

[Shri V. Narayanasamy]

in no time because of the research work, which is attracting more foreign students and more than 10 per cent of the foreign students are studying there. Such an institute has been neglected and the patients could not be taken care of because of the paucity of funds and the funds which are provided are not adequate. Moreover, 50 per cent posts of staff nurses are lying vacant. The developmental activities have not taken place. New blocks have not been constructed. Due to constraint of funds, the JIPMER authorities cannot expand their activities. Therefore, I would request the hon. Health Minister, who is sitting in this House to take special care of this Institute to ensure that the JIPMER institute which is one of the prestigious institutes not only in this country but in Asia is able to maintain its prestige and he would allow more funds so that the patients will be taken care of, the students will be taken care of and the vacant posts of professors, doctors and staff nurses would be filled up in time.

**APPROPRIATION (RAILWAYS)
NO. 4 BILL, 1988.**

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI MADHAVRAO SCINDIA) : Madam Deputy Chairman, I beg to move:

"That the Bill to authorize payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial years 1988-89 for the purposes of Railways, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

The question was proposed.

[**The Vice Chairman, (Shri H Hanumanthappa)**—In the Chair] :

SHRI JAGDISH DESAI (Maharashtra) : Mr. Vice-Chairman, Sir, I am very happy that under the dynamic leadership of our young Minister, Shri Madhavrao Scindia, in the last two years, there is much improvement in the

working and efficiency in the Railway Department. Madam, I have gone through the report of the working of the Railways and what I have found is that the available resources have been put to the best use and that is a tribute to Shri Madhavrao Scindia because I think, he does not take much part in politics but he gives more attention to the working of his department. He gives first preference to the working of the department and he has got time also. But he does not indulge in politicking and that is why, I am seeing, the Railways have done commendable work during the last two years. (*Interruption*).

SHRI GHULAM RASOOL MATTO (Jammu and Kashmir) : He indulges in politics but not in political bickerings.

SHRI JAGESH DESAI : That is why I said, he does not indulge in politicking. Mr. Vice-Chairman, Sir, I am not going to give facts and figures to the extent to which I would like to give but I will dwell on one or two aspects showing how the Railways' efficiency has increased.

12.00 NOON

I will give one example, that is regarding the utilisation of wagons. I have received several complaints from several places that wagons are not properly used. There are complaints that the wagons are lying in a station in the yard without being used properly. I have discussed this issue with several business organizations, particularly, Dohat, which comes under the Ministry of Railways. After Madhavraoji has taken over as the Minister in charge of Railways, wagon utilisation has improved vastly. I would like to give certain figures so that the House can appreciate the improvement made. Let us consider the net tonne-kilometres per wagon per day, that is, how many tonnes of goods are carried by one wagon per day. In 1955-56 it was 880; in 1965-66, 940; in 1975-76, 982; in 1984-85, 1150, in 1985-86, when Madhavraoji took over, it rose to 1296; and in 1986-87 it has gone up to 1420. That means it has gone up by more than 10 per cent. This

shows how well the Railways are doing after he has taken charge. Every wagon is utilised for as much time as is possible and as a result, the income of the Railways from freight has gone up.

The second point I would like to make is on freight traffic. In 1985-86 it was 285 million tonnes. It has gone up to 307 tonnes in 1986-87. This brings us to the point of track renewal. To prevent accidents and for the smooth and quick movement of goods and passengers, we have to renew tracks periodically. What has been done in this respect? In 1979-80, that is when the Janata Government was in power, the extent of track renewal was only 976 kilometres. In 1985-86 it has gone up to 3578 kilometres. That means it has increased four times. In 1986-87 it has gone up to 3978 kilometres. Sir, during the Janata regime, they were not for increase in fare. So, they were neither allotting funds for depreciation nor were they renewing the tracks. But they would say, "Without raising the fare, we are running the railways." What has happened? Because of the ill-maintained tracks, the operation of the Railways has gone so down. Now we are faced with difficulties. However, fortunately, Madhavraoji is quite aware of the importance of renewal of tracks. That is why top priority is given by the Railways for new lines and renewal of lines. Whatever assets we have got must be utilised fully in a proper manner and as economically as possible. That is what we have achieved during the last two years.

Coming to inventories, I would like to give only one example to show how the Railways have improved after Madhavraoji took over. Inventory is a very important aspect. We have large inventories. But they have not been utilised properly. Interest in crores of rupees is paid on inventories. For a better appreciation of the matter, I will give figures of the ratio of inventories to total issues. Total issues means how much material can be used in a complete year and what the ratio is. In 1985 it was 35 per cent. That means total inventory to the total

amount spent on the issues was 35 per cent. You further reduced it to 31 per cent in the year 1986-87. This shows railways are taking proper care to see that only those inventories which are required are ordered and issued. You order only according to requirements and that is why you have saved several crores of rupees on inventories and that is why railways are in profit, otherwise, railways would have been in loss. These are indications of efficiency of railways.

Now I will come to one aspect of the Appropriation Bill. I am very happy that the railways have decided to set up a Railways Fare and Freight Committee for going into all aspects of costing and pricing of railway transport. I am very happy about it. You promised it in your last Budget and now you are putting it into action. Now you have to see that proper costing is done both of fare and of freight. While you are framing this policy, you have to keep in mind the common man, the common man must be our central focus and we have to see that the common man does not have to pay fare which he is not capable of paying. The burden has to be shifted to the richer class. I know that 80 to 85 percent of the railway revenue is from second class. I know that. But now, if necessary, as far as possible you have to try to implement your decision to abolish first class. And second ACC sleeper should be encouraged. I have found that with the introduction of second ACC sleeper your income has gone very high because there are more berths in this and you have made a very good beginning. But still there are many trains where first class is there. I think we should abolish first class wherever it still exists and in its place introduce second ACC sleeper.

Now I have a grouse with the Minister on one or two points. The Minister decided as a policy matter, if you want to have new railway lines in your State, the State should contribute. Unfortunately in the case of Maharashtra Mr. Madhavrao insists that if bridges are to be

[Shri Jagesh Desai]

constructed, the State should contribute and also the Municipal Corporation should contribute. I think that is not a correct policy. Railways should mobilise more resources. After all, metropolitan cities are paying taxes by way of profession tax, income tax and that goes into the Central Government. And the Central Government also gives relief to the Railway Department. That is why this policy has to be changed. I know you require resources. But this is not the way to raise resources.

When you are having this kind of costing, there should be not only railway officers; no; there should be some independent persons who know costing, may be, a chartered accountant—not Jagesh Desai—maybe, a costing accountant and some people from public life. They should all be associated to find out the real costing operation. Politicians should also be there because after all our policy is to give such relief, as much relief as possible, to the common man. That is why the fare structure should be such that the common man should feel that the Railways are subsidizing his travel. In metropolitan cities especially, Sir, everybody has to go for his work. He does not want to travel, but he is forced to travel because he has to reach the place of his work or his place of employment. Therefore, so far as the suburban sector is concerned, we have to see that it is subsidized to such an extent that the common man will not feel the burden, that the Railways are facilitating his travel. I say this because these are the persons who create the wealth of the country. Here are the people who create the wealth of the country on account of which the State Governments get revenue through sale tax etc. and the Central Government gets revenue because of the profits made in business for which these people are in a way responsible. That is why our party, the Congress (I) Party, wanted that the common man should not be burdened at all and his burden should be lessened as much as possible. Therefore, this aspect should be considered by the Committee.

As regards freight, luxury items carried by the Railways should be charged more, but, in the case of passenger traffic, the burden should be reduced as far as possible.

Sir, I am very happy to note that this Committee is going to start the work soon and I hope it will give its report soon and in the next Budget the Minister would revise the rates in the light of the recommendations of this Committee. I am very much happy about the working of the Railways and I wish it well. Thank you, Sir.

श्री शान्ति त्यागी (उत्तर प्रदेश) : महोदय, इसमें कोई दो राय नहीं है कि माननीय भाधवराव सिधिया जी ने जब से इस मंत्रालय का भार संभाला है, इसमें बहुत सुधार हुआ है, नई-नई गाड़ियां चलाई गई हैं, तेज रफ्तार की गाड़ियां चलाई गई हैं, ट्रैक में बहुत इम्प्रूवमेंट हुआ है और नये स्टेशनों का निर्माण हुआ है। यह बात सही है और देश भर में आम तौर से रेल मंत्री जी को बहुत योग्य मंत्री बताया जाता है। इसमें कोई दो राय नहीं है।

मैं जो बात इस एप्रोप्रिएशन के बिल पर बोलते हुए कहना चाहता हूं, वह यह है कि सविषय में जब भी आप नई रेलवे लाईनों का नक्शालाये, प्लानिंग करें, मेरा निवेदन है कि आप उन क्षेत्रों में करें जहां जनता की बहुत मांग है, ट्रेफिक बहुत है, मुसाफिर बहुत हैं और जिनका विकास पिछड़ा हुआ है, जहां वास्तव में रेल सेवा बहुत कम है और वह पिछड़े हुए इलाकें हैं। अगर आप यह करेंगे, तो मुझे इस बात का पक्का यकीन है कि देश के विभिन्न राज्यों में और क्षेत्रों में जो इम्बेलेन्स है आर्थिक विकास में, वह दूर होगा। इस आर्थिक असंतुलन को कम करने में रेल सेवा ही बहुत बड़ा हाथ बढायेगी।

दूसरी बात का जो मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ, वह यह है कि सेकण्ड-क्लास में, या तीसरा दर्जा कहिए उसको, अब तो वह सेकण्ड क्लास हो गया है, इसमें सफर करने वाले साधारण लोग हैं। यह देश गरीबों का है और माननीय मंत्री जी इस बात को जानते हैं कि गरीब जनता बहुत बड़ी संख्या में देश भर में सफर करती है। काम की तलाश में बिल्कुल भूखे-नंगे लोग एक राज्य से दूसरे राज्य तक सफर करते हैं। इसीलिए यह नीयत बननी चाहिए और हमारी यह नीति बननी चाहिए कि सेकण्ड क्लास में जो हमारे साधारण लोग सफर करते हैं, इनके लिए प्लेटफार्म के ऊपर जो वेटिंग हाल है, जहां-कहीं भी है, उनके अंदर टायलेट्स का इंतजाम हो, कम से कम वहां बिजली के पंखे हों और कोई छोटा-मोटा केटरिंग—चाय, नाश्ते का इंतजाम होना चाहिए। जब मैं तीसरे दर्जे के लोगों की बात करता हूँ, तो माननीय मंत्री जी इस बात को स्वीकार करेंगे कि इस देश में तीसरे दर्जे के जो यात्री हैं, यह लोग देहातों से आते हैं और शहरों तक सफर करते हैं।

इसलिये मेरी यह भी गुजारिश है कि आप जब भी कभी बजट में किराया बढ़ाने की बात करें, तो किराये का बोझ जो अमीर मुसाफिर हैं, उनके ऊपर बढ़ाने की चेष्टा करें और तीसरे दर्जे के मुसाफिर को उससे बरी रखें, जहां तक सम्भव हो।

अब मैं जो नेशनल कैपिटल रीजन है तथा उसमें मेरठ डिवीजन है, उसके बारे में कुछ बात करूंगा। आपको याद है, अगर याद हो तो एक सर्वे हुआ था मेरठ में नई रेलवे लाइन बिछाने का, अब तो बंद कर रखा है, मगर पहले सर्वे हुआ था बड़ौत से लेकर, जो कि मेरठ जनपद में

है, हस्तिनापुर तक वह भी मेरठ जनपद में है, इन दोनों स्थानों के बीच रेलवे लाइन बनाने का एक सर्वे कराया गया था। उसके बाद कई साल गुजर गए हैं और यह बात मालूम नहीं हुई कहीं से भी, आपके विभाग से भी कि अब उस सर्वे का क्या हुआ? वह सर्वे जो है क्या उसकी रिपोर्ट आपके विभाग ने मान ली है? अगर कोई ऐसी प्लानिंग बड़ौत से लेकर हस्तिनापुर रेलवे लाइन निकालने की है तो वह कब आप संभव समझते हैं? क्या अगले बजट में इसका प्रावधान होगा? क्योंकि अभी कोई संकेत कहीं से भी है नहीं। इसलिए मैं चाहता हूँ कि इस सर्वे को आप निकालें और भविष्य में जो भी रूप-रेखा हो नए निर्माण की उसमें बड़ौत और हस्तिनापुर को आप इन्कलू करें।

एक और मैंने कहा कि मेरठ में, मुजफ्फरनगर में, सहारनपुर में इंटर डिस्ट्रिक्ट रेल सेवा बिल्कुल नहीं है और ज्यादातर लोग मोटर बसों में ही सफर करते हैं। मुझे मालूम है कि आप नई रेलवे लाइन नहीं बिछा रहे हैं, वह पैसा आपके पास नहीं है, लेकिन आगे भविष्य में इन जिलों के अन्दर जो कि बहुत बड़े हैं जिनकी कहीं 20 लाख या कहीं 25 लाख की आबादी है कृपा करके आप इन जिलों के अन्दर कुछ बड़े जो सैन्ट्रल हैं जो औद्योगिक केन्द्र हैं कम से कम उनको मिलाने वाली और उनके बीच मुसाफिर गाड़ियां और मालगाड़ियां चलाने की व्यवस्था करें।

इन शब्दों के साथ, उप सभाध्यक्ष जी, मैं आपका धन्यवाद करता हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया।

SHRI GHULAM RASOOL MATTO :
Mr. Vice-Chairman, Sir, I personally am grateful to Shri Madhavraoji. I may be

[Shri Ghulam Rasool Matto]

accused of partisanship, but I would like to mention that during his stewardship of the Railway Ministry, the Railway Ministry has made tremendous strides. When I say tremendous strides, it is a relative term. If we see, the Britishers left us 55000 kms. of rails and we, during the last 40 years, have added 5000 kms. more. That is a very small achievement. I do not say it from that angle. I say this from this angle that within that capacity which we have got, with all the ailments that we have got, there is greater productivity. That is what Madhavraoji is doing. And I congratulate him for that. And I pray to Allah that he may give him the strength to do the work that he does with all the zeal that he has shown so far.

When I took up this Bill, I thought it was for Rs. 167 crores. I had just a little misgiving about it. When I read this, it was only Rs. 1.67 crores. I was a little disappointed. Why was I disappointed, Sir? This is the Appropriation (Railways) No. 4 Bill and Supplementary Budget. I would have expected my friend, Madhavraoji, he would, within his own resources—cutting here and cutting there—manage this Rs. 1 crore and 67 lakhs rather than coming to us. This is a very easy task for him with thousands of crores of rupees at his disposal. I would like to know from him, what made him or compelled him to come forward with this Bill?

Now, coming to the main subject, I think that I was one of those who had requested the hon. Minister that he should float bonds. Last year, while making his speech, he had said that he would raise bonds to the tune of Rs. 250 crores or a little more. Our traffic is going up. I personally feel that we can afford to increase that figure to 600 crores of rupees. Railways is one department which can repay its loan in time unlike the general exchequer where there may be constraints in public borrowings. In the case of the Railways, there is a continuous inflow of income and as a student of economics, I feel that we can easily issue bonds to the extent of Rs. 600 crores. I do not know what the figure is at the moment. He may enlighten us about

the figure which he has already realised. Not issued but subscribed. Why do I say this is because the General Exchequer is not giving the Railways much money. The Railway Minister is also asked to contribute Rs. 700 crores to the General Exchequer every year. He can get some little money. But that will not make any headway. I will suggest that this figure of bonds may be increased to Rs. 600 crores so that we may increase our railway line wherever it is needed. This is very essential. I would request him kindly to do that.

The other important point to which the hon. Minister has not paid attention is about goods traffic in certain areas. As Mr. Jagesh Desai was saying just now, he has paid a lot of attention to the goods traffic which has increased tremendously during his stewardship. But it seems that he has not applied his mind to the goods traffic that he can muster from those areas where there is only road transport just as in Jammu and Kashmir, Himachal Pradesh and North-Eastern States where the railway lines end at a particular point and there is only road transport beyond that point. In many places, he has got railway out-agency. Unfortunately, I will give you the example of Jammu and Kashmir. We have a railway out-agency there. I can guarantee that if he applies his mind to this aspect of paying attention to the goods traffic in those areas, then from apples alone he will be able to get lot of goods traffic. If he has a well-organised office there and transports apples and other fruits to Delhi and Bombay and people are sure that their goods will reach in time, lot of traffic will be generated. Similar is the case with Himachal Pradesh, Garhwal and Eastern States. There is tremendous potential for that. May I request him to kindly constitute a committee of experts who would go into this aspect. To my mind, if these places are tapped well, a complete wagon capacity will be utilised. I will request him to give proper attention to this aspect also. (*Time bell rings*).

Sir, you have rung the bell. I would request the hon. Minister to consider this aspect. Of course, Udhampur line is in his mind. During his stewardship...

SHRI MADHAVRAO SCINDIA : Even more now,

SHRI GHULAM RASOOL MATTO : Yes, Sir. Even more now because my daughter is there now. He has announced and earmarked some money for survey of railways and for connecting Udhampur with Kashmir Valley. Sir, this year the statistics show that winter apart, even in summer we have got these road blockages to the extent of 50 per cent of the days. We need a railway line. In this modern scientific age, it is not difficult. The railways can be taken there. He has been good enough to make some allocation in last year's Budget as well as this year's Budget for the survey of the line. I would like him to enlighten us as to what is the progress with regard to that survey work, what is the agency doing the survey, whether any foreign collaboration is there with expertise in surveying such a terrain as between Udhampur and Quazigund. I would like the hon. Minister to enlighten us on this aspect also.

With these observations, I commend the Bill that is before the House.

