

[Prof. (Mrs, Asima Chatterjee]

-for the, Railways. The maintenance aspect is neglected. The Railway workshosp and the running sheds are not doing their jobs properly.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): Will you please take your seat for a minute? I will ask the hon. Minister of Finance to lay the Punjab Budget.

THE BUDGET (PUNJAB), 1985-86

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF FINANCE (SHRI JAN-ARDHAN POOJARI): Sir, with your permission, I beg to lay on the Table a statement (in English and Hindi) of the esti mated receipts and expenditure of the Government of Punjab for the year 1985-86.

* SHRI LAL. K. ADVANI (Madhya Pradesh): When are we expected to discussi it?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): It is being taken up on Saturday,

SHRI LAL K. ADVANI: We are not fining on Saturday.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): I will find out.

THE BUDGET (RAILWAYS), 1985—86 Cootd.

PROF. (MRS.) ASIMA CHATTERJEE: The inspection of the Railway tracks is not done regularly in order to examining hether the tracks have good life and can cop© with heavy traffic density and also lor fast moving trains. The life of tracks being fatigued due to strain and stress be- cornea useless. Modernisation of the rolling stock and tracks, and other equipments for efficiency, for better service, etc. is a necessity. The repair work must be Jaken up in time for avoiding unnecessary rocurrfaq expenditure. Metallurigal and

chemical investigation of all equipments is necessary as this will help to prolong their lite span and thereby will effect savings in respect of a number of components. Efforts are being made by the Railways to improve the situation, but not to the desired extent. For higher revenue, it is necessary to promote tourism and to open Railways hotels with modern amenities which will be well patronised by tourists.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): There has been a slip. The Finance Minister has to lay down the Supplementary Demands' also.

SUPPLEMENTARY DEMANDS FOR GRANTS FOR EXPENDITURE OF THE GOVERNMENT OF PUNJAB FOR THE YEAR 1984-85

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF FINANCE (SHRI JAN-ARDHAN POOJARI): Sir, I beg to lay on the Table a statement (in English and Hindi) showing the Supplementary Demands for Grants for expenditure of the) Government of Punjab for the year 1984-85.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): I understand that the discussion is being taken up next week. Prof. Asima Chatterjee.

THE BUDGET (RAILWAYS), 1985-86 Contd.

PROF. (MRS.) ASIMA CHATTERJEE: The number of Railway hospitals, Railway dispensaries and Railway schools is to be increased. These facilities should be extended to the local people other than the Railway employees. This will add to the existing revenue of the Railways.

The Budget this year lacked any new thrust in the investment and development perspectives essential for expanding and streamlining the Railways. There was no indication of any technological or administrative innovations to ensure safety. Saf-ety on Railways depends on efficient main-

tenance and modernisation of signalling and telecommunication systems. This is the high time that the radar and microwave communication systems should be introduced.

in the age of electronics, it would be possible to arrange a system of warning to the driver to immediately stop the train. The system of "Alarm Chain" was a good idea a century ago. In certain areas, due to improper use of "Alarm Chains" these are put out-of-action deliberately by the Railways. In some cases, they just go out of order and become ineffective. Some electronic device would be far more reliable for informing the Driver, the Guard and the Railway Security force if any, in the train. This would be of help also in cases of robberies in trains and in cases of fire hazards. In this context, it deserves mention that the electric lines in the coaches need frequent inspection to take precautionary measures against electric short circuit which in many cases is responsible for fire hazards with disastrous results. It is gratifying to note that modern electronic device is being implemented and steps are being taken to replace the mechanical system of signalling by route-relay interlocking service, but not to the desired extent. Modernisation of signalling and telecommunication equipment, as I mentioned earlier, is a must and this would minimise the number of human failures responsible for accidents on the Indian Railways. Human failures and equipment failures are major factors for train accidents, for collisions and derailments. However, equipment failures can be avoided by replacing in time outdated rail tracks, rolling stock, locomotives, coaches and wagons. Not only modernisation is needed for achieving these objectives, but also proper maintenance, timely repairs of the equipment and frequent inspection of the railway tracks, rolling stock, engines, etc are a must. To ensure safety at level crossings, necessary measures have to be adopted as many accidental cases occur at level crossings which are being reported. These can be traced, on many occasions, to negligence, ignorance, lack of alertness and a sense of responsibility and also callousness on the part of the railway staff who are on duty

at the level crossings. To check negligence in duty, it is suggested that supervisory staff must be there to watch them and it is further suggested that this staff should be trained and they should have a regular revision and refresher course including courses in modern technology and methodology. The back-breaking load of maintenance of what is already there should be reduced in order to increase efficiency in performance and reduce the accidents which are causing not concern, but consternation and also the alarming cost of running the Railways. That would enable the Railways to have substantial profits which could be utilised for the security of passengers, for employing more security forces ! and also for passenger amenities and for improving the catering service. Additional revenue could also be utilised for providing more amenities to the railway staff, for running more. Railway hospitals and Railway dispensaries and schools.

It is desired that more modern workshops are to be opened in various places with adequate expertise. It is gratifying to note that the Railways have undertaken a massive plan to ensure overhaul of electric locomotives. Frequently changes have been made for having periodic overhauls of electric locomotives. 4000-HP and high-power diesel locomotives are under production for running 20-bogies goods trains at 100 km. per hour. This, of course, necessitates modernisation of the tracks.

Now, Sir, coming to the end of my speech, I must say that we are very much concerned about the air pollution from the steam and diesel locomotives. We are now very much concerned about the environmental pollution. That is why I would like to mention this particular point. The bituminous coal used for the steam locomotives which emit smoke contains carbon particles and carcinogenic hydrocarbons which pollute the atmosphere. How to control this environmental pollution? We should give serious thought to this question. The only way is to replace the steam locomotive by electric locomotives and also to grow trees for absorbing the pollutants all along the railway track. I would like to suggest that with further international co-

[Prof. (Mrs. Asima Chatterjee]

operation, it would be possible for the Railways to increase the revenue through modernisation, through efficient operation and through the achievement of self-reliance in the field of research and standardisation. This will provide a great relief to the industries, to the common man and to the country in general and no price hike will be necessary.

With this hope, Sir, I support the Budget. Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): Now, Mr. R. Mohanarangam.

SHRI R. MOHANARANGAM (Tamil Nadu): Mr. Vice-Chairman, Sir, while going through the Budget. I found so many similarities between last year's Budget and this year's Budget. They have very strictly followed what exactly they submitted last year in the form of a Budget excepting a few changes. They wanted to follow the previous year's Budgets for the past three or four years and this year they have increased the passenger fares and the freight rates and also the season ticket fares and (they are going to get a revenue of Rs. 495 crores. They have increased it by Rs. 495 crores by increase of 4.5 per cent in passenger fares and 10 per cent in freight rates, and season tickets from Rs. 3 to Rs. 12, especially in sub-urban where actually they have mentioned that only persons belonging to higher strata, especially in suburban areas will be travelling. As far as I am concerned, Sir, I am coming from Madras City where usually I find only persons belonging to the lower strata are residing very near to Madras City and suburban area. Likewise, in almost all suburban areas only the middle class as well as persons belonging to low-income group are residing. I do not know how the hon. Minister has mentioned that especially in suburban areas persons belonging to the higher strata or persons belonging to upper middle class families will be travelling in suburban trains and that is the reason they have increased the rates especially of passenger fares and season tickets. Sir, I personally feel that because of increase in

season ticket rates as well as increase in the cost of living, persons belonging to the middle class families and persons belonging to the lower income groups are suffering and they have to spend more money. And because of that the Government has to spend more money in the name of dearness allowance for the employees. Government employees, as well as employees belonging to major concerns. And thereby they are cutting the major shares from our revenues and especially they have given more reliefs in the General Budget. As far as I understand, for giving more reliefs in the General Budget, they have increased the rate of season tickets, passenger fares and freight rates in the Railway Budget, whereby they have an increase of Rs. 495 crores.

I would like to make certain suggestions to the hon. Railway Minister who is here now. Instead of increasing the rates of season tickets and freight rates, they can send some groups or they can appoint some who can travel throughout the length and breadth of this country and see how the vacant lands belong to the Railways are simply encroached and are lying vacant, without being used by anybody. You go to any State and you will see lakhs and lakhs of land, belonging to the Railways, vacant, encroached by unauthorised persons. If you sell this lakhs and lakhs of acres of land, you can get more than Rs. 2000 or Rs. 3000 crores very easily. I sent a letter last year, and I have received a letter from a General Manager stating that they have gone through my letter and they are checking up how much vacant land is being used by unauthorised persons and how they are going to solve this problem. I do not know how many years they will take to solve this problem. Each and every time the hon. Minister, at the time of the Budget, says on the floor of Parliament that they are going to consider this matter. And it is the same serial number—256, 257 or 258. They say that bridges will be constructed at a cost of Rs. 258 lakhs and so on. It is a mere replica or a copy of the previous Budgets. I want the Minister to take the entire responsibility

to see that everything is solved in a proper way.

Not only that, it is seen that Rs. 80 crores have been spent for giving compensation for loss due to railway accidents. Rs. 13 crores for compensation due to the victims of the accidents and Rs. 22 crores for compensation for loss of goods. But you can solve that by cutting away losses by improving the standard of efficiency of the Railway administration,

I have discussed something general. But as far as my position is concerned. I have to say that whenever any new Minister comes, as far as the Railway Ministry is concerned, if any person comes from Madhya Pradesh—I do not know from which State this Minister comes—if any person comes from Madhya Pradesh, some major things are sanctioned for Madhya Pradesh. If anybody comes from Karnataka—last year two persons represented Karnataka—they have spent crores and crores of rupee", for Karnataka. Before that a gentleman came from West Bengal. He sanctioned thousands and thousands of crores of rupees for West Bengal. Likewise, if any person comes from a particular part, he is giving that much attention and showing that much interest only to that part of the country, thinking that he is the Railway Minister only for that portion of the country.

I want our Railway Ministers to think that they are the Union Ministers, Ministers for the Government of India and Ministers for the Indian Union. Let them not think that we are the United States of India. We are the Indian Union. We are not having any person from Madras so far. No person from Madras has been appointed so far in the Railway Ministry. That is reason why not a single mile of railway line has been converted. We do not have any new line as far as the State of Tamil Nadu is concerned. We have been asking for our Karur-Dindigul line. So many Members representing Tamil Nadu have sent representations. They have sent memoranda. They have represented to your predecessors. They are going to represent to your successors also. Every time they will mention Karur-Dindi-

gul line in their memoranda for which you have sanctioned 40 crores of rupees. So far, you have spent only 2 crores. This year they have sanctioned only 4 crores. If it goes on like this, it will take more than one and a half decades to implement the scheme, namely the Karur-Dindigul scheme. I do not know at what stage the matter stands at present and how much they are going to spend in the coming year. I understand that only 4 crores have been sanctioned for the Karur-Dindigul scheme. As I said in the beginning, they have to speed up this work for which they have to sanction more money.

Take the Madras Beach-Tambaram broad-gauge line. There are nearly 70 miles from Madras Beach to Tambaram. Unlike the other States, if you have already gone to Madras you will find that it is segregated by a railway line. In Calcutta and other cities, railway will go at the edge of the area whereas the railway line segregates the Madras city in two parts, South Madras and North Madras. For the last so many years, we have asking for over-bridges and underground for proper access to South Madras and North Madras. The Ministers have already said that they have sanctioned so many over-bridges and undergrounds. Last year, they sanctioned two lakhs of rupees for an overbridge near Meenambankam where Madras Airport is situated. They say that they are going to spend two lakhs for that underground. I do not know what has happened to this. They have had a survey and they were quite satisfied that they should spend the money in that particular place. Now they have suddenly changed the location. When I wrote a letter to the Railway Minister, he said that they had noticed that they are going to change it. They had intimated to the proper authority saying that they should not change it. Definite action will be taken against the persons who are responsible for all these things. Still the work is going on in a different place. I wrote another letter to our Railway Minister 15 days back stating that work is going on against the will of the people and against the wishes of the residents of that particular area. I do not know what are the reasons for it and what your General Manager (Southern Region)

[Shri R. Mohanarangam] is doing for this. I wrote more than half a dozen letters. He has not given a proper reply. They are changing the location without your permission.

There is a village, Palavanthangal, 16 kilometres away Madras Airport. We are told that 46 lakhs of rupees have been sanctioned for the construction of an underground. But they are spending the money li miles away from that place. We are spending that much of money in some place where we do not have any project. It will not be useful for anybody. You can write a letter to your General Manager. I want to know at what stage exactly the matter stands at present. Not only that.

SHRI V. GOPALSAMY (Tamil Nadu):
Let them call for a report on this.

SHRI R. MOHANARANGAM : We have got broad gauge upto Central Station. Except that particular place, not even a single kilometre of metre-gauge has been converted into broad-gauge railway line. After 1947, i.e. 38 years after, except in one place, we have not tried to convert metre-gauge into broad-gauge because nobody is representing our area in the Railway Ministry. That must be the reason for that. You are a youngman dedicated to integration and unification. That is the slogan, I know.

You can come to our area or you can send your representatives. Let them check up almost all the places. I am not asking that you should spend the entire amount only in my place. I am asking you to spend it without any discrimination. We are not getting a proper share. Every year we are asking for the same thing. If you go through the earlier Budget, we were asking for the same thing. Every year we have been asking for the same thing and it has not been properly responded to. As I said earlier, we should have a double line from Thambaram to Ching-leput. Now, we have got a single line. Moreover, with one single line we had a population of 10 lakhs. Now, our population in the Madras city is 16 lakhs. Still we have a single line. If a train goes on

this line, another train has to stop at one of the places. After that train crosses that place, this train can move on. Therefore, unless and until we have a double line upto Chingleput from Madras Beach, we will not be able to solve this problem. With the increase in population, the problem will be more serious, specially for the citizens of the Madras city. Now, there is another thing. I am encroaching upon the o'her States also. There is the Banga-lore-Pondicherry line connecting Hosur, Krishnanagrn and Thiruvannamalai. This is a very important line. This will be helpful to more than 18 lakhs of people, litis line between Bangalore and Pondi-cherry. connecting Hosur, Krishnanagar and Thiruvannamalai is an important line and it should be given due consideration.

Then, Sir, we have got the Rapid Transit System for the Madras city. Last year, I wrote a letter to your predecessor, Mr. Ghani Khan Chaudhury. I used to consider him as my brother, not because of my size but because he used to speak to me very often. I asked him, "Why don't you consider this Rapid Transit System?" He said that he was going to consider it. Afterwards, when I come to see the Budget I found that he gave it not to Madras but to Calcutta. I am telling you, Sir, that this Rapid Transit System is very useful. I told you just now that the population which was 10 lakhs earlier has now grown to 16 lakhs. But you are spending only Rs. 3 to Rs. 4 lakhs every year or this scheme. I would request you, Sir that this transport system should be implemented within three years. Unless am until we complete this scheme within thret years we will not be able to solve the transport problem in our Madras city And we hope, Sir, that you will discharg this responsibility of implementing this scheme within three years.

Another thing, Sir, is the railway tin from Rameshwaram to Ramanathapuram You know, Sir, that Rameshwaram ha got a cultural link. Whenever anybod says that he had been to Kasi, he also says that he had been to Rameswararr That means, he has travelled throughou the length and the breadth of this couu try, from Kasi to Rameshwaram. Rames

waram has got a cultural link and it is segregated by the sea water. Even our fishermen were attacked by the Sri Lankan Army and the Sri Lankan Navy. These fishermen are now unemployed. They are all slaying at Rameswaram and Ramanathapuram. We have unemployment problem especially in Rameswaram after the attack of our fishermen by the Sri Lankan Navy. We have mentioned about the precarious position of our fishermen so many times on the floor of this House. Our Minister also said that they would solve this problem. If you just link this Rameswaram with Ramanathapuram, it will just be a boon to these fishermen who are now unemployed. I personally appeal to you, Sir, to take up at least this responsibility of creating a new line from Rameswaram to Ramanathapuram. And that will give some employment to our fishermen. And also, Sir, from Vijaya-wada to Arakkonam, we have got the broad gauge line. After reaching the Central, which is the heart of the Madras city, you will find only metre gauge to the south of the Madras city. For nearly 500 miles, you have got the metre gauge in the southern part of the State. To whichever corner you go from the Madras city towards the southern part, you will find only metre gauge. Unless and until we have the broad gauge line throughout the southern part, we cannot improve industrially. For the industrial development of my State, I request you, Sir, to see that the entire metre gauge line from Madras Egmore to the southern part be converted into a broad gauge line. Then only there will be a scope for development industrially. I have also mentioned about the vacant land there.

From Beach if you travel up to Tambaram, we have surveyed last year, more than 250 crores of land are lying vacant. One acre of this land costs nearly Rs. 20 to 25 lakhs. You just calculate how much it comes to. Instead of increasing the freight and fare rates, if you sell this land after valuing it properly, you can get thousands and thousands of crores by selling this vacant land. These are very important things. You can enhance your revenue on the one hand and also reduce the cost of season tickets and railway fares.

Then, Sir, what I want to say is that we have given some relief in the general fund. But we have increased our rates, as far as the Railway Budget is concerned. But out of this fund you are not spending throughout the country but only in one part of the country, wherever you like or where the interested parties bring pressure upon you to spend. They do it with the help of our Ministers. I want to request you one thing, since you are new to this portfolio and Ministry. On behalf of my party and on behalf of my State, I would request you to come to our State Tamil Nadu, especially the southern part of the country, and see whether anything has been developed for the past 20 to 25 years as we have done in the rest of the country. I do not want to mention any areas specifically. But our part of the country has been completely ignored. We have not taken interest to develop as much this part of the country. I request you, Sir, to kindly look into this problem. We should get our proper share. I am not asking for more. We are coming from a distance of more than 1500 miles away. We represent the people living in that part of the country. We represent our State, We have to work for our constituencies. I have to ask you to give a proper share to our State by spending more amount and by implementing more schemes and provide us the money that is due to us and create a fine and colourful atmosphere in our State and we will definitely say that our Minister is responsible for all these developments. Kindly ensure the responsibility for implementing these schemes.

