

SHRI B. SATYANARAYAN REDDI (Andhra Pradesh): Sir, there has been large-scale damage, not only in Delhi, but in Haryana and other places. This should be allowed to be mentioned in the House so that Government can take appropriate measures. (Interruptions)

MR. DEPUTY CHAIRMAN: These are examined by the Chairman. Some Special Mentions are accepted by the Chairman and some are not accepted. This comes under the category not accepted.

SHRI B. SATYANARAYAN REDDY: This should be allowed tomorrow. This is an important matter.

THE MINISTER OF STATE IN THE DEPARTMENT OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (RAJYA SABHA) (SHRI SITARAM KESRI): Mr. Reddy, you can again request the Chairman...

SHRI B. SATYANARAYAN REDDY: You can use your good offices.

SHRI SITARAM KESRI: In this way, any remark...

SHRI B. SATYANARAYAN REDDY: No remark. You are mistaken. There is no remark.

SHRI SITARAM KESRI: I am not at all mistaken: Mr. Reddy, I suggest to you, I request you, if you want any question to be raised in the House, you can take permission from the Chairman and then you can do it.

श्री राम चन्द्र विक्रम : आपने कहा था कि इस पर कल स्पेशल मेंशन उठाना । मैंने कहा कि स्पेशल मेंशन का भी वही हाल होगा । (व्यवधान)

एक माननीय सदस्य : अब तो आ गया ।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Shri Madhavrao Scindia to move the Resolution, and the Bills.

I. RESOLUTION RE: RECOMMENDATIONS CONTAINED IN THE THIRD REPORT OF THE RAILWAY CONVENTION COMMITTEE, 1985

II. THE APPROPRIATION (RAILWAYS) BILL, 1986

III. THE APPROPRIATION (RAILWAYS) NO. 2 BILL, 1986

IV. THE APPROPRIATION (RAILWAYS) NO. 3 BILL, 1986

THE MINISTER OF STATE IN THE DEPARTMENT OF RAILWAYS (SHRI MADHAVRAO SCINDIA): Mr. Deputy Chairman, Sir, I will first move the Resolution. Sir, I beg to move.

"That this House approves the recommendations made in paragraphs 10 to 13, 15 and 16 contained in the Third 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 21st February, 1986."

Sir, by a Resolution adopted by the Lok Sabha on the 20th March, 1985, and concurred in by the Rajya Sabha on the 28th March, 1985, the Railway Convention Committee, 1985, was constituted on the 21st May, 1985. The Committee was appointed to review the rate of dividend which is at present payable by the Railway Undertaking to the General Revenues as well as other ancillary matters in connection with the Railway Finance vis-a-vis General Finance and make recommendations thereon, for the 7th

Five-Year Plan period, 1985—1990. The Committee selected 16 subjects for examination, covering various facets of railway working and report thereon in a phased manner after consideration of memoranda by the Department of Railways. The Department of Railways submitted an interim memorandum requesting the Committee to permit the continuance of the financial arrangements between the Railways and the General Finances as recommended by the Railway Convention Committee (1980 for the years 1985-86 and 1986-87 pending their final recommendation for the Seventh-Five Year Plan. The Railway Convention Committee 1985, have since considered the interim memorandum and have agreed to the proposals made therein by the Department 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 this House.

Sir, I move:

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 1986-87 for the purposes of Railways, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

Sir, I also move:

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 1985-86 for the purposes of Railways, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

Sir, I also move:

"That the Bill to provide for the authorisation of appropriation of moneys out of the Consolidated Fund of India to meet the amounts spent on certain services for the purposes of Railways during the financial year ended on the 31st day of March, 1984 in excess of the amounts granted for those

services and for that year, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

The question were proposed.

***SHRI DEBENDRA NATH BARMAN** (West Bengal): Mr. Deputy Chairman, Sir, the Hon. Railway Minister have moved three Appropriation Bills, namely, Bill No. 20 of 1986, Bill No. 21 of 1986 and Bill No. 22 of 1986. Through these three Bills the Government has demanded for appropriation a sum of Rupees thirteen thousand two hundred eight crores fifty-four lakhs fifty-two thousands nine hundred and fifteen. With this huge amount of money, what developments the Government will bring about in the railway service? Today demands are being made for the construction of new railway lines in all parts of the country. The backward areas in our country are devoid of railway communication facilities. It is, therefore, essential that all backward areas in our country should be provided with a net work of railway lines. Without railway communication facilities backward areas cannot develop industrially and without industrialisation the standard of life of the people of those areas will not improve. I especially invite the attention of the Hon. Minister to this matter.

It is found that railway trains are always over-crowded. It is due to the fact that there is a serious shortage of trains. It is also a fact that there is no cleanliness in the trains. Shortage of drinking water is also a problem there. The food, being supplied to the passengers, is of low standard. That food is also not given in sufficient quantity, although the Government has increased the price of it.

In the present Railway Budget the Government has proposed to construct new railway lines only upto 62 Kms. This proposal is very surprising when there is a great necessity to construct new railway lines in various parts of the country. The Government laid the foundation stones for the construction of new railway lines in many places. In the case of West Bengal the Government gave assurance.

**English translation of the original speech delivered in Bengali.*

[Shri Debendra Nath Barman]

that new railway lines would be constructed from Digha to Tamluk and from Bajbaj to Namkhana. But unfortunately, the Government is not fulfilling those assurances. I hope, the Government will take early steps to start all the projects for new railway lines.

The condition of railway service in North Bengal is very bad. The other day I heard from the Railway Minister that a super-fast train like Rajdhani will be introduced from Delhi to Guwahati. I thank the Hon. Minister for the introduction of this new train. I would like to know from the Hon. Minister what are the stations at which this new train will stop? I demand that this new train should stop at New Coochbehar Railway Station. This new train will strengthen the communication links between Delhi and North Eastern region. But there is single line from entire North Bengal to Guwahati. Trains like Kamrup Express, Janata and Darjeeling Mail together with goods trains are running on single track. I, therefore, demand that single line between North Bengal and Guwahati should be doubled.

These days railway accidents are taking place very often. Consequently, many passengers are losing their lives. In many places goods trains derail and, as a result of which, the movement of the passenger trains are obstructed. Therefore, old railway tracks and old coaches are required to be replaced. There is a serious shortage of wagons in the railways. In the entire North-Eastern region the public distribution system is very much affected due to serious shortage of wagons. Commodities like cement, petrol, kerosene and coal are distributed to the public through rationing system but these commodities are not reaching the concerned places in the North-Eastern for want of required number of wagons. Consequently, the consumer suffer very much. I, therefore, demand that the Hon. Minister should provide adequate number of wagons, not only to the North-Eastern region but also to other parts of the country so that the public distribution system can be maintained throughout the country on a sound footing.

Road transport is carrying goods for the various backward areas in our country. If daily necessities of life are carried through railways to the backward areas, the consumers in those areas can get essential commodities at cheaper rates and also in time. So, I do not understand why our backward areas are not being provided with railway lines? I feel that the Government is not constructing new railway lines in the backward areas in order to enable the private road transport operators to fatten themselves with rich profits.

Now-a-days Computer has been introduced for reservation of tickets. But Computer is creating confusion for the passengers. Even Members of Parliament are suffering on account of mistakes, made by the Computers. If a lady Member of Parliament is allotted a lower berth, she finds, while undertaking the journey, that she has been allotted an upper berth. We are not opposed to the introduction of modern machineries like Computers. In socialist countries these types of latest machineries are used to reduce the burden of manual labour of workers and also to enable them to complete their work quickly. But in our country we have crores of unemployed people. We are using Computers in the interest of earning more profits. These Computers have rendered crores of people jobless. They have stopped the further growth of employment opportunities. So, we oppose the introduction of Computers from this point of view.

Eleven hundred members of Loco Running Staff have been retrenched from their services. I would request the Railway Minister to take them back in their jobs.

I would again request the Railway Minister to construct more new railway lines for various parts of the country. I would urge upon him to provide railway connection to the backward areas of our country. I will also request him to replace the old coaches with new ones. I would further request him to arrange for more wagons so that Public Distribution System for

essential commodities can be run on efficient lines. With these words, I conclude.

श्री कल्पनाथ राय (उत्तर प्रदेश) : आदरणीय उपसभापति महोदय, मैं रेल मंत्री महोदय द्वारा विनियोग विधेयक, 1986 जो प्रस्तुत किया गया है, उसका समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। भारत जो सचित निधि में से अनुसूची के स्तंभ 3 में विनिर्दिष्ट राशियों से अतिरिक्त वे राशियों, जिनका कुल योग 1,28,86,34,891,000 रुपए होता है, उन विभिन्न प्रभागों को चुकाने के लिए, जो अनुसूची के स्तंभ 2 में विनिर्दिष्ट रेल संवेद्य सेवाओं को बावन वित्तीय वर्ष 1986-87 के दौरान दिए जाने होंगे, और उपयोजित की जा सकेगी।

आदरणीय उपसभापति महोदय, मैं सर्वप्रथम रेल मंत्री बंसो लाल जी और सिधिया जी को अपने देश की करोड़ों जनता की तरफ से धन्यवाद देना चाहूंगा कि जबसे मंत्रालय का काम इन दोनों व्यक्तियों ने संभाला, तब से रेल सेवाओं में, उसकी पक्कूअलटी में उसके कार्य-संचालन में काफी संतोषजनक सुधार हुआ है और उसकी काफी सराहना हुई है। रेल-वेवा में काफी सराहनीय कदम उठाए गए हैं। मुझे भी रेल-यात्रा करने का अवसर मिला है। रेल में यात्रा करने वाले कर्मचारियों, रेल में मिलने वाले भोजन उसकी व्यवस्था, रेलवे के समय पर चलने और रेलवे के कार्य-संचालन की, इन सारे कामों की रेल में यात्रा करने वालों ने प्रशंसा की है। मैं यह प्रार्थना करूंगा कि हमारे रेल-मंत्रालय का काम जितना ही अच्छा हो, उतना ही राष्ट्र के लिए, और देश के लिए अच्छा होगा।

आदरणीय उपसभापति महोदय, रेलवे देश की लाइफ-लाइन है। रेलवे का संचालन जितना बढ़िया होगा, देश की आर्थिक स्थिति को उतना ही मजबूती की दिशा में ले जाने में हम सफल होंगे। सान्नी पंचवर्षीय योजना के माध्यम से आदरणीय उपाध्यक्ष महोदय, हमारी सरकार ने रेलवे में विकास के लिए कुछ पैसों की व्यवस्था की है। अग्रेजों के जमाने में

रेलवे का मुख्य उद्देश्य यह था कि हिन्दुस्तान के कच्चे माल को हिन्दुस्तान में उठाकर विदेशों में ले जाया जाये और वहाँ पर बनने वाले तैयार माल को हिन्दुस्तान में लाकर बेचा जाये। अग्रेजों ने इसी मकसद को लेकर हिन्दुस्तान में रेलवे-लाइनों का विस्तार किया था। लेकिन आजाद हिन्दुस्तान में रेलवे के विकास के पीछे हमारे पूरे हिन्दुस्तान की आर्थिक आजादी हमारे पूरे हिन्दुस्तान में आर्थिक-स्वावलम्बन, यही हमारा दृष्टिकोण है, जो इसमें छिपा हुआ है। जितना रेलवे का विकास होगा, उतना ही हिन्दुस्तान आत्म-निर्भरता और स्वावलम्बन की दिशा में आगे बढ़ेगा।

आदरणीय उपसभापति महोदय, हमारे विरोधी दल के नेताओं की तरफ से बात उठाई जाती है, मैं चाहूंगा रेल मंत्री महोदय से पूरे सदन के अन्दर जो रेलवे के सम्बन्ध में मांग उठायी गयी है, अगर हिन्दुस्तान है का केन्द्रीय बजट जितने रुपए का, वह सारा रुपया भी रेलवे में खर्च कर दिया जाय, तो जो हमारे संसद-सदस्यों की मांगें हैं, चाहे नई रेलवे की हो, चाहे लाइन-परिवर्तन की हो, चाहे ओवर-ब्रिज की हो, चाहे हमरी हो, उन सारे कामों को पूरा नहीं कर सकते हैं। एक तरफ तो यह भूख है विकास की तथा जो जनता के चुने हुए प्रतिनिधि हैं, वे अपने-अपने क्षेत्रों के, अपने-अपने प्रांतों के, अपने-अपने इलाकों के विकास को चाहते हैं, और उस विकास के लिए सरकार पर भी दबाव डालते हैं, उससे मांग भी करते हैं कि ये कार्य होने चाहिए लेकिन दूसरी तरफ जब उन कामों को पूरा करने के लिए रिसोर्स की या पैसों की आवश्यकता पड़ती है, तो विरोधी दल के लोग पूरे मुँह में इस तरह का वतावरण बनाने हैं और राजनीतिक उद्देश्यों को पूरा करने के लिए इस तरह की हवा बनाते हैं कि सारी सरकार, जो सत्ता में है, वह भी उम हल्ले और शोर के सामने डर जाती है और जो उन के वांछित उद्देश्य हैं, वह भी पूरे नहीं करती है और परिणामस्वरूप देश में विकास के काम की गति धीमी पड़ जाती है। यह ऐसा प्रश्न है जिस पर बुनियादी ढंग से विचार करना पड़ेगा। या तो विरोधी दल के लोग और सत्तारूढ़

[श्री कल्पनाथ राय]

दल के लोग विकास की बात करना बन्द करें या अगर विकास की बात करते हैं और हिन्दुस्तान को इक्कीसवीं शताब्दी में ले जाना चाहते हैं तो त्याग और कुर्बानी की आवश्यकता है, उसके बिना इक्कीसवीं शताब्दी में शक्तिशाली भारत नहीं जा सकता। इस पर बुनियादी ढंग से विचार करना चाहिए।

आज हिन्दुस्तान का औद्योगीकरण हो रहा है। औद्योगीकरण के लिए जो इन्फ्रा-स्ट्रक्चर चाहिए उसको मजबूत बनाना है तो रेलवे सिस्टम को मजबूत बनाना होगा। औद्योगीकरण के लिए लोहे की आवश्यकता है, सीमेंट और कोयले की आवश्यकता है और उसके लिए बड़ी रेलवे लाइनों का बिछाना आवश्यक है। जहां से कोयला ढोना है, जो नए-नए कोयले के स्रोत मिल रहे हैं वहां नई रेलवे लाइनें बिछानी होंगी। जहां नए सीमेंट के कारखाने बना रहे हैं वहां सीमेंट को ढोने के लिए नई रेलवे लाइनें बिछानी होंगी। जो देश के अन्दर नए-नए खाद के कारखाने बना रहे हैं उनको खाद को पूरे हिन्दुस्तान के हर हिस्से में पहुंचाने के लिए हमें बड़ा रेलवे लाइनों को बनाना होगा। हमारे देश के अन्दर जो कोयले बनेंगे, इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव बनेंगे, डीजल के बनेंगे, सारी चीजों को एक इलाके के से हमारे इलाके में ले जाने के लिए जो नई रेलवे लाइनें बनेंगी उन पर अरबों-खरबों रुपया व्यय होगा। यह नई रेलवे लाइनें नहों बनेंगी तो निश्चित है कि इन्फ्रा-स्ट्रक्चर नहीं बनेगा और जब इन्फ्रा-स्ट्रक्चर नहीं बनेगा तो जो हमारा आर्थिक दृष्टिकोण है, हम हिन्दुस्तान को जिस सीमा तक ले जाना चाहते हैं विरगित करके उस सीमा तक नहीं ले जा सकते। तो, आदर्ण, उपमहापति महोदय, हिन्दुस्तान में रेलवे का डेवलपमेंट हिन्दुस्तान का इकानामी के साथ इन्टरलिंक है, उसके साथ कम्प्ली-मेंटरी और सप्लिमेंटरी है। हिन्दुस्तान के आर्थिक विकास के अपने को हम पूरा नहों कर सकते जब तक हम हिन्दुस्तान की रेलवे का आधुनिक ढंग से नया दृष्टिकोण मटेनजर रखते हुए निर्माण नहीं करते। अंग्रेजों साम्राज्यवाद के जमाने में जो रेलवे लाइन का निर्माण हुआ था उसका लक्ष्य था कि मेनचेस्टर या लंकाशायर में जो

औद्योगीकरण हो रहा था, पूरे योरोप में कारखानों में जो कच्चे माल की आवश्यकता थी उसको दुनिया की भिन्न-भिन्न कालोनियों में पहुंचाते थे और वहां के बने माल को रेलवे लाइनों के माध्यम से बेचते थे। तो उनका रेलवे लाइन बनाने का दृष्टिकोण शोषण का था। लेकिन जब हमारा देश आजाद हुआ तो हमारा दृष्टिकोण उससे बिल्कुल भिन्न है। हमारा दृष्टिकोण है पूरे हिन्दुस्तान का विकास करना, हिन्दुस्तान के पिछड़े हुए इलाकों का विकास करना। जो हम हिन्दुस्तान की दुनिया के अन्य विकसित राष्ट्रों के मुकाबले खड़ा करना चाहते हैं, उसके लिए जो हम औद्योगीकरण करना चाहते हैं, उसके लिए जो नयी तकनीक और नयी टेक्नोलोजी के आधार पर इंडस्ट्रियल और एग्रीकल्चरल प्रोडक्शन को बढ़ाना चाहते हैं। इन सारे कामों को करने के लिये हमें रेलवे लाइनों का पूरे देश के पैमाने पर विस्तार करना होगा। उस की पूरी योजना बना कर विकास करना होगा। तो इस के लिये पैसे की आवश्यकता है। अरबों, खरबों रुपये का आवश्यकता है और ऐसा नहीं कि लोग मांग न करते हों राजस्थान में, कन्या कुमारी में तमिलनाडु में कि वहां रेलवे लाइनें बनायी जायें, बल्कि मैंने देखा है कि जिन संसद सदस्यों ने लोकसभा में और राज्य सभा में इस बहस में भाग लिया है, केवल विरोधी दल के नेताओं ने जित-जित स्कीमों की मांग की है उन्हीं में पता नहीं कितना रुपया खर्च होगा और जैसा कि मैंने लोक सभा और राज्य सभा के प्रोसीडिंग्स को पढ़ा है, केवल उन मांगों को पूरा करने के लिये खर्च का हिसाब लगाया जाये तो उस के लिये हमारा यह पूरा बजट भी कम होगा। तो हमें एक संतुलित दृष्टिकोण अपनाना पड़ेगा। हम अपने देश के विकास के लिये इस संसद में आये हैं। तो चाहे सरकारी पक्ष के सदस्य हों या विरोध पक्ष के सदस्य हों जब राष्ट्र के विकास का सवाल आता है तो उस के लिये वह अपने को तैयार करें और राष्ट्र की जनता को भी तैयार करें ताकि नया हिन्दुस्तान और एक शक्तिशाली हिन्दुस्तान बनाने के लिये यहां की जनता आगे आये और रियोर्स मोबिलाइजेशन के काम में वह सब सरकार को मदद करें।

इसलिये मैं सरकार के दृष्टिकोण से सहमत नहीं हूँ कि जो अपोलोजिटिक रवैया सरकार अपनाती है कि प्राइस राइज का बहुत हल्का मचा हुआ है इस लिये और टैक्स नहीं बढ़ाना है या रेलवे बजट में ऐसे काम नहीं करना है कि जिस की कोई आलोचना करे। यह दोनों बातें एक साथ नहीं हो सकतीं। देश का विकास भी हो जाये और हमारी आलोचना भी न हो यह दोनों एक साथ नहीं हो सकते। हम सब को इमेज भी बनी रहे और देश का विकास भी हो जाये इस दृष्टिकोण से राष्ट्र का विकास नहीं होता। मैंने पहले ही सिधिया जी और वंसी लाल जी को देश की करोड़ों जनता की तरफ से धन्यवाद दिया है और मैं उन का अभिनन्दन करता हूँ कि पिछले वर्ष में रेल मंत्रालय ने जितना काम किया है उस काम के लिये हम राष्ट्र की ओर से उन को धन्यवाद देना चाहते हैं। चाहे माल की ढुलाई हो या किसी और काम में हो रेलवे ने प्रगति की है। अभी वंसी लाल जी ने अपने वरत भाषण में कहा है कि : सदन को जान कर प्रसन्नता होगी कि चालू वर्ष 1985-86 के दौरान रेलवे में माल यातायात की ढुलाई के लिये जो लक्ष्य रखा था वह 1984-85 में रखे गये लक्ष्य की तुलना में 14 मिलियन टन अधिक था जब कि चालू वर्ष के पहले 9 महीनों में गत वर्ष की इस अवधि की तुलना में लगभग 16 मिलियन टन अधिक माल यातायात का लदान हुआ। यह लदान चालू वर्ष की इसी अवधि के लिये निर्धारित लक्ष्य से 4 मिलियन टन अधिक है।"

यह हमारी रेलवे की उपलब्धि है और यह जितनी ज्यादा बढ़ेगी उतनी ही एकोनामिक एक्टिविटी तेज होगी और जब इकोनामिक एक्टिविटी तेज होगी तो हम देख सकते हैं कि हमारा देश विकास की ओर किम सीमा तक जा रहा है और देश कितना विकसित हो रहा है।

मुझे इन बातों के साथ आदरणीय सिधिया जी से कुछ और बातें कहनी हैं। पहली बात तो यह कहना है कि वह जिस इलाके से आते हैं वह पूरे मध्य प्रदेश से ले कर इटावा जो उत्तर प्रदेश में है तक फैला हुआ है। इस इलाके में डाकू हैं

और पूरे इलाके में संचार का कोई माधन नहीं है। ग्वालियर भिड़, मुरैना आदि डाकूग्रस्त इलाके हैं। चम्बल की घाटी है वहां से इटावा तक के लोग रहने वाले बहादुर इंसान हैं और उन की जीवन ज्योति विलुप्त है। मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगा कि इटावा से भिड़ मुरैना, चम्बल घाटी होकर बड़ी रेल लाइन युद्ध स्तर पर काम करके बनाये, 20 साल में नहीं दो साल में बनाये। तब सरकार डाकू उन्मूलन अभियान में भी सफलता प्राप्त कर सकेगी। यह जो इलाके हैं वहां संचार के माधनों का हमेशा मे रहा है, वहां यातायात के साधन बढ़ाए जायें तभी प्रगति संभव है। (समय की घंटी)

आदरणीय उपसभापति महोदय, मुझे निवेदन करने दीजिए। मुझे रेलवे पर बोलना है। अभी तो पूर्वी उत्तर प्रदेश और बिहार के बारे में कहना है जो कि बहुत पिछड़े हुए इलाके हैं।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Other Members of your party will not get time if you take more time.

श्री कल्पनाथ राय : आदरणीय उपसभापति महोदय, श्रीमती इंदिरा गांधी ने 1972 में जब रेल मंत्री ललित नारायण मिश्र थे, छितीनी में जो उत्तर प्रदेश और बिहार को जोड़ने वाली लाइन है उनमें एक पुल जो नीचे डाली थी और 10 लाख जनता के बीच में इस बात की घोषणा की कि इस रेलवे के पुल का निर्माण जल्दी होगा। मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि वह उत्तर प्रदेश और बिहार को जोड़ने वाले इस पुल के निर्माण के लिए तत्काल कदम उठाये।

आदरणीय उपसभापति महोदय, भटनी से बनारस पूर्वी उत्तर प्रदेश की एक छोटी रेल लाइन है, इसे बड़ी लाइन में बदलने का निर्णय 1976 में हुआ। 1977 में 162 किलोमीटर इस रेल लाइन पर 54 करोड़ रुपये खर्च होने का अनुभाव था, लेकिन 1976 से 1986 के बीच यह 11 करोड़ ही रुपया इस पर खर्च हुआ है। इस सदन के अंदर रेल मंत्री पंडित

[श्री उलादथ राय]

कमलापति त्रिपाठी ने घोषणा की कि 1985 तक वह रेल लाइन बन जाएगी, केशर पांडे ने सदन में घोषणा की कि 1984 तक वह लाइन बड़ा लाइन में बदल जाएगी, पं० सी० सेठी ने घोषणा की कि 1985 तक वह बड़ी लाइन बन जाएगी। अब नये मंत्री बने हैं ...

श्री सत्य प्रकाश मालवीय (उत्तर प्रदेश): अब मंत्री जी काम करते हैं, घोषणा नहीं करते।

श्री कल्पनाथ राय : उन्होंने इस बारे में क्या सोचा है, वह बतायें। महोदय, उत्तर प्रदेश 12 करोड़ की आबादी का प्रदेश है, गोरखपुर, बस्ती, देवरिया के लोग विवेणी ऐक्सप्रेस से बड़ी लाइन पर चढ़ते थे और सबेरे इलाहाबाद आ जाते थे, लेकिन गोरखपुर से भदनी तक बड़ी लाइन बन गई और भदनी से बनारस के बीच में छोटी लाइन है, परिणामस्वरूप गोरखपुर, देवरिया, बस्ती के लोग इलाहाबाद बड़ी कठिनाई से पहुंच सकते हैं। उन्हें लखनऊ आना पड़ता है और वहां से इलाहाबाद जाना पड़ता है। इस तरह लाखों लोगों को न्याय पाने के लिए जब इलाहाबाद जाना पड़ता है तो कठिनाई होती है क्योंकि आधी लाइन छोटी है और आधी लाइन बड़ी लाइन है। इलाहाबाद वह लोग आना से नहीं जा सकते। मेरा रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि वह इस पर गम्भीरता से विचार कर इसे पूरा करावें।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Two minutes- Not more than 1 at.

श्री कल्पनाथ राय : मैं खत्म करता हूँ, आप चेयर पर हैं, थोड़ा समय दीजिए। महोदय, इन्होंने 7वीं पंचवर्षीय योजना में 150 करोड़ रुपया रखा है और 50 करोड़ रुपया इस साल के बजट में रखा है और अगले 5 साल में 140 करोड़ रुपया रखा है। तो 150 करोड़ रुपए से क्या होगा। प्रधान मंत्री जी ने घोषणा की है कि आन-गोइंग प्रोजेक्ट्स को पहले हम कम्प्लीट करेंगे। तो उन आन-गोइंग प्रोजेक्ट्स के ऊपर 700 करोड़ रुपए का खर्च होगा। रेल मंत्री जी कहते हैं कि आज 700 करोड़ रुपये खर्च होगा और अगले पांच वर्ष के बाद यह रुपया 1400 करोड़

रुपये हो जायेगा जब कास्ट एक्वालेशन होगा। आपने केवल 150 करोड़ रुपये सातवीं पंचवर्षीय योजना में रखा है या इसलिए कहना चाहता हूँ कि यह रुपया बहुत कम है। मैं प्रधान मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा, प्लानिंग कमीशन के डिप्टी चेयरमैन महोदय श्री मनमोहन सिन्हा जी से निवेदन करना चाहूंगा कि सरकार के माध्यम से, देश की जनता के माध्यम से आदरणीय मिथिया जी, बंसी लाल जी से निवेदन करना चाहूंगा कि आन-गोइंग प्रोजेक्ट के लिए सातवीं पंचवर्षीय योजना में कम से कम 700 करोड़ रुपया रखा जाए। इन शब्दों के साथ मैं आदरणीय मिथिया जी का, देश के प्रधान मंत्री जी का जनता की तरफ से अभिनन्दन करते हुए इन विनियोग विधेयक का समर्थन करता हूँ।

SHRI ALADI ARUNA ALIAS V. ARUNACHALAM (Tamil Nadu): Mr. Deputy Chairman, I would like to say a few words on the Appropriation Bill and the recommendations of the Third Report of the Railway Convention Committee Presented to Parliament on 21st February, 1986. From the inception the Ministry of Railways was functioning independently and effectively. Unfortunately since 1984 three independent Ministries—Railways, Civil Aviation and Shipping—have been amalgamated into one unit, viz. the Ministry of Transport. The merger of the three Ministries is unwarranted and unwise. It would affect their fruitful performance. I am not questioning the propriety of the Government regarding introduction of any Ministry or abolition or bifurcation. It is the prerogative of the Government. I know. But the duty of a responsible Member is to point out the merits and demerits of the administration. It is true that the Transport Ministry is designed on the pattern of some Western countries. But then in those countries the responsibility of the Government is very less. Mostly transport is under the absolute control of private agencies rather than Government. The responsibility of the

Government is only to formulate the policy and the principle. But in our country with the exception of shipping all the responsibility rests with the Government. It is not an easy task to control them under a single Ministry. Therefore, I request the Government that bifurcation of the Ministry is necessary as it was functioning earlier.

The Ministry of Transport has claimed some credit for its effective performance in net tonne kms per wagon per day, net load of freight traffic, passenger traffic, etc. It seems that our Minister has been quite complacent with his performance. But in reality in most of the areas the performance of the Ministry is quite far from satisfactory. Now we are in the first year of the Seventh Five Year Plan. The balance sheet of the Sixth Five Year Plan clearly exhibits our genuine "efficiency and endeavour". Under the Sixth Five Year Plan the Ministry of Railways programmed to renew the track to the extent of 14,000 kms but the completion of work is only 9541 kms. Similarly, the Sixth Plan envisaged electrification of 2800 kms against which our achievement is merely 1522. So, in important sectors our achievement has not at all been satisfactory. The inefficiency of the railways in the lower levels has enlarged in the area of ticketless travellers. The number of ticketless travellers was 42.77 lakhs in the year 1982-85, it increased to 61.67 lakhs in the year 1983-84, then it further enhanced to 67.71 lakhs in the year 1984-85. This year also it has been accepted by the honourable Minister in his speech that the number of ticketless travellers has increased by 14.2 per cent. In the circumstances, an educative programme is necessary, not to the public but to the officers at the lower levels.