श्री विठ्ठलराव माधवराव जाधव (महाराष्ट्र) : उपसभाध्यक्ष महोदय, इस विधेयक के जरिए 1 करोड़ 67 लाख 1 हजार रुपए की मांगों को मंजूरी देनी है। इसका मैं हृदय से समर्थन करता हूँ।

इसके साथ-साथ मैं यह कहना चाहता हूँ कि हमारे रेल मंत्री श्री माधव राव सिधिया साहब ने पिछले कई सालों में भारतीय रेल को इतने बड़े पैमाने पर प्रगति दी है कि भारतीय रेल दुनिया में एक आधुनिकतम रेल के लिहाज से आगे आ रही है। हर क्षेत्र में चाहे पैसेंजर ट्रेन हों, ट्रांसपोर्ट हो या अन्य सुविधाओं के बारे में हो भारतीय रेल में बहुत बड़ा परिवर्तन आया है। इसलिए मैं मान्यवर रेल मंत्री जी को पूरे हृदय से बधाई देता हूँ।

2462 RSS/88—3

उपसभाध्यक्ष महोदय, जैसाकि दूर-दर्शन पर कहा जाता है—“रेल का डिब्बा एक छोटा सा भारत है”। जब हम रेलवे स्टेशन पर जाते हैं तो प्लेटफार्म पर बैठे हुए लोग, एयर कंडीशंड वेटिंग रूम में बैठे हुए लोग, अलग-अलग क्लास में बैठे हुए लोग—ये सारे दृश्य भारत की सामाजिक और आर्थिक संस्कृति का दर्शन कराते हैं। यह भारतीय रेल सिर्फ रेल ही नहीं है, ट्रांसपोर्ट सिस्टम ही नहीं है यह इस देश की आर्थिक स्थिति का एक बहुत बड़ा और महत्वपूर्ण हिस्सा है और इस रेल के सुधार में, आधुनिकीकरण में हमारा रेल विभाग जिस तरह से काम कर रहा है वह बहुत अच्छी प्रगति है, मैं ऐसा मानता हूँ। महोदय, श्री माधवराव सिधिया जी ने इस साल कई फास्ट ट्रेंस शुरू की हैं। गाड़ियों में सुविधाएं बढ़ी हैं। बहुत-से रेलवे रुट्स ऐसे थे जहां पैसेंजर ट्रेन को दो घंटे के डिस्टेंस के लिए एक-एक दिन लगता था, लोग बेहाल हो जाते थे वहां रेलवे सुविधाएं निमित की गयी हैं।

महोदय, वैसे तो माधवराव सिधिया जी का ओरिजिन महाराष्ट्र से ही आता है। इतिहास कहता है कि यहां के लोग बहुत ही एफिसिएंट एडमिनिस्ट्रेटर रहे हैं जिन्होंने कि हिंदुस्तान की रक्षा और सुरक्षा में जो काम किए हैं वह इतिहास में स्वर्ण पन्नों में लिखा हुआ है। उसी क्षेत्र से मैं भी आता हूँ। महाराष्ट्र के लोगों की एक ऐसी परंपरा रही है कि उन्होंने देश की रक्षा और राष्ट्रीय एकता के लिए स्वयं को बलिदान किया है। महोदय, सुकुल जी हंस रहे हैं।

श्री पशुपति नाथ सुकुल (उत्तर प्रदेश) : यह रेसियल डिस्क्रिमिनेशन है।

श्री विठ्ठलराव माधवराव जाधव : जिस पवित्र मिट्टी से हम बने हैं, उस मिट्टी की यह क्रेडिट है कि वहां से अच्छे लोग पैदा होते हैं। आदमी जांत-पांत से नहीं बनता है।

उपसभाध्यक्ष (श्री हेच. हनुमन्तप्पा): भारत की सारी मिट्टी ही वैसी है।

श्री विठ्ठलराव माधवराव जाधव : जैसे गंगा और जमुना का जहां पवित्र संगम होता है वहां की मिट्टी में से भगवान होते हैं वैसे ही कृष्णा और गोदावरी के संगम से आने वाले लोग इस देश की रक्षा और एकता के लिए अपना पूरा बलिदान करने के लिए हमेशा तैयार रहते हैं। वही पवित्र मिट्टी महाराष्ट्र की है (व्यवधान) गोदावरी और कृष्णा में तो कर्नाटक भी आता है और आंध्र भी आता है और आप जानते हैं कि गोदावरी और कृष्णा महाराष्ट्र से गुजरकर और कर्नाटक तथा आंध्र से गुजरती हुई समुद्र में जाती हैं। तो मैं उस मिट्टी की बात कर रहा हूं जहां से पानी निकलकर कर्नाटक, आंध्र को जाता है। जैसा कि हमारे भूतपूर्व रक्षा मंत्री श्री यशवन्त राव चव्हाण ने कहा था कि महाराष्ट्र ने अपनी सभी लड़कियां आंध्र और कर्नाटक को दान दे दी हैं—लड़कियां मतलब कृष्णा और गोदावरी महाराष्ट्र से निकलती हैं और कर्नाटक और आंध्र से गुजरती हुई, वहां को भूमि को सिंचित करती हुई समुद्र में मिलती हैं। वैसे ही महाराष्ट्र का यह सुपुत्र ग्वालियर में बस कर सारे भारत की सेवा कर रहा है, इसके लिए हमें बहुत फख्र है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, यह बात तो ठीक है कि हमारे देश में रेलवे में बहुत तेजी से आधुनिकीकरण हो रहा है, मगर फिर भी आधुनिकीकरण की बहुत बड़ी

समस्या है। हमारे जो रिसोर्सिज लगे हैं, जब हम इस सदन में झगड़ते हैं कि हमें नई रेल लाइनें चाहिए, हमें कन्वर्शन प्रोजेक्ट चाहिए, यह नैरो गेज और मीटर गेज का कन्वर्शन ब्रॉड गेज में चाहिए, मगर जब मंत्री जी का जवाब आता है तो कहते हैं कि Due to the constraint of resources the work cannot be undertaken

यह तो हमेशा का जवाब होता है। यह कान्स्ट्रेंट ऑफ रिसोर्सिज कैसे हल किया जाए, यह सबसे बड़ी समस्या हमारे सामने है। तो यह तो बिल्कुल जरूरी है कि जैसा कि हम 21वीं सदी में जाना चाहते हैं तो हमारा रेलवे सिस्टम, हमारा रेल मार्ग काफी आधुनिक हो और बिल्कुल सामान्य से सामान्य इंसान के लिए उसका पूरी तरह से फायदा हो, यह तो हमारा लक्ष्य है, हमारे देश का लक्ष्य है, हमारे समाज का लक्ष्य है, यह हमारे समाजवाद का ध्येय है। मगर यह कैसे किया जाए? अभी जब हम रेलवे की रिपोर्ट पढ़ते हैं कि 22 हजार या 23 हजार रेलवे का ट्रैक हमें रिन्यूअल करना है और उसके लिए कई हजार करोड़ रुपए की हमें जरूरत है। उसी तरह से बम्बई से लेकर दिल्ली तक, दिल्ली से लेकर कलकत्ता तक, हैदराबाद से बम्बई तक, यह जो 4-5 रुट्स हैं रेल के, वहां विद्युतीकरण हो रहा है उसके लिए भी बहुत पैसे की जरूरत है, बहुत सा काम पूरा हो चुका है। उसके साथ-साथ मैं मंत्री महोदय के ध्यान में लाना चाहता हूं कि जो नई रेलवे लाइनें बिछाई जा रही हैं, हमारे देश में जो ब्रॉड गेज लाइनें हैं और यह कन्वर्शन प्रोजेक्ट हैं, तो जो हमारे देश के पिछड़े हिस्से हैं, चाहे उत्तर प्रदेश का हो, चाहे बिहार का हो, चाहे महाराष्ट्र का हो, वह इलाका पिछड़ा हुआ क्यों है? क्योंकि वहां कोई ट्रांसपोर्ट की फैसिलिटी

नहीं है। उद्योगपति क्यों नहीं जाता वहां ? क्योंकि उसके माल के लिए ट्रांसपोर्ट नहीं है। जब ट्रांसपोर्ट नहीं है तो इंडस्ट्री नहीं है, इंडस्ट्री नहीं है तो प्रगति नहीं है, प्रगति नहीं है तो एम्प्लायमेंट नहीं है, यह जो दुष्चक्र हो चुका है हमारी सामाजिक और आर्थिक नीति में उसका भेद करना बहुत जरूरी है। इसलिए मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से विनती करना चाहता हूं कि जो पिछड़े हुए हिस्से हैं हर स्टेट के, उसका कम्युनिकेशन सिस्टम रेलवे के बारे में कैसा है उसके बारे में एक अभ्यास किया जाए, उसका एक रिपोर्ट किया जाए ताकि हमारे पिछड़े हुए हिस्सों में रेलवे, जो कामन-मैन कन्वियेंस है, जब तक हम उसको नहीं देंगे तब तक उस हिस्से की प्रगति नहीं हो सकती। इसलिए उनके बारे में गंभीरता से विचार करने की मैं जरूरत महसूस करना हूं।

उपसभाध्यक्ष महोदय, इसी सदन में कहा गया था दो-तीन साल पहले कि अभी जो नए ब्राड गेज का काम चल रहा है उसके लिए एक हजार करोड़ रुपए की राशि की जरूरत है और जो हमारा मीटर गेज से ब्राड गेज में कन्वर्शन करने की बात है उसके लिए 1650 करोड़ रुपए की जरूरत है, मगर मुझे लगता है कि अभी यह राशि भी बढ़ी होगी और तीन हजार के आसपास हो गई होगी। थोड़ी देर के लिए समझ लीजिए कि तीन हजार करोड़ रुपए भी लगते हैं मगर इस देश का जो नियोजन है एक लाख अस्सी हजार रुपए का नियोजन है और उसके लिए हम तीन हजार करोड़ रुपए भी खड़ा नहीं कर सकते। अगर हर स्टेट को कहा जाए कि तीन हजार करोड़ रुपए की जरूरत है, आपके इसमें 200, 300 करोड़ रुपए लगते हैं, अगर हर स्टेट अपने स्टेट

प्लानिंग में से पैसा निकालकर नई लाइनों के लिए पैसा दे सकती है। मगर यह जो ब्यूरो-क्रेटिक सिस्टम बना हुआ है कि रेलवे का जो खर्चा है, उसमें जो फायदा होगा, उसका ही बजट फार्म किया जाएगा और उसमें से ही पैसे दिए जाएंगे बाकी का पैसा नहीं लिया जाएगा, इन नियमों को बदलना बहुत जरूरी है। अभी कुछ दिन पहले महाराष्ट्र के मुख्य मंत्री के नेतृत्व में हम माननीय रेल मंत्री जी से मिले थे और हमने मांग की थी कि हमारे मराठ-वाड़ा में मनमाड—परभनी रेल लाइन को ब्राड गेज करे। इसके बिना वहां का विकास नहीं हो पा रहा है। रेल लाइन वहां आगे नहीं बढ़ पाती है और हम भी आगे नहीं बढ़ पाते। 15 करोड़ रुपया उस पर खर्च हो चुका है लेकिन अभी कुछ भी काम नहीं हुआ है। पहले के अनुमान के अनुसार उसकी कीमत 20 करोड़ थी जो अब बढ़कर 50 करोड़ हो गई है। पहले केवल 15 करोड़ की जरूरत थी और 15 करोड़ वहां खर्च भी हो चुका है। लेकिन औरंगाबाद तक वह लाइन नहीं गई। मैं आपको बताना चाहता हूं कि औरंगाबाद इस देश का महत्वपूर्ण शहर है जहां प्रसिद्ध अजन्ता-ऐलोरा की गुफाएं हैं। जितना भी पैसा लगता है उसको पहले आप पूरा करें और 1990 तक औरंगाबाद मनमाड लाइन को पूरा किया जाए, यह मेरा आपसे अनुरोध है। (समय की घंटी)

बोली वाले कम हैं इसलिए थोड़ा समय और दीजिए, दो मिनट और...

उपसभाध्यक्ष (श्री हेच. हनुमन्तप्पा) : बोलने वाले कम नहीं हैं, लिस्ट मेरे पास है। आप जल्दी समाप्त कीजिए।

श्री विठ्ठलराव माधवराव जाधव : मेरा कहना है कि औरंगाबाद-परभनी-वरली लाइन के लिए अच्छी तरह से बजट का

[श्री विठ्ठलराव माधवराव जाधव]

प्रावधान कीजिए। 1989-90 के बजट में कम से कम 15 करोड़ रुपया इस लाइन के लिए दीजिए। इसके साथ ही हमने आदिलाबाद-परभनी के लिए आपसे कहा है, वहां कोयला बहुत है। विदर्भ में खनिज बहुत होता है। इसलिए उस लाइन को प्रायोरिटी देकर पूरा किया जाए तो हमारे मराठवाड़ा की मांग पूरी हो सकती है।

महोदया, निजाम सरकार के जमाने में रामागुंडम-कुरुडवाडी लाइन के लिए सर्वे हुआ था और उसके बाद रामागुंडम से निजामाबाद तक सर्वे हुआ था। वह सारा इलाका मराठवाड़ा का पिछड़ा हुआ इलाका है जिसमें से यह लाइन जाने वाली है। तो मैं मंत्री महोदय से आग्रह करना चाहता हूं कि वे इकानामिकली फिजिवल हो या नहीं, उसका सर्वे कराएं ताकि पिछड़े हुए आंध्र प्रदेश और मराठवाड़ा का जो हिस्सा है, उसके लिए संक्शन हो जाए तो काफी सुविधा होगी।

इसके साथ ही जो नई ट्रेनें चाहिए उसके बारे में मैं कहना चाहता हूं। नांदेड़ से औरंगाबाद जो गाड़ी चलती है वह हाई कोर्ट एक्सप्रेस कहलाती है, उसके लिए धन्यवाद। उसके बाद ऐलोरा एक्सप्रेस जो निजामाबाद से मनमाड तक जाती है उसमें ए.सी. स्लीपर लगाने के लिए हमने मांग की थी। इसके साथ ही जैसे बंबई में मानवुर्द-बेलापुर मार्ग के लिए डिबेंचर सेल किए गए, उसी प्रकार अगर प्लानिंग कमीशन और फाइनेंस मिनिस्टर जो मराठवाड़ा के हैं, प्लानिंग मिनिस्टर भी यहां बैठे हुए हैं, उनसे डिबेंचर सेल करने की परमिशन मिल जाए तो ...

श्री जगेश देसाई : यह आप क्या बोल रहे हैं ?

श्री विठ्ठलराव माधवराव जाधव : मैंने आपको डिस्टर्ब नहीं किया, आप मेरी बात में डिस्टर्ब मत कीजिए।

डिबेंचर सेल करने का प्रयोजन महाराष्ट्र सरकार ने किया है। तो मैं प्लानिंग मिनिस्टर से भी दरखास्त करता हूं कि उसको एक्सेप्ट किया जाए और हमारे पिछड़े इलाकों में जल्दी से जल्दी रेल लाइनें पहुंचाई जाएं।

बंबई के बारे में भी हमने कहा था कि कुरला-वांद्रा के लिए एक नई रेल लाइन की मांग की है। उसके बारे में भी आप सीवें। मीरज और लागपुर आपका इलाका है वह लाइन नैरोगेज है वह बंगलौर तक जाती है उसको मीटरगेज में बदला जाये। वंडरपुर नामक देवस्थान वहां है भगवान विठ्ठल का। हर 6 महीने में 5-6 लाख लोग आते हैं। वहां के लोगों की मांग है कि इस नैरोगेज लाइन को मीटरगेज में बदला जाये। शिवराज पाटिल जी भी वहां से हैं (व्यवधान)

माननीय सदस्य : इसीलिए आपका नाम विठ्ठल है ?

श्री विठ्ठलराव माधवराव जाधव : जिस दिन भगवान विठ्ठल का जन्म हुआ उसी दिन मेरा भी जन्म हुआ। इसी कारण मेरे मां-बाप ने मेरा नाम विठ्ठल रखा। मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय से यह कहूंगा कि इस लाइन को मीटरगेज में बदला जाये और इस काम को जल्दी शुरू किया जाये और हमारे जो पिछड़े हुए क्षेत्र हैं उनको न्याय दिलायें।

श्री दरबारा सिंह (पंजाब) : मैं इस हक का हूं कि रेलवे लाइन हर जगह पहुंचनी चाहिए लेकिन मुझ अभी तक

यह नहीं पता कि इंडीपेंडेंस के बाद एक इंच भी रेलवे लाइन पंजाब में बिछाई गयी हो।

SHRI MADHAVRAO SCINDIA : Sir, just one point. We have, of course, the constraint of resources. But we are doing our best within the limited resources available. If you take the Railway lines, of all the States in India, the State with the largest number of railway line per thousand, sq. kms., is the State of Punjab. The average for the country is—I am speaking from memory—between 18 and 19. In Punjab, which is number one, and West Bengal which is a few points below that, it is about 42. This is the average. I thought I will place this statistics before the honorable Member.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI H. HANUMANTHAPPA) : In addition to that, you have got a railway workshop.

SHRI DARBARA SINGH : I do not find fault with the statistics. But I wanted to know whether even an inch of railway line had been constructed since Independence.

