

[Shri P. N. Sukul]

The question is:

"That this House disapproves of the Delhi Municipal Corporation (Amendment) Ordinance, 1987 (No. 1 of 1987) promulgated by the President on the 5th February, 1987."

*The motion was negatived.*

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI P. N. SUKUL): Now, I shall put the hon. Minister's motion to vote.

The question is:

"That the Bill further to amend the Delhi Municipal Corporation Act, 1957, be taken into consideration."

*The motion was adopted*

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

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

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

SHRI CHINTAMANI PANIGRAHI:  
Sir, I move:

"That the Bill be passed."

*The question was put and the motion was adopted.*

4.00 P.M.

# I. RESOLUTION RE. APPROVAL OF RECOMMENDATIONS OF THE RAILWAY CONVENTION COMMITTEE, 1985.

## II. THE BUDGET (RAILWAYS), 1987-88—GENERAL DISCUSSION

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI MADHAVRAO SCINDIA):  
Mr. Vice-Chairman, Sir, I beg to move the following resolution:—

"That this House approves the recommendations made in paragraphs 8 to 12 contained in the

Seventh Report of the Railway Convention Committee, 1985, appointed to review the rate of dividend payable by the Railway Undertaking to General Revenues as well as other ancillary matters in connection with the Railway Finance and General Finance, which was presented to the Parliament on the 24th February, 1987."

Sir, by a resolution adopted in Lok Sabha on 20th March, 1985 and concurred in by Rajya Sabha on 28th March, 1985, the Railway Convention Committee, 1985 was constituted on the 21st of May, 1985. The Committee was appointed "to review the rate of dividend which is, at present, payable by the Railway Undertaking to General Revenues as well as other ancillary matters in connection with the Railway finance vis-a-vis the General Finance to make recommendations thereon" for the Seventh Plan period 1986-1990. The Ministry of Railways submitted a second interim memorandum requesting the Committee to permit continuance of the financial arrangement between the Railways and the General Revenues as recommended by the Railway Convention Committee of 1980 and adopted by the Committee for 1985-86 and 1986-87 pending their final recommendations for the Seventh Five Year Plan. The Railway Convention Committee 1985 have since considered the interim memorandum and have agreed to the proposals made by the Ministry of Railways subject to retrospective adjustments after the final recommendations of the Committee are available in due course. With these words I commend the Resolution for the consideration of the House.

*The question was proposed.*

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI P. N. SUKUL): The Resolution and the Railway Budget are now open for discussion, Mr. Sukomal Sen.

Mr. Sukomal Sen, you have 28 minutes for your party.

SHRI SUKOMAL SEN (West Bengal): Yes, I remember; but you are in the Chair...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI P. N. SUKUL): That is why I am reminding you.

SHRI SUKOMAL SEN: Sir, I have gone through the speech of the Railway Minister very minutely. I find it is full of self-eulogy. It is good. But had the performance been really satisfactory and commendable, I would not have minded the speech. Having gone through the speech in detail I find it is a self-complacent speech and it does not bear a reflection of the actual performance of Indian Railways. The honourable Minister is very glad to announce that he has not increased any freight or fare this year and the Budget is a surplus one. He has conveniently forgotten to mention that only a few months back, from 1st December, freight charges were raised and during these four months he would be collecting by this freight increase around Rs. 500 crores or Rs. 476 crores to be exact, and for the whole year of twelve months the increased freight earnings would be around Rs. 1000 to Rs. 1200 crores. This increase was effected only from 1st December, and now he says he has not increased any fares this year. Of course, there is another reason for his not increasing the freight and fares this year, in this Budget. You know, when elections are round the corner, this Government becomes very cautious about their budgeting and they do anything well before the election or well after the election but not around the election time. So now they may do it again after the election is over. I am not sure if the honourable Minister gives a guarantee that in this year there will be no increase so that we can have some satisfaction, so that the people of the country will bear only that Rs. 1000 crores in freight and fare increase effected four

months ago and there will be no more increased charges during the current year. Anyway, now, how does this surplus come, this surplus of Rs. 179 crores? I find, it is my analogy, that this surplus has been arrived at after declaring a low rate of dividend, a very low rate of dividend, 6 to 7 per cent. Of course, in spite of the low rate of dividend payment, the Railways owe the Union Government an amount of Rs. 428 crores as deferred dividend liability at the end of the current financial year. So, this surplus is artificial not a real surplus. Not only that, I feel the performance of the Railways has to be improved a lot....

SHRI KALPNATH RAI (Uttar Pradesh): What is a real surplus?

SHRI SUKOMAL SEN: Perhaps I need not give you a reply now because, otherwise, it will eat into my time. You meet me in the Lobby after my speech; I will then explain to you what a real surplus is...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI P. N. SUKUL): Both of you know what a real surplus is.

SHRI SUKOMAL SEN: Then, Sir, I feel that the working expenses of the Ministry of Railways should be further reduced. Why do I say this? It is because the operating ratio, I mean, the total working expenses divided by gross traffic receipts was 98.3 per cent in 1984-85, 90.6 in 1985-86, and is estimated to be 93.5 per cent and 92.3 per cent in 1986-87 and 1987-88 respectively. It is clear from there figures that it is necessary to reduce the working expenses. From 1984-85 to 1986-87, it was 93.5 per cent of the total revenue of the Railways. So, total revenue of the Railways. So, the Railways is necessary so that it can go down.

Then, Sir, about the expansion of the railway services, I find that the railways in our country have started stagnating. It is true that some new trains have been introduced. But if we look at the overall picture, we find

[Shri Sukomal Sen] that the railways are stagnating. Why do I say 'stagnating'? Sir, the Minister has boasted that ours is the second biggest railway system in the world. But, at the same time, I think the Minister also is aware of the fact that our country is a very big country and is a country with a population of 75 crores of people and is a country with an area of 3.3 million sq. kms. In such a country, if we say that our railways are the second biggest in the world, it does not mean that the people in other countries like the UK or the USA or the Soviet Union are enjoying less. No. The people in these countries are enjoying the railways in a much better way than in India because here in India the actual track kilometre per million of population is only 100 while in the USA or the UK or in Malaysia it is much more. So, just saying that this is the second biggest railway in the world does not reveal the real picture. The real picture is this: During the Question Hour, we have heard so many Members complaining that in so many areas of our country there is no railway line at all and they are demanding introduction of railway lines in those areas. Then, with regard to expansion it is actually a pathetic picture that there is no expansion of the railways.

SHRI KALPNATH RAI: Pathetic?

SHRI SUKOMAL SEN : There is no expansion of the railways. Our honourable Railway Minister will agree that the target for 1987-88 is 53 kms while it was 70 kms. in the 1986-87 Budget. Now, Sir, what was there in 1986-87 has further been reduced in 1987-88. So, instead of the railways expanding everywhere, it is stagnating. If you come to the question track renewal and rolling stock procurement, you will see that for 1986-87 the track renewal target was 560 kms. and this year it is 670 kms. and it goes on like that.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: It is for electrification, not track renewal.

SHRI SUKOMAL SEN: Thank you. Yes it is electrification and not track renewal. If you come to track renewal, it was 3,578 kms. during last year and this year it is only 3,800 kms. You will agree that now at least 20,000 Kms. of railway lines still remain to be renewed and so, the backlog is 20,000 Kms. If this is the pace of development, if this is the pace of track renewal, I do not know when we will reach the target of complete renewal of the track in the country. So, these are the problems. If you look at the question of procurement of wagons, you will see the same picture. Last year, Sir, we had pointed out that if you had more wagons, not only more goods trains would run, more commodities would be carried, but also the wagon industry itself would benefit. I am saying this because wagon-building is itself an industry. If you order for a small number of wagons from the industry, the industry itself will suffer and it will go sick. It happened also last year. The wagon-building industry suffered most due to lack of orders from the Railways. Last year your order was 20,000. This year it is for 19,000. This year it is reduced. You have agreed, you have admitted, in your Budget documents that more accidents take place in the Railways because of derailment of wagons. Why? It is because these four-wheeler wagons are all over-aged and the track is also not renewed. Then, very often there is derailment and there is dislocation on the Railways. It is imperative for the Railways that for goods trains there should be procurement of more wagons so that this rolling stock is replaced at a rapid pace. In regard to passenger coaches you say that you have introduced a number of new trains. But what is the actual picture? The number of coaches has been reduced on many trains. On many trains you are adding very shabby coaches which are over-aged, which have no modern facilities. Even ordinary first class coaches have no

provision even for water, there is no arrangement of electricity; they are dirty and shabby coaches and they carry passengers like the beasts of burden. This is the way in which the Railway is functioning. So instead of giving more passenger amenities, you ask the ordinary passengers what is their reaction. May be that in first class and air-conditioned classes they are comfortable. But even if you ask an ordinary first-class passenger he will say that it is very difficult to travel by the first class. Even when there is reservation on trains, there is no meaning of the reservation. There is so much overcrowding and the passengers who have reservations have to travel sometimes standing. This is because of compulsions. There is so much corruption and lack of trains. That is why these things happen. I would like the hon. Minister to see to it that such things do not recur and some sort of improvement is there.

Now, coming to other points, you say that the State subsidise the metropolitan transport projects. You have given one example, Bombay. I do not know from where you are getting inspiration that if the Railways introduce some suburban trains in the metropolitan cities the State Governments should bear a part of the responsibility of the cost of operation. Actually, it is totally misplaced and wrong, because the State Governments have other responsibilities. The State Governments undertake other responsibilities like road transport. In this connection I would like to remind the hon. Minister about the state of affairs in other countries. Even the Chairman of the Railway Board, while he gave evidence before the Railway Convention Committee, whose report is under discussion, said:

"Passenger lines in other countries have been subsidised considerably by the Government. In the British Railways and in the U. S. the Government has taken over all the subsidised services which cater to passenger traffic. Whatever

losses occur, they are borne by the Government. Here we expect to run the system on profit."

So, in other countries, whether in the U. K. or the U.S.A. or any other advanced countries, everywhere the transport is heavily subsidised. Now the Railways are run by the Central Government. So whatever subsidy is to be given to the Railways should be given by the Central Government. Why should the State Governments bear the burden of subsidy? So I feel that it is totally misplaced and wrong, and this idea should be immediately abandoned so that the State Governments are not further burdened. Sir, the time is very short and you are looking at me. Now, I will come to some problems of the Railways. During the tension on Indo-Pakistan border, so many trains were cancelled. Nobody complained about it because a war situation had developed on the border and the Government had to withdraw so many trains out of necessity. Now the tension is over. That war situation is over. Even now many of the trains which had been withdrawn have not been restored. I do not know whether the Government is taking it as a play not to introduce those trains which were introduced earlier. I want to urge upon the Government that all the trains which were introduced earlier and withdrawn when this situation developed should be reintroduced immediately. The Minister should clarify the position as to when it will be done.

In the Railways, the Government is taking massive measures or programmes for computerisation and automation. The total effect of this is that women labour is being displaced. The machines are taking the place of women labour. May be, there has been no retrenchment. But many people are becoming redundant. What is the number of Railway employees at present? The total number of employees is 15.1 lakhs in the Railways. The Minister will be kind enough to listen to me. He is talking. What can be done? This is how he cares for the passengers.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA : I care a lot for him.

**SHRI SUKOMAL SEN:** According to the paper supplied to us, the total number of Railway employees is 15.1 lakhs. I remember that in 1974, their number was 19 lakhs. During these 13 years, the work of the Railways has expanded. But despite the expansion, the number of employees has been reduced. This is the result of automation.

**SHRI MADAVRAO SCINDIA :** Just a few minutes ago he said that the Railways are stagnating.

**SHRI SUKOMAL SEN:** Your passenger service is going up. Your freight service is also going up. But the number of Railway employees has gone down. It was 19 lakhs. It is 15 lakhs at present. Some employees have retired. New appointments have not been made. What they are doing is that they are taking retired people on daily basis. This is improper and unjust. Why should the retired people be brought there on daily basis? They cannot work properly. Therefore, the Railway efficiency is going down to a certain extent.

My next point is about schemes. When they go to the States for elections, they promise so many railway lines. But they have not made proper provisions. The provisions are very poor. I will draw your attention to Digha-Cantai, Budge Budge-Namkhana line and Balurghat-Eklakshi line. Even the Prime Minister, while touring the State said that all these lines should be constructed. My concluding point is about staff relations. What are their staff relations? They recognised only two national federations in the Railways. Besides the two national federations, there are a number of unions which have no channel of negotiation with the Railway authorities. The Railway Minister refuses to meet them; the Railway officials refuse to meet them. So, lakhs of employees are without representation to the Railway Ministry. So, they are aggrieved. There are so many problems. How they are going to solve the problems nobody knows. So, I would like the Government to review their policy of staff relations and they should find out some ways and means so that they can have a discussion, a line of communication, a line of nego-

tiation with the unions that are not recognised or not affiliated to the recognised federations. There should be a new policy of recognition also. Why only two federations have been recognised and not the others? And I have got a letter from you. You said that there is no victimisation in the Railways. 1100 employees have been removed from the Railways for taking part in an agitation conducted by the loco-running staff. You have not yet taken them back. But still you say that there is no victimisation. What is your definition of victimisation? I would like to be enlightened by the hon. Railway Minister as to what is victimisation. So, if 1100 people have been sent home by the Government arbitrarily, if that is not victimisation, what is victimisation? If the Minister wants the railways to really perform properly, then they should have good staff relations, and the policy of negotiation and the policy of recognition of the unions should be reviewed so that all unions get recognition through some channel.

Thank you.

**श्री कल्पनाथ राय :** आदरणीय उप-सभाध्यक्ष महोदय, मैं देश की करोड़ों जनता की, तरफ से और अपनी कांग्रेस सरकार और कांग्रेस पार्टी की तरफ से रेल मंत्री श्री माधव राव सिंधिया को बधाई देना चाहता हूँ, कि बहुत वर्षों बाद उन्होंने एक सरप्लस बजट देश के सामने प्रस्तुत किया है और पूरे देश के लोगों को और सारे राष्ट्र को उनकी प्रशंसा करनी चाहिए और उन्हें धन्यवाद देना चाहिए कि उन्होंने एक सरप्लस बजट प्रस्तुत किया है। मैं माधव राव सिंधिया के साथ रेलवे बोर्ड के चेयरमैन श्री प्रकाश नारायण जी और सारे रेलवे अफसरों और कर्मचारियों को भी बधाई देना चाहता हूँ जिन्होंने सरप्लस बजट लाने के लिए सरकार के हाथ मजबूत किये हैं और यह सफलता हासिल की है।

आदरणीय उपसभाध्यक्ष महोदय, आजादी से पहले अंग्रेजी हुकूमत के दौरान जब इस मुल्क में रेलवे अंग्रेजों ने चालू की थी तो उसका लक्ष्य था हिंदुस्तान कच्चे माल को ढोकर लंकाशायर और मान बेस्टर

पहुँचाना और वहाँ से पक्का माल बनवाकर हिंदुस्तान में भेजना। इसलिए रेलवे को शोषण के हथियार के रूप में अंग्रेजों के द्वारा चलाया गया था लेकिन आजादी के बाद रेलवे का लक्ष्य बदल गया है। रेलवे हिंदुस्तान की लाइफ लाइन है। रेलवे की अच्छी पर-फार्मस पर हिंदुस्तान का औद्योगिक और एग्रीकल्चरल विकास सम्भव है। आज हम हिंदुस्तान को एक आधुनिक हिंदुस्तान बनाना चाहते हैं। राजीव गांधी ने एक सपना देखा है कि 21वीं सदी में एक शक्तिशाली, खुशहाल, जागृत, ताकत-वर हिंदुस्तान बनाने का, और उस सपने को साकार करने में सबसे बड़ी भूमिका रेलवे मंत्रालय की है क्योंकि रेलवे मंत्रालय देश की अर्थव्यवस्था की लाइफ लाइन है। जितना ही ज्यादा रेलवे के अनेक सेक्टरों का विकास होगा इसकी गति तेज होगी, उसमें सेफ्टी होगी, उसमें पंचवर्षीय होगी, उतना ही देश तरक्की करेगा। उसकी व्यवस्था सुदृढ़ होगी और उससे उतनी ही हिंदुस्तान की आर्थिक व्यवस्था मजबूत होगी। उतना ही टेक्नोलॉजी का अपग्रेडेशन होगा, मा-डर्नाइजेशन होगा, कम्प्यूटराइजेशन होगा। नया आवश्यकताओं को मद्देनजर रखते हुये रेलवे को हम जितना मजबूत बनायेंगे उतनी ही हिंदुस्तान की आर्थिक व्यवस्था मजबूत होगी।

बड़े दुख की बात है कि अगर पूरे हिंदुस्तान की, लोक सभा और राज्य सभा के संसद सदस्यों के द्वारा, चाहे वह सरकारी पार्टी के हों या विरोधी पार्टी के हों, अगर उनकी मांगों को इकट्ठा किया जाये, अगर उस पर हिसाब लगाया जाये कि कितना रुपया खर्च होगा तो मेरा अन्दाजा है 85-86 सौ करोड़ रुपये कम से कम उनकी मांगों को मीट करने के लिये खर्च होगा। मांग तो सब कर रहे हैं लेकिन साधन जुटाने के प्रश्न पर एक व्यक्ति नहीं बोलता है। सुकोमल सेन जी ने कहा—पैथेटिक कंडीशन आफ रेलवे। पैथेटिक शब्द के अंग्रेजी में माने क्या हैं? एक सूरज जब उगता है तो दुनिया में सबको दिखाई देता है—तमसो मा ज्योतिर्गमय। मैं यह बताना चाहता हूँ कि भगवान ने दुनिया में ऐसे भी बनाये हैं जिनको, जब सूरज उगेगा तो