श्री राम चन्द्र भारद्वाज : उपसभापति

जी, रेलवे ग्राम आदमी के लिये परिवहन का सबसे बड़ा साधन है और माल ढोने के लिये भी उसका उपयोग नितांत आवश्यक है। मेरा यह निवेदन था इस सम्बन्ध में कि इसकी अनिवार्यता और आवश्यकता को देखते हुये यह अच्छा नहीं लगता कि भाड़ा बढ़ाया जाए, रेट बढ़ाया जाए। किन्तु रख-रखाव की बात आती है, पुरानी पटरियों को ठीक करने की बात आती है, नई लाइनों को बिछाने की योजना की बात आती है, तो पैसे तो चाहिए और पैसे चाहिए तो पैसे का माध्यम

[श्री रामचन्द्र भारद्वाज]

भी उचित चाहिये। तो आखिर कुल मिलाकर जो यह सबसे बड़ा सार्वजनिक उद्योग है, भारत सरकार का, उससे अगर किराये से आमदनी बढ़ाई जाए और उसमें कमाने का साधन भी एक मात्र किराया ही है। इसलिये आपस में यह संतुलन बढ़ा ही महत्वपूर्ण है और मैं इस बजट का स्वागत करता हूँ।

मान्यवर, मैं इस सम्बन्ध में कुछ निवेदन करना चाहता हूँ और वह यह है कि बड़ा अच्छा होता,—हो सकता है मेरा यह अनुमान भर हो, हो सकता है, मेरी कल्पना भर हो—मगर यह बड़ा अच्छा होता कि अगर पहले दर्जे और एअर-कंडीशन, वातानुकूलित दर्जे का किराया बढ़ाया जाता और द्वितीय श्रेणी के भाड़े को न बढ़ाया जाता। दूसरी बात मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि द्वितीय श्रेणी की यात्रिकाओं के लिये भी जो बढ़ावारी भाड़े की की गई है, वह नहीं होनी चाहिये क्योंकि इसमें आम आदमी की जेब पर बोट पड़ती है और एक सेवा का माध्यम यह भी है, यह मात्र उद्योग ही नहीं है, एक सेवा का माध्यम भी है, इसे हमें स्मरण रखना होगा। जनता के ऊपर भार दोहरा पड़ गया है, उधर द्वितीय श्रेणी के यात्रियों पर किराया बढ़ा है, उधर माल ढोने के लिये भी फ्रेट पर जो बढ़ा है, उसका सीधा असर बाजार पर पड़ेगा और बाजार में जितने माल आते हैं, रेल-वाहन के द्वारा, उसकी कीमतें अपने आप बढ़ जायेंगी।

व्यापारियों को क्या चाहिये—
3 P.M. कीमत बढ़ाने का बहाना और यह एक इतना बड़ा बहाना उन को मिल गया है कि अगर फ्रेट में उनको एक पैसा ज्यादा देना पड़ेगा तो वे कीमत चीज की सौ गुना बढ़ा देंगे। इसका ख्याल रखना चाहिये था और इसकी रोकथाम की हमारे पास कोई गुंजाइश नहीं है, कम से कम रेलवे बजट के अन्तर्गत इस का कोई प्रावधान नहीं किया जा सकता, यह हमारी विवशता है। इस लिये हम यही कर सकते थे कि कम से कम फ्रेट को न बढ़ाते। मगर अगर फ्रेट को नहीं बढ़ाते तो पैसा कहां से लाते। तो सही बात यह है कि आज हमारे सउद्योग को जितना पैसा चाहिये वह नहीं

मिल पा रहा है। उसका कारण यह नहीं है कि यात्री नहीं चलते। उसका कारण यह नहीं है कि फ्रेट इतना कम लिया जाता है कि हमारा काम नहीं चल सकता, बल्कि उसका सबसे बड़ा कारण यह है कि यह जो भ्रष्टाचार व्याप्त है उस पर हम कोई नियन्त्रण नहीं कर पा रहे हैं। भ्रष्टाचार कई तरह के इसमें हो रहे हैं और कई स्तरों पर भ्रष्टाचार कायम है। एक स्तर पर भ्रष्टाचार हो तो उसका कुछ इलाज हो सकता है। मैंने बार-बार इस सदन में यह कहा है कि भ्रष्टाचार के विभिन्न स्तर हैं और विभिन्न प्रकार के लोग उसमें लगे हुए हैं और हमको सब पर एक साथ नजर रखनी पड़ेगी तभी हमें अपने इस उद्योग में भाड़ा बढ़ावारी की या फ्रेट बढ़ावारी की जरूरत नहीं पड़ेगी और हमको इतनी आमदनी हो सकेगी कि हम इस के लिये व्यापक कार्यक्रम शुरू कर सकेंगे।

अब जहां तक भ्रष्टाचार का मवाल है, रिजर्वेशन को लेकर बड़ी तत्परता दिखायी जा रही है। लेकिन सही बात यह है कि रिजर्वेशन कराने के लिये आप जायें तो आप को पता चलेगा कि सारी जगहें भरी हुई हैं और एक जगह भी खाली नहीं है और अगर आप रेल के डिब्बे में दाखिल हो जायें खतरा माल लेकर कि रिजर्वेशन नहीं है तो भी हम जायेंगे तो आप को गाड़ी में पूरा डिब्बा खाली मिलेगा। यह आखिर किस तरह होता है इस को देखना चाहिये। दूसरी बात इस सम्बन्ध में जो है वह यह है कि कोयले की बिन्नी इंजन से ही होती है। अगर वह कोल गार्ड से हो तो बात समझ में आती है। लेकिन स्टाक गार्ड से तो बिन्नी होती ही है लेकिन गाड़ी चलती जानी है और मैंने अपनी आंखों से देखा है कि लोग बड़ी-बड़ी लाइटों में रुपये फंसाकर लगा देते हैं और इंजन डाइवर उनको खींच लेता है और उसके बाद इंजन पर से बेतहाशा कोयला गिरा देता है और इस तरह से रेलवे के कोयले को काफी बर्बादी होती है।

तीसरी बात मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि अगर आप दूसरी श्रेणी का टिकट लेकर सफर करें तो जगह खाली रहने पर भी आप को आरक्षण नहीं मिलेगा लेकिन अगर आप ने टिकट नहीं लिया है और आप

गाड़ी में चढ़ गये हैं तो आप को वातानुकूलित डिब्बे में या प्रथम श्रेणी में दूसरी श्रेणी के भाड़े पर ही मां कर जाने की सुविधा मिल जायेगी। यह बात मैं निश्चितपूर्वक कह रहा हूँ और मैं जानता हूँ कि यह प्रथा आज चल रही है। आप टिकट न लें तो एक आदरणीय महमान आप रेलवे के हैं और अगर टिकट ले लेंगे तो आप को धक्के खाने ही पड़ेंगे। इन सारी चीजों पर जब तक पूरा नियन्त्रण नहीं होगा, काम नहीं चलेगा। माल ट्रेनें में क्या होता है। आप फ्रेट बढ़ा रहे हैं लेकिन माल के डिब्बे में उसके रवाना होने के समय लादा कुछ नहीं जाता है और डिब्बे में ताजा नगा दिया जाता है। फिर सील कर दी जाती है। मूडस ब्लक उनकी रसीद दे देता है और आपने कह दिया कि एक लाख भण्ड का माल उस डिब्बे में रखा गया है। और फिर आगे के किसी स्टेशन पर उनका ही कोई आदमी बैठा होता है। वह डिब्बे को सील तोड़ देता है जबकि माल-गाड़ी स्थान चल रही होती है और डिस्टिनेशन पर पहुंचने पर देखा जाता है कि डिब्बे की सील टूटी हुई है और डिब्बे में कोई माल नहीं है। उसमें कोई पिलफरेज नहीं होता है। उसमें कोई चोरी नहीं होती है। उसका कहीं माल नहीं निकाला जाता है लेकिन असल बात यह है कि डिब्बे में कोई माल लादा ही नहीं जाता है और उस माल के पैसे रेलवे को भरने पड़ते हैं। तो जब तक खर्च के इतने गलत रास्ते लगे रहेंगे और उन पर पूरा नियन्त्रण नहीं होगा तब तक आप भले ही दस परसेंट भाड़ा बढ़ा दें या 12 परसेंट बढ़ा दें उस से काम नहीं चलने वाला है। पेट्रोल का, डिजिल का दाम आपने बढ़ाया, हवाई जहाज का किराया बढ़ाया, रेलने का भी किराया बढ़ गया तो लोग सोचेंगे कि हम कैसे चल सकते हैं और लोग विचार करेंगे, लेकिन आप को इस से कितना फायदा है इसको आपको सोचना चाहिये। सीजन टिकट की जहां तक बात है, वह भी बढ़ाया गया है। इसमें प्रथम श्रेणी का भी है और द्वितीय श्रेणी का भी है। मैं कहता हूँ कि उस टिकट को बढ़ाने के बदले आप यह क्यों नहीं देखते कि द्वितीय श्रेणी के टिकट लेकर किस तरह से सीजन टिकट वाले लोग फर्स्ट क्लास और वातानुकूलित डिब्बों पर धावा बोल देते हैं कि किसी भी अरीफ आदमी को उस एरिया के अन्दर सुरक्षा के साथ चलना

मुश्किल हो जाता है जहां से ये सीजन टिकट वाले रेलों में घुसते हैं और लोगों का घुसना मुश्किल कर देते हैं। क्या कोई ऐसा बंदोबस्त नहीं हो सकता कि फर्स्ट क्लास और वातानुकूलित डिब्बों में वे लोग भी टिकट लेकर चढ़ सकें? मैं समझता हूँ कि उससे भी बहुत सी क्षतिपूर्ति हो सकती है। ये मामान्य बातें हैं जो मैं रेलवे के सम्बन्ध में कहना चाहता हूँ।

अब मैं अपने राज्य की ओर रेलवे मंत्री का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। यह सर्वविदित है कि बिहार एक पिछड़ा हुआ राज्य है। बिहार को यह गौरव प्राप्त है कि उसने एक नही, सर्वाधिक रेल मंत्री दिये। साथ ही साथ यह भी गौरव प्राप्त है कि बिहार के लिये अभी तक कुछ नहीं हुआ क्योंकि स्थान की भावना में बिहार में ज्यादा रही। तो मान्यवर, मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि श्री केदार पांडे जी ने अपने बजट भाषण में कहा था कि उत्तरी बिहार जो सबसे पिछड़ा हुआ इलाका है...

SHRI MADHAVRAO SCINDIA : If the hem. Member would allow me, I would like to clarify. Bihar has the highest ratio in India in regard to route kms. to land area.

श्री रामचन्द्र भारद्वाज : मान्यवर, मैं निवेदन कर रहा था कि बहुत अच्छी बात है कि वह प्रथम स्थान पर आ जाए तो मैं प्रसन्न होऊंगा। लेकिन यह बिहार राज्य बहुत बड़ा है लेकिन उत्तरी बिहार बहुत ही नेगलेक्टेड है। नेगलेक्टेड इस माने में है कि अंग्रेजों के जमाने में मुजफ्फरपुर से एक लाइन दरभंगा होती हुई रक्सौल पहुंच गई और दूसरी वहां से मोतिहारी होकर नेपाल बार्डर पर पहुंच गई। बीच का पूरा इलाका उपेक्षित रह गया। वहां कोई भी रेलवे का बन्दोबस्त नहीं है। मैं पार्लियामेंट का मेम्बर हूँ। मैं अपने घर जाऊंगा तो पटना से 8 घंटे, 10 घंटे या 12 घंटे में भी अपने घर नहीं पहुंच सकता जबकि वहां से वह केवल 80 किलोमीटर दूर है। मुझे रेल से जाना होगा तो मैं तीन कमिश्नरियों को पार करके वहां पहुंचूंगा और पार्लियामेंट सिनाय रेल के दूसरा कोई जरिया नहीं दे सकती क्योंकि जहां रेल

[श्री रामचन्द्र भारद्वाज]

लाइन पहुंचती है वहां रोड से जा नहीं सकते। हम लोगों पर दोहरी मार पड़ रही है। जब नारायणदत्त तिवारी जी योजना बना रहे थे तो ड्राफ्ट मेरे पास भी मुझाव के लिए भेजा गया था। तो उस समय से मैं मुझाव देता रहा हूँ कि उत्तरी बिहार के लिए रेल लाइन की सुविधा दी जाए। जैसा अभी माननीय सदस्य कह रहे थे जहां उद्योग नहीं वहां रेल नहीं, जहां रेल नहीं वहां उद्योग कैसे होगा। एक भी उद्योग उत्तरी बिहार में नहीं हो सकता। इसका कारण यह है कि कोई यातायात का संभावित साधन वहां नहीं है। मुजफ्फरपुर का जिला सीतामढ़ी है। मुजफ्फरपुर से सीतामढ़ी जाना पड़े तो तीन कमिश्नरियों से जाना पड़ता है। हम सीधे अपने जिले में नहीं पहुंच सकते। पांडे जी के समय में जब मैंने यह निवेदन किया था तो उन्होंने कहा था कि सीतामढ़ी और मुजफ्फरपुर के बीच सीधी लाइन दी जाएगी। उसके बाद सेठी साहब आये, गनी खां चौधरी साहब आए, वह कहाँ चली गई? उन्होंने इनफारमल मीटिंग में यह भी आश्वासन दिया था कि उसका सर्वे हो रहा है। वह सर्वे कहाँ रह गया, मुझे पता नहीं है। वहाँ के लोगों के बीच उन्होंने जाकर घोषणा कर दी तो लोग पूछते हैं कि वह कहाँ पड़ी हुई है। मेरा निवेदन है कि उसको शीघ्र पूरा किया जाए।

दूसरा निवेदन यह है कि गंगा में जो रेल पुल है, वह उसी तरह मुहवाये खड़ा है। उस रेल पुल का काम तेजी से करके उसको पूरा करें क्योंकि उत्तरी बिहार से दक्षिण बिहार को जोड़ने के लिए उसे सीधी लाइन पर जोड़ना जरूरी है। तभी उत्तरी बिहार और दक्षिणी बिहार या भारत के बाकी हिस्सों का रेल यातायात से सीधा सम्पर्क होगा और तभी उस एरिया का विकास हो सकेगा। अगली बात जो मैंने बार-बार कही और लास्ट बजट भाषण पर भी कहा, गनीखान चौधरी साहब ने आश्वासन भी दिया था लेकिन जनरल मैनेजर ने रिगरेट लेटर कलकत्ता से मुझ को भेज दिया। वह यह है कि देवघर बिहार में जगह है। वहाँ बारह ज्योतिलिंग में से एक ज्योतिलिंग है। वैद्यनाथ महादेव। वहाँ

पांच लाख यात्री प्रति माह आते हैं, सावन के महीने में 15 से 20 लाख यात्री आते हैं।

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव : एक लाख प्रति सावन में।

श्री रामचन्द्र भारद्वाज : इतने लोग वहाँ आते हैं, चाहे वह मन्दिर हो, मस्जिद हो, जो भी हो, इतने लोग आते हैं। इसका ख्याल रखते हुए हमें यह चाहिये था कि देवघर को हम मुख्य लाइन पर ले आते। अंग्रेजों के वक़्त में ऐसा था कि कलकत्ता में उनका मुख्यालय था और देवघर के पास की आवाहवां बहुत अच्छी मानी जाती है, मधुपुर और बग़ज जसडी और सिमतला स्वास्थ्य केंद्र माने जाते हैं और बीच में देवघर पड़ता है। इन लोगों ने जो व्यवस्था की थी वह यह की थी कि मधुपुर से गिरडी की लाइन जोड़ कर इसको जंक्शन डिक्लेयर कर दिया। जिस्मडी से देवघर की एक लाइन करके कन्वर्ट लाइन करके जंक्शन डिक्लेयर कर दिया। सिमतला में इंजन बदलने के नाम पर, पहाड़ की चढ़ाई है, वहाँ घंटे भर गाड़ी रोकने की व्यवस्था कर दी। जो पैसेंजर आते थे वे वहाँ अपना आराम से चढ़ते और उतरते थे। जब गाड़ी स्टेशन पर लग जाती तो वे प्लेटफार्म पर उतरते। ऐसी व्यवस्था आज तक चली आ रही है। साल भर से करोड़ों लोग तम से कम अव्यवस्थित रूप में वहाँ प्लेटफार्म पर आपको पड़े हुए मिलेंगे। जकदातर लोग नंगे पांव अपने काम पर जाते हैं। आकर जिस दशा में जस्सीडी में पड़े रहते हैं वह बड़ी दयनीय है। स्थिति यह है कि मधुपुर से देवघर को जोड़ने के लिये और जस्सीडी से आने के लिये गाड़ी को घुमा कर ले आते हैं। अगर मीधी लाइन पर आप लायें तो जस्सीडी वर्ग रह हो कर आप जायेंगे। क्यों नहीं जस्सीडी जोड़ कर देवघर को जंक्शन माना जाता है। क्यों नहीं उसको मुख्य लाइन पर लाया जाता है ताकि सभी यात्री उसका उपयोग कर सकें। जस्सीडी से देवघर और देवघर से जस्सीडी तक पहुंचने के लिये उनको परेशानी में न पड़ना पड़े इसके लिये यह करना आवश्यक है। जस्सीडी प्लेटफार्म पर दो-दो तीन-तीन दिन पड़े रहना पड़ता

