परचेस का डिपार्टमेंट है, यह मर्कनिकल डिपार्टमेंट के साथ टैग-अप है और यह जो स्टोर परचेस है, यह इंडियन रेलवेज हैं, उनका जितना खर्चा है उसका 45 प्रतिशत केवल स्टोर की परचेस के ऊपर लगता है। 55 प्रतिशत में बाकी सारे खर्चे हैं। उसके लिये कई मेबर्स हैं, इंजीनियरिंग हैं, इलैक्ट्रिकल हैं, ट्रैफिक हैं, सब प्रकार के हैं। कई उसके देख-रेख करने वाले हैं और वह इतना महत्वपूर्ण विभाग है कि उसको टैग-अप करके मर्कनिकल के साथ रखा गया है। उसके लिये जब एस्टीमेट्स कमेट्री से उसके बारे में प्रश्न किया गया तो उससे कहा गया कि यह उचित नहीं है। एस्टीमेट कमेट्री ने सुझाव दिया है कि इसको रखा जाय, जब रखा गया तो कहा गया कि वहां रेलवे की तरफ से यह कारण उपस्थित किये गये हैं कि यह अभी देना इसलिये उचित नहीं है क्योंकि मेबर्स की संख्या बढ़ जायेगी, जो कम्पैक्टनेस बोर्ड की है वह खत्म हो जायेगी और इस प्रकार का कोई न कोई कारण बता करके आपस के जो व्यक्ति बोर्ड में बैठे हैं उसके कारण उसको होने नहीं दिया गया। परन्तु जो उन्होंने तर्क दिये कम्पैक्टनेस बोर्ड के उसके बाद भी मेबर्स बढ़ें। जो रेलवे बोर्ड का चेयरमैन है वह आज संप्रेत हो गया है, उसकी तरफ कोई एक विभाग नहीं रह गया है। आज रेलवे के दो डिपार्टमेंट हैं, एक सिगनलिंग और एक स्टोर्स जिनका कि एपेक्स के अन्दर कोई देखभाल करने वाला नहीं था और दोनों एक से एक महत्वपूर्ण विभाग

हैं। आज तकतीकी युग है और धीरे-धीरे जैसे-जैसे कम्प्यूटराइजेशन हो रहा है, मीड-नाइजेशन हो रहा है, स्पेशलाइजेशन हो रहा है। हर एक व्यक्ति एक-एक विभाग का माहिर होता चला जाता है। मेडिकल में भी हम देखते हैं कि पूरे शरीर के डॉक्टर्स हैं। आंख का डॉक्टर अलग है, आंख में भी ग्राफिंग का डॉक्टर अलग है। एक-एक चीज का स्पेशलाइजेशन हो रहा है और इस युग में भी अपने को क्लब करके रखे हैं तो मैं मंत्री महोदय के सामने आपके माध्यम से, सदन के सामने निवेदन करना चाहूंगा कि स्टोर्स और जो टेलीकम्युनिकेशन उसका सिगनलिंग हैं, यह दो ऐसे विभाग हैं जिनको कि यदि आपने उचित स्थान दिया तो इस प्रकार से आगे करते में आपको थोड़ी सी एफिशियंसी के अन्दर सुविधा हो सकती है।

जब रेलवे के अन्दर मंत्री महोदय ने घोषणा की है कि हम फर्स्ट-क्लास के डिब्बे धीरे-धीरे समाप्त करेंगे, हम ए०सी० सुकिड स्लॉपर ज्यादा लायेंगे। इसमें किसी को एतराज नहीं है, स्वागत योग्य बात है। कम से कम कैरिंग कपेसिटी बढ़ेगी। परन्तु इसके लिये इन्वेस्टमेंट चाहिये। उन्होंने भी कहा है कि इन्वेस्टमेंट चाहिये। उसके लिये बंगलौर में, पटियाला में, कपूरथला में रोलिंग स्टॉक के नये-नये कारखाने बने हैं और कारखाने बनने के बाद एक-एक विभाग का बजट बढ़ रहा है, रेलवे का बजट हर साल बढ़ रहा है, ट्रैफिक रोलिंग बढ़ रहा है। उम्मीद प्रकार से इन दो विभागों का भी एक अलग हो जाना आवश्यक है और अलग रेलवे हमारे इस पब्लिक सेक्टर की बात आफ दि गिगैस्ट इंडस्ट्री है Railways is one of the biggest undertakings which employs the maximum number of people and serves the maximum, number of people in the country.

इस देश में जैसे कोयले का विभाग है, पेट्रोलियम का विभाग है। इसके साथ लाखों-करोड़ों लोगों का प्रतिदिन सम्बन्ध होता है। इसकी एफिशियन्सी बढ़ाने की दृष्टि से अगर यह विचार किया जायेगा तो इस में शायद लाभ होगा।

आज स्पेशलाइजेशन का युग है उसमें ऐसा करते हुए लाभ हो सकता है। उदाहरण के लिए कहना चाहूंगा कि जो आपकी सप्लाय मिनिस्ट्री है इसमें लगभग 3 हजार करोड़ का बाहर से इम्पोर्ट हर साल होता है उसमें एक सेक्रेटरी लेवल का व्यक्ति नियुक्त होता है जबकि रेलवे स्टोर को देखने वाला एक एडवाइजर किस्म का व्यक्ति होता है जो एक बोर्ड के मैनबर के नीचे काम करता है। इस विषय पर विचार करे जो केवल एफिशियंसी की दृष्टि से सही होगा।

जब एफिशियंसी की बात आती है तो एफिशियंसी के अंदर यह प्रश्न आता है कि जब हम रेल में चढ़ते हैं तो बाथरूम बड़े गंदे मिलते हैं। बिहार की गाड़ियां दो-तीन ही अच्छी हैं जहां यह सही मिलेगा आप पटना से रांची के लिए धनबाद के लिए, टाटा के लिए, मगध एक्सप्रेस से कभी भी बिना एनाउन्स किये जा कर देखिये कोई भी लेटरीन या बाथरूम ऐसा नहीं मिलेगा जो साफ होगा। उनमें सब में गंदगी मिलेगी, बदबू मिलेगी। उसके अंदर जाले लगे हुए मिलेंगे, मकड़ी लगी हुई मिलेगी। सब जगह गंदगी ही गंदगी मिलेगी। क्या कारण है? क्या उसके लिए स्टाफ नहीं है? ऐसा नहीं है, स्टाफ तो है पर काम नहीं करता। जब हम स्टेशन मास्टर को बुलाकर कहते हैं, पूछते हैं तो उसका एक ही उत्तर होता है कि साहब, यहां वह ऐसा बवेला करते हैं कि संभालना मुश्किल हो जाता है। कोई बात कहते हैं तो यूनियन के लोग स्ट्राइक कर देते हैं। यह मैंने इसलिए कहा है कि जो रेल मंत्री हैं सौभाग्य से वह स्वयं रेलवे की ट्रेड यूनियन के प्रतिष्ठित नेता हैं। हर समाज में कुछ लोग ऐसे रहते हैं जो कि गलत काम करने वाले होते हैं। ऐसी कोई स्कीम लाने की आवश्यकता है जिसके अंदर उनका मोटीवेशन हो, पार्टी-सिपेशन हो। चाहे किसी भी लेवल पर हो उनको ज्यादा जिम्मेदारी दे जिससे वह काम अच्छा करें। रेलवे का स्टाफ सब

वर्स्ट नहीं सबसे बॅस्ट पेड स्टाफ है। जब हम गांव में जाकर देखते हैं तो उनके सामने यह रेलवे स्टाफ रईस आदमी है। इनको बड़ी अच्छी सेलेरी मिलती है। उनको इस प्रकार से मोटीबेट करें जिससे वे उसमें भाग लेकर अपना समझ कर चोरी करना बंद करें। पिछले साल एक नया परिवर्तन आया। वैटरीज के आधार पर ट्रेन चलती थी और फिर डायनमोज पर चलती थी। बाद में वैटरीज हटा देनी पड़ी, डायनमोज हटा देना पड़ा। क्योंकि बड़ी मात्रा में वैटरी की लैड चोरी हो जाती थी। आज भी बड़ी मात्रा में रेलवे का सामान चोरी हो जाता है पता नहीं आपके गुजरात में होता है या नहीं पर हमारे यहां यू०पी०, बिहार में होता है। चोरी के अंदर रेलवे के स्टाफ का हाथ होता है। इसको रोकने के लिए, इस पिलफ्रेज को रोकने के लिए हमें कदम उठाने चाहिए। यदि हम इसको रोक सकेंगे तो बहुत बड़े घाटे को रोक सकेंगे और रोकने के बाद जो आगे की स्थिति है उसको आगे के निर्माण में लगा सकेंगे।