उनको अंधेरा दिखाई देगा। ऐसे भी जानवर भगवान ने बनाये हैं और यही हाल इनका है। मैं पूछना चाहता हूँ इस सदन में पिछले 13 वर्ष से जब एल० एन० मिश्र रेल मंत्री थे, रेल बजट प्रस्तुत हुआ है तब से यह अच्छा है या नहीं? क्या पिछले रेल मंत्रालय के कार्यों में और अब के रेल मंत्रालय के कार्यों में कुछ सुधार हुआ है या नहीं, सेफ्टी में बढ़ोतरी हुई है या नहीं? हमारे रेलवे की पंचवर्षीय में सुधार हुआ या नहीं? हमारे पैसेजर्स को अमेनिटीज मिली या नहीं? हमारे रिजर्वेंस में फैसिलिटीज बढ़ी या नहीं? हमारी टेक्नोलॉजी का अपग्रेडेशन हुआ या नहीं? रेलों के संचालन में सुधार हुआ या नहीं? जो हमारे सीमेंट के कारखाने हैं, कोयले के कारखाने हैं, लोहे के कारखाने हैं जो हमारे औद्योगिक विकास के विभिन्न क्षेत्र हैं उनसे माल ढोने में हमने एफिशिएंसी निपुणता हासिल की है या नहीं? इंडस्ट्रियल फील्ड्स को रेल ट्रैक्स के साथ जोड़ा या नहीं? जो हमारी सीमाएं खतरे में हैं उनकी मांगों को हमने पूरा किया या नहीं? इन कसौ-टियों पर आप रेल बजट को देखें। इसलिये मैं इस रेलवे बजट का भारत की करोड़ों करोड़ जनता की तरफ से मुट्ठी भर संसद सदस्यों की ओर से नहीं, स्वागत करता हूँ। रेल मंत्रालय के मंत्री और उसके सभी कर्मचारियों को जनता की तरफ से शुभकामना देना चाहता हूँ और उनकी तरफ से धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने भारत की आर्थिक व्यवस्था को गतिशील बनाने में आर्थिक व्यवस्था को सुदृढ़ करने में एक भारी योगदान दिया है। मैं ईश्वर से प्रार्थना करता हूँ कि भविष्य में जो रेलवे बजट प्रस्तुत हो वह इससे भी अच्छा हो ताकि वह देश की आर्थिक व्यवस्था को, औद्योगिक स्थिति को गतिशील बना सके।

हमारे प्रधान मंत्री जी ने कहा है कि हमारी इकोनोमी में ब्रुअन्सी है। लोगों ने भी कहा है कि हमारी आर्थिक ताकत मजबूत है। लेकिन प्राइवेट सेक्टर को कामयाब बनाने के लिये, पब्लिक सेक्टर को कामयाब बनाने के लिये, कैपिटल मार्किट में इस देश में बांड्स जारी किये जा रहे हैं तो फिर क्यों नहीं अपनी योजनाओं को गतिशील बनाने के लिये भारी पैमाने पर रेलवे बांड्स

[श्री कल्पनाथ राय]

जारी करता जिसमें देश का करोड़ों अरबों रुपया जो मार्केट में है वह आपके पास आ सके। जो भी प्राइवेट सेक्टर की इंडस्ट्रीज हैं वे अपने बांड जारी करती हैं। उनमें ओवर सब्सक्रिप्शन होता है। पब्लिक सेक्टर की इंडस्ट्रीज भी मार्केट में बांड जारी करते हैं तो वह भी ओवर सब्सक्रिप्शन होता है। इसलिये रेलवे मंत्रालय अपने साधन जुटाने के लिये ऐसा क्यों नहीं कर सकता है? अगर रेल मंत्रालय के पास पैसा होगा तो वह पैसा इलेक्ट्रिफिकेशन में लगेगा, ट्रेक के रियू-ग्रल में लगेगा, रेल बिछाने में लगेगा, बकवर्डज ऐरियाज का विकास करने में लगेगा। मैं रेल मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि जितने भी हमारे विरोधी दल के नेता लोग हैं, चाहे वे किसी भी पार्टी के हों, मार्क्सवादी हों या कोई दूसरे हों, आप उन लोगों की एक बैठक बुलाइये और उनसे पूछिये कि रेलवे का आधुनिकीकरण कैसे किया जाए, हम कैसे रेलवेज में नई टेक्नोलोजी का अपग्रेडेशन करें और किस प्रकार से देश में रेलों का विकास किया जाये? उनसे आप इन मामलों पर राय लीजिये और उस पर इन लोगों के दस्तखत करवाइये और एक राष्ट्रीय मतैक्य के आधार पर रेलों का संचालन कीजिये... (व्यवधान)। आप रेलों के लिये रिसोसज का मोबिलाइजेशन कैसे करेंगे? आपने देखा कि रेलों के बजट पर कितनी मांगें की जा रही हैं। हमारे इस बजट में कहा गया है—

“The twin objectives of the Indian Railways are, on the one hand, to provide a reasonably priced means of transport for the people of this country, and on the other, to measure up to the freight transport demands, thereby strengthening the economic super-structure of the country. With the obvious limitations of capacity and resources, it is our endeavour to strike a judicious balance between the two. As far as passenger services are concerned we are involved in an effort similar to that in the freight sector. Without any appreciable increase in the coaching fleet, we have managed to introduced additional train facilities through greatly improved utilisation, by adopting var-

ious measures like rationalising the rake links, minimising the lie over period, decreasing the vehicle effectives, increasing the Periodic Overhaul output, and establishing computerised coaching cabinets.”

यह बात अब किसी से छिपी हुई नहीं है कि हिन्दुस्तान में रेलों के विकास में काफी प्रगति हुई है, उसकी पक्कू एलिटी में, उसके मेन्टेनेन्स में, टेक्नोलोजी के अपग्रेडेशन में और अन्य क्षेत्रों में काफी सुधार हुआ है। यह काम हम इस देश की करोड़ों करोड़ जनता के सहयोग से, लाखों कर्मचारियों के सहयोग से, ही कर पाये हैं। जितना हमारे देश की रेलवे व्यवस्था में सुधार होगा उतना ही हमारा देश औद्योगिक दृष्टि से गतिशील बन सकेगा। अगर हमारे थर्मल पावर स्टेशनों के लिये कोयला नहीं मिलेगा तो देश में बिजली कहां से पैदा होगी? जब हमारे थर्मल पावर स्टेशन को अच्छी क्वालिटी का कोयला मिलेगा, समय पर उसकी डुलाई होगी, सीमेंट के कारखानों को कोयला मिलेगा तब ही देश प्रगति के रास्ते पर चल सकेगा। रेल व्यवस्था के सुदृढ़ होने से ही हमारी योजनाओं की गति मजबूत होगी। अगर हमारी रेल व्यवस्था में, उसकी एफिसिएन्सी में, उसके वर्किंग में, वैशानिक ढंग से सुधार नहीं होगा तो हमारा देश तरक्की के रास्ते पर आगे नहीं बढ़ सकता है। इसलिये हम आपको देश की जनता की तरफ से बधाई देना चाहते हैं कि आप रेल व्यवस्था को प्रगति के पथ पर ले जा रहे हैं।

श्रीमन्, दूसरी बात मुझे यह कहनी है कि प्लानिंग कमीशन रुपये का एलोकेशन करता है। हमारे प्रधान मंत्री जी ने प्रधान मंत्री बनने के बाद प्लानिंग कमीशन से कहा कि हमारी जो आन गोईंग प्रोजेक्ट्स हैं उनको कास्ट एस्कलेशन हो जाता है। इसलिये आन गोईंग प्रोजेक्ट्स के अधीन नई रेल लाइनें जल्दी बिछाई जानी चाहिये। वे तीन हजार किलोमीटर के करीब हैं। इस प्रकार से 29-30 आन गोईंग प्रोजेक्ट्स हैं। इनके लिये सिधिया साहब को 17 सौ करोड़ रुपये वर्तमान स्थिति में चाहिये।

सातवीं पंचवर्षीय योजना में प्लानिंग कमीशन ने 17 सौ करोड़ रुपये में से केवल साढ़े तीन करोड़ रुपये दिये हैं। सातवीं पंचवर्षीय योजना के पूरा होने में अभी तीन-चार वर्ष बाकी हैं और केवल साढ़े तीन सौ करोड़ रुपये प्लानिंग कमीशन ने दिये और 17 सौ करोड़ रुपये की हमारी मांग है। प्रधान मंत्री जी ने प्लानिंग कमीशन की मीटिंग और विभिन्न जगहों पर लगातार कहा है कि जो आन-गोइंग प्रोजेक्ट्स हैं उन्हें हमें प्रायोरिटी के आधार पर कम्पलीट करना चाहिए और कास्ट एस्केलेशन किसी भी कीमत पर नहीं बढ़ने दी जानी चाहिए और हम अब आन गोइंग प्रोजेक्ट्स को पूरा कर लें तभी दूसरी योजनाओं को हमें हाथ में लेना चाहिए। आदरणीय सिधिया जी, मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि जिस तरह से आप हमें रिसोर्सिंग का अलोकेशन कर रहे हैं, 17 सौ करोड़ रुपये की हमारी मांग है और हमें मिले हैं सिर्फ साढ़े तीन सौ करोड़ रुपये, तो इस तरह से पन्द्रह वर्षों में आप इन योजनाओं को पूरा करेंगे। बीसवीं सदी के अंत तक, बीसवीं शताब्दी के अंत तक इनकी कास्ट एस्केलेशन 45-46 करोड़ रुपये हो जायेगी क्योंकि कास्ट एस्केलेशन बहुत तेजी से बढ़ती है। इसलिये मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ, रेलवे मंत्रालय के आफिशियल्स से मैं यह प्रार्थना करना चाहता हूँ कि वे इस मामले पर बहुत गंभीरता के साथ विचार करें। रिसोर्सिंग मोबलाइजेशन के लिये सरकार और प्लानिंग कमीशन जिस का इसमें बहुत बड़ा रोल है हमारी योजनाओं के क्रियान्वयन में, प्लानिंग कमीशन के चेयरमैन, डिप्टी-चेयरमैन श्री मनमोहन सिंह और प्लानिंग कमीशन के सदस्यों से मेरी यह मांग है कि वे जो हमारे आन गोइंग प्रोजेक्ट्स हैं और जिनको कम्पलीट करने के बारे में प्रधानमंत्री ने पचासों बार घोषणायें की हैं, इनको पूरा करने के लिये प्लानिंग कमीशन रेलवे मंत्रालय को 17 सौ करोड़ रुपये तुरन्त देने की व्यवस्था करे ताकि कास्ट एस्केलेशन न हो और इन आन गोइंग प्रोजेक्ट्स को पूरा किया जा सके। अगर हमारे ये आन गोइंग प्रोजेक्ट्स

सातवीं पंचवर्षीय योजना में कम्पलीट हो जायेंगे तो हमारे देश की आर्थिक और औद्योगिक ज़िंदगी में भारी खुशहाली आ जायेगी और पूरे राष्ट्र को इसका लाभ मिलेगा। आदरणीय उपसभाध्यक्ष महोदय, इसलिये, मेरा निवेदन है कि प्लानिंग कमीशन 17 सौ करोड़ रुपये की तुरन्त व्यवस्था करे ताकि इन आन गोइंग प्रोजेक्ट्स को हम पूरा कर सकें। अगर साढ़े तीन सौ करोड़ रुपये प्लानिंग कमीशन इसके लिये देगा तो हमारे ऐसे 29 प्रोजेक्ट्स हैं, जिन्हें हमें सातवीं पंचवर्षीय योजना में पूरा करना है तो अगर हिसाब लगाया जाय तो आने वाले चालीस वर्षों में हम इन आन गोइंग प्रोजेक्ट्स को पूरा नहीं कर सकेंगे। पूरी दुनिया में तेजी से परिवर्तन हो रहा है। सारी दुनिया में आर्थिक, राजनैतिक और सामाजिक स्थितियों में परिवर्तन का अंशावत चल रहा है। इस तेजी से बदलती हुई दुनिया में अगर हिन्दुस्तान अपने कदम मजबूती के साथ रखकर परिवर्तन की दिशा में कदम नहीं उठायेगा तो हिन्दुस्तान की आजादी नहीं बच सकती है। अगर हम आर्थिक दृष्टि से मजबूत होंगे तभी हम अपनी राजनैतिक आजादी को भी कायम रख सकते हैं। जो देश राजनैतिक तथा आर्थिक दृष्टि से मजबूत नहीं हैं वे राजनैतिक रूप से न अपने देश में कोई आवाज उठा सकते हैं और न दुनिया के पैमाने पर कोई आवाज उठा सकते हैं। इसलिए इस वैज्ञानिक और औद्योगिकी की दुनिया में भारत के विकास को और तेज करने के लिये, औद्योगिक क्रान्ति को हासिल करने के लिये, वैज्ञानिक क्रान्ति को लाने के लिये आधुनिक टेक्नालाजी के क्षेत्र में प्रगति बहुत ज़रूरी है ताकि हिन्दुस्तान कम से कम समय में ज्यादा से ज्यादा आर्थिक प्रगति की छलांग मारे।

A leap forward is needed in the present situation. अगर हिन्दुस्तान ने आर्थिक दृष्टि से छलांग नहीं लगाई तो हिन्दुस्तान अपनी आजादी को दुनिया के इस दौर में बचा पायेगा इसमें संदेह है। यह उसके लिये



1987-88

[श्री कल्पनाथ राय]

बहुत कठिन काम होगा। आजादी का रिश्ता सीधा आर्थिक स्थिति से जुड़ा हुआ है, आर्थिक प्रगति से जुड़ा हुआ है। आदरणीय उपसभाध्यक्ष महोदय, आर्थिक प्रगति तब तक किसी भी कीमत पर नहीं हो सकती जब तक हम अपने रिसोर्सेज का मोबलाइजेशन नहीं करेंगे। प्लानिंग कमीशन से मेरी प्रार्थना है कि प्लानिंग कमीशन, रेल मंत्रालय को, रेलवे बोर्ड को 17 सौ करोड़ रुपये, जो इन ग्रान गोइंग प्रोजेक्ट्स को पूरा करने के लिये जरूरी हैं, वह रुपया तुरन्त दे। ताकि आने वाले तीन वर्षों में जो सातवीं पंचवर्षीय योजना के बाकी हैं उन तीन वर्षों में 17 सौ करोड़ रुपया खर्च कर के अपनी ग्रान गोइंग प्रोजेक्ट्स को पूरा कर सकें। यह मेरी प्लानिंग कमीशन से मांग है। रेलवे मन्त्रालय के इस बजट पर विचार प्रकट करते समय यह मैंने राष्ट्रीय नीति पर अपने विचार प्रकट किये। मैं जिस क्षेत्र से आता हूँ वह पूर्वी उत्तर प्रदेश है। पूर्वी उत्तर प्रदेश ही आजादी की लड़ाई में सब से आगे रहा है। आचार्य नरेन्द्र देव, पंडित जवाहरलाल नेहरू, जय प्रकाश नारायण, डा० लोहिया, पंडित राम प्रसाद बिसमिल, चन्द्रशेखर आज़ाद की लड़ाई लड़ने वाले दीवानों का यह एरिया पूर्वी उत्तर प्रदेश और उत्तर बिहार रहा है। मैं आपसे यह कहना चाहता हूँ कि आजादी मिलने के बाद 1977-78 में हमारे पूर्वी उत्तर प्रदेश में भटनी बनारस की छोटी लाइन को बड़ी रेल लाइन बनाने को रेल मन्त्रालय ने स्वीकृति दी। उस वक्त इसकी कास्ट 13 करोड़ रुपये की थी। आज इस रेल लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की कास्ट 65 करोड़ हो गई है। इस लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के लिए अभी तक 18 करोड़ रुपये सरकार द्वारा खर्च किये गये हैं। जिस रफ्तार से पैसा दिया जा रहा है यदि इस रफ्तार से चलते रहे तो अगले 10 वर्ष में इसकी कास्ट 130 करोड़ रुपये हो जाएगी। इसके बावजूद भी यह लाइन अगले 10 वर्ष में बन पाएगी या नहीं बन पाएगी। मैंने आदरणीय गनी खान चौधरी को एक पत्र लिखा था उन्होंने मेरे पत्र का

जवाब दिया था वह मैं इस समय आपको बताना चाहता हूँ :-

"Dear Shri Rai,

Please refer to your letters No. 4/MS(DPA)/83 dated 3.3.83 addressed to me and my colleague Shri Jaffar Sharief regarding Bhatni-Varanasi gauge conversion project.

I have had the matter examined. Conversion of Bhatni-Varanasi MG section into BG involves a length of 158 kms. It was included in the budget proposals for 1978-79. It was originally estimated to cost Rs. 13.91 crores. Its present day cost is likely to exceed Rs. 30.00 crores. An amount of Rs. 2.79 crores has been spent on it upto 31-3-1982. The outlay during 1982-83 is Rs. 0.905 crores and the outlay proposed in 1983-84 is Rs. 1 crore.

Much as I would like to accelerate this work, it would not be possible to allocate additional funds as suggested by you, due to the severe constraint of funds in the railway plan. The allocation for all the approved gauge conversion projects in 1983-84 is only Rs. 50 crores, on-going schemes. You would, therefore, appreciate that it may not be possible to allocate additional amount to this project within the present size of the railway plan for 1983-84.