It has been proudly mentioned that there is an increase in the average distance travelled from 67 kms to 68 kms. That is there is only a 1 km. increase. But the honourable Minister has failed to mention that the growth rate has declined. From the year 1980-

81 to 1981-82, the growth was 1.9 km. Then, from the year 1981-82 and 1982-83, the growth rate has been 2.5 km. Then, in the year 1983-84, Sir, it was 4.9 kms. But last year, Sir, the growth rate declined to 1 km. But the Minister has proudly mentioned 67 or 68.

Then, Sir, with regard to the developments in the Railways like forming BG lines, conversion of gauges, track renewals, electrification projects and other projects, expansion schemes, etc., I have to mention that Tamil Nadu has been greatly neglected by the Ministry of Railways. I may remind this House that despite adequate infrastructural facilities been available there and despite other resources being available there and despite the co-operation of the State Government, the Ministry of Transport did not want only come forward to expand the Integral Coach Factory at Madras which is creating a record production and profit which is a remarkable achievement. Instead, Sir, the Ministry has decided to open another coach factory at Kapurthala at a cost of Rs. 1,080 crores with a capacity of 1000 coaches....

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: It is only 180 crores.

SHRI ALADI ARUNA alias V. ARUNACHALAM: Yes, it is Rs. 180 crores. Thank you. Sir, the Integral Coach Factory at Madras has been functioning for the past thirty year. The installed capacity is less than 800. But it is producing much more than that. When our State Government is prepared to co-operate and when other facilities are available, the Government is starting another factory in Kapurthala with a political motive. Instead of implementing the expansion of the Integral Coach Factory at Madras, Sir, opening of another factory at Kapurthala is politically motivated. The leaders who lavishly speak of national integration, national unity, national spirit, national sentiments, are mostly, in practices, are more parochial and narrow-minded than the regional leaders.

[Shri Aladi Aruna alias V. Arunachalam]

Sir, I am pleased to state that a provision of Rs. 370.50 crores has been made for new lines, for the restoration of dismantled lines, for electrification projects and for metropolitan projects. But it is painful to mention that out of this amount of Rs. 370 crores, Tamil Nadu is getting merely Rs. 11.50 crores. Sir, this is a very poor and meagre amount for the projects including the Karur-Dindigul project and the Madras rapid transit system project in Madras City between Madras Beach and Luz. It has been mentioned by our Minister that there is a significant progress in the working of the Karur-Dindigul project. But, Sir, this is misleading statement. The implementation of the project is just crawling due to paucity of funds. The allocation of Rs. 3.8 crores is very meagre. In spite of the repeated demand by the State Government and the other agencies, the Government has so far not come forward to complete the work within a specified period. Similarly, the allotment for the Madras rapid Transit System in Madras city between Madras Beach and Luz is quite insufficient. The amount required is Rs. 53.46 crores, but the present allotment is only Rs. 4 crores. If any important project is to be undertaken in a city, it should be completed quickly because it affects the entire transport system in the city. Therefore, this must be completed within two or three years.

Now, Sir, I would like to say something about the facilities of train services. I must thank the Minister for changing the schedule as far as the Tamil Nadu Express is concerned.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please finish quickly.

SHRI ALADI ARUNA alias V. ARUNACHALAM: Of course, the Tamil Nadu Express is starting at a convenient time at Madras. But, Sir, from Delhi, it is not leaving at a convenient time. Definitely it is not convenient. It is starting at 11 o'clock at

night. It should be advanced to 9 o'clock.

About 200 passengers, belonging to Tirunelveli, used to travel from Bombay to Tirunelveli by the Jayanti Janata Express, Dn 81, which is running between Bombay VT and Kanayakumari. After the arrival of the train, these passengers have to get down to catch buses and they have to face many difficulties. So my suggestion is that two more second class sleeper coaches may be attached with the Jayanti Janata Express exclusively for Tirunelveli passengers and those coaches may be detached at Nagarcoil and thereafter they may be attached with any passenger train from Nagarcoil to Tirunelveli.

Sir, owing to heavy flood, the operation of Janatha Express running between Madras and Tuticorin was suspended before six months. Now the service has been restored, but not as it was earlier. But the service has been restored up to Madurai. I request the Railway Minister to extend the service up to Tuticorin as it was available in the past.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You can resume your speech in the afternoon. The House is adjourned till 2.30 p.m.

The House then adjourned for lunch at thirty-one minutes past one of the clock.

The House reassembled after lunch at thirty-three minutes past two of the clock, Mr. Deputy Chairman in the Chair.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Aruna Aladi, you have to resume your speech.

SHRI ALADI ARUNA alias ARUNACHALAM: The time schedule of Nellai Express from Tirunelveli is quite inconvenient. It starts from Tirunelveli at 6.30 p.m. and reaches Madras next day after 10.00 o'clock morning. Because of this late arrival, entire morning hours are wasted for finding lodges and other purposes. The time schedule of the Nellai

Express No. 120 must be advanced to 4.30 or 5.00 P.M. so that the train will reach Madras before 9.00 A.M. the next morning.

As far as Tamil Nadu is concerned, development in Railways is not at all satisfactory. Either taking up the new projects or extending the existing ICF or increasing the electrification or conversion of metre-gauge to broadgauge and construction new lines, our demands are mostly neglected by the Ministry. With these words, I conclude.

श्री महेंद्र मोहन मिश्र (बिहार) : उपसभापति महोदय 10 मार्च को भी रेलवे बजट पर हमने भाषण दिया था और सौभाग्यवश उस दिन मंत्री जी की साल गिरह भी थी। वे कहते हैं कि उस दिन आपने मेरे लिए बड़ी आलोचना की थी, लेकिन यह नहीं समझते हैं कि आपने इतना सुन्दर बजट रखा जिसकी मैंने काफी तारीफ भी की थी। मैंने कहा कि इतना संतुलित बजट है, जनहित को ध्यान में रखते हुए, कर्मचारियों को ध्यान में रखते हुए, आर्थिक व्यवस्था को और 90 प्रतिशत लोगों को ध्यान में रखते हुए रखा गया है। मैंने तारीफ भी की थी और कहा था सचमुच में पहली बार आपने नार्मल बजट से डिपार्चर किया है। जैसा कि हमारे कल्पनाथ राय जी ने कहा कि अगर सारा बजट भारतवर्ष का ही खत्म हो जाएगा, तो समस्याओं का निदान नहीं होगा।

श्रीमान्, कहावत है 'एक अनार और हजार वीमार'। यही समस्या हमारे माननीय मंत्री जी की है। यह बात सही है—मैं बजट पर नहीं जाऊंगा जो अनुदान की स्वीकृति के लिए आया है, अभी पैसा की स्वीकृति मांग रहे हैं। हम चाहते हैं कि जो आपकी समस्या है, अधिक से अधिक सारे बजट का शत प्रतिशत आपके रेलवे मंत्रालय को मिलता रहे।

मैं चाहूंगा कि यह सिफारिश करे सदन कि हमारी इस बात की, यातायात की जो इतनी बड़ी समस्या है, आर्थिक विकास में—आज हम उस ओर जा रहे हैं, हम इक्कीसवीं शताब्दी की बात करते हैं।

हम आर्थिक विकास की बात करते हैं। सबसे 'चीपेस्ट ट्रांसपोर्ट' हमारी रेल की सुविधा है चाहे रेल से माल ढोने की बात हो, चाहे आदमी ढोने की बात हो, सब से सुलभ और कम कीमत पर यही यातायात है। हम कलकत्ता से बम्बई एक सौ या सवा सौ रुपये में चले जाते हैं। ऐसा और कोई भी यातायात नहीं है।

यह सही बात है, जैसा कि श्री कल्पनाथ राय जी ने कहा कि विकास की बात तो हम सब करते हैं, सारे प्रांतों के लोग चाहते हैं कि गाड़ियां बढ़ें, नई गेज कनवर्शन हो। यह सब सुविधायें बढ़ें, अच्छी बात है, लेकिन जब टंक्स लगाने की बात आती है, तो राजनीतिक महील बनता है। अभी हमारे बिहार में खास करके जनता पार्टी ने पिछड़ेंपन की बात को लेकर आंदोलन किया। उनका दिल साफ नहीं है। मैं इसके साथ ही मानना हूँ कि आर्थिक दृष्टि से हम कमजोर हैं, हमारी आबादी घनी है, हम अपनी सरकार से भी मानते हैं कि उनकी समस्या है, फाइनेंशल कंस्ट्रेंट्स हैं। मैं जानना चाहूंगा, क्योंकि उस पर हमने दस तारीख को भी कहा था, लेकिन आज समय की कमी के कारण इसके बारे में कुछ नहीं कहूंगा।

मैं दोन्तीन बातों की ओर आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ। आज यह बात सही है कि जो विकास के लिए अनुदान, जो पैसा आपको मिला है नई लाईन के लिए वह पंच वर्षीय योजना में 350 करोड़ है और गेज कनवर्शन के लिए 150 करोड़ है। जो आपका सर्वे है, प्लान आउटले है, वह 1500 करोड़ है और नई गेज कनवर्शन के लिए 700 करोड़ है। उतनी राशि आपके पास नहीं है, लेकिन फिर भी हम यह बात भी मानते हैं कि प्रधान मंत्री जी ने इस बात का निर्देश दिया है कि आप उन्हीं कामों को लें, जिन कामों को आपने शुरू कर दिया है। यह बहुत अच्छी बात है। इसको मैंने 10 मार्च को भी कहा था कि साहब यह बात नहीं कि कुछ वहां पर काम, कुछ काम वहां पर किया, कुछ वहां शुरुआत का और सब

[श्री महेन्द्र मोहन मिश्र]

टोटल साल में जोड़ा तो कुछ नहीं मिला। यह योजना आपकी ठीक है। लेकिन एक बात में कहना चाहता हूँ कि आप ट्रांसपोर्ट की, यातायात की एक पालिसी निर्धारित करें और यह हमारी आबादी और पिछड़ेपन को भी ध्यान में रखते हुए करें।

श्रीमन्, दुर्भाग्यवश मैंने उस दिन भी कहा था और आज भी कहूँगा कि बिहार भाग्यवान रहा है कि उसने चार-चार रेल मंत्री दिये, केदार नाथ पांडे और हमारे ललित बाबू का बड़ा योगदान रहा। 600 किलोमीटर ब्राडगेज जो कटिहार से लखनऊ और दिल्ली से बाराबंकी तक है, बड़ी लाईन दी। यह कोई आसान बात नहीं है। कोई भी नया मंत्री आज 600 किलोमीटर की लाईन नहीं दे सकता। यह हमारी सरकार की उपलब्धियाँ हैं। जनता पार्टी ने दो-तीन साल में, श्रीमन्, पुलेजा घाट-घाट से सोनपुर चार किलोमीटर तक बड़ी कठिनाई होती थी—मधु दण्डवते जी एक अच्छे ईमानदार, निष्ठावान रेल मंत्री थे, इसमें कोई दो मत नहीं हैं, लेकिन उनको भी कहते-कहते थक गये। लेकिन आखिर में जब वह जाने लगे, तो स्वीकृति दे गये। तो सवाल है कि 600 किलोमीटर हम बढ़ते हैं, पर आज जनता पार्टी के लोग रास्ता रोको, रेल रोको अभियान चलाते हैं और लोगों को गुमराह करना चाहते हैं कि विकास हमीं नहीं कर सकते हैं, लेकिन इसके माने यह नहीं—मैं चाहूँगा कि अगले वर्ष में भी जो योजना बनायें, तो इस ओर हमारे ख़ास करके पूर्वी उत्तर प्रदेश, बिहार, उड़ीसा, असम इन सब के बारे में मैंने उस दिन भी कहा था और आज भी कहना चाहता हूँ कि बिहार में सात करोड़ की आबादी है, उत्तर प्रदेश में 11 करोड़ की आबादी है, हम गरीबी रेखा के बहुत अण्डर हैं और ट्राइबल्स के लिए छोटा नागपुर की तरफ आ जायें, वहाँ साधनों की बहुत कमी है। हजारीबाग और दुमका एक ऐसा ट्राइबल क्षेत्र है, श्रीमन्, जो कि अभी तक रेल मैप पर नहीं आया है। हजारीबाग सब से पुराना जिला है, दुमका सब से पुराना

जिला है, लेकिन वह रेलवे मैप पर नहीं है। दुर्भाग्यवश अड़तीस जिलों में एक ऐसा हमारा जिला है जोकि रेलवे लाइन पर नहीं है।

हम जानते हैं कि 50 प्रतिशत आपको ट्रैक्स का रेन्युअल करना है, 30 प्रतिशत बोगीज को रेपेयर करना है, यह सारी समस्याएँ हैं, यह मैं जानता हूँ। लेकिन दो-तीन बातें मैं कहना चाहता हूँ।

अब सरीन कमेटी ने एक रिपोर्ट दी है। इसमें उन्होंने कहा है कि न्यूनतम साईंस और टेक्नालोजी एप्लाइ करके कैसे नये अच्छे डिब्बे कम दामों पर बनें और उपयोगी इंजिन बनें, इसके लिए साईंस एण्ड टेक्नालोजी में रिसर्च और डेवेलपमेंट का जो विग है, इसके बारे में सरीन कमेटी ने एक रिपोर्ट दी है। अब जैसा सुनने में आया है कि आप उस पर सोच भी रहे हैं कि किस तरह से रेलवे में रिफॉर्मस हों, उसके ऊपर सरीन साहब की रिपोर्ट आयी है, उसका आप मंथन कर रहे हैं, कुछ अपनाए भी हैं। लेकिन मैं चाहूँगा कि गहराई से सरीन साहब की रिपोर्ट के अनुसार साईंस एंड टेक्नालोजी को अपनाए कि किस तरह से कम दामों में दूसरे मुल्कों में, जैसे हमारे जापान में तेज गाड़ियाँ चलती हैं, रूसिया में चलती हैं, फ्रांस में चलती हैं, ऐसी सब जगहों पर जायें और देखें कि कैसे कम दामों में हमारी साईंस और टेक्नालोजी से आगे बढ़ सकते हैं। यह बहुत बड़ी समस्या है उस दिन भा मैंने कहा था कि यातायात में सुधार के बारे में हमारा विकास नहीं हो रहा है। हम लोग बहुत पीछे हैं। मैं मानता हूँ कि हमारे पास अभी पैसे की कमी है, लेकिन दो-एक मुद्दा मैं कहना चाहता हूँ। आपने यह ठीक कहा है कि 1984-85 और 1985-86 की तुलना में उसी साधन में, जो साधन आपके पास हैं गाड़ी, डिब्बे, आदमी और कर्मचारी, उन्हीं साधनों से काफी उपलब्धि प्राप्त की है, 10 परसेंट आपका उत्पादन बढ़ा है और यह कर्मचारियों की निष्ठा के कारण है और आपकी

मेहनत और उनके साथ व्यवहार से हुआ है। उनके साथ समझौता करके उनकी गिवेन्सेस का काम बिया है। उसी तरह से जो गरीब जनता, देश की बनता है, उनके हम प्रतिनिधि हैं, आप जो नल-मैनेजर से कहें कि वे हमसे भी संपक करें, हमारी समस्याओं को सुनें और विचार करें। अब छोटी-छोटी बातों के लिए रेल मंत्री का ध्यान आकृष्ट करते रहें, यह कुछ उचित नहीं लगता। अभी पी०एल०टी० में हमारे रामनिवास मिर्धा जी ने हरेक स्टेट के पी०एम०टी० डायरेक्टर और टेल फोन के जनरल मैनेजर को बुलाकर संसद्-सदस्यों से यहां बात करवायी, आप भी करवाते हैं, लेकिन मैं चाहता हूं कि अपने-अपने जोनल हैडक्वार्टर पर वहां के गालिया-मेंटरी, लोकल बोडी के लोगों को बुलाकर छोटी-छोटी समस्याओं को लेकर भी काम करना चाहिए।

उपसभापति जी, मैं दो-तीन बातें कह देना चाहता हूं कि कमी गाड़ी को मैक्सिमम कैसे यूटिलाइज कर सकते हैं। यह बात ठीक है कि यह सेंटर की है, लेकिन मैं पूछना चाहता हूं कि आपको स्टेट की भी बहुत बड़ी जवाबदेही है। हमारे पिछले मुख्यमंत्री जी 13 तारीख को आए थे, हमने कहा कि साहब रेल-बजट पर हमने भाषण दिया, हम चाहते हैं कि आप क्या योगदान देना चाहते हैं इन सारे कामों में? उसमें जो यह सारी स्कीम हैं, क्या उसमें 50 परसेंट योगदान देना चाहते हैं? मैंने उस दिन भी कहा था कि आप इसमें योगदान करें कि छोटी-छोटी योजनाएं बनाए स्टेट्स की, जिसमें 50 परसेंट आप सबसिडाइज करके, 50 परसेंट सबसिडी देकर के उसको पूरा करें। जैसे हमारे भाई कल्पनाथ जी ने कहा छितीना ब्रिज के बारे में, 1972 में हमारी प्रधानमंत्री स्वर्गीय इंदिरा जी के हाथों इसका शिलान्यास हुआ था, लेकिन दुर्भाग्यवश बिहार और उत्तर प्रदेश की राशि के आवण्टन के कारण वह नहीं बन पा रहा है। मैं चाहूंगा यह बहुत दिनों से लंबित है, इसको तुरन्त पूरा करा दें। इसके लिए दोनों मुख्यमंत्रियों को

बुलाकर इसमें निर्णय कराकर पूरा करा दें।

दूसरी बात मैं कहना चाहूंगा कि हमारे उत्तरी बिहार मुजफ्फरपुर-पटना में महानगरी एक्सप्रेस के लिए बिहार सरकार ने लिखा था है, यह छह-छह घंटा बनारस में बैठ जाती है, इसको पटना में लाएं। इसी तरह गोरखपुर से बागबे की गाड़ी है, उसको गोरखपुर से मुजफ्फरपुर तक लाएं, यह काम उसी बागी को उसी इंजन से ला सकते हैं थोड़ा सा एडजस्टमेंट करने पर। थोड़ा सा एडजस्टमेंट करने से यह काम हो सकता है। मैं चाहूंगा कि रेलमंत्री जी इस बात की ओर ध्यान दें।

अभी बहुत खुशी की बात है कि दो-दो गाड़ियां सुपर-फास्ट ट्रेन एक नई दिल्ली से गोहाटी दी है, जो पटना होकर ले जा रहे हैं और दूसरी लखनऊ से गोहाटी। आसाम-मेल की बात करता हूं, उसको क्या हो गया? यह ऐसी गाड़ी है हमारे नार्थ-बिहार की ललित बाबू जी मर गए, उन्होंने गाड़ी दी थी। एक ही गाड़ी बरौनी से दिल्ली आती है। हम उत्तरी-बिहार के, कटिहार के लोग अपने क्षेत्र होकर सीधे दिल्ली नहीं आ सकते हैं। आसाम मेल द्वारा गोहाटी जाने के लिए दो-दो गाड़ियां हैं, लेकिन गोहाटी को मुजफ्फरपुर-गोरखपुर होते हुए ले जाते हैं, तो इसमें आपको क्या आपत्ति है? मैं नहीं समझता। हमारे कुछ पदाधिकारी, जिनके नाम मैं नहीं लूंगा, कहते हैं कि हमारे पटना वाले लोग बिगड़ते हैं। मैं चाहता हूं कि इसको आप देखें। इसमें हमारे विरोधी भाई राजनीतिक लाभ उठाना चाह रहे हैं। मैं मानता हूं कि आपकी मंशा साफ है और आप चाहते हैं कि हमारा पिछड़ा क्षेत्र है, उत्तरी बिहार और पूर्वी बिहार, उसको हम रेल के हैड पर मजबूत ढंग से लाएं।... (समय की घंटी)

दो-तीन बात और कहकर खत्म करता हूं, ज्यादा समय नहीं लूंगा। नार्थ बिहार और साउथ बिहार का जो यह मुकामा पुल है, स्टेटिस्टिकल पोजीशन हम कभी-कभी ऐसे कट जाते हैं।

[श्री महन्द्र मोहन मिश्र]

श्रीभाग्यवश हमारी इन्दिरा जी ने 1982 में गंगा पुल का उद्घाटन किया रोड ब्रिज का, दुर्भाग्यवश हमारी प्लानिंग कमजोरी थी, उसमें रेलवे को नहीं जोड़ा। अगर जोड़ दिया जाता तो हमारी समस्या हल हो जाती। इसलिए रेल ब्रिज पटना, जिसका शिलान्यास भी इन्दिरा जी ने कर दिया, उस पर भी आप विचार करें और कार्यवाही करें। आप कम से कम 25 स्कीमों का सर्वे करा रहे हैं, लेकिन उसके काम के लिए धनराशि का आवंटन नहीं किया है। इसी तरह से जैसा कि कल्पनाथ जी ने कहा भटनी और वाराणसी करीब-करीब लाइन, मिट्टी और पुल बर्क चला हुआ है, लेकिन पैसे के आवंटन से रुका पड़ा है। मैं चाहूंगा कि अगर वह भी जल्दी पूरा करना है, तो उसके लिए कार्यवाही करें। आपने आरा-सासाराम को नेशन-लाइज किया, फतुआ को नेशनलाइज कर दिया, लेकिन उस पर आप काम नहीं कर रहे हैं। 10 वर्ष के बाद जो प्रोजेक्ट 10 करोड़ का है, 20 करोड़ का हो जाएगा। इसलिए अगर इसको लेना है तो कुछ टाइम-बाउण्ड प्रोग्राम कीजिए कि इतने समय में हम हर स्थिति में करने जा रहे हैं, नहीं तो खाली राष्ट्रीयकरण होगा और काम नहीं, तो उचित नहीं होगा। फतुआ, आरा-सासाराम जो सबसे पिछड़ा इलाका है, उस क्षेत्र में हमेशा जो चोरी-डकैती की बात होती रहती है। इसी तरह बिहार को मध्य प्रदेश से जोड़ने के लिए—मनोरमा पांडे का क्षेत्र है—लाइन डेहरी ओन-सोन से भवदियापुर तक बनाई जाये। थोड़ी ही दूर में मध्य प्रदेश आ जाता है। बिहार के लोग पलामू के लोग बस से जाते हैं। अगर लाइन हो जायगी तो आसानी से मध्य प्रदेश और बम्बई की ओर जा सकते हैं।

एक बात और कहूंगा। रेलवे टिकट के रिफंड में 50 परसेंट काट लेते हैं। मैं इस लाजिक को समझ नहीं पाता। ठीक है, रिटर्न करने की सुविधा बना दी है, स्टेशन पर भी लौटा सकते हैं। लेकिन पहले एक स्लेब था कि 24 घंटे पहले 30 परसेंट, उससे पहले 20 परसेंट

आदि। आज यह है कि स्लीपर, सुपर-फास्ट का तो सब जायगा ही, टोटल फेयर का भी 50 परसेंट कटना है। किस लाजिक से आप ऐसा करते हैं? इस के बारे में भी विचार करें।

यह बात ठीक है कि एक्सीडेंट का नम्बर घट गया है, आसाम मेल में 10 तारीख को सगरिया में एक्सीडेंट हो गया था। पहले एक्सीडेंट का नम्बर 622 था, अब 599 है। जितनी रिपोर्ट्स आई हैं उनके अनुसार ह्यूमन एरर जिम्मेदार है (समय का घटा) हम आपके शुक्रगुजार हैं। हमारे मंत्री जी भी उसी क्षेत्र से आते हैं, दक्षिण बिहार के हैं, उत्तर बिहार की बात नहीं करते। मैं शुक्रगुजार हूँ कि उन्होंने मुझे समय दिया।

एक बात और। सफाई के ऊपर भी आपका ध्यान गया। मैं कहना चाहता हूँ कि राजधानी, डीलक्स सब बड़ी अच्छी गाड़ियाँ हैं, बड़ी सुविधा है। लेकिन आप मुजफ्फरपुर से मोतीहांगी की तरफ चले जाइए, बिजली, पंखा सबकी व्यवस्था है, पर है कुछ नहीं। एक दफा गोरखपुर चले जाइए। आप बगहा, दरभंगा, सकरी गए? नहीं गए उस क्षेत्र में। उन क्षेत्रों के डिब्बों की हालत देखिए। पैदल एक क्षेत्र में दौरा किया। ऐसी खराब व्यवस्था गाड़ियों की है, चाहे आप फर्स्ट क्लास में चले जायें या सेकिड क्लास में। इन शब्दों के साथ मैं नौजवान मंत्री से कहगा—विरोधी दल से तो हम झूज लेंगे—कि आप पिछड़ेपन और आवादी के दृष्टिकोण से व्यवस्था करें, जिस दृष्टिकोण को प्लानिंग कमीशन ने भी माना है। बड़े मंत्री ने उस सदन में घोषणा की है, मैं चाहूंगा कि नौजवान मंत्री इस सदन में कुछ घोषणा करें, हमें आसाम मेल दें, नहीं तो मैं सचमुच में कहना चाहूंगा कि मैं अनशन पर बैठ जाऊंगा अगर हमें आसाम मेल नहीं देंगे। हम जानते हैं कि अगर आप हम को आसाम मेल नहीं दे सके तो यह इस क्षेत्र के साथ अन्याय करना होगा। तो निश्चित तौर पर आप आसाम मेल को गोरखपुर मुजफ्फरपुर हो कर जाने दीजिए। इन शब्दों

के साथ मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ और साथ साथ केसरी जी को भी धन्यवाद देता हूँ ।

श्री रामानन्द यादव (बिहार) :

उपसभापति जी, मैं इस रेलवे एप्रोप्रिएशन बिल का समर्थन करता हूँ और इस अवसर पर कुछ अपने इलाके की बातों को मंत्री जी के सामने रखना चाहता हूँ । और साथ ही उनके लिए कुछ एम्प्लॉयमेंट्स भी चाहता हूँ । यह बात सही है कि रेल दुर्घटनाओं की संख्या में कमी आयी है और रेलवे के एडमिनिस्ट्रेशन में एफीशिएन्सी आयी है और रेलवे की पंचवुएलिटी में उसे मेन्टेन करने में काफी सफलता आप को मिली है और गाड़ियाँ लेट होने की शिकायत अब नहीं है । लेकिन रेलवे के सफर में व्यक्तिगत सुखा और सामान की सुरक्षा का जहाँ तक सवाल है उसमें कुछ मुश्तदी लाने की आवश्यकता है और मैं चाहूँगा कि जो रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स है उसके जरिये या और जो मेजर्स आप लेना चाहें, ल इस दिशा में, ताकि हर व्यक्ति को यह अहसास हो कि उसके जीवन और सामान को सुरक्षा रेल यात्रा में रहेगी निश्चित रूप से, और वह अपने डिस्टिनेशन पर आसानी से और आराम से पहुँच जाएगा ।

उत्तर बिहार और उत्तर प्रदेश के उत्तरी हिस्से में जो लखनऊ से लेकर बरौनी तक चला गया है वह अपने देश का सब से घनी आबादी वाला इलाका है । एक-एक वर्ग मील में 4500 आदमी वहाँ रहते हैं लेकिन यह इलाका निश्चित रूप से पिछड़ा हुआ है और गरीब इलाका है और कृषि प्रधान इलाका है । इस इलाके के लोग अगर मजदूरी करने पंजाब न जायें या बंबई और कलकत्ता न जायें, गोहाटी न जायें तो उन को पूरी तरह से भोजन नहीं मिल सकता क्योंकि वहाँ कोई इंडस्ट्री नहीं है । यह एग्रीकल्चरल एरिया है और बंबई में इन भइया नागों की संख्या आ 20 लाख है । उत्तर प्रदेश और बिहार के लोगों को वहाँ भइया कहा जाता है और पंजाब में जब फसल काटी या बोयी जाती है तो उत्तर प्रदेश और बिहार के लोग वहाँ मजदूरी करने मुजफ्फरपुर से लेकर बाराबंकी तक के लोग चले जाते हैं । ये जयन्ती जनता ट्रेन पर जाते हैं और 600,