एक सुविधा आपने प्रदान की हुई है। इसको सुविधा कहिये या कटर्सी। यहां से रिजर्वेशन फोन पर की जा सकती है चार घंटे पहले। एम०पी० के लिए चार घंटे पहले रिजर्वेशन की व्यवस्था है। दुर्भाग्य से मैं कहना चाहता हूं कि यह व्यवस्था लखनऊ और पटना में नहीं है। इस व्यवस्था के लाभ के लिए भी हम एम०पी० के लिए चार घंटे पहले भी निर्णय करने पर प्रश्न चिह्न लगा रहता है। बाकि सीटें किसके लिए रिजर्व रहती हैं मुझे इसमें कुछ नहीं कहना है लेकिन इतना अवश्य कहना चाहता हूं कि रिजर्वेशन का दुरुपयोग होता है। भ्रष्टाचार का केन्द्र बन जाता है और जो भ्रष्ट लोग हैं उन्होंने तो कम्प्यूटर में से भी रास्ते निकाल लिए हैं। मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगा कि मेरे साथ जो घटना घटी है उसको बताना चाहता हूं। 9 साल से इस सदन का सदस्य हूं। 6 महीने पहले ही इस सरकार के आने के कुछ दिन पहले यह घटना घटी है। मैंने दो बार लिखकर भेजा कि मुझे लखनऊ से दिल्ली का रिजर्वेशन चाहिए और पहली बार मैं स्टेशन पर पांच मिनट

पहले पहुंचा। मैं क्या देखता हूं कि कोई जगह मेरे लिए उन्होंने रिजर्व नहीं की थी। कहीं न कहीं कोई लीपापोती चल रही है। कोई उसके लिए जिम्मेदारी लेने को तैयार नहीं है। गलती क्या है, उसके पीछे स्पष्ट बात यह है कि हमारा आदमी वहां गया तो कहता है कि जो चढ़ावा चढ़ना चाहिए, वह नहीं मिला। अगर मेम्बर पार्लियामेंट से भी भ्रष्टाचार की अपेक्षा की जाय तो फिर क्या हो सकता है। मैंने राइटिंग में भी दिया है। इस ओर भी ध्यान देने की जरूरत है।

कुछ ऐसे बड़े नगर हैं जैसे बम्बई है, कलकत्ता है, पटना है, लखनऊ है, जहां पर बड़े पैमाने पर मेम्बर पार्लियामेंट आते-जाते हैं वहां कोई विशेष अधिकारी रहे जो इस सुविधा को देख सके तो ठीक रहेगा। एक विचित्र अनुभव यह भी हुआ है, यह मेरा व्यक्तिगत प्रश्न नहीं है कि ए०सी० में सेकेन्ड क्लास के दो वर्ष चाहिये तो एक नीचे की मिलेगी, और एक ऊपर की। नीचे की दोनों वर्ष नहीं मिलती हैं इसी प्रकार से मेरा अनुभव यह भी रहा है कि पटना में मैंने वर्ष रिजर्व करवाई तो कौन की साइड की वर्ष मिली। इस संबंध में आप क्या व्यवस्था करते हैं, यह मंत्री जो पर छोड़ देता हूं इतनी सुविधा की अपेक्षा तो हम कर सकते हैं और यह कोई ज्यादा बड़ी सुविधा नहीं है। इसलिए मैं सुझाव देना चाहता हूं कि जो भ्रष्टाचार के केन्द्र हैं उनको आपको तोड़ना होगा, चोरियों को रोकना होगा। मैं पुनः आपसे आग्रह करूंगा कि आप एक नई संस्कृति रेलवे में लाये हैं, आप स्वयं मालिक भी हैं और मंत्री भी हैं और ट्रेड यूनियन के प्रतिनिधि भी हैं आपको सबका विश्वास प्राप्त है। आप कोई न कोई योजना जरूर लाइये जिसमें लेबर का पार्टिसिपेशन हो। एक्शियन्सी के लिए यह जरूरी है कि खर्च में कमी हो। लेबर को कुछ मिलता है और वह भी बोनस के रूप में, तो मुझे कोई एतराज नहीं है। लेकिन जो रा-मेटरियल है, उसमें कुछ ज्यादा सुविधा देकर आप नई योजना की शुरुआत कर सकते हैं और हमारी रेलवेज हमारी भिन्न-भिन्न पब्लिक सेक्टर के लिए एक उदाहरण बन सके,

इसका प्रयास होना चाहिये। दुनिया में अभी एक हवा चल रही है, अमेरिका में भी और रूस में भी, कि पब्लिक सेक्टर को कम किया जाय, मैं इसका पक्षधर नहीं हूँ। इनमें जो प्रोफिट हो वह सबके पास जाना चाहिए। मिर्फ किसी के स्वार्थ के लिए कोई काम नहीं होना चाहिए। समाज और कंज्यूमर के लिए जो ठीक हो उसकी ओर ध्यान जाना चाहिए।

एक और बात है जिसका संबंध जनता से है। उसके अन्दर कुछ सुधार हुआ है, लेकिन वह सिर्फ दिल्ली में है। दिल्ली में टेलीफोन इतने लगा दिये गये हैं कि कौन ट्रेन कितनी लेट है इसका पता तुरन्त लग जाता है। लेकिन यह सुविधा पटना, लखनऊ और रांची जैसे शहरों में नहीं है। वहां पर पता ही नहीं चलता है कि कौन ट्रेन कितनी लेट है। कभी-कभी तो ऐसा होता है कि एनाउन्समेंट दो घंटे लेट होने की जाती है किन्तु गाड़ी पांच घंटे लेट होती है। इसका परिणाम यह होता है कि तीन घंटे तक लोग स्टेशन पर पड़े रहते हैं। यह एक विचित्र स्थिति है। कहीं न कहीं कोई कम्युनिकेशन गैप है। दिल्ली से कोई गाड़ी लेट चल रही है और वह 9 घंटे लेट है तो एक दो घंटे तो वह बीच में कलकत्ते तक मेक-अप कर सकती है। कलकत्ते में कहा जाय कि वह दो घंटे लेट है और वह लेट हो चार घंटे तो इससे कन्ज्यूमर पैदा हो जाता है। इसको रोकने के लिए मंत्री महोदय कोई व्यवस्था कर सके तो उचित होगा। दूसरी बात यह है कि गाड़ियों के लेट होने का कारण पता नहीं चलता है जैसे यह कोई टाप सीन्ट्रेट बात हो। लोगों को पता नहीं चलता है कि कहीं कोई एक्सीडेंट हो गया है या क्या हुआ है, इसको नहीं बताया जाता है। जिससे भी पूछो वह कहता है कि पता नहीं क्यों लेट है। आपके पास रेलवे का अपना इंटरनल वायरलेस सिस्टम है, हाट लाइन है और आपका अपना पोस्टल सिस्टम भी है। इनसे आप पाता कर सकते हैं कि किसी गुडस ट्रेन के कारण या पैसंजर ट्रेन के कारण गाड़ी लेट है। लोगों को इस बात की चिन्ता रहती है कि कहीं कोई दुर्घटना तो नहीं हो गई है और उनके मन में एक धुकधुकी बनी रहती

है कि क्या हुआ है जिसके कारण ट्रेन लेट है। कहीं कोई डिरेलमेंट हुआ है या क्या हुआ है। अगर उन्हें पता चल जाय कि क्या स्थिति है तो वे अपने संबंधियों को जाकर देख सकते हैं और उनकी देखभाल कर सकते हैं। आपका कोई संबंधी हो तो आपकी समझ में आयेगा। मैं जानता हूँ कि जो रेलवे के अधिक नजदीक हैं वे इस बात का अनुभव नहीं करते हैं। उसको हाट लाइन पर सारी खबरें मिल जाती हैं कि क्या हुआ है। लेकिन यह सूचना जनता को नहीं मिलती है। मैं बताना चाहूंगा कि जनता को ग्राम केन्द्र से कितनी सुविधायें सूचनायें, देने के बारे में दे सकते हैं कि ट्रेन लेट हुई है, क्यों हुई है, क्या हुआ है इसको दें। इस संबंध में आप जनता को कॉन्फिडेंस में लीजिये और लेट रनिंग की सूचना के संबंध में उनकी जितनी शिकायतें हैं उनको दूर करने की कोशिश कीजिये। अगर आप लेट रनिंग रोक सके तो यह बहुत अच्छी बात है। लेकिन इस विषय पर मैं इस समय चर्चा नहीं कर रहा हूँ। पर जो लेट रनिंग होती है उसके बारे में मैं चर्चा कर रहा हूँ कि इसके बारे में आप किस तरह से जनता को कॉन्फिडेंस में ले सकते हैं।