With regards,

Yours sincerely,  
Sd/-

(A.B.A. KHANI KHAN CHOUDHURY)

आपने घंटी बजा दी है। मैं अभी पूरे देश के बजट पर बोल रहा था यदि मैं पूर्वी उत्तर प्रदेश के सम्बन्ध में नहीं बोलूंगा तो हमारी जनता के प्रति क्या जिम्मेदारी होगी। मैंने तो आपका ध्यान आकर्षित किया है। मैं आपकी जो परफार्मेंस है उसके लिए आपको भारत की जनता की तरफ से प्रशंसा करना चाहता हूँ। मैं आदरणीय स्वर्गीय ललित नारायण मिश्र जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ जिनके कारण बाराबंकी से समस्तीपुर की छोटी लाइन बड़ी

लाइन बनी। एक ट्रेन चलती है जिसका नाम वैशाली एक्सप्रेस है। यह दिल्ली से सीधे गोरखपुर जाती है। मेरा आपसे निवेदन है कि आसाम मेल जिसको आप बनारस और मुगलसराय के रास्ते से चलाते हैं जिसकी लम्बाई गोहाटी पहुंचने में डेढ़ गुना होती। यदि आप आसाम मेल को दिल्ली से सीधे गोरखपुर समस्तीपुर होते हुए गोहाटी ले जाएं तो किराया भी कम होगा और समय भी गोहाटी पहुंचने में कम लगेगा। दूरी भी कम होगी, मुगलसराय से दूरी डेढ़ होगी और इससे सीधी। केवल एक गाड़ी चलती है। हम जानते हैं कि आपके पास साधन बहुत सीमित हैं। हम केवल आपके सामने मांग रख रहे हैं कि आपके पास रिसोर्सेज होंगे, कोचेज होंगे, व्यवस्था होगी तो इस पर कृपा करके सोचिएगा कि जरूरी है कि नहीं। हमारे बहुत से उत्तरी बिहार के एम० पी० है वे जानते हैं कि छतों पर लदकर लोग इस समय भी जा रहे हैं। जब हमने पार्लियामेंटरी अफेयर्स मिनिस्टर से रिक्वेस्ट किया तो उन्होंने आपसे रिक्वेस्ट की। हमारे एक भूतपूर्व संसद सदस्य मर गये और आपकी कृपा से व्यवस्था हो पायी कि गोरखपुर तक पहुंच पाये। तो मैं आपके सामने केवल जनता की इस मांग को रख रहा हूँ।

आखिरी बात बिजलीकरण की कहंगा कि बनारस से मुरादाबाद के ट्रेक का बिजलीकरण तत्काल किया जाये। दूसरी बात, अभी एक एक्सीडेंट घटित हो गया राष्ट्रद्रोहियों ने पुल को उड़ा दिया जिसके कारण एक्सीडेंट हो गया। तो मेरा आपसे निवेदन है कि लाइफ की गारंटी के लिए सभी पुलों पर जो सिक्योरिटी की व्यवस्था है उसको बहुत तगड़ा बनायें और वैज्ञानिक ढंग से इसकी व्यवस्था करें क्योंकि आपको भी भारी आघात हुआ। आप तुरंत उस स्थान पर पहुंचे लेकिन लोग मर गये थे। आप क्या कर सकते थे आपने हास्पिटलाइज वगैरह कराया। तो आपसे मेरी मांग है कि रेलवे की सख्त व्यवस्था कराने की कृपा करें। आखिरी बात . . . .

उत्तमनाथन (श्री पशुपति नाथ सुकुल): यह तीसरी आखिरी बात है।

श्री कल्पनाथ राय : हिंदुस्तान के 60-65 जिलों में लोगों ने रेलवे लाइन देखी नहीं है। वह इलाका खनिजों से भरा हुआ है चाहे वाक्साइट हो, कोयला हो, मैंगनीज हो, अन्य मिनरल्स हो उनसे भरा हुआ है। ये धरती के नीचे दबी हुई दौलत है जिस दौलत का इस्तेमाल करके हम इस राष्ट्र को बहुत शक्तिशाली और मजबूत बना सकते हैं। उस दौलत को निकालने के लिए, राष्ट्र व्यवस्था को मजबूत बनाने के लिए उन इलाकों में भी रेल लाइन बिछाने के प्रश्न पर आप विचार करें।

मैं अंतिम बात निवेदन करते हुए आपके इस बजट की मुक्त कंठ से प्रशंसा करता हूँ और ईश्वर से प्रार्थना करता हूँ कि आपके नेतृत्व में आपके लाखों कर्मचारियों के नेतृत्व में, अगला बजट जो होगा वह बहुत ही खुशहाल होगा तथा भारत का औद्योगिक और आर्थिक विकास करने वाला बजट होगा और जो हमारे नेता का सपना है 21वीं शताब्दी में भारत को खुशहाल और शक्तिशाली बनाने का मुझे विश्वास है कि रेलवे खुशहाल भारत और शक्तिशाली भारत को बनाने में सबसे बड़ी भूमिका निभाएगा और हम आजादी की लड़ाई के इतिहास और उद्देश्यों को सामने रखकर भविष्य के ऐसे भारत का निर्माण करेंगे जो एक शक्तिशाली भारत होगा और खुशहाल भारत होगा।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपने बजट का समर्थन करता हूँ।

SHRI PARVATHANENI UPENDRA (Andhra Pradesh): Mr. Vice-Chairman, Sir, my friend, Shri Madhavrao Scindia, is an efficient and smart Minister and he tried to be smart in presenting the Budget also. While coming to some of the aspects of his smartness in camouflaging some dark features of the working of the Indian Railways, I would like to pay compliment to him in the beginning for improving the efficiency and productivity of the railways. The freight traffic has come up to expectations and is likely to go up to 300 million mark by the end of this year. The productivity

[Shri Parvathaneni Upendra]

index, particularly the net tonne kilometres per wagon per day, has reached an all time high of 1,321 during the nine-months of the current financial year. Industrial relations are fairly good and I must compliment the officers and staff of the Indian Railways for the good results which they are achieving as regards movement of the freight and improving productivity. The budget has some good features. I would like to dispose them of first before I take up the other aspects.

The concessions which the Minister gave for the youth, the handicapped, the kisans and war widows are welcome. Similarly, the concession extended to the drought-affected areas for carrying fodder is also welcome. There is also stress on research and development, particularly the decision to allow the production units to have their own R and D units is praiseworthy. And the progress made in regard to computerisation is also to be welcomed.

Having said this, I now come to the various aspects of his smartness. The first thing which he tried is to convince the passenger traffic only...

SHRI J. P. GOYAL (Uttar Pradesh): Whatever you are saying, he is noting down.

SHRI PARVATHANENI UPENDRA:  
... about the financial soundness of the railways, and for that he has shown a surplus of Rs. 69 crores in the coming year and probably Rs. 11 crores this year. Sir, he probably thought that public memory is short: Only a few months ago he revised the passenger fares and also made a 15 per cent hike in the luggage and parcel freight which brought him, by way of a slight adjustment, Rs. 76 crores, in passenger traffic and ...

SHRI MADHAVRAO SCINDIA : Not passenger fares.

SHRI PARVATHANENI UPENDRA: Then Rs. 320 crores in the freight rates. As far as the calculation for a full year goes, this will fetch Rs. 1,030 crores. But for this, I do not know how he would

have got the Rs. 11 crore surplus this year and the Rs. 69 crore surplus next year. And this whole benefit of the revision in the last four months of this financial year would be available for the entire year in the next financial year. There is also an obsession about showing a profit. If it is a natural corollary, we should welcome it, but there is an anxiety to show a surplus at the cost of development, at the cost of expansion, without caring for what would happen to the railways in future. At the end of the century, what would the railways be required to handle and how will the railways handle it without a corresponding expansion and development? At the end of the current Plan itself they project that the freight traffic go up to 340 million tonnes. By the turn of the century it would go up much further, but what are the arrangements which the railways are making to meet this expansion? One sentence in the Railway Minister's speech I will quote here in regard to the passenger traffic only :

"Without any appreciable increase in the coaching fleet, we have managed to introduce additional train facilities".

Of course, he mentioned the reason how he could achieve it—through greater utilization of existing assets and all that—but that is not the point. I would like to prove how the machinery, the iron horse, is being flogged to the maximum and without any thought for development and expansion. On page 6 of 5.00 P.M. the Explanatory [The Deputy Chairman in the Chair] Memorandum given by the Minister, he has given the targets and achievements of the major developmental activities of the railways. If you see 1985-86, that is last year's performance, Madam, you will find that in regard to the track renewal, in regard to the acquisition of the rolling stock which of course, includes locos, wagons and coaches, there was a shortfall, and the targets were not achieved. I do not want to quote the figures. He is aware. The figures are there in the Explanatory Memorandum. Again, even when fixing the targets for 1987-88 he has fixed lower targets as compared to the current financial year in the case of the construction of new

lines. This year they are constructing just 70 km. Next year it will be 53 km. Again the acquisition of wagons will be less than that in the current year. And coaches, EMU coaches will be less. Like that, lower targets have been fixed. The targets already fixed were not achieved. That is one aspect.

Even if you take the Plans as such, Madam, if you compare the position at the end of the Fifth Plan and that at the end of the Sixth Plan in regard to four, five items, you will find how the growth of the railways has been stunted and how they are flogging this system to the maximum to move the existing traffic without caring for the future. As regards the route kilometres, at the end of the Fifth Plan it was 60,693 and at the end of the Sixth Plan, after five years, it was 61,850. That is roughly not even 1,200 km. in five years. In regard to diesel locomotives which were 2,025 at the end of the Fifth Plan, they rose to 2,290. That is roughly 265 locomotives only in five years. In regard to electric locomotives, at the end of the Fifth Plan there were 901, and at the end of the Sixth Plan there were 1,252. That is acquisition of 350 in five years. In regard to passenger vehicles, at the end of the Fifth Plan there were 26,647, and at the end of the Sixth Plan considerable increase in the coaching fleet, we there were 27,825. That is 1,200 coaches more in five years. As regards wagons, it is surprising that actually the number is less at the end of the Fifth Plan. There were 3,79,771 wagons. The number came down to 3,65,392. Madam, this is the position of the assets of the Indian Railways. Instead of increasing the assets, improving the assets the Railways are virtually decreasing the assets. If you take the proportion of the assets to the traffic, it is far less.

Even about how the surplus has been achieved, you can show a bigger surplus also. Why only Rs. 69 crores? You can make it Rs. 600 crores also by reducing the allocations to different works in the Budget. How has it been done? Only two, three instances, I will give, Madam. As far the on-going new railway projects, 35

projects are there totalling to 2,940 km. for which Rs. 1,700 crores are required for completion at the present cost. And how much has the Railway Minister allotted in the next Budget? Rs. 146.5 crores. You can imagine how many decades it will take for these lines to be completed. You can do that. If you reduce these Rs. 146 crores to Rs. 46 crores, then, Rs. 100 crores more surplus will be there. And instead of completing the new lines, some more lines are being taken up. I don't grudge taking up new lines. In fact, I welcome because I am one of those who have been pleading for new lines in the backward and unconnected areas. But the railways have been succumbing all along to the political pressures that are being brought on them to start new lines projects, which are not becoming ultimately viable. I will give two examples to show that this Railway Minister also could not resist the pressures, but I am making it clear that I am not against the people of these States and these lines. One is Tamluk-Digha line in West Bengal which has been continuously rejected by the Planning Commission on grounds of non-viability and not being of urgent nature. And because of the elections in West Bengal today this line has been announced by the Prime Minister and the Railways and the Planning Commission have been, what you call, pressurised to include this in the Budget. Similarly, another State is going for elections on the 23rd—Kerala. Therefore, something has to be announced there. Therefore, the Trichur-Guruvayur line which has all along been rejected by the Planning Commission and the Railways as not being viable and not being of an urgent nature has now been announced by the Prime Minister. I only point out two instances to show how the railways instead of caring to complete the existing projects are taking up new lines. Even these, I am sure, will not be completed. As soon as the elections are over they will be forgotten.

There are eleven on-going conversion projects requiring 700 crores of rupees for a total distance of 2,013 km. And the allotment is only Rs. 50 crores this year. Where Rs. 700 crores are required, only Rs. 50 crores have been allotted this

[Shri Parvathaneni Upendra]

year. You can imagine how many decades, if not centuries, it will take to complete these lines. And surprisingly the allotment is less than this year's Budget. For conversions they have included Rs. 54.34 crores and for the next year they have kept Rs. 50 crores. What is the logic? Do they think less money is required for conversions in this Budget? The hon. Minister owes an explanation on this. On the rolling stock this year's Budget provides Rs. 651.44 crores as against 938.88 crores in the current Budget. The reduction is of nearly Rs. 300 crores. On electrification, to which we give so much priority and which we talk about every-day, what is the allocation? It is Rs. 183.24 crores as against Rs. 175 crores this year. That means only Rs. 8 crores have been increased.

As regards staff amenities and passenger amenities the less said the better. Very little has been allotted. Just 7,000 new staff quarters will be built in the next year whereas lakhs and lakhs of employees are still without quarters. Now see the targets for electrification. In the 1987-88 Budget the target kept is 670 route kilometres. It is below the Plan norm. For the Seventh Plan itself we have provided 3,400 kilometres will be electrified; and so far, including this year, only 1,691 kilometres would have been completed.

One surprising thing here is that in all the documents previously the Railways used to give the target date for completion of these projects. This time we find only asterisk has been put against each project. Conveniently dates have been removed and everywhere you will find asterisk. Now see allocations for some of the sections. For example, see what is the provision for electrification of Sitarampur-Danpur-Mughal sarai main line—such an important project. What is the provision? It is Rs. 0.01 lakh in the budget which is a token allocation for such an important electrification project. Like that all these electrification projects have no target dates. Allocations are meagre and in regard to track renewal which is so important for the safety there is heavy backlog of arrears. We have targeted in

the Seventh Plan 5,000 kilometres to be renewed every year. Therefore, we have not reached this year the target of 3,800 kilometres. Next year it has been increased to 4,200 kilometres, 400 kilometres more. In the case of development fund only Rs. 69 crores has been provided. So many important works have to be undertaken under this but you will find only Rs. 69 crores. This surplus will go to that if at all there is a surplus. But I doubt unless he comes up with supplementary demands later on...

**SHRI MADHAVRAO SCINDIA:** Madam, I would like to intervene. Constant confusion the hon. Member is making between revenue surplus and plan allocation; I am very surprised. I never expected that particularly this hon. Member is ignorant of this. If any other Member had been ignorant I would have accepted it as ignorance. It is either ignorance or it is well pre-mediated ignorance which is being reflected. The surplus or deficit is not something which is dependent on allocations to new railway lines. This comes in the plan budget which is totally separate. This has nothing to do with the revenue surplus. I just wanted to make this point.

**SHRI PARVATHANENI UPENDRA:** No, no, that was not confusing. I just mentioned only in relation to what you raised that Rs. 1,030 crores artificial surplus. These allocations I am comparing with the current year and what should have been.

**SHRI MADHAVRAO SCINDIA:** What you described was plan heads. You said that allocations were meagre there. Therefore, there was a surplus which has no relationship. I would like to point out that the entire Rs. 350 crores that is going to be raised by the railway bonds is going to rolling stock and to wagons.

**THE DEPUTY CHAIRMAN:** Mr. Upendra, please conclude.

**SHRI PARVATHANENI UPENDRA:** My time is still more. Another important work is construction of roads, under-bridges and over-bridges, the outlay is only Rs. 17 crores in the budget. I am

particularly surprised at the allocations made for the new lines on the North-East Frontier Railway. In the North-Eastern region, 7 lines have been taken up. But we find the allocations given are far less than last year and also as in the case of electrification, no target dates have been mentioned here. Several times the Prime Minister also mentioned that priority will be given to the railway communication lines in the North-Eastern region but somehow the allocations here do not justify that claim.

The operating ratio which is an index of the efficiency of the railways has also gone up from 90 per cent to 93 per cent overall and the Minister promised us to reduce it to 92 per cent next year and that has to be watched.

One important aspect which has to be mentioned here is the condition of the branch lines and the trains running on these lines. Most of these trains running on the branch lines are in a very bad condition. Because of the non-availability of new coaches, old and condemned coaches are being run on these lines and the condition of the fittings in these coaches is quite unsatisfactory. Similarly regarding the stations on these sections also, here is much to be desired.

Then the Minister has mentioned about the Railway Finance Corporation. It is a new venture and the Railway Convention Committee has expressed its doubts about the efficacy of this corporation but the Railways have gone ahead and raised the required amount this year and they want Rs. 300 crores next year also and if it is for specific purpose, for acquisition of fixed assets or developmental works, this should be welcomed. But there is a considerable disappointment about the activities of the two public sector undertakings, RITES and IRCON run by the Railways. They have done initially very well. They did well upto 1985-86. Lately, I do not think they have undertaken any new projects abroad and I do not know what is wrong with these two public sector undertakings; whether their works have not been satisfactory elsewhere or the works have come down abroad. I do not know whether these organisations are taking up any new work.

Then the hon. Minister has mentioned about the metropolitan projects and he has often mentioned that the Railway projects in the metropolitan cities should not be the sole responsibility of the Railways and the State Governments and other agencies also should come forward. He suggested that corporate fund should be created and the State Government, the Railways, the Road Transport Corporations, the Urban Development Authorities and the industries in public and private sector should contribute for this. It is a good suggestion and in this connection, I would like to draw his attention to the survey already undertaken by the Andhra Pradesh Government for a Circular Railway in Hyderabad where the Andhra Pradesh Government not only completed the survey but also has promised to bear 25 per cent cost of the proposed circular railway and the Railway Ministry should take immediate action on that and see that circular railway is provided there. Then the Minister has mentioned in his document about the social burdens which total about Rs. 1307 crores. The Railways are fully justified in telling that these are undesirable burdens on the Railways and the railways should be relieved of the social burdens if they have to be more efficient. I do agree and I also support their contention that on uneconomic branch-lines particularly where the road services are far better than the slow moving trains, a decision should be taken by the Railways in consultation with the State Government. I find that a dialogue is on with the State Governments. Some State Governments may agree, some may not agree but it is difficult for the State Governments also to agree at least formally for a closure of a railway line (*Time bell rings*). They are also not patronised because people who are only ticketless, they travel. I think, the Railways should take a decision in this respect whatever the State Governments say in this matter. Road services are faster there and nobody travels in those trains.