श्री मुहम्मद अमीन अंसारी (उत्तर प्रदेश) : उपसभाध्यक्ष महोदय, रेलवे मंत्री जी को मैं मुबारकवाद पेश करता हूँ कि इनके जरिए से रेलवे विभाग में नया इंकलाब आया है। जहाँ मुसाफिरों को आसानी मिली है वहाँ माल गाड़ियाँ, गुड्स ट्रेन में भी तेजी आयी है। मगर स्टेशनों पर जो पार्सल बुकिंग का मसला है उसके बारे में कहना चाहता हूँ कि वहाँ का जो स्टेशन मास्टर है वह सामान बुक करता है लेकिन वहीं पड़ा रहता है। एक-दो गाड़ी निकल जाती है तब लोड होता है और वह पार्सल जाकर किसी स्टेशन पर उतार दिया जाता है और वहाँ वह पड़ा रहता है, सड़ता है और भोगता रहता है। जब व्यापारी उसको कुछ नजर कर देता है तब वह दूसरी

ट्रेन में लादता है। इन छोटे कर्मचारियों की लापरवाही और बिगड़ी हुई हालात जो पहले थी उसमें थोड़ी कमी आई है लेकिन इस ओर ध्यान देने की ज्यादा जरूरत है।

मंत्री जी मैं आपका अहसानमंद हूँ कि आप जब से मंत्री हुए हैं किसी की कोई भी दरखास्त आयी आपने उसके बारे में पूरी तरह से मालूम की और उस पर उचित कार्रवाई करने के आदेश दिये और उसके बारे में भी मालूम करते हैं कि वह जायज काम हुआ या नहीं। उसका जवाब भी आप देते हैं। इसके लिए मैं आपका मशकूर हूँ।

आप जानते हैं कि इलाहाबाद में गंगा, यमुना और सरस्वती का संगम है। वहाँ के बारे में हिन्दू धर्म के मानने वालों के दिलो-दिमाग में एक श्रद्धा है और हर साल कुम्भ का मला भी लगता है। इस साल 12 साल के बाद एक खास कुम्भ मेला होने जा रहा है जहाँ पूरे देश और विदेश के लोग उसमें श्रद्धापूर्वक आयेंगे। यहाँ पर उनके रहन-सहन और इकदाभाव की सख्त जरूरत है। पिछले मर्तबा बड़ी परेशानियाँ उठानी पड़ी थी। उस वक्त इंतजाम जरा सही नहीं थे, बड़ी तकलीफ हुई थी। इलाहाबाद के बारे में एक गुजारिश करना चाहता हूँ क्योंकि आपकी दिलचस्पी इलाहाबाद से बहुत है। त्रिवेणी वहाँ है और त्रिवेणी से आपका लगाव बहुत है। आप जहाँ एक धार्मिक हैं वहाँ एक अच्छा सोशल लीडर तो नहीं कहूंगा एक अच्छे खादम भी हैं। इसलिए कहना चाहता हूँ, जैसा मेरे एक साथी ने कहा कि ज्यादातर समय आप राजनीति में न देकर

[श्री मुहम्मद अमीन अंसारी]

अपने विभाग के सुधारने में और उसका वकार बढ़ाने में देते हैं। तो मैं कुछ सुझाव देना चाहता हूँ और खासतौर से इलाहाबाद के बारे में कहना चाहता हूँ। इलाहाबाद के बाहर जो सड़क है वह नगर महापालिका इलाहाबाद में आती है। रेलवे के इलाके में बाहर जो जगह है उसमें तमाम होटल हैं और लोगों ने नाजायज ढंग से कब्जा किया हुआ है। इस कब्जे को हटाकर उस जगह को साफ-सुथरा किया जाना चाहिए। वहाँ बहुत बड़ी तादाद में यात्री आते हैं और कुम्भ मेले पर तो इनकी संख्या 80 लाख से भी ज्यादा हो जाएगी। जो लोग यहाँ आएँ वे एक अच्छी छुट्टी लेकर जाएँ और आपकी तारीफ करके निकलें तो इससे हमें भी खुशी होगी। वहाँ पर टैक्सी वाले, तांगे वगैरह गन्दगी फैलाते हैं और बीमारियाँ फैल रही हैं। इसलिए वहाँ के जिम्मेदार लोगों को प्लेटफार्म के बाहर भी देखना चाहिए और जो गन्दगी और लापरवाही के कारण बीमारियाँ फैलने का डर पैदा हो गया है उसको दूर किया जाना चाहिए। जनता आपकी तारीफ करती है और आपके कामों से खुश भी है।

मैं आपका ध्यान इस बात की तरफ भी दिलाना चाहता हूँ कि वहाँ पर सड़ी हुई सब्जी और कच्ची पूड़ियाँ दी जाती हैं और कई बार तो एक ही उबाल में रखकर गन्धे तेल में बनाई जाती है। इस तरीके से ठेके वाले करते हैं। यह सिर्फ इलाहाबाद की बात नहीं है। पूरे नार्दर्न रेलवे में यह हालत है। चाय का तो यह हाल है कि चाय को गर्म पानी कहा जाता है या कहा जाता

है कि कोई काली चीज दे दी। इससे बीमारियाँ फैलती हैं। एक रूप में एक कप चाय मिलती है और वह भी चाय न होकर पानी में उसको सफेद करने के लिए दूध मिला दिया जाता है और वह भी दूध होता है या क्या होता है, पता नहीं है। इसलिए मैं यह कहना चाहता हूँ कि इन चीजों की तरफ भी ध्यान देने की जरूरत है। प्लेटफार्म पर गन्दगी भरी रहती है। लखनऊ का प्लेटफार्म तो मछली बेचने की जगह सा हो गया है। एक बार मैं वहाँ पर था तो लोग पैन्ट और पायजामा उठाकर चल रहे थे और हमसे कहने लगे कि एम. पी. साहब यह सब क्या है। हमने कहा कि यह मंत्री का इंतजाम नहीं है। आपको यहाँ के अधिकारियों से कम्प्लेंट करनी चाहिए। लखनऊ में हम लोगों का आना जाना होता रहता है। मैं मंत्री जी को इस बात के लिए बधाई देना चाहता हूँ कि उन्होंने नई नई गाड़ियाँ चलाई हैं। उन्होंने ग्वालियर से हावड़ा की जो गाड़ी चलती है उसको उन्होंने वाया इलाहाबाद किया, इसके लिए मैं उन्हें इलाहाबाद की जनता की तरफ से मुबारकबाद देना चाहता हूँ। हाँ, एक गाड़ी जो खामोशी से इलाहाबाद जंक्शन से चली जाती थी, नवम्बर से ये गाड़ियाँ इलाहाबाद जंक्शन से पास होंगी, इसके लिए हाउस में मैं मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ। इसके साथ साथ मैं यह भी गुजारिश करना चाहता हूँ कि इलाहाबाद में या बड़े जंक्शनों पर जो पार्सल हफ्ते या 15 दिन तक पड़े रहते हैं उनको चाहे पैसेन्जर ट्रेन हो या एक्सप्रेस ट्रेन हो, पार्सलों को उनसे भोजन का प्रबन्ध होना चाहिए। एक बात में यह भी गुजारिश

करना चाहता हूँ कि पहले हैण्डलूम के पार्सल हाफ रेट पर वुक हुआ करते थे, मगर अब खतरा यह लग रहा है कि उस पर भी पूरा रेट लगा दिया जाए। ऐसा करने से हैण्डलूम के दस्तकारों को तकलीफ होगी और जो इस्तेमाल करने वाले हैं उनको भी ज्यादा दाम देने पड़ेंगे। इसीलिए मेरो गुजरिश है कि इसको हाफ रेट पर ही रखा जाए।

एक गुजरिश मैं यह भी करना चाहता हूँ कि हम लोगों का ताल्लुक महाराष्ट्र से पड़ता है और पूर्वी उत्तर प्रदेश से पड़ता है। भिवंडी में डेढ़ लाख पावरलूम हैं। ये लोग उत्तर प्रदेश के अयोध्या, फैजाबाद, गोरखपुर, इलाहाबाद और बलिया आते-जाते रहते हैं और देहरादून और बिजनौर भी जाते हैं। इस सिलसिले में मैं एक ट्रेन का जिक्र करना चाहता हूँ जो बनारस से बम्बई की तरफ जाती है। उसका नाम है महानगर सुपर फास्ट। उसका नाम सुपरफास्ट है लेकिन वह इतनी आहिस्ते चलती है कि लोग कहते हैं कि वह कछवे की चाल से पहुंचती है। पहुंचती जरूर है लेकिन रेंगती हुई चलती है। जहां खड़ी हो गई खड़ी हो गई, टी.टी. नहीं, कंडक्टर नहीं, गुंडे कम्पार्टमेंट में घुस जाते हैं, चोर गाड़ी में घुस जाते हैं, जमीन में बैठ जाते हैं, कोई इंतजाम नहीं है। वह ट्रेन बम्बई से इलाहाबाद, वाराणसी, देहरादून और गोरखपुर की तरफ जाती है। उसमें इटारसी में कुछ गुंडे और बदमाश असला लेकर घुस जाते हैं और लोगों को डरा धमका कर उनका सामान लूट लेते हैं और रास्ते में उतर जाते हैं। फिर कटनी में बचे खुचे गुंडे सवारियों को डरा धमका कर सामान ले जाते हैं। मैं

इसका इल्जाम खासतौर से आर.पी.एफ. और रेलवे की जो पुलिस है उसको देता हूँ। इन सब की मिलीभगत से यह सारा काम वहां हो रहा है। इलाहाबाद में जो मेल आती है रोजाना कोई न कोई कम्प्लेंट लेकर खड़ा रहता है। इसके इसके लिए खास व्यवस्था करने की जरूरत है। मैं चाहता हूँ कि इलाहाबाद से जो सुपर फास्ट चले उसके चंद स्टाप होने चाहिए। मैं तो यह भी कहता हूँ कि वाराणसी इलाहाबाद कटनी, जबलपुर ... (समय की घंटी) ... यह इलाहाबाद का मामला है। वहां पर कुम्भ का मेला होने जा रहा है 12 साल के बाद। वहां पर बड़ी भीड़ हो जायेगी। इसीलिए मैं इस बारे में कहना चाहता हूँ।

मैं आपसे अर्ज कर रहा था कि कल्याण में 5 लाख लोग उत्तर प्रदेश के रहते हैं। वहां भिवंडी से कल्याण उनका आना जाना है। तो कल्याण में कम से कम एक बोंगी 71 बर्थ की, थ्री टियर का रिजर्वेशन वहां से कराया जाए। इसके न होने से जो लोग बम्बई जाना चाहते हैं दलाल उनके पीछे लग जाते हैं, बाबू कहता है कि जगह नहीं है। लेकिन जब दायें बायें से जाते हैं, पिछले दरवाजे से जाते हैं तो रिजर्वेशन हो जाता है। इससे लोगों को बचाने की जरूरत है। इसलिए वहां इसका ठीक इंतजाम करना चाहिए।

दूसरा, मैं आपका ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हूँ कि जो पैसेन्जर ट्रेन उत्तर रेलवे की है आज की उनकी हालत बहुत खराब हो गई है। पंखे नहीं हैं, बिजली गायब है, रोशनी नहीं है, रात को अगर कोई टट्टी में चला जाए तो उसका पैर कहीं और पड़ जाता है।

[श्री मुहम्मद अमीन अंसारी]

उनकी हालत बड़ी खराब है। विशेषरूप से फैजाबाद-इलाहाबाद, जौनपुर-इलाहाबाद, इलाहाबाद-सहारनपुर, इटारसी-इलाहाबाद, इलाहाबाद-आगरा ये सारी जो पैसेन्जर ट्रेन हैं इनकी बड़ी खराब हालत है। कोई सुनने वाला नहीं है। इसके लिए मेरी मंत्री जी से गुआरिंश है कि जो गड़बड़ काम करे उसको कहीं दूर भेज दीजिए, एन.आर. से सी.आर. भेज दीजिए ताकि उसको सबक मिल सके कि अगर वह गलत काम करेगा तो उसका सजा मिलेगी।

एक बात...

उपसभाध्यक्ष (श्री हेंच. हनुमन्तप्पा) :
अंतिम बात।

श्री मुहम्मद अमीन अंसारी : एक बात मैं कहना चाहूंगा, यह जो ट्रेन चली है, मैं आपको बधाई देना चाहता हूँ और इंदिरा जी अब नहीं हैं लेकिन उनकी इच्छा थी कि फैजाबाद से बम्बई के लिए कोई ट्रेन चलाई जाए। उनकी आत्मा को, जिस दिन आपने यह ट्रेन चलाई उस दिन जरूर शांति मिली होगी। आप इसको तीन दिन चलवा रहे हैं वाराणसी से और एक दिन इलाहाबाद से। मेरी मांग है इसको इलाहाबाद से रोजाना करवा दिया जाए। अगर आप ऐसा करेंगे तो मैं आपको यकीन दिलाता हूँ कि सबसे फायदे वाली यह पैसेन्जर ट्रेन होगी। और इसको सुपर फास्ट होना चाहिए। इसमें ए.सी. टू टियर की एक बोगी लगे क्योंकि प्रतापगढ़ से इसका कोई कोटा नहीं है। 41 बर्थ का कोटा उस ट्रेन में प्रतापगढ़ से है और 31 का कोटा मऊआयमा से हो। मान्यवर, मऊआयमा पावर लूम के क्षेत्र में उभरता

हुआ सन्नती कस्बा है जहाँ का मैं रहने वाला हूँ। बम्बई जाने के लिए रोजाना इसमें बड़ी दिक्कत होती है। इसलिए अगर यह सुविधा हम को दे दी जाए तो आपका बड़ा अहसान होगा। (व्यवधान) खत्म कर रहा हूँ। एक बहुत ही अहम चीज है। गंगा पर एक पुल बन रहा है। 13 अगस्त, 1980 को मऊआयमा में एक आम सभा में हमारी प्रिय नेता प्रधानमंत्री श्रीमती इंदिरा गांधी से मांग की गई थी कि इस पर पुनः पुल बनाया जाए। यह उनकी देन है और हम सब की दौड़ है कि यह पुल वहाँ बनने लगा है। मैं समझता हूँ कि दिसम्बर में वह पुल तैयार हो जाएगा। पिछले हफ्ते मैं गया था मुझे खतरा दिखने लगा शायद दिसम्बर तक पूरा न हो सके इसलिए मैं यह कहना चाहता हूँ कि उस में सन्नती होनी चाहिए, पुल जल्दी से जल्दी तैयार होना चाहिए। इस पुल का नाम इंदिरा जी के नाम पर रखा जाना चाहिए क्योंकि उन्होंने इस पुल को बनवाने के लिए जद्दोजहद की। दूसरा जो पुल यमुना पर बनने जा रहा है इसकी धोषणा प्रधान मंत्री जी ने की है उस पुल का नाम जवाहरलाल नेहरू पुल होना चाहिए। यह मेरी मांग है। इन शब्दों के साथ मैं आपका बहुत आभारी हूँ। वक्त कम है, वरन आपके जो अच्छे कारनामे हैं जो आप गरीब पैसेन्जर्स के लिए नयी नयी आसनियाँ दे रहे हैं बहुत ही आगे बढ़ रहे हैं इसके लिए मैं आपके अच्छे अधिकारियों को और आपको बधाई देना चाहता हूँ। जय हिन्द। शुक्रिया।

श्रीधरी राम सेवक (उत्तर प्रदेश) :
उप सभाध्यक्ष महोदय, विनियोग विधेयक

रेल, संख्या-4, 1988 जो सम्माननीय रेलमंत्री जी ने इस सदन के सामने प्रस्तुत किया है उसका मैं अनुमोदन करता हूँ। इस सदन के करीब-करीब सभी सदस्य इस बात से सहमत हैं कि रेल विभाग माननीय सिधिया जी के टेक ओवर करने के बाद काफी द्रुत गति से चला, प्रगति हुई। मैं भी इसका समर्थन करता हूँ। लेकिन एक बात इस सदन के जरिए अपने प्रधानमंत्री जी तक मैं पहुंचाना चाहता हूँ कि इनका जो दर्जा है हमारे मंत्री जी का वह स्टेट मिनिस्टर रैंक का है इसको भी कैबिनेट मिनिस्टर में रखना चाहिए और इनको प्रमोशन मिलना चाहिए। मैं समझता हूँ सारे सदन की यह राय होगी। इसके अलावा मैं कुछ सुझाव मंत्री जी के सामने रखना चाहता हूँ।

एक नयी ट्रेन चली है शताब्दी एक्सप्रेस। यह नयी दिल्ली से लेकर झांसी तक माननीय मंत्री जी ने चलाई है। ऐसा सुना गया है कि इसको भोपाल तक चलाने की योजना है। मैं यह जानना चाहता हूँ कि इसका एक्सटेंशन भोपाल तक कब तक हो जाएगा? इसकी व्यवस्था बहुत अच्छी है। खाने का प्रबन्ध बहुत अच्छा है। नाश्ते का प्रबन्ध बहुत अच्छा है। उस में जो स्टाफ चलता है बहुत रिसर्पोसिबल स्टाफ है और जो भी कम्प्लेंट्स आती हैं मुसाफिरों की उनको वह दूर करने का प्रयास करते हैं। इसके लिए मैं रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन को बधाई देता हूँ। कुछ दिन पहले अखबार में पढ़ा था कि इसी तरह की जिस तरह की शताब्दी एक्सप्रेस ट्रेन है एक नयी ट्रेन नई दिल्ली से मद्रास तक चलाए जाने की भी योजना है। क्या ऐसी योजना सरकार के सामने विचाराधीन है और

[1.00 p.m.]