500 लोग तक इस ट्रेन की छत पर बैठे रहते हैं । पुलिस आती है । उनको नीचे उतार देती है मगर ट्रेन चलने के समय वे फिर ऊपर चढ़ जाते हैं वहाँ जाने के लिये । अत्यन्त दयनीय अवस्था है वहाँ के लोगों की । आप किसी वरिष्ठ अधिकारी को भेज कर दिखा लीजिये कि गोरखपुर से सिवान तक कितने ही लोग इस प्रकार आते हैं । नेपाल के आदमी रक्सौल से डुमरियागंज के पुल से होकर सिवान आते हैं और वहाँ से गाड़ी पकड़ते हैं अन्यथा डुमरियागंज का पुल जब नहीं था तो म-जफ्फरपुर बरौनी हो कर आते थे और फिर दिल्ली या पंजाब जाते थे । लेकिन आज वे सीधे सिवान आते हैं । जो हमारा होम स्टेशन है और उसे आप ने देखा है कि वहाँ शौड न होने के कारण आप भी भीग गये थे । मैं यह मांग कर हा था कि हमारे यहाँ आपने जयन्ती जनता भजी बड़ा अच्छा किया लेकिन साथ ही हमें दिल्ली से लेकर गोहाटी तक वहाँ से होते हुये एक डायरेक्ट ट्रेन दे दीजिए । गरीब पैसेजर जिसको बम्बई जाता है वह वहाँ उतरेगा, पंज ब जाना है वहाँ उतरेगा । उसकी परेशानी बढेगी । हम लोग यह चाहते हैं कि असम मेल को डाइवर्ट करके दिल्ली-लखनऊ-गोरखपुर होते हुये गोहाटी तक चलाई जाय । गोहाटी की भी समस्या हल हो जाएगी । जो बड़े-बड़े अफसर बैठे हुये हैं आपके दिमाग को घुमा देते हैं । लोगों की क्या समस्याएँ हैं, किस तरह की परेशानी उन्हें होती है वे नहीं बताते हैं छत का डिव्वा स्पेशल समझा जात है इसके लिय पुलिस को घुस दी जाती है । एक दिन की बात में बता रहा हूँ कि जयन्ती जनता से आ रहा था । गोरखपुर के आगे डिस्ट्रिक्ट हेडक्वार्टर है गोडा । वहाँ पर लोग छत पर चढ़े हुये थे और पुलिस लाठी से उनको पीट रही थी । हम लोगों ने उतर कर इन्टरवेंन किया । गोडा में काफी लोग चढ़ते हैं । कई तरणों से बिहार के एम० पी० लोगों ने आपको लिख कर भी दिया था कि असम मेल को डाइवर्ट कर दिया जाए । मैं चाहूँगा कि मंत्री जी इस की घोषणा अभी कर दें । कोई तक नहीं है कि आप लखनऊ से गोहाटी दें । आप इसको यहाँ से डाइवर्ट कर दीजिए, सीधे असम को डाइवर्ट कर दीजिए ।

[श्री रामचन्द्र यादव]

देखिए कि अपने जयन्ती जनता जो दी है उसमें दो डिब्बे एड किये हैं इन दो डिब्बों को एड करने से वहां के लोगों की आवश्यकता की पूर्ति नहीं होती। इसलिये आपसे अनुरोध है कि असम मेल को डाइवर्ट कर दीजिए। (व्यवधान)। अभी मिश्र जी ने भी कहा कि सिवान स्टेशन पर आप की हाईएस्ट आमदनी है। आप अपने अफसरों से पूछ लीजिए कि पर-डे परचेजिंग टिकट कितने की होती है, सिवान स्टेशन पर, जयन्ती जनता पर? कितने पैसेजर वहां से बटते हैं और वहां किस चीज की आवश्यकता है? आपने कभी इस चीज को देखा। हमने कहा था कि काउन्टर टिकट काटने वाला बाहर खोल दिया जाए। रिक्वेस्ट की थी कि वहां पर टिकट एजेंसी बहाल की जाए क्योंकि वहां पर नेपाल के लोग भी आते हैं। बेंतिया, नेपाल आदि के समस्त लोग आकर वहां पर टिकट लेते हैं। बस से आते हैं, टिकट लेते हैं। इसलिये अनुरोध करता हूं एक टिकट एजेंसी बहाल कर दी जाए जो आपके हाथ में है। टिकट काटने का काउन्टर बाहर कर दीजिए। आपने 8 लाख रुपये सैंक्शन दिये पैसेजर शेड वहां पर बनाने के लिए आपने कुछ नहीं किया। अभी तक टेंडर भी नहीं मांगे। मैंने वहां से पूछा कि टेंडर हुआ या नहीं तो यात्रियों ने कहा कि अभी तक कुछ नहीं किया। जिसे हम वेटिंग हाल कहते हैं वह अभी तक नहीं बना। मैं चाहूंगा कि इस पर ध्यान दिया जाए। एक रेल ब्रिज पटना में बनाने की बात थी। लेकिन वह रेल ब्रिज अभी तक नहीं बना पुरी से वह कानेक्टेड रोड है उस पर एक ब्रिज बनाया जाए। स्ट्रैटजिक प्वा-यंट आफ व्यू से, जब चाइना से वार हुई उस वक्त सर्वे किया गया था। तब यह आइडिया आया कि यहां पर एक ब्रिज की जरूरत है ताकि सामान को जल्दी से उठा कर नेपाल की सीमा पर पहुंचाया जा सके। लेकिन आप का जो रुढ़ी इंजीनियरिंग इस्टीमेट है उसने इसकी जांच की, मिट्टी देखी, बड़ी जांच-पड़ताल के बाद यह फैसला किया कि यहां पर पुल बनाया जा सकता है। लेकिन अभी तक पुल नहीं बना। इन्दिरा जी ने उस पर कार्यवाही

की। मैं आप से चाहूंगा कि उस पर विशेष रूप से आप ध्यान दें। फंड इसमें कम लगाने की आवश्यकता है। एक बात 3.00 यह कहना चाहता हूं कि रेलवे मार्टिरि-
P M यल आप बड़े-बड़े इंडस्ट्रियलिट्स से खरीदते हैं, स्माल स्केल इंडस्ट्रियलिट्स से नहीं खरीदते। आप से आग्रह है कि बड़े-बड़े इंडस्ट्रियलिट्स से रेलवे मार्टिरियल खरीदना बन्द कीजिये और स्माल स्केल इंडस्ट्रियलिट्स से खरीदिये। अगर ऐसा नहीं होता तो हमारे ये छोटे लोग मारे जायेंगे। दूसरे रेलवे लैंड जो है हजारों, हजार बीघा जमीन पर अनअथोराइज्ड ढंग से सारे देश में लोग दखल करके बैठे हुये हैं। आपके जो मुलाजिम हैं उनसे मिल कर के ये रेलवे की अनअथोराइज्ड जमीन पर दखल करके बैठ जाते हैं। वहां दुकान खोलते हैं, खेती करते हैं और उससे फायदा उठाते हैं। जो फायदा रेलवे को मिलना चाहिये वह उसको न मिल कर दूसरे ले लेते हैं। अन-अथोराइज्ड ढंग से लोगों ने क्वार्टर बना लिये हैं। वहां पर दुकानें खोल दी हैं। दुकानें खोल कर पैसा कमाते हैं। रेलवे मुलाजिम पैसा लेते हैं और वे आपको नहीं देते हैं। अगर रेलवे लैंड के सारे में एक डिपार्टमेंट बनायें। उस डिपार्टमेंट के माध्यम से पता लगाइये कि आपके पास कितनी जमीन है। बम्बई की रेलवे जमीन को भी एक्यूयर किया गया। हम लोगों ने एक कमेटी मीटिंग में इस बारे में जांच पड़ताल की थी। आपकी रेलवे की भूमि का जो फायदा है वह आपके पाकेट जाना चाहिये किसी दूसरे की पाकेट नहीं। इसको रोकने की व्यवस्था की जानी चाहिये।

मैंने सिवान के बारे बात की। हमारे यहां बिहार राज्य में जमालपुर में एक रेलवे का कारखाना था। वह कारखाना धीरे-धीरे कुछ समय से खत्म होता जा रहा है। वह कारखाना उसमें पहले 45 हजार आदमी काम करते थे और आज 24 हजार आदमी भी काम नहीं कर रहे हैं। एक मात्र वह कारखाना है। जहा डीजल इंजनों की रिपेयर होती थी, सब काम होता था। उसमें काफी अच्छा-अच्छा काम होता था वह सारा काम खत्म हो गया।

अब वह कारखाना बन्द होने की अवस्था में आ गया है। मैं चाहूंगा कि इसके जीर्णोद्धार के लिये अधिक से अधिक पैसे की व्यवस्था की जाए ताकि यह पॉसिबल ढंग से काम कर सके। यह पूर्वोक्त का एक मात्र कारखाना है। (व्यवधान)

पटना शहर की आबादी बहुत बढ़ गयी है। पटना उत्तर साइड में नहीं बढ़ सकता क्योंकि उधर पटना गंगा से लगा हुआ है। यह दक्षिण साइड से रेल लाइन चलती है उस रेल लाइन पर बहुत दिनों से मांग थी कि एक ओवर ब्रिज बनाया जाए। फंड सैक्शन हैं। कम हो रहा है लेकिन धीमी गति से काम हो रहा है। उसको चार वर्ष हो गये हैं और लोगों को एक ही मार्ग से जाना पड़ता है जिसके कारण उनकी बहुत परेशानी बढ़ जाती है। शाम को पटना जंक्शन पर ट्रेफिक को घंटों खड़ा होना पड़ता है। इसके लिये अगर एक ओवर ब्रिज बना देते हैं तो ट्रेफिक को डाइवर्ट करने में कोई दिक्कत नहीं। अगर थोड़े पैसे की कमी हो तो इस पर जांच करा कर और पैसा मांग लें लेकिन उसको जल्दी से जल्दी कम समय में बनाने की व्यवस्था करें। यह मेरी आप से प्रार्थना है। रेलवे के रिजर्वेशन की बात भी कही गयी। लोग कह रहे हैं कि रेलवे में जो रिजर्वेशन में करप्शन है उसको दूर किया जाए। लेकिन यह पूर्णतः दूर नहीं हो सका है। मैं जानता हूँ कि रेलवे रिजर्वेशन में किस प्रकार से करप्शन चल रहा है। मेरे साथ इस प्रकार की घटना हुई है। मैंने अपने एक कम्पेनियन के लिये, मित्र के लिये, रिजर्वेशन कर रखा था, लेकिन मैं स्टेशन पर गया तो वहाँ पर अंगूठा लगा हुआ था। मैंने वहाँ पर अपना अंगूठा मारा और कहा कि तुम लोग किस तरह से बदमासो करते हो। यह स्थिति हम एम० पी० के साथ होती है, अन्य लोगों के साथ क्या होता होगा, इसका आप अन्दाज लगा सकते हैं। रिजर्वेशन करने पर भी वह काट दिया जाता है। यहाँ जो पार्लियामेंट हाउस में आपका रिजर्वेशन काउन्टर है वे लोग सीटें दे देते हैं, लेकिन

स्टेशन पर जगहें ज्यादा होती हैं, रिजर्वेशन की सीटें भी ज्यादा होती हैं। वहाँ पर वे लोग कह देते हैं कि सब सीटें फुल हैं, कोई जगह खाली नहीं है। लेकिन उन सीटों को ब्लैक में बँच देते हैं। भ्रष्टाचार की गाड़ी को ही ले लॉजिए। वह यहाँ से खुलती है, लेकिन लोगों को कह दिया जाता है कि आप को पटना से जगह मिलेगी। इसलिए मेरा निवेदन है कि आप रिजर्वेशन में करप्शन को दूर काँजिए।

जहाँ तक फ्रीडम फाइटर्स का संबंध है मैं स्वयं एक फ्रीडम फाइटर हूँ। आपने उनको ट्रेवल करने की, देशाटन करने की सुविधा दी है, लेकिन उनके साथ एक प्रकार से अपमानजनक व्यवहार हुआ है। क्या वे एक जगह से छ' महीने तक घूमते रहेंगे? आपके अपसरों ने जरा इस बात पर विचार नहीं किया। मैं चाहता हूँ कि आप इस मामले पर फिर से गौर कीजिये... (व्यवधान)। आप इसमें माइलेज दे दीजिये ताकि ये लोग सुविधापूर्वक घूम सकें। अपनी बीबी के साथ देश की यात्रा कर सकें। इनकी संख्या भी बहुत अधिक नहीं है। फ्रीडम फाइटर्स को अंगुलियों पर गिना जा सकता है। इंदिरा जी को आज ये लोग याद करते हैं। उन्होंने जो सुविधाएँ इन देश-भक्तों को दीं उनको वे कभी नहीं भूल सकते हैं। इसलिये मेरा निवेदन है कि आप इसको माइलेज के आधार पर कर दीजिये। इसके लिये आप समय निकालिये और दुर्लक्ष कीजिये।

जहाँ तक रेलवे सर्विस कमीशन का सम्बन्ध है, उनका हालत तो बहुत हा बदतर है। इनमें करप्शन की स्थिति यह है कि पहले 5 हजार का रेट था, अब यह 10 हजार का हो गया है। मैं किस-किस का नाम लूँ, सभी जगह करप्शन है। जनता पार्टी के राज में एक साहब यहाँ से एपाइन्ट हुए, उन्होंने यहाँ से आदर्शियों को भर दिया। ये कमीशन करप्शन के अड्डे बने हुये हैं। टिकट कलेक्टर से लेकर क्लास तीन और चार के लिये रुपये लिये जाते हैं।

श्री माधव राव सिधिया : कौन-सी जगह है ?

श्री रामानन्द यादव : यह स्थिति पटना में है, इलाहाबाद में है... (व्यवधान) ।

श्री महेन्द्र मोहन मिश्र : और भी जगह हैं... (व्यवधान) ।

MR. CHAIRMAN: Mishraji, please don't interrupt him so much.

SHRI RAMANAND YADAV: Because of that I have taken so much time. I am sorry.

श्रीमन्, मैं यह कह रहा था कि रेलवे सर्विस कमीशन में अच्छे लोगों को एंपाईन्ट किया जाये ताकि इन विभागों से करप्शन को दूर किया जा सके । आपके डिपार्टमेंट को इस पर गम्भीरता से विचार करना चाहिये और इसके लिये कोई मैकेनिज्म इन्वाल्व कीजिये ताकि इसका दूर किया जा सके । मान्यवर, जितने भी आन-गोइंग प्रोजेक्ट्स हैं, पहले उनको कम्पलीट कीजिये, पहले उनको खत्म कीजिये और फिर नये प्रोजेक्ट्स हाथ में लीजिये । छितीनी का प्रोजेक्ट इतने दिनों से पड़ा हुआ है । आप अभी न्यू प्रोजेक्ट लीजिये जब पहला कम्पलीट हो जाये । हम कोई न्यू प्रोजेक्ट नहीं मांग रहे हैं बल्कि चाहते हैं कि पहले के प्रोजेक्ट पूरे किये जायें ।

मान्यवर, एक मांग हमारे क्षेत्र की है कि पटना में बम्बई तक गाड़ी होनी चाहिये और बम्बई से जो गाड़ी गोरखपुर तक आती है उसको मुजफ्फरपुर वादा सोनपुर एक्सटेंड कर दीजिये, यही हमारी आपसे रेक्वेस्ट है । अन्त में हम आप से आशा करते हैं और इर्मालिये कि आप और हमारे बंसीलाल जी दोनों मेहनती लोग हैं और काम कराना जानते हैं और करते भी हैं, इसलिये आप से हमे उम्मीद है कि अधिक से अधिक रेलवे विभाग में आप जो सुधार की गति लाये हैं इस गति को मेन्टेन करते हुये आप काम करेंगे और जिन बानों की हम लोगों ने आपके सामने रखा है उसकी ओर ध्यान देंगे ।

SHRI BISWA GOSWAMI (Assam):

Mr. Deputy Chairman, Sir, the state of the railways is not at all satisfactory. When the demand for the Railway lines has been increasing, the railways have suffered from a prolonged period of under-investment and neglect. Replacement of wagons, track etc. have posed a serious problem. Most of the workshops are over 80 years old, and they need replacement and modernisation. The Sixth Five-Year Plan envisaged 14,000 km. of track renewal against which only 9,541 km. were renewed. After the freedom of the country only about 8,000 km. of new railway lines were constructed. The Sixth Five-Year Plan provided the target for acquisition of 1 lakh wagons including replacement requirement of 60,000 wagons, but actually the number of wagons acquired is 73,026 and the number of condemned is 83,916.

Sir, regarding electrification, I would like to say that electric traction is the cheapest mode of transport. But up to 31-3-1985 the Indian Railways had electrified about 6,440 route km. Sir, in 1986-87 only 730 route km. are proposed to be electrified. This is totally inadequate.

The performance of the railways must be improved, and it is very crucial for the development of the economy of the country. Failure to bring the railways up to the mark will mean disruption in the economic activities of the country, and infra-structural bottlenecks will be there. Therefore, Sir utmost attention should be given to develop the railway system in the country. It should come up to the mark and meet the requirements of the situation. Sir, the present state of affairs in the railways is not at all encouraging, and it has failed to grow according to the needs of the time. Unless effective steps are taken to improve the efficiency of the railways by renewal and replacement of tracks, rolling stock and electrification and expansion and modernisation a time will come when the economic activity of the country will come to a still-still.

Sir, side by side, safety, security and prevention of corruption, pilferage and theft also must be taken up in right earnest. The other day while replying to the Railway Budget, the hon. Railway Minister criticised the former Janata Government and put the entire blame on the Janata Government as if the present state of affairs in the Railways was because of the Janata Government. It is in everybody's knowledge that the Janata Government was in power only for a short period whereas the Congress had the privilege of being in power for a long uninterrupted period except when the Janata Government was in power. Therefore, if the Railways have not improved it is the Congress Government which is to be blamed and not the Janata Government. I am saying all these things not to score any point over the Railway Minister, but to say that the present state of affairs in the Railway system is because the Congress Government had not been alive to the needs of the country. Unless it does so, no useful purpose would be served by putting the blame on this party or that party.

I would like to say a few words regarding the performance of the Janata Government. The Janata Government had two successive surplus Railway Budgets. It must be noted that this was achieved without increasing fare and freight charges and there was 6 per cent increase in the passenger traffic and a net tonne kilometre increase by 3.83 per cent. It was the Janata Government who wanted to introduce long-distance trains as single class trains with second class fare and first-class facilities. During that period as many as 280 trains were introduced since April 1977. The output of the three production units of the Railways was higher in 1977-78 by Rs. 14.48 crores.

I would like to refer to the Economic Survey of 1980-81 wherein it had been stated that the freight movement had declined to 193 million tonnes in 1980 from 213 million tonnes in 1977.

These figures have not been manufactured by me, but have been mentioned in the Economic Survey of 1980-81. I have highlighted these things because there has been a tendency of the present Government to put the entire blame on the Janata Government which was in power only for a short period. Taking that plea they want to get away with all their shortcomings.

I agree that there has been some improvement in the performance of the Railways last year. The increase in net tonne kilometre and the fulfilment of the targets by production units was there. I congratulate the hon. Railway Minister for that.

Now I come to my region—North-Eastern region. At the outset I would like to congratulate the hon. Transport Minister for declaring the introduction of a new Rajdhani type superfast train between Guwahati and New Delhi. I had raised this demand last year in the House and I am glad that this demand has been fulfilled. I congratulate the hon. Transport Minister for this. It has been said that it will be a Rajdhani-type superfast train. I would like to urge upon him that in the nearest future it should be converted into a full-fledged Rajdhani Express. Sir, great injustice has been done in so far as completion of the ongoing projects in the North Eastern region is concerned. The conversion of metre gauge into broad gauge from Guwahati to Dibrugarh and rail-cum-road bridge across Brahmaputra at Jorighopa will be delayed very much. Out of the estimated cost of Rs. 117.34 crores only Rs. 1 crore has been sanctioned for the year 1986-87, which is very meagre for the construction of B.G. line from Jorighopa to Guwahati. In this manner I do not know when the conversion of metre gauge into broad gauge from Guwahati to Dibrugarh and rail-cum-road bridge at Jorighopa will be completed and the B.G. line from Jorighopa to Guwahati will be constructed.

(Shri Biswa Goswami)

The Railway Ministry has not taken any decision to implement the scheme or six new railway lines connecting all the capitals of the region. Even the funds were provided by the North Eastern Council for this scheme to carry out the survey work. I think the survey work has also been completed and the Government is yet to take a decision in this matter. I request the Railway Minister to implement this scheme as early as possible.

Sir, in the past I made a demand that there should be a fast passenger train between Dhubri and Dibrugarh to cater to the needs of the passengers of the State. At present the local passengers are not getting the facility of travelling by train because most of the trains are long distance trains. Therefore, this demand should be fulfilled.

Similarly, a local passenger train should be introduced between Bongai-goan and Guwahati to serve the interests of the office-goers to Guwahati. (Time bell rings) I will take only one minute.

Before I conclude, I would like to make one very important point. In the North Eastern region the entire railway land is under illegal encroachment and whenever any attempt is made to evict the encroachers somebody from there approaches the Honourable Railway Minister and he stays the order. It has been reported in the newspapers that the Railway Minister has recently stayed an eviction order in the Maligaon-Pandu area. I would like to know from the honourable Minister as to whether it is the policy of the Government to encourage illegal encroachment on the railway land. Will they ever try to evict the encroachers or not? I would like to have an answer from the Minister.

I would again like to emphasise on the necessity of giving greater attention for the development of the rail-

way system in the North Eastern region. I request the honourable Railway Minister to increase the allotment of funds for construction of rail-cum-road bridge at Jogighopa. I hope our Railway Minister will take note of these demands and consider them favourably. Thank you.

SHRI JAGESH DESAI (Maharashtra): Mr. Deputy Chairman, Sir, an efficient experienced Minister when assisted by a dynamic, young and energetic State Minister can produce results and that is in a nut-shell; and that is the working of the Railway Department for the year 1985-86. Sir, under the leadership of Shri Bansi Lalji ably assisted by Shri Madhavrao Scindiaji the working of the Railway Department has improved a lot.

I will not go into the details of the figures about the implementation of the works. But I will give only two instances regarding the improvement and efficiency in the Railways. Sir, the freight traffic in the first nine months of this year as compared with nine months of the previous year has gone up by 16 million tonnes. In terms of net tonnage kilometre per wagon per day, it has increased by 10.5 per cent. That means, now the same number of wagons for the same time are carrying 10.5 per cent more freight. And to this extent the revenue of the Railways from freight has increased. Secondly, the output in terms of passenger-kilometres and freight-tonne-kilometres per worker, which was 2.55 lakh traffic units in 1984-85, has gone up to 2.65 lakh units in 1985-86. That means, there is a rise of 4 per cent. That means they have taken optimum work from the workers. And because of this efficiency, the working of the Railway Department has improved.

As regards the surplus—I would not say 'profit'—it was estimated at Rs. 74 crores, but it has gone up to Rs. 85 crores, and this is after providing for depreciation. And what is

the amount of depreciation provided? Just now the hon. Member, Goswamiji said that during the Janata rule, they had not raised the fare and they had shown a good working of the Railways. Yes, they might not have raised the fare. But what about the wear and tear of the railway track? And what depreciation did they provide for that purpose? It was merely Rs. 180 crores. And because of this, they might have been showing profit. But it was not correct profit. Always on the basis of the fixed assets, you have to provide for depreciation. They had not increased the fare, but they had allowed the track and locomotives to become completely just like scrap. That has been avoided now. That is why in 1984-85 there was provision for the depreciation reserve fund to the extent of Rs. 850 crores. In 1985-86, it was Rs. 920 crores. And this year they have provided Rs. 1,250 crores. And after that, they are showing surplus. It is necessary that you should provide for depreciation. And from that, you must add to your equipment, renew tracks, etc. That is what this Government wants to do, so that there are no accidents.

As regards the total block assets as on 31-3-1986, it is Rs. 9,890 crores—buildings, locomotives and all that. On that, the depreciation that has been provided for is Rs. 1,250 crores, that is 12.5 per cent. Never in the history of the Railways has this type of depreciation been provided. And this has to be continued. You have to mobilise resources. In the Sixth Five Year Plan, you had to generate 42 per cent internal resources. Now you have to increase it to 50 per cent. I am sure that if this type of implementation is done, the Railways will have adequate funds in the Seventh Five Year Plan.

The Railways have also taken care of their workers. Last year for staff quarters they had provided Rs. 13 crores. This year it has been raised to Rs. 25 crores; so it is double. Simi-

larly for staff amenities, last year the provision was Rs. 9 crores. Now it is Rs. 17 crores. That means, they want to take work from the workers and at the same time, they want to give them amenities, including housing. This is what should be done by the Government and I am very happy that under the leadership of Bansi Lalji, these things are being done.

As regards the problems of Bombay, just now Yadavji had said that about 20 lakhs of people from North India are in Bombay. Every body comes to Bombay, from your Kerala, Sir, from Bihar, from Andhra, from Tamil Nadu, from everywhere because everybody wants to have his "roti". They have to go in search of it to some place. Everybody has a right to go anywhere. But at the same time problems are created and we have to see that those problems are solved. I will give you some figures. In 1950-51 suburban passengers were 412 million. In 1984-85 their number went up to 1908 million. The rise is five times. As regards the non-suburban traffic in 1950-51 it was 872 million; in 1984-85 it increased to 1472 million—increased only by 70 per cent. This shows that the suburban passengers multiplied five times. Yet, no additional trains are provided; overcrowding is increasing. If you cannot give other trains in Bombay—I had time and again requested in this House—at least increase the number of coaches from 9 to 12, one-third more number of coaches, so that passengers can travel a little comfortably and to that extent overcrowding can be reduced. No, nothing has been done so far. The Railway Reforms Committee made the suggestion in 1983 I repeat my request to the honourable Railway Minister, if you cannot increase the number of trains, at least accept the only other solution of having twelve carriages instead of nine, and for that purpose if you have to develop the infrastructure by way of longer platforms, that can be discussed and taken up. But some solution has got to be found for reducing the overcrowding in the trains in Bombay.

[Shri Jagesh Desai]

As regards the metro railway, I have nothing to say why you have given Rs. 84 crores to Calcutta, I have nothing to say why you have given Rs. 4 crores to Madras or why you have spent all you required for Delhi. They are also metropolitan cities. But why this kind of injustice to Bombay? In Delhi they spent Rs. 32.13 crores; the project is almost completed. In Calcutta they have spent Rs. 382.35 crores, and this year's Budget provision is Rs. 84 crores. What was required has been given to them. In Madras also Rs. 7.89 crores has already been spent and this year's provision is Rs. 4 crores—22 per cent allocation has been done. But what about Bombay? I am very sorry to have to point out this injustice to Bombay. Bombay is the financial capital of this country. Bombay gives you most of the revenue, income-tax excise, corporation tax. And yet Bombay is neglected. I am sorry to give the figures. In Bombay for Mankhurd-Belapur the total amount spent is Rs. 4.71 crores and this year the Budget provision is Rs. 10 lakhs—a huge amount of Rs. 10 lakhs! (Interruption) Maharashtra Government has written saying we are prepared to float debentures through CIDCO for Rs. 80 crores. The estimated cost is Rs. 160 crores. They said we will float debentures for Rs. 80 crores and asked the Ministry of Railways to give the remaining so that the congestion in the city of Bombay can be reduced in new Bombay with a rapid and cheap transport. Then only the problem can be solved. Therefore, please don't be satisfied with giving just Rs. 10 lakhs. At this rate it will take 200 years to complete this project. Similarly, for Bandra-Andheri Rs. 1.85 crores has been spent and this year's allocation is only Rs. 1 crore. The total cost estimated is Rs. 50 crores. At this speed when are you going to complete it? When the State is prepared to float debentures to the extent of Rs. 80 crores, please give us Rs. 80 crores in the Budget. In the Seventh Plan the total allocation for metro railway is only Rs. 400 crores. And, Sir, it appears to me that everything will be given to West

Bengal because for the Metro Project this year they have given Rs. 84 crores and last year also they had given something like that and totally you are giving everything to West Bengal and nothing will remain. I do not mind your giving money to them. You have to give to them and you have to increase the allocation also. But this Bombay problem also will have to be solved.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please try to conclude.

SHRI JAGESH DESAI: Yes, Sir, I am concluding.

SHRI NIRMAL CHATTERJEE (West Bengal): It is because in West Bengal Communists are there!

SHRI JAGESH DESAI: No. They are giving only to the non-Congress (I) Governments and they are not giving anything to the Congress (I)-ruled States. They are discriminating against us.

SHRI NIRMAL CHATTERJEE: In Calcutta, they are giving money for the underground Railway project. You believe in underground things?

SHRI JAGESH DESAI: Sir, even in the Plan document they have said something which I would like to quote. I would like to quote the exact words:

"In the case of suburban services the major thrust would be to reduce the excessive overcrowding on commuter service"

But what action has the Government taken in this regard and how much money they have provided for Bombay to solve this problem? I would like the honourable Minister to answer these questions.

Sir, I am very sorry to read from the newspapers that they are going to appoint agents for purposes of reservation. Why do you want to appoint agents? I am not able to understand. If you want to sell goods which cannot be sold, you can appoint agents. But here people cannot get reservation at all and yet you are appointing agents. So, I would like to know from the honourable Minister what the rationale behind this and what the view of the Government is, this regard

I would like to caution the Government that if this is done, the ordinary people will not be able to get reservation and only the tourists, who are doing the booking through the agents, will get the reservation. Also, during the peak periods, ordinary people will not get reservation at all and there will be blackmarketing and there will be corruption. As such, I would like to know from the honourable Minister why this is being done and I would like the Minister to clarify this.

Sir, I have only two small point more and I will mention those points in a nutshell. Sir, there is a train from Indore to Bombay and there is a train from Bombay to Indore. When it comes from Madhya Pradesh, the first station is Dahod and that is in Gujarat. But the train does not stop there. From Bombay side, Sir, the Indore Express also does not stop at this station. This is an *adivasi* area and it has a population of one lakh or so. From Rajasthan and Madhya Pradesh, buses come to this place and if this train stops at this station, you will be able to serve the people of Rajasthan and Madhya Pradesh and also the people of the State to which I belonged earlier, but not now. Then, Sir, at this place, there is a loco workshop. This is an *aadivasi* area. Enough land is available and infrastructure is there. This workshop has been there for the past over thirty years and yet, Sir, there is no expansion at all. I would like to suggest that something should be done in this regard so that the *adivasi* people living there can get employment.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please come to your last point.

SHRI JAGESH DESAI: I am coming to the last point, Sir. Sir, I think you would have travelled in the Rajdhani Express and I hope you would have tasted the curd that is provided therein.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: That keeps on changing.