Then, on the safety aspect also, I am happy that lately, the safety consciousness has improved but there is a small doubt. I do not know whether the Railway Minister should clarify in his reply he has categorised the types of accidents,

[Shri Parvathaneni Upendra]

the consequential accidents, the technical accidents and the miscellaneous accidents. While comparing with the past, probably, I feel the other two categories other than the consequential accidents are not being included in the total number of accidents. Probably, that will give a false complacency and that should not be done. That is one thing which you will have to take care of.

As regards compensation, though the Minister said that effective steps are being taken, we find that in some cases, years are taken to settle these claims. There may be some legal hurdles also because so many heirs etc. come and claim the compensation but then there must be a procedure to expedite these claims. The proposal for appointment of the Standing Panel and the One-man claims Tribunal must be completed quickly. The proposal is very good and this should be completed soon. Then about level crossings, there are still a large number of unmanned level crossings in the country. Sixteen hundred unmanned level crossings have been considered hazardous in the country and only 912 have been manned so far. The rest also must be manned quickly so that accidents at the level crossings can be minimised. I also congratulate the Minister for the slight improvement which he brought in catering, but it is only on the major, long distance, trains -- the aluminium containers etc. But the general standard of catering on the other trains is pretty bad. That is where attention has to be devoted.

With these words I would say whatever criticism I have made, I have made it only in the interests of better working of the Railways I have a particular love for the Railways. I always wish that the Railways should function well. If any shortcomings have been pointed out, it is only in the interests of the Railways and out of my anxiety to see that the Railways run well. Thank you.

SHRI B. SATYANARAYAN REDDY (Andhra Pradesh): Madam Deputy Chairman, before you call the next speaker, I would like to say just a word. There is a long-time demand from Mahaboobnagar for a new railway line from Jadcherla to Macherla which I request the Railway Minister to consider. Thank you.

श्रीमती प्रतिभा सिंह (बिहार) :

उपसभापति महोदया, मैं इस रेल बजट का समर्थन करती हूँ। विशेषकर बचत के इस रेलवे बजट के लिए हमारे मंत्री महोदय बधाई के पात्र हैं। इस बजट में तरह तरह की सुविधाएं दी गई हैं। इसमें नवजवान लोगों को कंसेशन यात्रा पर करने की सुविधा दी गई है। हैन्डोकेपड और ड्राउट और पलड एफैक्टर्ड एरियाज में माल में ढोने के लिए सुविधा दी गई है। पचास गांवों में नये हॉल्ट स्टेशन बनाने की बात भी कही गई है। यह सुविधा हमारे किसान भाइयों को भी दी जा रही है। जिन लोगों ने देश के लिए अपनी जान दी है उनको देश में 75% में कमीशन में यात्रा करने की सुविधा दी गई है। इस बजट में फ्रेट और फेयर में कोई रिवीजन नहीं किया गया है। इसलिए मैं कहना चाहती हूँ कि इस बचत के बजट के लिए हमारी सरकार और मंत्री जी धन्यवाद के पात्र हैं। आप जानते हैं कि दो चार दिन पहले रीकफोर्ट एक्सप्रेस की दुर्घटना हुई। यह बहुत दुःखद बात थी। इस दुर्घटना में 25 लोगों की जान गई और 150 घायल हुए। माननीय सदस्यों ने कल इस सदन में काफी बहस के दौरान ठीक ही कहा कि इस तरह की घटनाएं नहीं होनी चाहिए। किसी भी समस्या का समाधान तोड़-फोड़ या निरीह हत्याओं की कार्यवाही से नहीं हो सकता है। किसी के मन में कोई रोष हो तो उसका समाधान दूसरे तरीके से भी हो सकता है। विद्रोह प्रकट करने के दूसरे तरीके भी हैं। कोई आदमी घर से किसी काम के लिए चले और फिर घर न लौट पाये तो वह कितने दुःख की बात है। कोई आदमी अपने बच्चे की शादी की बात तय करने जाये तो घर न लौट पाये, यह कितनी दुःखद स्थिति है। मुझे खुशी है कि इस मामले पर सदन में बहुत वार्ता हुई है और विरोधी दल के लोगों ने भी कहा है कि ऐसी घटनाएं नहीं होनी चाहिए। मंत्री महोदय ने इस संबंध में तुरन्त एक्शन लिया, इसके लिए वे धन्यवाद के पात्र हैं। यह बजट बचत का एकोनॉमिक बोथ का बजट है, बैटर मैनेजमेंट का बजट है। इसके लिए हमारे मंत्री महोदय से लेकर नीचे

कर्मचारी और अधिकारी, सब धन्यवाद के पात्र हैं क्योंकि बिना उनके सहयोग के इतना अच्छा बजट पेश नहीं हो सकता था। इसमें हमारे मंत्री महोदय की जागरूकता, प्रतिभा, कार्यदक्षता और कार्य-कुशलता का प्रदर्शन होता है। रेल का चक्का जितना व्यवस्थित रूप से चलेगा उसी रूप में देश की प्रगति भी होगी। उनकी दक्षता और कार्यकुशलता मेरे अन्दर आशा और भरोसा उत्पन्न करती है कि आप से ही बिहार का विकास हो। अब मैं बिहार के विकास की बात कहूँगी। देश की 1/3 रेल लाइनें बिहार के दो डिविजनों में ओरिजिनेट होती हैं और वे डिविजन हैं धनवाद और चन्द्रधरपुर। करीब चार हजार वैगन प्रति दिन यहां से चलते हैं। चक्रधरपुर में लीवर फ्रेन्स और गोयर्स इतनी पुरानी और घिस चुकी हैं कि उनकी बदलने की जरूरत है। जब वह इतनी आमदनी देती है और उनकी तरफ देखने वाला कोई न हो तो यह दुःख की बात है। इसलिए उप-सभापति महोदय मैं जानना चाहती हूँ कि कितनी आमदनी बिहार से रेलवे को होती है और कितना बिहार पर खर्च होता है। जहाँ तक मेरी जानकारी है कि 60 परसेन्ट रेवेन्यू यदि अर्न होता है तो सिर्फ 25 परसेन्ट ही खर्च होता है। इसी संदर्भ में मैं मंत्री महोदय का ध्यान बिहार की ओर दिलाना चाहती हूँ। यद्यपि 71 करोड़ रुपये इस साल का अलोकेशन है बिहार के लिये लेकिन यह ऊंट के मूँह में जौरे के बराबर मेरे ध्यान से है। रेलवे की तीन प्रकार की स्कीम हैं और बिहार के लिये भी इसी तरह की हैं। सैक्शनड स्कीम पर काम चालू नहीं हुआ है। एक हजार की अलाटमेंट बिहार की सैक्शनड स्कीम का हो ताकि वह लैप्स न करे। क्योंकि यहां का सर्वे हो चुका है और सर्वेड स्कीम जिसका पोर्टेगियल अच्छा है लेकिन वहां काम आरम्भ नहीं हुआ है। इस तरह हम देखें कि तमाम स्कीमों में जो बहुत ही आवश्यक हैं और उन स्कीमों के बारे में ही मैं इस वक्त मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहती हूँ। महोदय, मुझे मालूम है कि बहुत से सदस्य बोलने वाले हैं इसलिये मुझे कम समय में अपने यहां की सारी समस्याएँ आपके माध्यम से सरकार तक पहुंचानी हैं।

सबसे पहले मैं गंगा ब्रिज के बारे में कहना चाहती हूँ। अगर असम में इतना बड़ा ब्रिज बन सकता है तो क्या पटना में रेल ब्रिज नहीं बन सकता? जो इंजिनियर वहां पर इतना बड़ा ब्रिज बना सकते हैं उनके सामने गंगा पर ब्रिज बनाना कुछ भी नहीं है। आपने कुछ राशि टेक्नीकल सर्वे के लिये रखी हुई है लेकिन इसको दो दृष्टियों से देखना बहुत आवश्यक है। एक तो बक्सर और फरक्का के बीच माल और यात्री डोने के लिये यह पुल बहुत आवश्यक है क्योंकि और कोई रास्ता नहीं है। दूसरा, उत्तरी और दक्षिणी बिहार को जोड़ने के लिये यह बहुत आवश्यक है। उत्तरी बिहार का भी अगर आप डेवलपमेंट करना चाहते हैं तो उसके लिये कोई लिंक बने, कोई इन्फ्रास्ट्रक्चर जो कि यह बहुत आवश्यक है। दूसरा है छितीनी ब्रिज। यह सैक्शनड स्कीम है और 1923 में यह पुल बह गया था। बिहार में मोतीहारी, बेतिया और पूर्वी उत्तर प्रदेश के बीच का लिंक है। इस लाइन के पुनः निर्माण और रेस्टोरेशन को बहुत आवश्यकता है। इस पुल का उद्घाटन भूतपूर्व प्रधानमंत्री श्रीमती इंदिरा गांधी ने 22-10-73 को किया था। कई साल गुजर गये लेकिन उसके बाद से यह काम जहां था वहीं पड़ा हुआ है। मेरा एक छोटा सा प्रश्न है कि ऐसा कठोर व्यवहार इस छितीनी बगहा पुल के साथ क्यों किया जा रहा है? यहां पर चीनी मिलें हैं, गन्ने की उपज होती है, दूसरे खाद्यान्न हैं जिनको दूसरी जगहों पर ले जाना पड़ता है। इसलिये मेरा आग्रह है कि इस पुल को फौरन बनवाया जाय और लाइन का निर्माण किया जाय। महोदय, रेल ब्रिज सोन नदी पर मवनाथपुर, यदुनाथपुर तथा साथ ही ब्राड गेज लाइन डेहरी आन सोन से जदुनाथपुर तथा मवनाथ पुर तक की भांग हैं। गौमू, जोमिया, बरकाकाना, गरवा तथा डेहरी आनसोन लाइन के इलैक्ट्रिफिकेशन का भी सर्वे हो चुका है। मैं मंत्री महोदय से जानना चाहती हूँ कि कब तक यह काम पूरा होगा। डेहरी आन सोन से भवनाथपुर यदुनाथपुर लाइन वाले क्षेत्र में लाइम स्टोन पाइरेट आदि खनिज बहुत अच्छी क्वालिटी का निकलता है, यह लाइन वाएबल भी पाई गई है, टेक्नोएकानामिक दृष्टिकोण से भी जब देखा



### [श्रीमती प्रतिभा सिंह]

गया तो इसे वाएबल पाया गया है। यहां पर कारखाने लगने की बात है। बिहार सरकार इसमें हर प्रकार की, यहां तक कि धन की भी मदद करने को तैयार है। मैं मंत्री महोदय से प्रार्थना करूंगी कि बिहार सरकार से बात करके इसे कार्यान्वित किया जाय।

उपसभापति महोदय, डेहरी बनजारी-पिपरडीह लाइन का भी सब हो चुका है। 40 करोड़ की स्कीम संकशन है। कल्याण पुर सीमेंट फ़ैक्टरी और पी०पी०सी०एल० दोनों मिलकर खर्च का 25 प्रतिशत देने के लिये तैयार हैं। बिहार सरकार भी मदद करने को तैयार है। इसलिये मैं चाहती हूँ कि कृपया इसको भी देखा जाय। पटना और गया के बीच रेलवे ट्रैक को डबल करने की आवश्यकता है। माल और यात्री दोनों में दिककत है, इंडस्ट्रियल बैल्ट है, माइनिंग बैल्ट है। अगर इन क्षेत्रों का विकास नहीं होगा तो आप कौन से क्षेत्रों को डेवलप करेंगे। स्कीम 19 करोड़ की थी पर काम शुरू नहीं हुआ। चीफ़ मिनिस्टर ने रेलवे बोर्ड के चेयरमैन को एक पत्र लिखा पर उत्तर नहीं आया है। रांची, गिरिडीह, हजारीबाग को रेल से जोड़ने का सर्वे हो चुका है। यह रेल लाइन फारेस्ट बैल्ट और माइनिंग बैल्ट को डेवलप करेगी। आदिवासी क्षेत्रों का विकास करेगी तथा कोल बैल्ट को हावड़ा पटना से तथा आसनसोल, मुगलसराय से जोड़ेगी। यह सब इतने महत्व की लाइनें हैं इस पर ध्यान न देना मैं सोच नहीं पाती हूँ कि कैसे कोई ध्यान नहीं दे रहा है। उत्तर बिहार को बहुत बड़े बाजार की सुविधा नेपाल में है। दो ट्रेड प्वाइंट्स पर भारत और नेपाल की बीच स्वीकृति है उसमें एक जगह है रक्सौल जो चम्पारन जिले में है और दूसरी जगह है भिठामोर जो सीतामढ़ी जिले में है। कापर, लोहा, कोयला तथा दूसरा ऐसा सामान है जो भारत से नेपाल जाता है और लकड़ी, मसाले वगैर नेपाल से भारत आते हैं। मुजफ्फरपुर-सीतामढ़ी लाइन का भी सर्वे हो चुका है। अब सीतामढ़ी से भिठामोर

तक लाइन जाए तभी तो वायेबिलिटी बढ़ेगी। हमेशा यह जवाब आ जाता है कि यह वायेबल नहीं है। तो वायेबिलिटी का क्राइटेरिया अखिर क्या है? सामान और यात्री दोनों पोर्टेसिलिटी है उत्तर बिहार और नेपाल के इस इलाके में। मुझे दुख के साथ कहना पड़ता है यह कैसे वायेबल नहीं है। आपको माल भी चाहिये, यात्री भी चाहिये तो यह कैसे वायेबल नहीं है। मेरे भजे में यह नहीं घुसता है। ट्रैफिक पोर्टेसिलिटी है तभी तो ट्रेड प्वाइंट्स स्वीकृत हुए हैं। नहीं तो नहीं होते। क्या हमारी सरकार का दिमाग नहीं है या समझदारी की कमी है। आपने 50 गांवों को रेल से जोड़ने की योजना रखी है। भिठामोर की भी उस में गुंजाइश करा दें। हावड़ा समस्तीपुर एक्सप्रेस मुजफ्फरपुर से जोड़ने में सीतामढ़ी का भी ध्यान रखें क्योंकि यह आप आलरेडी जोड़ ही रहे हैं। समस्तीपुर दरभंगा लाइन का कनवर्शन ब्रॉड गेज में संकशन स्कीम है काम क्यों रुका हुआ है? इसके पीछे भी एक इतिहास है उसको रेल मन्त्रालय जानता है। मुजफ्फरपुर से नरकटिया गंज तक रेल लाइन जानी चाहिये और पुल की मरम्मत होनी चाहिये 1907 में यह पुल बना था जो अब टूट गया है। इसकी मरम्मत करने वाला माई-बाप नहीं है। सबर्बन लाइंस पटना, जहानाबाद, मोकामा, बक्सर के बीच बनाई जाएं क्योंकि इस पर ट्रैफिक लोड बहुत ज्यादा है। श्री रामपुर से मुगलसराय के इलैक्ट्री-फिकेशन की संकशन स्कीम है जो बाया दानापुर, डमरा, गारहरा संकशन से होते हुए जाएगी, इसका इलैक्ट्रीफिकेशन किया जाना चाहिए। सब से ज्यादा खराब कोचेज जो होते हैं वह बिहार में भेजेते हैं। अगर आप कहिये तो आप खुद जा कर के देख लीजिए। जैसे ही ट्रेन चलती है, बरती बन्द हो जाती है इससे क्राइम करने वालों को मौका मिल जाता है। पटना जमशेदपुर लाइन पर, पटना-रांची धनबाद पर चले जाइये, सब की एक ही दुर्दशा है। जैसे मैंने कहा कि बिहार का कोई माई-बाप है ही नहीं दिल्ली में। जमालपुर बहुत पुरानी फ़ैक्टरी है। नयी नयी फ़ैक्टरीज आप बैठा रहे हैं। हमें उसमें कोई एतराज नहीं है। मैं जगह का नाम नहीं लेना चाहती हूँ लेकिन हम अपनी बात अवश्य कहना

पाहेंगे। हम भी तरक्की करना चाहते हैं, हमारी भी जरूरतें हैं, हमें भी भूख है। हमारी जरूरतों को भी पूरा किया जाए। मेरा आप से इसलिए अनुरोध है कि इसका रिवाइवल किया जाए माडर्नइजेशन किया जाए। यहाँ पर रिवाइडिंग आफ ट्रेक्शन मोटर्स भी बनें, ट्रेक्शन जेनरेटर्स भी बनाए जाएं डीजल इंजिन भी बनाए जाएं, वैगंस भी बनाए जाएं। खुद मंत्री महोदय ने कहा है कि इनके वैगंस और इंजिन्स से विदेशों से फारेन एक्सचेंज आता है। इस बात का दुर्भाग्य है कि बिहार को आप क्यों यहाँ देखते आप बिहार की भी देखिये, बिहार में भी तरक्की हो विकास हो लोगों की पर क्रेपिटा इनकम बढ़ जाए। टूरिज्म की दृष्टि से भी बिहार को किसी ने नहीं देखा। वैशाली, बालिष्ठी नगर, नालंदा, राजगीर इत्यादि जगहों में इतने विदेशी यात्री जाते हैं लेकिन कोई सुविधाजनक ट्रेन नहीं है। बिहार में तीन माडल स्टेशन पटना, समस्तीपुर और मुजफ्फरपुर बनाने हैं। आपके समय में सेप्टी मैटर्स पर बहुत अधिक ध्यान दिया गया है, इनाम दे कर के मोटोवेट किया है सेप्टी परफार्मेंस पर। इसमें सभी केटेगरीज के लोग हैं जैसे स्टेशन मास्टर्ज, स्विचमैन, प्वाइंटमैन, ट्रेन एग्जामिनर, सब को आपने देखा है। आपने मीडिया का इस्तेमाल किया है, प्रेस का इस्तेमाल किया है टो.वी. सिनेमा स्लाइड्स, टी.वी. सीरियल बनाया है “यात्रा” आपने भी देखा होगा, नयीं टर्नक्स अपनायी हैं, सिग्नलिंग और टेलीकम्यूनिकेशन पर विशेष ध्यान दिया है, आपने बजट का बजट बनाया है साथ ही रेलवे को सेल्फ रिलायंट बनाने की चेष्टा की है और इसके कामशियल आस्पेक्ट पर भी ध्यान दिया है। कैपिटल मारकेट से पैसा उठाने की योजना बनाई है। 250 करोड़ के बांड्स बाजार में दिये हैं। इंडियन रेलवे फाइनेंस कॉर्पोरेशन बनाया है जिसमें 3 सौ करोड़ रुपये मारकेट बारीडिंग से लगे। रेल सर्विस आगेंनाइजेशन है कोचेज में सुधार करने का निर्णय लिया है। बिहार को विशेषकर देखेंगे। खाने पाने पर ध्यान तथा और प्रबंधों में भी सुधार करने की बात कही है। इतना सब कुछ कर रहे हैं, सोशल बेनेफिट पर भी ध्यान दिया है। इसमें मैं एक बात कहना चाहूंगी। मंत्री महोदय, मैं आपके द्वारा मंत्रालय का ध्यान दिलाना चाहती हूँ जहाँ कहीं भी वन टीचर