यह ट्रेन पूरी की पूरी इलेक्ट्रीफाइड ट्रेन होगी क्या ऐसी व्यवस्था करने की योजना बनाई जा रही है? इसके अलावा मैं यह कहना चाहता हूँ कि ट्रेन नम्बर-911 कोचीन-गोरखपुर एक्सप्रेस जो चलती है यह उरई स्टेशन पर साढ़े नौ बजे सुबह पहुंचती है। साढ़े नौ बजे का टाइम नाश्ते का टाइम होता है, पर यह ट्रेन उरई स्टेशन पर नहीं रुकती है, जिसकी वजह से मुसाफिरों को तकलीफ होती है। उरई डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर है।

जो दूसरी ट्रेन है 912 नम्बर की, गोरखपुर-कोचीन एक्सप्रेस, यह 12-37 पर उरई उसी स्टेशन पर रुकती है और लंच के लिए वहां व्यवस्था है। तो जब लंच की वहां व्यवस्था की जा सकती है, तो ब्रेकफास्ट की व्यवस्था भी उसी स्टेशन से होनी चाहिए और उसको रोका जाना चाहिए

इस संबंध में दूसरी बात यह है कि इसके लिए टिकट नहीं दिये जाते हैं। इसमें टिकट इशु होने चाहिए। अगर कोई पैसेंजर उरई से कोचीन या उरई से गोरखपुर ट्रेवल करना चाहे, तो उसको यह साधन उपलब्ध होना चाहिए। उसमें टिकट बांटे जाये।

दूसरी ट्रेन—ट्रेन नं. 44 और 45— यह मेल ट्रेन है जो ग्वालियर से छपरा और छपरा से ग्वालियर चलती है। मैं यह सजेस्ट करना चाहता हूँ कि इस ट्रेन को या तो नई दिल्ली तक बढ़ा दें और अगर इसे नई दिल्ली तक नहीं बढ़ा सकते, तो कोई ट्रेन जो दिल्ली से हावड़ा जाने वाली है, उसका रूट झांसी, उरई, कानपुर होकर, इस तरीके से चेंज कर दें। मेरा निवेदन है कि या तो यह व्यवस्था कर दें या दूसरी जो व्यवस्था है, वह कर दें।

[चौधरी राम सेवक]

श्रीमान्, उरई एक डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर स्टेशन है और उरई राष्ट्र रोड पर रेलवे का फाटक है। वहां से दिन में काफी ट्रेन निकलती है। उसकी वजह से वह फाटक बंद रहता है और उसकी वजह से वहां ट्रैफिक निकलने के लिए, मोटर व्हीकल्ज तथा पैदल लोगों को बड़ी तकलीफ होती है। तो सरकार की योजना में यह बात होनी चाहिए कि वहां पर एक ओवरहैड ब्रिज बनाया जाए और उसकी व्यवस्था की जाए, चाहे वह स्टेट गवर्नमेंट की कोलेबोरेशन से हो, चाहे रेलवे डिपार्टमेंट बनाये, लेकिन वहां पर ब्रिज बनाया जाना बहुत आवश्यक है। वहां के लोगों को इससे बड़ी तकलीफ होती है।

उसके अलावा एक रोड है जो रेलवे स्टेशन के पेरैलल चलती है और रेलवे की रोड है, लेकिन वह बहुत टूटी-फूटी और खस्ता हालत में है। उसको जल्दी बनाया जाना चाहिए और वह टाई रोड होनी चाहिए।

इसके अतिरिक्त जो उरई स्टेशन पर प्लेटफार्म नं. 2 नया बनाया गया है, उसका शोडिंग नहीं हुआ है काफी दिन हो गये हैं और मैं बराबर सरकार से और रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन से रिक्वेस्ट करता आ रहा हूं और अभी भी करता हूं कि नं. 2 प्लेटफार्म के उपर शोड बनाना चाहिए क्योंकि धूप, बरसात और जाड़ों में वहां लोग ट्रेन की इंतजार में खड़े रहते हैं। तो यह व्यवस्था होनी चाहिए।

श्रीमान्, मैं आपके द्वारा माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि भिंड जो है, वह पुरानी ग्वालियर स्टेट का एक कस्बा और डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर है। बहुत दिन से यह बात चली आ रही है कि उरई से भिंड

होते हुए ग्वालियर से कोई ट्रेन जरूर देनी चाहिए। कहा यह जाता है कि इस ट्रेन रूट का सर्वे भी हुआ, लेकिन उसका अल्टीमेट रिजल्ट क्या हुआ, यह तो समझ में नहीं आता और हम लोगों को मालूम नहीं हो पाता है। मैं जानना चाहता हूं कि यह जो सर्वे किया गया है, उसकी अप्रूवल आप करने जा रहे हैं, या नहीं।

दूसरा एक आल्टरनेटिव सजेशन यह था कि उरई स्टेशन को भिंड होते हुए इटावा से मिला दिया जाए। उसका भी सर्वे हुआ था। यह सर्वे उस समय हुआ था जब माननीय लाल बहादुर शास्त्री जी रेल मंत्री थे। तो अगर यह ट्रेन भिंड से कनेक्ट कर दी जाए, तो भिंड और ग्वालियर का बहुत सा हिस्सा—वहां पर बहुत से अनइम्प्लायड लोग रहते हैं और उसकी वजह से वह डकैतों का एक अड्डा है और वहां डकैत बहुत निवास करते हैं, क्योंकि उनकी आमदनी अच्छी नहीं है। उसकी वजह से उस एरिया को डिवेलप करने के हिसाब से यहां नई रेलवे लाईन बनाई जानी चाहिए। (समय की घंटी)

इसके अलावा उरई स्टेशन पर स्टाफ काफी बढ़ गया है।

CHOWDHARY RAM SEWAK : The railway quarters are not according to the strength of the railway employees. So, more quarters should be constructed at the Orai station.

दूसरे अनुसूचित जाति और अनुसूचित जन जाति के जो कर्मचारी हैं उन रेलवे कर्मचारियों की यह आम शिकायत है कि उनको प्रमोशन हिसाब से नहीं मिलती है। उस समय उनके डोजियर खराब कर दिए जाते हैं जब उनको प्रमोशन मिलने की बात होती है और उस वजह से उनके प्रमोशन रोक दिए

जाते हैं। इसलिए रेलवे विभाग के आफिसर्स और रेल मंत्री की तरफ से यह आर्डर होना चाहिए कि इस तरीके से अगर रेलवे के हरिजन और अनुसूचित जनजाति के कर्मचारियों के जो डोजियर्ज खराब किए जाएं या कैरेक्टर रोल खराब किए जाएं तो उनका प्रमोशन पर कोई असर नहीं होना चाहिए।

तीसरे, झांसी एक बहुत बड़ा स्टेशन है, श्रीमन्, वहां पर सिर्फ दो कमरे रिटायरिंग रूम के हैं। वहां पर इतना ज्यादा ट्रेफिक है कि वहां पर और रिटायरिंग रूम बनाए जाने की व्यवस्था होनी चाहिए। आखिरी बात, श्रीमन्, मैं कहना चाहता हूं कि 58-अप एंड 57 डाउन इनमें जो फर्स्ट क्लास के डिब्बे लगाए जाते हैं वे बहुत खसता हालत में हैं और टूटे-फूटे होते हैं। उसमें फर्स्ट क्लास के अच्छे डिब्बे लगाए जाने चाहिए। अभी एक बात हमारे साथी ने यह कही है कि फर्स्ट क्लास के डिब्बे रिमूव ही कर देने चाहिए, मैं इस बात से बिल्कुल एग्री नहीं करता हूं। क्योंकि बहुत से लोग ऐसे हैं जो एयर कंडीशंड डिब्बों में नहीं चलना चाहते हैं या तो अपनी व्यक्तिगत बीमारियों की वजह से या फिर दूसरे कारणों से वे पसंद नहीं करते हैं। इसलिए हमारा निवेदन है कि फर्स्ट क्लास के डिब्बे रिटेन करने चाहिए।

इन शब्दों के साथ मैं धन्यवाद देता हूं।

श्री हरि सिंह (उत्तर प्रदेश) : माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, यह रेलवे विभाग विभाग नहीं बल्कि यह तो एक एंपायर है विदिन एंपायर, स्टेट विदिन स्टेट और इसलिए मैं कह सकता हूं कि इसके पास मशीन महकमा, प्रोटेक्शन के लिए सारी रेलवे फॉर्स, होटल, बड़े बड़े कारखाने

सारे हिन्दुस्तान में उसका जाल हर जगह करीब करीब उनकी लाइनें हैं डिपार्टमेंट और सब चीजें मौजूद हैं। उसके साथ यह है कि हिन्दुस्तान का जहां बजट पास होता है उसमें रेलवे का अलग से बजट पास होता है। जो और विभाग है उनका तो जनरल बजट में ही इन्क्लूज्ड होता है और डिमांड्स पर बहस होती है लेकिन रेलवे का अलग से बजट होता है। इसलिए इसको मैं स्टेट विदिन ए स्टेट कहता हूं। जहां तक इसका जीवन से ताल्लुक है साधारण नागरिक का जीवन आवागमन के संबंध में इस रेलवे से बहुत ही संबंधित और ताल्लुक रखने वाला है। यह बात जरूर है कि आजादी के बाद हिन्दुस्तान की रेलवे ने बहुत तरक्की की है और कोशिश की गई है कि जहां जहां पर रेल नहीं है जाने के साधन नहीं हैं वहां पर रेल बिछाई गई हैं और एक नया जीवन आया है। लेकिन इसके साथ-साथ बहुत सारी समस्याएँ हैं। हालांकि बहुत सुपर फास्ट ट्रेन्ज चली हैं, अच्छे अच्छे रेलवे स्टेशन बने हैं, सुन्दर स्टेशन बने हैं लेकिन इन सब के बावजूद भी अगर आप गौर से देखें तो जो हमारे बैकवर्ड एरियाज हैं उनमें रेलवेज का काम न के बराबर हुआ है। जहां पर पहले ही जाल बिछा हुआ है वहां पर और नई रेल लाइनें बनती चली जा रही हैं। जो नेगलक्ट एरियाज हैं जहां पर रेलवे लाइन बिछाने का काम ही नहीं हुआ है वहां पर आवागमन का रास्ता ही नहीं बनाया जा रहा है। मैं आपके बड़े करीब से कहना चाहता हूं यहां के दिल्ली के करीब के जो जिले हैं, जैसे बुलन्दशहर क्यों नहीं वहां से सीधी कोई ट्रेन आती? या तो वाया हापुड़ आती है, वाया खुर्जा जंक्शन होकर बाहर बाहर चली जाती है, अलीगढ़

[श्री हरि सिंह]

होकर चली आती हैं। मेरा निवेदन यह है कि यह दिल्ली हिन्दुस्तान की राजधानी है, यहां जितने सेटेलाइट जिले हैं मेरठ है, मुजफ्फरनगर है, बुलन्दशहर है, अलीगढ़ है, इधर हरियाणा के जिले हैं इनके लिए कलकत्ता और बम्बई की तरह से लोकल ट्रेनों क्यों नहीं चला दी जाती? इससे यहां पर आबादी का प्रेशर, दपतरों का प्रेशर कम हो जाएगा, मकानों की समस्या कम हो जायेगी। यही नहीं जहां लाखों मन रोजाना यहां खाने पीने का सामान आता है सब्जी, धी, आटा, गेहूं न जाने कितना सामान पड़ोसी जिलों से दिल्ली की मार्केट में आता है और कितनी दिक्कत होती है? आप देखिए, आप तो हमेशा कार में जाते हैं और बसों में लोग चढ़े रहते हैं आने-जाने की सुविधाएं नहीं हैं, इत्फाक से मंत्री जी हैं ही नहीं तो मेरा आग्रह यह है कि ये जो हमारे नेबरिंग जिले हैं...

उपसभाध्यक्ष (श्री हेच० हनुमन्तप्पा) :
नोटिंग हो रही है।

श्री हरि सिंह : वह तो हेल्थ के हैं और हेल्थ के हम भी मिनिस्टर रहे हैं। इजेक्शन और गोली की बात तो याद रख सकते हैं।

उपसभाध्यक्ष (श्री हेच० हनुमन्तप्पा) :
नहीं नहीं, मंत्री जी यहां बैठे हैं और नोटिंग ले रहे हैं।

श्री हरि सिंह : तो ठीक है। यह प्लानिंग में काम कर सकते हैं और पड़ोसी भी हैं जरा। तो मैं कह रहा था कि जो हमारी वास्तविक समस्या है, यह दिल्ली के पास की लोकल ट्रेन की है, जो चलाना चाहिए। इसमें यहां आबादी का प्रेशर तो कम होगा, वहीं कोलरा बीमारी भी

कम होगी, नए दपतर, बिल्डिंग, मकानों की समस्या भी हल हो जाएगी।

महोदय, अगर आप देखें ईस्टर्न रेलवे में एक खुर्दा जंक्शन जगह है, वहां पर जो पश्चिम को जाने वाली हैं सड़कें हरियाणा से, जवर की तरफ से, अलीगढ़ का हिस्सा, मेरठ का हिस्सा, वहां पर सारा जो सड़क का रास्ता है, रेलवे क्रॉसिंग के कारण तीन तीन घंटे बंद हो जाना है। इससे मरीज मर जाता है दूर से आने वाले, मरीज को लाने, ले जाने वाले पड़े रहते हैं। तो मेरी मांग है कि वहां पर ओवरब्रिज बनाया जाना चाहिए। इसी तरह गाजियाबाद में भी यही हाल है, वहां पर भी ओवरब्रिज का होना जरूरी है, दिल्ली से, राजधानी से आठ-दस मील दूरी पर इसकी जरूरत है। गाजियाबाद से कोई ट्रेन ऐसी नहीं, आती। तो श्रीमन्, मैं यह कह रहा था कि हमारी दिल्ली के करीब की आबादी के लिए लोकल ट्रेन का चलाना बहुत जरूरी है।

श्रीमन्, इसके साथ ही इस महकमे में लाखों की तादाद में चौथी श्रेणी के कर्मचारी हैं, जो डेली-वेजेज पर दसियों बीसियों सालों से काम कर रहे हैं। उनको परमानेंट किया ही नहीं जाता, वे डेली-वेजेज पर ही चलते रहते हैं और रिटायर हो जाते हैं, मर जाते हैं, उनकी कोई खैर-खबर लेने वाला ही नहीं, मकान मिलना तो छोड़ दीजिए, वर्दी की बात तो जाने दीजिए, दवा दारू की बात छोड़ दीजिए। मैं इनके लिए मंत्री जी से कहना चाहूंगा, यहां सोलंकी जी बैठे हैं, बड़े प्रगतिशील, मानवता के आदमी हैं, इनसे आपकी मार्फत कहूंगा कि मंत्री जी को इस बारे में बता दें कि लाखों की तादाद में आज भी रेलवे

में डेलीवेजेज पर कमचारी रखे हुए हैं, वे अनाथ, मोहताज हैं और विभाग का, हिन्दुस्तान की पब्लिक के लिए काम करते हैं, उन अनाथ बने हुए कर्मचारियों को परमानेंट किया जाना चाहिए।

श्रीमन्, इसके साथ ही सिक्क्योरिटी का सवाल आता है। जो हमारे छोटे छोटे रेलवे के श्रमिक कर्मचारी हैं, उनकी हिफाजत की कोई ठीक व्यवस्था नहीं है। अगर चोर डाकू आकर उसे लुटते हैं, नारकर चले जाते हैं तो कहा जाता है कि रेलवे पुलिस कार्यवाही कर रही है और रेलवे पुलिस कहती है कि यह केस सिविल पुलिस के अन्तर्गत आता है क्योंकि सिविल आवादी में रहता है। वह वेचारे काम करते हैं स्टेशन पर और रेलवे के बाहर उनका रहने का घर होता है। तो इस तरह उनकी जान को आफत है। ऐसे सैकड़ों केसेज के बारे में मैं मंत्री जी को लिखता रहा हूँ। मेरा कहना है कि उनको सुरक्षा दीजिए। यही नहीं, अगर आप गौर से देखें और जैसी अभी अंसारी साहब ने बहुत सी बातें कहीं, कुछ बुरा भी लगा होगा, लेकिन अगर आप गौर से देखें लखनऊ, इलाहाबाद, कानपुर के अन्दर, वहाँ के वेटिंग रूम, फर्स्ट-क्लास के, उसमें चले जाइए तो वहाँ पर आप देखेंगे लोग ताश खेलते रहते हैं, जुआ खेलते रहते हैं, पैर फैलाए बैठे रहते हैं और जो जैनुअन पेसेन्जर हैं उनको तो बैठने को जगह नहीं होती। वेटिंग रूम दादाओं का अड्डा बना रहता है, उनके सामने सिक्क्योरिटी इंचार्ज गाय की तरह कांपते हैं, वे बोल नहीं सकते, उनको वहाँ तैनात करना ही ब्रेवुनियाद है क्योंकि वे इस लायक नहीं हैं। मैं स्वयं भुक्तभोगी हूँ, कई बार मेरा उनसे झगड़ा हुआ लखनऊ

के स्टेशन पर। यही हाल इलाहाबाद में है, यही कानपुर में है। आप हापुड़ भी देख लीजिए, हापुड़ के फर्स्ट क्लास के वेटिंग रूम में अगर आप जाएंगे तो वहाँ दादा आराम करते मिलेंगे। किसी भले आदमी की हिम्मत नहीं पड़ती उनसे कुछ कहने की। अगर आप गोली भी चलवाएंगे तो भी वह नहीं हटेंगे। इसको आप जहर देखें और खत्म करवा दें।

खाने के बारे में मैं आपको बताऊँ। अंबाला में एक नया सिस्टम चल गया है कि कागज के गिलास में चाय दी जाती है और वह इतनी गरम होती है कि कभी-कभी ऊपर गिर जाती है, कपड़े खराब हो जाते हैं। यह, क्या सिस्टम चलाया है, इसे देखें। सिक्क्योरिटी का जहाँ तक सवाल है, इस पर गौर करने की बहुत आवश्यकता है।

श्रीमन् मैं एक और बात करना चाहता हूँ, जो कि बहुत जरूरी है। आप रिजर्वेशन सिस्टम को बहुत गौर से देखिए। सारे नार्दन रेलवे के जो हमारे हैडक्वार्टर स्टेशन हैं, वहाँ पर रिजर्वेशन का जो स्टाफ हैं, बाबू है, वे दसियों सालों से वही चले आ रहे हैं और वे इतने बेईमान होते हैं कि सारा रिजर्वेशन का पेरलल दफ्तर अपने घर में चलाते हैं। वे लिस्ट तैयार करके लाते हैं, फार्म घर से भर कर लाते हैं। यह कम्प्यूटर जो है, यह खेल है, रिजर्वेशन का इससे कोई सुधार नहीं आया। इससे तो बेईमानी बढ़ी है। मैं चाहता हूँ कि इन खराबियों को दूर करें और रेलवे के जो ग्राम पेसेन्जर हैं, उनकी सहूलियतों की तरफ ध्यान दिया जाए। धन्यवाद।

SHRI SANTOSH KUMAR SAHU
(Orissa) : Mr. Vice-Chairman, Sir, I rise

[Shri Santosh Kumar Sahu]

to support the Appropriation (Railways) No. 4 Bill, 1988 for an expenditure of Rs. 1,67,01,000 because nobody can afford without passing the Railway budget. It is so vital for the development of the country. As you know, Sir, the Railways carry daily 1 crore of passengers and also carry freight and bulk of essential commodities from one end to the other end. In the last four years, we have seen much progress in the Railways. It is essential that everybody must be encouraged to find more funds for the development of railways to run efficiently because it is linked with the development of the nation and for this, I congratulate, not only the Minister but also the workmen, thousands of workers and officers, who work day and night for bringing comforts to the human beings and the passengers.

Now, Sir, coming to the broad points, I, with a heavy heart, want to speak on this small Appropriation Bill. I would like to request through you—though the Minister is sitting at my left, but according to the rule of the House, I am not permitted to speak to him direct, so, I appeal through you—to him that the Orissa Legislative Assembly has passed a specific resolution that the Railways have neglected the State's development for the last so many years. Of course, he is not to be blamed because he has come recently. The lopsided development of the Railways is because of three reasons. It is a past legacy. Though the South Eastern Railway runs two-thirds of its area in Orissa, its headquarter is not located in the State. That is the first bottleneck and this State has not been cared for the due development which it deserves. As a result of this, though we see railway lines in the border, the hinterlands are not connected. There is no provision of reservation of seats for the passengers to travel. The east and the west are not connected with rail. That is why, the State Government have demanded from the beginning that this area should be connected and this time, we are lucky that the Prime Minister and the present Minister of Railways have tried to link up Sambalpur and Talcher which will be linking the middle of Orissa providing hinterland to the major port Paradip which can

develop these most backward areas. Not only that, though I said that two-thirds of South Eastern Railway runs in Orissa, there was only one division. Now, another division is being created. That is a happy sign. From that area, some MPs met the Minister of State for Railways and have demanded that possibly the hilly areas like Rahulkala, which comes under this zone must also be included in the Division.