SHRI JAGESH DESAI: Sir, the curd which is being served in the Central Hall is good. You may reduce the quantity.

But, as far as the price is concerned, there should not be any change. If this sort of curd is served, I think all the passengers may like it.

With these words, Sir, I support the Appropriation Bill and I would request the honourable Minister to answer the points that I have raised. Thank you, Sir.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Yes, Mr. Dhabe.

SHRI S. W. DHABE (Maharashtra): Sir, I am very much thankful to you for giving me this opportunity to speak here on this. I have got only two or three points to make.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Be brief, because the time is very short.

SHRI S. W. DHABE: As I have told you earlier, I will be brief.

Firstly, Sir, there are local problems. Last time also, I said that the local trains question should be examined by the Minister. In cities, where there are more than ten lakhs of people, local trains can be introduced as a commercial proposition and this will go a long way in raising resources and also in providing amenities to the commuters living in district towns or in second capitals where there is an acute problem of transport and where buses are not available so easily. Buses are not available.

Secondly, Maharashtra is supposed to have a network of railways. But a new district has been carved out, what is called Gadchiroli district. Totally it is a tribal area. But the district has not a single railway line or railway station. It requests the Minister to extend the railway line from Chandrapur to Gadchiroli, so that it also comes on the map of the railways. There is only one district in Maharashtra which has no railway line.

The third thing which I suggest is that Nagpur being the second capital of Maharashtra, it is high time that two trains are introduced, Nagpur to Delhi and Nagpur to Madras, to clear the traffic. There is a bottleneck; there is a

[Shri S. W. Dhabe]

large rush. Secondly, the Maharashtra Express—'Maharashtra' is only in name—going from Nagpur to Kolhapur takes a very long time, and there is not even the catering service in the train. I suppose Shri Madhavarao Scindia, the hon. Minister, will consider the case of Maharashtra Express—though 'Maharashtra' is only in name—as there are no amenities. It takes more than 27 hours. The train has the reputation—that it stops at a station for more than 40 minutes. It takes 27-30 hours from Nagpur to reach Kolhapur. The timings should be regularised, the halt should be reduced and catering arrangement should be made.

I want to suggest further about cleanliness. That day I raised two points. One was about giving contracts of reservations. Now two stations in Maharashtra have been chosen where reservation will be done by private contractors. I am told that there is a Supreme Court judgment in this matter. It cannot be a judgment saying that all the reservations must be given to private contractors, so that Bombay reservation can be closed, Nagpur can be closed and Delhi can be closed, so that they profit by it and make money. That cannot be the intention of the Supreme Court. Anybody who has a continuing contract, you may not be able to terminate it. But, Sir, to introduce the private sector in reservations will be very detrimental policy in our country.

One more thing I want to say, and this is a very interesting point which I raised that day, about toilets at suburban stations. There is a judgment of the High Court in this matter appearing today in the Indian Express, in a case complaining that there is no arrangement where the passengers can go. The High Court has directed that it would do public good if the Railway maintain toilets and urinals on the suburban stations by adopting the principle of "pay and use". The order further enjoins upon the railway authorities to ensure that the toilets and urinals were maintained in good shape and kept clean. I, therefore, suggest to the Minister to take special steps

for cleanliness at the railway stations. Last time also I pointed out that at Nagpur only at one platform there is urinal; all the remaining seven have no such arrangement. More should be provided, and more amenities should be created.

With these words, Sir, I conclude.

श्री सुधाकर पंडेय (उत्तर प्रदेश) :
उपसभापति महोदय, रेलवे के सभी क्षेत्रों में जिस प्रकार प्रगति हुई है और सुख सविधा के साधन जिस प्रकार गतिशील हुए हैं उसे देखते हुए रेलवे विभाग के मंत्री को और उन के सभी कर्मचारियों को मैं बधाई देता हूँ। रेलवे भारत की अर्थ व्यवस्था की चेतना है और उस के माध्यम से हम एक दूसरे से संपर्क कर राष्ट्रीय अखंडता की रक्षा भी करते हैं। उस के संबंध में आयी चर्चा में बहुत सी बातें कही गयी हैं। मैं उन बातों की ओर ध्यान नहीं आकृष्ट करूँगा जो कही जा चुकी हैं। कुछ ऐसी बातों की ओर ध्यान आकृष्ट करना चाहूँगा जिन की ओर अभी तक कोई चर्चा नहीं हुई है। जब रेलवे अंग्रेजों के हाथ में थी तो हाई स्कूल की शिक्षा की व्यवस्था रेलवे कर्मचारियों के लिए की गई थी। उसने इन्टरमीडिएट तक रेलवे कर्मचारियों को, उनके बच्चों को पढ़ाने की व्यवस्था बड़े-बड़े स्थानों में की। किंतु डिग्री कक्षाओं की व्यवस्था उन्होंने नहीं की। हमारा यह आग्रह है कि डिग्री कक्षाओं की व्यवस्था भी उन स्थानों पर की जाए। मैं देखता हूँ कि हमारे यहां मुगलसराय है। मुगलसराय से बनारस तक बच्चे पढ़ने नहीं जा सकते। मुगलसराय में जो स्कूल हैं वहाँ पर डिग्री स्तर का एक गैर सरकारी स्कूल है उसमें स्थान नहीं है। लड़कों के लिए तो ठीक है लेकिन लड़कियों को वहाँ भेजना संभव नहीं है। मेरा यह आग्रह है कि इन कालिजों में जो इन के स्तर पर चल रहे हैं लड़कियों की शिक्षा की व्यवस्था करनी चाहिए।

श्री जगदम्बा प्रसाद यदव (बिहार) :
रेलवे विभाग से शिक्षा विभाग खिंच रहा है।

श्री सुधाकर पण्डेय : क्या वह अशिक्षित रखना चाहते हैं ? दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ आपके यहां बहुत से इंस्टीट्यूट चलते हैं। इंस्टीट्यूट जो परीक्षा लेते हैं उनको देखकर बड़ा दुख होता है कि जो वहां शिक्षा का माध्यम है वह अंग्रेजी ही बना हुआ है। हिन्दी में आपने बहुत काम किया है उसके लिए आपको बधाई देता हूँ। किन्तु आपके प्रयत्न से अगर वहां हिन्दी हो जायेगी तो आपका खर्चा कम होगा और रेलवे की उन्नति भी ज्यादा होगी। शिक्षालयों में जो आपके यहां टेक्नीकल ट्रेनिंग होती है उसकी शिक्षा का माध्यम भी हिन्दी करें। कुछ एक छोटी छोटी बातों की तरफ आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ। आपके यहां दो प्रकार के भोजन हम को मिलते हैं एक शाकाहारी और दूसरा मांसाहारी।

श्री जलदम्बः प्रसद यादव : इसमें एक तीसरी प्रकार का भोजन होता है जिसे स्पेशल कहते हैं।

श्री सुधाकर पण्डेय : इन दो प्रकार के भोजनों के बारे में मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि खाना एक ही जगह आपका बनता है, परोसा अलग-अलग जाता है। कड़ाई चमचा एंटा होना होता है। कुछ लोग ऐसे हैं जो मांस से बहुत घबराते हैं, विशेषकर जो आपका भोजनालय धार्मिक स्थानों पर हैं जैसे हरिद्वार में है, काशी में है, मुगलसराय में है, उन स्थानों की पवित्रता की आप रक्षा कीजिए। मुगलसराय का मुझे ज्ञान है। वहां पर एक भोजनालय है विशेष शाकाहारी भोजनालय। उसे एक बार तोड़ने का प्रयत्न हुआ। वह बच गया। लेकिन आपके बड़े अधिकारी जो निश्चय एक बार कर लेते हैं उसको किए बगैर मानते नहीं हैं। अब क्या हो रहा है दोनों भोजन एक जगह बना रहे हैं। भोजन दो हैं लेकिन स्थान एक है। एक स्थान से दो प्लेटफार्म पर खाना परोसा जाता है। जो धर्मभेदी लोग हैं वे धर्म के आधार पर खान पान मानते हैं। उनको बड़ी कठिनाई हो रही है। मैं आपका ध्यान इस तथ्य

की ओर दिलाना चाहता हूँ कि ऐसे धार्मिक स्थानों पर कम से कम ऐसा नहीं होना चाहिए।

भूमि की बात की गई। नज़ायज हब से जो जमीन ले लेते हैं उनके बारे में बात कही गई। जिन लोगों ने जायज ढंग से नज़ायज भूमि ले ली है उनकी ओर आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ। काशी में सारनाथ में, काफी जमीन सड़क पर खाली थी उस जमीन पर कोआपरेटिव के नाम रेलवे कर्मचारियों के नाम पर लोगों ने जमीन ले ली। हुआ क्या कि उसमें रेलवे कर्मचारी तो दो-चार थे और बाकी दूसरे लोग थे उन्होंने इतने बड़े पैमाने पर इस जमीन पर कब्जा कर लिया है। इस ओर भी आपका ध्यान जाना चाहिए जिससे जायज ढंग से नज़ायज लोग भूमि की चोरी न कर सकें।

बनारस की बात मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि इलाहाबाद से एक ट्रेन आती है और वह दिल्ली 10 घंटे में पहुंच जाती है किन्तु बनारस से एक ट्रेन चलती है जिसकी बड़ी चर्चा है वह 16 घंटे में बनारस से यहां पहुंचती है जिसे काशी विश्वनाथ एक्सप्रेस कहते हैं। इसकी बड़ी चर्चा हुई थी। मैं आपसे प्रार्थना करूंगा कि मुगलसराय से एक गाड़ी ऐसी चले शाम को जो यहां दिल्ली पहुंच जाए जिससे गरीबों की जेब पर भी असर न पड़े। इससे बिहार के लोगों को भी फायदा होगा। क्योंकि बिहार के लोगों का मुगलसराय एक बड़ा केन्द्र है। अगर आप ऐसा नहीं कर सकते तो तीन-चार डब्ले शटल के मुगलसराय से दिल्ली के लिए चले जो इलाहाबाद की गाड़ी से एटैच हो जायें। यह गाड़ी 12-13 घंटे में अपने स्थान पर पहुंच जाती है। इससे काशी के लोगों का जो एक दिन खराब हो जाता है वह बच जाएगा। पूर्वी जिलों के बहुत बड़ी संख्या में लोग काशी से चलते हैं। उन सबको इससे सुविधा हो जाएगी।

[श्री सुधाकर पाण्डेय]

बनारस में चार प्लेटफार्म हैं । चार प्लेटफार्म पर इतनी ट्रेन्स नहीं चल सकती हैं जितनी वाराणसी से चलती हैं । आप इन प्लेटफार्मों को बढ़ाने की कृपा कीजिये । मुगलसराय के बारे में भी यही कहना है । एक अन्य तथ्य की तरफ भी मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ । आपके जो मंडल हैं, इन मंडलों का फिर बंटवारा करने की आवश्यकता है । जैसे अभी वृन्दावन गोरखपुर के अन्तर्गत आता है । वृन्दावन गोरखपुर के अन्तर्गत आए, यह अच्छी बात नहीं है । इसी प्रकार से वाराणसी में दो मंडलों का कब्जा है । यही हाल इलाहाबाद और लखनऊ का भी है । इस प्रकार से मंडलों का ठीक ढंग से बंटवारा नहीं किया गया है जिससे काम में उलझने पंदा होती है । बनारस में छोटी लाइनों के कब्जे में दो प्लेटफार्म हैं और शेष प्लेटफार्म बड़ी लाइनों के कब्जे में हैं । इन सब विसंगतियों को नष्ट करने की जरूरत है । बनारस की तरफ की छोटी लाइनों की बड़ी लाइनों में परिवर्तन का बात बहुत दिनों से चल रही है । मैं आपसे निवेदन करूंगा कि अगर आप भटनी-बनारस लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित नहीं करते हैं तो यह बनारस के साथ ही नहीं गोरखपुर के साथ भी घोर अन्याय होगा । इसमें आधा काम बाकी है उसको आप जल्दी से जल्दी कर दें । इसी प्रकार से शाहगंज से सिवान को आप बड़ी लाइन से जोड़ दें तो इस क्षेत्र का पिछड़ापन भी दूर हो जाएगा । इन शब्दों के साथ मैं आग्रह करता हूँ कि जो विचार-बिन्दु मैंने दिये हैं उन पर आप विचार करेंगे और ऐसे काम करेंगे जिससे प्रगति की गति बढ़ेगी और लोक मंगल का भी काम हो सकेगा ।

अन्त में एक बात कहना मैं भूल गया । हमारी ट्रेनों में जो शौचालय हैं वे बड़ी दुर्गति में हैं । हम और गाड़ियों की बात तो नहीं जानते हैं, मगध एक्सप्रेस से हमारा पाला पड़ता है और बिहार के लोगों का भी इसी गाड़ी से पाला पड़ता है । बनारस और बिहार के

लोगों को इस गाड़ी से जाना पड़ता है । आप कम से कम अगर फर्स्ट क्लास के शौचालयों की व्यवस्था नहीं कर सकते तो थर्ड क्लास के शौचालयों की तरह के शौचालयों की व्यवस्था कर दीजिए । इन शब्दों के साथ हम आपको अच्छे कामों के लिए बधाई देते हैं और यह आशा और विश्वास करते हैं कि हमारी प्रगति की गति और भी तेज होगी और निश्चित रूप से हमारे देश को जगता का इसमें हित होगा ।

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव : माननीय उपसभापति जी, माननीय मंत्री जी को अच्छे कामों के लिए बधाई तो मिल ही गई है, लेकिन मैं खराब कामों में सुधार के लिए कहना चाहूंगा और उनके लिए बधाई बाद में दूंगा । मैं मंत्री जी के क्षेत्र से अपनी बात शुरू करना चाहता हूँ । आपके यहां से एक सुपर एक्सप्रेस दिल्ली-इन्दौर और दूसरी एक्सप्रेस इन्दौर-विलासपुर चलती है । एक एक्सप्रेस है और दूसरी सुपर है । इनमें न सीटें अच्छी हैं और न ही भोजनायान की, जलपान की, कोई सुविधा है । यह गाड़ी टाइम भी अधिक लेती है । यह गाड़ी जो एक्सप्रेस कहलाती है, एक हजार मील की यात्रा 28 घंटों में तय करती है । इनमें सुविधाएं जो होनी चाहिए वे नहीं हैं । ऐसी स्थिति में पता नहीं क्यों इनका नाम सुपर और एक्सप्रेस गाड़ियां रखा गया है ? मैं चाहता हूँ कि इनमें आप सुधार करने की कृपा करें ।

अब मैं एक विंग लायसेंस की तरफ आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ । इसके बारे में इश्टिहार भी निकला है । उसमें सारी भाकूल बातें कही गई हैं । उस समय के रेल मंत्री और बोर्ड ने कहा था कि बेकार स्नातकों को बुक स्टाल्स दिये जायेंगे । दूसरी बात यह कही गई थी कि एक ही कम्पनी या व्यक्ति को पांच-पांच से अधिक स्टाल नहीं दिये जाएंगे । तीसरी बात यह कही गई थी कि तीन वर्ष और पांच वर्ष तक के लिए स्टाल दिये जाएंगे । लेकिन ए० एच० व्हीलर के साथ कौन-सा कानून लागू किया जा रहा है, समझ में नहीं आता है ।

रिकार्ड में होगा कि इसके 399 स्टाल चल रहे हैं लेकिन वास्तव में तीन हजार के ऊपर छोटे बड़े स्टाल हैं और आपके आश्वासन के बाद भी आपने 1-1-1985 से 31-12-1993 तक नौ वर्षों के लिये फिर से दे दिया, तो इससे मंत्री महोदय का यह आश्वासन कि अनइम्प्लाइमेंट ग्रेजुएट्स को देंगे इससे वह पूरा नहीं होता। मुझे आश्चर्य लगता है कि व्हीलर्स की कितनी पकड़ आपके मंत्रालय पर या आप लोगों पर है। मेरे जैसा आदमी जब यह लिखता है रेलवे को कि बरियारपुर में आप स्टाल खोल दीजिये, कहते हैं कि उनकी आवश्यकता नहीं है, हम वहां नहीं दे सकते। सवाल यह है कि हम लोग चाहते हैं कि हमें किताब पढ़ने की सुविधा हो और आप का डिपार्टमेंट कहता है कि हम किताब पढ़ने की सुविधा नहीं देंगे, तो मैं यह जानना चाहता हूं कि इस तरह से एक कम्पनी को इतनी प्रायरिटी क्यों? क्या रेलवे बोर्ड पर उनका दखल है या मंत्रिमंडल पर उनका कब्जा है?

तीसरी बात जो मैं कहना चाहता हूं वह यह है कि अंग्रेजों के काल में भी जब रेल बजट बनता था तो उसमें यात्रियों की सुविधा बजट में जोड़ी जाती थी। लेकिन अब जब रेल का बजट बनता है तो यात्री यह सोचते हैं कि हमारे ऊपर अब कितना कर बढ़ेगा, यात्री कर या पैसेंजर टैक्स के रूप में, स्लीपिंग चार्ज के रूप में या सुपर चार्ज के रूप में। इसलिये मैं मंत्री महोदय से निश्चित रूप से यह जानना चाहता हूं कि बजट में यात्रियों की सुविधा के लिये आपने कौन सा विधिविधान रखा है। तमाम गाड़ियां समय पर चरें, भोजन यात्र अच्छा हो, जलपान रहे, पढ़ने-लिखने की सुविधा हो, भौचालय ठीक हों, बिजली बत्ती ठीक हो, सीट ठीक हों, कुछ गाड़ियों में आपने इम्प्रूवमेंट जरूर किया है लेकिन समय के अनुकूल सब में कुछ न कुछ विशेष सुधार हो और बजट में कुछ न कुछ उनके लिये प्रावधान हो जिसे कि आप कह सकें नारे बजट में रेल यात्रियों के लिये वे सुविधाएं दी हैं और धीरे-धीरे करके

इस तरह से आप उनकी सुविधाएं बढ़ाएँ।

महोदय, एक बात मैं बार-बार उठा रहा हूं, लिखकर भी और कहकर भी कि देवघर हिन्दुस्तान का वह स्थान है जहां पर श्रावण मास में सबसे अधिक यात्री उस मेले में सम्मिलित होते हैं। कुम्भ का जो मेला लगता है वह 12 वर्ष में लगता है और उसमें एक माह में 70 लाख आदमी जुटते हैं। लेकिन वहां पर श्रावण में एक लाख आदमी वहां पर जल भरने जाते हैं प्रतिदिन जाते हैं। भादों में कम जाते हैं लेकिन श्रावण में बहुत जाते हैं। लेकिन आज तक मुल्तानगंज से देवघर तक लाइन बनाने का बात नहीं लोची गई इसका कोई कल्पना हम नहीं की गई। आप विचार करें आखिर आप यात्रियों के लिये भी कुछ करते हैं या आपको योजना सिर्फ व्यापार के लिये ही है। तो मैं चाहूंगा कि मुल्तानगंज से भागलपुर होते हुए मंदार तक लइन है उसको बढ़ाकर देवघर तक बिधा जाए। इस संबंध में मैंने मामला कन्सल्टेटिव कमेटी में भी लास्ट इयर उठाया तो उन्होंने कहा कि ट्रायल में गाड़ा चलाएंगे। हमने कहा कि यहां के लिये एक ट्रेन होना चाहिए ताकि यात्रियों को सुविधा हो। जो यात्रा वहां स्थान करने के लिये या जल भरने के लिये आते हैं वे पैदल भी जाते हैं, अपने आप चलकर जाते हैं। आप यहां पर यात्रियों को बाध्य करते हैं कि वे बस से आये इसके लिये उन्हें अधिक पैसा भी खर्च करना पड़ता है। इसलिये मैं निवेदन करना चाहता हूं कि श्रावण मास में यहां से देवघर 1 लाख व्यक्ति प्रति दिन श्रावण में स्नान करके जल भर जाते हैं, इसलिये इनकी सुविधा के लिये आप वहां पर ट्रेन का बंदोबस्त करें स्टेशन में सुधार करें। मान्यवर, एक प्रश्न मैं बार-बार उठाता रहा हूं भागलपुर-हावड़ा एक्सप्रेस आपने चलाई है। आप जवाब देते हैं कि लोकल पैसेंजर विरोध करेंगे। अगर आप लोकल पैसेंजर को सुविधा देंगे तो वह क्यों विरोध करेंगे, आप उनके लिये डिब्बे अराक्षित कर दें जिये। लेकिन आप जमालपुर तक उसको क्यों नहीं ले जाते हैं इसके लिये आप जवाब देते हैं कि वहां पर टर्मिनल नहीं घूमने के लिये।

मेरा कहना है कि वहाँ पर तीन तरफ से ट्रेन आती हैं इस तरह से नौ बार गाड़ियाँ आती और जाती हैं। तो आप देखें कि वे तीन तीन ट्रेनों, तीन-तीन बार कैसे घूमकर जाती हैं।

4.00 P.M.

[उपसभाध्यक्ष (श्री पवन कुमार बांसल)

घोषावनी हुए]

तो एक भागलपुर एक्सप्रेस को घूमने का टर्मिनल नहीं मिलेगा। मैं जानता हूँ स्टेशन सुपरिण्डेंट यह बात ताईद नही करेगा क्योंकि उसको अगर ट्रैक खान मिलना है तो पत्थर भरने वालों से उसको 6-7 सौ रुपये का दैनिक आय होता है। जहाँ दैनिक आय आने वाला हो वहाँ पर यात्रियों की सुविधा का बात कोई नहीं कर सकता। मैं इसलिए भी जोर दे रहा हूँ इससे मुंगेर जिले का कल्याण होगा। आपका सब से पुराना वर्कशाप जमालपुर का है। इस वर्कशाप का सम्बन्ध हावड़ा से ललूआ से और बर्दवान से है अधिकांश बंगाल परिवार हैं इसलिए उनका परिवारों के नाते भी इससे अटूट सम्बन्ध है। आप कहते हैं कि दानापुर हावड़ा 327-328 गाड़ है। दानापुर हावड़ा को जब से आप रेल मन्त्रालय में आए है तब से समाप्त कर दिया। आपके पूर्व मन्त्री श्री गन खान चौधरी जो थे उन्होंने कहा था कि हम हावड़ा से दानापुर गाड़ी को समय पर चलाएंगे नहीं चला सके जब जा कर उन्होंने ड्राइल इंजिन दिया और वह समय पर चलने लगा। जिस दिन से ड्राइल इंजिन गया है आप हिप्पाव लगा कर देख लीजिए कि वह समय पर चल है। इसलिए मेरा आपसे निवेदन है आप जरा उसको देख लें। जब समय पर नहीं चल सकता है तो या तो आप ड्राइल इंजिन दें और भागलपुर हावड़ा को यहाँ तक जोड़ने का हिसाब करें तब कुछ कल्याण होगा नहीं तो वहाँ के यात्रियों के लिए कुछ नहीं हो सकता है। आप रेलवे का जमान का सदुपयोग करने की बात करें। हजारों एकड़ जमान रेलवे का है। उसका खेत के लिए उपयोग नहीं होता है। जहाँ पर पान है वहाँ मछली पालन नहीं होता है। छोटे स्टेशनों के बगल में जो जमान है उस पर लोग जबरदस्त कब्जा किये हुए हैं। इसलिए मैं यह चाहता हूँ कि आप इसका सदुपयोग करें। यदि आप अपने जमान में सदुपयोग नहीं करेंगे तो

इसका कोई दूसरा सदुपयोग नहीं करा सकता है। इसलिए मैं एक बार फिर यह निवेदन करना चाहता हूँ कि आप इस जमान का सदुपयोग करने का कोई उपाय कीजिए। आपके बजट का अधिकांश पैसा बड़े बड़े स्टेशनों पर लगता है। छोटे स्टेशनों का क्या दोष है? बड़े मछली छोटे मछली को खा जाती है उसी प्रकार से आर्थिक जगत में भी बड़े बड़े जो रेलवे के जंक्शन हैं वे सारे सुविधाएँ छोटे स्टेशनों को खा जाते हैं। छोटे स्टेशनों का प्लेटफार्म अच्छा नहीं है पानी का व्यवस्था नहीं है, बिजली का व्यवस्था नहीं है, ठहरने के लिए रिटायरिंग रूम नहीं है। शौचालय भी बिना पानी के जो आप बनाते हैं उसकी हालत बड़ी खराब रहती है। जब मैं बरियारपुर का रेलवे स्टेशन देखता हूँ तो लगता है कि सरकार का ध्यान इस ओर क्यों नहीं जाता है। बिहार की कितनी बदनामी है लेकिन बिहार को कई बेवसी भ है। ऐसा मुना जाता है कि रेलवे का डबल डेकर चलेगा लेकिन आप नार्थ बिहार को ले लें वहाँ तो आटोमेटिक डबल डेकर चलता है। बिना सट, बिना हवा बिना पानी के डबल डेकर चलता है। लोग छत पर चलते हैं। अब यह चार्ज नार्थ से साउथ में भी चलने लगा है। अब डबल डेकर हो नहीं अब तो सड़ो पर नेक्चम पर, सभी जगह आपको घाती मिलेंगे। बिना टिकट हो सकते है लेकिन यह व्यवस्था ठीक नहीं है। इसलिए मैं चाहता हूँ कि खाली टिकटलेस ट्रेवलर्स नहीं हम लोग सताए जाते हैं तो एक्सप्रेस और फास्ट पैसेंजर हैं। इसमें जो फास्ट क्लास है उसमें पुलिस वाले आर०पी०एफ० वाले सो काल्ड विद्यार्थी रेलवे कर्मचारों भरे रह जाते हैं और उस में हम प्रवेश नहीं कर पाते। इसलिए कोई न कोई व्यवस्था आपको करनी है। (समय की घंट) मैं अभी समाप्त कर रहा हूँ। रेलवे का क्यों नहीं इस पर ध्यान जाता है। रेलवे का जो प्लेट फार्म बाजार है अगर सभी को एक साथ जोड़ दिया जाए तो वह दुनिया का सब से बड़ा बाजार होगा। मैं यह कहना चाहता हूँ कि रेलवे प्लेट फार्म पर चीजें महंगी क्यों बिकें, खराब चीजें क्यों बिकें

बोखावड़ा क्यों हो ? क्यों न इसको नियंत्रित किया जाए। मैं दूर नहीं जाना चाहता हूँ आप दिल्ली स्टेशन को हँ ले लीजिए। आप वहाँ से किता चीज का दाम पूछेंगे तो हर आइटम का रेट बाजार से डब्लूडा होगा। इसलिए मैं चाहता हूँ कि आप सभी चीजों पर कमाशन बैठते हैं जाच पड़ताल करते हैं तो रेलवे का जो बड़ा भारी प्लेट फार्म बाजार है उसको आप मुनियंत्रित कीजिए। यात्री चलता रहता है उसको हर चीज में ठग लिया जाता है। वहाँ कम्पलेंट करने के लिए सकता नहीं है। इसलिए आदमों को ठगने का मौका मिलता है। इसलिए मैं चाहता हूँ कि आप इस पर ध्यान दें और प्लेटफार्म के बाजार को ठक कर दें इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपसे पुनःनिवेदन करता हूँ कि आप इन बातों पर पुनःविचार करें।

श्री नत्था सिंह (राजस्थान) : आदरनीय उपसभाध्यक्ष जी मुझे आपने आज टाइम दिया इसके लिए बहुत बहुत धन्यवाद। हिंदुस्तान को आजाद हुए 37 साल हो गये हैं। आजादी से पहले हिंदुस्तान को आबाद 35 करोड़ था आज तुरीबन 70 करोड़ है। मैं उन 80 परसेंट लोगों के लिए जो मजदूर हैं, गरीब किसान हैं, जो गांवों में रहते हैं उनके आवागमन के लिए माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि आपने तेज रफ्तार का गाड़ियाँ काफी छोड़ा है। हिंदुस्तान को रेलवे ने आजादी के बाद तरक्की का है इसमें दो राय नहीं है, छिटा हुआ नहीं है, बड़ा भारी हिंदुस्तान की रेलवे ने तरक्की की है उम तरक्की के लिए रेलवे मंत्री जी को रेल कर्मचारियों को धन्यवाद देता हूँ क्यों ! आजादी से पहले मैंने रेलवे का जो हालत देखा था आज उससे रेलवे का हालत बहुत अच्छा है। लेकिन माननीय मंत्री जी मैं आपसे निवेदन करूंगा कि 50 परसेंट लोगों के के लिए आपने गाड़ियाँ नहीं बढ़ाई है। जो कि छत पर बैठकर जाते हैं। अभी अभी मेरे माननीय सदस्य श्री रामानन्द यादव जी बोले रहे थे, वे जिक्र कर रहे थे, कि उत्तर प्रदेश के इन स्टेशनों पर लोग छतों पर सफर करते हैं लेकिन मैं याद दिनाता हूँ कि राजस्थान में जितनी