स्कूल की योजना है तो पिटीशन कमेटी ने अपनी एक रिपोर्ट दे है वह यहाँ पर है और उसमें कुछ सुझाव दिये गये हैं उन पर ध्यान दिया जाये, खासकर 2 टीचर स्कूल और स्कूल के सिलेबस वगैरह के विषय में कहा गया है, उस पर ध्यान दिया जाये।

जहाँ कहीं भी आपकी जमीन खाली पड़ी है और जहाँ पर स्टाफ क्वार्टर्स की कमी है वहाँ पर इस जमीन का उपयोग करें, खासकर प्रधान मंत्री जी ने स बार शिक्षा और आवास पर जोर दिया है तो मैं यह कहना चाहूंगी कि रेलवे विभाग भी इन दोनों कामों पर जोर दे। जनता रिजीम में फूल यूटिलाइजेशन आफ वेगन हो या ट्रेक रिन्यूअल हो या इलेक्ट्रीफिकेशन हो सभी का ग्राफ बहुत नीचे चला गया था लेकिन पिछले दो तीन वर्षों में इन सबमें आशा से अधिक ग्राफ ऊँचा गया है। टोटल लोडिंग आफ टनेज 239-220 से अब 330 मिलियन कर लिया है यद्यपि आपने वेगन्स की संख्या में कोई बढ़ोतरी नहीं की। जनता रिजीम में जहाँ डिप्रीशियेशन में 2.9 रखा था अब 11 परसेंट रखा है। आपके “इरकान” और “राइट” को अच्छे कंट्रेक्ट्स मिल रहे हैं। यहाँ तक कि कुछ देशों ने सिंगल कंट्रेक्ट दिया है जैसे ईराक ने, तो इन सब की वजह से मैं एक बार फिर कहूंगी कि हमारे जमालपुर को जरूर देखिएगा। आप 313 मिलियन टन ट्राफिक की उम्मीद करते हैं। जब आपकी आमदनी बढ़ी है हालेज बढ़ा है तो क्राइम को कम करिये। आप चोरी की गुंजाइश को कम करें ताकि आपकी और भी बचत हो। बहुत सी और भी बातें हैं लेकिन मुझे मालूम है कि आपकी घंटी बजनी ही है तो इसीलिए मैं कहूंगी और जैसा मैंने शुरू में कहा है कि इस बार अपने ही क्षेत्र पर ध्यान देना चाहूंगी बाकी तो पूरे भारत में आप के इफीशियंट मैनेजमेंट से बहुत उत्साह आया है, आपके नेतृत्व में आप के स्टाफ में आया है। जैसा नेता होता है उसके मुताबिक ही उसके प्रत्येक कार्यकर्ता होते हैं चाहे रेलवे बोर्ड के चेयरमैन हो चाहें नीचे के

[श्रीमती प्रतिभा सिंह]

पाइंटमैन हों। वे देखत हैं कि जब हमारे सरबार सही काम कर रहे हैं उनके अंदर एक काम करने की इच्छा है देश को प्रगति के रास्ते पर बढ़ाने की इच्छा है तो वे सब भी उसी ईमानदारी और दयानतदारी से काम करते हैं। यह सब कहने का मेरा इतना ही मतलब है उपसभापति महोदया कि जब आप इतना कुछ कर सकते हैं, आपमें, आपके रेलवे विभाग में और आपके रेलवे बोर्ड में इतनी शक्ति है तो एक बार फिर से मैं कहूंगी कि मंत्री महोदय बिहार की धरती बार बार यह कह रही है कि मेरे गर्भ में बेशकीमती खनिज भरे पड़े हैं, मुझे खोद कर खनिज निकालो। मेरी जमीन उपजाऊ है, अन्न पैदा कर देश के भंडार भरो। मेरे पास पानी की अगाध शक्ति है बिजली पैदा करो और सबसे बड़ी बात है कि रेल की पटरी बिछाकर, पुलों की मरम्मत कर, हमारे यहां से इन सारी चीजों को देश के कोने कोने में पहुंचाओ ताकि हमारा भी विकास हो और इस देश का भी विकास हो और आपके रेल का चक्का भी चलता रहे। देश की आमदनी भी बढ़े। बिहार की इसी मांग के साथ मैं इस बजट का समर्थन करती हूं और मंत्री महोदय से आशा करती हूं कि आपको ही बिहार को प्रगति के पथ पर ले जाने का श्रेय मिलेगा और आप प्रयास करेंगे। धन्यवाद।

\* SHRI D. B. CHANDRE GOWDA (Karnataka): Madam Deputy Chairman I rise to oppose the Railway Budget of 1987-88. Before doing so I have to begin the debate with a very heavy heart because of the ghastly accident which occurred on the 15th March to the Rockfort Express which fell into the Marudaiyar river claiming more than 25 lives, and leaving about 200 people injured. I only offer sincere condolences to the bereaved families and wish speedy recovery to those injured. And I would caution, the Minister that he would take the cue from the serious development's taking place in the country and try to plug the loopholes as early as possible and ensure safety to the railway travelling public.

[The Vice-Chairman (SHRI P. N. SULKUL) in the Chair]

Sir, hon. Member, Mr. Kalpnath Rai has taken on his own to congratulate the Railway Minister on behalf of the Indian people at large. I am really surprised as to what made him to make such sweeping congratulations.

AN HON. MEMBER: He belongs to the Congress (I).

SHRI D. B. CHANDRE GOWDA: The Railway Minister claims to have presented a surplus Budget of about Rs. 69 crores for which he attributes strict financial management and greater revenue efforts. I should only say that this is a deception played by the Railway Minister not only on the travelling public but also all the sections of the Indian society at large. Of late, the railway budgeting system has been derailed by raising freight charges through Supplementary Budgets throwing all the canons of democratic norms laid down in this country for the last 40 years to the winds. In November, 1986, through a Supplementary Budget, the Railway Minister has accumulated to the tune of Rs. 320 crores which came into operation from December 1, 1986. These Rs. 320 crores, when taking into consider four months, work out to Rs. 80 crores per month. This does not stop by the end of March, 1987. It is spread over till the end of March, 1988. At the rate of Rs. 80 crores per month, it works out to Rs. 1280 crores for 16 months altogether. If the Supplementary Budget had not been there, this year's Budget would have ended with a deficit of Rs. 1211 crores. This is exactly the deception that was played by the Railway Minister on the people of India. We have heard the raising of the freight charges or the passenger fares for a period of 12 months. Here, the hon. Minister, while presenting the Budget, has taxed the people of India for 16 months which is unheard of in the parliamentary system.

Sir, the second aspect of the hike in the freight charges and the passenger

fare, is that if the passenger fare is hiked, only the railway travelling public will pay. But in the case of hike in the freight charges, all sections of the society have to pay through their nose. Now, what happens in this Supplementary Budget is that after the presentation of the Budget in the case of freight hikes it would be normally realised by the people only when the consumer gets his stocks. After the end of one or two months one of the consignments reaches one of the persons and that is reallocated to him through his agents called the shopkeepers. And, thirdly, the passenger fare, as I have stated earlier, only taxes the rail traffic travelling public but this freight hike is in general applicable to the Indian society at large. This is exactly why I call this as a deceptive budget and he claims for himself as a result of strict financial management and greater revenue effort.

Sir, may I ask through you how this deception can be called strict financial management and greater revenue effort? Efficiency of any public transport system is measured through the increased travel by the general public in the public transport system by paying less and travelling with more comfort and a feeling of safety. So, let us see as to how many people travelled in trains. The immediate past that he was referring to was the period of the Janata Government. I would draw his attention to the performance during 1977-78 and 1978-79. The figures provided in this Annual Report of 1985-86 indicate that the number of passengers travelling by Indian railways, ranging in millions, for the year ended 1985-86 is 3,433. Compare this figure for the years of 1977-78 and 1978-79 and the figure is 3,504. Thus 61 million people have travelled more in trains. In 1978-79 it was 3,719, which shows that 286 million more people have travelled in trains. That is the performance of the Janata Government. And in the Sixth Plan there has been an average decline of little more than 1.6 per cent. Should we call this a performance? Again in the year 1985-86, 3,433 million people have paid railways over Rs. 1,714 crores. In the year 1978-79, 3,719 million people travelling in trains paid only Rs. 6,672 crores, which otherwise means less than 286 million

people travelling in 1977-78, these people have paid Rs. 1,026 crores more to the railway exchequer. So, therefore, the claim of the Minister that it is because of the good management and revenue efforts that this amount has been collected is rather a farce. What I am trying to bring home here is that it is not the strict financial management and greater revenue effort as claimed by the Minister. It is only the people of India through the freight goods travelling hike and it is the rail travelling public, who have contributed to the Indian railways. On the other hand, the operational costs of the railways have gone up by 2 per cent between 1985-86 and 1986-87. Passenger traffic has come down by more than 10 per cent compared to 1977-78.

Coming to the safety and productivity, the total route kilometres of the Railways as on today is about 61,831, of which more than 20,000 kilometres are likely to have multiple track....

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI P. N. SUKUL): Your party is allotted 20 minutes, and two more speakers are there from your party.

SHRI D. B. CHANDRE GOWDA: I will take another five minutes. The tracks need speedy replacement or primary renewal. The amount sanctioned is very much meagre. Formerly, there used to be automatic warning system. This has been recently dispensed with, which certainly affects the safety. There have to be intermediates checks and inspections. But this has been given up and it threatens the safety of the trains. In South, many goods trains are run without the Guards, which is dangerous to the safety of the trains. There was the practice of giving training to the firemen of steam engines to run the trains only in an emergency. But now, many of them are given the work of driver, which again threatens the safety. Continuous 10-hour duty rule must be followed regularly. Allocation for old assets and for damages to the railways, is very small and this will affect the productivity and the safety.

I would like to bring to the notice of the hon. Minister one more important aspect. Hitherto, Railways was probably

(Shri D. B. Chandre Gowda)

one and the only department which was not encroached upon by the IAS officers. The posts of officers in the Railways were manned by the Railway cadre. Now, there are instances of induction of IAS officers into the Railways also who are not conversant with the Railways, just as in case of industries, and the result is already known in the industries. I think the Railways will become the victims of this change and I feel that preference to IAS for induction into the Railways will certainly affect the working.

For industrial development of the country, Railways is one basic infrastructure. Against the required investment of Rs. 2400 crores, the allocation is only Rs. 195 crores. At this rate, we need centuries to cope up with the demand. For proper monitoring of Railway finances in every zone and to mobilise better financial resources, we have to exercise some vigilance. The hon. Member before me referred to this budget as the only budget which is surplus. I would like to bring to his notice the fact that in 1977-78, the projected surplus was only Rs. 80 crores and actual achievement was Rs. 126 crores which was the highest ever in the Railways. I suggest a strict vigil in the field of finances.

There is a talk of importing high-power locomotives and I appeal to the Minister not to yield to the pressures. Wherever necessary, they can have double-headed engines in the trains to avoid drainage of foreign exchange.

Backward areas of Karnataka, Maharashtra and Orissa continue to remain backward even today. Though the Railway's performance is not assessed State-wise, I think the hon. Minister will agree that in the larger interest of the nation and in the larger interest of the integrity, security of the nation which is much talked about, these backward areas should get a special consideration. The urgent need of Karnataka is a uni-gauge system in respect of the trunk routes at least. At present, all traffic to the State breaks the gauge. As a result, traffic goes largely by road. This year, 1987-88, has nothing

to offer so far as Karnataka is concerned. Not even a mention has been made of the much talked-about Konkan Railways, connecting all the coastal States of the South. The broad gauge conversion between Bangalore and Mysore has received only Rs. 2 crores. At this rate, it will take decades to complete the work. If the hon. Minister so desires, he can provide at least Rs. 10 crores to complete the civil works this year. There is urgent need for this conversion between these two important cities, Bangalore and Mysore, where recently we had an international conference. This is a city which has a historical background and is one of industrial importance and tourist attraction. I hope, the hon. Minister will take note of this and allocate at least Rs. 10 crores in regard to Bangalore-Mysore broad gauge conversion.

Similarly, Sir, the Chitradurg-Raydurg metre gauge line has received only Rs. 66 lakhs. I think, at this rate, it will take decades to complete the project. I would urge upon the hon. Minister to allocate a little more for this project. The electrification scheme of the Jolarpettai-Bangalore line, which was sanctioned years ago, finds a meagre grant of Rs. one lakh only. At this rate, I do not know when it will be completed.

The Wheel and Axle plant gets Rs. 2.15 crores. I thought, this would attract the personal attention of the hon. Minister; unfortunately, it did not. Here, I would like to make a suggestion to the hon. Minister. I would request him to examine the possibility of getting the steel requirements for this plant from the Visveswarayya Iron and Steel Works, Bhadravati, the prestigious project of Bharat Ratna Sir Visveswarayya. Now, the steel requirements are being met from Bhilai, which is about 2000 miles away from Yelahanka Wheel and Axle Plant. Bhadravati is hardly about 200 miles away from Yelahanka. By this, we can save on transport expenses and, at the same time, we will be able to save the Visveswarayya Iron and Steel Works, Bhadravati, which is, at present, in a great predicament.

Before concluding, I would like to draw the attention of the hon. Minister

to a small thing. New express trains have been introduced to Kerala. I welcome this. I do understand the urgency of the forthcoming elections. But I am sorry to bring to the notice of the House through you, Sir, that although the two new super-fast trains, one from Hyderabad to Cochin and the other from Ahmedabad to Cochin, pass through Karnataka, very near to Bangalore at that, do not touch Bangalore which is supposed to be one of the internationally important cities in India. I really cannot understand why these two trains should not touch Bangalore city when they pass through Krishna-Rajapuram, which is hardly 10 kms. away from Bangalore. What is the reason behind this? I am yet to understand. I do not know why this biased attitude is being taken so far as Karnataka is concerned. Once again, I would request the hon. Minister to take note of such small things which may unnecessarily give room for the growth of parochial trends, already prevailing in the country. I hope, Government will not give room for such trends to grow. I suggest that both these trains should pass through Bangalore City. I think, the Bangalore City station is capable of taking this much load. If that station is not capable of taking 6 P.M. king this much of load, the capacity of the station could be improved upon just to accommodate these two trains.

With this, I once again request the hon. Minister to take note of the conversion of Bangalore-Mysore from metre gauge to broad gauge, electrification of Jolharpet and particularly Chitradurg and Raidurg metre gauge conversion which is about 100 kms. I think, he will allocate more funds and do justice to these backward areas which have already suffered for a number of years.

With these words I conclude and thank you.