इसके बाद में पूर्वी उत्तर प्रदेश की समस्या के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ और उसके पश्चात् मैं अपनी बात समाप्त करूंगा। जौनपुर से मेरा एक मानसिक नाता और रिश्ता रहा है। आज भी मेरा वहां से नाता और रिश्ता है। जौनपुर के आसपास के जिलों के 25 लाख लोग बम्बई में रहते हैं सुविधा की दृष्टि से जो जनता गाड़ी चलती है उसमें एक बोगी जौनपुर से रिजर्व होती है जिसमें मात्र 80 लोगों के बैठने की जगह होती है। उसमें भयंकर भीड़ होती है और इसके कारण लोगों को आने-जाने में बहुत कठिनाई होती है। क्या मंत्री महोदय इस पर विचार करेंगे कि एक-आध एकस्ट्रा बोगी जौनपुर के नाम से और दें या दो गाड़ियां ऐसी हैं, महानगर और दादरा एक्सप्रेस, जो बम्बई से वाराणसी तक आती हैं, क्या मंत्री महोदय उनको वाराणसी से जौनपुर तक बढ़ाने की बात सोच सकते हैं। इसी प्रकार से जौनपुर

से कलकत्ता के लिये मात्र एक ट्रेन है। अब जौनपुर काफी बड़ा औद्योगिक केन्द्र बन गया है। दून एक्सप्रेस में मात्र 4 बर्थ हैं। क्या मंत्री महोदय इन 4 बर्थों को 20 या 25 वर्ष करके ऐसी सुविधा वहाँ की जनता को देने की सोच सकते हैं लेकिन जब हम सुविधाओं की बात करते हैं तो कहा जाता है कि खजाना खाली है। मैं जार्ज फर्नांडीज साहब से यह निवेदन करना चाहूँगा कि आप जितनी भी सुविधायें प्रदान कर सकते हैं; अपने बजट भाषण में उन सुविधाओं की अगर घोषणा करें, तो मैं उसका स्वागत करूँगा।

उपसभाध्यक्ष (श्री सी. जे. इशरिंगे) : इसका प्लानिंग कमीशन देता नहीं है। वरना तो सब सुविधायें दे देंगे।

श्री अश्विनी कुमार : मैंने जो सुझाव दिये हैं मुझे आशा है कि मंत्री महोदय अवश्य विचार करेंगे। मैं बाहर से कोई नई चीज़ें नहीं मांग रहा हूँ। मैं उनकी एफिसियेंसी को आभास कर रहा हूँ और वे इस विभाग की एफिसियेंसी को बढ़ाकर इन योजनाओं को पूरा करने का प्रयास करेंगे ऐसी मुझे आशा है।

इन शब्दों के साथ मैंने प्रारम्भ में जैसा कहा है कि छिल्ली की घोषणा हुई है। वहाँ पर तीन शिलान्यास पहले से ही इंदिरा गांधी के समय में हो चुके हैं और चौथा आपने किया है। उसका काम शीघ्रातिशीघ्र खत्म हो, इस शुभकामना के साथ.....

रेल मंत्री (श्री जार्ज फर्नांडीज) : तीन साल में होगा।

श्री अश्विनी कुमार : हमारी शुभकामना है कि आप इसमें सफल हों और इस सफलता में हमारा और आपका योगदान हो, इन शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

SHRI A. G. KULKARNI (Maharashtra): Mr. Vice-Chairman, Sir, I am happy to get this opportunity to place my views before the House...

(Interruptions) ----- I thank Mr. Panwar and Mr. Bansal for giving their time to me.

Sir, generally I do not take the time of the House on these matters, but I am provoked to participate in this debate because the present ruling party has made some promises to the electorate about railway lines. Particularly, the Finance Minister, Prof. Dandavate, had assured the people that as soon the Government was formed in Delhi, the railways will move into Ratnagiri.

Sir, I am very happy that the railways are going to Ratnagiri; it is very nice. But let us have a look at the allocation of funds for railway lines in Maharashtra. I do not have any regional pride or prejudice. —many Members pride or prejudice—many Members speak of their own regions—but I do feel that I have got to say something on this. In Maharashtra there are four critical positions of railway lines. One is the Konkan Railway, as it is called. The second is the Marathwada Railway. The third is, there are two railway lines in Vidarbha. Mr. Vice-Chairman, I would request Mr. Fernandes. Though he is an agitator, being now a Minister he is a constructive colleague of mine. With the provisions made in the present Budget, which is the year in which all these railway lines will be completed? On the one side, Sir, the Finance Minister says that the railway line will move into Ratnagiri. I am really surprised. About conversion of the Marathwada railway line, you will find that the State Government has co-operated with the Central Government, the previous Government and the present Government. The Chief Minister of Maharashtra has called on the Railway Minister and has given assurance of co-operation in every respect. I don't want to take the time by reading from the letter which I have got. It seems that the Chief Minister of Maharashtra considered along with the Railway Board Member sharing of the expenditure to the extent possible. The Maharashtra Government has no resources

for this purpose, but they will float bonds. Under the Employment Guarantee Scheme they will make earthen work possible, so, Sir, I request the Minister of Railways particularly for conversion of the Marathwada railway line which, Sir, with the present allocation of Rs. 15 crores, will go up to the year 2010 or 2015, and people will not see that railway line completing.

Then, Sir, about the Konkan Railway, the same is the position. For the Konkan Railway there must be some extra allocation because Konkan is such a backward area that it requires funds apart from the western highway railway line.

Then, Achalpur-Yavatmal-Pulgao and Chandrapur-Gondia-Jabalpur in the Vidarbha area. I would request the Railway Minister to look into this matter. In this connection also a tentative agreement was reached with the Railway Board. It was not a decision. • I would read a particular para from that proposal. The proposal was this. The State Government requested the Railway Board and the Railway Ministry that this project be transferred from the administrative jurisdiction of the South-Central Railway with the Headquarters at Secunderabad to the Central Railway with the Headquarters at Bombay. Sir, this is necessary not only for this railway line, whether it is the Konkan Railway or it is the Marathwada Railway etc., but it is also necessary for the Kolhapur-Pune section of the South-Central Railway. This has to be transferred. Our difficulty, as I explained to the Railway Minister, is to the extent we have got no proper communication with the railway employees who come from Bangalore. They are recruited in Madras, and language difficulty is too much. Then, operational difficulties are there. So, I request that at least the Railway Minister, apart from providing funds for these railway lines, should transfer the section between Kolhapur and Pune to the Central Railway, which should be done on priority, so that

there is cultural connection in the Sholapur-Pune section. It) was our senior and respected colleague, Nana-saheb Gore who had led an agitation, and that line was transferred to the Central Railway. I am not interested in leading such an agitation. But I would request the Minister that the Kolhapur-Pune section of the South-Central Railway should be transferred.

Then, Sir, there is another need of the Miraj-Lathur line. The Miraj-Lathur line is a narrow-gauge line. There also the State Government has proposed that it will issue bonds in the name of the deity in Pandarpur, Vitthoba, so that that work can also be undertaken and finished as early as possible.

The last point which I want to make is that the Estimates Committee in one of its reports had recommended creation of a post of a Member Tourj. It was rejected on the ground that the compactness of the Railway Board would be sacrificed by having more members. It is now understood that subsequent to the plea «of compactness made in 1985, two further posts were created. So, I would request the Railway Minister to go into the recommendations of the Estimates Committee and act on it, because Estimates Committee's recommendations are very important.