भी गाड़ियाँ जाती हैं, छतों लाइनों पर उनका छतों पर बड़ा भारी सवाग्निसफर करता है। क्यों ! वहाँ गाड़ियाँ हैं, जो आज से कुछ दिन पहले, आजादी से पहले चलती थीं, वे ही गाड़ियाँ आम जनता के लिए हैं। आपने तेज चलने वाला गाड़ियाँ काफी बढ़ाई है आपने छोटी लाइन भी बढ़ाई है बड़े लाइन भी बढ़ाई है, आपने डोलक्स बढ़ाई है, राजधानी एक्सप्रेस बढ़ाई है सुपर फास्ट बढ़ाई है। नाना प्रकार के दामों से गाड़ियाँ बढ़ाई है, लेकिन 80 परसेंट लोग जो जाते हैं किता गरीब जिनमें सफर करते हैं, सौ किलोमीटर, दो सौ किलोमीटर, तीन सौ किलोमीटर, पाँच सौ किलोमीटर तक तो ये गाड़ियाँ आपने नहीं बढ़ाई है। इसलिए माननीय मंत्री जी से मेरा निवेदन है कि वेस्टर्न रेलवे में कोटा में दिल्ली, दिल्ली से कोटा 10 डिब्बों वाला केवल एक गाड़ चलाई जाये, वह हर स्टेशन पर तेज रफ्तार से चले, हर स्टेशन पर डटे जिन पर कि फ्रंटियर मेल रकता है। इससे हमारा समस्या हल हो सकता है। दूसरा आगरा से जोधपुर के लिए गाड़ जाती है, दिल्ली से अहमदाबाद के लिए छोटी लाइन जाती है सवाई माधोपुर से जोधपुर के लिए है तो मेहरबाबा करके इन छतों पर जितनी गाड़ियाँ जाते हैं उनको बढ़ाया जाये।

माननीय मंत्री जी से एक निवेदन करूंगा, पिछले साल भी निवेदन किया था कि राजस्थान के साथ मौतेला व्यवहार होता है। हिंदुस्तान जब आजाद हुआ था तो राजस्थान की छतों लाइन को बड़ा लाइन में परिवर्तित करने के लिए लोकसभा और राज्य सभा में काफी लॉग बोले। लेकिन माननीय मंत्री जी आश्वासन दिये जाते हैं फिर भी छोटी लाइन से बड़ी लाइन में परिवर्तन के लिए राजस्थान में किता प्रकार की व्यवस्था नहीं की गयी है। अभी अभी एक दो साल पहले मथुरा अलवर के लिए एक टुकड़ा रखा गया था लेकिन अभी उस पर कार्य शुरू नहीं हुआ है। मैं माननीय मंत्री जी से यह निवेदन करूंगा कि आगरा से जोधपुर छोटी लाइन में से बड़ा लाइन में परिवर्तन किया जाये। दिल्ली से अहमदाबाद के लिए बड़ी लाइन में परिवर्तन किया जाये। सवाई माधोपुर से जोधपुर के लिए बड़ी लाइन में परिवर्तन किया जाये। मैं इन तीन

[श्री सुधाकर पाण्डेय]

हो लाइनों के लिए रुक रहा है। छोटे से बात है। दिल्ली से अहमदाबाद, आगरा से जोधपुर और सवाई माधोपुर से जोधपुर। यह छोटे लाइन बदल करके बड़ा लाइन बना द जाए यह मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन कर रहा हूँ।

माननीय मंत्री जी, मैं एक निवेदन और करूँगा। मैंने कई बार चिट्ठी भी लिखी है कि आपकी डीलक्स जो दिल्ली से बम्बई जाती है और बम्बई से दिल्ली आती है, उसे बयाना जो एक बहुत बड़ा रेलवे स्टेशन है, वहाँ दो मिनट के लिए और श्री महावीर जी इन दो जगहों पर दो-दो मिनट के लिए रोकने में कोई दिक्कत नहीं होगी। हम लोगों के आने-जाने के लिए तथा आम जनता के लिए सुविधा होगी। लेकिन आज तब उन चिट्ठियों का जवाब, हाँ ऊपटोंक जरूर दिया गया है। बाकी इस गाड़ी को दो-दो मिनट रोकने में कोई दिक्कत नहीं होगी, क्योंकि डीलक्स जब बम्बई से आती है, तो आधा घंटा बिफोर टाईम भरतपुर आ जाती है और इसी तरह जब दिल्ली से आती है, तो भरतपुर आधा घंटा पहले पहुँच जाती है। इसलिए दो मिनट को ही श्री महावीर जी स्टेशन पर और दो ही मिनट बयाना स्टेशन पर रोकने में कोई दिक्कत नहीं होगी। इसलिए दो मिनट ही मांग रहे हैं। श्री महावीर स्टेशन पर दो मिनट यह गाड़ी रुकवा दी जाए क्योंकि महावीर जी का वहाँ बहुत बड़ा मेला लगता है वैशाख में और वहाँ सारे हिन्दुस्तान के कोने-कोने से लोग महावीर जी के दर्शन करने के लिए जाते हैं।

इसलिए माननीय मंत्री जी से मेरा निवेदन है कि दो मिनट के लिए डीलक्स को बयाना जंक्शन पर और श्री महावीर जी जंक्शन पर भी दो मिनट रोकने की कृपा करें।

साथ ही साथ, मैं माननीय मंत्री जी से यह निवेदन करूँगा कि लखनऊ से जोधपुर के लिए मरुदार एक्सप्रेस जो चलती है, मेरे इलाके में दो जगह हैं, एक नदवई रेलवे स्टेशन और एक खेली मण्डी—नदवई भरतपुर जिले में है, मेरे पुराने क्षेत्र में है और हेली अलवर जिले की एक बहुत बड़ी मण्डी है। मरुदार एक्सप्रेस को जो

लखनऊ से जोधपुर जाती है और जोधपुर से लखनऊ आती है, इसके नदवई और खेली स्टेशन पर रोक जाए। यह मैं आपसे निवेदन करूँगा।

साथ ही साथ मैं आप से एक और निवेदन भी करूँगा कि हमारी तो सुविधा माननीय मंत्री जी ने छीन ली है। फ्रंटियर मेल में दिल्ली आने के लिये या भरतपुर से दिल्ली आने के लिये बयाना से केवल दो टिकट मिलते थे। अब वह हमारे दो टिकट भी खत्म कर दिये गये हैं। परसों जब मैं इतवार को बयाना ने दिल्ली आ रहा था, तो चार आदमी मेरे साथ आ रहे थे। मैंने टिकट के लिये कहा कि पहले तो मिले थे, तो स्टेशन मास्टर के पास गया, तो बताया गया कि यह अभी-अभी खत्म कर दिये गये हैं। मेरी समझ में नहीं आता। फ्रंटियर मेल बम्बई से चलता है, रतलाम खाली होता है, सवाई माधोपुर में खाली होता है, कोटा में खाली होता है, श्री गंगानगर में सीटें खाली हो जाते हैं, और दिल्ली के लिये मैंने तो दस टिकट के लिये लिखा था और वह दस टिकट की बजाय हमें जो दो टिकटें मिलती थीं, वह भी हमारी खत्म कर दी गई हैं। (समय की घंटी)

तो मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूँगा कि फ्रंटियर मेल में जो बयाना जंक्शन से दो टिकट दिये जाते थे, उनकी जगह दस टिकट का आश्वासन इसी सदन में देकर जायें।

इतना ही कह कर मैं आप लोगों से क्षमा चाहता हूँ।

श्री राधे चन्द्र बिअल (उत्तर प्रदेश) : मैं आपका धन्यवाद करता हूँ कि रेल वजट का जो विनियोग विधेयक पेश हुआ है, उस पर बोलने का अवसर दिया है।

मैं उसका समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूँ। साथ ही मैं यह जानता हूँ कि रेलवे विभाग और रेलवे मंत्रालय देश के विकास और राष्ट्रीय एकता में सब से बड़ा यह संस्थान है और शायद किसी और पब्लिक सेक्टर में 15-15 लाख कर्मचारी काम नहीं करते हैं। करीब-करीब इतना बड़ा पब्लिक सेक्टर का कोई दूसरा संस्थान नहीं होगा और इसकी उपयोगिता गरीब से लेकर अमीर तक सभी को है।

रेल मंत्री जी को सभी ने बधाई दी है। मैं भी कोताही नहीं करना चाहता। उनके आने से इसमें कुछ सुधार हुआ है, इसमें कोई दो राय नहीं है। मगर जो कुछ शिकायतें आई हैं, उसमें और सुधार हो जाए, तो सभी लोग ज्यादा बधाई दे पायेंगे। उस दिन उपेन्द्र जी रेल बजट पर बोल रहे थे, आज तो वह वहां नहीं हैं। वह बड़े-बड़े मैनू पेश कर रहे थे कि कैसा खाना होना चाहिये, इतनी कड़ी होना चाहिये। अगर बीबी के सामने इतना मैनू पेश करें तो वह जान खा जाती है। वह रेल मंत्री जी के सामने इतना ज्यादा पेश कर रहे थे। तो हम मांग तो पेश करेंगे बहुत बड़ी-बड़ी और जरा सा किराया-विराया बढ़ने लगे, तो फिर ताराज होने लगेंगे। यह दोनों बातें एक साथ नहीं हो सकेगीं। कर वसूली का भी हमको समुचित समर्थन करना चाहिए। मैं करों के सम्बन्ध में एक ही बात कहना चाहता हूँ रेल मंत्री जी से और सरकार से भी कि सूर्य जैसे सन्द्र से पानी यहां ज्यादा होता है वहां से ज्यादा सूर्य जाग लेता है और फिर फेंकता है सारी पृथ्वी पर इसी तरह जहां धन ज्यादा हो, वहां से टैक्स ज्यादा लगाकर गरीबों में उसका इस्तेमाल होता है तो इसमें कोई आपत्ति नहीं है।

जहां तक थोड़ा मेरे इलाके की शिकायत है, तो एक तो रेलवे टाइम-टेबल बदलने की है। यह मेरे लिए सरदर्द हो रहा है और मैं बंमालाल जा के सरदर्द हो रहा हूँ। यह उन्हें मादूम है। मेरे घर पर रोज हों लोग आए रहते हैं, अब दिल्ली के लांग बेड-टा तो चाहेंगे चार बजे और दूध प्राणों देर से, तो यह तालमेल नहीं खाता लोगों का भावना से। इन्दिरा जो ने रेल लाइन बनाई था शारदा-सहारनपुर छोटा लाइन और बाद में उबड़ गई, इन्दिरा जा ने खेड़े पर 1974 में उद्घाटन किया था। मैं भी दो-तीन साल तक रेलवे पर कहता रहा खाली शारदा-सहारनपुर का हां होता, तो आ था, लेकिन टाइम टेबल को शिकायत जरूर है।

दिल्ली के नजदीक के लिए जो लोकल ट्रेन हैं, वह ज्यादा होनी चाहिए चूँकि सरकारी कर्मचारों व्यापारी विद्यार्थी सभी प्रकार के लोग यहां आते जाते हैं, खाली दिल्ली ही नहीं

बल्कि बड़े शहर चाहे कलकत्ता हो, चाहे बंबई हो, चाहे मद्रास हो उन मारे बड़े शहरों ने लांल ट्रेन ज्यादा का जानी चाहिए। साथ ही जो हमारे राज्यों की राजधानियां हैं, वहां भी ज्यादा लांल-लाइन, लोकल ट्रेन होना चाहिए। गुड-फास्ट और एक्सप्रेस गाड़ियों का गांव तो अभी कारो हैं लेकिन मैं गरीब लोगों के लिए, जो शहरों में आते-जाते हैं उनके लिए चाहूंगा कुछ होना चाहिए।

ओवर-ब्रिज की बड़ी मांग है मैं भी, जानता हूँ हमारे मेरठ में मेरठ शहर पर परदापुर पर, सकोटाटांडा हनुड, और खुर्द गाड़ियाबाद में, एक तो बन रहा है, मगर जा० टो० रोड पर, अलगद में, बुन्देश शहर में, कित-किन का नाम मैं गिनाऊं, ओवर ब्रिज का जरूरत है। मैं एक सुझाव इस सम्बन्ध में देना चाहता हूँ रेल मंत्री जी को, कि आपको ओवर-ब्रिज पर जैसे नदियों के पुल पर टैक्स लगता है, अगर आप ओवर-ब्रिज बना दें और बाद में टैक्स वसूल कर लें तो ठीक रहेगा आप डापरेक्ट नहीं कर सकते, तो राज्य सरकारों को कह दें कि ओवर-ब्रिज पर ज्यादा से ज्यादा टैक्स लगाये जाय और वसूल किया जाए मैं गरीब लोगों से नहीं बल्कि कार वालों से हो जाय ट्रक, वालों से हो जाय, बस वालों से हो जाय तो बहुत आसानी से ओवरब्रिज बन सकते हैं सारे देश में और पब्लिक को भी नहीं लगेगा कि यह टैक्स कहां से चला गया। इन डापरेक्ट टैक्स आपके पास आ जाएगा लोगों के पास से।

जर्मन के बारे में लोगों ने कहा। मैं एक सुझाव देना चाहता हूँ कि या तो आप बन जगा दें, पेड़ लगा दें या फिर उस किसान को जिसका खेत पास में पड़ता है, उसको दें, जिससे उसका सद्व्योग हो जाएगा।

मवेशियों के बारे में कहना चाहूंगा कि जो मवेशी माल गाड़ों से भेजे जाते हैं मंत्री जी, उनका स्थिति बड़ी भयावह है कितने दिन ही तक मवेशी हांफते रहते हैं गर्मी में, पानी की दिक्कत होती है, दूसरी दिक्कत होती है। अगर मवेशियों को कहीं लम्बी दूरा पर जाना है, चाहे कलकत्ता जता है या कहीं देश के दूसरे हिस्से में जाना है, तो ज्यादा दिन वे

[श्री राम चन्द्र लिकल]

एक ही गार्ड में न रखे जायें भले ही कई ट्रेनों में उनको भेजा जाय। खर्चा तो बढ़ता है, लेकिन भविष्यों की अनेक बीमारी और परेशानी जो होती है, उससे राहत मिलेगी।

मैं थोड़ा सा भाषा के बारे में भी कहना चाहूंगा। रेलवे के बहुत से स्टेशनों पर, क्षेत्रीय भाषाएं हों, मुझे उसमें कोई दो, राय नहीं है, लेकिन हिन्दी का नाम हो नहीं होता। दक्षिण के स्टेशनों पर बहुत बूझना पड़ता है, एकाध बार कम्प्लेण्ट भी करनी पड़ती है। क्षेत्रीय भाषा हो लेकिन हिन्दी का भी दर्जा होना चाहिए, यह बहुत जरूरी है। आपकी मालगाड़ियां बहुत चलने लगी हैं हमारी रेलवे पर, पब्लिक के लिए भी कुछ गाड़ियां बढ़ जायें, यह मैं आपसे कहना चाहता हूँ।

सुरक्षा और सफाई के सम्बन्ध में सभी लोगों ने कहा। मैं भी कहना चाहूंगा कि सुरक्षा और सफाई की बहुत जरूरत है। अब कुछ अपराधी हैं, मैं जानता हूँ कि गांव के पास ट्रेन को रुकवा कर जंजीर से लुटपाट करते हैं दूसरी ट्रेन से आते हैं। ये अपराध कम हो सकते हैं अगर जंजीर को रेलों में हटा दें दिल्ली के आसपास यह ज्यादा हो रहा है अगर जंजीर को हटा दें, तो कोई हर्ज नहीं है।

छोटी लाइनों को बड़ी लाइन करने के संबंध में सभी लोगों ने मांग की है। मैं कहना चाहता हूँ कि जहां तक देश की प्रगति हो रहा है उसके लिए मैं मानता हूँ, आपका ध्यान है और काफी आपने प्रोत्साहन को है आप छोटी लाइनों को ज्यादा से ज्यादा बढ़वा दें। मैं स्वतंत्रता संग्राम सेनानियों के बारे में एक बात जरूर कहना चाहूंगा। इनके लिए बहुत दिनों के बाद जो पास देने का मंजूर हुआ है वह प्रेक्टीकल नहीं है और बेंसीनल जो आपसे लोगों की बहुत बड़ी आशा है मारा देश जानता है कि आप प्रेक्टीकल आदमी हैं। तो स्वतंत्रता संग्राम सेनानियों बहुत काम रह गए हैं बहुत ही कम उनकी देशभक्ति को देखा जाय तो उनके साथ सही न्याय नहीं हो सके। आखिरी उम्र में उनकी मांस मिल जाय वे चाहे जब जाते रहें ऐसा न हो कि एक दफा जायेंगे तो फिर छ महीने वह कैसा हो जायगा। वे आपको दुआ देंगे पहले सोशल वर्कर को पास मिलता था स्वतंत्रता सेना तो सोशल वर्कर भी है पोलिटिकल वर्कर

भी है देशभक्त भी है। उनके देश पर अहसान हैं। उनके पास पर पाबन्दी महीनों की, दिनों की न लगाई जाय वे घूमकर देशभक्ति का, सम्भावना का प्रचार करेंगे और यह राष्ट्रहित में होगा।

मैं एक्स० एम० पी० के बारे में कहना चाहता हूँ। कुछ लोगों को संकोच हो रहा था यह व्यक्तिगत बात नहीं है अभी साथी को भी दे रहे हो बीबा को दे रहे हो रिटायर होने के बाद खुद को भी न दी, रिटायर होने के बाद एक्स एम० पी० को रेलवे का पास मिले तो यह अतिशयोक्ति न होगी।

इन शब्दों के साथ मैं रेल मंत्री का धन्यवाद करता हूँ और कहता हूँ कि उन्होंने जो कदम उठाए हैं वे बहुत सराहनीय हैं मैं चाहूंगा कि रेल का विभाग देश की एकता और आर्थिक विकास में सहयोग हो सके मैं फिर आपका धन्यवाद करता हूँ।

SHRI M. KALYANASUNDARAM (Tamil Nadu): Sir, on the Appropriation Bills I want to speak a few words to suggest that the allocation of funds is not adequate enough and that the utilisation of these funds should be more frugal and prudent.

There is heavy demand for new lines, additional trains and several improvements. The Government, in their anxiety to satisfy all the people, approves projects without adequate allocation of funds. This leads to wasteful expenditure and over-capitalisation. This problem must be studied properly, and adequate funds should be allocated, and a time-schedule should be there for completion of these projects.

Let me illustrate some of these things. For the Jwalarpet-Bangalore City section electrification the cost is about Rs. 27 crores. But the allocation last year was Rs. 1,000, and this year also Rs. 1,000. But I am told that staff are being recruited, workers are being recruited, and some materials have been collected and they are idling there. This is how wasteful expenditure is being incurred during construction itself.

Another item is again about the Madras Rapid Transit System. The total cost for construction of a new line from the Mad-

ras Beach to Luz is about Rs. 58 crores. Last year's allocation was Rs. 4 crores; this year also it is Rs. 4 crores. Not only does the project get prolonged, but it causes great inconvenience to the traffic in the city. It should be expedited.

I can quote several instances like these. Projects are approved without adequate funds, and it is not a very healthy practice. Projects must be quickly finished within a time-schedule. That will result in economy.

Here are some more instances.

About purchase of wagons, they have replied to me. The hon. Minister, Mr. Bansi Lal, himself has taken the trouble of replying to me. I am thankful to him. This what he says:

"It is proposed to acquire, subject to availability of funds 96,000 wagons in terms of four-wheelers during the Seventh Plan."

During the Seventh Plan period only 96,000 are required. Our wagon fleet strength has been dwindling over a period of time. So, how to cope with the growing needs? The Planning Commission and the Finance Ministry must consider this. Unless you provide adequate funds, the Railways cannot be expected to find their own resources for meeting the expenditure.

Now I come to the Metropolitan railway system. Sir, it is the responsibility of the Railways to provide transport for our workers in the metropolitan cities. Urban transport is very essential. It is next only to food, clothing and shelter for the workers to do their service to the nation. In Madras city, Railway's share is only 20 per cent of the urban transport; more than 80 per cent is borne by the road transport. Moreover, the Madras roads are not so wide. Therefore, the Railway must come to the rescue of the people of Madras city by expediting the completion of the project called Rapid Transit System. In Bombay and other metropolitan cities, Railway's share is more, but in Madras, Railway's share is very less. This point should be borne in mind and the Railways should come in a big way to help the Railway

system in Madras city so that our workers and office-going employees serve the country better.

The contract system should be avoided. I can understand the contract system for projects. Even for that they must have a construction department. Contract system means corruption, pilferage and wastage. Now a new practice is being introduced to bring in contract system even for the maintenance of tracks. Already maintenance of tracks is in arrears. This system of contract should be carefully studied and should be avoided as far as possible.

Operating costs in the Railways are very high. There is a scope for bringing them down. Operating expenditure pertaining to one single item-fuel-runs to Rs. 1,104 crores or more than that. If you secure the willing cooperation of the workers and rouse their patriotic instinct, it is possible to bring down the operating cost. Similarly, pilferage and wasteful expenditure can be avoided with the cooperation of the workers. In the alternative an incentive scheme can be thought of. Incentive scheme can be thought of for the construction works also. If the construction work is completed on schedule and within the estimated cost, you can give them bonus. Similarly, incentive scheme can be thought of for bringing down the expenditure. That way there will be saving in the use of raw materials, stores and in the use of fuel. These are some of the suggestions which the Government should consider so that the Railway efficiency is improved without shifting the burden either on the workers or on the Railway using public.

At least in my part of the country the Railway is not vulnerable to dacoits. We are spending nearly Rs. 100 crores on the Railway Protection Force, but their powers are very limited. Even if they detect the culprits damaging the railway property, they cannot take action without the help of the State Police. There is no cooperation between the State police and the Railway Protection Force. The railway Minister must talk to the various State Chief Ministers and Home Ministers and see that there is greater coordination between the two Police forces. Police is un-

[Shri M. Kalyanasundaram]

der the State Government and the RPF is under the Central Government. In spite of the fact that we spend so much money, there is no safety in the Railways. A lot of pilferage is taking place. Wherever the wagons or the coaches are stationed, they are broken open and cargoes are pilfered. Similarly, from the passenger coaches fittings are stolen. There is scope for tightening these safety measures so that the pilferages and thefts do not occur.

Another point regarding accidents and wasteful expenditure. Whenever an accident takes place, an enquiry is ordered and that enquiry committee submits a report. But what lessons have been drawn by the Railway Ministry from such reports? Has any improvement been made to prevent accidents? I feel the Railways are very slow in this direction and greater attention must be paid to draw lessons from the previous accidents so that accidents can be averted in future.

Sir, these are some of my suggestions which I wanted to make. Thank you.

श्री राम चन्द भारद्वाज (बिहार) : मान्यवर, आज सम्भवतः पहली बार मैं आपके माध्यम से अपने माननीय प्रधान मंत्री श्री राजीव गांधी और रेल मंत्री श्री बंसी लाल जी को बधाई देना चाहता हूँ। पहली बार इसलिए कह रहा हूँ कि रेल के मामले में बड़ी दुर्घटना रही है और जितना बड़ा उद्योग रहा है भारत सरकार का, वह प्रत्येक व्यक्ति के लिये चिंता का विषय था। मुझे खुशी है कि बंसी लाल जी ने अपने कुशल प्रशासकत्व में इतना सुधार ला दिया है पिछले एक वर्ष के अन्दर राजीव जी के नेतृत्व में कि हम इससे प्रसन्न हैं। ऐसा होने लगा है कि माल और पार्सल की दुलाई रिकार्ड दुबाई है, कारखाने अपनी क्षमता में अधिक काम करने लगे हैं। पूरी क्षमता से इनकी गाड़ियाँ प्रायः समय पर चलने लगी हैं। सबसे बड़ी बात यह है कि किराया जो बढ़ाया गया है वह इस हिसाब से बढ़ाया गया है कि माल की दुलाई भी नहीं बढ़े और इससे बाजार भाव पर कोई प्रभाव नहीं पड़े। मगर कुछ घाटा पूरा करते हुए बाजार की वस्तुओं की दूरों को प्रभावित करने में इमन पहल

की है। इससे महंगाई नहीं बढ़ सकी है। यह बात बड़ी स्पष्ट है। क्योंकि अमूमन ऐसा होता है कि जब किराये बढ़ते हैं तो हर तरह से बढ़ोतरी हो जाती है। मगर हमारे रेल मंत्री जी ने इस को इस तरह की सुरक्षा दी है कि हम आज महंगाई के शिकार नहीं हुए हैं। इसकी वजह से किसी चीज पर असर पड़े बिना हमारी गाड़ी पूर्ववत् चल रही है।

जब डीजल और पेट्रोल और कोल के दाम बढ़े तब यह आशंका की जाने लगी थी कि रेल के भाड़े में भी बढ़ोतरी होगी। यह कोई नई बात नहीं है। मगर हमें मंत्री जी की कुशलता की जानता हूँ और उनकी प्रशासकीय कुशलता पर भरोसा आता है। मैं सोचता था कि कम से कम सीक्विड क्लास के किराये में कोई बढ़ोतरी नहीं होगी—चाहे फर्स्ट क्लास के किराये में जितना भी बढ़ोतरी हो जाए, चाहे एयर कंडीशंड किराये में कितना भी बढ़ोतरी हो जाए। क्योंकि अम अदमी रेल भाड़े से उसी तरह से प्रभावित होता है जिस तरह से आम वस्तु की कीमतों के बाजार में बढ़ने से प्रभावित होता है। मैं यह सोचता था कि सीक्विड क्लास के किराये में बढ़ोतरी नहीं होगी और उसके दुष्परिणाम वह नहीं भोगेगा, उसकी जेब पर कोई दबाव नहीं पड़ेगा। मुझे दुख है कि ऐसा कुछ नहीं किया जा सका। बढ़ोतरी जो हुई वह 250 किलोमीटर और उसके आगे की जो बात है उससे बहुत बड़ा अन्तर जनता की दृष्टि में पड़ता है। बढ़ोतरी बढ़ोतरी ही होती है और गरीबों की जेब पर एक पैसे का दबाव भी दबाव ही है।

हम मान कर चलते हैं और माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करते हैं कि जैसे उन्होंने बाजार माल की रिकार्ड दुलाई करके बाजार के दाम बढ़ने नहीं दिये तो कोई ऐसा रास्ता जरूर निकालेंगे जिसमें गरीबों की जेब पर असर न पड़े कर उनका घाटा पूरा होता रहे। जो संसाधन आप जुटाना चाहते हैं वह आप जुटाते रहें।

मान्यवर, आपके सामने कुछ कठिनाइयाँ भी हैं और सुधार भी काफी

हुए हैं। रेलवे भारत सरकार का सबसे बड़ा उद्योग है। इस उद्योग का इतना बड़ा क्षेत्र है, इसलिए इसका कठिनाइयों भी विद्याल होंगी और आन को इन कठिनाइयों का सामना करना पड़ता होगा। मगर इन कठिनाइयों को मदेनजर रखते हुए कुछ अपेक्षाएं भी की जाती हैं। हम चाहते हैं कि हमको सब कुछ मिल जाय। अपेक्षाएं कभी घटती नहीं हैं। अपेक्षाएं जैसे जैसे आदमी को मुद्देब्या होती जाती हैं, अपेक्षाएं भी बढ़ती जाती हैं और विशेष कर ऐसे रेल मंत्री जो से जिनसे अपेक्षाएं ही अपेक्षाएं की जाती हैं। मैं माननीय मंत्री जी के ध्यान में एक दो खामियां भी लाना चाहता हूं। पिछले दिनों की बात है, हमारी एक पालियामेंटरी कमेटी पटना से आ रही थी। श्री जगन्मोरी प्रसाद यादव जी जो अभी बोल रहे थे वे भी उसी ट्रेन से आ रहे थे। हम लोगों को कानपुर तक कोई बिस्तर नहीं मिला और उस ठंड की रात में हम ठिठुरते रहे। बिस्तर की कोई व्यवस्था नहीं हो सकी। मैं माननीय मंत्री जी से यह अनुरोध करना चाहता हूं कि अगर पालियामेंटरी कमेटी के साथ यह व्यवहार हो सकता है, उनकी यह दुर्दशा हो सकती है तो आम आदमी की क्या हालत होगी? इस पर थोड़ा ध्यान देने की जरूरत है। इसी प्रकार से हम लोग बम्बई से आ रहे थे। यह कहा जाता है कि अब भोजन अच्छा मिलने लगा है। मगर मैं यह साफ शब्दों में कहना चाहता हूं कि निरामिष नहीं सामिष भोजन अच्छा मिलने लगा है। हमारा देश ऐसा है जहां पर अधिक लोग निरामिष भोजन वाले हैं। इसलिए निरामिष भोजन की तरफ विशेष तौर पर ध्यान देने की जरूरत है। ये कुछ छोटी-छोटी बातें हैं, लेकिन इनकी तरफ ध्यान देने की जरूरत है। उस कमेटी थे हम सभी लोगों ने एक स्वर में कहा, श्री जगेश देसाई भी हमारे साथ थे, हमने कहा कि यह क्या चाय मिल रही है? हमें आप चाय दीजिये, मगर चाय, दूध, चीनी अलग अलग दीजिये। अभी हालत यह है कि चाय तो दो का होती है, लेकिन दूध दो चम्मच होता है। इसमें रेलवे का पैसा भी बर्बाद होता है

और यात्रियों को कोई सुविधा भी नहीं मिलती है। ये छोटा-छोटा बाने हैं, लेकिन इनकी तरफ ध्यान देने की जरूरत है। दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि क्या कारण है कि दही अच्छा नहीं मिलता है। मेन्ट्रल हाल में हमको इतना अच्छा दही मिलता है, लेकिन गाड़ियों में ऐसा दही नहीं मिलता है। मैं चाहता हूँ कि माननीय मंत्री जी इन छोटी छोटी बातों की तरफ भी ध्यान देने को पना करे।