श्री केशव प्रसाद शर्मा (मध्य प्रदेश) :  
उपसभाध्यक्ष जी आपने मुझे इस रेलवे बजट पर बोलने का मौका दिया इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ और आप को धन्यवाद देता हूँ। मैं इस रेलवे बजट का समर्थन करता हूँ और अपने रेल राज्य

मंत्री श्री सिधिया जी को हार्दिक बधाई देता हूँ। धन्यवाद देता हूँ कि वह हिन्दुस्तान के प्रजातान्त्रिक इतिहास में पहली बार बजट का बजट प्रस्तुत कर सके हैं। यह अपने आप में एक अनुपम चीज है। यह उनकी कार्यकुशलता, उनकी क्षमता, उनकी गतिशीलता और उनकी प्रतिभा का द्योतक है कि उनके मार्ग दर्शन में, उनके नेतृत्व में रेलवे विभाग के कर्मचारियों ने इतना संतुलित, बजट का बजट बनाया जिसमें कोई भाड़ा वृद्धि नहीं हुई, कोई किराये में वृद्धि नहीं हुई सब की सुविधाएँ जो पहले मिल रही थी, यथावत सुविधाओं के रहते हुए यह बजट का बजट का प्रस्तुत हो सका है। यह अपने आप में एक अच्छी बात है। मैं इसका तहेदिल से समर्थन करता हूँ। मैं यह कह सकता हूँ कि हर क्षेत्र में विकास हुआ है, हर क्षेत्र में प्रगति हुई है। इसके लिए मैं उन्हें बधाई देता हूँ। वह धन्यवाद के पात्र हैं।

उन्होंने युवाओं के लिए 25 परसेंट की रियायत और एक वर्ष के लिए जारी रखी यह भी स्वागत योग्य कदम है। विकलांगों को भी 50 परसेंट की रियायत उन्हें सोजन टिकट के किराये में भी देने की घोषणा की है, यह भी प्रशंसनीय कदम है। सूखा एवं बाढ़-पीड़ितों की चारे की ढुलाई के लिए माल भाड़े में दा जाने वाली रियायत 8 परसेंट से बढ़ाकर 25 परसेंट कर दी है, यह भी सराहनीय कदम है। जिन्होंने देश की सुरक्षा के लिए अपने कीर्तिलालन कर दिया ऐसे सैनिकों की विधवाओं को कृतज्ञता स्वरूप दूसरे दर्जे के किराये में 75 प्रतिशत की रियायत दी है इसके लिए भी वह धन्यवाद के पात्र हैं।

मैं जब अपने क्षेत्र की तरफ से सिधिया जी को बधाई देना चाहता हूँ। हमारे क्षेत्र की जनता की जो बहुत पुरानी माँग थी उसको उन्होंने पूरा किया। इसके लिए हम अपने क्षेत्र की जनता की ओर से बधाई देते हैं। मैं उनको गदगद हृदय से धन्यवाद देता हूँ। रीवा से सतना के लिए जो रेलवे लाइन दी है यह हमारी बहुत पुरानी माँग थी।

[श्री केशव प्रसाद शुक्ल]

सन 1952 से जब से बुनाव होने लगे तब से मांग होती रही। हमारा जो रीवा क्षेत्र है वह बहुत पिछड़ा हुआ क्षेत्र है। यहां पर कोई यातायात का साधन नहीं था। यहां पर मिनरल्स तो बहुत है लेकिन उसको ढोने के लिए कोई साधन नहीं था। इस क्षेत्र में खनिज एवं वन सम्पदा, जन सम्पदा सब कुछ है लेकिन उसका उपयोग नहीं हो रहा था। यहां पर कोई उद्योग धंधा नहीं लगाना चाहता था। यहां पर उद्योग-पति इस लिए नहीं जाना चाहता थे क्योंकि यहां पर रेलवे लाइन नहीं है। रेलवे वाले यह कहते थे कि हम रेलवे लाइन इसलिए नहीं दे सकते क्योंकि यहां पर कोई उद्योग नहीं है। इस झगड़े में यह क्षेत्र अविकसित रह गया। सन 84-85 के बजट के समय हम लोग श्रीमती इन्दिरा गांधी से अपना डेलि-गेशन लेकर मिले थे। उन्होंने आश्वासन दिया था कि यह रीवा लाइन दी जायेगी। और सन 1984-85 के बजट में रेल मंत्री जी ने एक बड़ी महत्वाकांक्षी योजना बनाई और दो सौ करोड़ रुपये रीवा सुल्तानपुर रेलवे लाइन के लिए दिया। हमें प्रसन्नता हुई, लेकिन बाद में पता नहीं वह रेल लाइन कहाँ चली गई। हम लोग साल भर तक इंतजार करते रहे। श्रीमती इन्दिरा गांधी जी ने इस लाइन का शिलान्यास भी किया था। लेकिन उस वक्त यह रेल लाइन नहीं बन। विरोधी दल के लोगों ने यह कहा। शुरु कर दिया कि यह चुनावों का स्टंट था। सन 1985-86 का बजट आया तो इस योजना का कोई पता नहीं चला। अब हमें रीवा से सतना की रेल लाइन दी गई है, इसके लिए मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ। इस संबंध में हम लोगों ने बहुत से प्रश्न किये और इस राज्य सभा में मंत्री महोदय से प्रश्न किये। उन्होंने कहा कि यह योजना आयोग के पास है। हमने फिर सिधिया जी के साथ पत्र-व्यवहार किया। मुझे यह कहने में कोई भी शर्म नहीं है कि उनके प्रयासों से यह रेलवे लाइन मिली है जो बनेगी। श्री राजीव गांधी ने इस रेलवे लाइन की मंजूरी दी है, इसके

लिए मैं रीवा और सतना की जनता की तरफ से उनको धन्यवाद देता हूँ और उनके प्रति आभार प्रकट करता हूँ। मैं रेल मंत्री जी से यह कहना चाहता हूँ कि इस संबंध में उनको बहुत सतर्क रहना पड़ेगा। वहीं ऐसा न हो कि यह लाइन फिर किसी कठिनाई में पड़ जाय। मैंने स्वयं उनको इस संबंध में पत्र लिखे। जब सन 1984 में इस योजना का शिलान्यास किया गया और 75 लाख रुपये का प्रावधान भी किया गया तो तत्कालीन मुख्य मंत्री श्री अर्जुन सिंह जी ने मुआवजे के लिए कोशिश की और भूमि का अधिग्रहण की कोशिश की। इस संबंध में फाइल भी चली। मैं चाहता हूँ कि आप इस फाइल को निकलवा कर इस मामले को निपटाने की कृपा करें। अन्यथा फिर हमारे विरोधी दल के लोग कहने लगेंगे कि यह चुनावों का स्टंट है। आप इस योजना को युद्ध स्तर पर तत्परता से पूरा करने का प्रयास करें। श्री सिधिया जी अभी यहां पर उपस्थित नहीं हैं, लेकिन मैं उन्हें फिर रीवा और सतना की जनता की तरफ से धन्यवाद देना चाहता हूँ... (व्यवधान)। वे आ गये हैं। मैं उन्हें इस लाइन के लिए तहेदिल से धन्यवाद देता हूँ। हमारे पुराणों में एक कथा है कि महा-राज भगीरथ अपनी तपस्या के बल पर गंगा को पृथ्वी पर लाए। लेकिन कहा जाता है कि जब गंगा पृथ्वी की ओर अवतरित हो रही थी तो शंकर जी की जटा में उलझ गई। आपके भगीरथ प्रयासों के कारण ही यह योजना स्वीकृत हुई है। लेकिन अब कहीं ऐसा न हो कि यह योजना आयोग की जटाओं में उलझ जाय। इसके साथ-साथ मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूँ कि इस लाइन को रीवा गोबिन्दगढ़ कछवार से कोहारी तक ले जाने की योजना बनाई जानी चाहिए। जहाँ तक मुझे पता है, रीवा कोहारी वाया गोबिन्दगढ़ कछवार तक इसका सर्वेक्षण भी किया गया है। वहां पर बड़े बड़े उद्योग भी लग रहे हैं।

छोटे उद्योग भी हैं। सीमेंट का उद्योग वहाँ पर लगा है। लेकिन यातायात के साधन न होने के कारण उद्योग पनप नहीं पाते हैं। मैं चाहता हूँ कि आप इस क्षेत्र में रेल विछाने की तरफ विशेष रूप से ध्यान देने की कृपा करें। आपसे हमें यह लाइन दी है, इसलिए मैं रोवा और सतना की जनता की तरफ से आपको धन्यवाद बता हूँ। सतना रेल हैड है। आपने वहाँ पर 14 बेंच का रिटार्पिंग रूम दिया है, ये सब अच्छी बातें हैं।

**श्री माधव राव सिंधिया :** मुझे पर तो यह आरोप लगाया जाता है कि मैं मध्य प्रदेश के साथ पक्षपात कर रहा हूँ। लेकिन मध्य प्रदेश से कितनी शिकायतें मिल रही हैं।

**श्री केशव प्रसाद शुक्ल :** संतोष नहीं हो रहा है, इसलिये मैं और ज्यादा क्या बूँ। महोदय, हमारी एक मांग बहुत पुरानी है। सतना का जो प्लेटफार्म है उसमें शौड नहीं है। मैंने आपको चिट्ठी लिखी थी और आपने उसके उत्तर में लिखा है कि शौड उसमें है। लेकिन मैं आपसे यह प्रार्थना करूँगा कि यह जो शौड है यह अंग्रेजों के जमाने का बना हुआ है। यह प्लेट फार्म नं० 1 का शौड है जो कि पुराने जमाने का है और इसमें कोई एक्सटेंशन नहीं हुआ है, विश्राम गृह आदि का एक्सटेंशन हुआ है, लेकिन इस शौड का एक्सटेंशन नहीं हुआ है। यहाँ पर गर्मी और जाड़े में तो यात्री किसी तरह काम चला लेते हैं लेकिन बरसात में वे भीगते हैं। इससे उनको बहुत तकलीफ होती है। अगर यहाँ पर एक हजार वर्ग मीटर शौड बन सके तो उससे यात्रियों को बहुत सुविधा होगी।

महोदय, द्वितीय श्रेणी के जो यात्री हैं उनके लिये विश्रामालय ठीक से नहीं है। इसकी ओर भी आपका ध्यान जाना चाहिए क्योंकि यह एक मात्र रेलवे स्टेशन है जो चार जिलों पन्ना, सतना, रोवा और सीधी के लोगों का केन्द्र है। इन चार जिलों का एकमात्र रेलवे स्टेशन होने के कारण यहाँ पर ज्यादा यात्री आते हैं और उनके लिये जो सैकन्ड क्लास का विश्रामालय है

वह बहुत खराब हालत में है, शौचालयों की हालत भी खराब है। इसलिये मैं आपको ध्यान इस ओर आकर्षित करते हुए निवेदन करना चाहूँगा कि इनकी सही हालत में करने की कृपा करें।

महोदय, मैं दोन्तीन और बातों की ओर मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहूँगा। महोदय, मध्य प्रदेश आर्थिक दृष्टि से एक पिछड़ा हुआ प्रदेश है। यह सीमाग्य की बात है कि मंत्री जी हमारे यहाँ के हैं और कोई उनके लिये यह न बहे कि वे अपने प्रदेश के लिये सब कुछ कर रहे हैं इसलिये वे दूसरे प्रदेशों की ओर ज्यादा ध्यान देते हैं। मैं कहना चाहता हूँ कि यह ठीक है कि आप दूसरी जगहों की ओर ध्यान दें। लेकिन हमारे यहाँ जो पिछड़ी जातियाँ हैं, जो हरिजन हैं, जो आदिवासी हैं, बहुत से आदिवासी क्षेत्रों जैसे बस्तर है, शबुआ है, सरगुजा है, इन क्षेत्रों में रेल यातायात आप जरूर दें, इन क्षेत्रों में आप ज्यादा से ज्यादा रेल देने की कोशिश करें। इसके अतिरिक्त जो पुरानी गोदिया-जबलपुर रेलवे लाइन है, इस रेलवे लाइन पर एक्सप्रेस भी हो चुका है, दुर्घटना हो चुका है, इसको आप ब्राड गेज लाइन बनाने की कोशिश करें, यह मैं आपसे प्रार्थना करूँगा।

महोदय, मैंने पिछली बार प्रश्न पूछा था कि हमारे यहाँ पर खजुराहो एक बहुत बड़ा पर्यटन-स्थल है, जो कि विश्व प्रसिद्ध है उसको रेल लाइन से जोड़ने के बारे में सरकार का क्या विचार है। महोदय, इस पर्यटन स्थल को रेलवे से मिलाने की योजना अभी तक नहीं बनाई है। मुझे यह पता चला है कि यहाँ सर्वेक्षण हुआ था। लेकिन जब मैंने प्रश्न पूछा तो आपने कहा कि ऐसी कोई योजना नहीं है। मैं आपसे प्रार्थना करूँगा कि इस ऐतिहासिक और पर्यटन की महान स्थली को आप सतना रेलवे लाइन से मिलाने के लिये एक नई रेल लाइन बनाने की कृपा करें ताकि हमारे देश की यह सांस्कृतिक धरोहर जो कि विश्व में प्रसिद्ध हो रही है लोग उसको देख सकें और यहाँ के बारे में जानकारी प्राप्त कर सकें। हमारे देश के भी बहुत से लोग यहाँ जाना चाहते



[श्री केशव प्रसाद शुक्ल]

हैं लेकिन यातायात के साधन न होने के कारण वे नहीं जा सकते। यह स्थान महोबा से 50 किलोमीटर दूर है लेकिन कहा गया कि आर्थिक दृष्टि से यह वाइबल नहीं है। मैं कहना चाहता हूँ कि आप इसको वाइबलिटि में न जाकर अपने देश की संस्कृति की रक्षा के लिये, अपने देश को विश्व के सामने प्रोजेक्ट करने के लिये यह जरूरी है कि यहां पर रेल यातायात की सुविधा दी जाय और यातियों को पर्यटकों को वहां तक पहुंचने की सुविधा प्रदान करें। इसलिये मैं आपसे प्रार्थना करूंगा कि महोबा या सतना से एक रेल लाइन खजुराहो तक देने की कृपा करें।

इसी तरह की दो-तीन और बातों की ओर मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ। उपसभाध्यक्ष महोदय, आप घंटी पर हाथ लगा रहे हैं, इसलिये मैं सारांश में अपनी बात कहूंगा। महोदय, मेरा एक सुझाव है कि लखनऊ से जबलपुर तक एक रेल चलाई जाय। इसके लिये आपसे प्रार्थना करूंगा कि शांति लखनऊ से जबलपुर तक एक नई गाड़ी चलाने की योजना प्रारम्भ की जाय।

दूसरी चीज यह है कि हमारे यहां इंदौर से कलकत्ता के लिये एक गाड़ी चलाने के लिये बहुत दिनों से मांग की जा रही है। इसके लिये हमारे यहां के लोगों ने आपके पास प्रस्ताव भी भेजा है। मैं आपसे यह प्रार्थना करूंगा कि एक गाड़ी इंदौर से कलकत्ता के लिये जो भोपाल-खोना-सागर होते हुए कलकत्ता के लिये जाय। ऐसा एक सुपर फास्ट गाड़ी आप चलाने की कृपा करें। ताकि यहां के लोगों का कलकत्ता से मेल हो सके और उज्जैन तथा विश्वनाथ जो धार्मिक स्थल हैं इतका भी मेल हो सके। इसलिए इसका प्रावधान भी आपको करना चाहिये। यह मैं आपसे प्रार्थना करता हूँ। हमारे यहां सतना में बी०आई०पी० कोटा नहीं है। मैंने कई बार प्रार्थना की है। जसे मैंने बताया कि पन्ना, सतना, सिधो, रोवां चार जिलों के एस०पी० और एम० एल०ए० को वहां से आना पड़ता है। वहां पर बी०आई०पी० कोटा न होने से हम लोगो को बहुत दिक्कत होती है और

रेल कर्मचारी कह देते हैं कि आपका नाम पहले से नहीं आया था। कई बार जल्दी आना पड़ता है समय नहीं रहता है इसलिए मेरी प्रार्थना यह है कि बी०आई० पी० कोटा बढ़ाया जाए। महानगरी में हमारे यहां सतना से द्वितीय श्रेणी में शयनयान में आपने काफी बर्थ दी है इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। लेकिन वह बोगी जो बनती है वह बनती है बनारस से परन्तु उस बोगी में वहां से लोग बैठ जाते हैं जिससे सतना में लोगो को जगह नहीं मिलती है। मैं आपसे प्रार्थना करता हूँ कि इस बोगी को बनारस से न लगा कर सतना से ही लगावें जिससे सतना वालों को बैठने के लिए जगह मिलेगी, नहीं तो वहीं से ज्यादा लोग बैठ जाते हैं इसलिए इसका मिलना या न मिलना बेकार हो गया है। मैं इन शब्दों के साथ आपको धन्यवाद देता हूँ और विश्वास करता हूँ कि आपकी कार्यक्षमता की वजह से और कार्यकुशलता की वजह से हमारा रेल विभाग दिनों-दिन उन्नति करेगा। धन्यवाद।

**श्रीमती सूर्यकांता जयवंतराव पाटील**

(महाराष्ट्र) माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं श्री अलादी अरुण की आभारी हूँ जिन्होंने अपनी टर्न पर मुझे बोलने का मौका दिया। मैं आपको भी आभारी हूँ। बड़ी खूबसूरती से पेश किये गये इस रेल बजट का मैं स्वागत करती हूँ और सारे परिवारजनों सहित माननीय माधवराव जी को हार्दिक बधाई भी देती हूँ। भारतवर्ष का यह दूसरा सरप्लस बजट है। रेलवे का बजट और वह भी सरप्लस रखना बड़ा ही महान काम है। बड़ा ही पेचीदा काम माधवराव जी ने अपने परिवार के साथ पूरा किया है। इस देश के गरीबों पर किसी भी तरह का बोझा न देने के लिए मैं उनका शुक्रिया अदा करती हूँ देशवासियों की तरफ से। विपक्षी मित्रों के दिल में हूक उठती होगी कि बार बार क्यों रेल मन्त्री जी को बधाई पेश कर रहे हैं। हर बात में पेचकश निकालना, कमियां निकालना हमारे मित्रों की आदत है, आदत से मजबूरी कोई बुरी बात नहीं होती, आदत से आदमी मजबूर होता है उस मजबूरी को