Then coming to another sorry episode for which there is a great uprising in the tribal area of my district, I would appeal to the hon. Minister. I come from a hilly adivasi district. It is a British legacy that there was a narrow gauge railway line for the last 40 years though the people of that State and their representatives have demanded the development of that railway line in South Eastern Railways which runs from Rupsa to Baripada and Bongirpuri, that has never been looked into. There is no development and gradually the stations have been abolished as a result of which, the people of the tribal area have risen in revolt. There has been no development for the last forty years due to the callousness of the authorities. Now, there is a great uprising. The tribal people are agitated and they have given ultimatum to the State Government. The State Government has requested the Central Government for help. Sir, what is uneconomic today? In spite of the great progress that the railway department has made, we have no futuristic projections for the development of the railways. That is why, we have suffered. Though we have tried to connect the metropolitan cities, we are doubling them, we are electrifying them and probably we may treble them in future but we have not thought of alternative lines to reduce the congestion of traffic in the backward areas. As my friends have said, the department could have opened new lines, could have developed new areas and this would have eased the movement of traffic and provided more safety and convenience for the passengers. Sir, I would appeal through you, to the hon. Minister, he is very dynamic, he is trying to bring new modernisation in the Railways, that he must see that these railway lines must be connected. I want a categorical statement so that un-

necessary uprising in these hilly tribal areas is stopped. There must be projection for future. I appeal to him about the development of this Chakradharpur-Jamshedpur-Howrah line which has been doubled and where the traffic is more because Jamshedpur is the iron ore belt of India. If you want to go to the 21st century quickly, industrial development is important. And for that movement of goods from one place to another should be smooth and quick. New railway lines should be laid around ports so that movement of goods is facilitated. Instead of trebling the Jamshedpur-Howrah line, the Chapra-Bongaipurshi line and the Baripada-Bongaipurshi line can be connected. Backward areas should be well-connected.

Another small point is regarding amenities in railway stations and long-distance trains. I would like to appeal to the hon. Minister, through you, Sir, regarding this. Sir, in some junctions, even sufficient quantity of drinking water is not kept. Long distance passengers suffer a lot. The trains are also not maintained properly. For example, the Jagannath Express comes from Howrah to Puri at 6.30 in the morning. It again leaves at 8.30. It covers 2200 kilometers. There is no time even for washing the coaches. Water is not filled in the tanks. These things should be looked into.

Yet another important point is the maintenance of tracks. Breaches should be repaired immediately. The Kerala tragedy should not be repeated. (*Interruption*). These things may be kindly looked into by the hon. Minister.

The people in management of the affairs should have a new approach, a futuristic approach. Without that we cannot develop further and we will reach the saturation point, staggering point, soon.

Then I come to the point of making the services of the Railways economical for the common man. The people in the lower-income group, the poor men, depend only upon the Railways to go from one point to another. This is the poor man's transport. This is the only convenient means

available for the poor man to travel. Therefore, passenger amenities for the passengers of the lower class should be improved. They should be given at least better water and food facilities. That it may cost the Railways more is no answer. These amenities must be given to them.

Another aspect is the supervision and maintenance of long-distance trains. Safety is one of the watch-words of the Railways. To achieve absolute safety, the Railways must work with a new vigour. We cannot continue the old legacy of the British system connecting only the metropolitan cities. Doubling and trebling of metropolitan tracks alone will not help us to get rid of the backwardness prevalent in many rural areas. These backward, rural and tribal areas must be connected by railways. The Planning Commission must come to the rescue of the Railway Department. If we want to go to the 21st century two things are most important : energy and railways. Railways is doing so much service and Planning Commission should try to make more financial assistance. We must remember we all want development. But development without infrastructure is no development. So these two basic things must be looked into. So I request the Planning Commission through you that they must allot more money for the development of backward areas if they want to go to the 21st century : there should be regional balance, there should be removal of economic backwardness, removal of black spots ; there should be all round development for national integration. The Planning Commission should look into all these aspects and lay proper emphasis on the development of railways in the future. With these words I conclude.

डा. एम. हाशिम किदवाई (उत्तर प्रदेश) : जनाब वाइस चेयरमैन साहब, मैं रेलवे ऐप्रोप्रियेशन बिल संख्या 4 की ताईद करने के लिए खड़ा हुआ हूँ।

महोदय, हर आजाद मुल्क के लिए दो बातों का होना जरूरी है। पहली बात यह है कि मुल्क में लोगों का इतिहास

[डा० एम० हाशिम क़िदवई]

रहे और दूसरी बात यह है कि उसे मुल्क की इकानामी पर ऐतबार हो। वह मजबूत हो। नहीं तो उसकी आजादी को हमेशा खतरा रहेगा।

रेलवे का सबसे बड़ा कारनामा यह है कि उसका मुल्क की तरक्की में जबरदस्त कंट्रीब्यूशन रहा है, यानि मुल्क को एक रखने में, मुल्क को जोड़ने में और दूसरे मुल्कों के कामशियल और इंडिस्ट्रियल डेवलपमेंट में जितना बड़ा हिस्सा रेलवे का रहा है, उसके लिए जितना भी कहा जाए कम है। आज हमें फख है कि हमारा रेलवे सिस्टम दुनिया के बेहतरीन रेलवे सिस्टमों में से एक है। खासकर आजादी के बाद से जो यहां तरक्की हुई है उसमें रेलवे के फैलाव और रेलवे के कंट्रीब्यूशन में दिन दूनी रात चौगुनी तरक्की हुई है। खास तौर से जब से हमारे मौजूदा मिनिस्टर साहब ने रेलवे का जार्ज संभाला, इसमें बेइतिहा तरक्की हुई है, उसके लिए हम उनके इतिहाई शुक्रगुजार हैं। वे मुल्क की बहुत बड़ी खिदमत कर रहे हैं और ऐडमिनिस्ट्रेटिव ऐफिसियेसी और सर्विसेज में रेलवे में आल राउन्ड प्रोग्रेस हुई है। जहां एक तरफ हमारी सुपर-फास्ट ट्रेनों की रफ्तार बढ़ी है, उनकी तादाद बढ़ी है, वहां दूसरी तरफ मुसाफिरों की तादात में भी बहुत बड़ा इजाफा हुआ है। उसके साथ ही फ्रेट में भी बहुत इजाफा हुआ है। इसके लिए मिनिस्टर साहब को हम दिली मुबारकवाद देते हैं।

मैं इसी के साथ अपना फर्ज समझूंगा कि जो कामन मैन की प्रावलम्स है, उनको मैं मिनिस्टर साहब के नोटिस में इस उम्मीद से पेश करूँ कि उनके ऊपर फौरन कार्यवाही की जाएगी। पहली आम शिकायत यह है कि हर बड़े

रेलवे स्टेशन पर ओवर-क्राउडिंग बेइतिहा होती है, लेकिन रेलवे स्टाफ के सीनियर आफिसर्स अपने दफ्तरों में बैठे रहते हैं। उनका काम यह होना चाहिए कि वे खुद प्लेटफार्म पर जाकर देखें कि मुसाफिरों की भीड़ किस तरह से कम हो, उनको कंपार्टमेंट में बैठने के लिए स्थान नहीं मिल रहा है। इसलिए उनके लिए यह जरूरी कर दिया जाए कि वे प्लेटफार्म पर मौजूद रहें।

दूसरी बात यह है कि करीब-करीब हर रेलवे जंक्शन का तजुर्वा है कि आप धर से टेलीफोन करें कि ट्रेन कब आ रही है तो अक्सर 90 परसेंट केसेज में जवाब नहीं मिलता है और पता चलता है कि जो भी साहबान ड्यूटी पर हैं वे चाय पी रहे हैं। जरूरत इस बात की है कि इसको सख्ती से रोका जाए।

तीसरी शिकायत यह है कि बड़े बड़े स्टेशनों पर मसलन लखनऊ, कानपुर, अलीगढ़ आदि में यह देखने में आता है कि ट्रेन रोक दी जाती है और जो माल होता है वह फेंक दिया जाता है जिस से चुंगी नहीं देनी पड़ती। इसके लिए जरूरी है कि इस किस्म के विजिलेंस सैल बनाये जाएं जो इन सब की चेकिंग करें।

चौथी आम शिकायत यह है कि जो पब्लिक एनाउंसमेंट सिस्टम होता है वह भी बड़ा डिफैक्टिव है। पहले बताया जाता है कि ट्रेन आने वाली है। कभी डेफिनेट टाइम नहीं बताया जाता कि इतनी देर में आयेगी। अलीगढ़ में मुझे यह एक्सपीरियंस हुआ है कि ट्रेन आ गयी उस वक़्त तो कोई एनाउंसमेंट नहीं होता। बाद में एनाउन्समेंट होने से उसका मकसद ही खत्म हो जाता है।

श्री जगेश देसाई : ऐसा तो होता नहीं।

डा. एम. हाशिम किशवई : ज्यादातर ऐसा होता है। मेरी गुजारिश है कि पब्लिक एनाउन्समेंट जब हो ट्रेन के आने की वह स्पेसिफिक होनी चाहिए। (समय की घंटी) आखिर में दो तीन बातें और अर्ज करूंगा। एक बात यह है कि इस दफा का जो रेलवे टाईम टेबल है वह हम लोगों को बहुत देर में मिला। इससे पहले स्टेशनों पर आ गया था। मिनिस्टर साहब से खासतौर से इस बात की रिक्वेस्ट है कि अगर पहली नवम्बर या पहली अक्टूबर से जो नया टाईम टेबल हो वह हम लोगों के पास कम से कम 3-4 दिन पहले पहुंच जाना चाहिए।

दूसरी खास चीज इम्प्रूवमेंट के बारे में है। जो इटेबुल चीजें हैं उसमें इम्प्रूवमेंट की जरूरत है। जो रेलवे की कैंटरिंग है उसमें सामान नाकाफी होता है। जो नीला-चन एक्सप्रेस है या पुरी एक्सप्रेस है इन ट्रेनों में मेरा यह तुजुर्बा है कि अक्सर खाना खत्म हो जाता है बल्कि कई जगहों पर तो मिलता ही नहीं। इसमें इम्प्रूवमेंट की बहुत जरूरत है।

अलीगढ़ दिल्ली से सिर्फ 130 किलोमीटर दूर है लेकिन इस वक्त मुश्किल यह है कि अगर कोई शक्स शाम को जाना चाहे या सुबह जाना चाहे वह नहीं जा सकता। मेरी दख्तास्त यह है कि कम से कम सरजू-जमना एक्सप्रेस अलीगढ़ में रोक दी जाये ताकि लोगों को आने में आसानी हो। इसी तरह से जाने में भी सहूलियत मिले।

दूसरी बदकिस्मती यह है कि अलीगढ़ बरेली लाईन जो है यह इंडस्ट्रियल और कामर्शियल दोनों के लिए बहुत अहम है

2462 RSS/88—5

लेकिन 104 मील का फासला 8 या 9 आर बाजदफा तो 10-10 घंटे में तय होता है। मेरी तजबीज यह है कि कम से कम अलीगढ़-बरेली के दरमियान जो रेलें हैं उनमें से कम से कम एक ट्रेन की स्पीड बढ़ा दी जाए ताकि 9-10 घंटे के बजाय 5 या 6 घंटे में अलीगढ़ से बरेली पहुंचा जा सके।

आखिर में एक बात यह अर्ज करना चाहूंगा कि खासतौर से जो रात की ट्रेनों में कंडक्टर्स चलते हैं उनके लेटने के लिए कोई बेहतर इंतजाम नहीं होता है। इसी तरह से रेलवे स्टाफ के बहुत से ऐसे मैम्बर्स हैं जिनको एकोमोडेशन नहीं मिलती है उसकी तरफ भी खास तवज्जो देने की जरूरत है।

रेलवे लैबल क्रासिंग पर बहुत एक्सीडेंट होते हैं इसलिए ज्यादा से ज्यादा पुल बनाने की जरूरत है। इन अलफाज के साथ मैं इस बिल की तारीफ करता हूँ।

श्री धर्मपाल (जम्मू और कश्मीर) : माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, जैसा मेरे और माननीय सदस्यों ने कहा कि जब से युवा रेल मंत्री माधवराव सिंधिया ने इस कार्यालय का चार्ज लिया तब से इसमें काफी इम्प्रूवमेंट हुई है — चाहे पैसेजर्स के लिए सर्विस की बात हो या माल ढोने की बात हो। 1987-88 में जितना टारगेट मुकरर किया गया था माल ढोने का उससे ज्यादा माल रेलवे ने ढोया। यह देश के हर कोने में जा रही है और इससे सुविधा भी हुई है। ट्रेनें भी फास्ट चली हैं और यात्रियों को काफी सुविधा भी मिली है। इकदामाद किये गये हैं।

बार-बार रेलवे लाईन बढ़ाने की बात आती है तो मैं यह कहना चाहता हूँ कि हजारों करोड़ रुपया रेलवे के माडर्नाइजेशन पर और नयी रेलवे लाईनों पर

[श्री धर्मपाल]

खर्च होने वाला है। इतना पैसा है नहीं और जितने साधन हैं उनके बारे में यह कहना चाहूंगा कि प्रियोरिटी बेसेज पर जो अनडुईंग स्कीम्स हैं पहले उनको मुकम्मल किया जाये। जैसे प्लानिंग कमिशन का कहना है कि यहां इंडस्ट्रीज हैं, यहां कोल है, यहां स्टील है यहां आनी चाहिए तो पहले यहां पर तरजीह दी जानी चाहिए। इसके साथ-साथ मैं यह भी देखता हूं कि कुछ डिसपेरिटी है। कुछ प्रदेशों में काफी रेलें हैं, लाईनों का जाल सा बिछा हुआ है और कुछ रियासतें ऐसी हैं जो पहाड़ी और बैकवर्ड है इन का डेवलपमेंट तब तक नहीं होगा जब तक रेलों का फैलाव पूरे देश में खासकर इन इलाकों में नहीं होगा। हमारी यह डिमांड है कि जो पिछड़ी हुई रियासतें हैं, पहाड़ी इलाके हैं उनको तरजीह दी जाये और दूसरा पहलू यह भी नजर में रखना है कि जो इंडस्ट्रियल सेक्टर हैं, इंडस्ट्रियल एरिया है, वहां पर रेलवे लाईन बिछाई जाये क्योंकि आर्थिक दृष्टि से देखें तो रेलवे भारत की इकनोमी में बहुत बड़ा रोल प्ले कर रही है। यह भी सभी जानते हैं कि रेलवे की जो आमदनी है उसमें 74 परसेंट भाग माल ढोने का और 26 प्रतिशत भाग सवारियों से, पैसेजर्स से आता है। लेकिन चूँकि जैसा मैंने कहा कि हमारी इकनोमिक ग्रोथ का मतलब लोगों को सोशियल जस्टिस, समाजी इंसाफ, देना है। इसलिए मेरा सुझाव है कि जो हमारी पिछड़ी रियासतें हैं, जैसे जम्मू काश्मीर है, हिमाचल प्रदेश है, वहां पर जितनी अधिक रेलवे लाईन हम बढ़ा सकते हैं उतनी बढ़ाई जानी चाहिए।

हैं। जम्मू तक रेलवे लाईन जाती है और पिछले 8 वर्षों से जम्मू से उधमपुर तक रेलवे लाईन बिछाने का काम चल रहा है। मुझे दुख के साथ कहना पड़ता है कि सिर्फ 7 करोड़ खर्चा इस बजट में इसके लिए रखा गया है और प्रधानमंत्री जी ने जम्मू की पब्लिक मीटिंग में कहा कि चार वर्षों के अन्दर यह रेलवे लाईन मुकम्मल हो जाएगी। लेकिन उसकी प्रोग्रेस को देखकर ऐसा नहीं लगता है अभी जुलाई के आखिर में रेलवे मंत्री जी श्रीनगर आए थे तो हमें भी उनसे मिलने का मौका मिला था। स्टेट गवर्नमेंट ने उनके सामने अपनी मांगें रखी थी। उन्होंने कहा था कि कस्ट्रेन्ड्स तो हैं, लेकिन इसके बावजूद हम उधमपुर वाली लाईन मुकम्मल करेंगे। यह भी हमें पता है कि वहां पर काफी ऊंची टेक्नालोजी लगी हुई है और बड़े बड़े पुल बनने हैं और वह पहाड़ी इलाका भी है। मुझे खुशी है कि जो काम चल रहा है यह अच्छे ढंग से चल रहा है। हम चाहते हैं कि मंत्री जी इसको भी देख लें।

दूसरी बात में यह कहना चाहता हूं कि इसमें तीन रीजन आते हैं, जम्मू, वेली और लद्दाख। वहां वेली तक रेलवे लाईन मियासी तौर पर भी बनाई जानी चाहिए, मैं वहां की हालत को यहां पर दोहराना नहीं चाहता हूं। वेली तक रेल लाईन बनाई जानी चाहिए। इसके अलावा वहां से आठ लाख टन फलों का व्यापार भी होता है। कई बार रास्ते बन्द होने के कारण यह पेरिश हो जाता है। इन फलों को मुल्क के दूसरे भागों में पहुंचाने के लिए भी वेली में रेलवे लाईन

वहाँ पर डिप्टी मिनिस्टर थे तो उस वक़्त इसका सर्वे भी हुआ था। उसका क्या बना और क्या नहीं बना, मैं नहीं जानता, लेकिन यह भी एक मांग है।

दो तीन डिमांड मैं मंत्री जी से करना चाहता हूँ। जम्मू के लिए एक डे ट्रेन होनी चाहिए। पिछले आठ वर्षों से इस हाउस में और उस हाउस में यह मांग चलती आ रही है। दिल्ली से जम्मू तक चाहे सीटों की जो भी क्पेसिटी हो, एक डे ट्रेन चलनी चाहिए। सिधिया साहब जब वहाँ गये थे तो चीफ मिनिस्टर साहब ने भी कुछ बातें उनके सामने रखी थी। जलंधर से जो लाईन है वह ब्रोडगेज होनी चाहिए और शाने पंजाब जो अमृतसर तक चलती है उसको एक्सप्रेस किया जाना चाहिए। बुकिंग के बारे में मैं यह कहना चाहता हूँ कि एक प्राइवेट आदमी श्री नन्दा है उनको कोर्ट से स्टे मिला हुआ है। पांच सौ की बुकिंग जम्मू से होनी चाहिए। इसके अलावा चन्द बातें मैं पेसेंजर एमेनिटीज के बारे में भी कहना चाहता हूँ। आप इसमें कोशिश कर रहे हैं, यह अच्छी बात है। इस तरफ और भी ध्यान देने की जरूरत है। खासतौर पर 90 प्रतिशत यात्री सेकेंड क्लास के होते हैं। कई बार पीने के पानी का इंतजाम नहीं होता है। इसका भी इंतजाम किया जाना चाहिए। बिजली और पंखों की तरफ भी ध्यान दिया जाना चाहिए। अगर इन चीजों की सुविधा होगी तो रेलवे मंत्री का भी नाम होगा और हमारी पार्टी और सरकार की भी प्रशंसा होगी। ये चन्द बातें रखकर मैं कम्प्यूटर बुकिंग का जम्मू में प्रबन्ध करने की तरफ ध्यान दिलाना चाहता हूँ। मंत्री जी से कहा गया था कि किसी