श्री भंवर लाल पंडार (राजस्थान) :
उपसभाध्यक्ष महोदय, रेल बजट के संबंध में मैं अपने विचार व्यक्त करने जा रहा हूँ। माननीय रेल मंत्री जी जो रेलवे की लेबर यूनियन से लम्बे समय से संबंधित रहे हैं, उनके द्वारा जब यह बजट प्रस्तुत किया गया तो मन में, पेश होने के पहले यह आला थी कि इसमें लेबर यूनियनों का पूरा ध्यान रहेगा, गरीब जनता का भी पूरा ध्यान रहेगा और साथ ही भारत के रेल के विकास के संबंध में भी जो अब तक हमारे पहले विपक्ष के भाई और अब सत्ता में हैं, कुछ नयी चीजें दिखायेंगे लेकिन बजट आने के पश्चात् कुछ निराशा ही हाथ लगी।

मान्यवर, रेल तो सम्पूर्ण भारत में बिछी हुई पटरियों पर निरंतर चलती आ रही है एवं भविष्य में भी चलती रहेगी परंतु बजट के माध्यम से यह प्रदर्शित होता है कि क्या जनता की भावनाओं का सही रूप में प्रदर्शन हुआ है? क्या रेल देश की एकता व अखंडता बनाये रखने का एक प्रमुख स्रोत है, क्या बजट में क्षेत्रीय संतुलन बनाने के संबंध में प्रयास किया गया है? क्या रेल महज व्यावसायिक बनकर रह गई है अथवा सामाजिक उत्थान का भी उद्देश्य लिए हुए है? मान्यवर, इस संदर्भ में अगर रेल बजट का विश्लेष करें तो एक उद्धरण देकर मैं अपनी बात को आगे कहना चाहूंगा कि सबाल को पीठ पर बैठाए हुए एक घोड़ा चल रहा है, वह लोगों को चलता हुआ दिखता है। अब यह देखना है कि सवार घोड़े को चला रहा है अथवा घोड़ा सवार को ले जा रहा है। आपका सवार घोड़े को चला रहा है तो रेल बजट से यह मालूम होना चाहिए कि जनभावनाओं का प्रदर्शन हुआ है, जो नेशनल फ्रंट के घोषणापत्र में वायदे किए गए थे उन वायदों का पालन हुआ है या नहीं? मेरे सीनियर कूलिंग कुलकर्णी जी ने अभी बता दिया कि जो आश्वासन दिया गया था उसका पालन नहीं हो पाया। इसके साथ ही बजट क्षेत्रीय संतुलन बनाए हुए हैं या नहीं? यह भी इस बात का द्योतक है कि लगता है कि यह घोड़ा ही सवार को ले जा रहा है।

मैं इस संबंध में चूंकि राजस्थान से आ रहा हूं, इस बात के लिए तो हम रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा कि हमारी सरकार ने, उस समय हमारे नौजवान रेल मंत्री जी ने जो जो हमारी बातों पर गौर करते हुए, जो बात नई रेल के संबंध में कहीं थी, उनको इसमें जोड़ दिया गया है।

एक कोटा-चित्तौड़-नीमच, 56 किलोमीटर ब्राड-गेज को इस बजट में जोड़ने के लिए मैं उनको धन्यवाद देना चाहूंगा और इसके साथ ही जो बीरसगंज-जोधपुर 436 किलोमीटर और मुंबई-साधनपुर जयपुर-फुलेरा-जोधपुर, 443 किलोमीटर कनवशन मीटर-गेज से ब्राड-गेज का भी

जो प्रावधान इस रेल बजट में किया है, उसके लिए भी मैं धन्यवाद देना चाहूंगा।

मान्यवर, मैं पिछले तीन-चार साल से राजस्थान और विशेषकर पश्चिमी राजस्थान के विकास के संबंध में रेल की भूमिका जो होनी चाहिए, उसके संबंध में निवेदन करता रहा हूं और कुछ ऐसे-ऐसे छोटे टुकड़े जोड़ने के कारण लम्बी दूरी को कम किया जा सकता है, उसके लिए जो प्रस्ताव अब तक पेश करता रहा हूं, वह मैं पुनः दोहराऊंगा कि एक छोटा सा टुकड़ा बिलाड़ावर का जिसका 1983 में सर्वे करवा दिया गया हमारे निवेदन पर, दस करोड़ रुपये की एक छोटी सी राशि का जो टुकड़ा है और इसके जोड़ने से जोधपुर से अजमेर तक पहुंचने के लिए लगभग 150 किलोमीटर कम यात्रा करनी पड़ेगी यह छोटा सा 30-35 किलोमीटर का टुकड़ा है। अगर यह जुड़ जाता है, तो समय कम लगेगा, किराया कम लगेगा और यात्रियों को इस तरफ बहुत सुविधा हों जाएगी। यह टुकड़ा इस तरह से भी बहुत उपयोगी है कि जिस क्षेत्र में इस टुकड़े को जोड़ने का है, वहां पर इतने खनिज पदार्थ हैं और पिछले दह पंद्रह साल में जो उन खनिजों का दोहन हुआ है, उसके कारण वहां पर जो लाईमस्टोन है उसके लगभग सैकड़ों ट्रक्स भर कर बाहर जाते हैं, लेकिन इसको जोड़ने की बात हम रेल मंत्रालय को कहते हैं, तो वह कहते हैं कि यह इकनामिकली वायबल नहीं है। यही लगातार एक ही उत्तर पिछले सात आठ साल से आ रहा है। उस तरह की मौके पर जांच करके वाकई रेल मंत्रालय कभी अपना जवाब भेजती दिखाई नहीं दे रही है।

उसके साथ ही मेड़ता-पुष्कर-अजमेर, मेड़ता से अजमेर तक एक छोटा सा टुकड़ा है, उसका भी सर्वे करवा लिया गया है। उसके लिए काम करने के लिए कई दफा वायदे भी कर दिए गए, लेकिन नहीं जोड़ने से—मेड़ता में भीरा का और पुष्कर में हिंदुस्तान का इतना बड़ा तीर्थ और उसके बाद अजमेर में ख्वाजा पीर की दरगाह, तीन धार्मिक स्थलों को जोड़ने का यह छोटा सा टुकड़ा अगर जुड़ जाए, तो इससे तो धार्मिक स्थल जुड़ सकते हैं और जोधपुर-अजमेर की दूरी भी बहुत कम हो जाती है।

इसके लिए भी माननीय रेल मंत्री जी अपने स्तर पर देखने की कृपा करें, नहीं तो मंत्रालय तो अपना स्टीरियो टाइप जवाब हर समय भेजता ही रहा है।

मैं इस बात के लिए भी माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि जब उन्होंने सवाई माधोपुर और जयपुर-फुलेरा-जोधपुर के कनवर्शन को इस प्लान में जोड़ दिया, तो जयपुर से फुलेरा के बाद दिल्ली से अहमदाबाद वाला जो कनवर्शन ब्राड गेज का है, मेरे ख्याल से 1932 से यह बात रेल मंत्रालय के रेकार्ड में दे रहे हैं। हमारे पास उस समय के भी पत्र हैं।

दिल्ली अहमदाबाद रूट कितना महत्वपूर्ण रूट है वॉस्टर्न रेलवे, का जिसका अगर कनवर्शन हो जाता है मीटर-गेज से ब्राड-गेज में, तो इसके बीच में जयपुर, पाली में 1932 के बाद इतने इंडस्ट्रियल डाउन डिवेलप हो चुके हैं।

तो उससे पश्चिमी राजस्थान का कायाकल्प हो जाएगा, ऐसी मेरी मान्यता है। इस ओर भी जब आप जयपुर से फुलेरा तक आ गए हैं तो फुलेरा से घीरे-घीरे आबूरोड तक बढ़ें, उसके बाद फिर अहमदाबाद तक बढ़ें और इस बात को आप अपने अगले प्लान में जोड़ें। महोदय, एक जो बहुत बड़ी समस्या अहमदाबाद दिल्ली रूट पर है, मेरा जन्म-स्थान भी उसी रूट पर आता है पाली डिस्ट्रिक्ट में सोजत्र के पास बगड़ी नगर का। आजादी के बाद से पिछले 42-43 सालों में कोई पैसेंजर ट्रेन अभी तक एड नहीं हुई। लोग छतों पर चलते हैं। एक पैसेंजर ट्रेन 5 अप, 6 डाउन है। उसके अलावा जो छोटे शटल चल रहे हैं उनको आगे बढ़ाने के लिए मैं समय-समय पर निवेदन करता रहा हूँ। आप नयी रेल न दें, लेकिन जो चल रही है जिसमें एडीशनल कोचज की भी जरूरत नहीं है, केवल अपने कर्मचारियों से पूरा काम लेने की आवश्यकता है। उसके संबंध में भी मैंने कहा है कि 13 अप, 14 डाउन दिल्ली-