समझते हुए, इस रेल बजट का मैं तहेदिल से स्वागत करता हूँ। शुक्रिया अदा करता हूँ कि रेल परिवार के उन सभी सदस्यों का जिन्होंने बड़ी मेहनत से रेल बजट इस देश के लोगों को समर्पित किया है। दुनिया का सब से बड़ा कहा जाने वाला यह रेल उद्योग स्वागत योग्य प्रगति कर रहा है। संख्याशास्त्र के गणित में मैं नहीं उलझूंगा, गणित की बड़ी कच्ची विद्यार्थी रही हूँ और यह रेल बजट के वाल्युम्स मुझे इन 6 सालों में समझ में आये ऐसा नहीं लगता है। माधवराव जी की भगवत गीता पढ़ते-पढ़ते होली का रंग भी फोका हो गया था। पढ़ रही थी पन्ने उलट रही थी। प्रशंसा करना जरूरी है प्रशंसनीय कार्य किया है। इस देश के नौजवानों के लिए, किसानों के लिए, विकलांगों के लिए, भूखा और बाढ़ पीड़ित लोगों के लिए, जिन्होंने अपनी जवानों इस देश को अर्पित की उन नौजवानों की विधवाओं के लिए आपने जो रियायतें दी हैं निश्चय ही सराहनीय रियायतें हैं। एक हुतात्मा की बेटों होने के नाते मैं आपका स्वागत करता हूँ। जो मुहब्बत सनिकों के घर वालों के लिए आपने जताई है। यह सारा रेल बजट हमने पढ़ा। हम बड़े पिछड़े हुए इलाके से ताल्लुक रखते हैं। हमारी ताई माधवराव जी के बाजू में बैठकर बता रही होगी कि हम कितने पिछड़े हुए हैं। 1947 के स्वतंत्रता संग्राम के बाद मराठवाड़ा रंजन और विदर्भ जहां से सरोज जी ताल्लुक रखते हैं वे दोनों प्रांतों के लोग बिना शर्त के महाराष्ट्र में शामिल हुए, कोई शर्त, कोई व्यापार, कहीं कोई तुलना इस देश के लिए नहीं की। इस देश की एकता, अखंडता का नारा 1948 और 52 में दिया था, तब से आज तक कई वाल्युम्स हम पढ़ते आये हैं। एक कहानि मुझे याद आती है। हमारे बचपन में हमको यह सुनाया जाता था कि साल में एक बार सपनों का राजकुमार आता था और एक साल भर के लिए सपने दे जाया करता था। साल भर उन्हीं सपनों में खोकर छोटे-छोटे मासूम, नादान बच्चे साल भर गुजारा करते थे। उस राजकुमार के सपने बांटने के दौरान में एक छोटा गरिब मासूम कमजोर बच्चा, घर के कोने में दुबका हुआ

रहा था। उस सपनों के राजकुमार की झोला तक उस बेचारे का हाथ नहीं पहुंचता था और वह राजकुमार सपनों को बांटने में इतना मशगूल हुआ करता था कि उस गरिब बच्चे का तरफ देखने का मौका उसे नहीं हुआ करता था। उनकी गलती नहीं थी वे खुशकिस्मत आदमी थे। खुशकिस्मत आदमी थे, खूबसूरत थे। सपनों की झोला में ले आते थे तो जाहिर है कि उनको आनंद आता था सपने बांटने में, वह कमजोर मासूम बच्चा घर के कोने में दुबका हुआ जब खाल हाथ बैठता था तो सोचता था मैं कमजोर हूँ इसलिए इस झोला तक हाथ नहीं पहुंचा सकता हूँ हाथ नहीं डाल सकता हूँ इसलिए मेरे हिस्से में कोई सपना नहीं आता। तो ठक उसी गरिब बच्चे जैसा हालत हमारे रंजन का है। यह मराठवाड़ा और विदर्भ रंजन की बात मैं बोल रहा हूँ। यह गरिब बच्चा मराठवाड़ा रंजन है जो 1952 से 1962 से एक हा मांग करता आ रहा है। 24-11-86 को मेरे द्वारा किये हुए भाषण की प्रति मेरे हाथ में है। श्रीमन् शिंदे साहब ने वह पढ़ा होगा। उस भाषण को फिर से मैं दोहराना चाह रहा हूँ क्योंकि नयी कुछ मांग करके हम क्या करेंगे। हमें पता है कि उस झोला तक हमारा हाथ जायेगा नहीं, पहुंचेगा नहीं, हमारा कमजोर हटंगी नहीं। सपनों के सौदागर आयेंगे, 23 फरवरी को आयेंगे, 28 फरवरी को आयेंगे और चले जायेंगे। एक साल के लिए नये सपने सजोना हूँ हमारे हिस्से में है। यह बहुत दुख और दर्द के साथ मैं कह रही हूँ कोई आँकड़ों के पेचकस में नहीं देना चाहते हूँ। 16 नवम्बर, 1986 को हमारे महाराष्ट्र के चफ मिनिस्टर ने रेल मंत्री जी को एक खत लिखा था वह खत भी माधवराव जी फिर से अगर पढ़ ले तो हो सकता है कि उनके 79-80 करोड़ में से कुछ पैसा हमारा हो जाये। एक सपना वो हमको देते जायेंगे तो आने वाली फरवरी 1988 तक हम उनका गुणगान गाते जायेंगे इस तरह जोर शोर से, वैसे आप तो गुणगान योग्य व्यक्ति है ही, नजरअंदाज से कुछ रह गया होगा पीछे छूट गया होगा। अगर उस कमजोर दुबके पड़े हुए बच्चे को कुछ

[श्रीमती सूर्यकांता जयवंतराव पाटील]

पैसा दिया जायेगा तो वह भी झोला तक पहुँच जायेगा और छाना झपट कराना संभव जायेगा तथा आपसे कुछ लेने की कोशिश करेगा और हमारे स्वास्थ्य का पूरा ख्याल रखने के लिए हमारा ताई तो है ही लेकिन आप भी हमारे भाई हैं हम इसको भूलते नहीं हैं।

श्री मुलाम रसूल मट्टू (जम्मू और काश्मीर) : ताई भूलते नहीं हैं।

श्रीमती सूर्यकांता जयवंतराव पाटील : मुख्य मंत्री ने अपने खत में तीन ही मांगें की थीं। जो मैंने 24-11-86 को अपना भाषण अनुपूरक मांगों पर दिया था मैं उन्हीं बातों को दोहराना चाहती हूँ। मान-मांड-औरंगाबाद परभनी, परलं, वैद्यनाथ जो नयी लाइन नहीं है मटर गेज से ब्राड गेज में रूपांतरण करना है। प्लानिंग कमिशन मांग लाइनों को पैसा नहीं देता है मैं मानती हूँ लेकिन हमारी कोई भी लाइन नयी नहीं है सब पुरानी लाइनों के कन्वर्शन की हम मांग कर रहे हैं। कन्वर्शन के लिए आपके पास पैसा है लेकिन फिर वही अपनी वाली बात आती है। आपका ध्यान है हमारे तरफ नहीं जाता। मध्य प्रदेश, उत्तर प्रदेश सब हमारे अपने हैं। हमको कोई तकलीफ नहीं है कि किसी को कितना मिला, किस को कितना नहीं मिला लेकिन हमको कुछ भी नहीं मिला। हमारे हिस्से में एक भी सपना नहीं आया। इस बात का दुख हम इस सदन को आपके माध्यम से मैं बताना चाहती हूँ।

भाधवराव जी, मैं बहुत परेशान थी कि आप नहीं थे और मेरे भाषण का समय आता था रहा था। मैं सोच रही थी कि अगर भाधवराव जी, जिनको दुख सुनाना है वही नहीं हैं यहां पर डाक्टर तो हम अपना दुख-दर्द किसको सुनायें, लेकिन आप आ गये, हमको थोड़ा सा तसल्ली महसूस हुई कि चलो कम से कम डाक्टर के कान तक तो जाएगा ही कि मरज को क्या तकलीफ है, उसको कौनसा इंजेक्शन देना है कौनसी गोलियां देनी हैं।

परभनी-पूरणा-मुतखेत इस लाइन को तो आपने शायद एक हजार की हद तक है रख दिया है, पिछले साल भी एक हजार दिया था, अब की बार भी एक हजार ही दिया है। मेरी समझ में नहीं आता कि इस एक हजार रुपये से हम क्या करेंगे? आज तक 354 किलोमीटर, यह जो मनमांड-औरंगाबाद-परभनी परली लाइन है, इसके लिए कुल मिला कर 11 करोड़ रुपये होते हैं। 11 करोड़ और इस साल दिये हुए तीन करोड़ रुपये यह मिला कर 14.16 ऐसे कुछ रुपये होते हैं। हमारा 31 करोड़ का है। आप अगर दस करोड़ और दें, तो कम से कम एक लाइन हमारी पूरी हो सकती है। हम तीन-तीन ब्राड-गेज लाइनों की मांग कर रहे हैं, आप एक पर भी ध्यान नहीं देते। कम से कम जिसको 14 करोड़ आपने दस-बारह साल में दिया है, उसको और दस करोड़ बढ़ा कर द जिए, तो कम से कम हम औरंगाबाद तक ब्राड गेज से पहुँच सकेंगे। हमारा जो तीन-तीन दिन का फेरा है, वह बच जाएगा।

इसी तरह जो इंडस्ट्रियलिस्ट डेवलपमेंट रूका हुआ है, इंडस्ट्रियलिस्ट कहते हैं कि इन्फ्रस्ट्रक्चर नहीं है, हम इंडस्ट्री क्यों लगायेंगे? (घटी) अब इन्फ्रास्ट्रक्चर को पूरा करने का काम मेरे ख्याल से रेलवे पर बहुत ज्यादा आता है। रेल की लाइन जब तक आप देंगे नहीं, तब तक उद्योग धंधे आयेंगे नहीं और उद्योग धंधे जब तक आयेंगे नहीं, तब तक हमारा पिछड़ापन जायेगा नहीं। यह जो इंटर लिंकिंग मेटर्ज है, इसे नहीं तो खंडित कीजियेगा, कहीं तो इस पर आप रोक लगा दीजिये कि आप इस इलाके के लिये कुछ न कुछ कर रहे हैं, माराठवाडा का नाम ही शायद किसी को याद नहीं आता। साऊथ सैन्ड्रल रेलवे के अंदर हमारा भी एक विभाग है, यह शायद किसी को याद नहीं आता हमारे हैदराबाद के भाई उपेन्द्र जी यहां पर नहीं हैं।

एक माननीय सदस्य : हमारे दूसरे भाई है यहां, प्रो० लक्ष्मणा जी यहां सुन रहे हैं।

श्रीमती सूर्यकांता जयवंतराव पाटील : हम सब पुराने आन्ध्र प्रदेश के लोग हैं,

लेकिन अब न आंध्र वाले हमें अपना कहते हैं और न महाराष्ट्र वाले करीब आने देते हैं, और रेलवे मंत्री जी को तो हमारा ख्याल आने का सवाल ही नहीं है क्योंकि उनका ताल्लुक ही कुछ नहीं है मराठवाड़ा से।

**श्री गुलाम रसूल मट्टू :** वह सारे हिन्दुस्तान के रेलवे मंत्री हैं। वह काश्मीर से लेकर कन्या कुमारी तक रेलवे को देखते हैं।

**श्रीमती सूर्यकांता जयवंतराव पाटील :** तो हम आपसे इतना ही कहना चाहते हैं कि हमने जो मांगें की हैं 16-11-86 के खत में, हमारे मुख्य मंत्री जी ने आपको मांगों के बारे में लिखा है, आप अपने उत्तर में उनके बारे में जरूर कुछ कहिये। पिछली बार तो जो जो बातें हमने बड़े दुख और तकलीफ से आपके सामने रखी आपने अपने जबाब में एक लाइन में भी उनका उत्तर नहीं दिया। हमको बड़ा दुख हुआ।

आप हमारे विभाग की तकलीफों से वाकिफ नहीं हैं। हमारा चलना फिरना मुश्किल हो गया है कितनी बार हम लोगों को झूठ कहेंगे। स्व० पं० जवाहरलाल नेहरू जी से लेकर इन्दिरा जी से लेकर आज तक यह वायदे हमारे विभाग के लोगों से हम करते आये हैं। वायदे करके मुकरना तो हमें नहीं है, लेकिन हम कब तक उनकी बहलायेंगे, यह सवाल हमारे सामने आया है ?

कम से कम इन तीन लाइनों में से एक तो लाईन आप हमको दीजिये, मिराज लातूर नैरो गैज का तो आपने एकदम पत्ता ही साफ कर दिया कि वह नान फिजिबल है, पैसा नहीं मिलेगा। हम मानते हैं कि उसमें पैसा नहीं मिलेगा, मत दीजिये, आप लेकिन जिसमें पैसा मिलता है जहां विभाग का विकास वहां से संबंधित है, उन लाइनों को अगर आप देने का सोचते हैं, तो मेरे ख्याल से वह मराठवाड़ा के लिये बड़ा अच्छा रहेगा।

एक और बात के लिये मैं आपका शुक्रिया अदा करना चाहती हूं। मानपुर-

बेलापुर के लिये जो आपने किया, 33 प्रतिशत ही क्यों न सही, लेकिन वह डिबेंचर्ज का जो मामला था वह आपने मंजूर करके महाराष्ट्र पर बहुत भारी ऋण किया है ऐसा ही कहूंगी क्योंकि वह भी हमारी बहुत पुरानी मांग थी। वही मांग हमने मराठवाड़ा के लिये की है। हमारे मुख्य मंत्री जी ने 16 तारीख वाले खत में लिखा है कि मराठवाड़ा की इन तीनों लाइनों के लिये डिबेंचर्ज दिये हैं लेकिन यह ख्याल में रखिये कि जो मानपुर-बेलापुर के लोग दे पाये हैं बम्बई का जो इंडस्ट्रीज का इलाका है उतने डिबेंचर्ज का हिस्सा हम नहीं दे पायेंगे 67 परसेंट लेकिन कुछ न कुछ हिस्सा हम दे सकते हैं यह हमारे मुख्य मंत्री जी ने बार बार कहा है। हम खुद बार बार कह रहे हैं। आप इस पर ध्यान दीजियेगा। यह मराठवाड़ा का प्रोजेक्ट आपको करना होगा। दूसरी बात हमने कही थी कि पिछले तीन सालों में महाराष्ट्र में बहुत भयानक सूखा पड़ा है वहां पर सूखे की समस्या है। हमने आपसे मांग की थी एम्प्लायमेंट गारंटी स्कीम के जरिये मिट्टी का काम करने की इजाजत दीजिये, उस पर आपने कुछ नहीं कहा। मुख्य मंत्री ने दो बार लिखा और संसद सदस्य बार बार कहते रहें, आप हमको करने को कहेंगे जो भी नियम से आप करने को कहेंगे हम करने को तैयार हैं। उस तरह से यह ब्राडगेज करने के लिये महाराष्ट्र का शासन खुद तैयार है। यह आपके सहारे काम हो सकता था, इसके लिये आपकी थोड़ी सी आवश्यकता है। अगर मोहब्बत से देखने की कोशिश करेंगे तो आपको हमारी आवाज का दर्द महसूस होगा कि हम क्या कह रहे हैं। रह-रह कर हमको ऐसा लगने लगा है कि कहीं हम गलत तो नहीं हैं। इस देश का युवक कभी निराश हो नहीं सकता, बहुत आशावादी दृष्टिकोण हमारे नेता ने हमको दिया है। यह दृष्टिकोण इंदिरा जी ने दिया, राजीव जी ने दिया और उसी दृष्टिकोण से काम करने वाले हम लोग हैं। लेकिन जब बार बार एक ही बात होती है तो ऐसा लगता है कि कहीं यह डेलिबरेटली तो नहीं हो रहा है, यह सोच समझ कर तो नहीं किया जा रहा है। ऐसा सोचते

[श्रीमती सूर्यकांता जयवंतराव पाटील]  
 सोचते हमको लगता है कि मराठवाड़ा की जनता के लिये चार लाइनों मुझे याद आती है। उसका कोई बुरा मतलब नहीं है। यह दुख और दर्द की टीस है। इस टीस को महसूस करने के लिये थोड़ा रहमदिल दिल चाहिये। वह दिल माधव राव जी के पास है। मराठवाड़ा, और महाराष्ट्र के इलाके की जनता जो कि पिछड़े हुए इलाके है वहां की जनता यह सोचती है :

“दरअसल यह शब्दों में खड़े हुए खच्चर है, जिन्हे अपने छोड़े होने का भ्रम है।”

इन्होंने गुड़ के लिये, चने के लिये, हरी घास के लिये तबेलो में रहना स्वीकार किया है और अपनी-अपनी पीठे उन अय्याश धुड़सवारों को दे दी हैं जिन्हे गली गली में खड़े होकर आदमी को कुचलते हुए जाना हैं।

आपकी तकलीफ को हम जानते हैं, सारे देश की रेल को आपको चलाना है। लेकिन हमको खच्चर समझकर इस तरह से मत कुचलियेगा, हम भी आप ही के हैं, और आप ही के साथ रहना चाहते हैं। इन दर्दनाक भावनाओं के साथ मैं इस रेल वजट का समर्थन करती हूँ और आपसे आज्ञा लती हूँ। धन्यवाद।