हुँग से हो, उसका वह इंतजाम किया जाना चाहिए। और उधमपुर रेल से जाने के लिये मैं चाहूँगा कि उसका एलोकेशन आप इस साल कर, जो प्रधानमंत्री जी और आपका कमिटमेंट है उसको पूरा करने की कोशिश करें ताकि चार साल के अंदर यह हो जाए। दूसरा आप जानते हैं कि यह टूरिस्ट स्टेट है और 8 लाख के करीब टूरिस्ट वहाँ जाते हैं, दो तीन लाख के करीब विदेशी टूरिस्ट वहाँ हर साल आते हैं। इसी तरह से वैष्णों देवी के दर्शन के लिये हर साल 18 से 20 लाख तक तीर्थ यात्री जाते हैं। इसलिए यहाँ पर और ट्रेनें चलाने की जरूरत है। यहाँ के लिये अभी केवल तीन ट्रेन चलती है। दो हफ्ते में केवल दो बार चलती हैं। मेरा निवेदन है कि शाने पंजाब को जम्मू तक एक्सप्रेस किया जाए। जम्मू तक ट्रेन चलाने की मांग चीफ मिनिस्टर साहब ने भी की है। मैं आशा करता हूँ कि इस ओर आप ध्यान देंगे वहाँ पर रेलवे होम बनाने के बारे में मैं मंत्री जी से कहना चाहूँगा कि कटडा वैष्णों देवी में इसके लिये सरकार ने जमीन दी है। वहाँ पर यात्रियों का बहुत रण होता है। आपके रेलवे स्टाफ के लोग भी वहाँ जाना चाहेंगे इसलिए वहाँ पर रेलवे होम बनाने की तरफ भी मंत्री महोदय विचार करें। साथ ही पत्नीटाप जो कि एक प्रसिद्ध जगह है वहाँ पर भी मंत्री महोदय रेलवे होम बनाने की कृपा करें। इन अर्थों के साथ मैं एप्रोप्रियेशन बिल का समर्थन करता हूँ।

SHRI BASUDEB MOHAPATRA (Orissa) : Sir, I support the Appropriation Bill. We are very grateful to the hon. Railway Minister for the steps he has taken for the improvement of Indian Railways. Sir, in our State we have some reservations

[Shri Basudeb Mahapatra]

about this. Mr. Sahu, my colleague, has already stated some of the facts. I would like to state some other points. During 46 years of Independence, you will see that only some kilometres of railway lines have been completed in Orissa. In this respect, I would like to say that Cuttak Paradip which is a 100-metre line, has been completed. Some portion of the Koraput-Melchiguda line has been completed. Some portion of the Banasapani-Daitari line has also been completed. All the other lines are at the execution stage.

Sir, I would like to request the hon. Railway Minister to consider the case of Orissa very sympathetically. You know, Sir, that Orissa is a backward State. The State Government has taken up many projects for the advancement of the State. Sir, my points are very specific. Some days back, the General Manager, South-Eastern Railways, has stated that the 172-kilometres Talchar-Sambalpur rail line project and Sambalpur Railway Division would be completed during the Eighth Plan. In this respect, I would like to say that the people expected that this line, i.e. Sambalpur-Talchar railway line, should be completed during the Seventh Plan because our beloved Prime Minister had laid the foundation stone of this project in 1984. Now this project has been shifted to the Eighth Plan. Previously, the cost of the project was 59 crores of rupees. Now it has increased to 100 crores of rupees. The work done so far is only 11 per cent. Only 10 crores of rupees have been spent on this line during the last 3 or 4 years. So, Sir, I would request the Government and especially the Railway Minister to ensure that this project is completed within the Eighth Plan, as now stated by the Railway officers. If the present trend of allotment of fund continues, I doubt that it may take another three plans for the completion of this project.

My second point is in respect of Koraput-Roygada rail line, I compliment the hon. Minister for the steps taken for the allotment of funds. He has allotted 59 crores of rupees this year and the work done so far is 27 per cent. Since this line

is linking Ballkud mines and Visakhapatnam Steel Project, Government has allotted more funds for its completion for ensuring the movement of iron ore. Sir, regarding the Banasapani-Daitari railwayline, I would like to mention a few points because this line is linking Paradeep and is of 148 KMs. This has been deliberately delayed. It is one of the instances where a project sanctioned by the Government was not taken up in right earnest. As a result, export of iron ore through Paradeep was rendered unremunerative. Sir, early construction of this line would have helped to boost the export of iron ore through Paradeep. This line would have been beneficial to the predominant tribal district in the State-Keonjhar. his railway line would also provide movement of coking coal from Paradeep to Bokaro and Durgapur.

Sir, the hon. Minister has stated on 31st August, 1988 in reply to my question in this House that the construction of the Banasapani-Daitari railway line has not been taken up. Sir, this is a sorry state of affairs. Now, the cost of construction of this line is Rs. 115 crores as stated by the hon. Minister. Provision has not been made so far to provide money in the current year. I would like to know from the hon. Minister as to what are the reasons for not providing funds for this project since this is a spillway project.

Sir, Mr. Sahu has already stated about the Rupsa-Bangripusi railway line. I do not want to repeat the same. Sir, my request is that since this railway line connects the district headquarters of Mayurbhanj and passes through forest and mines area of the State, steps should be taken for the conversion of this narrow line into a broadgauge line. In this respect, I would like to point out that in the current year the hon. Minister has already taken up conversion of 4 to 5 narrow gauge lines into broad gauge lines. Therefore, I do not understand why this Rupsa-Bangripusi railwayline of 61 KMs has not been taken up so far.

Now, Sir, I come to my last point. Sir, sometimes the hon. Railway Minister and

the Railway authorities are telling the public representatives that due to constraint of funds the railway projects could not be taken up. Sir, in this respect, we the Members of Parliament met our hon. Minister six or seven days back and we also put forth our demand before him. He was very kind enough to listen to our demands. And for that reason, I would urge upon the Planning Commission to allot more funds to the Railways so that expansion programmes of the Railways would be taken up and the financial constraint would not create any burden on the Railway authorities. I request the Planning Minister also to look into the matter. Thank you, Sir.

SHRI DAYANAND SAHAY (Bihar) : Mr. Vice-Chairman, Sir, I stand to support the Bill and I thank the Minister and his entire team of officers for their herculean effort of modernising the Indian railways as well as achieving quick development. Sir, it is very gratifying to note that on the one hand our country is one of the biggest or the largest importers of foreign technology, on the other, when it comes to the Railways, we are one of the biggest exporters of technology to the foreign countries. Wherever you go in the Middle-East or the African countries, you will find Indian railway engineers working for the construction of their railways. Sir, if the Planning Commission compares the activities and the efficiency of various Ministries, perhaps, the Railways may stand first. But when you consider the people's problems, the passengers' problems, the passengers' amenities inside the country, I feel that there is a lopsided development. There are certain zones which may be called shadow zones. There are grievances and there are difficulties and I would like to submit to the Minister, through you, Sir, that he may consider that aspect also. One such zone is the grand chord line of the eastern railway. People and the cities that are on this line, the grand chord line, they are great sufferers, because in the last 30 years there has been a tremendous growth of mines and industries on this line and with the opening of every mine or setting of every industry you have more and more migrant population both in the

form of technicians and labour and for them travel is an essential thing. But whenever this point is raised before the Ministry they bring forward the stereo-typed answer that this line is reserved for the goods traffic. If that is the case how can the human traffic's grievances be met? Their difficulties have also to be met. You have a line in the eastern railway which goes from Mughalsarai to Patna and Howrah. One goes from Mughalsarai to Gaya, which are inadequate. To meet and solve this problem, a few years back another line was created i.e., Gadwa-Chopan-Mirzapur line and this line was established only to serve and carry mainly the goods from that area in Bihar to different parts of the country. But that line remains not in use. There are hardly 8 or 10 trains in a day. While on the Gaya line, this chord line, you have got a train every five minutes. Yes, if a train is in the nation's interest, nobody can and should object to it, may be it is for the goods traffic only. But the problem of the human population and the balance of service to the human population is also essential.

Gaya is a very important city. It is called the international city. From the Buddhists religious point of view nobody can ignore Gaya's importance. Most of the travellers who come to Delhi, foreign travellers, dignitaries, etc., from here they have to go to Gaya. But there is no every-day train. In the circumstances, I have two or three suggestions to make, which the hon. Minister may kindly look into. Firstly, if possible Rajdhani Express may have a stoppage at Gaya. This will solve many of the problems of the international travellers. Secondly, the frequency of the 81-UP and 82-DOWN on grand chord line should be increased. Today it is three days in a week. It can be easily converted to 5 days in a week. Thirdly, the quota of berths at Gaya may be increased by another 20 to 30 per cent of what it is today. I am told that recently the Gaya quota has been diverted to Mughalsarai. Mughalsarai is not a city. It is a railway colony. It is a junction, that is all. The passengers will either alight from a train or board a train either at Varanasi or some other place. But the

—[Shri D. N. Saha:]

quota of Gaya has been transferred to Mughalsarai. That should be stopped immediately. Sir, my another submission is that the amenities of the passengers travelling in that zone should be taken up on a priority basis. There is no other way to make a request to this effect except by way of a speech in the House or a request to the hon. Minister. If there is a movement by the people for getting these things, there may be some sort of a violence. We should try to avoid that violence. A situation may come that it may burst at that level. I thank the hon. Railway Minister and I am happy about this Ministry's functioning and I request that these points may kindly be considered by him. Thank you.

SHRI RAMESHWAR THAKUR (Bihar):

Hon. Mr. Vice-Chairman, Sir, I rise to support the Appropriation (Railways) No. 4 Bill, 1988. The Railways is the largest public sector undertaking in India, and possibly one of the largest in the world. Just one organisation serving a very very large population in different parts of the country.

[The Vice-Chairman (Shri Jagesh Desai) in the Chair]

It is an enormous organisation serving such a large population, particularly the rural population, whose main transport media is the railways. Moreover, it provides direct and indirect employment to a very large section of the Indian masses, probably the largest section in terms of numbers than any other public sector undertaking in the country. The performance of the railways over the years, particularly in the last few years, under the guidance of Shri Scindiaji and his brilliant team, has been commendable and we are very happy that the Railways have undertaken modernisation scheme and many other innovative schemes which have started showing results in serving the people in a more efficient way. However, there are still some areas which need improvement, and I will give a few suggestions.

Railways being a service organisation, the quality of the service to the people is

the most important feature and in this connection—though it looks very common but they are very important features—I would like to suggest a few areas. Firstly, it is about the timely running of the trains. There has been considerable improvement but still there is scope for further improvement. I feel the Railway authorities will give sufficient attention to timely running of the trains in all parts of the country. Timely running of the train not only means better appreciation by the people and their convenience but also it means better economy for the organisation. The second aspect is about cleanliness not only within the compartments or outside but also on the platforms, waiting rooms and so on. This is a feature which does not cost much. Only a little more attention is all that is needed. Then there is need for better management within the trains, in case of availability of drinking water, better catering arrangement and also the quality of food. These are very common features but they are very important. You have to manage these things well in all the trains, including the passenger trains where the common man travels. Of course, in the fast running trains, these services are much better. But we have to think of the common people as well, the largest section of the people who travel by passenger trains and local trains. Then another important aspect is the safety measures. In my view, safety measures should be given top priority. Modernised safety measures should be introduced, and whatever measures exist at present, these must be very faithfully and ruthlessly implemented so that such accidents, as we have seen recently, could be avoided. The Railways is a very big undertaking. Modernisation and professionalisation in management is very essential. There is room for improvement. A new direction has been given by the hon. Minister; a number of improvements have been brought about. But I think it needs further strengthening. It is a very large organisation and it has to undertake various developmental works. Therefore, these three or four aspects are there which need immediate consideration. So far as the management aspect is concerned, we have to bring about economy in operation,

bring down leakages that we have of various kinds right from the stage tickets are issued to the passengers. Then we have to make a better use of the inputs and more effective use of infrastructure. We have made the largest investment in the railways and its operation has to be more technically studied cost-wise and operation-wise and we have to ensure that we make better use of the infrastructure in all its operations. Then there is the question of inventory control. In such a large organisation there is need for better inventory control and modern methods should be used for maintaining the unutilised stocks, stores and other things. We have to see whether we can make a better use of the stocks. Then there is the aspect of railway land.

2.00 P.M.

A lot of land is there under the Railways. But it is unutilised. There should be better use of the land and it should be considered in the interest of the railways in particular and in the interest of achieving economy in general.

The working of the manufacturing units of railways, manufacturing locomotives etc., should also be improved. There is a lot of scope for improvement. Apart from expansion and modernisation, there is also room for economy and better accountability, efficiency and profitability in these organisations. In regard to this also, a study should be made.

The third aspect I would like to bring to the notice of the hon. Minister is

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): Two minutes more. The hon. Minister has to reply and we have to complete this before 2.30 p.m.

SHRI RAMESHWAR THAKUR: There is also the question of regional imbalances. Railway is the basic infrastructure for the development of any part of the country. It is acknowledged that there are regional imbalances, particularly, in the case of the North-Eastern and Eastern Regions; specially in the case of Bihar. We find here that there has been very little development. I have mentioned certain specific things in this connection in the meeting of the Consultative Committee. I would just mention them here briefly.

In South and North Bihar, during the last several decades, there has been no improvement in regard to laying of railway lines. Approved lines in North Bihar should be expedited. In the case of South Bihar also, there are certain lines which require doubling. For example, the Kiul-Sahibganj line. This has been pending for several years now. This has not been completed. Therefore, it should be expedited. Railway bridges on the river Ganga at Bhagalpur and Patna are very essential. This will also link North Bihar to South Bihar. This will be very helpful. It is very necessary. Linking to Mandhar Hill to Deoghar, this is a pilgrim centre. Then, Deoghar should be linked to Dumka and this should be further extended to Godda-Lalmatia coalfields.

The last point I would like to mention is, there is need for development of the backward areas. For this, railway is the basic infrastructure, as I said earlier. Of course, there is the constraint of resources. But the Planning Commission should be asked to provide more funds to the railways for meeting the basic needs of expansion and diversification as well as for meeting the needs of backward areas. I would suggest that in the Eighth Plan, the Planning Commission should give more priority to railways as it is the basic infrastructure for the development of the country. With these words, I support the Bill.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: Mr. Vice-Chairman, Sir, I am overwhelmed with the support that the working of the Indian Railways has received from hon. Members who have participated in the discussion. I do know the pressure that public representatives are under from people of their areas and regions. But it is most gratifying to note that in spite of the relentless pressure on them whilst representing the needs, requirements and aspirations of the people of their areas, the people's representatives, hon. Members of Parliament, have also tried to understand the limitations of the railways as far as resources are concerned. While making those representations very vocally, in a most articulate manner, very virulently, at the same time,

SHRI MADHAVRAO SCINDIA : they have expressed a deep understanding and sympathy as far as the constraints which the Indian Railways face are concerned. I would like to thank hon. Members and I want to assure them that we, on our part, also understand the fact that constantly this pressure is on them and whenever they make representations which may not be financially feasible or economically viable, we understand that it is right and correct for them to constantly mount pressure on us whilst understanding our limitations. I would like to thank the hon. Members for the support that we have received and reiterate once again that though the Prime Minister has been kind enough to give me the opportunity to oversee this Ministry the entire credit, whatever credit is due, goes entirely to the railway officers, railway staff and the junior most workmen who are working right from the top, down the line.

Sir, as some hon. Members mentioned, loading on the Indian railways has gone up phenomenally in the last few years. I do understand that there is a much more direct relationship, a much more direct attachment which the public, the people of India and the representatives of the people of India feel as far as railways are concerned with the area of passenger movement. But at the same time, we must not lose sight of the fact that passenger movement is greatly subsidised by freight movement. It is our endeavour to exercise a planned policy of tariff restraint as far as ordinary second class passenger movement is concerned so as to keep the tariff as low as is possible because we know that there are many sections of society who do not have alternative means of long-distance transport. Therefore, loading achieves a new significance because it is through loading, through an extra revenue effort that we can cross-subsidise passenger tariff and try and keep it to the lowest possible. Hon. Members have expressed an understanding as far as loading is concerned. A number of them have complimented us. I would like to thank them. I would like to point out that in the last three years, in the movement of foodgrains there has been a rise of 45 per cent. In cement there has been

a rise of 32 per cent. coal has gone up by as much as 25 per cent, steel by 20 per cent, petroleum products by 20 per cent and iron ore for export by 18 per cent. So, there has been a constant improvement.

SHRI GHULAM RASQOL MATTO : General merchandise.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA : General merchandise, it will creep up very very insignificantly because we are concentrating on bulk movements and on movements in jumbo rakes and that is really the rationalisation of wagon movement that has contributed to the significant increase in freight loading.

The net tonne kilometre per wagon per day has gone up in the last three years by as much as 25 to 27 per cent. This rise has added to the financial health of the railways.