है। मेरा निवेदन है कि इस पर विचार करना चाहिये।

दिल्ली और पटना को जोड़ने वाली गाड़ी के संबंध में निवेदन करना चाहूंगा पहली बात तो यह है कि यह तीतर है न बटेर। जो स्टेशन पर जाता है वह मगध एक्सप्रेस को हटाने जाता है पर जब वह वहां पहुंचता है तो लिखा मिलता है विक्रमशीला एक मित्र मेरा वहां से लौट आया। उसने कहा कि आपने तो कहा था कि मगध एक्सप्रेस मिलेगी लेकिन वहां तो विक्रमशीला लिखा हुआ है। होता यह है कि भागलपुर से विक्रमशीला आती है और पटना से सोनभद्र और दोनों को जोड़ कर आपने कहा है कि यह डायरेक्ट ट्रेन है, यह बहुत उपयोगी होगी। नतीजा यह है कि जिस पर विक्रमशीला लिखा हुआ होता है वह हिस्सा कट कर भागलपुर में चला जाता है और मगध जिस पर लिखा होता है वह पटना में रह जाता है। मगध के सारे डिब्बे एक दूसरे से अंदर ही अंदर खुलते हैं। मैंने लास्ट बजट के समय भाषण देते हुए उसमें कैटरिंग सर्विस की मांग की थी, मैं रेल मंत्रालय को धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने मेरी मांग को स्वीकार कर लिया और कैटरिंग सर्विस शुरू कर दी। मगर यह कैटरिंग सर्विस सीमित रह जाती है वहां तक जहां तक मगध है। मैं खाना खा रहा था। मुझे नमक की जरूरत थी। मैंने जब बैरे से कहा कि मुझे नमक चाहिये तो उसने कहा आप तो बैठे हैं विक्रमशीला में। मेरे साथ जगदम्बी प्रसाद भी बैठे हुए थे, तो बैरे ने कहा मैं नमक कैसे ला सकता हूँ। अगले स्टेशन पर, जंक्शन पर उतर कर अगले डिब्बे से ले कर आऊंगा। एक घंटे तक मैं खाने को लेकर बैठा रहता तो क्या लाभ होता। तब मैंने बिना नमक के खाना खाया। ऐसी है डिब्बों की हालत। डिब्बों की यह हालत है कि एयर-कन्डीशन्ड तक तो ठीक है, लेकिन बाकी फर्स्ट क्लास और सेकेन्ड क्लास की यह स्थिति है कि न तो उनकी खिड़की लगा सकते हैं और न ही बाथरूम का इस्तेमाल कर सकते हैं। पहले रेलों में सफाई वाले साथ चला करते थे, लेकिन अब पता नहीं क्या हो गया है, वह प्रथा भी समाप्त कर दी गई है। इसके साथ ही कोच एटेंडन्ट

को वर्दी खाकी कर दी गई यात्री उसको पुलिस का आदमी समझत है, कोई उससे कुछ पूछता ही नहीं है और न ही उसकी बात कोई सुनता है। खाकी वर्दी होने से लोग उसको रेलवे का आदमी नहीं मानते हैं। वह बेचारा अलग अपनी जान गवा रहा है। इन सब परेशानियों में हम लोगों को ट्रेवल करना पड़ता है। हमारे रेलवे राज्य मंत्री जी बड़े सहृदय व्यक्ति हैं। वे कृपा करके हमारी इन परेशानियों को दूर करें और उसका समय निर्धारित करें। यहां से हम आफिस आवर के बाद पटना के लिए जाये और सुबह अपने काम पर पहुंच सके। वहां से शाम को चले और यहां सुबह पार्लियामेंट में पहुंच सके; ऐसी व्यवस्था आप कर दीजिये, यही मेरा निवेदन है।

मेरा अंतिम निवेदन अमल में बहुत छोटा-सा निवेदन है जो मैं सदस्यों की ओर से भी करना चाहता हूँ। पता नहीं कितने लोग इसको पसन्द करेंगे। हम लोगों को यह सुविधा प्राप्त थी कि हमारा कम्पेनियन भी हमारे साथ जाया करता था। अब यह कर दिया गया है कि हम तो ए० सी० सी० में जा सकते हैं, लेकिन हमारा कम्पेनियन या तो चेयर कार में जाएगा या फर्स्ट क्लास में जाएगा या सेकेन्ड क्लास में जाएगा। वह हमारे साथ नहीं जा सकता है। आप जानते हैं कि कम्पेनियन कम्पेनियन है वाइफ वाइफ है। वह भी हमारे साथ नहीं जा सकती है तो हम उसको किस के हवाले करें? यह एक बहुत बड़ी परेशानी हो रही है। यह इतना बड़ा काम नहीं है कि आप इसको तुरन्त नहीं कर सकते हैं। पहले हमें यह सुविधा प्राप्त थी, पिछले दो तीन महीनों में यह सुविधा काट दी गई है? अगर हम उसके साथ नहीं जा सकते तो हमें फर्स्ट क्लास से क्या करना है? या तो आप हमारे लिए भी फर्स्ट क्लास कर दीजिये या उसके लिए भी ए० सी० सी० की सुविधा कर दीजिये। यह आपको करना है। यह मामला भी आधा तीतर और आधा बटेर होकर रह गया है।

SHRI GHULAM RASOOL MATTO
(Jammu and Kashmir): I have paid Rs. 160
for my companion just now.

श्री रामचन्द्र भारद्वाज: मैं यह कहना
चहता हूँ कि मेरा यह छोटा-सा निवेदन

[श्री रामचन्द्र भारद्वाज]
है और इसका संबंध इतने लोगों से है,
इसको आप ठीक कर दीजिये।

SHRIMATI KANAK MUKHERJEE
(West Bengal): I have also paid.

SHRI JAGESH DESAI (Maharashtra):
You can afford. I cannot afford.

SURI MADHAVRAO SCINDIA : Just one
clarification I want to have. Is he talking
about the companion or his wife spouse?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R.
RAMAKRISHNAN): He is talking about
both.

SHRI RAMCHANDRA BHARADWAJ:
There are bachelors also.

SHRI R. MOHANARANGAM : Spouse or
companion. Let it be both.

SHRIMALI KANAK MUKHERJEE : I
have paid Rs. 320 today.

SHRI R. MOHANARANGAM: Spouse
and companion will not travel simultane-
ously. It is better to have one.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA : I am
reminded of what Mr. Jagjivan Ram said
when he, was the Railway Minister. He was
asked whether this pass would be restricted
only for the wife or also for the companion.
Mr. Jagjivan Ram answered: "The pass is for
the spouse, not for the spice".

SHRIMATI KANAK MUKHERJEE :
What is this? There is a different between the
two. We have to pay extra.

THE VICE-CHAIRMAN (R. RAMA-
KRISHNAN): That is what the hon. Member
is making a request.

SHRI R. MOHANARANGAM : "Spices"
are not expected to pay.

श्री रामचन्द्र भारद्वाज : मान्यवर,
मैं माननीय राज्य मंत्री जी से यह निवेदन
कर रहा था कि इस पर वे जरूर ही
सहानुभूतिपूर्वक विचार करें क्योंकि इससे हम
लोगों को बहुत कष्ट हो रहा है।

श्री जगेश देसाई : आज ही कर
दीजिये।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R.
RAMAKRISHNAN): It is a long-standing
demand of all the Members and I am sure the
Minister is seized of it.

SHRI VITHALRAO MADHAVRAO
JADHAV (Maharashtra): Now the Chair
also agrees with us.

श्री रामचन्द्र भारद्वाज : मैं अंतिम निवेदन
यह करना चाहता हूँ . . . (व्यवधान)

THE VICE-CHAIRMAN (R. RAMA-
KRISHNAN): Yes, Mr. Bharadwaj, please
proceed.

श्री रामचन्द्र भारद्वाज : मैं अंत
में यह निवेदन करना चाहता हूँ
कि केदार पांडे जी के रेल मंत्रित्व काल
के बाद आज तक कोई भी कन्सल्टेटिव
कमेटी नहीं बनी। न सेठी साहब के समय
में बनी और न बनी खान चौधरी साहब
के समय में बनी। जो मंत्री आते हैं वे
वन स्ट्रोक आफ पैन दिसे समूची कमेटियों
को भंग कर देते हैं मगर उसको फिर बनाते
नहीं हैं न सेठी साहब के समय गनी और
न चौधरी गनी खान साहब के समय में
कन्सल्टेटिव कमेटी बनी। पार्लियामेंट की
ओर में इस्टेब्लिशमेंट की कमेटी के नाम
में सोचता था कि मुझे कर्ना मीका
मिलेगा लेकिन कमेटी ही नहीं बनी तो मैं
जाता कैसे। इसलिये मैं निवेदन करना
चाहता हूँ कि इन कमेटियों का विधिवत
गठन तो कर ही लीजिये। उपसभाध्यक्ष
महोदय, आपने मुझे जो इतना समय दिया
इसके लिये मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।
इन शब्दों के साथ मैं इस बजट का स्वागत
करता हूँ।

श्री शंकर सिंह वाघेला (गुजरात) :
उपसभाध्यक्ष महोदय, आज हमारे मंत्री जी
एशिया की सबसे बड़ी रेलवे लाइन और
विश्व में जिस रेल का दूसरा स्थान है,
उस पब्लिक सैक्टर अंडरटैकिंग के मालिक
हैं। रेलवे बजट और उसके बाद जनरल
बजट जब आने को होता है तो सामान्य
नागरिक यह सोचता है कि इस बजट से
हमारे ऊपर क्या गजरेगी, कितना भाड़ा

बढ़ेगा, कितने इससे चीजों के भाव बढ़ेंगे, इसकी चिन्ता में लगे रहते हैं। अंग्रेजों के जमाने में जिस तरह रेल चलती थी, जिस तरह से मुनाफा करती थी आज 25-40 साल के बाद भी अंग्रेजों का जो मिलमिला रेलवे के बारे में था वही मिलमिला हमारी सरकार आगे बढ़ा रही है। अंग्रेजों ने इसलिये इसका अलग बजट रखा था क्योंकि यह कमाई देता था। रेलवे उनके लिये एक अच्छा कमाई का साधन था। आज हमारी इंडियन रेलवे में कोई मुनाफे वाली बात नहीं है बल्कि आज वह घाटे के बजट वाली बात बन गई है। इसलिये उप-समाध्यक्ष महोदय, मैं चाहता हूँ कि रेलवे बजट को अलग से पेश न करते हुए जनरल बजट के साथ इसका तालमेल बिठाया जाये। अगर डेफिसिट फाइनेंसिंग रेलवे में करनी है तो जनरल बजट के साथ ही रेलवे बजट को भी हाउस में प्रेजेंट करना चाहिए, ऐसी मेरी डिमांड है। बजट पेश करने के बारे में समय का तालमेल कैसे बिठाया जाय इसकी भी बात है। इसके लिये भेरा मुझव है कि जब हमारे देश की सीजन ठीक ढंग की हो, अक्टूबर, नवम्बर या दीवाली के दिनों में, उन दिनों इन बजटों, जनरल बजट और रेलवे बजट को एक साथ इस नये सीजन में पेश करना चाहिए। आज रेलवे को इन्कम इन्हने के लिये सरचार्ज में बढ़ोतरी करने के अलावा और कोई रास्ता ही नहीं है। कभी भी अगर इनकम करनी हो तो रेल के भाड़ों में बढ़ोतरी करिये या किरायों में बढ़ोतरी करिये और इसी इनकम से रेल चल रही है। इसके अलावा दूसरा कोई रास्ता इन्हने के बारे में क्या आपने कभी सोचा है? जैसा कि रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन अच्छे ढंग से काम करे, जिससे कम पैसों में, जितनी मैन पावर हम लगाते हैं उसमें हमें अधिक से अधिक रेवेन्यू मिले। क्या कभी आपने एफिसियेंसी के बारे में सोचा है? जो कर्मचारी यहाँ काम करते हैं, उनके अच्छे काम के लिये उनको अच्छी सुविधाएँ दें ताकि वे अपनी क्षमता से अधिक काम कर सकें और आपकी रेलवे में सुधार हो और इससे रेलवे की इनकम बढ़े। वहाँ पर चोरी के जो मामले

होते हैं, रेलवे में जो वाच एंड वाई होते हैं, इस काम को रेलवे का एक अलग फोर्स देखना है, तो उस रेलवे फोर्स में एफिसियेंसी लाकर आप इन चोरियों को रोक सकते हैं ताकि इसमें रेलवे को जो देना पड़ता है वह कम देना पड़े या बिल्कुल न देना पड़े। इस तरह गाड़ियों में टिकट लेस ट्रैवलर्स की समस्या है। कई गाड़ियाँ ऐसी हैं जहाँ कि टी०सी०, टिकट चेक करने वाला नहीं होता है जिसमें लोग बड़ी संख्या में बिना टिकट यात्रा करते हैं। अगर यहाँ ठीक से व्यवस्था हो तो इस में इनकम में सुधार किया जा सकता है। अंग्रेजों के समय में गाड़ियों का चलने का जो समय रात 8.30 बजे, 9 बजे या 10 बजे था वही टाइम आज 36-40 साल बाद भी केवल एक, डेढ़ घंटे इधर उधर करके उसी टाइम पर ये गाड़ियाँ चलती हैं। स्पीड में अगर आप बढ़ोतरी कर दें तो गाड़ी ज्यादा स्पीड से जाएगी और वह आठ घंटे के बजाय पाँच-छः घंटे में अपने स्थान पर पहुंच जाएगी। इससे तीन घंटे का समय बच जाएगा जिससे उसको कहीं और जाने का मौका मिल सकता है। स्पीड बढ़ाने से गाड़ी का जो समय बचता है इससे एक ट्रेक से दूसरे ट्रेक पर ले जाने के लिए जहाँ कहीं डिमांड हो, कहीं पर यह डिमांड हो कि शटल मिलना चाहिये तो यहाँ से वहाँ जाने के लिए मैक्सिमम समय का उपयोग करके वह ट्रेक का इस्तेमाल कर सकते हैं। अभी बीच में रेल मंत्रालय ने डबल डेकर के कुछ कम्पार्टमेंट्स इंट्रोड्यूस किये थे। आप बता दीजिए कि आप इसमें सफल हुए हैं या नहीं। अगर आप इस में सफल हुए हैं तो आप इस प्रकार के ज्यादा से ज्यादा डबल डेकर कम्पार्टमेंट इंट्रोड्यूस करें ताकि आप ज्यादा से ज्यादा ट्रेफिक खींच सकें और लोगों की ज्यादा से ज्यादा लाभ मिलेगा ज्यादा सुविधा रहेगी। अगर यह योजना ठीक नहीं है तो आप जितने कम्पार्टमेंट गाड़ी में अभी लगाते हैं आप कम्पार्टमेंट्स की संख्या बढ़ा दीजिए। इससे भी आप ट्रेफिक कम कर सकते हैं और इससे रेलवे की भी इनकम हो सकती है। अगर आप पचास कम्पार्टमेंट

[श्री शंकर सिंह बघेला]

अभी लगाते हैं तो पचपन कम्पार्टमेंट लगा कर और दो इंजन लगा कर के यह काम कर सकते हैं।

आपने बजट में रेल किराये में 50 किलोमीटर तक यात्रा करने वालों के लिए किराया बढ़ाने की बात छोड़ दी है। पचास किलोमीटर तक तो बसें जाती हैं, कोई रेल में क्यों जाएगा। बसें भी जाती हैं, प्राइवेट व्हीकलज भी हैं, स्टेट ट्रांसपोर्ट की बसेज भी हैं, टेम्पो होते हैं वह माल के साथ-साथ यात्रियों को भी अपने साथ खदेड़ती हैं। इसलिए मेरा कहना यह है कि पचास किलोमीटर के बजाय उसको 100 किलोमीटर से ज्यादा यात्रा करने वालों का किराया बढ़ाना चाहिये था। आपने फ्रंट में भी पांच सौ किलोमीटर की बात छोड़ दी है। मेरा यह कहना है कि पांच सौ किलोमीटर तक तो ट्रकों के द्वारा भी समान ले जा सकते हैं। रेलवे की जो इनएफिशियेंसी है, उनको जो तकलीफें होती हैं इसके कारण लोग रेलवे छोड़ कर गुड्ज ट्रेन छोड़ कर के प्राइवेट ट्रव्स इस्तेमाल करते हैं। पांच सौ किलोमीटर के लिए तो ट्रक द्वारा जाने में कोई तकलीफ नहीं पड़ती है। इसलिए मेरा कहना यह है कि आपको पांच सौ के बजाय 15 सौ किलोमीटर तक फ्रंट पर सरचार्ज नहीं बढ़ाना चाहिये। यह मैं आपसे अपील करता हूँ।

जब से हमारे दोनों मंत्रियों ने रेल मंत्रालय का कार्यभार सम्भाला है तब से एक्सीडेंट बहुत ज्यादा होने लगे हैं और ज्यादा मध्य प्रदेश में हुए हैं। पिछले 6 महीनों का हिसाब लगाया जाए तो एक महीने में 70-75 एक्सीडेंट बनते हैं। आप रेलवे मिनिस्टर नहीं आप एक्सीडेंट मिनिस्टर हैं। एक्सीडेंट मिनिस्टर होने से आपने 10 प्वाइंट प्रोग्राम की बात की है। कौन से 10 प्वाइंट होंगे? उनमें सेफटी सिक्यूरिटी, पंचचुयेल्टी का उन 10 प्वाइंट्स में कोई प्वाइंट नहीं है। मेरा यह सुझाव है कि आप इसमें एक और प्वाइंट ऐड कर दें, वह मंत्री जी का इस्तीफा। आज मैं आपको लाल बहादुर शास्त्री की याद दिलाता हूँ।

एक मोरल रिसपोसिबिलिटी होनी चाहिये कि यह मेरी बजह से हुआ। आज इतने एक्सीडेंट होते हैं, इनके कान पर जू तक नहीं रेंगती। आप तो मध्य प्रदेश के हैं, वहां आग लगी ट्रेन में काफी नुकसान हुआ, गुड्ज ट्रेन में नुकसान हुआ, अभी दो तीन दिन पहले। इसलिए आप मोरल रिसपोसिबिलिटी का प्वाइंट ऐड करें अगर एक्सीडेंट ही जाएगा, आग लगेगी तो मिनिस्टर इस्तीफा देगा।

आप जो पहले स्लीपर चार्जेंज लेते थे अब दो नाइट के लिए आठ से दस रुपये कर दिये हैं। हमारी रेलों की गति इतना ज्यादा क्यों नहीं होनी चाहिये? क्यों यात्रियों को दो रात गाड़ी में सोना पड़े? अगर 24 घंटे में पहुंचता है तो उसको दो रात रेल में क्यों सोना पड़े? आपने इसके चार्जेंज 10 रुपये लगा दिये हैं। आप श्री टायर को देखिये इसमें 6 फुट बाई पांच फुट के कम्पार्टमेंट में 60 पैसेजर होते हैं और आप इस प्रकार से उन से 6 पैसेजर्स से 60 रुपये लेते हैं। इसके बदल में आप उनको न तो पिलो देते हैं, न पीने का पानी देते हैं, पंखे वगैरह भी पूरे नहीं होते हैं, कम्पार्टमेंट में अटेंडेंट भी नहीं मिलता है। 6 बाई 5 फुट के कम्पार्टमेंट में एक एक नाइट के आप 60 रुपये लेते हैं और एक होटल में आप देखिये कि वहां पर कितने चार्जेंज हैं, इसको देखते हुए आपके चार्जेंज ज्यादा हैं।

उपसभाध्यक्ष महोदय, हमारा देश गांवों में रहता है। आम तौर पर हमारे 80 प्रतिशत आदमी गांवों के हैं और गांवों के आदमी पैसेजर्स ट्रेन्स या छोटी-छोटी गाड़ियों में जो 5, 15, 20, 25 किलोमीटर पर चलने वाली होती हैं उन पर मुसाफिरी करते हैं। इनको इतने सालों में कभी किसी ने नहीं देखा। इनमें चैन खींचते हैं तो गाड़ी रुकती नहीं है, आग लगने पर चैन खींचने से नहीं रुकती है क्योंकि इसमें तो चैन ही नहीं होती है। इसमें लैट्रिन होती है तो पानी नहीं होता है अन्दर से बंद करने का पानी का स्टापर नहीं होता है। सफाई का तो सवाल ही नहीं होता है। गाई नहीं होता

है, स्टेशनों पर जाने से सुविधा नहीं होती है तो इन छोटे-छोटे मामलों में, पैसेजर्स, लोकल ट्रेन्स पर जो हिन्दुस्तान के गांवों में चलती हैं, छोटे-छोटे ट्रेक्स पर चलती हैं उन पर आपने पूरा ध्यान नहीं दिया है। मैं आपसे अपील करूंगा कि इन पर पूरा ध्यान दें।

[उपसमाध्यक्ष (श्रीमती कनक मुखर्जी।
पीठासीन हुईं)]

SHRI V. GOPALSAMY: Madam, V ice-Chairman, I extend my congratulations for occupying the Chair.