मान्यवर, मैं बिहार से आता हूँ। मैंने बिहार के बारे में यहां पर बार-बार कहा है। श्री केशर पांडे जी ने अपने बजट भाषण में यह कहा था कि मुजफ्फरपुर से मोतामदों तक रेलवे लाइन बनेगी। उसके बारे में क्या हो रहा है, हमको कुछ पता नहीं है। हम जन प्रतिनिधि हैं, हमको उसकी पूरी जानकारी होनी चाहिए। वह लाइन बन रही है या नहीं, इसकी हमको जानकारी दी जानी चाहिए। वह मामला किस स्टेज पर है, इसको बताया जाना चाहिए। इसमें हम लोगों की राय भी ली जानी चाहिए क्योंकि जनता की सुख-सुविधाओं का काम हो रहा है। हम जनता के प्रतिनिधि हैं, हमें इन बातों की जानकारी दी जानी चाहिए। इसके अलावा दिल्ली से कलकत्ता के लिए पटना से होते हुए कोई सीधी गाड़ी नहीं है। मेरा मतलब यह है कि आपने एक गाड़ी तो सप्ताह में दो दिन के लिए चला रखी है, लेकिन प्रतिदिन कोई गाड़ी नहीं है। आपने सारी गाड़ियां मुगलनगर से चला रखी हैं। पता नहीं वहां से कौन से मोती और जवाहरान पिन जाने हैं। आप उस तरफ के लोगों का ही आराम देना चाहते हैं। बीच में जो बफर स्टेट हैं, रेन सेडो एरिया है, उसकी तरफ आपका ध्यान नहीं जाता है। इसलिए मैं माननीय मंत्री से जोरदार शब्दों में यह निवेदन करना चाहता हूँ कि आप पटना से प्रति दिन एक डालक्स ट्रेन चलाइये। इससे पटना के रास्ते में पड़ने वालों को भी सुविधा हो जाएगी और वे अपने-अपने स्थानों पर उतर-चढ़ सकेंगे। हर राज्य की राजधानी को आपने दिल्ली से जोड़

[श्री रामजन्म भागद्वीज]

दिया है। बम्बई जड़ गया, कलकत्ता जड़ गया, पर पटना आज तक नहीं जड़ सका। जब भी हम यहां आते हैं, तो पटना से चलने वाली गाड़ी, जिसको मगध एक्सप्रेस कहते हैं, एक बजे से पहले नहीं पहुंचती है। इस समय तक हमारा क्वेश्चन आवर खत्म हो जाता है और लोग अपने कार्यालय में काम पर भी नहीं जा सकते हैं। इसलिये उस ट्रेन को ऐसा टाइम दें जिससे कि वह यहां सुबह टाइम पर पहुंच सके। मान्यवर, पटना में एक रेलवे ब्रिज बन रहा है, वह वैसे ही खड़ा है, गंगा के ऊपर। आखिर इसका क्या हो रहा है? यह रेलवे ब्रिज शीघ्र बनना चाहिये ताकि उत्तर बिहार और दक्षिण बिहार के बीच सीधा रेल मार्ग बन जाये और उत्तरी बिहार, जो पिछड़े बिहार में भी पिछड़ा हुआ है, इससे उसकी उन्नति का असर मिल सके। वैसे मान्यवर, निवेदन तो बहुत थे मगर कम से कम इतना ही हो जाय तो मैं समझूंगा कि मंत्री जी ने बिहार के लोगों का उपकार किया है।

अन्त में यह निवेदन मैं करना चाहता हूँ कि देवघर जो महादेव का स्थान है वहां पर पांच लाख व्यक्ति प्रायः प्रति माह जाते हैं। श्रावण महीने में वहां पर 25 लाख आदमी जाते हैं मगर वह किसी मुख्य लाइन से जुड़ा हुआ नहीं है। इसके लिये मैं मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहता हूँ कि काशी विश्वनाथ एक्सप्रेस तो चल रही है आप बाबा बैद्यनाथ गाड़ी यहां से चला दें तो आप बहुत बड़े यश के भागी होंगे। इससे लोगों का बहुत अधिक सुविधा मिल सकेगी। इन जगहों के साथ मैं माननीय मंत्री महोदय और प्रधानमंत्री श्री राजीव गांधी को, जिनके नेतृत्व में इतना कुछ रेलवे में सुधार हुआ है, एक बार पुनः बधाई देता हूँ।

श्री शांति त्यागी (उत्तर प्रदेश) : मान्यवर, मैं आप का बहुत कम टाइम लूंगा। मैं माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देता हूँ। भारतीय रेलवे के काम में उनके नेतृत्व में बहुत सुधार हुआ है। जब उन्होंने रेल मंत्रालय का कार्यभार संभाला था तो लोगों को विश्वास था कि जो आशा लोगों को उनसे थी वह आशा उनकी पूरी होगी। मैं उनको बधाई देता हूँ। महोदय, रेल बजट जो मंत्री महोदय ने

पेश किया था उसमें उन्होंने साधारण जनता पर कोई बोझ नहीं डाला है, उसके लिये मैं उनको मुबारकबाद देता हूँ।

मान्यवर, मैं सिर्फ उत्तर प्रदेश के बारे में कुछ कहूंगा। आल इंडिया बात नहीं जा चुकी है। मान्यवर, हमारा प्रदेश एक बड़ा प्रदेश है। पूर्वी उत्तर प्रदेश के बारे में कल्पनाय राय जी ने अपनी बातें, कठिनाइयां मंत्री महोदय के सामने रखी हैं मैं उन बातों का समर्थन करता हूँ और निवेदन करना चाहता हूँ कि मैं सिर्फ पश्चिमी यू० पी० के बारे में ही बात कहूंगा। श्रीमन्, हमारे मेरठ से एक गाड़ी चलती है; मेरठ में लखनऊ, उसमें स्टीम इंजन है। मैं मांग करता हूँ कि उस पर डीजल इंजन लगा दिया जाय। यह कोई बहुत बड़ी पैसों की बात नहीं है। एक हुनारी गाड़ी चलती है दलाहाबाद के लिये, उसमें मेरठ से खूब तक स्टीम इंजन है, मेरा अनुरोध है उसमें भी मेरठ से खूब तक डीजल इंजन लगा दिया जाय। इसमें भी पैसों का सवाल नहीं है। श्रीमन्, दूसरी बात यह है कि मेरठ अब राजधानी क्षेत्र में आ गया है। असल में अब दिल्ली के विकास की बात हो रही है, मैं तो बीच में आकर खड़ा हो गया हूँ क्योंकि यह तो आपको करना ही करना है। आप मेरठ से दिल्ली के बीच में डबल रेलवे ट्रेक कर दीजिये, यह आपको करना है और शायद इसे आपको दिल्ली की वजह से करना पड़े। इसको आप इलेक्ट्रिफाई कर दीजिये यह भी आपको करना है लेकिन आप इसको जितनी जल्दी कर लें उसके लिये मैं आपका आभारी हूंगा।

श्रीमन्, एक बात मैं और कहना चाहूंगा कि मेरठ-बागपत रोड पर एक ओवरब्रिज बनना है रेलवे का। यह बहुत दिनों से पेंडिंग है। इसका सर्वे हो चुका है और आपके मंत्रालय में इसकी फाइल मौजूद है और शायद यह स्वीकृत भी हो चुकी है, मगर यह बन नहीं रहा है। वहां की जनता की यह मांग है, इसलिये उस ओवरब्रिज को आप शीघ्र शीघ्र बना दें तो मेरठ के लोग और इस इलाके के आस-पास के लोग आपके अत्यन्त आभारी होंगे।

अन्त में शाहदरा-सहारनपुर लाइन की हालत बहुत खराब है, कोचेज बहुत खराब हालत में हैं, डिब्बों में गन्दगी बहुत है, इसलिये इनको सुधारने पर भी आप विचार करें। मुझे यह मालूम हुआ है कि आसाम सुपरफास्ट जो ट्रेन है किशनगंज बिहार में इसका स्टोपेज नहीं है। किशनगंज बहुत महत्व का कस्बा है इसलिये मेरी आप से प्रार्थना है कि वहाँ इस गाड़ी का स्टोपेज बना दिया जाए। अन्तिम बात में यह कहना चाहता हूँ कि मैं खुद एक फ्रीडम फाइटर रह चुका हूँ और चौधरी साहब से स्वतन्त्रता सेनानियों से बहुत उम्मीदें हैं। इन लोगों की तादाद घटती जाएगी और यह आदमी जैसे मैंने कहा कि 60-70 वर्ष की आयु से कम नहीं है वल्कि इससे ज्यादा ही है। यह देश का भ्रमण 6 महीने तक कर रहे ऐसी कोई बात नहीं है। वह चल फिर नहीं सकते हैं। फिर भी यदि कहीं न कहीं जाना चाहते हैं जैसे बम्बई, कलकत्ता, मद्रास, दिल्ली, भाखड़ा, हरियाणा जाना चाहते हैं देश की तस्वीरें देखना चाहते हैं, मैं यह कहना चाहता हूँ कि जो चैक पास आप कहते हैं इसकी व्यवस्था मत कीजिए आप कृपा करके इनको आदर दीजिए। श्रीमती इंदिरा गांधी और राजीव गांधी जी की भावना है, आप कृपा कर के फ्रीडम फाईटर्स को तहजिदगी के लिए रेल पास दीजिए। यह देश के लिये बड़े गौरव की बात होगी और पूरा देश आपका कृणी रहेगा।

श्री सत्य प्रकाश मालवीय (उत्तरप्रदेश):
उपसभाध्यक्ष महोदय, रेल विभाग बहुत ही महत्वपूर्ण विभाग है और देश का हर व्यक्ति रेल विभाग से किसी न किसी प्रकार से सम्बन्धित है चाहे यात्रा कर के या माल ढो कर के लेकिन योजना आयोग और केन्द्र सरकार रेल विभाग के महत्व को कम कर रहे हैं। रेल विभाग के मंत्री जी और राज्य मंत्री जी बहुत कुछ करना चाहते हैं और पिछले साल भर में रेल विभाग में जो प्रगति हुई है वह इन्हीं दोनों के नेतृत्व का प्रतिफल है लेकिन फिर भी मेरी समझ में यह नहीं आता कि रेल मन्त्रालय को केवल रेल विभाग का दर्जा क्यों दिया गया है। तीन विभागों को मिला दिया गया है और रेल मंत्रालय जो था उसका हटा कर के

रेल विभाग कर दिया गया। ठीक इसी प्रकार से प्रथम योजना जो थी इसमें कुल एलोकेशन का 11.55 प्रतिशत रेल विभाग के लिये था लेकिन सातवीं योजना में यह 6.5% बचा है। इसलिये योजना आयोग से भी और केन्द्र सरकार से मेरा आग्रह है कि रेल विभाग को जिस धन का आवंटन किया जाता है जब तक उसमें पर्याप्त मात्रा में वृद्धि नहीं की जायेगी तो चाहते हुये भी विभागीय मन्त्रिण कुछ नहीं कर सकते हैं। जो लोग इस संसद में हैं और आम जनता भी बराबर अपने क्षेत्र की मांगों को योजना आयोग के सामने रखती है जब तक इनको साधन नहीं जुटाए जायेंगे तब तक इनको पूरा करने में यह विभाग असमर्थ रहेंगे। रेल विभाग में दो लाख एक हजार कर्मचारी केजुअल हैं। अभी हाल ही में जिन कर्मचारियों को नौकरी से निकाल दिया गया था उन्होंने अश्रुत में एक मुकदमा किया था और सर्वोच्च न्यायालय ने आदेश दिया है इसलिये मेरा आपसे आग्रह है कि आपके पास जितने केजुअल कर्मचारी हैं सब को नियमित किया जाए। उनकी सेवा को नियमित किया जाए। रेल विभाग के जितने भी कर्मचारी हैं सब के पाम रहने के लिये आवास की सुविधा नहीं है। वर्ष 1986-87 के लिये पांच हजार क्वाटर्ज के निर्माण के लिये प्रावधान किया गया है मेरा यह कहना है कि इसमें वृद्धि की जानी चाहिये। मुगलसराय स्टेशन पर रेल विभाग के कर्मचारी बहुत बड़ी संख्या में काम करते हैं। वहां पर उनके लिये एक अस्पताल है लेकिन उसमें डाक्टरों और नर्सों की कमी है, एम्बुलेंस की कमी है, ड्राइवर की कमी है इसके कारण वहां के कर्मचारियों को बहुत असुविधा होती है। इसलिये मेरा आग्रह है कि वहां अधि कर्मचारियों का स्थान करते हुये उनकी सुविधाओं में वृद्धि करनी चाहिये। इस सम्बन्ध में मैंने मंत्री जी को एक पत्र भी लिखा है और मुझे पूरी आशा है कि इस ओर वे ध्यान देंगे। मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि इस वर्ष के बजट को देखने से यह लगता है कि इस वर्ष उत्तर प्रदेश और बिहार को रेल विभाग के नक्शे से निकाल दिया गया है। कम से कम यह जो पिछड़े हुये सूबे हैं जहां रेल के द्वारा आवागमन के बहुत कम साधन हैं वहां पर नयी रेल लाइनें बिछाने का

[श्री सत्य प्रकाश मासुर्वाह]

कोई प्रावधान नहीं किया गया है। इलाहाबाद से फैजाबाद एक गाड़ी 425, 426 चलती है, इलाहाबाद फैजाबाद एक्सप्रेस। मेरा आग्रह है कि इसको अयोध्या तक बढ़ाया जाए। इससे पहले वहां से जो पैसेंजर गाड़ी जाती थी वह स्वैत और दलालपुर स्टेशन पर रुकती थी। मेरा कहना यह है कि अब इस एक्सप्रेस गाड़ी को भी वहां रुकने की व्यवस्था की जाए। ठीक इसी प्रकार की मांग बहुत दिनों से चली आ रही है कि बनारस से लेकर लखनऊ तक के लिये एक इंटरसिटी गाड़ी सुबह साढ़े पांच बजे चलाई जाए जो साढ़े दस बजे तक लखनऊ पहुंच सकती है और फिर शाम को चल कर के बनारस वापिस आ सकती है। उसका ठहराव केवल चार स्टेशनों पर किया जा सकता है वाराणसी, जौनपुर, सुल्तानपुर और लखनऊ। रेलवे की जो सलाह और समिति है उसमें इस ओर ध्यान आकर्षित किया गया है और आशा है कि इस ओर मंत्री जी ध्यान देंगे। इसी प्रकार से बहुत दिनों से मांग चली आ रही है कि जालन्धर और जम्मू के बीच में जो सिगल लाइन है जिस कारण से उस लाइन पर बहुत दबाव रहता है, जोर रहता है, उसको डबल किया जाये। इस पर मेरा भी आग्रह है। काफी सदस्यों ने मांग रखी है कि छितीनी बगहा रेलवे पुल बनाया जाये। इसका शिलान्यास तत्कालीन प्रधान मंत्री श्रीमती इन्दिरा गांधी जी ने 1972 में किया था आज 14 वर्ष बीत चुके हैं लेकिन शिलान्यास के बाद उस ओर कोई प्रगति नहीं हुई है। अगर यह पुल बन जायेगा, इसका निर्माण हो जायेगा तो कम से कम जो पूर्वी उत्तर प्रदेश और बिहार के इलाके के लोग हैं उनके आवागमन के सिलसिले में सुविधा होगी और समय भी बचेगा। इस ओर मंत्री जी ध्यान दें। इसी प्रकार नौ दो तीन बातें कहकर अपनी बात समाप्त करूंगा। स्वतन्त्रता सेनानियों की यहां पर चर्चा की गयी। यह बात सही है कि जो स्वतन्त्रता सेनानियों की जनसंख्या है या उनकी जो संख्या आज है वह बराबर घटती जा रही है और ये ही एक ऐसे लोग हैं जिनकी जनसंख्या में वृद्धि या कोई सवाल नहीं है। इन लोगों ने देश की आजादी के लिये कुर्बानी

दी थी तो कम से कम जो मांग आ रही है कि इनको एक बिल्कुल परमानेंट पास दे दिया जाये रेलवे या तो इस सिलसिले में मन्त्री जी को तुरन्त घोषणा करनी चाहिये। काफी चीजें भांगी हैं लेकिन इन्होंने देश के लिये कुर्बानी दी है और अब कम से कम राष्ट्रीय एकता के लिये या सामाजिक दायें के लिये भारत भूमि में कुछ करना चाहते हैं तो इनको इस प्रकार की सुविधा दी जानी चाहिये। अन्त में, मैं मंत्री जी से इस बात का और निवेदन करूंगा कि जो रेल के किराये में वृद्धि की गयी है तो कम से कम जो द्वितीय दर्जे के किराये में वृद्धि की गयी है और साथ ही साथ जो स्लीपर के सरचाज में वृद्धि की गयी है इनको यदि मंत्री जी वापस लेने की घोषणा करें तो इससे कम से कम जो गरीब यात्री हैं उनके ऊपर भार कम हो जायेगा और उनकी ओर से कहना चाहिये कि कोटिशः धन्यवाद मंत्री जी को दिया जायेगा। इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे समय दिया।

श्री आनन्द प्रकाश गौतम (उत्तर प्रदेश) : आदरणीय उपसभाध्यक्ष जी, मैं आप का हृदय से आभारी हूं कि आपने मुझे आज रेलवे विनियोग विधेयक पर चर्चा में भाग लेने का अवसर प्रदान किया। मैं उसी समर्पण करने के लिये खड़ा हुआ हूं। सबसे पहले मैं माननीय परिवहन मंत्री जी और उनसे नेतृत्व में राज्य रेलवे मंत्री जी को भी धन्यवाद देना चाहता हूं जिनके प्रयास से रेलवे में एक उल्लेखनीय विकास हुआ है। मान्यवर, देश की अर्थ-व्यवस्था में रेलवे की एक महत्वपूर्ण भूमिका है, यह जहां देश में एक भाग से दूसरे भाग में जाने के लिये आम आदमी के लिये सबसे सस्ता एवं सुलभ साधन है वहीं बीज, उर्वरक एवं खाद्यान्न तथा अन्य मान्य उपयोग की वस्तुएं देश के एक कोने से दूसरे कोने में पहुंचाने का महत्वपूर्ण दायें करता है। इस प्रकार रेलवे भौतिक आवश्यकताओं की पूर्ति में सहायक तो है ही साथ ही देश की एकता की दिशा में, भारतीय संस्कृति के विभिन्न प्रदेशों को आवागमन के माध्यम से जोड़कर महत्वपूर्ण भूमिका का निर्वाह करता है। जब हम विनियोग विधेयक पर विचार करते हैं तो रेलवे विभाग की विगत उपलब्धियों और भावी योजनाओं को नजरअन्दाज नहीं

कर सकते हैं। मैं उन्हीं बिन्दुओं पर अपने विचार एवं सुझाव रखना चाहता हूँ। महोदय, रेलगाड़ियों के समय से चलने पर विशेष ध्यान दिया गया है जिसके लिये रेलवे बोर्ड में विशेष सेल स्थापित किया गया है जिसके द्वारा लगभग 200 मेल और एक्सप्रेस गाड़ियों की रात दिन देख-रेख की जा रही है। यात्री सेवाओं में सुधार किया गया है। 350 यात्री गाड़ियों को मेल गाड़ियों में बदला गया है। यह वर्तमान वर्ष की बहुत बड़ी उपलब्धि है। रेल बुकिंग को और सुविधाजनक बनाया गया है और आरक्षण प्रक्रिया का बड़े पैमाने पर कम्प्यूटरीकरण किया गया है जिसके लिये माननीय रेल मंत्री जी को प्रणाली की सफलता के लिये बधाई एवं हार्दिक धन्यवाद देना चाहता हूँ। रेलगाड़ियों में बिना टिकट यात्रा का प्रचलन रेलवे विभाग के लिये हानिकारक है ही साथ ही साथ इस राष्ट्रीय अभिशाप से जो बोना-फाइड यात्री हैं उनकी नैतिकता को भी धक्का पहुंचता है। यद्यपि इस बुराई को रोकने के लिये चेकिंग को तेज किया गया है, कड़े कदम उठाये गये हैं, किन्तु फिर भी रेलों में, स्टेशनों पर रेडियो और टेलीविजन जैसे प्रसार माध्यमों से, बिना टिकट यात्रा करने वालों के खिलफ कड़े दण्ड विधानों का प्रचार-प्रसार बड़े पैमाने पर किया जाना आवश्यक प्रतीत होता है।

मान्यवर, प्रसन्नता की बात यह है कि सातवीं पंचवर्षीय योजना में रेलों के लिये 12,334 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है, परन्तु अधिक महत्व की बात यह है कि 50 प्रतिशत आय के स्रोत रेलवे के अन्तर्गत ही उत्पन्न किये गये हैं, जो छठी पंचवर्षीय योजना से 8 प्रतिशत अधिक हैं। इसके अतिरिक्त 2,650 करोड़ रुपये का प्रावधान वर्ष 1986-87 के लिये किया गया है जिससे रेलवे सुविधाओं को और व्यापक बनाये जाने की आशा है। 1986-87 में 62 किलोमीटर नई लाइनों तथा लगभग 730 किलोमीटर रेल मार्गों के विद्युतीकरण किये जाने की आशा है। वर्ष 1985-86 में लगभग 430 किलोमीटर रेल मार्ग का विद्युतीकरण, माननीय रेल मंत्री जी की उल्लेखनीय उपलब्धि है, जिसके लिये मैं हार्दिक बधाई देना चाहता हूँ।

इतना ही नहीं रेलवे द्वारा उद्योग एवं रोजगार के अवसर उपलब्ध करवा कर बेरोजगारी कम करने की दिशा में भी महत्वपूर्ण कदम उठाये गये हैं। अगस्त, 1985 में कपूरथला रेल कोच फैक्ट्री, जिसकी उत्पादन क्षमता एक हजार रेल कोच प्रति वर्ष है, उसका प्रधान मंत्री जी द्वारा शिलान्यास उसी दिशा में एक महत्वपूर्ण और सराहनीय कदम है।

रेल विभाग के कर्मचारियों की पूर्ण निष्ठा, सहयोग और लगनशालता के कारण ही रेलवे में सराहनीय प्रगति हुई है। उनके प्रोत्साहन हेतु 33 दिन का वेतन, उत्पादन बोनस के रूप में 1985-86 में दिया गया था जिससे कर्मचारियों का काफी उत्साह बढ़ा है। उनकी पदोन्नतियों को ध्यान में रख कर कैंडिड पुरस्कार किया गया है जिसमें अनुसूचित जाति और अनुसूचित ज जातियों का नियमानुसार आरक्षण सुनिश्चित किये जाने की आवश्यकता है।

विकास की गति कितनी ही तेज हो जाए, किन्तु हमारी योग्यता एवं क्षमता का उपयोग राष्ट्रहित में तभी सार्थक हो सकेगा जब उसका प्रयोग देश और उसकी अर्थ-व्यवस्था में योगदान के रूप में हो सके। साथ ही आर्थिक रूप से पिछड़े वर्गों के लिये उसका सीधा लाभ सुनिश्चित किया जा सके, अर्थात् वर्तमान परिपेक्ष में हम उन्हें सुलभ एवं सस्ता यातायात तथा सुविधाएं उपलब्ध करा सकें।

माननीय रेल मंत्री जी ने शायद इन्हीं उद्देश्यों को ध्यान में रखकर मानव उपयोग की वस्तुओं और पार्सलों पर किसी प्रकार के भाड़े में वृद्धि का प्रस्ताव नहीं किया है और न ही द्वितीय श्रेणी के साधारण किराये में वृद्धि का प्रस्ताव ही किया है। किन्तु मेल व एक्सप्रेस गाड़ियों में 250 किलोमीटर तक साढ़े सात प्रतिशत की वृद्धि की गयी है जिसके लिये माननीय मंत्री जी से मेरा अनुरोध है कि 250 किलोमीटर तक मेल व एक्सप्रेस गाड़ियों में भी वृद्धि न करने पर पुनर्विचार करने की कृपा करें। (समय का घंटा) मैं दो मिनट और लूंगा।

मान्यवर, 13 से 33 वर्ष की आयु वर्ग के युवा लोगों को कम से कम दस की

[श्री आनन्द प्रकाश गौतम]

संख्या में एक साथ 1000 किलोमीटर के ऊपर यात्रा में 25 प्रतिशत की छूट इस उद्देश्य की ओर इंगित करती है कि विशाल देश में विभिन्न प्रदेशों की यात्रा करके उन्हें देखने के लिये युवा वर्ग को प्रोत्साहित किया जा सके जिससे राष्ट्रीय एकता की भावना का विकास हो सके। स्वतन्त्रता संग्राम सेनानियों को देश भ्रमण के लिये आजीवन पास की सुविधा दिया जाना राष्ट्रभक्ति का सम्मान है, जिसे अवश्य किया जाना चाहिये।

आए दिन रेल गाड़ियों में चोरियां और डकैतियां सुनने में आती हैं। सरकार ने रेलवे सुरक्षा बलों में बढ़ोतरी की है, आर० पी० एफ० और जी० आर० पी० तथा बिजिलेंस कमचारियों की भी पर्याप्त वृद्धि के बावजूद भी रेलवे क्लेम में कमी नहीं आई है। इस ओर विशेष ध्यान दिये जाने की आवश्यकता है, जिसके लिये कारगर उपाय किये जाने चाहियें।

कर्मचारियों की लापरवाही के फलस्वरूप रेल दुर्घटनाएँ होती हैं जिसके लिये दोषी व्यक्तियों को कठोर दण्ड दिया जाना चाहिये। दुर्घटना में मृतकों के आश्रितों को आर्थिक सहायता के अतिरिक्त सम्भव हो तो आश्रित परिवार के एक योग्य व्यक्ति को विभाग में सेवा का अवसर देने पर भी विचार किया जाना चाहिये।

मान्यवर, पूर्वी उत्तर प्रदेश भारत का पिछड़ा हुआ क्षेत्र है। मान्यवर, उत्तर प्रदेश इतना बड़ा प्रदेश है कि इसमें पूर्वी और पश्चिमी भी कहना पड़ता है। पूर्वी उत्तर प्रदेश उत्तर भारत का पिछड़ा क्षेत्र 5.00 P.M. है जहाँ यातायात के लिए और नई रेल लाइनें बनाने की आवश्यकता है। प्रसिद्ध तीर्थस्थल अयोध्या और इलाहाबाद को रेल लाइन से जोड़े जाने की अत्यन्त आवश्यकता है। गंगा जमुना एकाप्रेस जो सप्ताह में अभी केवल चार दिन ही चलती है, उसे प्रति-दिन चलाए जाने का अनुरोध माननीय मंत्री जी से करना चाहता हूँ।

उपमहाध्यक्ष महोदय, आपके माध्यम में माननीय रेल मंत्री जी से मैं कहना चाहता हूँ कि विभाग में अनुसूचित जाति

और अनुसूचित जनजाति का आरक्षण कोटा किसी भी स्तर पर पूरा नहीं है। उसे सभी स्तर की सेवाओं में समयबद्ध कार्यक्रम के अन्तर्गत पूरा किया जाना चाहिए। गृह विभाग द्वारा अनुसूचित जाति और जनजाति की सेवाओं में पदोन्नति के संबंध में जारी किए गए नियमों का कड़ाई से पालन सुनिश्चित किया जाना चाहिए।

उत्तर प्रदेश में लखनऊ में स्थापित आर० डी० एस० औ० नामक अनुसंधान कार्यालय में कुछ निहित स्वार्थ के अधिकारियों में आरक्षण पूरा किए जाने के प्रति काफी उदासीनता है। आरक्षित स्थान रिक्त होने और उनके लिए अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति के अभ्यर्थी उपलब्ध होने के बावजूद भी पदोन्नति के माध्यम से पदों को पूरा न करके उन पदों को अनारक्षित कराने के प्रयास में वह सफल हुए हैं जिससे उनकी अनुरोध प्रवृत्ति का पता चलता है।

मान्यवर, उत्तर प्रदेश जनसंख्या और क्षेत्र की दृष्टि से देश का काफी बड़ा प्रदेश है जिसमें कई बड़े महानगर हैं, जहाँ पर उद्योग और सरकारी विभागों के केन्द्र होने के कारण उन शहरों में आवास की कठिन समस्याओं के कारण पड़ोसी क्षेत्रों से 50 से 100 किलोमीटर दूर तक के लोग कार्यालयों एवं फैक्ट्रियों में काम करने आते हैं। मेरा माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि महानगरों के निकट के जिला मुख्यालयों व बड़े स्टेशनों तक शटल ट्रेनों की व्यवस्था अनिवार्य रूप से किये जाने की आवश्यकता है।

मान्यवर, उत्तर प्रदेश के जयपुर बारा-बंकी वहाँ से मैं आता हूँ वहाँ पर राष्ट्रीय एकता के क्षेत्र में अपनी महत्वपूर्ण भूमिका रखने वाले, साम्प्रदायिक सदभावना के दो धार्मिक स्थल देवा और महादेव स्थित हैं। महादेवा हिन्दू धार्मिक स्थल है तथा देवा सूफी मत का एक ऐसा धार्मिक केन्द्र है जहाँ बिना भेदभाव के हिन्दू और मुसलमान वर्ग के लोग सिर झुकाते हैं। अन्तर्राष्ट्रीय पर्यटक भी वहाँ आते हैं और अक्टूबर के माह में राष्ट्रीय

स्तर का मेला भी लगता है। गवर्नर से लेकर प्रदेश के सभी मंत्री वहाँ चादर चढ़ाने जाते हैं।