अहमदाबाद, जो कि 26 घंटे अजमेर पर पड़ी रहती है उसको अगर आप अजमेर से आगे आबू रोड तक बढ़ा दें तो वहां की गरीब जनता को जो बहुत ज्यादा बस किराया देकर जाना पड़ता है वह कम हो सकता है। इसी तरह 41 अप, 42 डाउन मैसाना आबू को और आ माड़वा जंक्शन तक बढ़ा दिया जाए उसमें कोई एडीशनल खर्च की भी बात नहीं। मैं मान्यवर मंत्री महोदय से, विशेषकर इस बात को इसलिए जोर देकर कहना चाहूंगा कि रेल मंत्रालय से आफिसर्स केवल यह जवाब देते हैं कि रेत का कांस्ट्रेट है, कांस्ट्रेट है या यह इकनोमीकली वाएबल नहीं है। मैं तो कह रहा हूँ कि आबू के वक्त में अगर कोई एक रैन का बोरा लेकर बैठ जाए तो भी वह उस रेत से कमाकर खा सकता है, फिर ये तौ रेल है। रेल चली नहीं कि फिर देखिए उसकी आमदनी कैसी होती है? लेकिन केवल एअर कंडीशन में बैठकर यह कह देना कि यह रात को इकोनामिक वाएबल नहीं है, अगर ये रात को एक्सटेंड होंगी तौ कोई पैसेंजर नहीं आएगा यह कह देना आसान है। आजकल तो लोग रात की करते हैं, डे ट्रेन को ट्रेन प्रिफर नहीं करते हैं। मुझे बड़ी हैरानी हुई जब आपके दस्तखत से हमारे पास जवाब प्रफेजा कि नाइट को पैसेंजर्स नहीं मिलेंगे। मैं आपसे निवेदन करूंगा कि ये ऐसे मुद्दे हैं जिनको कि थोड़ा-सा माइंड लेप्लाय कर आगे बढ़ाने की जरूरत है और अपने सनसेंस से जनता को राहत देने की बात है। इसी तरह 151 अप, 152 डाउन जो अजमेर ब्यावर शटल चलती है, वह ब्यावर पर पड़ी रहती है। आप उसे माड़वा जंक्शन तक एक्सटेंड कर दो तो गरीब जनता जिसे कि बस से जाना पड़ता है, सुविधा हो जाएगी इसी तरह 155 अप और 154 डाउन अजमेर ब्यावर जो चलती है, जिसे कि ब्यावर पर 12 घंटे का हॉल्ट मिलता है उसे भी आप एक्सटेंड कर दें। आप उसे साल में 3-4 महीने जब उर्स का मेला चलता है या रामदेवरा का मेला चलता है तब तो आप दो-तीन महीने के लिए एक्सटेंड करते ही हैं और उस समय आपको न ट्रेन की दिक्कत आती है और न रैक की

दिवकत आती है। एक रूटीन जवाब आपका दो-तीन साल से आ रहा है कि इसमें ट्रेक और रैक दोनों की डिफी-कल्टीज हैं। मुझे तो यह जवाब देखकर आश्चर्य होता है कि जब 2-3 महीने गाड़ी चलती है तब तो दिक्कत नहीं आती है और इस समय आपका ऐसा जवाब मिलता है। इसके साथ एक ट्रेन आपकी पिक सिटी जो दिल्ली से जयपुर है, वह आगे गरीब नवाज बनाकर उदयपुर तक पहले दिन उसे चलाया है और और रेगुलर एक वीक के लिए कर दिया है। मेरा एक ही निवेदन था कि जब आपने पूरा रेगुलर कर दिया है तो जो दिल्ली से जयपुर आकार, अजमेर से जो उदयपुर जाती है, वह तीन दिन अगर अजमेर से बाया भाड़वा जंक्शन उदयपुर भेज दें तो इससे जनता को लाभ मिल जाएगा। इससे आपका कोई डीशनल खर्चा भी नहीं होगा।

मैं जो भी निवेदन कर रहा हूँ, वह ऐसे प्रस्ताव हैं जिनसे आप पर कोई भार नहीं आने वाला है, आपके पैरामीटर के अंदर सब काम होने वाला है। आप लीजिए 5 अप-6 डाउन एक पैसेंजर ट्रेन हैं, जो अपने जीवन में 1932 से देख रहा हूँ। एक ही पैसेंजर ट्रेन वहाँ चल रही है अहमदाबाद-आगरा। इसमें आपने 01-05-89 से डीजल लगाकर कुछ कोच एड करने की बात कही इसमें 17 कोच की तो आपने केपसिटी बताई लेकिन चलती है 14-15 पर और डीजल लगने पर मुझे यह बताया गया कि टैबिन-कली आप 20 कोच ले जा सकते हैं। तो जब तक आप कोई एडीशनल ट्रेन नहीं दें, उस ट्रेन में कोच एड करके आप जनता को राहत दे सकते हैं।

थोड़ा निवेदन करना चाहूँगा पैसेंजर एमिनिटीज के लिए। आपने 28 करोड़ का प्रावधान इस बजट में किया। पैसेंजर एमिनिटीज की बातें पिछली सरकार भी करती रही है और आपने भी कहा है कि हम ज्यादा सुविधायें देंगे, माडल टाउन स्टेशन बना रहे हैं और

ऐसा कर रहे हैं, लेकिन एमिनिटीज के रूप में आप देखिए ए०सी० में भी और फर्स्ट क्लास में भी जो पानी का प्रावधान करने की आपकी एक स्टैंड्यूधरी लायबलटीज है, वह भी आप अभी तक पूरी नहीं दे पा रहे हैं। फर्स्ट क्लास में आज भी कोई जरीकेन नहीं और अगर आप जरीकेन देख लें तो आप पानी नहीं पीएँ। तो यह सुविधा जहाँ मिल सकती है, मैं तो यह कह रहा हूँ कि थोड़ा भाइण्ड एप्लाई करने की बात है। दिल्ली से पानी लेकर ट्रेन आगे बढ़ती है ए०सी० में, तो वह गरम पानी उसमें डाल देगा, अरे भाई, दिल्ली स्टेशन पर ही अगर कूलर का पानी उसमें डाल दिया जाए तो कम से कम कूलर का पानी तो लोगों को मिलेगा। यह छोटी छोटी बातें हैं जो कि डायरेक्शन्स देकर थोड़ी सुविधा दी जा सकती है।

कमाली ए०सी० ट्रेन के लिए पानी का प्रावधान करना चाहिए।

मान्यवर, बड़ी हैरानी होती है जब जोधपुर से हम दिल्ली आते हैं। आपने गेज प्लेटफार्म नम्बर 17, 18 और 19 तीन दिए हैं उन ट्रेनों के आने के लिए वह दैसे ही कम हैं। ट्रेन एक-एक घंटे प्लेटफार्म लेने के लिए रास्ते में, टाइम पर आने के बावजूद भी, पीछे खड़ी रहती हैं। मैं आपसे निवेदन करना चाहूँगा कि आप मेरे साथ चले, वह पैसेंजर प्लेटफार्म है या आपने उनको माल गोदाम बना दिया है? पैसेंजर गाड़ी से उतरकर उन तीन प्लेटफार्म पर आसानी से निकलकर बाहर नहीं जा सकता। यह आपकी गवर्नमेंट आने के बाद उन तीन प्लेटफार्म की स्थिति हुई है। मैं आपका ध्यान इस ओर और विशेष रूप से आकर्षित करना चाहूँगा कि क्या आज के आदमी को आपने माल बना दिया है? माल-गोदाम कर दिया है उन तीनों प्लेटफार्मों को? रेलवे कोड में क्या यह प्रावधान है कि पैसेंजर प्लेटफार्म पर आप माल भरकर डाल दें और वह स्टेशन से निकल नहीं पाए। कृपया इस ओर आज ही आप निर्देश दें कि वहाँ जो डम्बर किए हुए माल पड़े हैं, मैं पिछले दो-तीन महीने से देख रहा हूँ, जब जोधपुर से आता हूँ कि वहाँ से आदमी आसानी से निकल नहीं पाता।... (धंटी)...