श्री शंकर सिंह वघेला : यह बात बार-बार आती है कि हमारे पास पैसा नहीं है इसलिए हम पूरा प्राविजन नहीं कर पाते हैं, नयी लाइन्स या और चीजें नहीं होती हैं। मैं पिछले 5 साल की बात करूंगा। 380 करोड़ रुपयों का प्राविजन नयी लाइनों के लिए किया गया था। उस 380 करोड़ में से केवल 228 करोड़ रुपये का खर्चा किया गया और 152 करोड़ रुपया बच गया। अब उस 152 करोड़ रुपये का एक साल में कैसे खर्च करेंगे। जब 380 करोड़ रुपया 5 साल के लिए दिया गया था तो 152 करोड़ रुपया एक साल में क्यों बचा। इसका मतलब कि पैसा नहीं है या नयी लाइन्स नहीं हैं, यह नहीं है बल्कि पैसा भी है लेकिन टाइम बाउंड प्रोग्राम के हिसाब से पैसा खर्च करने के लिए तंत्र में इफीसियेंसी नहीं है और इसमें मेरे सब साथी सहमत होंगे अगर प्लानिंग कमीशन बीच में रोड़ा है तो सबको विदमनाउट पार्टी पालिटिक्स के प्लानिंग कमीशन पर दबाव डालकर कहना चाहिए कि रेलवे दूसरी मिनिस्ट्रीज से अलग है। दूसरी मिनिस्ट्रीज का दारोमदार इंडियन रेलवेज पर है। अगर कहीं इंडस्ट्रीज हैं लेकिन वहां रेलवे के ट्रेक्स नहीं होंगे तो उसका डेवलपमेंट नहीं होगा। इसलिए हिन्दुस्तान का जो बेसिक इन्फ्रास्ट्रक्चर रेलवे का है उसको जितना भी अन्दर ले जा सकें, लोगों के लिए जितना ज्यादा कर सकें उतना ही अच्छा है। इसमें अगर प्लानिंग कमीशन रोड़ा है तो इन टोटल सब सहमत होंगे प्लानिंग कमीशन को कहने के लिए कि जितना भी खर्चा

रेलवे के ऊपर आप करेंगे बाकायदा उससे देश की जनता का भला होगा, इंडस्ट्रियल डेवलपमेंट का भला होगा, आम आदमी का भला होगा।

मैं एक और भी मुझाव दूंगा जैसे नेशनल ग्रिड की बात चल रही है तो आज देश में एक कोने से दूसरे कोने तक जाने के लिए तीन प्रकार के ट्रेक्स हैं। एक नैरो गेज है दूसरा ब्राड गेज और तीसरा मीटर गेज। हिली एरियाज को छोड़कर जहां ब्राड गेज नहीं जा सकता है मैं एक मुझाव देता हूँ कि पूरे हिन्दुस्तान में सिर्फ ब्राड गेज रखे, मीटर और नैरो गेज को निकाल दिया जाये। किसी आदमी को जम्मू से रामेश्वरम जाना, है या काश्मीर से कलकत्ते जाना है, अथवा जहां से भी जाना है, हमारे कच्छ से ही जाना है तो एक ब्राड गेज ही पूरे देश में जाना चाहिए। नैरो गेज मीटर गेज सब जगह बंद करिये। हिली एरियाज के लिए नैरो गेज की बात अलग है।

हमारे गुजरात में भी बहुत सी प्राइ-लम्स पेंडिंग हैं। जनता रूल में मोडासा कपड़वांज नदियाद जो रेल है इसके लिए 15 करोड़ रुपया बजट में रखा गया था और प्लानिंग कमीशन ने सेक्शन किया था, आज सिर्फ एक हजार रुपया उसमें बजेटेड करके उस एरिया को जो कि ट्राइबल एरिया है, इकनामिकली बैकवर्ड एरिया है जिससे रेलवे को बहुत फायदा होने वाला था उसको छोड़ दिया गया है। यह उस एरिया के लोगों के साथ आपने मजाक किया है। अगर आपको उसमें कुछ नहीं करना है तो बजट में एक हजार नहीं रखिए, खत्म करिये, योजना कोई बात नहीं है, लोग सोचेंगे क्या, हुआ ? लेकिन जो योजना हमने चालू की थी वह भी आज इतने सालों के बाद 3-4 करोड़ रुपया खर्च करने के बाद ठप्प है। इसलिए एक हजार रुपये का क्या मतलब है। ऐसी बहुत सी योजनाएं हैं।

वेस्टर्न रेलवे के बारे में भी मुझे कहना है। जिस एरिया में जिस स्टेट में ज्यादा रेलवे लाइनें बिछी रहती हैं जहां

[श्री शंकरसिंह वाघेला]

से इन्कम आती है, जैसे गुजरात नेशनल रेलवे में आता है तो उसका हेडक्वार्टर भी गुजरात में ही होना चाहिए। इसलिए मैं आपसे डिमांड करता हूँ, अपील करता हूँ। और कुछ रेलवे लाइनें जिनकी डिमांड आज तक गुजरात गवर्नमेंट ने की है, तो उसमें नई रेलवे सर्विस कमीशन अहमदाबाद में इन्वाइट करने की एक बात है। अहमदाबाद का एक नया डिवीजन भी शुरू हुआ है, पर आज तक उसके पीसे और उसके बारे में सोचा नहीं गया है और नया एक डिवीजन और गुजरात का महसूना भी आप उसमें एड करेंगे, तो आपका आभार होऊंगा।

शटल ट्रेन के बारे में, जैसे-जैसे ट्रैफिक बढ़ता है, मेट्रोपालिटन सिटीज बढ़ती हैं, तो मेट्रोपालिटन सिटीज में आने-जाने के लिए जो 100 किलोमीटर का पैरीफेरी होता है, वह 100 किलोमीटर तक तो आपको शटल ट्रेस फ्रीक्वेंसी, जैसे बम्बई में ट्रेस चलती हैं, ऐसे जितनी भी मेट्रोपालिटन सिटीज हैं, सब में आज 100 किलोमीटर की रेंज में शटल ट्रेन जितनी मैक्सिमम हों, दौड़नी चाहिए, ट्रैफिक और पैसेंजर की सुविधा के लिए।

हमारे अहमदाबाद और दिल्ली की ब्राड गेज के लिए जो 108 करोड़ रखा है, वह भी बहुत कम है। जल्द से जल्द इसमें ज्यादा पैसा एक साथ जुटा कर दिल्ली और अहमदाबाद का ब्राड गेज होना चाहिए। हमारे धीरमधाम और पोरबंदर के लिए भी जो एमाउंट रखा गया है, वह भी पूरा नहीं है। हमारे भुज-नलिया और पालनपुर गांधीधाम जहां कांडला पोर्ट है, उसको भी ब्राड गेज में कनवर्ट करने के लिए आपको जितने भी उसमें पैसे एडजस्ट करने चाहिए, बजट में अकामोडेंट करने चाहिए, उतने नहीं किये हैं। वहीं एक बहुत बड़ा हमारा बयूआ नामक यार्ड है, वह पूरे गुजरात का सबसे बड़ा यार्ड है, उसको भी ठीक करने के लिए जितना भी रुपया अलॉट करना चाहिए, किया जाए। तो उसके लिए भी आपको रुपया बढ़ाना चाहिए।

हमने वहां एक पैसेंजर कोच फैक्टरी के लिए भी डिमांड की है। तो आपके स्टेटमेंट में आर० आई० टी० ई० एस० का जिक्र है, तो हम आपको भी अपील करेंगे कि गुजरात में पैसेंजर कोच फैक्टरी के लिए उचित सर्वे होनी चाहिए। वह सर्वे करा कर कुछ गवर्नमेंट से भेजे हैं। आप उसके बारे में भी सोचें तो जल्दी सुविधा लोगों के लिए होगी और पैसेंजर कोच के लिए जो कमी है, उसमें भी जल्दी से जल्दी लाभ सब जगह मिलेगा।

दूसरे हमारे एक पोर्ट है, कांडला के जैसे, वाडिनार पोर्ट, जिसका डेवलपमेंट हो रहा है, वहां बगल में एक मोटी खावड़ी करके दूसरा रेलवे स्टेशन है, वह भी ब्राड गेज में ले आते तो पोर्ट पर जो माल-सामान उतरेगा वहां इसमें सुविधा रहेगी।

हमारे कुछ इलाके गुजरात में ऐसे हैं, जैसे सुरत और उमरगांव पर वह महाराष्ट्र का जो रेलवे डिब्बा है, उसमें है। तो सुरत और उमरगांव का सेशन तो बम्बई से ग्रैटंड है, वह भी निकाल कर गुजरात के साथ जोड़ना चाहिए।

ऐसे ही पालनपुर और गांधीधाम जो अर्टचड है अजमेर और राजस्थान से, तो उसे भी निकाल कर गुजरात के साथ एडजस्ट करना चाहिए।

तीसरे, जो रैक्स की कमी है आजकल बंगस में तो नमक की बात निकली थी। हमारे भारतवाज जी ने भी इस बारे में कहा, तो नमक गुजरात से सब से ज्यादा देश के और इलाकों में जाता है, लेकिन जो नमक इण्डस्ट्री हमारे यहाँ है, वह रैक्स के अभाव से इतनी घाटे में जा रही है। हमारे यहाँ भीटापुर और खारा गोडा जहाँ इतना नमक है, उसे सप्लाई करने के लिए रैक्स होने चाहिए, परन्तु पूरे रैक्स नहीं हैं। तो जो कोयला लेकर रैक्स आते हैं, बिहार से या और कहीं से, उन्हीं कोयले वाले रैक्स में आप नमक भर कर ले जाइये। रैक्स के अभाव में नमक की जो इतनी बड़ी इण्डस्ट्री है, वह खतरे में है। नमक को देश के विभिन्न एरियाज में पहुंचाने के लिए रैक्स देने चाहिए।
(समय की घंटी)

इसके अलावा जा-जा स्टेट कैपिटल्स सब स्टेट कैपिटल्स को राजधानी एक्स-प्रेस से जोड़ा जाए। आप उसका सर्वे कराइयेगा और जहां-जहां राजधानी एक्सप्रेस का स्टेट कैपिटल्स से लगाव नहीं है, वहां उसका आना-जाना नहीं है, वहां भी उसे इंटीग्रेट्स करके हर स्टेट कैपिटल को जोड़िये। गुजरात में गांधीनगर यह हमारे यहां है पर दो दिन हफ्ते में राजधानी है आप इसे पूरा हफ्ते कर दीजिए। ऐसे ही मैं और भी राजधानियों का नाम दे सकता हूं। राजधानी की स्पीड भी बढ़ाइये जिससे समय कम हो।

आखिरी बात जैसे कि हमारे भारद्वाज जी ने कहा, मैं तो आपको अपील करूंगा कि आज का एम० पी० कल एक्स एम० पी० हो जायेगा। आप फ्रीडम फाइंट्स को और अन्य लोगों का भी रेलवे पासज देते हैं, उसी तरह से एक्स एम० पी० का भी आप एक फस्ट क्लास का पास दे दो का नहीं, विदाउट कम्पेनियन। अगर आप इसकी कृपा करेंगे, तो मैं आभारी होऊंगा और कर्मचारियों के बारे में, महोदया, इनका सोचा नहीं गया है।

श्री मेरे पास 7 मार्च का जनसत्ता है, उसमें मोहि जी ने कैसे मोह रखा है रेलवे मंत्रालय को, कौन मोहिनी, कौसी मोहिनी—मोहिनी स्टोरी आप नोट करके देखिए कि कर्मचारियों की अगर यही हालत रहेगी तो कर्मचारी जिस ढंग से उसकी एफीशिएंसी बढ़नी चाहिये अगर ऐसा ही चलेगा और वह देखेगा कि मुझे कोई पूछने वाला नहीं है, मेरी एफीशिएंसी का कोई एप्रोमिस्ट करने वाला नहीं है तो वह पूरा मंत्रालय को डैमेज करेगा। इन्ही शब्दों के साथ आपका धन्यवाद।

श्री जन्ति त्यागः (उत्तर प्रदेश) : मैडम, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिये मैं आपका शुक्रिया अदा करता हूं। सम्माननीया मैं रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत 1985-86 के रेल बजट के समर्थन में बोलने के लिये खड़ा हुआ हूं। लेकिन कुछ चीजें ऐसी हैं जिनकी मैं हिमायत नहीं कर सकता।

उनके विषय में मैं बाद में कहूंगा। सम्माननीया इस बजट की जो विशेषताएं हैं, वह मैं कुछ आपके सामने प्रस्तुत करना चाहता हूं और उनका अनुमोदन भी करना चाहता हूं। नम्बर एक रेलवे की आर्थिक दशा सुधारने का इस बजट के जरिये प्रयास किया गया है, जो कि सराहनीय है। प्रयास यह है कि रेलवे जनरल बजट पर बोझ बन कर न रहे और अपना पूरा डिबीडेड वह अदा करे जनरल रेवेन्यू में, यह प्रयास बहुत अच्छा है। नम्बर दो माननीय रेल मंत्री जी ने यह भी उद्देश्य हमारे सामने रखा है कि सेपटी या सुरक्षा व्यवस्था को और मजबूत किया जाए। यह भी बहुत सराहनीय बात है और इस उद्देश्य के लिए यह बात कही गई है कि टन प्वायइंट की कोई योजना भी लागू की जा रही है और उसका मोनिटरिंग भी किया जा रहा है। मैं इसकी भी हिमायत करता हूं। माननीया तीसरी बात यह बताई गई है कि डेप्रीसिएशन फंड में वृद्धि की जा रही है, हमें याद है कि जनता शासन काल में माननीय दण्डवते जी ने जो बजट बनाया था उसमें कुल और कुल मिला कर 175 करोड़ रुपये का डेप्रीसिएशन फंड का प्रावधान किया गया था। मेरे जैसे आदमी के लिए भी जो रेल के मामलात में कोई विशेषज्ञ नहीं हैं यह एक मजाक मालूम होता है कि 175 करोड़ रुपये का डेप्रीसिएशन...