मान्यवर, वह स्थल बाराबंकी मुख्यालय से फतेहपुर रोड पर 14 किलोमीटर की दूरी पर स्थित है। बाराबंकी रेलवे स्टेशन से एक फर्लांग की दूरी पर, दो रेल लाइनें, बाराबंकी-गौडा तथा बाराबंकी-फैजाबाद मौ गज की दूरी पर बाराबंकी से देवा फतेहपुर रोड को क्रॉस करती हैं। उसी रोड पर क्रॉसिंग के बाद ही बाराबंकी औद्योगिक क्षेत्र है जहाँ कई मिलें और उद्योग स्थापित हैं, जिनके कारण यातायात का काफी दबाव है। किन्तु साथ-साथ दो रेलवे क्रॉसिंग होने के कारण सड़क वाहनों व यात्रियों को कोई न कोई क्रॉसिंग फाटक अवश्य बन्द मिलना है जिसके कारण काफी कठिनाई होती है।

महोदय, आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि जनता की कठिनाई को ध्यान में रखकर उक्त दोनों रेल लाइनों को नजदीक करके एक ओवर ब्रिज का निर्माण कराने की कृपा करेंगे। इससे अनिश्चितता यही कठिनाई लखनऊ से बाराबंकी राजमार्ग पर सफोडाबाद क्रॉसिंग पर भी उठानी पड़ती है। राजमार्ग पर वाहनों का दबाव अधिक है। वहाँ पर भी एक ओवरब्रिज की अत्यन्त आवश्यकता है। मान्यवर, इस गंभीर दायित्व का भार प्रदेश सरकारों पर न छोड़कर, केन्द्र सरकार के रेल विभाग को ही निर्वहन करने की आवश्यकता है जिसके लिए रेल विभाग को ही पहल करना जनहित में आवश्यक प्रतीत होता है। मान्यवर, इन्हीं शब्दों के साथ मैं रेल विनियोग विधेयक का समर्थन करता हूँ। धन्यवाद।

*श्री मारुति दन्तानू माने (महाराष्ट्र) : उपसभाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने की जो अनुमति दी, उसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। रेल बजट पर इससे पहले मेरे मित्रों ने अपने विचार व्यक्त किये हैं। मैं यहाँ कुछ बातों का उल्लेख करना चाहता हूँ।

सन् 1960 तक पुणे से 6 गाड़ियाँ मिरज और कोल्हापुर के लिये जाती थीं।

1960 से 1985 तक मारे हिन्दुस्तान में हरेक रेल मार्ग पर गाड़ियों की संख्या बढ़ाई गई है। लेकिन पुणे से मिरज और कोल्हापुर मार्ग पर चलने वाली गाड़ियों की संख्या कम की गई है। इससे पहले 6 गाड़ियाँ चलती थीं, आज 5 गाड़ियाँ चलती हैं।

रेल मंत्री महोदय ने इससे पहले बम्बई और पुणे के बीच में चलने वाली गाड़ियों की संख्या बढ़ाई है। मैं यह सुझाव देना चाहता हूँ कि बम्बई से पुणे तक चलने वाली गाड़ियाँ मिरज और कोल्हापुर तक चलानी चाहिए। इससे यात्रियों को ज्यादा सुविधा होगी। गाड़ी नं० 317/318 सतारा, मिरज गाड़ी कोल्हापुर तक चलानी चाहिये।

कमारा घाट में तीसरा रेल टंक बनकर तैयार हो गया है। इससे इस मार्ग पर गाड़ियों की संख्या बढ़ाई जा सकती है। मैं मंत्री महोदय से प्रार्थना करना चाहता हूँ कि, बम्बई से कोल्हापुर और शोलापुर के लिए कम से कम एक-एक गाड़ी बढ़ाई जाये। अक्टूबर 11 कंपार्टमेंट गाड़ी में जोड़ दिये जाते हैं। उनकी संख्या 22-25 तक बढ़ाई जानी चाहिये। इससे एक ही समय पर दुगुने यात्रियों को लाभ पहुंचेगा।

हर मंगलवार को निजामुद्दीन से शोलापुर होकर एक गाड़ी बंगलौर तक जाती है। उससे शोलापुर और बंगलौर शहर के लोगों का दिल्ली आना जाना सुविधाजनक हो गया है। वैसे ही कम से कम हफ्ते में एक दिन एक गाड़ी कोल्हापुर से नई दिल्ली तक चलानी चाहिये।

इसके साथ-साथ मैं और कुछ सुझाव देना चाहता हूँ। रेल यात्रियों में विदाऊट टिकट यात्रा करने की प्रवृत्ति बढ़ रही है। इसलिये टिकट चैकरो की संख्या बढ़ानी चाहिये। मैं इससे आगे जाकर यह कहूंगा कि कंपार्टमेंट चाहे वह रिजर्व हो या अनरिजर्व हो उसमें टिकट चैकर होना चाहिये। जैसा कि हर एक बस में होता है। इससे रेल का मुनाफा बढ़ जायेगा और बेरोजगारी कम हो जायेगी।

[श्री माहति दयानू माने]

कोंकण रेल का काम बहुत ही धीमी गति से चल रहा है। इस काम के लिये ज्यादा पैसों का प्रावधान करना चाहिये। मनमाड में परली बैजनाथ मीटर गेज लाइन का ब्रॉड गेज में रूपांतर हो रहा है। लेकिन यह काम जल्द से जल्द पूरा करने की कोशिश करनी चाहिये।

भारतीय रेल की गाड़ियां कभी भी समय पर नहीं चलती। मेहखानी करके गाड़ियां समय पर चलाने की कोशिश करें।

रेल में मिलने वाला खाना पहले से अब ठीक मिलता है। लेकिन खाना अच्छा है, ऐसा तो नहीं कहा जा सकता। हर एक यात्री को कम से कम कीमत में अच्छा खाना देने की कोशिश करनी चाहिये।

रेल में जो किराया वृद्धि की है, उसका मैं समर्थन करता हूं। साथ-साथ यह आशा करता हूं कि रेल यात्रियों को ज्यादा से ज्यादा सुविधायें प्रदान करेगी। इन्हीं चन्द शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

SHRI YALLA SESI BHUSHANA RAO (Andhra Pradesh): Mr. Vice-Chairman, Sir, at the outset, I refer to the Appropriation (Railways) Bill, 1986 (Bill No. 20 of 1986). There is an item at page 2, Other Expenditure, i.e., the expenditure voted by Parliament is Rs. 5365,87,35,000, and charged on the Consolidated Fund is Rs. 1,99,50,000, and the total is Rs. 5367,86,85,000, that is, when calculated, the total is about 44 per cent that was stated to be as Other Expenditure. It is almost half the amount that has to be appropriated and this amount is not clarified. It is only simply written as Other Expenditure. I request the hon. Minister to explain what is meant by 'other expenditure' because half the amount is shown as 'other expenditure' That is one aspect.

Coming to the general budget and the allocations, there are some plus factors which are to be appreciated

also. But there is still a lot which has to be covered. Due to the limited time at my disposal, I shall say only about some of the projects in Andhra Pradesh. I hope some allocations would be made to these projects because from the point of view of feasibility also, these projects are necessary to implement immediately. For example, to introduce modernisation and to gain better advantages for the Railway operations, electrification is necessary. I request the hon. Minister to consider electrification of Kazipet-Secunderabad-Sanatnagar section. This was sanctioned at a cost of Rs. 27 crores and 83 lakhs. So far Rs. 60 thousand have been spent. It is shocking to see that only one thousand rupees were allocated for this year 1986-87. At this rate, it cannot be expected as to when this work will be completed. It is an important section connecting Madras and coastal Andhra to the capital of Andhra Pradesh. Hence, this work should be taken up on priority by allotting adequate funds. Technical feasibility also compels that this work must be taken up because from Madras, an electric train comes which halts at Kazipet and the engine has to be changed and replaced by a steam or a diesel engine for a journey of 2½ hours. So, I request that this project should be taken up immediately.

There is another sanction for electric loco shed which has not been included in the Seventh Plan. Hon. Minister has written to me a letter. But it needs urgent attention and some way out must be found for the railway electric loco shed at Cherlapalli. There is a demand that as the metropolitan towns like Bombay, Calcutta have got suburban trains, there is no such facility for Hyderabad. There is a proposal to have circular railway. Recently, this issue was greatly agitated in the press and in the Assembly and the hon. Minister was urged to sanction immediately a circular railway for Hyderabad and Secunderabad. But the Railway Board has not sanctioned it till now. It was recommended by the State Government, in order to

meet the growing needs of Hyderabad city, with a population of 30 lakhs. All the metropolitan cities like Bombay, Calcutta, Delhi and Madras have suburban electric trains. I, therefore, urge upon the hon. Minister to sanction circular railway at Hyderabad.

Then, there is no double line between Hyderabad and Hussain Sagar. There are no local trains between Hyderabad and Secunderabad which are twin cities. Further, some trains were terminated at Secunderabad and some at Hyderabad, causing additional expenditure and time for the railway passengers. It is requested that double line should be completed between Hyderabad and Hussain Sagar and local trains should be started and other trains extended to Hyderabad instead of terminating at Secunderabad. This would facilitate the travelling public. Long distance passengers coming to Hyderabad have to alight at Secunderabad which is ten kilometre away.

There is another small demand from Rayalaseema region. There is one popular train Amravati Fast Passenger between Guntur and hubli. There is no Express train. This connects Coastal Andhra with Rayalaseema. This train is always overcrowded. It has only ten coaches. Hence, it is requested to dieselise this train at least up to Guntakal and five coaches extra should be attached to it. This is a long-pending request from Rayalaseema people. This is a simple request that a diesel engine may be provided for this train.

There is another demand from Rayalaseema. In the hills of Tirupuri, proposed coach repair factory is included in 1982-83 with a sanctioned cost of Rs. 18.33 crores. This has not been completed yet. I would request the hon. Minister to see that this is expeditiously completed which will benefit the people of Andhra Pradesh. (*Time-bell rings*)

I thank the hon. Minister for introducing a link train between Delhi and Visakhapatnam. It is proposed to connect this

to Dakshin Express. But our demand is that this link train should be connected to the super-fast express, namely, the Andhra Pradesh Express. I would suggest that the frequency of the Andhra Pradesh Express may also be increased by two more days so that the people of Andhra Pradesh will feel happy.

There is one more demand in regard to the renaming of the Waltair station. This name has been given by the Britishers. Visakhapatnam is a steel city, is a port city. But the name of the station has not been changed. If people from Punjab or any other place come, they do not see the name 'Visakhapatnam' they see only the name 'Waltair', which is embarrassing. The State Government has recommended this. But so far the name has not been changed. I do not know I am not able to understand why there is delay. It costs nothing. It can be done easily.

Then, Sir, there is also need for electrification of the trunk route between Waltair and Howrah. This is an important trunk route. The electrification of this trunk route should be taken up. I would request the hon. Minister to consider this.

Now, as far as amenities to the passengers are concerned, nothing much has been said in the Budget. I feel, there has been no substantial improvement in the amenities to passengers. It has been more or less static. As far as food is concerned, packed food is being supplied now. It is good. I agree. But the food supplied at the stations is horrible. We should explore the possibility of attaching pantry car to every super fast train so that packet food can be supplied in all the trains in due course.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL): Please conclude now.

SHRI YALLA SESI BHUSHANA RAO: I am concluding. Last point.

A survey has been done in the case of the Koraput-Rayagada line to facilitate the export of iron ore through the Vis-

[Shri Yalla Sesi Bhusana Rao]

khapatnam Port. There are two surveys, one in regard to the Koraput-Rayaghad line and the other in regard to the Koraput-Parvathipuram line. The Koraput-Parvathipuram line is shorted by 85 kms. You are taking up this Koraput-Rayaghad line. In the case of the Koraput-Parvathipuram line, the only objection is that there are gradients. But in the Koraput-Rayaghad line, many long tunnels have to be constructed. That is why, I would suggest that the Koraput-Parvathipuram line should be taken up, specially when there is paucity of funds, because this does not involve the construction of so many tunnels. The line was completed up to a point, Machliguda. This is the central point in any case. I would request the hon. Minister to reopen the issue and see that from Machliguda, the line is taken up to Parvathipuram which is nearer to Visakhapatnam Port. With these words, I conclude. Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL): Shri Ghulam Rasool Kar. He is not here. Shri Ganeshwar Kusum.

*SHRI GANESHWAR KUSUM (Orissa): Mr. Vice-Chairman Sir, The Railway Appropriation Bill is under discussion in the House. While participating in the discussion I would like to say a few words. Railways play an important role in the growth of the country. Therefore, we should pay more attention for the development and expansion of Railways. Our Government have been doing some works or the other for the development of Railways every year. But the provision for funds made every year is not adequate to meet the growing demands for more new railway lines. Sir, many times questions arise as to what is the necessity to have a separate Railway Budget? Whether the Railway Budget can be included in the general Budget? In my opinion there is every justification to have a separate Budget

for Railway because it is the largest public sector undertakings in the country. There is greater need to make adequate fund provision for the expansion and development of Railways. If you compare the funds provided in Railways Budget presented every year, with growing need of funds for the expansion of railways, renewal of tracks etc., you will certainly say that the fund provided in the Budget is not sufficient. The implementation of projects should not be delayed on account of constraint of resources. Adequate fund provision should be made for railways every year.

Now, I would like to say something about Orissa. The ongoing Talcher-Sambalpur line is an important railway project in the State of Orissa. The construction of this line started two years back. But the funds allocated for this project in last two years are not sufficient. The Talcher Sambalpur link will provide direct communication between Coastal Orissa and Western Orissa, a backward and tribal area rich in mineral and agricultural resources. This project has got vital economic importance. It is one of the most viable and urgent projects. Therefore Talcher-Sambalpur link deserves to be given very high priority in making financial provision. I request the Honourable Minister to take all possible steps to expedite the construction of this line.

I would like to draw the attention of the Honourable Minister of State for Railways towards the Sambalpur Railway Division. Sir, there has been an inordinate delay in the construction of office building, in the absence of which no work has been undertaken in that Division and Office. I request the Minister to provide funds to construct office building for this second Railway Division in Orissa.

Sir, I come from Sundargarh district in Orissa. It is a backward district of the State, mostly inhabited by tribals. Sundergarh is the district headquarter. But it is unfortunate that the quarter. But it is unfortunate that the district head quarter has not been connected by rail. Jharsuguda is the nearest Railway Station from Sundergarh.

*English translation of original speech delivered in Oriya.

The distance between Jharsuguda and Sundergarh is only 35 miles. The transport of iron-ore, coal and other mineral resources available in abundance in Gopalpur, Sargipali and other mines in Sundargarh will become easier if Sundargarh is connected by rail. As such, I request the Railway Minister to sanction survey of this 35 miles route between Sundargarh and Jharsuguda.

Sir, there is a railway line between Bondamunda to Borsuen in Sundargarh district. On the other hand there is another line from Tatanagar to Barbil which has been subsequently extended upto Bolani. The distance between Bolani and Kiribur which is rich in high grade iron ore is only about 8 kilometres. Similarly the distance between Kiribur and Bersuen is about 10 Kilometres. Both these line should be extended upto Kiribur. If Kiribur is connected by rail, ironore and manganese procured from different mines in the border of Bihar and Orissa around Kiribur can be easily transported by rail upto Paradip via Tatanagar and Kharagpur. Therefore Kiribur should be connected by rail. The cost of survey and construction will also not be more. As such, I request the Minister of Railways to undertake the survey of these missing links during seventh plan period.

Sir, I shall be failing in my duty if I do not say about catering services in Kalinga and Utkal Express. These two trains are running between Nizamuddin and Puri and pass through many States including a few stations in U.P., Rajasthan, Madhya Pradesh, Bihar, West Bengal and Orissa. These are two long distance trains. But pantry cars are not attached to these trains. Therefore I request the Government to provide Pantry cars in these two trains as early as possible.

Sir, Gitanjali Express does not have stoppage at Jharsuguda. In other States this train has more than one stoppage, whereas in Orissa it has only one stoppage at Rourkela. As you know Sir, Jharsuguda is the biggest Railway Junction in Orissa. It is the gateway to

Western Orissa. People from various places in Western Orissa intended to go to Bombay and Howrah by Gitanjali Express as it is a very convenient train. But there is no stoppage of this train at Jharsuguda. The passengers cannot go all the way to Rourkela to board this train. Therefore I request the Honourable Minister to direct the South Eastern Railways Authority to make a stoppage of Geetanjali Express at Jharsuguda.

Moreover, I would like to bring in kind notice of the Honourable Minister to complete the overbridge of Himgir Railway station in Bilaspur Division, South Eastern Railway.

With these words I support the Appropriation Bill, Railways and conclude my speech. Thank for giving me the opportunity to speak.

SHRI GHULAM RASOOL MATTO (Jammu and Kashmir): Mr. Vice-Chairman, Sir, I rise to support the Appropriation Bills moved by the honourable Railway Minister. I have only to make a few observations and suggestions and these are as under.

We have been asked to make an appropriation of Rs. 34,66,95,915 for the year ending 31st March, 1984. In my opinion, two full years and a few days have lapsed since this amount was spent. I would request the dynamic Railway Minister that he should see to it that the Appropriation Bills are not later than a year. This point should be taken note of. Because, we have another Appropriation Bill for about Rs. 287 crores pertaining to 1985-86 and this seems to be in order because it is for 1985-86. But for 1984-85 to come to Parliament for passing an account which is two years and one month old, I think this should be taken note of.

Sir, we are now required to pass an appropriation for Rs. 12,887 crores for the year 1986-87. I welcome it and I think this must be passed. But, the people of Jammu and Kashmir have a grouse. Out of the huge amount of about Rs. 13,000 crores we are being given just Rs. 1.5 crore for the Jammu-Udhampur line. I have only to remind the hon. Minister

[Shri Ghulam Rasool Matto]

that it was in December 1983 that Shrimati Indira Gandhi spoke in Udhampur at a very huge public meeting and said that the Udhampur-Jammu line would be completed by the year 1987. Now, that pledge made by the great leader of India, Shrimati Indira Gandhi, must be redeemed by the honourable Minister. If the present pace of appropriating only Rs. 1.5 crores per year continues, at least in my life time this small railway of 59 kilometres will not be a reality. I do not know. I wish Madhavraoji long life, but at least in my life time I will not see this line completed.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: We believe in rebirth;

PROF. C. LAKSHMANNA (Andhra Pradesh): You admit that it will be only in the next birth?

SHRI GHULAM RASOOL MATTO:

Last year also I had made an observation, that in the year 1905 a survey was made by the then Maharaja of Kashmir, Hari Singhji Bahadur, when a railway line was coming from Rawalpindi to Kashmir, and at that time the cost was only Rs. 5 crores. But, in order to bring Srinagar on the railway map of India, for emotional reasons more than anything else and for political reasons more than anything else, I would request the hon. Minister for a small thing. I will not demand that a railway line should be constructed just now from Udhampur to Kashmir straightway because it will not cost about a thousand crores if not more. But I request him that as a gesture of goodwill towards the people of Jammu and Kashmir, will he allot a paltry sum of Rs. 25 lakhs for a survey to be conducted from Udhampur to Srinagar so that this survey may take a few year, three or four years, but a start will be made my dynamic friend this year. With a paltry sum of Rs. 25 lakhs you can start this survey. I would request him to consider this.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: If this is done, I hope the hon. Member won't criticize me next year for paltry allocation.

SHRI GHULAM RASOOL MATTO: The very fact that an amount of Rs. 34

crores has been spent in 1980-84 shows that he has enough powers to spend just a paltry sum of Rs. 25 lakhs in 1986-87, and I will be the first man to support it if an additional appropriation is made when the Appropriation Bill for the next year comes.

Lastly, and that is, a very important point, from the speeches that were made both from the ruling party benches and the Opposition benches, I find that there is great demand for railway lines, amenities and other things. The Minister is right that there are financial constraints. I had suggested last year, and I was the first person to suggest, that bonds should be floated by the Railways. Railways are in a position to generate about Rs. 14,000 crores to repay those loans, to redeem those bonds at the appropriate time. I think a beginning should be made by floating Rs. 300 crores to Rs. 400 crores of bonds during the current year so that when urgent need is felt for more money over and above the allotted amount in the Budget they can do so. I wish the hon. Minister to react to this proposal of mine because he assured me that he would take up the matter with the Finance Ministry. What has been the result thereof and he is coming out with these bonds?

With these observations, I support the appropriations.

SHRI DHARANIDHAR BASUMATARI (Assam): Sir, I am grateful to you for calling me, and you yourself inspired me just to speak.

The Railways is the biggest undertaking. At the same time the best available persons have been put in the Railways Ministry. One is the most dynamic person, and the other is the most intellectual and broad-minded person, a young energetic person with broad outlook person like you. So, we have no doubt about the development of the country.

I have a little time. I do not have so much time.

Sir, you must know Assam. Assam, in the British time, had only one backbone railway line. That was not for the general public but for the tea gardens, 1,012, owned by the British. Therefore,

by that time we were very very neglected in regard to railway lines and communications.

Then, Mrs. Gandhi had a strong mind to develop the country, to bring some line and develop the State. With his end in view, Pt. Nehru also had established a railway bridge over the Brahmaputra long before, in his life time. At the same time, he had a vision to connect the State with a network of railway lines. After him, when he died, Mrs. Gandhi had another overbridge on the Brahmaputra at Bhomaragudi. It is under construction. That has not yet been completed. I would, therefore, request the young and energetic Minister to take it up in his hands.

Another point is, before her death, the late Prime Minister, Mrs. Indira Gandhi, laid the foundation stone at Pancharatna to take the broadgauge line from Bongai-gon to Pancharatna, just to connect the whole of the south Brahmaputra area with Meghalaya, that is the Garo Hills District. I do not know what the stage is now after the foundation stone has been laid by the late Prime Minister. We will be glad if the Hon. Minister will inform the House what actually the position is after the foundation stone has been laid by Mrs. Gandhi and when this is going to be completed.

Another point, Sir, is that railway lines are most important for development of the country. We have got only one back bone line. So, I request our Railway Minister. We have no other proposal. This railway line does not touch many districts of Assam. It touches only few districts in Assam. In upper Assam up to Digboi also there is only one line for public. It was mainly for tea gardens which are there by the side of the railway line. Therefore, I request the Minister to increase the Railway line wherever it is needed.

There is another small matter... I wrote to him a letter the other day. I proposed to him to have an overbridge on the A.T. Road over the railway track so that people may not be killed by truck accidents of the Railways. Big trucks from Delhi and Calcutta go like anything through the city

of Guwahati. Unless you make a bridge over the Assam Trunk road on the Railway line, the people of Guwahati city will continue to suffer. So many school children have been killed already in accident. I told the hon. Minister the other day also when he visited Assam. I hope he will take the remedial steps as suggested by me.

I would not like to speak more because I want to give an opportunity to Shri Biswa Goswami who is retiring. But I understand he has already spoken.

SHRI SANKAR PRASAD MITRA (West Bengal): I support the Appropriation Bill. I only wish that this was a Bill for larger amounts of allocations on the different items mentioned therein. To my mind the industrial development of India, leaving aside other advanced countries, is still dependent, very vitally, of the Railways rather than the automobiles. It is indeed, a redeeming feature that the Government thinking has moved a little from automobiles to the Railways. I do not know about the fate of the bonds as suggested by my esteemed friend, Shri Ghulam Rasool Matto, but it is my submission that a joint representation should be made by both the Houses of Parliament to the Planning Commission for larger allocations for development.

SHRI NIRMAL CHATTERJEE: Joint representation by all the parties.

SHRI SANKAR PRASAD MITRA: By joint representation I mean representation by all parties in both the Houses of Parliament.

Secondly, we all know that diesel and electricity driven locomotives are more modern and are quicker modes of transport. But in the context of the Indian situation the steam locomotives cannot be said to be outdated or outmoded, particularly when the remote areas, up till now, are still without any communication in our country today. Therefore, further facilities for research should be created in the Railway Department for improvement of steam locomotives as well.

I have just four or five points to make with regard to the State of West Bengal. The hon. Minister is aware that West Dinapur is a district of West Bengal. It was known as Dinajpur previously and a major part of it went to East Pakistan—now Bangladesh—and we are left with West Dinajpur only. Balurghat is the district Headquarter of the district of West Dinapur. Since the partition of the country in 1947, Balurghat is without any railway connection. This is a matter which needs immediate attention by the Railway Ministry. I agree, Sir, that circular railway in Calcutta has come as a blessing having regard to the traffic problems of our over congested city. But this circular railway is not becoming a viable proposition, as yet, for two main reasons. The first reason is that the frequency of trains is not adequate to attract public attention. The Second reason is that the railway track requires elevation at different spots to avoid traffic congestion on the roads and until the double track is introduced the circular railway is not likely to be a profitable concern for the railways.

On the metro railway, I heard certain comments being made by our honourable Minister in his reply to the Railway Budget on a speech delivered by Mr. Sukomal Sen. I do not know what Mr. Sukomal Sen had said. But my own reaction is that the deadline of 1989 should be sought to be advanced because of the escalation cost over such a long period. This has to be avoided as far as practicable. Already a large amount has been spent on this first experiment in India which could have been completed at a much lesser expense. But this delay is the principal cause for this huge expenditure. Two things are necessary. First of all to reschedule the year of the completion and secondly as quickly as possible the connection between Esplanade and Tollygunge should be made and the surface roads opened up for movement of traffic. Similarly, arrangements have also to be made with re-

gard to the connection between Dum Dum and Shyam bazar.

Lastly, Sir, I want to submit that the honourable Minister is aware that West Bengal is one of the most densely populated States in this country and the city of Calcutta is perhaps the most densely populated in India. Naturally, hospital facilities in the city of Calcutta are inadequate, insufficient and to be more precise in a rather chaotic state. Mr. A. B. A. Ghani Khan Choudhry when he was the Railway Minister had upgraded the B. R. Singh Hospital near the Sealdah Railway station to the extent that even bypass surgeries for coronary diseases were taking place in that hospital. I made a request to Mr. Bansilal for upgrading the Kidderpore Dock hospital and he said to me that he would consider the matter sympathetically. Mr. A. B. A. Ghani Khan Choudhry had also laid the foundation stone for a modern cancer hospital opposite the Tollygunge tram depot. But after the foundation-stone was laid, nothing further has been done and people have started treating it as a joke. The hon. Minister would kindly make enquiries into this matter and see whether the facilities available in the two hospitals already existing can be improved and the cancer hospital promise redeemed as early as possible. (Interruption). With these words, I support the Appropriation Bill. Mr. Nirmal Chatterjee is anxious that the hon. Minister should be informed that MPs have travelling facilities on the Railways by showing their cards, but this card is of no use in the metro railway. The metro railway authorities are not honouring these cards. The hon. Minister can send instructions to the metro railway authorities to honour these cards. I am told that these cards are again going to be replaced by smaller ones...

SHRI MADHAVRAO SCINDIA :
Can we not expect a contribution of one rupee?

SHRI NIRMAL CHATTERJEE :
The daily allowance has not been in-

creased. In any case I am one of the sufferers.

SHRI SANKAR PRASAD MITRA :

This card is now going to be replaced. The metro railway authorities should also be informed that they may see a different card in the near future and should honour it.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA :

Sir, I do not think I need dwell too long on the working of the Railways in 1984-85 and our expectations for the financial year ending 1985-86, because I have covered it at considerable length in my reply to the general Railway Budget discussion. Therefore, I will not test the patience of the Members any longer. I would like to confine myself to a few important points raised by Members.

I would like once again to say that as has been the practice in the past, as I have seen since I have had the honour and privilege of attending this House, the discussions on the Railways have generally been extremely constructive and the criticism, too, has been made in a very well intentioned spirit, and we accept those criticism reciprocating that very same spirit.

There was a mention made about the railway accidents. This is an area of working which is deeply exercising our mind. I would like to elaborate with a few statistics. In 1981-85 the passenger casualty per million passengers carried was 0.17. In 1985-86, up to January, it has come down to 0.11, which is almost a 40 per cent improvement in passenger casualty per million passengers carried. Similarly I would like to point out that compared to the railways abroad, our figure in respect of casualty per million passengers carried was 2.20, which is the same as the French Railways, slightly better than the German Federal Railways and much, much better than the Pakistan Railways, which is more comparable, being a country of the same region. The number of collisions and derailments per million train kilometres in India is 2.83, whereas

on the Yugoslav Railways it was 3.48 and on the Danish Railways, 7.35. As far as the statistics for the German Railways are concerned, it is better at 1.75. But we are more or less in the middle bunch.

Similarly, I would like to point out that the number of accidents at level-crossings per million train kilometres on the Indian Railways during the current year was 0.131, which is lower than the British, the German, the French, the Japanese and the American railways, apart from also the Pakistani railways. A very interesting observation I would like to make is that in 1983-84 which is considered the year when the lowest number of train accidents were recorded, the total number was 768; during April 1983-February 1984 it was 715 as against 676 during the same period in the current financial year. It means that we have bettered the statistics of the past year as far as control on rail accidents is concerned. When I am quoting these figures, please, do not for one instance think that I am trying to take cover behind these figures. We are certainly not satisfied. There is a lot of scope for improvement and it will be our constant endeavour to better our performance in this particular area because it is an area of great concern.