अरावली एक्सप्रेस में दिल्ली से अजमेर तक कोई अटेंडेंट नहीं है। कोई आकर बैठे और कोई भी जाए, जबकि अटेंडेंट का प्रावधान आपके हर फास्ट क्लास में है। यहां लम्बे समय से, साल से 5 साल से मैं देख रहा हूं कि कोई नहीं है। इस ओर भी थोड़ा सा ध्यान दें।

एक विशेष बात जो मैं पिछले 6 महीने से देख रहा हूं, सुपर फास्ट मंदीर एक्सप्रेस, जोधपुर से ए०सी० फास्ट क्लास, को मैं हरी झण्डी दिखाकर लाया था। उसके पंखे लगे हुए थे लेकिन-वाथ में, पिछले दो तीन महीनों से देखता हूं कि पंखे गायब हो गए हैं। उस सुपर फास्ट संगीत के लिए स्पीकर्स लगे हुए थे, पता नहीं हुनका क्या हुआ? यह एमीनिटीज, जो हमने पैसंजर्स को दे रखी थी, उनको डिस-कान्टीन्यू करने का क्या औचित्य है? कृपया इस ओर भी आप ध्यान दीजिए।

अंत में एक बात और कहूंगा कि अ गरा कोर्ट जो बाडमेर से आकर जाती है, है, वहां ट्रेन का पावर इंजन हमारा वेस्टर्न रेलवे का लेकर जाता है और जयपुर पर पर उसी इंजन को हटाकर आप एक हवा महल बनाकर उसी इंजन से आप ले जाते हैं।

इस ट्रेन को आगे पैसंजर कर देते हैं यह कौनसा तरीका है आपका? इस ट्रेन के लिए जो पावर है, जो बिल्कुल सुपर फास्ट एक्सप्रेस के रूप में जा रही थी, उसको आपने जयपुर तक तो कर दिया एक्सप्रेस और उसके बाद कर दिया पैसंजर और जो यात्री आगरा के लिए बैठे हैं, उन्हें जयपुर तक उतरकर फिर बाद में बैठना पड़ता है। बड़ी मिन्नत करने के बाद दो कोचेज सीधे उसमें लगाने का प्रावधान आपने नवंबर, 1989 में किया लेकिन मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगा कि यह भी अंडर कैपेसिटी ट्रेन चल रही है। मैं चाहता हूं कि इस ट्रेन को बाडमेर से आगरा, हमारे ही इंजन पावर से ले जायें और जो जयपुर से हवामहल बनाकर ले जाते हैं उसको आप पैसंजर में ले जायें। धन्यवाद।

SHRI M. A. BABY (Kerala): Sir, I thank you for having permitted me to speak on the Railway Budget.

Sir, my hon. colleague, while taking part in the discussion as a first speaker, has already expressed our displeasure over the burden that has been heaped on the common man by way of steep hike in freight and passenger fares. Sir when we express our disagreement over this, we also take note of the fact that the present National Front Government and its dynamic Railway Minister were put in a very unenviable tight spot by the previous dispensation. If one looks at the type of additional revenue mobilisation that has been imposed during the previous financial years through the Railway Budgets, one will find that there used to be generally around Rs. 600 crores burden imposed on the people by way of hike in passenger fares as well as freight charges. In the year 1989-90, this was the case and in Previous years also, this used to be the case. But in the financial year 1989-90 ending on 31st March, 1990, there was no additional freight or passenger fare hike for certain reasons. Had it been due to the love for the people of the country by the previous dispensation it would have been appreciated, but every common man will understand that the previous Government did not impose any new economic burden by way of freight charge or passenger fare increase during the last financial year ending on 31st March this year, only due to the realisation of that Government that that being the election year, it would be politically convenient for it to come forward with a zero budget so far as the freight and passenger fare tariffs are concerned.

Therefore, once you calculate it on the basis of this knowledge, there could have been an additional burden of Rs. 1, 200 crores in this particular Budget, the tariffs which were conveniently avoided by the previous Government taking into account the fact that that was the election year. If the present Railway Minister was to impose that tariff also, it would have come to Rs. 1, 200 crores. So, if you look at it from that angle, you will

find that this amount of Rs. 892 crores is, in fact, a reduction by 40 per cent in comparison with the Possible increase of Rs. 1, 200 crores. Though this is the fact and though, due to this fact, the present Railway Minister can rightfully claim some credit, while appreciating that, I would like to add immediately that the additional burden put on the common masses, both by way of freight rate hikes, which will definitely drive the economy towards a more inflationary situation, and the increase in passenger fares, especially that of the Second Class, will hit the common man. This is quite unfortunate and, at the very outset, I would like to appeal to the Minister, at least when he makes the reply, to announce some proposals through which this burden on the common people can be taken away.

We know that there are areas where we can mobilise resources. In our economy, we have the malady of black money and if there are sincere efforts to put an end to the flourishing of the black money operation, so much of deficit financing can be curbed. Similarly, in the Railways, if we strictly try to see that the passengers take the tickets when they travel, by sheer implementation of strict measures to see that all railway travellers take the tickets, huge additional revenue mobilisation can be made. Here, when we analyse the implications of the Budget, those who are coming from the South have a grievance that they are neglected. We have a feeling that we are neglected very much. Since we stay in the other end of our country, we have to travel a lot and, therefore, the fare increase affects us the most.

Secondly, the State of Kerala has to get its daily necessities, most of the things, from other States, even distant States like Punjab, Haryana and other Northern States. So, every increase will have a negative impact on our economy. In relation to this, one has to realise that in the South 99 per cent of the people travel with tickets. Without casting any aspersion

on the people living elsewhere in our country, I would say that this is a fact which is universally accepted. Of course, in the North-East also, 99 per cent of the people have the habit of taking tickets when they travel.

But so far as many other States are concerned, some not too healthy practices are continuing. Not only that the practice of ticketless travelling is so rampant in many other parts of the country, even when you travel with not only tickets but even reservation, you may not be provided with accommodation; somebody else would be occupying your berths and you would be put to trouble. Anyway, I do not want to speak about that now. But if the Government takes stringent measures to see that the unhealthy practice of ticketless travelling is curbed, through that measure alone you can mobilise so much of additional resources. This is one serious suggestion.

Secondly, by way of imposing new freight charges if a demarcation is made between luxury goods and goods of daily necessity and if the Government is prepared to put more levies or freight charges on luxury goods such as TV, VCR, refrigerators, cars, two-wheelers, then through such measures if efforts are made to mobilise additional revenue, we will have no complaint. But what has been resorted to is a flat increase in freight charges which is going to very adversely affect the common masses of our country. Therefore, I request that a distinction should be made between freight charges for luxury goods and for goods of daily necessity.

So far as the State of Kerala is concerned, this Budget also is not very encouraging. In this Railway Budget we do not find any proposal for having any new railway line for Kerala. Similarly, it is well known that Kerala is a State with the highest percentage of educated unemployed. For many years over there were no new railway projects or factories, major railway factories, being established in Kerala.

While discussing with a friend so far as the demands of Kerala are concerned in relation to expansion in railways, that friend told me that "you can repeat the first speech made by the legendary leader from Kerala, A. K. Gopalan, in the other House, that could be repeated even today because most of the demands raised in that speech many decades ago, in the year 1952, remain unfulfilled even today. In the recent past there was a proposal to set up a coach factory at Palghat. The decision was almost finalised. But just like many other projects there was a slip between the cup and the lip or between the cup and the rail. Ultimately that project had not reached Kerala. That coach factory was taken away by another State. We are against any project coming up in any other part of our country but there should be a balanced approach, covering new Projects. And so far as we are concerned, at the last moment when a project was to be implemented, at the last stage, that was taken away and given to some other State. Similarly, the provision for Alleppey-Kayamkulam new broad gauge line is Rs. 1638 lakhs.

Since the latest estimated cost is 3907 lakhs of rupees and the approximate expenditure up to 1989-90 is only 1896 lakhs of rupees, an additional amount of Rs. 2011 lakhs is required for the completion of this project. Since the full amount has not been earmarked in this year's budget also I don't think that the proclamation that this particular project will be completed by the end of this financial year can be fulfilled. Similar is the case regarding Guruvayur-Trichur line. The allocation is 800 lakhs of rupees and the balance required is 230 lakhs of rupees. In order to double the Quilon-Trivandrum central line, the anticipated cost is Rs. 7641 lakhs. But a meagre sum of Rs. 150 lakhs has been allocated. One does not know how the balance of Rs. 7491 lakhs will be mobilised. The latest anticipated cost of the doubling of Kayamkulam-Quilon line is 3911 lakhs and this

year's provision is only Rs. 737 lakhs. Of course, in comparison to the allocation made by the previous Government during the last year, i. e. Rs. 200 lakhs, it is much better allocation. I am not denying that fact. But in comparison to the overall expenditure, what has been allocated now falls short of the expectations. Another Rs. 2974 lakhs are required for the completion of this project. Of course, the total allocation for the State of Kerala in this year's Railway budget is 37.55 crores of rupees which is almost a hundred per cent increase in comparison to the last year's budgetary provision which was to the tune of 19.26 crores of rupees. But considering the different projects which are to be completed during this financial year, what has been allocated, even though there is an hundred per cent increase, will not suffice. *(Time Bell rings)* Sir, I am to have 27 minutes.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI MIRZA. IRSHADBAIG): You continue and finish. I am just reminding you.