श्री मधु राव सिधिया : नहीं 41 करोड़ रुपये का।

श्री जन्ति त्यागः : यह तो और भी दुखद घटना है। अब जो हो गया, वह हो गया। वह सरकार तो चली भी गई। तो अब इसमें वृद्धि की जा रही है, मैं इसकी हिमायत करता हूं। एक बात जो बजट पढ़ने पर मालूम हुई वह यह है, जितनी चाल योजनाएं हैं उनको ही पूरा किया जाएगा। बजाय इसके कि और लम्बी-लम्बी योजनायें प्रसारित कर दी जायें, उनका ढाल पीट दिया जाए। किसी हद तक यह बात भी अच्छी है। उसके बाद आधुनिकीकरण की बात कही गई है, जिसमें इलेक्ट्रिफिकेशन भी है और नाग लोकोमोटिव्स का प्रावधान है और

[श्री शान्ति त्वागी]

नए बैगन्स की बात कही गई है, यह उचित ही है। अंतिम बात फ्रेट और पैसेजर्स की व्यवस्था के बारे में, इन्फ्लामेंशन के बारे में जो कंप्यूटर प्रणाली की जो बात है, मैं इसकी भी हिमायत करता हूँ और यह होनी चाहिए। अब जहाँ तक इन उद्देश्यों और लक्ष्यों की बात है, हम लोग आशा यह करते हैं कि इससे रेल की व्यवस्था में सुधार होगा और भारत की तरक्की के लिए नए द्वार खुलेंगे और इसलिए मैं इस बजट का अनुमोदन करता हूँ। मगर एक बात मैं कहना चाहता हूँ कि अब जो राज्य मंत्री जी हमारे हैं, मैडम, हमारे उत्तर प्रदेश की बात में कह रहा हूँ, इनका बहुत बड़ा नाम है और बहुत बड़ी बोटों से जीत कर आये हैं और किसान घर से भी हैं, हालाँकि घर बड़ा है, यह बड़े आदमी हैं, लेकिन इनका नाम बहुत है और मैं आशा यह करता हूँ कि इनके बजट की जब मैं हिमायत कर रहा हूँ तो जो बात हम लोगों को नापसंद है, कम से कम उनकी तरफ तवज्जह करें, उनके ऊपर फिर से विचार करें। साढ़े बारह परसेंट का जो आपने पैसेजर के ऊपर अधिभार लगाया है इसको आप विद्वान कर लें तो बहुत अच्छा है। आपका नाम और बढ़ेगा। अगली दफा और ज्यादा आपको वोट मिलेंगे और आपकी पार्टी को मिलेंगे। आप यह मेरी बात मान लीजिए।

दूसरी बात हमें यह बताया गया है कि कुछ बड़े अधिकारियों ने यह अंदाजा लगाया है कि 50 किलोमीटर तक देश में जो पैसेजर सफर करते हैं, उनकी तादाद कुल देश में जो सफर करने वाले हैं, उनकी कम से कम आधा या पन्ध्रपन फीसदी है। पता नहीं, यह दिल्ली में बैठे लोग, आई०ए० एस० लोग और दूसरे लोग कौन से ख्याली प्लाव पकाते हैं और कहाँ से ये आंकड़े ले आए हैं। हमें पता नहीं। जैसे अभी हमारे एक माननीय सदस्य ने कहा कि ऐसे-ऐसे जिले मौजूद हैं उत्तर प्रदेश में या देश में या जो कम से कम 80 और 90 किलोमीटर, सौ किलोमीटर तक चले गये हैं

और कम से कम एक आदमी अपने जिले की दूरी में सफर करेगा ही। स्पष्ट है कि 50 किलोमीटर सफर करने वाले लोगों की संख्या बहुत कम है और यह 50 परसेंट बिल्कुल नहीं है। इससे बहुत बड़ा फायदा नहीं हुआ है। इस 50 किलोमीटर की छूट से देश की जनता को कोई राहत नहीं मिली है। इसके साथ मैं यह भी जोड़ूंगा कि आजकल हजारों लोग, गरीब लोग उत्तर प्रदेश से, बिहार से, कहीं कोल-माइन्स की ओर तो कहीं कलकत्ता में, कहीं बम्बई में या कहीं शोलापुर, अहमदाबाद में नौकरियों की तलाश में निकलते हैं, दो सौ चार सौ रुपये उनके पास होते हैं, वहाँ जाकर छोटी मोटी रोजी करते हैं, उसके बाद कारखाने में नौकरी की तलाश में उस शहर में आबाद हो जाते हैं। यह कोई 50 किलोमीटर का सफर नहीं है बल्कि यह गरीब लोग, देश के कौन-कौने में लाखों के झुंड के झुंड में जाते हैं, रेल में जगह नहीं मिलती, हजारों किलोमीटर सफर करते हैं, रेलों की छतों पर बैठ कर सफर करते हैं। इसलिये मैं कहता हूँ कि इससे कोई बड़ा फायदा लोगों को नहीं हुआ।

अब ए० सी० सी० और फस्ट क्लास के अधिभार के बारे में मैं कुछ नहीं कहूंगा। जो आपने किया है, ठीक किया है। इसमें मुमीबत की कोई बात नहीं है। मगर यह बात जो कही जा रही है, रेलवे की टैरिफ इन्क्वायरी कमेटी और रेलवे रिफार्म कमेटी बैठे। उनकी राय यह बनी, बड़े-बड़े आदमी इसमें थे कि जैसे जैसे रेलवे के इन्पुट्स की कीमतों में इजाफा होता है, उसके अनुपात में माल भाड़े और किराये में वृद्धि करनी चाहिये। अगर यह बात अमरीका में कही जाये या यू० एस० एस० आर० में कही जाये तो सुनने लायक भी है और मानने लायक भी है। लेकिन इस कमेटी के लोग यह भूल जाते हैं कि यह हिन्दुस्तान की कमेटी है, यहाँ के करोड़ों लोग गरीबी की रेखा के नीचे रह रहे हैं और अपना जीवन यापन करते हैं। इसलिये यह बात भी सर्वथा अमान्य है।

मैडम, अंत में मैं फिर कहूंगा कि मंथली सीजन टिकट और साढ़े 12 परसेंट की जो वृद्धि है, इसको खत्म कर

देना चाहिये। बंसीसाल जी का नाम भी बहुत बड़ा और सिंधिया साहब का तो बहुत बड़ा ही है। यह बात मैंने कही और मैं इसको इसी अंदाज में कह रहा हूँ। आप भारतीय जनता के करोड़ों-करोड़ों लोगों की भावनाओं के साथ, वोटों के साथ यहां पहुंचे हैं और आपको उनका आदर करना चाहिये, उनके जीवन स्तर को ऊंचा करने का प्रयास करना चाहिये।

अब मैं प्लानिंग कमीशन के बारे में एक बात कहूंगा। रेलवे सबसे बड़ा पब्लिक सेक्टर-उपक्रम है रेलवे को। लेकिन प्लानिंग कमीशन और फाइनेंस मिनिस्ट्री को तबजुह जो देनी चाहिये रेलवे की ओर, वह नहीं दी जा रही है। इसके लिये हम लोगों को संयुक्त प्रयास करना चाहिये।

अब मैं उत्तर प्रदेश के मेरठ डिब्बोजन के बारे में दो शब्द कहूंगा और अपनी बात खत्म करूंगा। मेरठ में अभी हाल में, कोई एक साल हुआ होगा, एक नई गाड़ी चालू हुई है—मेरठ से लखनऊ और उसको “नीचन्दी” एक्सप्रेस कहते हैं। मेरठ से लखनऊ की यह तीन सौ किलोमीटर तक की दूरी में कोयले का इंजन चलता है। मंत्री जी आप सफर कीजिये मेरे साथ, और फस्ट क्लास में उसमें बैठिये, शटर उसके बंद कर लीजिये। लेकिन सुबह के वक्त लखनऊ पहुंचते-पहुंचते दो किलो उस फस्ट क्लास के डिब्बे में कोयले का पाउडर आपको न मिले तो मुझे बताइयेगा। यह मैं इसलिए कह रहा हूँ कि यह एक लम्बी गाड़ी है और एक्सप्रेस ट्रेन है। इस में आप डिजिल इंजन लगवा दीजिये। यह एक छोटी सी बात है। और दूसरे दिल्ली और मेरठ के बीच हजारों लोग रोज आते जाते हैं। मेरठ से, मजफ्फरनगर से और गाजियाबाद से रोज ही हजारों लोग दिल्ली आते हैं। इस के लिये एक शटल ट्रेन है, एक और बढ़वा दीजिये। तीसरी बात यह है कि चौधरी चरण सिंह जी इस क्षेत्र से आते हैं वैसे वह तो मशीन से बहुत डरते हैं और रेल से भी डरते हैं। मगर उन के इलाके में जो रेल चलती है वह है शाहदरा सहरानपुर लाइन की, उस में जो कोचेज हैं, जो उस के

डिब्बे हैं, उन की हालत बहुत ही खराब है और वह बहुत पुराने हो गये हैं। उन को भी आप बदलवा दीजिये। यह बहुत जरूरी है। अंत में वडोत-सरधना-हस्तिनापुर के बीच एक लाइन का सर्वे कभी का हो गया था, नयी रेल लाइन विछाने के लिये उस का काम अगर कहीं फंड हो आप के पास तो साल दो साल में उस को भी शुरू करा दीजिये तो हम आप के बड़े कृतज्ञ होंगे और आप का बहुत शुक्र-गुजार होंगे। इन अल्पाज के साथ मैं आप का बहुत-बहुत शुक्रिया अदा करता हूँ।

श्री सत्य प्रकाश मालवीय (उत्तर प्रदेश) : माननीय अधिष्ठाता महोदय, सब से पहले तो मैं आप का अनुग्रहीत हूँ कि आप ने मुझे समय दिया। देश के रेल मंत्रालय ने और रेलवे बोर्ड ने अपनी कमियों के लिये इस देश की जनता को बहुत कड़ी सजा दी है। हर साल जो रेलवे विभाग में घाटा होता है उस को पूरा करने के लिये केवल एक ही रास्ता सुझाया जाता है कि यात्रियों पर किराये में या माल भाड़े में वृद्धि कर दी जाये। और इस प्रकार से सन् 1980-81 के बाद इस बार गाड़ी भाड़े में सब से ज्यादा वृद्धि हुई है। समाजवाद का या समानता का सब से बड़ा उदाहरण इस नयी सरकार ने इस देश की जनता को यह दिया है। हर व्यक्ति को एक ही डंडे से हाका गया है चाहे वह आदमी वातानुकूलित डिब्बे में चले या फस्ट क्लास में चले या दूसरे दर्जे में चले या दूसरे दर्जे की साधारण गाड़ी में चले। हर एक पर साठे बारह परसेंट के हिसाब से अधिभार बढ़ाया गया है और इस प्रकार 495 करोड़ के घाटे को पूरा करने की योजना रेल मंत्रालय ने बनायी है। माननीय रेल राज्य मंत्री जी से मेरा अनुरोध है कि अगर माघी कृपा करेंगे तो सारे देशवासी बंशी बजायेंगे। इस सदन के माननीय सदस्यों ने अधिकतर यह मांग की है कि कम से कम द्वितीय श्रेणी पर जो अधिभार है साठे बारह प्रतिशत का उस को वापस लेने की घोषणा की जाय और साथ-साथ स्लीपर चार्ज में जो रुपये की वृद्धि की गयी है उस की वापसी के लिये भी अम आदमी की सह-मति है।

[श्री सत्य प्रकाश मालवीय]

माननीय रेल मंत्री जी ने रेलवे कर्मचारियों में या रेलवे बोर्ड में कोई सुधार हो इस के लिये अपने बजट भाषण में इस समय भी कोई सुझाव नहीं दिया है। रेलवे बोर्ड तो एक सफेद हाथी है। यहां के बड़े बड़े सदस्य, बड़े-बड़े मेम्बर और ग्राम आदिमियों की सुविधा का कोई ख्याल नहीं रखते, केवल अपनी सुख सुविधा का ख्याल रखते हैं। मेरा तो कहना है कि अंग्रेजी जमाने में जो शासन था उस की यह एक निशानी है और इसलिये रेलवे बोर्ड को समाप्त किया जाना चाहिये। स्वतंत्र भारत में रेलवे बोर्ड की कोई आवश्यकता नहीं है। मेरा मान्यवर यह भी सुझाव है कि अभी दो दिन पहले जब रेलवे का बजट प्रस्तुत किया गया था 14 तारीख को तो लगता है कि रेलवे बोर्ड रेलवे मंत्रालय पर हावी हो रहा है। शायद पहली मर्तबा एक ऐसा पत्रकार सम्मेलन हुआ रेलवे का बजट प्रस्तुत करने के बाद कि जिस पत्रकार सम्मेलन को रेलवे बोर्ड के सदस्यों ने संबोधित किया और उस में रेल मंत्रालय का कोई भी मंत्री उपस्थित नहीं था। मुझे आशा है कि भविष्य में इस बात का ख्याल किया जायेगा।

जहां तक दुर्घटनाओं का प्रश्न है भारत की रेल एक ऐसी रेल है जिसमें जब आदमी सफर करने के लिये बैठता है तो उसको इस बात का इतमिनान नहीं रहता कि भविष्य में वह अपने गंतव्य तक पहुंचेगा भी या नहीं। माननीय रेल मंत्री जी ने अभी लोकसभा में 15 मार्च, 1985 को एक प्रश्न के उत्तर में बताया कि सितम्बर, 1984 और फरवरी, 1985 के बीच 405 ट्रेन दुर्घटनाएं हुईं। केवल 6 महीने में इस देश में 405 रेल दुर्घटनाएँ होती हैं जिनमें 139 यात्री मरे और करीब-करीब 400 लोग गंभीर रूप से घायल हुए। बजट भाषण में माननीय रेल मंत्री जी ने इस बात को स्वीकार किया है कि 1983-84 में कुल 800 रेल दुर्घटनाएं हुईं 306 लोग मरे और 963 लोग घायल हुए। तो मान्यवर, रेल दुर्घटनाओं को रोकने के लिये भी प्रभावकारी कदम उठाये जाने चाहिये क्योंकि माननीय

रेल मंत्री जी ने अपने बजट भाषण में इस बात को भी स्वीकार किया है कि रेल दुर्घटनाएं जो हुई हैं उनमें 66 से 67 प्रतिशत तक रेल दुर्घटनाओं का कारण कर्मचारियों की लापरवाही थी। सन् 1962 में जो हृदयनाथ गुंजरू कमेटी बनी थी रेल एक्सीडेंट्स के संबंध में और 30 मार्च, 1969 को इलाहाबाद में भरवाडी में और दक्षिण रेलवे में हुई दुर्घटनाओं के बाद जस्टिस के० एन० वांचू कमेटी बनाई गई, उन कमेटियों की संस्तुतियों को आज तक लागू नहीं किया गया। माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि इन दोनों समितियों की जो संस्तुतियां हैं उनको लागू करने की कोशिश करे। उससे हो सकता है कि दुर्घटनाओं में कमी हो और इस देश में रेल यात्री अपने को सुरक्षित महसूस कर सकें।

मान्यवर, रेलवे इस देश का सबसे बड़ा साधन उपक्रम है। लेकिन जो घाटा है उसकी वजह रेलों में व्याप्त भ्रष्टाचार है: आरक्षण में, रेल कैंटरिंग में भ्रष्टाचार है, टिकट वालों में भ्रष्टाचार है, यहां तक कि जो कुली है उनको भी अपने नंबर लेने के लिये भ्रष्टाचार का शिकार होना पड़ता है कल से दिल्ली और नई दिल्ली स्टेशनों पर कुलियों की हड़ताल चल रही है। इस सिलसिले में माननीय मंत्री जी कुछ कड़े और ठोस कदम उठाये क्योंकि रेल यात्री सबसे बड़ा उपभोक्ता है और वही जब भ्रष्टाचार का शिकार होता है तो इससे ज्यादा कष्ट की कोई बात हो नहीं सकती।

मान्यवर, रेल में 1950-51 में जो रेल लाइन की लंबाई थी वह 53596 किलोमीटर थी जो 1980-81 में बढ़कर 61240 किलोमीटर केवल हुई। इस प्रकार 30 साल में इस देश में केवल 7644 किलोमीटर रेलगाड़ी बढ़ी है। इसका औसत 254 किलोमीटर प्रतिवर्ष पड़ता है। उत्तर प्रदेश और विशेषकर पूर्वी उत्तर प्रदेश, जहां से बिहार और असम तक गाड़ी जाती है, जिसको मीटर गेज कहते हैं, इसके लिये मेरा अनुरोध है कि जैसा कि अभी तक वाघेला जी ने भी कहा-इसको परिवर्तित करके बड़ी लाइन

में कर दीजिये। मेरा मुझाव है कि उत्तर प्रदेश और बिहार के जो पिछड़े हुए इलाकों में और असम तक जो गाड़ियां जाती हैं वे बड़ी मंथर गति से चलती हैं। 100 किलोमीटर की दूरी तय करने में इनको 5-6 घंटे लग जाते हैं। इलाहाबाद में भटनी तक छोटी लाइन है और उससे आगे जो लाइन है वह बड़ी लाइन में परिवर्तित की जा चुकी है, लेकिन इलाहाबाद से भटनी तक छोटी लाइन है। इसको भी बड़ी लाइन में परिवर्तित करने की कृपा करें। इलाहाबाद से दूसरी ओर की जो छोटी लाइनें हैं, उनको भी बड़ी लाइनों में परिवर्तित करने की कृपा करें।

श्रीमान्, रेल यात्रियों के जान-माल की कोई सुरक्षा नहीं है। आये दिन रेल यात्री डकैती और चोरी के शिकार होते हैं और उनके ऊपर चोर या डकैत आक्रमण भी करते हैं। इसके सिलसिले में जो रेलवे प्रोटेक्शन फौर्म है, उनके द्वारा सुरक्षा दिलाने की विशेष व्यवस्था नहीं होती, उनको इसके लिये विशेष प्रयास करने चाहिये।

मान्यवर राष्ट्रभाषा हिन्दी के प्रचार और प्रसार के लिये अक्टूबर, 1983 में एक रेलवे हिन्दी सलाहकार समिति बनाई गई थी। लेकिन अभी भी रेलवे के विभाग में अधिकतर प्रयोग विदेशी भाषा अंग्रेजी का ही होता है। यह भाषा गुलामी की प्रतीक है। माननीय मंत्री जो को प्रयास करना चाहिये कि रेल विभाग में राष्ट्र भाषा और जितनी भी और भारतीय भाषायें हैं उनका अधिकाधिक प्रयोग किया जाना चाहिये।

साथ ही साथ मेरा यह भी अनुरोध है कि सैलून सिस्टम को खत्म किया जाये। इस देश के यात्री जो पैसा खर्च करते हैं द्वितीय श्रेणी में चलते हैं। हमने देखा है कि हावड़ा एक्सप्रेस और दूसरी गाड़ियों में, रेल की छतों पर यात्रियों को चढ़ना पड़ता है। पैसा देकर जो चलता है वह बिलकुल जानवर की तरह रेल के डिब्बों में ठंस कर भर दिया जाता है। सैलून जो अंग्रेजों के जमाने से चला आ रहा है इसको खत्म किया जाना चाहिये।

बहुत दिनों से इलाहाबाद में रेल फैंक्ट्री को कायम करने की मांग तीन साल से

चल रही है। इसको खोलने के लिये तुरंत निर्णय लिया जाना चाहिये जिससे वहां के लोगों को और आसपास के लोगों को रोजगार मिल सके। साथ ही साथ इलाहाबाद में एक मोहल्ला कोटगंज है वहां भी रेलवे बुकिंग आफिस खोलने की मांग चल रही है। मुझे आशा है यह मांग भी पूरी की जायेगी।

अन्त में मैं इस ओर भी ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा जिस तरफ माननीय भारद्वाज जी ने 8 मार्च, 1985 के एक सरकुलर की तरफ दिलाया है। इसमें कहा गया है कि जो संसद सदस्य हैं वे स्वयं ए०सी० टु टैय्यर में सफर कर सकते हैं लेकिन उनके स्याउसेज पति हों या पत्नी हों, वह टु टैय्यर में सफर करेंगे और उनको सरचार्ज भी देना पड़ेगा। मेरा अनुरोध है आप आज ही घोषणा करें क्योंकि इस व्यवस्था के रहते हुये पति-पत्नी में झगड़ा हो जाया करेगा। आप नौजवान आदमी हैं, गतिशील हैं और मेरा आप से अनुरोध है कि कम से कम तीन बातों की घोषणा आप अवश्य करें। एक तो साढ़े 12 परसेंट का जो भार द्वितीय दर्जे पर लगाया है यात्री सवारी पर इसको वापस लें, साथ ही साथ जो शयनयान पर 8 रुपये से बढ़ाकर 10 रुपये करने का प्रस्ताव है इसको वापस लिया जाए और तीसरे संसद सदस्यों की जो मांग है उसमें एकरूपता लाई जाए।

SHRI SUBAS MOHANTY (Orissa) :
Madam Vice-Chairman, I must thank you for giving me this opportunity to take part in this Budget discussion. The Railways which is considered to be the largest public undertaking in the country not only constitutes the lifeline of the nation's inland transport but also has become a vital force in promoting industry and developing trade and commerce.