As far as net tonne kilometres per tonne of wagon capacity is concerned, as some hon. Members already know, in the year 1986-87 we displaced the Japanese national railway and became the leaders in this particular statistic which is a direct indication of the efficiency of wagon utilisation. We became world leaders by displacing the Japanese in 1986-87. Sir, some hon. Members have said that new lines, when they are taken up, the yardstick should not be merely economic viability. There are some areas of the country which are very backward, which remain cut off important focal centres of economic activity in the country and if the backwardness is to be removed, then it is essential that the area is opened up with a railway line. Mr. Dharam Pal specially made a mention of this and Mr. Vithalrao Madhavrao Jadhav also talked about this. Whilst Mr. Dharam Pal made a mention of this, at the same time he has quite rightly said that the initial concentration should be on the completion of on-going projects. Sir, I would like to build as many new railway lines as would be possible if I had unlimited resources at my disposal. But even in this financial year we have been allotted, where we required about Rs. 1300 crores to complete on-going projects, only Rs. 195

crores for the new railway lines. Out of this Rs. 195 crores—I am speaking from memory and so I stand to correction by a few crores or so—about Rs. 33 crores have been allotted to a particular railway line which will connect up a number of cement factories and about Rs. 59 crores have been allotted to the Koraput-Raiguda line which is linked with the Vizag project, which means that almost Rs. 92 crores have been earmarked for only two railway lines under the specific instructions of the Planning Commission and other agencies involved, which leaves about a hundred crores for the rest of the country. You can understand my predicament—where I am keen to allot more, I find it impossible to do so. The only way to do so would be for the Planning Commission to alter, after discussion with us, our allotments in the Railway Budget and, say, cut down on some very important things like track renewal, railway electrification, or renewal of rolling stock and give it to new lines. I have mentioned that it is important that whatever we have at present, we try to ensure that the maximum is extracted from it and it is rehabilitated and modernised to the extent possible before we go ahead with any meaningful expansion of the system. There is no point in expanding the system if the core that you have is going to collapse. There is no point in relentlessly expanding the system I feel, though now a point has been reached when we are extracting a lot from the system. Our net-tonne-kilometre-per wagon day on Broad Gauge is another very important yardstick showing the utilisation of our capacity. The target in the terminal year of the Seventh Plan i.e. 1989-90 was 1350. We have achieved this target in the second year itself i.e. 1986-87 when our NTKM was 1420. In the 3rd year i.e. 1987-88 we have reached 1440. So the juice that had to be extracted from the system is being extracted. May be there is a slight margin left, but it is being extracted to the maximum extent possible. I think the time has come when we should start looking towards some sort of a meaningful expansion also of the system so that there are no major problems faced in the Eighth Plan when capacity constraint may suddenly start staring us starkly in the face.

I come back to the yardsticks for new lines. There are four yardsticks that exist for new lines. They are: (1) project-oriented lines to serve new centres or tap mineral or other resources; (2) to serve as a missing link which can form an alternative route to relieve the congestion on the existing busy rail routes; (3) on strategic considerations; and (4) as developmental lines to establish new growth centres or give access to remote areas. These are the yardsticks. It is not as if on the basis of backwardness no lines are taken up. In fact in the NF Railway a number of lines which are really not economically viable are still taken up by us because the Prime Minister has given a direction to the Planning Commission and to the Railway Ministry that access to the North-east frontier zone, to the North-east part of the country, to the Seven Sisters, should be given special consideration so that they are linked up properly with the national capital and national integration is totally possible. Under these directions we have taken up some new lines. In fact, there are five new lines in the Northeast Frontier Railway area. Except for one which is being held up because there is a land dispute between two State Governments, which is a matter beyond our control—the Amguri-Twti line—for the other four lines we have given a commitment that we will complete them within the Seventh Plan period. This is on the basis of opening up backward and remote areas. The NF Railway is the only railway which has a Special General Manager for Construction. That is the only zone which has a separate organization which is known as General Manager (Construction) for the north-eastern region. So, this is clear evidence of the fact that certain areas are taken up on the basis of backwardness of those particular areas.

Sir, we are concentrating, as I said, on track rehabilitation and track renewal.

I have only 14 minutes more and I will have to end.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI) : What we can do is, if the time taken is more, we can extend the time for Private Members' business. Two and a half hours have to be given for that

and, in case you finish at 2.45 p.m., Private Members' business will be up to 5.15 p.m.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA :

Thank you, Sir, as far as our budget allocations are concerned, we have given as much as 19 per cent of our annual budget for track renewals and about 34 per cent for rolling stock. As much as 53 per cent of the total budget goes on these two heads alone. Track renewal has gathered pace. Some honourable Members have pointed out and, especially, Mr. Jagesh Desai, speaking from these Benches, did point out, that there has been a "phenomenal increase. In the Sixth Plan, the average of track renewal every year was 1908 kilometres. Last year we have done approximately 4540 kilometres. Before that, Mr. Jagesh Desai had already given various statistics to the House, which are totally correct. This year also our aim is to renew about 3,750 kilometres. We are going according to the programme and every year, we have exceeded the target, sometimes by a very large amount. Our aim is that by 1995 we should be able to clear off all the backlog of track renewal of 19,500 kilometres. That is our target and we are moving accordingly. You can say, why don't you do it by 1990? But already we are giving 19 per cent for track renewal. If I was to increase that by another 10 to 15 per cent, we may not have the physical capability in terms of organization, and certain other areas would then suffer because that much money would be depreciated from that particular amount.

Some honourable Members, while talking about the Quilon rail tragedy, mentioned that the lines are becoming old and we are not concentrating on improving their condition. Now, this is not a correct impression. We are concentrating very heavily on track renewal as you can see.

Sir, there were some honourable Members in the Lok Sabha, but because of certain happenings there I could not answer to them properly during my reply to the debate—there was some other activity going on there. I must mention that Dr. Rajhans from the Bihar area had complimented the railways—the railway staff and

officers—on how, after the massive floods that took place in Bihar last year the railway lines were restored with very great speed and alacrity and how the railway services were restored. Again, this year there has been a major earthquake in the Bihar area and I must say that whatever dislocation of traffic took place was kept to a minimum and whatever damage there was to the railway tracks was also repaired. I would like to say here that under the direction of the Prime Minister that all possible help should be rendered to the earthquake-stricken areas, and with a view to helping the people affected by the earthquake in Bihar, the Indian Railways have decided to carry, free of charge, relief materials like foodstuffs, medicines, utensils, etc., intended for free distribution amongst the earthquake-affected population and consigned to the authorized officers of the State Government. We have also decided to allow 50 per cent concession in the second-class rail-fare to students to visit their homes in the areas affected by the earthquake, and necessary orders in this regard have already been issued.

About track renewal, one thing I would like to say is that the improved pace of track renewal has resulted in minimising rail fractures also. Our rail fractures in 1986-87 went down by 21 per cent, and in 1987-88 there was further reduction of 13 per cent. This will quite naturally also reflect on our rail safety and on our accident record. We are also extremely anxious as far as rail safety and rail accidents are concerned. The railway staff have been putting their shoulder to the task.

In 1980-81 there were as many as 1,013 accidents. In 1987-88 these have come down to 604. It is a reduction of almost 40 per cent. We are doing our utmost to see that the reduction is maintained because we are not an organisation which is prepared to be satisfied merely by figures. Even one accident is one accident too many. Therefore, we will never be complacent as far as this is concerned, in spite of the fact that there may be continued improvement, in spite of the fact that we compare quite favourably with even the railways of the developed countries.

For instance, I would like to quote from a magazine on railways called "Progressive Railroading". It is an international magazine. They have complimented the Canadian Railway saying that the Canadian Railway in late 1987 was headed for further gains in safety after having logged its safest year ever in 1986 and the best record among comparable north American class I rail-roads for the third straight year. This is a compliment to the Canadian Railway for being leaders in the American continent. They have then gone on to give their figures.

For instance, in 1986, the year when this compliment has been dished out to them, the number of accidents per million train kilometres in Canadian Pacific was 1.26. On the Indian Railways it was 1.13. In 1987 on the Canadian Pacific it came down from 1.26 to 1.10. Ours came down from 1.13 to 1.02. So, even internationally, if we look at our figures, we compare favourably.

We have as many as 40,000 level crossings in our country, 25,000 approximately of which are unmanned and about 15,000 manned. The level-crossing accidents, statistics of 1983-84 I will give because these are internationally printed ones. In 1987-88 we came down to 62. But in 1983-84 India had 82 level-crossing accidents. In Japan which is much quoted for its technological pace and development, the level-crossing accidents in 1983-84 were 651; in West Germany there were 255; in France, 318 and in the USA 6,562. The comparable figures of India in that particular year were 82 and in 1987-88 the level-crossing accidents have come down to 62. The point that I am trying to make is that the railway staff are endeavouring in this direction.

Even if you take deaths, fatalities in relation to the number of passengers carried, Sir, a year or two ago, if I remember correctly, in the USA there was one death for every 17 lakh passengers carried. In the United Kingdom it was one death per 66 lakhs. In India it is one death per 3 crore 64 lakh passengers carried. All

I request the hon. Members to keep in mind, and they are doing this, is the fact that the exercise is so gigantic. There are 11,000 trains running every day, and in spite of our best efforts, accidents will occur occasionally. It is our duty and responsibility to ensure that they are cut to the minimum possible. Even during the Quilon rail tragedy a number of Ministers of the State Government, unfortunately, made very strange statements. I am the Minister in charge of the Railway Ministry, but I am not a technical man. Before I make a comment, especially knowing that I am a Minister, I must be very careful to ensure what I am saying is at least close to the truth or what seems to be close to the truth at that particular time and not give irresponsible statements. All sorts of things were said about the track, about the bridge and about various other things. I tried to keep silent because there was an inquiry on and I did not wish to say anything which would vitiate the inquiry. But I did mention that the track had been renewed hardly three years earlier. We were awaiting the report of the Commissioner (Railway Safety). The preliminary report has come and he has concluded that the accident was not due to any act of sabotage or due to tampering with the track. It was not due to any mechanical failure of equipment or structures either of track components, locomotives, coaches or the brick structure and it was not due to convulsions of nature. He has classified the cause of the accident as failing under failure of the Railway staff. Now, who, exactly, is responsible? We are awaiting his report so that we can take action on the lines indicated by him. As far as the Railway staff is concerned there is much talk of the human failure aspect having gone up. Again, I think, the human failure aspect must be compared to the total kilometrage travelled on the Indian Railways and not as a percentage of the total number of accidents, because as a percentage of the total number of accidents the figure will not vary much. It will remain more or less at the same percentage. Therefore, if you take the statistics of the total kilometrage

done, the accident on account of failure of the railway staff in 1983-84 was 0.95, in 1985-86 it came down to 0.84. In 1986-87 it was 0.73 and in 1987-88 it was 0.65. This was the contribution of "human factors" to the number of accidents with total kilometreage taken into consideration. As I said earlier, I would like to repeat here, we are not satisfied with our performance. We would like to improve even further and we are in no way, with statistics, allowing complacency to creep in into the working of the Indian Railways as far as the safety aspect is concerned. We are also renewing and rehabilitating the bridges. There are a certain number of bridges identified as "distressed bridges". I, for one, think the word chosen is an unfortunate one, because it gives rise to a misinterpretation. A distressed bridge does not mean an unsafe bridge. A distressed bridge, when it is classified as a distressed bridge, means that certain signs are there and a special watch has to be kept on the bridge. But it is not that it is unsafe. On that particular bridge certain speed restrictions are brought in and certain inspection procedures are intensified until that distressed bridge is removed from the category. There were as many as 2,200 distressed bridges in 1982-83. These have now come down to 900 and odd and we are attending to approximately 300 to 350 bridges a year. With about 100 to 150 new arisings, it would mean that in about three years we would have cleared off the entire backlog of distressed bridges, which are not to be misinterpreted as unsafe bridges. In another three to three-and-a-half years we will have completely cleared the backlog of about 900 and odd distressed bridges that we have. Bridges are also being paid special attention.

The pace of electrification has speeded up considerably. Whereas during the Sixth Plan 1,500 kilometres were electrified, during the first three years of this Plan we have already electrified 1,700 route kilometres. Our target is to electrify another 1,400 to 1,700 route kilometres. Rounding it off it will be between 3,100 and 3,400 route kilometres. I would again like to stress that

this is route kilometres. There may be double tracks. Really the figure of electrification is much higher, but the route kilometreage, we will be electrifying between 3,100 and 3,400 route kilometres. This aspect will be given priority.

Some hon. Members also talked about modernisation and technology. Approximately a Rs. 280 crores modernisation research and development plan has been drawn for RDSO so that by the year 2000 A.D. we become leaders in some areas of railway technology. Five missions have been identified, out of which, four major missions are for upgradation of metre gauge high speed passenger traffic of about 160 KM per hour on mixed routes and 200 KM per hour on dedicated routes, heavy haul trains of about 18000 tonnes, and the doubling of the speed of goods train from the present average, so that our goods movement is also quickened up. In fact, some hon. Members in the earlier debates have mentioned that speeding up of passenger trains will affect our goods movement. Not at all. As I said we are always ensuring that there is a correct balance, a judicious balance, a prudent balance struck between the two so that both interests do not suffer. The interests of both must be kept in mind. RDSO has done quite a lot of work in the past also. It is not right just to brand it as an organisation which has been producing nothing but fans and light bulbs for railway compartments. In fact, special mention must be made of the BOXN wagons and the CASNUB bogie which was a totally indigenously developed wagon which has enabled us to carry as much as 1440 NTKM per wagon a day. This sort of effort would not have been possible if the BOXN wagon had not been developed by RDSO indigenously by the Indian Railways.

Similarly, the locomotives for the Shatabdi Express capable of running at 160 KM per hour has been an indigenous effort developed by RDSO. I feel their engineers and their officers deserve compliments.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI) : What is the capacity of that train every year?

SHRI MADHAVRAO SCINDIA : We have certain missions. As I said, there is a long-term mission as part of the special research and development plan. Then, we have the normal research activity that would be going on. Which produced equipment and stock like BOXN wagons. It produced things in civil engineering like track standards, developed designs for various track and bridge components, preparation of manual for construction, maintenance of tracks and bridges, etc. etc. It is a very long list.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI) : I want to know how many engines of Shatabdi type we can manufacture every year.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA : This, Sir, depends very much on how you like to allocate the capacity. The Chittaranjan production capacity which used to be 60 locomotives is going to be increased very soon to 100 locomotives of 3900 horse power. Now, there are different types which cater to different trains. There are different type which cater to Rajdhani. There will be different type which caters to Shatabdi.

There will be different type which caters to heavy haul goods trains. There is different type which cater to short haul. There are different types which may serve other objectives. It depends on the mix of the categories which again is decided by professionals and technical people. High speed in India, I think it is a misnomer to call it really high speed. When you talk of high speed, you are talking of 200 KMs per hour and over. Here we are talking about 140 KMs per hour. In our Indian conditions, high speed should be looked to but in a limited way, because we are a work horse Railway. We have to concentrate on movement or carrying maximum second class ordinary passengers over long distances and maximum of freight loads over long distances. These are the two areas of requirements. Now, high speed and such things are activities which should be peripheral, they should not be our priority. But some activity on increasing the speed of trains should continue because it has a ripple effect. There is a

technology fall-out. For instance, this particular locomotive has been developed for the Shatabdi type trains. We are thinking of identifying several other lines where Shatabdi type trains could be run. Now, that locomotive for Shatabdi type train is capable of running at 160 KMs per hour and cleared up to 140 KMs per hour depending on the track structure. However that sort of locomotive—I don't know—in future with a few adaptations may become useful for our goods movement, may become useful for our long distance passenger movement. These are the things you have to consider and then decide on what sort of mix you want, how many you are going to allot to freight, how many you are going to allot to passengers, and how many of the passenger locos you are going to allot to high speed.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI) : Because we are going to import such type of engines.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA : The import of locomotives is totally for technology transfer. It is not really for Railways. There is a shortage sometimes felt during peak season, but overall there is no shortage of locomotives. Therefore, those locomotives that are coming in, they are 18 locomotive units of 6,000 horse power, they are for technology transfer. We will pick the type and we will produce them at Chittaranjan. In fact, Choudhary Ram Sewak had asked about the 'Shatabdi Express', when it was due to go up to Bhopal. It is a train for Bhopal. As you know, there was a scheme where the State capitals were to be joined. I think, it is Pt. Kamlanath Tripathi's scheme where the State capitals were to be joined to the National capital. Bhopal does not have a train. This is really a train meant for Bhopal but as electrification has proceeded up to Jhansi, it could only be run up to Jhansi. Electrification up to Bhopal should be ready by December-January and I hope, that before March or by February-March, we should be able to extend this train up to Bhopal. Choudhary Ram Sewak ji also asked whether it was going to go up to Madras. Sir, this particular type of train is a new concept. It was a train which was going to be completely Chair-car and it is a train

[SHRI MADHAVRAO SCINDIA]

for fast movement between reasonable distance cities so that the discomfort of the Chair-car should not be felt and I feel, the optimum that a person can travel very comfortably in the Chair-car is probably, round about 7-8 hours. So, we are trying to identify those sectors where the Shatabdi type of train can do the journey within 7-8 hours. We are also trying to see whether in future such cities can also be connected. Sir, there is some misunderstanding about air-conditioning. A number of people have raised the point that we should put on second class ordinary too. That 'Shatabdi' is an elitist train. That it is not going to cater to the poorer sections of the society. Sir, the 'Shatabdi' is an additionality. It is not taking away services from the common man. The Taj Express still exists. It is going on the same route. It is carrying second class ordinary passengers. But if you want to run above 110 or 115 kms speed per hour, then it is absolutely essential that you air-condition it, because the dust conditions will become such that it will be intolerable. You will not be able to sit in a train which goes non-air-conditioned over 115 kms per hour. These trains are going to be run in a very restricted way and they are really meant for tourists, executives, who travel on company accounts, for whom every hour or two makes a difference. So, it is a limited concept. It is not removing services from the common man. I have reiterated time and again and I would like to re-emphasise again that our priority in passenger movement in India is the common man, the second class passengers, and in that particular category, our concentration is more on long distance movement than short distance movement, and on long distance movement of bulk freight. So, I want to clear this misunderstanding : non-air-conditioned class on a train above 115 kms speed is not possible. Even Rajdhani Express is fully air-conditioned because of that. If you go above 115 kms speed per hour, the discomfort of travelling non-air-conditioned, due to dust, not due to heat, but due to dust, becomes intolerable and you will not be able to physically travel. Sir, I have all along given the entire credit for railway operation to (a)

the atmosphere in which the Prime Minister has allowed us to function; and (b) the endeavours of the railway officers and railway staff. Some hon. Members raised here also and in the Lok Sabha earlier that the railway staff should also be looked after. Sir, we give the maximum possible within our Budget constraints to the railway staff because they have put in a lot of hard work and that work has brought results. As far as the general well-being that is felt on the Indian railway, I feel that the staff must feel participants of that general feeling of well-being. They must feel a part of the exercise. They must feel that if things improve in the Indian Railways, our conditions will also improve and those very improved working conditions, living conditions, any day-to-day worries that we can lift from their shoulders, will itself induce greater productivity on the Indian Railways. It is our effort that the railway staff is well looked after. As you well know the productivity-linked-bonus in the last year was 42 days which is a record on the Indian Railways and well-deserved also. It was not something which was handed out as charity. The railway staff, the railway officers and the railway administration are partners in a grand exercise of national integration providing the infrastructure to the national economy and it is in that spirit that we would like to share the feeling of well-being. That is why they got this 42 days' productivity-linked bonus. Additionally, we have also given educational facilities. During 1986-87, as many as 13 Central Schools were sanctioned at centres with a concentration of railway staff. This was an all-time record. This was done with help and assistance from the Ministry of Education. Last year, sanction was obtained for another 17 such Kendriya Vidyalayas and I have asked also that a special plan be made for improving the educational facilities and activities on the Indian Railways. Similarly, medical activities for the staff are also being increased. A special plan is being drawn up for that also. An amount of Rs. 25 crores has been sanctioned for new works; Rs. 20 crores for equipment over the next three years; a total of Rs. 45-50 crores. A part of this supplementary budget also contains, as you can see, a

CAT scan which is part of the development activity for medical welfare of the staff.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI) : Recently I had been to Dohat. I went to the railway hospital there. I think it requires maintenance and repairs there.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA : I will look into it. The expenditure on medical services has risen from Rs. 62.9 crores in 1985-86 to Rs. 87.5 crores in 1987-88. This is an increase of as much as 39 per cent in two years. This is the evidence of the fact that we are giving special priority to educational and medical facilities for the staff. Similarly, for augmenting housing for staff, an hon. Member, Mr. Hari Singh, made mention about this. The average annual amount spent in the Sixth Plan was Rs. 12 crores. This went up to Rs. 16 crores in 1985-86 and to Rs. 29.7 crores in 1987-88. We have gone up almost by 86 per cent in a little over two years. And this is being maintained.