SHRI M. A. BABY: In regard to the new additional trains, some 12 new trains have been announced including Summer Special. But so far as Kerala is concerned, there is only one Special Train and that too going to Mangalore without touching the Southern part of Kerala, I need not have to mention that people from Kerala go to different parts of the country for education or in search of jobs. People from Kerala go even to outside countries. Unless sufficient facilities are provided both by rail and by air, the people of Kerala would not be in a position to fulfil their travel requirements. I do not want to mention the neglect by Air India and Indian Airlines towards the people of Kerala. But if the Railway Department also behaves in the same manner, it would be very difficult for the people of Kerala.

We are having two trains from Delhi—the Jayanti Janata and the Kerala Express. The Jayanti Janata was stopped and the frequency of

Kerala Express, of course, was increased. But this has been a long-standing demand of the people of Kerala that the Jayanti Janata should be maintained. Instead of maintaining the ■ Jayanti Janata, the Railway Ministry found out a trick of renaming the Kerala Express as Kerala-Mangla Express. By abolishing a particular train, the Railway Ministry renamed one existing train with both the name. This will not serve the purpose of Keralites. Therefore, I reiterate the demand that an additional train from Delhi should be started for the people of Kerala, and at the same time the Summer Special that has been announced should have at least Ave bogies which can be detached at Shoranur or Palghat and a portion can be taken to Trivandrum so that the needs of the people of the southern part of Kerala can also be catered to.

Sir, there was one particular project, the Tellicherry-Mysore line. That project has been gathering dust for the last many decades. As a matter of fact, it was during the time of the Britishers that the first techno-economic feasibility survey of this particular railway line was undertaken, and the Britishers found that this is an economically viable project. But, for the last many decades, there was no positive change on the part of the powers that be in implementing this particular project. I request that at least the present Government should take immediate steps to see that the Tellicherry-Mysore railwayline is being implemented. Same is the case regarding another proposal that has been gathering dust—the Kottayam-Madurai railwayline. This being an area where so much of cash crops are being produced, this railwayline will activate the economic life of the hilly areas of Kerala. Moreover, as is known to you, Sir, Cochin is one of the best natural ports that we are having in our country. Madurai-Kottayam region forms a hinter-land of this particular Cochin port. If this Kottayam-Madurai railwayline is being implemented, the activity in the

Cochin port can further increase which will, of course, be helpful for the overall economic growth of the State of Kerala.

Sir, another proposal has been recently mooted regarding having another line touching different pilgrim centres of Kerala-Kaladi, the place of Adi Shankara, Malayattu*, Aranamganam, Sabarimalai and Shivarigiri. And this area is also that where so much of cash crops are being produced and so much of economic activity can be generated. This proposal is also being placed for the kind consideration of the Railway Ministry. Now Sir, I would like to mention a few issues related to the problems of Railway workers. The present Railway Minister needs no introduction so far as the problems of the Railway workers are concerned. But it is quite unfortunate that even after coming into power at the National Front Government and even alter a person like Shri George Fernandes with a background of so much of trade union activities taking over as the Railway Minister, many serious problems of the Railway workers are still pending a decision. Even if I confine myself to the problems of railway workers related to Shoranur and Trivandrum area, those who have been retrenched, they are still remaining in the retrenched position and they have not yet been absorbed back. They belong to the 1974 strike. In between there was another railway strike in 1981 and those who have been retrenched in relation to that agitation they have also not been absorbed. Some time back a relay hunger strike was inaugurated at Trivandrum by those railway workers who have been retrenched. Similar other agitations in various other places are continuing. It is quite unfortunate and disgraceful on the part of this Government that this Government which was expected to be seized of the problem of railway workers and sort them out and solve them without any loss of time has failed to rise to the occasion and the expectations of the railway workers are belied.

Similarly, Sir, the catering staff in the railways is faced with so many problems. When we travel by train, we find that they have been forced to work round the clock practically. They are given rest just for four or five hours only. From early morning onwards they are forced to work till late in the night. I do not have to explain all these 'things'. Suffice it to say that they are faced with many problems. It is not uncommon to find that arbitrarily berths allotted to them are taken away. If there are twenty people on the catering staff they are just given five or six berths to sleep on. This is the situation. Whenever they come to know that there are some MPs travelling on the train, they come in a group and represent to us the difficulties faced by them and beg of us to do something to improve their plight. This is not only the problem of the catering staff. It has a direct relationship with passenger amenities, (*Time Bell rings*). Only if they are provided with sufficient facilities, will they be able to look after the comfort and conveniences of the travelling passengers. Without going into greater details, I would like to submit that the problems of the catering staff should be looked into expeditiously and all efforts should be made to sort out their problems and provide relief to them so that they can look after the passengers. Without attending to their problems, the question of passenger amenities will look hollow and shallow.

Then, Sir, there are a few other small but important matters. There are many veteran people who have been recognised and honoured by the President of India by way of Padma Shri or Padma Bhushan or Padma Vibhushan. The tickets of even these people whenever they have to travel are put on the waiting list. Then they have to approach us for getting their tickets confirmed. I submit to the Railway Minister that at least his category of people should be provided with this facility that when they are travelling their tickets should

be treated in the same manner as those of MPs or ex-MPs. Their tickets should be okayed in the first instance itself. This facility should be extended at least to those people who have been awarded Padma Shri and such other titles for protecting and promoting the national honour. They are all outstanding people coming from different walks of life. Most of them are veterans. This must be done.

Then, Sir the railways have to play a very big role in national integration in many ways. In one area, when we talk of national integration, art and culture has to play a very important role. There has to be a lot of cultural activity. Great artistes from one part of the country should be provided with facilities to travel to another part of the country, that is to say that artistes from the North should be provided with facility to go to south and artistes from the South should be provided with facility to travel to the northern parts of the country. These artistes should be provided whatever type of help they want from the railways. Now, in the second class coaches three-tier sleeper berths they are provided with some travel concessions provided they travel in a group of three. This means that the department already knows about the problems of artistes. I would like to submit, Sir, that artistes need not always travel in groups of three. Artistes come from different areas. It does not always happen that in connection with a particular performance, all artistes will be coming from the same place. For example, some artistes may be coming from Hyderabad, some may be coming from Vijayawada, some from Madras and some even from Pondicherry. We cannot expect the artistes to travel in a group all the time. If the organisers inform by way of a letter that such and such an artiste is being invited for a particular programme, on the basis of that letter, the concerned artiste should be extended the facility. Of course, I would add here that the concerned artists should be an accredited one to the All India

Radio. This is because anybody may claim that Be or she is an artiste. All such people need not be entertained. Only those who are accredited should be extended this facility. Those artistes who have a particular calibre are being given accreditation by the All India Radio and Doordat-Shan. Such outstanding artistes who hold high our rich cultural tradition should be provided with travel facilities not only in the second class, but in first class and air-conditioned sleeper class also. I also want that the present stipulation that only if they travel in groups, they will be provided with this concession, should be done away with. This suggestion of mine may please be considered. This is important from the point of view of national integration also which, as all of us are aware, is very much required in the present day geopolitical situation in our country.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI MIRZA IRSHADBAIG): Please conclude.

SHRI M. A. BABY: Then, Sir, there are some concessions/facilities presently being extended to the accredited Pressmen. My request is that these concessions/facilities should be increased. This is necessary because Press has come to play a very important role in our country in making people understand their problems, in taking up issues even if it means inconvenience to certain political forces. Many relevant issues are being brought to the notice of the country. Therefore, they should be provided with some more facilities so that they can travel from place to place and report about things happening, incidents taking place; some unfortunate, some ghastly and some gruesome. Since, as I said, Press plays a very important role in our society, the accredited Press correspondents should be provided with better travel facilities. Sir, due to paucity of time, I do not want to mention...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI MIRZA IRSHADBAIG): Make your final submission.