Much has been said about the increase in freight charges and passenger fares. And some have stated it to be a sick industry. I fully endorse that view and I agree with what the Members have said. But what for it is called sick? And why the passenger fares and freight charges have been increased? The simple reason is that over the decade, the fares and freights have not kept pace with the con-

[Shri Subas Mohanty] siderable rise in imput cost. And in the name of subsidy in passenger fares and freight charges, we have allowed the Indian railways to become physically and financially sick. And those who admit its sickness, must agree to get it cured at one point. And that is what the present. Budget is. As a public utility service and to discharge its social responsibility, the Railways have to generate sufficient funds within. And doing out subsidies and ruining its entire economy is not at all desirable. It is really commendable that the Railways have desisted from automatically escalating the cost every year.

Considering the increase in the cost of the railway inputs for the last two years, the corresponding rise in freight and passenger fares would have been 22 per cent on an average which, however, is limited to 10 per cent and 12 per cent in freight and passenger traffic respectively. Hence I compliment the hon. Railway Minister and welcome his budget for having the courage to realise the need of the hour and present a budget having some beneficial- measures to set the Indian railways on the right track.

The hon. Railway Minister has given due consideration to the needs of the common man by exempting from the increase in fares the passengers travelling within 50 kilometres, which forms a substantial proportion of the railway* passengers. It is no mean concession. In fact, 55 per cent of the total passengers travelling in 2nd class do travel less than 50 kilometres. So, it is the question of 45 per cent of 2nd class passengers who are affected and not the entire lot. But, in spite of all these things, I would request hon. Minister to extend this concession up to 100 kilometres, which will benefit the common people most.

Madam, it is appreciable that the farmers have been given the benefit of a 33 per cent reduction in the case of sugarcane traffic moving up to a distance of 100 kms. Moreover, I must congratulate the hon. Railway Minister who has also given concession to the youth of the country in thin international year of the youth.

I wish the concession allowed for the distance would have been more to facilitate the youth to move to far off places of the country.

Madam, so far as the safety performance is concerned, one should not feel complacent only because we have shown considerable improvement in the universally accepted index of safety performance. All Torts should be made to see that no precious human life is being paid as the cost of rail accidents, Various technological safety devices should be provided and the auxiliary warning system should be installed expeditiously. It is now necessary to maintain the operational as sets at desired level with the renewal of overaged track, replacement of coaches, wagons and other equipment. For this reason. I am one with the Railway Minister in seeking additional allotment in subsequent years so as to make up the shortfall in the allotment of the very first year of the 7th Five Year Plan, which is discouraging and will not enable the Railways to gear up to meet the increasing challenge of the day.

The hon. Railway Minister has rightly concentrated on certain vital items like track renewal, project oriented lines and works which are nearing completion. While doing so, Orissa having vast rural and tribal population has not been given is due share in the present budget though the State has developed an industrial in frastructure keeping in view the proposed rail links. So, may I suggest that the ongoing projects for establishing new rail links should be classified according to their economic importance and priority should be given to complete the most urgent and viable projects? The Talcher-Sambalpur rail link, being one such deserving to be given priority for it will give an economic return of 13 per cent which is much more than the minimum for the prescribed new rail links. This link will not only shorten the distance of western and coastal Orissa but also make a direct access to Northern and Central India to Talcher where FCF, coal fields, heavy water plant, aluminium smeller and proposed super thermal is coming up. The lakhapura Banshapani rail link and Raya-gada-Koraput rail link needs a time board programme to avoid serious constraints on

the economy of the State. I hope, hon'ble Minister will give due consideration to it.

Before I conclude, Madam, I once again welcome the Budget. Thank you.

श्री चतुरानन मिश्र (बिहार) : उप-सभाध्यक्ष महोदया, रेलवे बजट पर अपना संवेच्य देने के पहले मैं शासक दल की ओर से श्री भारद्वाज जी बोले हैं बिहार के संबंध में, उन बातों का मैं समर्थन करता हूँ। बिहार की रेलवे के संबंध में जो बदतर हालत है और जो नई लाइनें बढ़ाने की जरूरत है उसकी भारद्वाज जी ने चर्चा की है। मैं उसका समर्थन करता हूँ। राज्य मंत्री ने कहा कि बिहार में, सारे देश में जितनी रेल लाइनें बिछाई गई हैं उनमें बिहार का दूसरा स्थान है। एक बात को और मैं उनका ध्यान दिलाना चाहता हूँ कि दूसरा स्थान रहने पर भी बिहार में किसी भी रेलवे का हेडक्वार्टर नहीं है। यह बिहार की उपेक्षा है जब कि बिहार के बहुतेरे रेल मंत्री रहे हैं।

उपसभाध्यक्ष महोदया, मैं बजट पर तफसील में अपनी राय देने के पहले कहना चाहूंगा कि यह रेलवे का बजट बहुत ही निराशाजनक है, इसमें ठहराव है और पीछे की ओर ले जाने वाला रेट्रोग्रेड बजट है। सरकार की अपनी रिपोर्ट के मुताबिक मजदूरों, वर्कर्स ने बहुत ही अच्छा रोल अदा किया है। लैबर कास्ट प्रीप्रेशन घट गया है। पेज 109 में रेलवे एयर बुक के अन्दर सरकार ने स्वीकार किया है कि : "Ratio of labour cost to working expenses has gone down."

तो मजदूरों ने अपना कर्तव्य पूरा कर दिया बिना पूरा पैसा लिये ही। लेकिन फिर भी रेलवे का इंतजाम इतना बुरा है। छठी योजना में हमने 6572 करोड़ रुपये खर्च किये। लेकिन ट्रेफिक के क्षेत्र में मात्र 37 मिलियन फुट ट्रेफिक की वृद्धि हुई। इतना ज्यादा खर्चा खर्च करने के बाद इतना कम हासिल करना पता नहीं इस देश के भाग्य का क्या होगा जो रकन्यु रिटर्न आती है वह रेट डाई प्रतिशत से भी कम है। इस तरह की रणिया जो है वह अत्यन्त ही दुःखद स्थिति है। इस बजट में करीब 500 करोड़ रुपये को नये कर लगाये गये हैं लेकिन उसकी कन्स्ट्रक्शन

की मद में पहले के मुकाबले 23 करोड़ रुपये घटा दिये हैं। विकास की मद में जो टोटल खर्चा बताया गया है वह उतना ही है जितना पिछले साल था। इस साल तमाम चीजों की कीमत बढ़ जायेगी। इसीलिए बजट में विकास की मद में जो दिया गया है वह पहले से भी कम हो गया है। इसीलिये मैंने पहले ही यह कहा कि यह अत्यन्त निराशाजनक, स्टैगनेन्ट और रेट्रोग्रेड बजट है। उपसभाध्यक्ष महोदया, इस बजट में भाड़े की वृद्धि में किसी को नहीं छोड़ा गया है। हर तरह के रेलवे के यूजर्स, रेलों का इस्तेमाल करने वालों का भाड़ा बढ़ाया गया है, जिदा हो, मरा हो, यहां तक कि जो नमक, गांधी जी को जो इतना प्रिय था, उस नमक को भी नहीं छोड़ा गया है। जिस नमक के पीछे नमक सत्याग्रह हुआ उसको भी नहीं छोड़ा गया और उसको बढ़ा दिया गया। तो इस तरह से नये गांधी ने पुराने गांधी पर टैक्स बिठा दिया। यही एक नई बात इस बजट में हमारी समझ में आती है।

उपसभाध्यक्ष महोदया, जो सैकंड क्लास के यात्री हैं उनके नारकीय जीवन के बारे में मैं चर्चा नहीं करना चाहता क्योंकि यह सर्वविदित है और अत्यन्त ही दुर्भाग्यपूर्ण है। रेलवे विभाग के पास न तो पूरा केरेज है और उसका ट्रेफिक का जो इंतजाम है, ट्रेफिक जितना बढ़ रहा है उसके मुताबिक रेलवे के पास प्लैट नहीं है। 1950-51 के मुकाबले में अब 159 प्रतिशत ट्रेफिक बढ़ गया है लेकिन प्लैट मात्र 122 प्रतिशत बढ़ा है तो लोगों को छत पर ही यात्रा करनी पड़ेगी। मैंने एक बार कहा था कि इस सदन में कि बिहार में हमारी रेलवेज में तीन क्लासेज हैं। दो क्लास तो सर्वविदित हैं लेकिन तीसरी क्लास हमारी यह है जो कि छतों पर चढ़कर वहां से हरियाणा और पंजाब आते हैं। मैंने उस वक्त कहा था कि शायद यह अद्दुल मनी खां है। हमारे क्लास बिहार में रेलवे की यह एक अलग क्लास है। इससे भी दुःखद बात यह है और हमारे जो नौजवान राज्य मंत्री हैं मैं उनका ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहूंगा कि इस तरह से रेलवे सप्तम योजना में नेशन को फेल करेगा। यह बात अभी से निश्चित रूप से जान ली जानी चाहिये। आपने लक्ष्य किया है कि 250 मिलियन टन

[श्री चतुरानन मिश्र]

माल डोना है। अगर सिर्फ हम कोयले को ले लें तो कोयले का पिट-हेड स्टॉक 27 मिलियन टन अभी है जो सरकार खुद बताती है। अगर 237 मिलियन टन आपने अभी बोया और 13 ही मिलियन टन आप डोने जा रहे हैं तो कहिये कि हम मजदूर लोग कोयला खदानों में काम नहीं करें दूसरा कोई काम नहीं करें, क्योंकि आप माल डोने की स्थिति में नहीं हैं। इसलिये सबसे चिंता-जनक बात यही है। अब प्रश्न यह आता है कि अगर भाड़ा नहीं बढ़ावें तो रेलवे को इस संकट से कैसे उबारा जाए। मेरे खयाल से रेलवे की हालत आज इस देश में अत्यन्त बदतर है। 20 परसेंट से ज्यादा ट्रेक रिन्यूअल आपका एरियरज में पड़ा है। कोच रिन्यूअल के लिये 5635 पड़ा हुआ है, रिन्यूअल 32160 बेगंस पड़ा हुआ है, वर्क-शाप्स में 75 परसेंट मशीनें आउट ऑफडेट हो चुकी हैं, 50 परसेंट प्रोडक्शन यूनिट वर्कशाप भी ओवर एज हो चुके हैं। इस रेलवे को कोई चला नहीं सकता है इसलिये दुर्घटनाएं होंगी ही। अगर यही स्थिति रही तो दुर्घटनाएं होंगी ही। इसलिये मुख्य प्रश्न है इसको कैसे सुधारा जाए। यह एक राष्ट्रीय समस्या है इसको समग्र रूप में सोचना चाहिये था। हमारी सरकार यह सोचने में असफल रही है और इसलिये कोई नयी नीति का प्रतिपादन नहीं किया है। मैं उसी सिलसिले में कुछ सुझाव रखूंगा कि बिना भाड़े में वृद्धि किये हुये कम से कम इतनी वृद्धि के बिना हम कैसे इस रेलवे को अच्छे ढंग से चला सकते हैं। मैं इस संबंध में पहले चर्चा यह करूंगा कि विशेषज्ञों की राय के मूलाविक एक दिन के रेलवे की टर्न राउंड में 6 सौ करोड़ रुपये लगते हैं। अगर हमारी सरकार और रेलवे यह एफिशियेंसी लावे कि एक दिन का हम टर्न राउंड घटा सकें इस काम के जरिये तो हम 6 सौ करोड़ रुपये बचा सकते हैं तो फिर हमको इतना किराया नहीं बढ़ाना पड़ेगा। इस लिये हम इतना अनुरोध करेंगे कि कम से कम आप यह अपनी कांग्रेस हल्ड स्टेट्स जैसे ५० पी०, मध्य प्रदेश, बिहार में, इनमें जो चैन पुलिंग हो रही है, जो हाँज पाइप डिस्कनेक्शन हो रहा है, रेलवे की जो दुर्घटनाएं हो रही हैं इनको अगर सरकार 25 परसेंट भी घटा दे तो भी यह काम हो सकता है।

प्रधान मंत्री जी ने तो एक नारा दिया था कि जो केन्द्र में राज करेगा, राज्य में भी उसी की सरकार रहेगी तो ज्यादा अच्छा रहेगा इसलिये आप यह उपलब्धि कांग्रेस हल्ड स्टेट्स में ही कर लें। इन घटनाओं को आप घटा दें तो एक भी पैसा आपको नया टैक्स नहीं लगाना पड़ेगा और रेलवे का टर्न राउंड घट जाएगा या आप खुद पैसा कमाने लगेंगे।
... (व्यवधान) ...

श्री माधवराव सिंधिया : टर्न राउंड का समय बढ़ाएं या घटाएं ?

श्री चतुरानन मिश्र : इन चीजों के चलते आप तो इलेक्ट्रीफिकेशन कर रहे हैं, आप जीजल ला रहे हैं वह भी सफल नहीं हो रहा है।

श्री माधवराव सिंधिया : आपका सुझाव है टर्न राउंड का समय बढ़ाया जाए या कम किया जाए ?

श्री चतुरानन मिश्र : नहीं, इसके चलते वह समय घट जाएगा तो जो अभी आपकी दुर्घटनाएं होती हैं, चैन पुलिंग आदि में टाइम बरबाद होता है। फिर सेविंग हो जाएगी।

श्री माधवराव सिंधिया : आपने बढ़ाने को कहा है।

श्री चतुरानन मिश्र : बढ़ाने का नहीं।

श्री माधवराव सिंधिया : आपने बढ़ाने का कहा है।

श्री चतुरानन मिश्र : हो सकता है। हमने कहा है कि इन चीजों के चलते टाइम की बरबादी होती है। उसको अगर आप घटा लेते हैं तो अरबों रुपये बचाये जा सकते हैं। यह आपके हाथ में है। यह एफिशियेंसी आप ला सकते हैं। अगर नहीं होती है तो आप कहिये कि हम से नहीं होगा। दो में एक कीजिये।

दूसरा यह कि रेलवे में बड़े पैमाने पर भाड़े की चोरी होती है। जरूरत से ज्यादा सामान खरीद कर बरसों इस्तेमाल नहीं करते। रेलवे के पास सम्भवतः कई लाख टुकड़े जमीन ऐसे हैं जिन पर लोगों द्वारा

अनधिकृत रूप से कब्जे किये गये हैं। इस समय ठीक फिगरज मुझे याद नहीं आ रही हैं लेकिन पांच लाख से ज्यादा है, इतने टुकड़ों पर अनधिकार कब्जा किये गये हैं। डिरेलमेंट में जो वैगन अच्छे भी होते हैं उनको भी बेच देते हैं। हर जगह ऊंची कीमत पर आपूर्ति और निर्माण की ठेकेदारी की जाती है। अब तो गैंग मैन के कामों में भी ठेकेदारी हो गयी है। यह तो अंग्रेजों के वक्त में भी नहीं होता था। घाटिया माल खरीदा जाने लगा है। इससे करोड़ों अरबों रुपयों को लुटाया जा रहा है। आप कोयले की चोरी को ही ले लीजिये। आप अपना कोयले की खपत का अनुपात उठा कर के देख लीजिये पिछले तीन चार साल की फिगरज उठा कर देखिये। उसमें क्या है कि आपने इलेक्ट्रीफिकेशन किया है, डीजलाइजेशन किया है लेकिन कोयले का खर्चा वैसा ही स्टैटिक है। तो वह कोयला कहाँ जाता है सिवाय चोरी के। इसको आप देख सकते हैं। सबसे बड़ी बात जो हम आप से कहना चाहेंगे चूंकि आप नौजवान मंत्री हैं इसलिये इस ओर देखेंगे कि दूसरे की इन-इफीशियेंशी के लिये सिटीजन्स को क्यों पेनालाइज करते हैं। आप कहेंगे कैसे? तो हम यूनिट कास्ट आफ पैसेंजर किलोमीटर की चर्चा करें। सैकेण्ड क्लास के लिये यूनिट कास्ट प्रति पैसेंजर किलोमीटर साउथ सेंट्रल रेलवे में .030 पैसा है लेकिन साउथ ईस्टर्न रेलवे में .069 पैसा है। आप यह बताइये कि दोनों को हम सही कैसे मानेंगे कैसे करेंगे। एक तो कम से कम हाइली इनइफीशियंट है। इसलिये इनके नाम पर हम से क्यों जुर्माना वसूल करते हैं कि उन्होंने खर्चा बढ़ा दिया। इसी तरह ए० सी० का ले लीजिये। इस्टर्न रेलवे में 17 पैसे यूनिट कास्ट है तो साउथ ईस्टर्न रेलवे में एक रुपया है। फिर इसके लिये हमको क्यों पेनालाइज करते हैं। किसी ने बेइमानी कर ली, खा लिया और आप रोकने में असमर्थ हैं मंत्री महोदय, तो इस देश की जनता का क्या कसूर है कि उनको सजा दें। इसलिये आप इसका जवाब दीजिये।

लाइन हाल कास्ट ले लीजिये। 81-82 में सेंट्रल रेलवे के अन्दर पर थाउजैंड किलोमीटर कास्ट 6.7 रुपए थी, ए० ई० आर० में 12.2 रुपये हुई। लगभग डबल खर्चा बैठ जाता है लाइन हाल कास्ट का।

तो क्या उसके लिये हम जिम्मेवार हैं? खाए कोई वसूल किसी से? महाभारत वाली बात है, खाए भीम भुगते कोई, वाली बात है। इसका कारण यह है कि आपका कोई स्टे-टिस्टिक्स रिलायबुल नहीं है। आपका ध्यान मैं रेलवे रिफार्म्स कमेटी के इस आब्जरवेशन की ओर आकृष्ट करना चाहता हूँ:

"Thus the unit cost worked out do not give realistic picture of the cost of various facets of railway operation."