SHRI ALADI ARUNA *alias* V. AR-  
 UNACHALAM (Tamil Nadu): Mr.  
 Vice-Chairman, Sir, I rise to say a few  
 words on the Railway Budget. This is a  
 first time when the Minister of State of  
 the Ministry of Railways has submitted  
 a surplus Budget after paying full divid-  
 end of Rs. 507 crores to the General  
 Revenues and enhanced contribution to  
 the Depreciation Reserve Fund at Rs. 920  
 crores. Sir, the Ruling Party members  
 during their discussion on General Bud-  
 get tried their best to justify the abnor-  
 mal deficit. Fortunately, our Railway  
 Minister relieved them from such a bur-  
 den. Sir, in Japan, the Railways which  
 were under the control of the Govern-  
 ment for 125 years has transferred it to

the private sector recently. In Britain  
 also, now the Tories are thinking to  
 transfer the Railways in the private sec-  
 tor. Contrary to the prevailing conditions,  
 in India, the Railways have functioned  
 effectively rendering greater service to the  
 nation and the passengers. Sir, the effi-  
 ciency of the Railways is reflected in the  
 net tonne kilometre per wagon per day.  
 There is an increase of 12.7 per cent. It  
 was 1150 in 1984-85. Now it has increa-  
 sed to 1293 in 1985-86. In the Budget  
 Speech the honourable Minister has ann-  
 ounced some facilities, amenities, to Pass-  
 engers and developmental schemes. The  
 proposal of 67 model stations is a novel  
 scheme to attract tourism. The scheme  
 to improve comforts in second class, es-  
 pecially in the sleeper coaches, is a wel-  
 come one. Introduction of new trains and  
 increased services on various lines are  
 welcome. As regards the proposal for  
 renewal of track, formerly it was 1400  
 kms; in the previous year it was increa-  
 sed it to 4200 kms. Though there is an  
 improvement in efficiency and develop-  
 ment in service and increase in passen-  
 ger amenities, in many areas the progress  
 remains unsatisfactory. There is a proposl  
 of 35 projects for laying new lines to  
 the extent of nearly 3000 kms. For this  
 the total requirement is Rs. 1700 crores,  
 but the Plan allocation is Rs. 350 crores  
 and Budget allocation is Rs. 146 crores.  
 How is the honourable Minister going  
 to achieve the target? He has to explain  
 that to the House. Regarding electrifica-  
 tion of railway lines, out of the total  
 length only 11 per cent of the length has  
 been electrified. We have not achieved  
 that target during the Sixth Five Year  
 Plan. In the Seventh Five Year Plan the  
 total target is 3400 kms. In the year  
 1985-86 we had completed 461 kms. 560  
 kms. Assuming in this year 600 kms. are  
 Minister has proposed to complete 670  
 kms. Assuming in this year 600 kms are  
 going to be completed, the achievement  
 will still be less than 50 per cent because  
 in the Plan the total length is 3400 kms  
 but the completion will be 1691 kms. Re-  
 garding gauge conversion also there is no  
 satisfactory progress in the Budget. In  
 the Integral Coach Factory at Madras  
 production is going to be increased to  
 900 coaches as against 850 coaches last

year. But we have to bear in mind that the Railway Ministry is going to condemn more than 1428 coaches and 13357 wagons. So, even after a production of 900 coaches now, there will still be a shortage of coaches. Then I would like to remind you of another important thing and that is about the Madras Rapid Transit System. It is a project with an estimated cost of Rs. 53 crores and which is increasing now. So far the physical completion of the work is only one-fourth of the project. And the honourable Minister is now asking for financial assistance from the State Government to the extent of two-thirds. He is insisting on that demand repeatedly. The House is aware of the fact that railway is a Central subject and so it is the constitutional obligation of the Railway Ministry to complete this work itself. Of course, he can seek help from the State Government; there is nothing wrong. But he cannot impose the burden on the State Government. At the same time the Railway Ministry has allotted the necessary funds to the Metro Railway Project in Calcutta. The cost of the project is .8 crores and it has now increased. So far it has spent Rs. 388 crores. This year the honourable Minister has allotted Rs. 82.5 crores and more than that for the Calcutta Circuit Railway Project. The cost of the project is Rs. 125.75 crores. So far, more than fifty per cent of the work has been completed. But even without any request from the West Bengal Government for financial assistance, our honourable Minister is always saying that the West Bengal Government is asking for help from the Central Government. You know, Sir, how our Government is facing the drought situation and facing financial shortage. Apart from that, what I want to emphasise is that instead of asking for financial assistance from that, what I want to emphasise is that instead of asking for financial assistance from or participation by the State Governments, the honourable Minister should come forward to form a corporate body for all the cities throughout India, that is, for Bombay, Calcutta, Madras and Delhi, just as they have formed the Mahanagar Telephone Nigam. Our Minister should come forward to form a corporate body for the

city railways so that he can ask for funds from individuals. Perhaps this scheme may be helpful in completing the new work, the present work and the future work also. I would like to know the opinion of the honourable Minister regarding the formation of corporations for all the metropolitan cities.

Then, Sir, as far as the worker in the Railways are concerned, in 1984-85, the total number of workers in the Railways was 16,03,180. But, in 1985-86, the number increased to 16,13,280; there is an increase of 10,100 persons. But, Sir, in certain categories, there is a decrease and we are not able to understand the reason for this. For example, take the case of accountants. The number was 31,880; now it has decreased to 31,220, a decrease of 660. Similarly, in the transportation wing, formerly the number was 2,01,170 and now the number is 2,00,225 and, so, there is a decrease of 2,145 persons. Similarly, on the electrical side, the number formerly was 1,32,164 which has now decreased to 1,30,950, a decrease of 1,214 persons. Even in the Railway Protection Force there is a decrease in strength. Formerly the number was 61,000 and now it is 60,139, a decrease of 861. I am not able to understand why there is a decrease in these categories. Apart from this, Sir, on the Indian Railways, there are 2.2 lakh casual workers. They are working as casual workers for years together. All the trade unions are fighting for their rights and security of service. But the Railway Ministry is not coming forward to protect the interests of labour. All that they have done is that in 1981, they said that the casual labourers had been promoted as temporary labourers; What they are going to gain by this, I do not understand. What is the difficulty in making them permanent. There will be no financial commitment to the Government. Despite this the Government is hesitant to give security to the workers who are working in the Railway for more than ten years.

Sir, under the Railways, some educational institutions are working. Now there are one degree college, eight intermediate colleges, 83 higher secondary schools, 28

[Shri Aladi Aruna alias V. Arunachalam]

middle schools and 688 primary schools. In the municipal areas, the municipalities are running so many schools. So, what is the difficulty in the running of professional colleges by the Railways? In Tamil Nadu, the State Transport Corporation<sub>s</sub> are running professional colleges in Erode. Similarly, the Railway Ministry may come forward to open professional colleges for the sons of its employees in all the cities. Of course, I know the difficulties of the honourable Minister. He is not getting adequate allocations from the Planning Commission. I know it very well; it was 11 per cent and now it has decreased to six per cent. But we are very complacent about our functioning. What is the actual position? A railway line was laid in 1883 from Bombay to Thane for the first time. Thirty-four kilometres. Sir, the English people quited India in 1947. Sir, from 1883 to 1950 the total mileage was 53,596 kilometres. If you calculate the growth rate during the British period it was 477; our growth rate is 206. So there is no room for complacency. We have to make more efforts to improve the Ministry.

Sir, I put forward these arguments not with some kind of criticism or with the object of correcting the errors.

With these words, I conclude.

श्री नत्था सिंह (राजस्थान) :  
उपसभाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने का टाइम दिया है उसके लिए आप को बहुत-बहुत धन्यवाद। सदन के अन्दर रेलवे बजट पर चर्चा चल रही है। मैं इस बजट का समर्थन करता हूँ। रेलवे बजट जो आया है इतना अच्छा बजट आशा है कि देशांत में भी इसकी चर्चा चल रही है। गांवों में चौपाल पर बैठ कर तथा खेतों में बैठ कर यह चर्चा करते हैं कि आदर्णय सिधिया जी ने रेलवे बजट अच्छा पेश किया है। आम जनता पर छोटे आदमियों पर किसी प्रकार का कोई किराया भाड़ा नहीं बढ़ा है। मैं मंत्री जी को इसके लिए बधाई देता हूँ। मंत्री जी ने अपने बजट में दिल्ली से बम्बई के लिए जो विद्युतिकरण की

बात कही है यानी 1988 तक इस काम को पूरा करने के लिए बजट में आश्वासन दिया है वह इसके लिए भी बधाई के पात्र हैं। मैं देख रहा हूँ कि जोर-शोर से वहाँ पर बिजली का काम चल रहा है—गंगापुर-कोटा, रतलाम-कोटा के बीच बिजली का काम चल रहा है। रतलाम से बड़ोदा तक भी काम चल रहा है। मुझे आशा है 1988 तक यह काम पूरा हो जायेगा तो जो गाड़ियाँ दिल्ली से बम्बई सेंट्रल स्टेशन पहुंचती है वह बिजली से चलेगी और हम लोगों को बहुत फायदा होगा इसके लिए भी मैं आपको बधाई देता हूँ।

श्री माधवराव सिधिया : सेंट्रल नहीं वेस्टर्न रेलवे।

श्री नत्था सिंह : हिन्दुस्तान की रेलवे ने बड़ा तरक्का का है। हमने आजादी से पहले हिन्दुस्तान के बहुत स्टेशन देखे। जयपुर का देखा था बहुत छोटा स्टेशन था मथुरा का देखा बहुत छोटा स्टेशन था, गंगानगर का देखा, बहुत छोटा स्टेशन था। आजादी के बाद कितनी तरक्की की रेलवे ने यह किसी से छिपा नहीं है। माननय सिधिया जी ने जो बजट रखा है मैं तो यह कहूंगा कि समाजवादी बजट का शुरूआत हो गया है। माननय मंत्री जी की 20 सूची कार्यक्रम के तहत प्रधान मंत्री श्री राजीव गांधी जी ने अच्छा कार्य करने के लिए, जल्दी कार्य करने के लिए जो एक दिशा दी है जिसमें यह पहला कदम है। हमने देखा है कि रेल पटरियों के दोनों तरफ वृक्ष लगाये जा रहे हैं। यह एक सराहनीय कदम है। बम्बई, कलकत्ता, मद्रास, बंगलौर कहीं भी चले जाइये रेल की पटरियों के दोनों तरफ हरे-भरे वृक्ष नजर आयेगे। यह भी एक सराहनीय कदम है। इसके लिए मैं मंत्री जी को, जिनके छोटे और बड़े कर्मचारियों को भी धन्यवाद देता हूँ। अब हम रेलों से यात्रा करते हैं और यह सब देखते हैं तो बहुत खुशी होता है। सिधिया साहब ने यह सब कार्य किया है। जिन्होंने इस बजट में 23 नये पुलों के निर्माण का भी जिक्र किया है।

जिन्होंने तेजपुर में ब्रह्मपुत्र नदी पर तीन किलोमीटर पुल का निर्माण किया है। इसके लिए मैं उनको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ। इस पुल पर 73 करोड़ रुपये की लागत लगेगी। इसके अलावा आपने 23 और पुलों के निर्माण की बात कही है। इन सब कामों के लिए आप धन्यवाद के पात्र हैं। आपने संसार के अन्य देशों में चल रही रेलों के साथ हमारी रेलवे की तुलना की है। आपने मालगाड़ियों की तो तुलना की है लेकिन सवारी गाड़ियों का तुलना नहीं की है। इस देश के मुठ्ठी भर लोगों के लिए 20 प्रतिशत लोगों के लिए बड़े-बड़े सुपर फास्ट डिजल और राजधानी एक्सप्रेस गाड़ियाँ चलती हैं जम्मु-तवी गाड़ो चलती हैं, लेकिन ग्राम जनता के लिए ऐसी गाड़ियाँ नहीं चलती हैं। आपने ग्राम जनता के लिए ऐसी गाड़ो नहीं छोड़ी है। इसलिए मेरा निवेदन है कि आप 80 प्रतिशत जनता के लिए गाड़ियाँ छोड़ें। अगर आपको 20 रक को गाड़ो नहीं मिलती है तो आप 15 और 10 रक को गाड़ो चलाइये। हम देखते हैं कि ग्राम लोग गाड़ियों की छतों पर चढ़ कर यात्रा करते हैं। यह स्थिति समाप्त होना चाहिए। छतों पर बैठ कर लोगों को यात्रा करनी पड़े। हिन्दुस्तान में आप 80 प्रतिशत लोगों के लिए गाड़ियाँ चलाइये जिससे उनको छतों में बैठकर यात्रा न करना पड़े। बम्बई से दिल्ली और दिल्ली से बम्बई के लिए बहुत सी गाड़ियाँ चलती हैं। लेकिन ग्राम लोगों के लिए कोई गाड़ो नहीं है। मेरा निवेदन है कि आप दिल्ली से कोटा के लिए एक छोटी गाड़ो चलाइये। आप दस कोच की गाड़ो चलाइये। इस प्रकार से रतनाम से कोटा और कोटा से रतनाम के लिए भी एक छोटी गाड़ो चला दीजिये। इस मार्ग पर बहुत से यात्री यात्रा करते हैं। लेकिन ग्राम लोगों के लिए कोई भी गाड़ो न होने के कारण उनको दिक्कतें होती हैं।

आपने बजट में जनता की शिक्षाओं सुनने के लिए भी प्रावधान किया है। मैंने इस बारे में काफ़ी लिखा है। मैंने इस बजट को पढ़ा है। मैं राजस्थान के बारे

में कहना चाहता हूँ। मैं राजस्थान से चुन कर इस सदन में आया हूँ। मैंने इस संबंध में मंत्री महोदय को अनेक बार लिखा और कहा कि दिल्ली से बम्बई और बम्बई से दिल्ली को जो गाड़ियाँ चलती हैं उनको दो मिनट के लिए बयाना स्टेशन पर भी रोक दीजिये जिससे ग्राम लोगों को सुविधा मिल सके। लेकिन मुझे जवाब दिया गया है कि यहाँ पर डीलक्स गाड़ियों को रोकने से उनको रफ़्तार में कमी आ जाएगी टाइम-टेबल में गड़बड़ हो जाएगी। आप 20 प्रतिशत लोगों के लिए इतनी डीलक्स और एक्सप्रेस गाड़ियाँ चलाते हैं लेकिन ग्राम लोगों के लिए अगर दो मिनट के लिए डीलक्स गाड़ो को इस स्टेशन पर रोक देंगे तो इससे उनको सुविधा हो जाएगी। इसलिए मैं आपसे निवेदन करूँगा कि इस स्टेशन पर, बयाना स्टेशन पर आप इस डीलक्स गाड़ो को दो मिनट के लिए रोक दीजिये। डीलक्स तो श्यामगढ़ में रुकेगा। गत वर्ष श्यामगढ़ में आपने रोक दी थी। इसलिए हम आपसे निवेदन करेंगे और प्रार्थना करेंगे कि दो मिनट के लिये बयाना जंक्शन पर जो कि बहुत बड़ा जंक्शन है, जहाँ पर लखनऊ से, काठपुर से और आगरा से कनेक्शन है, वहाँ दो मिनट के लिये डीलक्स एक्सप्रेस को रोकने को ठीका करेंगे क्योंकि फिरोजपुर जनता एक्सप्रेस 23 और 24 जो जनता एक्सप्रेस थः वह नवम्बर से बन्द है और वहाँ की जनता को इसके कारण बहुत परेशानी का सामना करना पड़ता है। हमारे भरतपुर में कालेज है, बयाना सब डिवाजन क तीन-चार तहसिलों में कालेज नहीं है। इसलिए स्कूल के बच्चे कालिजों के बच्चे 10 बजे सुबह आते हैं, कालेज में पढ़ते हैं और पढ़ने के बाद शाम को उसी डीलक्स एक्सप्रेस से जाते हैं और एक जगह नहीं बल्कि तीन-तीन जगह वे चैन पूर्ण करते हैं। आपके कागज रेलवे बोर्ड में गये, रेलवे बोर्ड ने डी० आर० एम० कोटा के पास भेज दिया, डी० आर० एम० कोटा ने बयाना के आफिसर के पास इन्क्वारे भेज द और उन्होंने भी अपनी रिपोर्ट में कहा कि दो मिनट के लिये डीलक्स एक्सप्रेस बयाना जंक्शन पर



[श्री नत्था सिंह]

जरूर रोकी जाय। माननीय मंत्री जी मैं फिर आपसे निवेदन करूंगा कि आप दो मिनट के लिये डालक्स बयाना जंक्शन पर जरूर रुकवाने का कष्ट करें।

साथ ही साथ मैं आपको इस बात के लिये बधाई दूंगा जो आपने 7 हजार क्वार्टर्स रेलवे कर्मचारियों के लिये बनाने की बात कही है। इसके लिये मैं आपको बधाई देता हूं। यह बहुत ही अच्छी बात है। आपने रेलवे बजट में किसानों के लिये, अगर कोई किसान एक हजार किलोमीटर सफर करेगा तो उसको 33 प्रतिशत को छूट मिलेगी, यह बहुत बधाई का काम किया है। इसके लिये आप बधाई के पात्र हैं। महादेव, आखिर में मैं एक छोटा सा दोहा कहकर अपनी बात समाप्त करूंगा।

लगा ले दिल किनारे से कभी तो लहर आयेगी,

मंत्री जी की मेहरबानी से बयाना जंक्शन पर डालक्स रुक जायेगा।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI P. N. SUKUL): Now, Mr. Gopalsamy. You may start today. We will adjourn at 7 p.m. You can continue tomorrow.

SHRI V. GOPALSAMY (Tamil Nadu): Mr. Vice-Chairman, Sir, I am terribly disappointed at the meagre allocation of funds for the very important railway projects of Tamil Nadu which are moving at a snail's pace. Sir, take the Kurur-Dindigul project of the Southern Railway. How much have you allotted this year? It is only Rs. 4.3 crores. And the balance of the sanctioned cost is Rs. 59.35 crores. When you will complete it nobody knows. My friend, Mr. Aladi Aruna just now said as to how much you have allotted for the Metro railway, Calcutta. It is Rs. 79 crores. And in the South Eastern Railway, for the construction of a new BG line from Koraput to Rayagada, you have allotted Rs. 46.50 crores. For the electrification of

Vijayawada-Balharsha line you have allotted Rs. 18.91 crores. And for the electrification of Gondia-Nagpur section, you have allotted Rs. 28.33 crores. Then, why is this injustice to Tamil Nadu?

SHRI GHULAM RASOOL MATTO: Sir, he may continue tomorrow. Let us adjourn.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI P. N. SUKUL): Yes, he may continue tomorrow. Now the Messages from Lok Sabha.

7.00 P. M.

# MESSAGES FROM THE LOK SABHA

I The Appropriation ( Railways) Bill, 1987.

II The Appropriation (Railways) No. 2 Bill, 1987.

III The Appropriation (Railways) No. 3 Bill, 1987.

IV Re. nomination of Rajya Sabha Members on Committee on Public Undertakings.

V Re. nomination of Rajya Sabha Members on the Committee on the Welfare of Scheduled Castes and Scheduled Tribes.

SECRETARY-GENERAL: Sir, I have to report to the House the following messages received from the Lok Sabha, signed by the Secretary-General of the Lok Sabha:

## I

"In accordance with the provisions of rule 96 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in Lok Sabha. I am directed to enclose the Appropriation (Railways) Bill, 1987, as passed by Lok Sabha at its sitting held on the 18th March, 1987.