SHRI M. A. BABY: I am just concluding. I do not want to mention other things. But I will just refer, in passing, to the type of food that is being served on the Railways. There is a story. Those who feel that due to some witchcraft some undesirable material had gone into their stomach, go to the so-called divine places for getting the undesirable material out of their stomach. This is only a superstition, according to me. Anyway, these people go to the so-called divine people in the belief that they will be able to get the undesirable material out of their stomach which, they feel, has gone into their stomach due to some witchcraft. If you travel by train and take the food served on the Railways, you need not go to these so-called divine people. Things will come out of your stomach automatically. This is the position. Therefore, when we speak about passenger amenities, we should make efforts sincerely to see that the food that is served is better. I, myself, have been a victim. I do not want to go into that story.

Another important point is in relation to the cancellation charges. Once the fare goes up, the cancellation charges also go up. Now, it is 50 per cent. There is no justification for this. When a person cancels his ticket is the berth going vacant? No. The berth is allotted to some body else and the fare is realised from that person. He or she has to pay the full fare, including the reservation and the sleeper charges. Everything one has to give. Why should then there be this unjustifiably atrocious cancellation fee of 50 per cent? There is no justification for this. (*Time-bell rings*) Another colleague of mine asked the question. 'When the Railways charge 50 per cent towards cancellation, will they give compensation or pay damages when a train reaches a destination late?'. I am not taking that argument to that extent but this 50

per cent cancellation charges should, be stopped. It is too much. The Railways is collecting this money from poor passengers who have to cancel the journey in the last moment. Nobody cancels his journey just for fun sake. That railways should understand.

Now I come to the question of railway tragedies and accidents. First I mentioned that Kerala is not given its due so far as new railway projects and expansion are concerned. That is right, but Kerala is given its undue so far as railway accidents are concerned. Not only that, the people of Kerala and in this particular case the people of the whole country are taken for a ride. I refer to the ghastly train accident that occurred in Perumon last year. Not only more than 100 persons died in that accident, a ridiculous, a shocking, cruel report was made by the Commission of Railway Safety. I refer to the second report of the Commission of Railway Safety which proclaims that the accident took place due to tornado. Myself along with many others had the agonising experience of reaching the accident place within less than one hour of the accident. We did not find any thatched hut half per cent affected by, not to speak of tornado, even by a cool breeze. Kerala is famous for its vegetation plants. Not a single plant is affected by any breeze, not to speak of any tornado. So, those who concocted that report, they thought that tornado was something which could be deputed with the task of taking these 9 bogies only from the train and putting them in the Ashtmundi lake, without disturbing anything else and then the tornado went back. Should we believe that? So in this House many of us had the opportunity of raising that issue and ultimately the previous Government had to constitute an expert committee. The suspicion of the people was at large vindicated by the report of the expert committee which says that the tornado theory is out and out baseless. Now can we think that everything ends

I there? (*Time Bell*) We cannot leave things there. If that accident was not due to tornado, we should find out how that accident occurred. Not only that, more than 100 people were killed and we should pay a homage at least by locating the reason for that accident, so that such accidents do not take place in future also. Unless we find the real reason of the accident, the Railway Department will not take measures to avoid such accidents in future. This is my first demand.

My second demand is not only to the railway authorities but to the present Government to find out under whose insistence this concocted, atrocious report was made. This should be found out. Those who were behind concocting such a report should be located, booked and prosecuted. This is my demand in relation to the Perumon train tragedy. Thirdly, in relation to that accident, compensation has not been given to all eligible people on very very flimsy and technical grounds. In relation to such a ghastly tragedy, technicalities and flimsy grounds should not come in the way of distribution of compensation. Therefore, I request the present Government that they should be more large hearted and humane in dealing with the question of compensation in relation to this railway tragedy.

I very much appreciate your indulgence, Mr. Vice-Chairman. With these words, I conclude.

श्री राम स्वदेश सिंह : महोदय, मुझे बोलने दीजिए।

उपसभाध्यक्ष (श्री मीर्जा इशार्देन) : आप बार-बार बाहर चले जाते हैं। सौरभ जी को पहले बोलने दीजिए। मैं ने आपको बुलवाया था, लेकिन आप यहां हाजिर नहीं थे। आपके लिए मंत्री जी भी आए थे। अब आप मंडे को बोल लीजिए। सौरभ जी को पहले बोल लेने दीजिए।

PROF. SQUIRENDRA BHATTACHARJEE (West Bengal): Mr. Vice-Chairman, Sir, unfortunately for me, I was not present during the presentation of the Budget by the Railway Minister, as laid on the Table of the House. But from whatever reports I have received, the speech of the Railway Minister himself, I must confess, is very discouraging, particularly when it is coming from a person like Mr. George Fernandes. The compulsions of circumstances have been stated by him. So far as I remember, practically speeches of all the Railway Ministers included these compulsions. This is nothing new. But what is new is the absolutely socialist increase in fares and freights all-round. Beginning from the minimum fare—the platform ticket price—there is practically no aspect which has been spared by the Railway Minister this time. This was rather unexpected. But, perhaps, the Railway Minister would say, it is the harsh reality which he has to face. I may quote what I had occasion to quote on more than one occasion in this very House on other Railway Budgets. It was commented that if the Railways could stop malpractices, corruption and wastage, it would be possible for the train to run on golden rails. The Railway Minister talks of economy. He has not detailed out what are the economies which have been effected. But it is very well-known how many construction works under the Railways absorb much more than is necessary. The extent of corruption in this field has never been gone into by anybody. But why should it not be by the present Railway Minister, Mr. George Fernandes, who has been in the railway movement for such a long time? He led the heroic railwaymen's struggle in 1974 which brought the Government of Mrs. Indira Gandhi practically to the verge of collapse. So, why should he adopt such a conventional approach regarding this matter?

A Status Paper has been circulated. That doesn't explain or exonerate everything. Fares of ordinary second class tic-

kets, mail and express tickets and sleeper charges for second class passengers—everything—have been increased practically in an atrocious manner. We, who support this Government, find it extremely difficult in any way to have anything to do with this railway budget. My party General Secretary, who is also a respected Member of this House and who has been a Member of either House of Parliament for more than 30 years, was compelled to remark that this was a murderous budget. We would expect that Mr. George Fernandes would not push us into a very unenviable position. While we have opposed many of his proposals, as yet there has been no resistance movement. And if there has been no resistance movement say, in West Bengal, it is because the Left Front Government, in spite of its opposition, has not had recourse to the path of a movement. Therefore my specific demand is that the increase in the case of minimum fare should be reduced and also the increase in the case of second class ordinary journeys and mail and express journeys should be reduced, if not altogether abolished.

There are certain proposals, like the increase in Pension Fund. It is all for good. But regarding passenger amenities, there is hardly anything about increasing the amenities. The honourable Member, Mr. Baby, was describing the quality of the food available to passengers. In all these respects, no assurance of improvement is to be found in this budget. At the same time, on the question of greater railway coverage, this budget has, once again, done nothing new save and except carrying on the ongoing projects, I may tell you of one particular line for which there has been a demand for a very long time. It was included in the budget of the railways quite a few years back but, after that declaration, the scheme has been kept alive by an allocation of Rs. 1, 000 annually. There has been a demand for Balurghat-Etlokhi railway line which would connect the district Headquarters of West Dinajpur District, which is without a railway line. Men have to move in buses,

and the journey is hazardous. For long there has been this demand. In response to that demand, the allocation is a pittance of Rs. 1, 000 which cannot make possible any work on that project,

Hon. Member, Shri Ashwini Kumar was talking of railway connection with Hazaribagh, a very sensitive area, the centre of the Jharkhand movement. This place, a district Headquarters which was a divisional Headquarters of one time, is without any railway connection, and the nearest point is Ranchi Road which is more than 30 miles from Hazaribagh town. An out-gang operates that railway line, and the Hazaribagh Railway Station has been left to the tender mercy of the mafias operating transport of their own. No action has been taken in spite of repeated reminders to the Railway Ministry.

So, from whatever angle we may see, this Budget requires refurbishing, rehashing, reducing abolishing the increase in fare and the increase in rates. Seven per cent increase in freight charge during

April and September and ten per cent for the remaining period—this type of adjustment will satisfy nobody. Mr. Fernandes should know better. My demand would be that he should have a fresh look into his Budget proposals. I would join Mr. Baby in requesting him to announce revision of his proposals which would hit the people most.

Thank you, Mr. Vice-Chairman,

SHRI V. NARAYANASAMY: Sir we have a meeting of the Indian Parliamentary Group. Members have to attend that. Further discussion can be taken up on Monday.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI MIRZA IRSHADBAIG): Now the House stands adjourned till 11-00 A. M. on Monday.

The House then adjourned at forty-nine minutes past six of the clock till eleven of the clock on Monday, the 26th March, 1990.