यह एक कमेटी जांच करके कहती है कि आपके किसी आंकड़े पर विश्वास नहीं किया जा सकता है। यह जांच कमेटी का कहना है इसलिये मैंने इसकी चर्चा की कि भयंकर बदइतजामी है और उस बदइतजामी को, चोरी को हम लोगों से आम पब्लिक से वसूलना चाहते हैं। चोरी की चर्चा पर हम आप में कहेंगे कि छोटी-छोटी चोरियों की रेलवे में बहुत चर्चा करते हैं, उसकी भी जांच होनी चाहिये लेकिन हम ब्रिग गन्स की बात कहते हैं। आप उन लोगों को खुली छूट देते हैं और यह रेलवे बोर्ड में होता है। मैं एक केस का जिक्र करता हूँ जिसमें टिस्को कम्पनी हर साल लाखों रुपए की फ्रेंट की चोरी करती थी। यह केस बिहार में दायर हुआ था। उसका चार्ज-शीट नं० 6/3 डेटेड 11-8-81 है, उसे मैं पढ़ कर सुनाता हूँ:

"चाज, प्राथमिकी के अनुसार टिस्को द्वारा टाटानगर के आदित्यपुर रेलवे यार्ड से बांसवाड़ा और लोहामंडी रेलवे स्टेशन से बिना बूक किये एवं बिना फ्रेंट दिये रेलवे के पदाधिकारियों की साजिश से रेलवे वेगन्स में फरनेस कोका, स्टीम कोक भेजे गए। इसी प्रकार इस अवधि में अनेकों वेगन्स फरनेस कोल के आदित्यपुर से लोहामंडी डाइवर्ट कर बिना फ्रेंट दिये भेजे गये। प्राथमिकी में 9 अभियुक्त थे। इस कांड का पर्यवेक्षण तत्कालीन आरक्षी अधीक्षक श्री आर० पी० सिंह तथा उप महा-निरीक्षक श्री बी० पी० सिंह ने किया और अभियोग को सही पाया। आरक्षी अधीक्षक ने दिनांक 30-11-77 को प्राथमिकी के 8 अभियुक्तों एवं श्री एच० एफ० पिटो को जो पहले आपके रेलवे की सेवा में थे अभी

[श्री चतुरानन मिश्र]

टाटानगर की सेवा में है तथा आर० एस्० गौदी के विरुद्ध चार्जशीट समर्पित करने का आदेश दिया”।

ये लाखों की चोरी करते हैं और सन् 1981 से अभी तक आपसे अनुमति मांगी जा रही है। बिहार पुलिस आप से अनुमति मांगती है कि इनको हम अरेस्ट करें क्योंकि रेलवे एक्ट में वे बिना अनुमति नहीं कर सकते हैं। इसको आप रोक कर रखे हुये हैं। तो आप बड़े लोगों को छोड़ देते हैं। जबकि आप गरीबों को पकड़ने के लिये बहुत इधर-उधर करते हैं। मैं चाहूंगा कि मंत्री महोदय जब जवाब देगे तो इस प्रश्न का जवाब दे कि उसमें रेलवे का आदेश अभी तक क्यों नहीं जा सका है। इस तरह से देश कैसे चल सकता है। मैं ऐसे अनेकों उदाहरण दे सकता हूँ आपको। आप बड़े लोगों को छोड़ देते हैं और इसके चलते आपका ज्यादा घाटा होता है।

आप सोशल कास्ट की चर्चा करते हैं। सोशल कास्ट पर जाने से पहले मैं चर्चा करना चाहूंगा कि सभी चीजें सोशल कास्ट की नहीं हैं। आपने कहा कि हम ईख की दुलाई में छूट देंगे। लेकिन इससे किसान का क्या फायदा होगा अगर आप चीनी के डाम बढ़ा देंगे और दुलाई कम कर देंगे तो इसमें कम्पनी का फायदा होगा, किसानों का क्या फायदा होता है। किसानों का तो आप मूल्य भी नहीं चुकाते हैं गुगर केन का, यही सच्चाई है। आप चीनी मिल के पूंजीपतियों का फायदा करते हैं। मैं ऐसे अनेकों उदाहरण दे सकता हूँ। सोशल कास्ट में बांस डोने का काम है कम फ्रंट में बांस डोने से आप हमारी क्या मदद करते हैं। आप उन लोगों को बिरला और दूसरे हाऊसेज जो हैं, कागज-कारखाने के मालिक हैं, उनकी आप मदद करते हैं। मैं आपको यह कहने के लिए महोदय तैयार हूँ कि रेलवे के कर्मचारी अगर प्वाइंट आऊट करते हैं कि वह बड़े लोग चोरी करते हैं, तो उनको ट्रांसफर कर दिया जाता है, हँरास किया जाता है। मेरे पास समय नहीं है, नहीं तो मैं उस रेलवे सुपरिस्टेडेंट का नाम लेता जिसको वहाँ से ट्रांसफर कर दिया गया है किसी दूसरी जगह। मैं दूसरी जगह का नाम लेकर आपको एक-एक करके कहने के लिये तैयार हूँ कि इस तरह की चोरी में बड़े लोगों का हाथ होता

है, टाटा हाऊस, बिरला हाऊस, मानोपली हाऊसेज का।

अगर रेलवे कर्मचारी कुछ बोलना चाहता है सही बात, तो उसका सताया जाता है। इसलिये कोई कैसे आपका सहयोग करेगा। क्या मंत्री महोदय बता सकते हैं कि यह कैसे होता है।

दूसरी बात जिमकी मैं चर्चा करना चाहूंगा, वह यह है कि बूजड़ समानों की चोरी बहुत तेजी से बढ़ गई है। यह ऐसे तो नहीं है कि मंत्री जी इसको अजानते हों। इस मद में पहले 1972-73 में नौ करोड़ रुपए का हर्जाना देना पड़ा, यह 1981-82 में तेरह करोड़ बढ़ गया। अब इसमें होता क्या है कि रेलवे प्रोजेक्शन फॉर्स, आर० पी० एफ० जिसको आप कहते हैं (समय की घंटी)

आप सिर्फ हमें पांच मिनट दें, नहीं तो हम जल्दी-जल्दी से प्वाइंट नोट करा देते हैं। आर० पी० एफ०, यह तो रेलवे पिलफ्रेज फॉर्स है। इसकी तादाद आप इतना बढ़ा रहे हैं, पर इसके बाद क्या हुआ। इसमें जो रेलवे के सामान की चोरी करने में गिरफ्तार हुए हैं, उसमें रेलवे के कर्मचारी 1981 में 2030 गिरफ्तार हुये हैं, आर० पी० एफ० के लोग 209 गिरफ्तार हुये हैं। तो जो रक्षक है, वही भयंकर हों, तो आपको कोई बचा नहीं सकता है। आपने इसकी कोई चर्चा नहीं की कि आप इसको कैसे सुधारेंगे।

उसी तरह की मैं दूसरी बात कहना चाहूंगा कि क्राइमभी इतना बढ़ गया है कुछ वर्षों में।

दुर्घटनाओं के बारे में मैं कहना चाहूंगा कि जब मंत्री जी जवाब दें, तो इस बात को बता दें कि रेलवे में जो फेटेलिटीज होती हैं, सिर्फ एक्सीडेंट्स ही नहीं, फेटेलिटीज जो हैं, उस बारे में 1980-81 में रेलवे कहती है कि 3288 आदमी मारे गये और पुलिस कहती है कि 11735 आदमी मारे गये। 1981-82 में रेलवे कहती है कि 3070 आदमी मारे गये और पुलिस कहती है कि 12408 आदमी मारे गये। अगर केलेंडर इयर और फ्राइ-नेशनल यिअर का फर्क भी कर दिया जाए, तब भी इतना बड़ा फर्क कैसे होता है। इसलिये आपके किसी आंकड़े पर

भरोसा करना बिल्कुल असम्भव सा हो गया है ।

आखिर में सुरक्षा की बात कहना चाहूंगा । यह रेलवे बोर्ड आपको अन-मेनेजबल है और क्या सबूत है इसका । मैंने पहले आपको फाइनेंशल आसपीक्ट दिये अब सुरक्षा के बारे में कहूंगा । पन्द्रह वर्ष हो गये, रेलवे बोर्ड ने आदेश दिया था कि हर डिब्बोजन का अलग-अलग ट्रेफिक कास्टिंग हो, किन्तु आज तक वह नहीं हुआ ।

बोर्ड बताइये किस बात के लिये यह रेलवे कमे है ? अब सुरक्षा के बारे में वांचू तीटी, सीकरी कमेटी, कुंजरु कमेटी, मुनों ने राय दी । आपने कहा कि रेल बंधार के लिये आपने दस-प्वार्ट प्रोग्राम बनाया है । प्रोग्राम तो पहले से लिया हुआ , कोई लागू ही नहीं करता है । मैं सिर्फ चर्चा कर देता हूं उन बिंदुओं का— सस्पीडोमीटर इन लोकोमोटिवज लगाने का, हाट-वाक्स डिटेक्टर लगाने का, वैक्यूम गाइड इन ब्रेक लाईनिंग में लगाने का, अल्ट्रा-सानिक टैस्टिंग आफ रेलज लगाने का, आटो-मेटिक वार्निंग एण्ड स्टेप सिस्टम लगाने का, डिटेक्शन आफ वैगन विद ए ब्रोकन स्पिंग इमिजेटली करने का, यार्डस्टिक फार डिटेर्मिनिंग दी सिगनल एण्ड टेलीकम्युनिकेशन—यह जो सुझाव हैं, यह तीनों कमे-टियों ने दिये हैं और इसके बाद भी इसको नहीं किया जा सका है । तो फिर आपका कैसे सुधार होगा ? आखिर में मैं कहना चाहूंगा कि रेलवे का कुछ ऐसा सिस्टम बनाया जाए और सरकार से हमारा आग्रह होगा, आपके माध्यम से, कि वाजिब सोशल कास्ट के खर्च के लिये सरकार अलग से सबसीडी दे, जैसे अन्य देशों में होता है जिससे रेल कमर्शियल लाइन पर चला सकें । इस दिशा में जो डिविडेंड जो गवर्नमेंट को देना पड़ता है, उसके बारे में मैं कहना चाहूंगा कि पहले काम में वह सरकार नहीं ले अगर हम किसी को रिलीफ देते हैं, तो रिलीफ आप पूरा करने का दीजिये और उसमें डजएस्ट नहीं किया जाए । मैं चिंहांगा कि यह इस तरह से हो ।

आखिर में मैं एक बात कह कर समाप्त करता हूं कि हमने कई बार अनुरोध किया था कि सभी राज्यों के हैडक्वार्टर, जिला का हैडक्वार्टर और कमिश्नरी का हैडक्वार्टर, इतना कम से कम रेल से जोड़ा जाए । बिहार में अनेक जिले हैं जिनका हैडक्वार्टर रेल से जुड़ा हुआ नहीं है और ऐसे ही नागालैण्ड, मणीपुर, मेघालय, नार्थ-ईस्ट, काश्मीर... (व्यवधान)... इन राज्यों को, कम से कम ऐसा प्रोग्राम बनाइये— एक ऐसी स्कीम हो जिसमें इनको रेल से संयुक्त किया जाय नहीं तो आजादी के 37 वर्ष हो गये और कमोबेश हम उसी हालत में हैं जैसे कि हम अंग्रेजी राज में थे ।

इसी लिये मैं आप से अनुरोध करूंगा कि रेलवे बोर्ड अनमैनेजिबल हो गया है, उसके बदले कोआरडिनेशन और नियन्त्रण की वैकल्पिक व्यवस्था हर जोन का किया जाए । कम्पनियों को ज्यादा अधिकार दिये जाएं फिर कोई ऐसा रास्ता निकालिये जिसमें मजदूर आपको सहयोग कर सकें और एक नई दिशा रेल को दें । नहीं तो मेरा पूरा विश्वास है कि सप्तम योजना जो बन रही है उसमें रेलवे सारे देश को धोखा देगा, फेल करेगा और हम आगे काम नहीं बढ़ा सकेंगे ।

इन्हीं शब्दों के साथ एक बार फिर मैं अपील करता हूं कि रेलवे के भाड़े में जो वृद्धि की गई है, इसको वापस लिया जाए । धन्यवाद ।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI KANAK MUKHERJEE): Shri Ramanaiid Yadav. ..Not here. Shri Dharam Chan-der Prashant, Mr. Prashant, you have seven minutes only.

SHRI DHARAM CHANDER PRASHANT (Jammu and Kashmir): Madam Vice-Chairman, at the outset I thank you for giving me time for expressing my views on the Railway Budget.

Madam, much has been said by the hon. Members on the Railway Budget and various suggestions have been advanced. I too want to express my views on certain issues pertaining to my State of Jammu and Kashmir so far as the ¹ railways are concerned. There is a long-

[Shri Dharam Chancier Prashan]

standing demand for a daily day-time train between Delhi and Jammu. It is a demand of the public and a demand of the State Government because there is a huge rush of passengers from various parts of the country to Jammu from where they proceed to Kashmir and Vaishno-devi. The number of pilgrims who visit Vaishnodevi every year is 13 lakhs, and four lakh tourists go to Kashmir every year. Besides, such a day-time train will benefit the State of Himachal Pradesh also, which has sacred shrines and tourist spots like Dalhousie [and Dharam-shala. Further, since this train will have to pass through Haryana and Punjab, both these States also will be benefited. Madam, such a day-time train is needed because it is a bit difficult for the passengers to have reservations as the number of passengers is very high and their names are on the waiting list for 10, 12 or, sometimes, even 15 days. So, a daytime train will avoid the problem of reservations. If my suggestion is not feasible, then I would suggest to the hon. Minister of State for Railways that the present train known as Shalimar Express or Holiday Express should be converted into a day-time train. It will not involve any extra expenditure but solve the problem of the people of Jammu and Kashmir State and Himachal Pradesh.

The second issue I would like to place before the hon. Minister is the Jammu-Udhampur rail link which is under construction. The foundation stone of this rail link was laid in 1983 in the month of January by the late Prime Minister, Mrs. Indira Gandhi. At that time the then Minister of Railways announced that this project would be completed in 1987. But, after the lapse of two years and three months, even one-fourth of the construction work has not been completed because adequate funds are not allocated. This year there is an allocation of only Rs. 1.07 crores for this huge project which will involve, according to the present estimates, Rs. 69 crores. If one crore of rupees, is sanctioned every year, the project will then take sixty-nine years when the cost will go up to hundreds and hundreds of crores.

So, this is penny-wise pound-foolish policy. So, this is my request that at least Rs. 6 crores should be sanctioned every year for the railway project linking Udhampur with Jammu. And I also request the hon. Minister to start survey between Udhampur and Siinagar (Kashmir) for extension of the railway up to Kashmir. It will not cost much. Only Rs. 20 lakhs or Rs. 25 lakhs are needed.

About punctuality of the railways, the railways are becoming punctual, but again I say that they are not punctual according to the wishes of the people. Particularly the Jhelum Expres which comes from Pune to Jammu, is sometimes late by nine hours, ten hours. On one day it was late by 13 hours. So, punctuality should be the watchword of the railways.

Then, the catering system at the railway stations and inside the trains is not up to the standard. It should be improved.

Another thing is that people drink inside the trains. It is not heard. I have seen with my own eyes people taking liquor in first class, second class and air-conditioned coaches also. The railway station has no authority to stop this evil of drinking inside the trains. They should be empowered, given more powers to stop the drinking habits in the trains. This is nuisance for those who do not drink. I remember, about a month back one man was drinking. He offered me. I told him, "I am a teetotaller." Then he gave it to a senior army officer. I asked him. He said, "J cannot control it because J drink." This evil should be checked effectively inside the trains.

With this, I conclude my speech.

SHRI BHUBANESWAR KALITA (Assam): Madam Vice-Chairman, I rise to support the Budget presented by the hon. Minister of Railways. The Railway Budget which has been introduced in this House has generally to be welcomed.

The hon. Railway Minister has presented a pragmatic Budget by taking a realistic approach. He was under certain cons-

traits and had certain compulsions. The financial health bequeathed by the hon. Railway Minister would not have allowed sufficient funds to replace the over-aged tracks and rolling stocks. Fourteen thousand kilometres of track are overdue for replacement. Coaches, locomotives, bridges, signalling equipment need overhaul and replacement. In fact, the Indian railways are almost sick, and, therefore, it is necessary to raise further funds and invest them for all these purposes.

Madam Vice-Chairman, the need of the hour for the railways is to modernise the whole system. I am happy that in the Budget top priority has been given to track renewal, computerisation[^] telecommunication and electrification. But my suggestion to the hon. Minister is to give priority to the improvement of the services also. The Indian railways are poor in both amenities to the passengers and punctuality of the trains. Then, again, these schemes for improvement and modernisation require heavy investments. So, it is necessary for the railways to generate adequate internal resources. Instead of being parasite on the general revenues, it will have to mobilise its own internal resources. Therefore, adequate attention should be given to this aspect so that the modernisation schemes are not delayed for want of resources.

[THE Vice-Chairman (Shri R. Ramakrishnan) in the Chair].

Mr Vice-Chairman, Sir, I take this opportunity to thank the Honourable Railway Minister for being considerate towards the needs of the common man by giving exemption in passenger fares for a distance upto 50 kilometres. The fifty per cent concession to the youth group upto 1000 kilometres is a laudable step particularly in the context of the "International Year of the Youth". Similarly, the concession of thirty-three per cent in freight rates for sugarcane traffic moving upto a distance of one hundred kilometres is also a welcome step.