Sir, as for passenger amenities, a directorate has been formed. The annual average amount spent on this head has gone up from about Rs. 5 crores in the Sixth Plan to Rs. 24 crores in 1988-89. In addition to this of course things like public grievances, more attentiveness to complaints, courtesy, bed-rolls, drinking water and other things were also mentioned. We would certainly look into these. I would like assistance from hon. Members of Parliament. Rather than making a general statement in their speeches saying water facilities are not good enough in certain areas, etc., I would like you to give me particular examples. Whenever you travel, even if you experience a small difficulty or get a report, do not think it is too trivial to be brought to me. I would like such reports to be brought to me so that immediate action can be taken on that particular complaint. The responsibility can be pinpointed so that as a result it becomes a deterrent for such things to be allowed to happen on the Indian Railways. It will, in itself, be a good lesson for others. I would like particular cases to be brought to me.

whenever unfortunately you experience difficulties. (*Interruptions*).

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI) : Will you take a couple of minutes more?

SHRI MADHAVRAO SCINDIA : I thought you would allow me more time. All my sentiments, which I could not give vent to in the Lok Sabha, are now coming out. You must give me a little more time. I would just like to take another five or 10 minutes.

Mr. Rameshwar Thakur quite rightly talked about the financial position of the Indian Railways and the importance of it. It is necessary to give the financial position. I am very glad to inform hon. Members that this year, in the 1987-88 Budget, the surplus is estimated to be about Rs. 69 crores. I think according to our provisional estimates 87-88 will end with something over Rs. 80 crores. We have gone over the estimate. This figure is arrived at after taking into account the higher dividend of Rs. 640 crores, after carrying the social burden of Rs. 1678 crores and after paying DRF contribution of Rs. 1350 crores. One honourable Member, Shri Jagesh Desai, also mentioned that the DRF contribution in the past has been juggled and artificial surpluses had been created. He was absolutely right as far as this is concerned. Ten years ago in 78-79 DRF contribution was approximately 2.9 per cent of the capital. Now it is in the region of 12 per cent. This is our DRF contribution. If I were to bring down my DRF contribution to 2.9 per cent, I would end up with a surplus of over Rs. 1000 crores. But internal resource generation has to be contributed by us for the general health of the railways. I am happy to inform Shri Rameshwar Thakur that in spite of our input costs having gone up annually by about 13 per cent, our tariffs have gone up by only 8 per cent. Better use of infrastructure, inventory control—Mr. Jagesh Desai said that it has come down to 31 per cent, computerisation, scrap sales, land use, all these have contributed to the financial health. In fact, in the Bombay area we are making new terminals where we are using air space to raise funds. We

[SHRI MADHAVRAO SCINDIA]

have already discussed with various local agencies there.

Shri Matto asked why we should come here for Rs. 1.5 crores; surely we could have adjusted it within our budget. It is a statutory, constitutional, requirement. We are adjusting it within the Budget. We are not asking for any thing extra. This is taken as an advance to be regularised for expansion in new works, for additional traffic facilities at Attari. This needs to be authorised by Parliament being a new investment. So it is a constitutional requirement. This will be found really through reappropriation within the Plan allotment for this financial year.

Through bonds in 1987-88 we invested Rs. 720 crores and for 1988-89 we are planning about Rs. 800 crores. But what has to be kept in mind, of course, is what we raise in bonds is much more expensive. I think the provision in 1988-89 will be about Rs. 143 crores for payment of interest and in organising repayment amounts which we would require after a few years. This will also have to be kept in mind so that the financial position is not harmed to any great extent. A new Rail Tariff Committee is also being set up and there may be railway elements involved in it but the majority of the members on the Railway Tariff Committee would be people from outside, either economists or distinguished civil servants or members of the public. Majority would be from outside the railways.

Mr. Vice-Chairman, if you permit me I just want to make a few points of what the honourable Members talked about. I don't think you will grudge me that; otherwise, you may incur the ire of the honourable Members sitting here. I just want to refer to one honourable Member in Lok Sabha; I could not reply him there—Shri Harish Rawat.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI) : That you need not.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA : He had asked about the survey of Ramnagar-Chaukutiya line. Some honourable Mem-

bers of Rajya Sabha also mentioned this to me. The length of the proposed line is around 150 kms and it is through a difficult hilly region and as such a reconnaissance survey is proposed to be taken up for which the railways have been asked to give a realistic estimate.

In the Jammu-Udhampur line we have spent about Rs. 14.5 crores. The outlay for this year is Rs. 7 crores and we would like to try and complete it within the first few year of the Eighth Plan. We are trying to see that enough resources are given.

Mr. S. K. Sahu talked about the Banaspani-Daitari line. This project is being negotiated under a consolidated financial package with South Korea and the Railways' requirement is about Rs. 115 crores. I think it will be dependent on the success of the negotiations with the South Koreans on the financial package. We are not the nodal Ministry for these negotiations.

Mr. Sahu also mentioned and expressed concern about the Rupsi-Bangripasi Narrow Gauge line. Although it is classified by one of the Committees as one of the uneconomic lines, I would like to assure him that there is no proposal at present to discontinue the services on this line and, therefore, he can be rest assured on that.

Sir, I do not think I have much more to add.

SHRI GHULAM RASOOL MATTO : What about the survey in Jammu and Kashmir ?

SHRI BASUDEB MOHAPATRA : What about the Sambalpur-Talcher line ?

SHRI MADHAVRAO SCINDIA : Sambalpur-Talcher line is being progressed within the constraint of resources that the Railways are facing.

With regard to the Udhampur-Qazigund line, feasibility study has been conducted by the RITES and the approximate cost is around Rs. 1117 crores for 1 in 100 gradient because it goes through a tricky area. Bimodal option is under study and this will extend up to Srinagar.

Sir, I would like to thank you again for the patience that you have exercised in listening me. But, Sir, you can well image that in the face of such learned contributions, such detailed contributions, by people like Mr. Jagesh Desai, I have no option but to reply very extensively so that all the points are covered and doubts and inhibitions cleared as to what our priorities are, and, at the same time, our gratitude is expressed to all the honourable Members and especially Members like Mr. Jagesh Desai for having contributed so constructively to the discussions on this Appropriation Bill. Thank you, Sir.

श्री रामचन्द्र विकल (उत्तर प्रदेश) : महोदय, ताज एक्सप्रेस के बचलने से मथुरा के लोगों की कुछ शिकायत थी। जब से आपने शताब्दि एक्सप्रेस चलाई है और ताज को चेंज किया है तो उसमें फस्ट क्लास और ए. सी. बंद कर दिए, वह अब हुआ या नहीं हुआ ? और एक वह चाहते थे कि नई दिल्ली से ही हो। यह दिल्ली के लोगों को भी है और जो बाहर से आते हैं उनको भी दिक्कत है।

श्री माधव राव सिधिया : ताज एक्सप्रेस तो नई दिल्ली से है।

श्री रामचन्द्र विकल : फस्ट क्लास के डिब्बे हटा दिए हैं। दूसरा सरदार दरबारा सिंह ने कहा कि पंजाब में कोई लाइन अगर विचाराधीन हो तो उस पर भी आप जरूर विचार करें ?

उप सभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई) : अच्छा, ठीक है।

श्री रामचन्द्र विकल : मैं एक बात और जानना चाहूंगा जरा सा कि नीचे से अगर पुल बनाएं तो वह आप को सस्ते पड़ेंगे। मिंटो ब्रिज है, तिलक ब्रिज है या शाहदरा के पहले दो ब्रिज हैं। इन ब्रिजों की बहुत आवश्यकता है क्योंकि

यहां शहरों के कारण बहुत आबादी हो गई है। अगर इससे जमीन भी बचती और लागत भी बचती है तो यह नीचे वाले ब्रिज जरूर बनायें। अब यह तिलक ब्रिज पता नहीं कब से बने हुए हैं, बड़े मजबूत हैं और रेलवे लाइन भी जा रही है। इसलिए मैं जानना चाहता हूं कि नीचे के पुलों की स्कौम को आप लाना चाहते हैं या नहीं ?

श्रीमती सत्या बहिन (उत्तर प्रदेश) : माननीय उप सभाध्यक्ष महोदय, अभी शताब्दि एक्सप्रेस की बात हो रही थी, यह बहुत अच्छी गाड़ी है, सुपरफास्ट गाड़ी है, लेकिन मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहती हूं कि पहले जो ताज एक्सप्रेस चलती थी उसको एकदम समझ लीजिए कि डीप्रेड कर दिया गया। पहले तो यह जैसा कि आपको विदित ही है कि नई दिल्ली रेलवे स्टेशन से छोड़ कर निजामुद्दीन से शुरू की गई थी लेकिन अब उसको पुनः नई दिल्ली से चलाया जा रहा है, लेकिन उसमें जो ए. सी. के कोच लगे हुए थे उन्हें समाप्त कर दिया गया, एक फस्ट क्लास का डिब्बा लगा दिया गया है, उसमें कोई सुविधा नहीं है। वही जो सैकण्ड क्लास में सुविधाएं थीं वही उस प्रथम श्रेणी में हैं। इसलिए मैं यह निवेदन करना चाहती हूं कि उसमें ए. सी. के डिब्बे लगाए जाएं।

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई) : ठीक है।

श्री मुहम्मद अमीन अंसारी : महोदय, मैं कामयाब शानदार रेलवे मंत्री को बधाई देते हुए यह जानना चाहूंगा कि आपने अपने वक्त में इलाहाबाद से

□[श्री मुहम्मद अमीन अंसारी]

लखनऊ, प्रतापगढ़ से लखनऊ, वाराणसी से लखनऊ इंटरसिटी सुपरफास्ट ट्रेन्ज चलाई। इलाहाबाद कानपुर से एक कारो-वारी रिश्ता है और कोई ट्रेन वहां नहीं चल रही है जिसकी वजह से लोगों को बड़ी परेशानी है, तो क्या 14 नवम्बर जब हमारे स्व. प्रधानमंत्री जवाहर लाल नेहरू जी का जन्म दिन हो या 19 नवम्बर जब हमारी स्वर्गीय प्रधानमंत्री श्रीमती इंदिरा गांधी के जन्म दिन पर क्या आप इंटरसिटी इलाहाबाद से कानपुर चलवाएंगे? नंबर-दो, यह 350 करोड़ रुपए का कारपेट निर्यात होता है बंदोई से। इसके लिए मैं चाहता हूं कि बंदोई रेलवे-स्टेशन पर अच्छे ढंग से कारपेट की बुकिंग का इंतजाम हो, ठीक ढंग से यहां से डिस्पैच हो, क्या इसके लिए कुछ व्यवस्था आप करवाएंगे? मैं यही जानना चाहता हूं।

श्री माधवराव सिधिया : जहां तक पंजाब का सवाल है मैंने आंकड़े प्रस्तुत किए हैं। माननीय सदन के सामने और वहां, जो हमारी राष्ट्रीय आसत है, उसकी तुलना में काफी विशाल रेलवे लाइन का जाल बिछा हुआ है, हम इस बात को भी न भूलें कि हमारे प्रधानमंत्री जी के विशेष निदेशानुसार पंजाब के विकास को मद्देनजर रखते हुए एक रेल-कोच फैक्टरी कपूरथला में, लगभग तीन सौ करोड़ रुपए का प्रोजेक्ट, विशेषकर पंजाब को दिया गया है और उससे भी काफी कुछ लाभ उस क्षेत्र के लोगों को हुआ है।

श्री राम चन्द्र विकल : नहीं-नहीं, मेरा सवाल यह था, जैसा दरबारा सिंह जी ने यह कहा था कि आजादी के बाद एक इंच भी ... (व्यवधान) ...

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई) :

वह जवाब दे दिया था टाइम पर।

श्री रामचन्द्र विकल : मेरा सवाल है कि अगर कोई लाइन विचाराधीन है तो उस पर विचार करेंगे या नहीं? पुरानी बनी हैं, उसका नहीं पूछ रहा।

श्रीमती सत्या बहिन : मैंने ताज एक्स-प्रेस का पूछा था? ... (व्यवधान) ...

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई) : उनका कुछ कहना है आपको?

श्री माधवराव सिधिया : वह मैंने नोट कर लिया है।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): The question is:

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 1988-89 for the purposes of the Railways, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

The motion was adopted.

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

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

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

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: Sir, I move:

"That the Bill be returned."

The question was put and the motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): I want to make one announcement. Before the House rises for the day, the Minister of State in the Ministry of Finance will lay a copy of

the first report of the Ninth Finance Commission together with an Explanatory Memorandum as to the action taken on the recommendations of the Commission (in English and Hindi versions).

Now it is 2.58. So the Private Members Business will go up to 5.28, because that time we cannot curtail. That time will be given to that.

RESOLUTION REGARDING GENERATION OF INCREASED GROWTH RATE FOR SPEEDY DEVELOPMENT OF THE COUNTRY—CONTD.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI) : Mrs. Pachouri, you can continue.

3.00 P.M.

श्री सुरेश पचौरी (मध्य प्रदेश) :

माननीय उप सभाध्यक्ष जी, पिछले समय मैं सातवीं पंचवर्षीय योजनाओं के बारे में बात कर रहा था। सातवीं पंचवर्षीय योजना आर्थिक परिवेश में प्रारंभ हुई, जिसका प्रारूप 9 नवम्बर, 1985 को राष्ट्रीय विकास परिषद् ने बनाया और जिसका प्रमुख जो लक्ष्य था, वह गरीबी उन्मूलन कार्यक्रम था और इसमें इस बात को दर्शाया गया था कि एग्रीकल्चर प्रोडक्शन होगा, इंडस्ट्रियल प्रोडक्शन होगा और उसमें यह दर्शाया गया था कि कृषि उत्पादन वृद्धि कार्यक्रमों पर विशेष बल दिया जाएगा। कृषि उत्पादन प्रति वर्ष 4 प्रतिशत की दर से बढ़ेगा। इसी प्रकार औद्योगिक उत्पादन में 7 प्रतिशत प्रतिवर्ष का लक्ष्य निर्धारित किया गया था जब कि छठवीं पंचवर्षीय योजना में औद्योगिक उत्पादन में केवल 5.5 प्रतिशत वृद्धि ही संभव हो सकी। इसी प्रकार खनिज की वृद्धि का लक्ष्य 8.3 प्रतिशत रखा गया था। सातवीं योजना में औद्योगिक विकास कार्यक्रमों के लिए ऊर्जा आपूर्ति की वृद्धि दर 12.6 प्रतिशत प्रतिवर्ष करने का लक्ष्य रखा गया। मान्यवर, इस योजना में

आई कमी की तरफ मैंने पिछली बार बोलते हुए आपके माध्यम से सरकार का ध्यान आकर्षित किया था क्योंकि मेरी अपनी मान्यता है कि वर्तमान योजना मंत्री आदरणीय माधवसिंह सोलंकी काफी निपुण हैं, दक्ष हैं, कुशल हैं कि वे इस प्रकार की प्लानिंग तैयार करेंगे जिससे कि वह आम आदमी की आशाओं और अपेक्षाओं के अनुरूप होगी और देश की तरक्की और विकास होगा। मुझे आदरणीय सोलंकी जी की क्षमता पर पूरा भरोसा है इसलिए मैं आपके माध्यम से बड़ी विनम्रतापूर्वक ध्यान आकर्षित कर रहा हूँ।

मान्यवर, पिछली बार मैंने ग्रोथ रेट का जिक्र किया था। मैंने कहा था कि सातवीं पंचवर्षीय योजना में जो ग्रोथ रेट तय किया गया, वह प्रतिवर्ष 5 प्रतिशत है। लेकिन यह इस बात पर निर्भर करता था कि छठवीं पंचवर्षीय योजना का जो ग्रोथ रेट है वह 5.2 हो। दुर्भाग्य से 5.2 का जो ग्रोथ रेट छठवीं पंचवर्षीय योजना के लिए निर्धारित किया गया था, वह पूरा नहीं हो पाया। इसलिए कुछ आशंका है कि सातवीं पंचवर्षीय योजना का ग्रोथ रेट 5 प्रतिशत हो पाएगा। इस बात की ओर मंत्री जी ध्यान दें।

साथ ही जो परिव्यय का आधार वर्ष था उसकी तरफ मैंने ध्यान आकर्षित किया कि इस योजना के उद्देश्य पत्र में 84-85 को बेस इयर बनाया गया जबकि योजना आयोग ने योजना का जो प्रलेख तैयार किया है, उसमें 84-85 के स्थान पर 85-86 को योजनागत विनियोग हेतु आधार बनाया है। मैं ऐसा मानता हूँ कि ऐसा किया जाना एक विसंगति का द्योतक है। इस पर भी