Honourable Members have been very kind to support us in the matter of increased allocations. And I do agree that the allocations of new lines and gauge conversions are not enough. The honourable Shri Kalp Nath Rai talked about Bhatni-Varanasi conversion and he is constantly raising it with me. I do agree that these allocations do seem very meagre. But, as I said, we are faced with a very large backlog and we have to restore the system to good health. As a result, on priority items like rolling stock, workshops and sheds, machinery and plants, track renewals, line capacity works, signalling and safety, on these aspects as much as 90 per cent of the total Plan allocations have been made, and, therefore, some areas do have to

[Shri Madhavrao Scindia]

suffer. These figures that are given—Rs. 350 crores for the five-year Plan period for new lines, Rs. 150 crores for gauge conversion, and so on—are not figures which we cannot alter. As every year passes, during the annual plan allocations we will see what the situation is and in the circumstances that are prevailing at the time we will certainly review these matters in consultation with the Planning Commission and with the Finance Ministry.

Mr. Debendra Nath Barman said that no particular development had taken place, so why the funds? His colleague, Dr. Sukomal Sen, during the general Budget Discussion also said something similar. It is a question of what comes first—the chicken or the egg? He had said no rise in tariff, freight or passenger. On the other hand he complained that we were not giving enough money and not enough allocations. In actual fact Rs. 90 crores have been allocated for suburban transport of which as much as Rs. 84 crores has gone to Calcutta alone and only Rs. 6 crores for the rest of the country. In spite of that he said not enough allocations were made. He also on 10th March, said that the Metro should be speeded up; at the same time he complained "you are digging up the roads". I do not know how you can complete an underground project without digging up roads. Similarly Mr. Barman also mentioned that no funds should be given because there is no development. I am afraid, all our figures show that there has been constant development. In a particular period which I would not like to mention, there was a dip to a very low level but, we have picked up again; we are moving ahead at a very great pace. I must say we are trying to bring about as much financial control as possible. What I would like to request honourable Members of the Opposition to try and see in what way they could help us in our work instead of creating obstacles. The honourable Prime Minister had mentioned in this House about

the amount of loss that is caused by bandhs and by demonstrations, and the damage that is caused to the railway department. I told them to make a general assessment of how much we lost in West Bengal in one day. In one day, on the 11th of February, 1986, the West Bengal bandh, according to our estimates, had cost the Indian Railways, just in West Bengal alone, four crores of rupees, which is almost equivalent to what the rest of the country is getting for its metro project and suburban train services, that is, six crores of rupees. So, I would implore the honourable Members of the Opposition to remember one thing. This is where we need their co-operation. Certainly, ours is a very living and vibrant democracy and it cannot remain in good health unless there is a vibrant and constructive Opposition. But the key word should be "constructive" and it should be constructive rather than being a blockade in our progress.

Some honourable Members had talked about track renewal. Last year, we had renewed 2,745 track-kilometres. I think Shri Aladi Aruna had mentioned this. This year our target was 3,000 kms. But we have already done 3,100 kms. before the year is finished we will hopefully do 3,200 kms. by the 31st of March 1986. We have targeted for the next year for 3,800 kms. So, this is an area which we certainly are not ignoring.

Then, Sir, the honourable Member, Shri Yadav, mentioned about land management. This certainly is an area which we are looking into because it can also be an area where a lot of resource generation may be possible. It has the potential, and I think it is time we turned to this area in the face of the very large resource constraint that we have. My honourable senior friend, Shri Matto, had mentioned about the issue of bonds. This also is a matter which is under examination. As you know, in the Budget, we have said that we would be going to the market for Rs. 250 crores. This is also an area which is being exa-

mined and resource generation, wherever it is possible in the Railways, will certainly not be ignored. Land management is an aspect which is extremely important and I am certainly grateful to Mr. Yadav for having stressed and emphasised this.

Similarly, in resource generation also, there is the question of disposal of railway scrap. Sir, I am happy to tell the House that we have paid special attention and the disposal of scrap has gone up by as much as 35 per cent. We have now generated about Rs. 170 crores and by the year end, we will have generated almost Rs. 195 crores from scrap disposal, about 35 per cent more than last year. So, wherever it is possible, wherever resources can be generated, we are certainly doing our best to see that those areas are given special attention and on those areas there is special concentration.

Sir, Mr. Aladi Aruna had also mentioned that ticketless travel has gone up and he mentioned some figures which I could not catch. He was also saying that the number of ticketless travellers has gone up and that this shows the poor performance of the Railways. In actual fact, Sir, he was only quoting the figures relating to the number of people who have been nabbed while travelling without tickets and therefore, the figures are really in our favour because the number of people nabbed has gone up by 27 per cent. Our checks have increased and the number of people who were travelling without tickets and who have been apprehended have increased and it is as much as 27 per cent more than last year.

Sir, as far as utilisation is concerned, because of the resource constraint, we are doing our best to see that the full line capacity is used. Our POH out-turns are much better and production is more. Whatever capacity we have is utilised better now. There are a couple of things which I thought I might mention here. The 9,000-tonne heavy-haul train has had a very successful trial. We have a freight tar-

get approximately of 340 million tonnes by 1990 and by the end of the present century, it should be between 450 and 500 million tonnes. So, we will do our best to try to improve utilisation of capacity. The 9,000-tonne train has now begun to run in some areas. But they still have to be authorised by the Commissioner for Railway Safety and they are still being run on extended trial. We hope to progressively increase the 9,000-tonne capacity trains which will certainly improve our carriage of freight even more in the future.

We have also, from the point of view of capacity utilisation, decided to use improved technology for our signalling system. We have also decided

to have a pilot project of 6 P.M. a train descriptor system.

This includes advance train information service for Delhi area. This is a pilot project and we are starting it for the Delhi area. The work is likely to start during 1986-87 and will cost Rs. 10 crores. Tenders for the same have already been invited. It will take about three years for its completion. When completed there will be a control and visual display available at one central point for all trains approaching to and departing from Delhi area. This will improve efficiency as well as safety.

These are futuristic plans, because, as you know, there is a tremendous blockage at the entry points and departure points at Delhi. As at present, it is not really a need technologically. We could far improve in handling the entry and exit. This is one particular pilot project we have embarked upon. The other is in the field of fibre optics for improved communications, and the pilot project undertaken there is the Borivile Churchgate sections, a 30 kms. track, at a cost of about Rs. 3 crores. This will greatly improve the communication system if found successful. We are pretty sure that technologically it is one of the most modern systems in the world.

We are phasing out the steam locomotives. I had mentioned in my Bud-

[Shri Madhavrao Scindia]

get reply that the target year for replacement of steam locomotive was 2013-AD, but efforts are being made that all the steam locomotives are phased out by the year 2000 AD. We are phasing out 400 per annum.

Hon Member Mitraji had raised this point of steam engines being more efficient. From every point of view, from the maintenance, from availability, from the running points of view, and from the point of view of use of coal, from every angle, the steam engine is relatively much more inefficient. In this connection it may be mentioned that the use of coal on a railway locomotive is one of the most inefficient ways of coal utilisation. Analysis has shown that the power derived from a given quantity of coal, if put in a thermal power house, will be five times more than if used on railway locomotives. It is in this context that it will be much better to use coal in power houses for producing more electricity which in turn can be utilised for railway traction, the requirements for which would continue to grow with the ambitious programme of electrification that we have taken up.

Some hon. Members had talked about the electrification programme not being speedy enough. In the Fifth Plan—it was a four year period—the total route kilometres electrified were 533, in the four year period. In the two year rolling plan of the Janata Government, 1978-80, the total electrified was 195 kms. less than 100 kms. per year. In the Sixth Plan, it was 1522, and in the Seventh Plan period it will be 3400. I feel, it is relevant to point out here that in the years of the Rolling Plan, the Janata period, annually less than 100 kms. were electrified. In the Fifth Plan a total of 500 kms. had been electrified. In the Seventh Plan, the programme for this coming year is for over 500 kms. So we are hoping to electrify in the coming financial year more than what was electrified—five times more than what was electrified annually—during the Janata period. So we are doing our best to see

that the electrification programme gathers pace. But with the increasing pressure on us, both from the passenger and freight points of view, and the track renewal programme on the one side and electrification on the other, all the conflicting demands have to be married in a way that. It is a total package, because when we want to go in for electrification or track renewals, the passenger movement suffers, the freight movement suffers, and if we want to improve the passenger and freight movement, electrification suffers. So it has to be a judicious blend. And that is what we are aiming at.

Mr. Goswami of the Janata Party mentioned some figures about which I think, he seems to be slightly confused because the figures which he quoted are not correct. He said that the total freight carried in 1980-81 had fallen. You see the thing is

SHRI BISWA GOSWAMI: It is in the Economic Survey Report of 1980-81.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: The thing is that there are two ways of computing freight carried. One is the total freight carried and the other is the revenue earning freight carried. Suppose the revenue earning freight is x amount and then we carry about 27 million tonnes for own use, then the total amount becomes x plus 27 million tonnes. Now, if you quote for one particular year the total amount and for the other year the revenue earning amount, then naturally you are going to show a dip in the traffic. I would like to put the record straight. I would like to quote the figure for 1976-77. 239 million tonnes were carried. In the first year of the Janata party's rule, i.e. in 1977-78, it fell from 239 to 237, the next year from 237 to 223 and then next year from 223 to 217. Then, in spite of the run down situation which was inherited by my hon. senior former colleague, Mr. Kamalapati Tripathi in the first year of the new Government, we went up again from 217 to 220. So, actually

it did not fall. Then from 220 to 245, and to 256, 256 to 258, then to 264 and now from 264 the record this year hopefully would be of over 280 millions tonnes. So, there has been a constant increase. I would have also liked to quote the revenue earning traffic. But I think I have made my point.

Mr. Matto talked about these appropriations having come after 2 years. This refers to the excess expenditure over the amount granted for the year 1983-84. As has been pointed out, the accounts for this year are closed towards the end of 1984 and after the verification by the Auditor General, the withdrawal of the excess amount is now being regularised by Parliament as recommended by the Public Accounts Committee, 17th Report, 1985-86, laid on the Table of the House in November 1985. Therefore, this is a constitutional process we have to go through. Probably in consultation and cooperation with all these other agencies we can try and see if we can speed up the process.

Similarly, Mr. Goswami talked about the Janata party's surplus budget. I am very glad that my hon. friend, Mr. Desai, has very clearly exposed it. It is very easy to present surplus budgets if you are going to freely dip into the Depreciation Reserve Fund and have an internal resource generation of a very very small amount. I stand to be corrected because I don't have the figures. From my memory I can say that in the first year of the Janata rule, about Rs. 140 crores was the contribution to the D.R.F. which is approximately between 2 or 3 per cent of the capital at charge at that particular time. It was less than 3 per cent. Next year was not much better. Next year also it was 220 crores which is also about 3 per cent of the capital at charge at that time. Now, it is 1250 crores which is 12 per cent. We could have easily said: All right, we are not going to raise it to Rs. 1250 crores. We could have kept it at 300 crores and we could have shown another 1000

crores as surplus. There is no point in juggling with these sort of figures and trying to make a fool of everyone because the people in this world and especially in this country are highly intelligent beings. They are people with an intellectual capacity which surpasses most countries. We are second to none. The Janata Party learnt this from bitter experience.

SHRI BISWA GOSWAMI: The hon. Minister wants to take cover. All right, I admit. But for how many years was the Janata Party in power?

SHRI MADHAVARAO SCINDIA: Now, we are also going in for various fuel saving measures for high speed diesel oil. For some of our diesel locomotives, we have imported fuel efficiency kits. There are other measures which we hope to adopt them in the Indian Railways for fuel economy. Similarly, we want to improve our electric locomotives, bring in new traction motors, thyristor control and static convertors. Similarly, we want to bring in microprocessor control so that the adjustment of speeds for fuel optimisation is not manual. It is left to a computer. And, therefore, every last litre of diesel and oil is utilised to the best extent possible. Similarly, there is improvement in coaches also. I do not want to go all through this because I have already covered this in my reply. And the same thing applies to wagons. We are also bringing in microprocessor based computer systems in diesel and carriage and wagon repair depots. This will give a much better management information system regarding maintenance of these locomotives. And to start with, at least one major diesel shed on each Zonal Railway will be provided with the microprocessor system. Already the Northern Railway has started and we will be going to the other Zones also. Similarly, it is proposed to try out a pilot scheme for microprocessor based maintenance management system in a major wagon depot at Mughalsarai and a major carriage depot at Bombay Central. About improvement in the Inventory Turnover Ratio,

[Shri Madhavrao Scindia]

I had already made a mention. In 1970-71, it was 77 per cent, coming down to 36 per cent on 31st March, 1985, and we hope to improve it further to 27 per cent by 1989-90.

Sir, about the condition of coaches and wagons, Mr. N.K. Bhatt in the general discussion made a mention of this and Shri Mishra had also mentioned it. We are certainly doing our best and by bringing in new coach technology we hope to have also a more durable coach. In the meanwhile, as Members are aware, we are trying to do our best within the resources available and within the facilities available to improve the internal conditions of coaches so that the travellers travel in more comfort. And as you know, Sir, all new second class sleeper coaches are provided with cushioned berths. There have been persistent demands that similar cushions should be provided on such of those sleeper coaches which had been manufactured in the past without cushions. And as a measure of providing increased comfort to long-distance second class passengers, we have now decided that such of the sleeper coaches which do not have cushioned berths, will be provided with cushions when such coaches go through base repair workshops for periodical overhaul. It is hoped that this provision for the entire fleet would be completed within two to three years. As each goes in for ROH, it will have cushions on the sleepers.

Sir, there was a mention made by hon. Shri Desai and hon. Shri Dhabe about the scheme for Rail Travellers' Service Agents. I feel that this requires a clarification. I would like to spend a few minutes on this because it has been the practice on the Indian Railways for the last several leaders to authorise certain reputed tourist agents to keep a limited stock of upper class railway tickets with them and issue them to their clients and to secure reservation for their clients from the reservation offices in the normal course at the railway reservation counters. For this purpose, agreements were executed between the Railway authorities and the agents concerned. As far as

second class passengers are concerned, there was no system of dealing through any authorised agents and the system of authorised tourist agents, mentioned above, was not extended to second class booking or reservation because it was felt that since the booking and reservation in second class was on a very large scale and related to more vulnerable sections of the society, the operation of tourist travel agency system for second class could lead to malpractices at the cost of the bonafide second class passengers coming from a vulnerable section of society. It was, however, noticed recently that some unauthorised parties were purchasing railway tickets including second class tickets under fictitious names and selling them to others at a premium. Therefore, in order to prevent such malpractices, the Indian Railways Amendment Act, 1982 was passed in May, 1982 prescribing severe penalties for any person carrying on business of procurement and supply of railway tickets unauthorisedly. The Act was, however, challenged by some parties in the Supreme Court. The Supreme Court, while upholding the constitutional validity of the Act, observed that an agency has to be devised to cater to the needs of second class passengers which can render service in this behalf. The agency has to be subjected to strict control and regulatory measures. They, however, directed the Railway Board to prepare a scheme for recognising travel agents catering to the needs of the second class passengers with sufficient control over their activities and put it before the Supreme Court. And in pursuance of the directive given by the Supreme Court, a scheme styled as "Authorisation of Rail Travellers' Service Agents Rules, 1985" was accordingly framed in consultation with the Ministry of Law, and was shown to the Supreme Court as well. It was notified in the Official Gazette on the 5th December, 1985. It will thus be seen that the scheme for rail travellers' service agents has been introduced not *suo motu* by the railways but as a result of the directive by the Supreme Court. And I can, however, assure the House that all possible safeguards are being incorporated in the scheme to prevent misuse and

malpractices like cornering of seats and sale at a premium etc., which the Supreme Court has asked us to guard against. The hon. Court's direction will be honoured in letter and spirit.

Sir, hon. Mr. Yadav had talked about rail over-bridges in Patna. There are three projects of road overbridges. Since he is not here, I will request hon. Mishraji to communicate this to him. The Railways are to construct the main over bridge across the tracks and the approaches are to be constructed by the State P.W.D.

Now, the railways portion of work at Rajendranagar has been completed on 15th January, 1986. As regards Yadpur and Chitkora, the railways portion of work are still in progress and the target for completion is 31st December, 1986. Adequate outlays have been provided for this work in this Budget. But the progress of PWD work on the road bridges is extremely slow. In the case of Rajendranagar, only 40 per cent of the work has been done. In the case of the other two, the work has not yet been commenced by the State P.W.D., while we are completing it by December 1986. I had taken up the matter with the hon. Chief Minister and I will request the hon. Members also to try and pursue this.

Mr. Jagdambi Prasad Yadav had also mentioned, I think Mr. Ramnand Yadav had also talked about this, about the Jamalpur workshop. We have plans to establish facilities for manufacture of 140 diesel hydraulic cranes, periodic overhaul of steam locomotives of 20 locomotives per month and POH of diesel locomotives of 4 locomotives per month. In addition to the above, the workshop manufactures various other items. It is proposed that the periodic overhaul capacity of diesel locomotives will be stepped up to six locomotives per month. There has been no reduction in staff strength certainly in the last five or six years. On 31st March 1980 there were 13,725 men, on 31-3-1981 there were 14,053 men and on 31-1-1986 there were 14,000 men. So, there will be no reduction

and we are seeing that the workshop is kept busy and that the capacity is not left unutilised.

Hon. Members from Gorakhpur and that part of the State of Uttar Pradesh had mentioned about some facilities that they required. There is already a direct train between New Delhi and Gorakhpur and the Jayanti Janta is also there. But it is very well known that it suffers from tremendous over-crowding. Now, that we are proposing to do is, that we can have two diesel engines on the train and attach four coaches or more to Jayanti Janta and try to ease the overcrowding a bit. Between Delhi and Lucknow and Lucknow to Gorakhpur there are already various trains.

SHRI MAHENDRA MOHAN MISHRA: What about Assam Mail?

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: The Assam Mail does not exist any more. I am sorry. One hon. Member had referred to the fact that we are not encouraging the small scale sector. I am happy to inform him that the amount of orders placed in the small scale sector have gone up in this year as compared to the last year, 1984-85 by 40 per cent, and constantly it will be our endeavour to see that they are patronised to the maximum extent possible but keeping quality control in mind.

Mr. Aruna, though he is not here, talked about the integral coach factory. We have increased the capacity three-fold from the original 350, it is proposed in the next two years to raise it to one thousand coaches per year, at a cost of Rs. 37 crores. The capacity is going up but the staff strength of the ICF is over 15 thousand men and already handling one thousand coaches. The whole unit may suffer from the efficiency point of view. It may be better to set up several units of one thousand instead of just one unit of three or four thousand.

[Shri Madhavrao Scindia]

Therefore, in that context this decision has been taken to set up a new coach factory and the location has been decided as Kapurthala.

The rapid transit system of Madras had exercised the minds of some hon. Members from Tamil Nadu. As I said, a total of Rs. 90 crores has been allocated to Metropolitan Transport projects out of which Rs. 84 crores go to Calcutta and out of remaining Rs. 6 crores, as much as Rs. 4 crores went to Madras Rapid Transport. I do feel that this is not enough. But we are so short of funds that I cannot see a way out. As I suggested in my reply to the general budget that we should go in for this consortium idea and pool the resources of various agencies, local, State and Central, and then try to work out some way by which we can expand the metropolitan transport system.

Mr. Jagesh Desai talked about Mankhurd-Belapur being allotted only Rs. 10 lakhs. I would like to assure him that this does not mean that we are going to ignore this work. This is a commitment which our Prime Minister has given to the people of Bombay and it is not only our bounden duty to safeguard the interest of Bombay, but what is uppermost in our mind is that we must fulfil the commitments given by our Prime Minister. It is our duty and our job now to see that it is completed. The areas of operation have been divided. Certain areas of operation are our responsibility, the responsibility of the Railways and certain areas of operation are the responsibility of the State Government through their local agencies. What is falling under the Railways' purview are things like carshed, rolling stock and these will come after construction of the basic infrastructure has gathered pace. So, in the subsequent years, when it comes to providing funds, we will provide adequate amounts. At present, there is no point in having rolling stock if we do not have the track or the bridge. So, this is only a nominal or a token amount but as and

when the time comes for us to provide funds, we shall certainly do so. The commitment of our Prime Minister, our leader, is sacrosanct for us and we will ensure that this is done...

SHRI VITHALRAO MADHAVRAO JADHAV (Maharashtra): About the earth work, Maharashtra Government has suggested to take up employment guarantee scheme. And about the other thing, to instal the capacity, we are going to sell bonds. Do you accept this scheme submitted by Maharashtra Government.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: I am coming to earth work.

Sir, Gujarat is facing severe shortage of water. Last time, Jabalpur had faced it and we had sent a rake to Jabalpur. This time we have inducted three rakes for carrying water in Gujarat area so that we can make our small contribution. And also about movement of fodder, we are moving as much as almost 2,000 wagons loaded with fodder to Gujarat. So, both the fodder and the water angle will be met and this aspect will not be lost sight of. Though this point has not been raised by any hon. Member, but I felt we should express our concern for that area. Then, to Gujarat there has been increase in the salt movement of approximately 10 to 15 per cent.

Similarly, I would like to mention about loading of foodgrains, which has also gone up during the 11 months of 1985-86. It is 1.76 million tonnes more than the target. The target was 22.0 million tonnes and for the whole year it is expected that it will be 1.8 million tonnes more than the target, and 3 million tonnes more than last year. Average loading also has gone up. Sponsored foodgrains by Northern Railway particularly has been an all-time high. Actual figures of daily average loading are 1576 wagons during December 1985, 1589 wagons during January 1986 and 1822 wagons during February 1986. This is an all-time record. Never has there been loading of 1822 wagons of foodgrains in the past. It is an all-time

record. Bottleneck for movement to North Eastern States have been completely removed. That is another area of concern for us, where we are trying to see that their interest is catered to. This bottleneck has been removed and movement of foodgrains has been made free depending upon release of wagons at the terminals by the Food Corporation of India. There is no shortage of foodgrains in the North-Eastern Region and we can move still more if FCI can release the wagons. They have some problem in regard to godowns and trucks, some shortage. But from our side, we will not be lacking in our efforts. Hon. Member, Shri Basumatari, has talked about the North-Eastern Region and we are, certainly, paying as much attention as possible, again within the availability of resources. This year's allocation to new lines and gauge conversions has gone up by 8 per cent and the allocation for other Plan heads like traffic facilities, bridge-work, signalling and telecommunication and workshops has gone up by about 14 per cent. But this is a continuing process. We are also looking at the residual work in connection with the New Bongaigaon-Gauhati line and the container depot in Amingaon. There is one other important project under execution, a rail bridge across Brahmaputra near Tezpur. I have visited the site a few months ago. The team involved in this work is doing excellent work and the project has made good progress. I think, it will be possible to complete this work sometime in 1987. It is a very massive project.

Talking about the offer by the State Government for earth-work etc., this sounds easy to accept. But when you go into it, you will find that this earth work etc. is normally a very small fraction of the total project cost. If we accept it, it will come to about two to three per cent. What is going to happen, once the earth work is completed. If nothing else is done, the whole money is wasted. It is better for the State Governments in such

cases to concentrate on the building of talabs or tanks, in building up the infrastructure like rural roads etc. rather than putting the money on earth work for the railway track, which constitutes only two to three per cent of the total cost. Apart from that, there is also a view taken by the Finance Ministry that this would mean diversion of resources by the State Governments meant for something else. Also, when well-endowed State Governments make these offers and we start accepting these offers, then, there would be imbalance in favour of those State Governments as far as railway work is concerned and those who are not that well-off would not be able to give us this offer. These are all the factors which go into this. Of course, there should also be a strict watch on the quality of work which, sometimes, is found lacking.

SHRI VITHALRAO MADHAVRAO JADHAV: What is the alternative?

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: Many hon. Members have talked about railway development plans and States being ignored. I would request hon. Members that Railways are one area where we should be national in our outlook. The operational requirements are such that Railways cannot just say that so much is allotted to Madhya Pradesh, so much is allotted to U.P., so much is allotted to Tamil Nadu. There may be a line running through an entire length, which is required. A particular area may not have a line which is operationally not required and it is not in the national interest to give priority to that. Therefore, just because it happens to touch only 20 miles through a particular State, it does not mean that enough is not being allocated. I hope, you understand what I am trying to say. We should have a national perspective. We should look at the Railways as a national enterprise and we should not get involved in such statistics as far as this is concerned.

Very briefly, I would like to mention about staff matters. There has been a

[Shri Madhavrao Scindia]

sea-change in the attitude. They are working like a team. Our greatest asset is the human asset and human beings are not like machines. Therefore, to get the best out of the human asset, we should build up a congenial atmosphere. Apart from looking to their conditons of work, emoluments and all that, there is another aspect to this human asset. It is your sports, your cultural organisations, the environment in which you live. Therefore, special emphasis has been given to sports in this particular programme. We took part in 27 national championships and we won 12 out of these 27. In the World Railway Championships, we have won several titles. In order to give fillip to sports at the grass-roots level, inter-Railway Championships at the junior level have been started in athletics, hockey, football and volleyball for the children of railwaymen. Apart from this, incentives to sportsmen have been streamlined and liberalised. There is a cash award of Rs. 500/- each to the national winners and the period of absence of railway sportsmen attending coaching camps up to 30 days before National Championship and participation in national championships as well as selected events is considered as on duty with attendant benefits. The minimum period of service to be considered for grant of out-of-turn promotion has been reduced from 5 to 3 years and the quota for the yearly intake of sportsmen in higher grades is also now higher. A package of incentives is being introduced for deserving coaches in the current year—I do not mean the railway coaches, but coaches for athletes and sportsmen—including suitable cash awards for the best coach nominated for the year.

I have just been passed a message by the hon'ble Member who is occupying a large part of the bench where I am that all the Members in the Lobby want to go home and they say "why is Rajdhani stopping at every station?". So I shall round off what

was meant to be a very brief reply by just saying that I would like once again to thank all the hon. Members for the support that they have given and for the constructive criticism that they have extended to us. This is the spirit in which we accept it. There has been an attitudinal change and there will be an attitudinal change. I think the Indian is, from the character point of view, a highly emotional, highly sentimental person. This is something which we all value. I think the attitude that we have tried to get across is that if you have made a mistake and own up to it and apologize, I think the Indian will forgive you a thousand mistakes if you are prepared to accept it and if you are prepared to apologize and declare that you have made a mistake.

We have our failings. We are doing our best to improve upon them and we just ask for your patience and for your forgiveness for our lapses. There is great scope for improvement even now and we are doing our best to see that the entire scope for improvement is fully tapped and that we improve even further. But as I said, we care, the Indian Railways care for the people, the Indian Railways care for the Indian citizen. We may fail, but we care. And this is the attitude that we are trying to exhibit. We do have our failings but please don't doubt our honesty of intentions and honesty of purpose.

Thank you very much

श्री राम चन्द्र भारद्वाज : मान्यवर...

उप-भाष्य (श्री पवन कुमार बांसल):
पहले रेजोल्यूशन कर लें। पाईट आफ
आर्डर तो नहीं है।

There is no point of order involved in it.

श्री रामचन्द्र भारद्वाज : मैंने जो
कुछ कहा है, मेरा दुर्भाग्य है कि माननीय
राज्य मंत्री...

उप-भाष्य (श्री पवन कुमार
बांसल) : आप उनसे फिर मिल लीजिए ;

Please talk to the Minister afterwards.

श्री रामचन्द्र भारद्वाज : दो-चार-दस मांगे हैं और उसमें मेरे पॉइंट्स जो हैं...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL): Not now. Mr. Bhardwaj, not now. Nothing will go on record. I shall first put the Resolution to vote.

The question is:

"That this House approves the recommendations made in paragraphs 10 to 13, 15 and 16 contained in the Third 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 21st February, 1986."

The motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL): I shall now put the motion regarding the Appropriation (Railways) Bill to vote. The question is:

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 1986-87 for the purposes of Railways, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

The motion was adopted.

श्री कल्पनाथ राय : आदरणीय उपसभाध्यक्ष महोदय, विरोधी दल का एक भी सदस्य नहीं है ।

श्री ग़ुलाम रसूल मट्टो : मैं सामने बैठा हूँ विरोधी दल का ।

श्री कल्पनाथ राय : आप तो सरकारी दल के हैं । विरोधी दल का कोई नहीं है ।

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

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

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

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: Sir, I move:

"That the Bill be returned."

The question was put and the motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL): I shall now put the motion regarding consideration of the Appropriation (Railways) No. 2 Bill, 1986 to vote. The question is:

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 1985-86 for the purposes of Railways, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

The motion was adopted.

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

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

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

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: Sir, I move:

"That the Bill be returned."

The question was proposed.

SHRI GHULAM RASOOL MATTO: Sir, I have a point... (Interruptions) Sir, I have an important point for the honourable Minister. I do not want to tax him more. I would request him to keep in mind Jammu and Kashmir That is all.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL): The question is:

"That the Bill be returned."

The motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL): I shall now put the motion regarding consideration of the Appropriation (Railways) No. 3 Bill, 1986 to vote. The question is:

"That the Bill to provide for the authorisation of appropriation of moneys out of the Consolidated Fund of India to meet the amounts spent on certain services for the purposes of Railways during the financial year ended on the 31st day of March, 1984 in excess of the amounts granted for those services and for that year, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

The motion was adopted.

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

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

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

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: Sir, I move:

"That the Bill be returned."

The question was put and the motion was adopted

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL): The House is now adjourned till 11 A.M. on 20th March, 1986.

The House then adjourned at thirty-eight minutes past six of the clock till eleven of the clock on Thursday, the 20th March, 1986.