I would also like to take this opportunity to draw the kind attention of the Honourable Railway Minister to some of the burning problems faced by the passen-

gers of my State in particular and the North Eastern Region in general.

At the very outset, I would like to congratulate the Railway Minister for fulfilling the long-standing demand for broad-gauge line extension upto Assam completing upto Guwahati. At the same time, I would request the Railway Minister to extend it upto Dibrugarh.

Secondly, schemes should be taken up for connecting Dibrugarh with North bank across Brahmaputra river. It is pertinent to point out here that the people of Assam are grateful to the present Railway Minister for his valuable contribution when he was the Defence Minister.

The people of Assam are grateful to him for connecting middle Assam with the North bank by a road bridge at Silghat.

But the whole of Upper Assam is still not connected with the North bank beyond Guwahati by a railway line. Therefore, I would request the Hon'ble Minister to take up this project for construction of a rail-cum-road bridge at Dibrugarh immediately.

The work on J Lanka-Badarpur alternative broadgauge line should be started immediately as the survey has already been completed.

The scheme for a new railway line should also be taken up immediately to connect Baihata Charali with Khoirabari via Mangaldoi which is a district headquarter.

We have also placed a demand before the Railways to introduce a circular railway for the city commuters of Guwahati. I request the Railway Minister to consider it sympathetically.

Lastly, the passenger services should be improved in order to attract more passengers. The movement of goods by Railways should also be speeded up. The seat reservation from Guwahati to New Delhi by Tinsukia Mail should be increased. The number of seat reservations from Guwahati to Delhi by this Mail had been reduced. I request the Minister to

[Shri Bhubaneswar Kalita] look into this matter. The most important thing is that allotment of wagons for the movement of essential commodities. In Assam and North-East Region should be increased. The public distribution system is virtually on the verge of collapse due to non-availability of sufficient wagons in that region.

With these few words, I support the Railway Budget.

SHRI V. GOPALSAMY : Mr. Vice-Chairman, Sir, the hike in freight and fares has come down heavily upon the commuters as well as all sections. The 12.5 per cent increase on passenger fares and the 10 per cent increase in freight rates will definitely put a heavy burden on all sections, particularly the farmers and middle and low income groups. The prices of essential commodities like wheat, rice, pulses and salt are bound to go up. Sir, because of this hike, the net addition to the revenues is Rs. 495 crores. But I am surprised that this exercise has not led to a rise in the Plan outlay in J 1985-86, which has been retained at the previous level of Rs. 1,650 crores. So the Plan allocation is very low. The Railways are the infrastructure of our country's economy. The Railways' claim of Rs. 18,000 crores for the Seventh Plan will never be met. The inadequate outlay of Rs. 6,572 crores in the period 1980-85 has been largely responsible for the heavy back-log in respect of replacement of railway track, and sick and overaged rolling stock.

Sir, though I want to speak on many aspects of the Railway Budget, the time at my disposal is very short. So it is my bounden duty to speak about the State of Tamil Nadu. I agree totally with my hon. friend, Mr. Mohanaragam. Of course, nowadays the Delhi bosses forget the fact that Tamil Nadu also is still in the map of India. We are treated like a colony. That is why you have totally neglected the State of Tamil Nadu. I do not blame you, Mr. Scindia. This is the treatment we have been getting right from the 'fifties. If we go through the figures

given in the Explanatory Memorandum on the Railway Budget, we can see what share we have got. We had been demanding the Karur-Dindigul project for almost two decades. At last in 1981-82 this project was sanctioned. After repeated representations from all political parties, from institutions like the Chambers of Commerce, the project was sanctioned. This project is the lifeline of the southern districts of the State. And how much have you sanctioned for this project? You sanctioned in 1981-82 Rs. 2 crores. Then in 1982-83, a sum of Rs. 70 lakhs was allotted. Then we, Members of Parliament in both Houses from Tamil Nadu raised our voice and because of our voice, it was enhanced to Rs. 2.5 crores. Again in 1983-84, the allocation was Rs. 1.75 crores. But the actual expenditure was Rs. 1.66 crores. Then in 1984-85, first an amount of Rs. 4 crores was allotted. Then we all represented and said, "This is a very meagre amount; if you go on allotting like this, it will take many years to complete this project." When Mr. Ghani Khan Choudhury paid a visit to Madurai, all representations came before him and he announced there, "Definitely we will allot more funds". So an amount of Rs. 10 crores was allotted last year. Now you have allotted in this budget Rs. 3 crores. From your own figures, the balance of sanctioned cost is Rs. 51.86 crores. And this year you have allotted Rs. 3 crores. It will take many years because even from your reply to my question given on 13-3-1985 it is very clear—

"The parallel BG line is nearing completion between Milevittam and Tirunelveli. The overall progress of the work on the new BG line between Karur and Dindigul is about 8 per cent. The progress and completion of the remaining section will depend on availability of resources in the coming years."

This is the reply you have given. Only 8 per cent of the work has been done. But if you take into account the total project only 5 per cent of the work has been done over the four years. Naturally it will take decades at this rate. The balance cost is nearly Rs. 52 crores and you have allotted Rs. 3 crores. You have almost shelved the project. You are not going to implement

the project. With all sincerity I lay this charge because your purpose has been achieved. You wanted to link Tuticorin with the rest of India via Trivandrum. There is a line from Tuticorin to Tirunelveli. You have done the work. You have said it even in your Budget papers. From Tuticorin to Tirunelveli you have constructed the BG line. From Tirunelveli via Nagercoil to Trivandrum the rest of India is connected. That is the design. Earlier for the inaugural function of the BG line between Nagercoil and Tirunelveli the great leader, Kamaraj, was there; Mrs. Gandhi came to the function. The work started. The workers in our State in our district, with their sweat and with their toil they started the work. The BG line was constructed. I would like to draw the attention of the Minister to this particular point. This line was annexed with the Trivandrum Division. We demanded the line to be annexed with the Madurai Division. At that time there was an agitation for seven days; trains never moved from Tirunelveli junction. Mr. Kamalapati Tripathi was there. When we represented, the Minister assured us that because Madurai Division was a Metre Gauge Division, we had annexed this line with Trivandrum Division, but once it is made a Broad Gauge Division, then this line will be annexed with Madurai Division. Now, of course, you have sanctioned the Karur-Dindigul project which is a BG line. Anyhow, according to your plan Madurai Division is going to be a BG Division. So you have to annex the line again with Madurai Division. But what are you doing *now*? You have completed the work, between Tirunelveli and Tuticorin, but now Trivandrum Division is enjoying the surplus benefits, the profits, the freight profit, via Trivandrum. As far as Karur-Dindigul project is concerned, we have been totally neglected. I can say the project itself is shelved. One more point for the kind attention of the Minister. You have stated earlier there will be a parallel BG line construction between Dindigul and Madurai, but between Madurai and Tirunelveli. There won't be any parallel construction—only conversion of MG line to BG line. I come from Tirunelveli. If I have to travel to Madras, in that case, from Tirunelveli to Madurai there will be only BG line because you are going to convert the line. Then

I will be coming by train on the Broad Gauge but from Madurai to Madras there will be only Metre Gauge beyond Dindigul. Then all the passengers will have to switch over to the Metre Gauge line. So, this is the problem. I am really surprised to see how the officials ignored this and failed to look into this. That is why I want to draw the attention of the Railway Minister to this and I want to mention that there should be a parallel construction between Madurai and Tirunelveli.

Now, Sir, I come to the question of allocation of funds. The Railway Ministry allotted Rs. 4 crores for Karur-Dindigul last year. Mr. Ghani Khan Choudhury increased it to Rs. 10 crores. Now, I would like to request the Minister to allot this time at least Rs. 10 crores. He has allotted this time only Rs. 3 crores. At least, you allow the same amount of Rs. 10 crores as you allotted last year. Then, as far as the Madurai Rapid Transit System is concerned, how much have you allotted? You have allotted only Rs. 2 crores. But the balance of the sanctioned cost is nearly Rs. 48 crores. Our West Bengal friends this time have got Rs. 82 crores already. But, actually, (his project was considered first and the survey work was first done for Madras. But, for so many reasons, the Calcutta project was taken up and the work was stalled.

I do not grudge that and I do not have any grudge against the West Bengal people. But you should increase the allocation for project also. As far as the Rapid Transit System for Madras is concerned, only Rs. 2 crores you have allotted. My friend, Shri Mohanarangam, while he was speaking, said that the people in Rameswaram are facing attacks from the Sri Lankan people and our fishermen are not able to go for their fishing and they are suffering starvation on account of this. But I would like to draw the attention of the Minister to one thing. How much amount you have allotted for the Manamadurai/Rameswaram section and for the Pamban Bridge? You have allotted only one lakh of rupees. You have allotted only one hundred lakhs of rupees. But the total project cost Rs. 44 crores. So, the balance of money required to complete the work is Rs. 43 crores and 99 lakhs. You need Rs. 43 crores to complete

[Shri V. Gopalsamy]

the work. But you have allotted only one lakh of rupees or a hundred thousand. Be-ause of a cyclone some time back, the oridge there totally collapsed and that was the only link between the mainland and Rameswaram. But there were some problems with the contractors and in between those problems also have been solved. Now you have allotted only one lakh. The total cost, the total estimated cost of the project is Rs. 44 crores. So, this is the treatment we are getting.

Again, I come to the other works. Take the case of the Parambur Loco Works. Mr. Minister, it is the pride of Madras,

AN HON. MEMBER: It is the pride of India.

SHRI V. GOPALSAMY: Yes. I would like to say that it is the pride of India. But, for that pride, how much you have allotted? My dear friend, you kindly listen to me. For this project, they have allotted only one thousand rupees. Just one thousand rupees only. But the total estimate is Rs. 334 lakhs. For a total project of Rs. 334 lakhs, you have allotted just a thous- and rupees for the Perambur Loco Works for undertaking periodic overhaul of locomotives, etc. The project is: "Proposed conversion for undertaking POH of BG AC electric locomotives and WDS 4B Diesel Shunters." You have allotted only a thousand rupees for this work. That is why we say that we have been totally neglected and we are coming from such a far off place, about 1,500 miles away, from this place. But we do not see any reasonable altitude on the part of the Central Government. We demanded a new coach factory, another coach factory you need for Tamil Nadu. In his reply to my demand, my sp-each on the Budget in 1983-84, the previous hon. Minister for Railways, Shri Ghani Khan Chaudhuri, stated in his letter that my request for a new production unit either in Madurai or in Ramanthapuram or in Tirunelveli would received due consideration after the receipt of the Detailed Project Report. This is the reply I got from you *predecessor*. But I do not see any such signal trem the Budget papers.

Sir, as far as revenue is concerned, it is my duty to draw the attention of the hon. Minister to an important news-item appearing in the Indian Express dated 6th March, 1985, with the caption: Railway lapse costs Government over 1 cr. I quote:

"The Indian Government has been obliged to pay the World Bank about Rs. 70,000 per day as 'commitment charges' for an unavailed loan of Rs. 280 crore for the Indian Railways, the agreement for which was signed in July last year. It is learnt here the charges till date amount to over Rs. 1.70 crore.

"In the agreement for the loan, which is for the modernisation of railway workshops and railway electrification, it is stipulated that 'commitment charge'-of 0.75 per cent would be levied till the time the railways start availing of the loan.

"Another clause in the agreement makes finalisation of a foreign collaborator by the Indian Railways for its Rs. 550-crores computerisation project a condition for availing of the loan..."

(Time bell rings)

Sir, at one stage towards the end of last year, the Union Finance Secretary is reported to have advised the Railway Board to surrender the World Bank loan, but the then Railway Board Chairman assured him that the foreign collaborators would be finalised shortly. I would like to know from the hon. Minister what steps they are going to take, because you are losing heavily on the one side and at the same time putting the burden on the people.

Before, I conclude, I would draw the attention of the Minister to a serious matter. Pt. Nehru gave an assurance to the non-Hindi speaking people that as long as is necessary English would continue. The late Prime MirSuler Madam Indira Gandhi also gave the same assurance. But I wonder whether all the assurances have gone with the wind, because our present Prime Minister recently stated that the party to which is ruling at the Centre, the same party should rule the States also. They want to bulldoze the States also. That is

why again imposition is there, through the backdoor. You are doing the same thing. When you are giving the assurance, at the same time your officials are thrusting it on us. This is nothing but jingoism. There is a circular issued by the Madurai Division whereby the employees are compelled to attend Hindi classes and to secure marks more than 45 per cent. Otherwise as a dereliction of duty they shall be punished. This is a circular which has been sent to the employees. They are compelled. You are cowards. You don't have the guts to say: that you have to earn our language. But, at the same time, you give false promises. You say that there would be no imposition. (*Interruption*) why do you laugh?

SHRI KALPNATH RAI (Uttar Pradesh) :
I do not laugh: Why should I
laugh?

SHRI V. GOPALSAMY: At the same time, you are imposing it on people who never accept your policy. So through the Railways you are doing this things. It is high time that the Minister intervened. Such an order from a railway office, compelling the employees to learn Hindi we will never accept. (*Time Bell Rings*) we have suffered detention in jails against the imposition. We have shed our blood. Do not think that our people could be easily hoodwinked or could be easily taken for a ride. So, as far as Tamil Nadu is concerned, we have been totally neglected. So when I speak on this Railway Budget with no uncertain terms I strongly condemn the attitude of the Central Government for its partisan attitude, for its step-motherly attitude, for its discriminatory attitude. We will never learn Hindi. I do not have ! haired for Hindi, your language is the national language and my language is also the national language. Hindi is no more there. But we do not accept your policy, you may try to bulldoze but you will not succeed. I request the hon. Minister to take into consideration my points about the allocation of funds as far as the projects for Tamil Nadu are concerned.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: Sir, I a number of hon. Members were very i

much exercised about the fact that they were unable to be accompanied by their spouses. The Railway Minister, Mr. Bansi Lai, has taken into consideration the views of the Members of Parliament. In consultation with the Ministry of Parliamentary Affairs and the Ministry of Finance, he has issued orders today restoring this facility. I hope this will dispel fears in the minds of Members about their future domestic bliss.

THE VICE CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): Such gestures should be there in all matters:

श्री सोहन लाल घूसिया (उत्तर प्रदेश) :
उपसभाध्यक्ष महोदय, आपने जो समय दिया है उसके लिये मैं कृतज्ञ हूँ। हम बजट की सपोर्ट में कुछ कहेंगे लेकिन उसके साथ-साथ कुछ सुझाव भी देंगे। सरकार की तरफ से मन्त्रालय की तरफ से यह देखने में आता है कि यह फशन हो गया है कि हर साल कुछ न कुछ बचट में इजाफा करते जाओ। यह नहीं सोचते कि इसका रिजल्ट क्या होता है, कहां जाकर यह रुकेगा? अगर आप रेलवे का बजट पढ़ते हैं तो उसमें किराया बढ़ाया गया है। शायद मन्त्री जी व और इनके बोर्ड के लोगों ने महसूस किया हो या न किया हो लेकिन मैंने देखा है कि कपड़े की धुलाई बढ़ गई है, बाहर से जो कोयला इम्पोर्ट किया जाता है उसकी कीमत बढ़ गई है, तरकारी कीमत बढ़ गई है, दूसरी आवश्यक चीजों की कीमत बढ़ गई है। क्या कभी आप लोगों ने ऐसा सोचा है कि हम लोगों को मजबूर कर रहे हैं कि यह लोग क्राइम करें? ऐसा आप लोगों ने कभी नहीं सोचा होगा। अगर आप ऐसा सोचते तो शायद किराये में बढ़ोतरी नहीं करते। मुझे पूरा विश्वास है कि जितने बढ़ोतरी की एडवाइज करने वाले लोग हैं वे किसी गरीब घर के लोग नहीं हैं, यह कभी गरीब नहीं रहे। अगर ऐसा होता तो इस तरह से किराया बढ़ाते नहीं। आप यह देखिये इससे पहले साल एकदम 15 परसेंट किराया बढ़ाया गया तो भी आपको घाटा था अब साढ़े बारह परसेंट बढ़ा रहे हैं तो भी आपको घाटा रहेगा कल को आप 10 परसेंट बढ़ा दें तो भी आप रोयेंगे। अगर आप सचमुच घाटा में कम करना चाहते हैं तो आप

[श्री सोहन लाल घूसिया]

सब से पहले चोरी को कम कीजिये। डिपार्ट-मेंटल चोरी होती है यह बात हिन्दुस्तान के लोग ही नहीं बल्कि संसार के लोग जानते हैं कि मुगलसराय, गोरखपुर, कानपुर आदि इन स्टेशनों तथा अन्य सब बड़े-बड़े स्टेशनों पर लाखों की चोरी रोज होती है। डिपार्टमेंटल लोग जानते हैं, रेलवे बोर्ड जानता है आपकी प्रोटेक्शन फॉर्म भी जानती है लेकिन किसी के कान पर जू तक नहीं रेंगती। यह चोरी कम हो सकती है यदि पीयन, चौकीदार या क्लर्क हो नहीं, गजटेंड अफसर को भी दोषी पाया जाए सबको रामुका में बन्द किया जाए लेकिन करेगा कौन? जिसके जरिये से यह इनिशियेटिव होना चाहिये वह तो होगा नहीं जो अफसर जिसको इनिशियेटिव लेना चाहिये वही इसमें आगे बढ़ रहा है, वही कह रहा है कि भाड़ा बढ़ा देना चाहिये। हम सब लोग आज कहते हैं कि तन्दुस्ती खराब नहीं होनी चाहिये। आप बच्चों के बारे में सोचिये जब दूध की कीमत बाजार में बढ़ गई तो दूध कहां से मिलेगा बच्चों को, एक क्लर्क जब रिटायर होने को होता है तो उसको 12-13 सौ रुपए मिलते हैं वह कहां से दूध दे पायेगा, कहां से हरी सध्जी दे पाएगा। नेशन की तन्दुस्ती जब खराब हो जायेगी तो नेशन नेस्तानाबूद हो जायेगा। आप नहीं रह सकेंगे। इसलिये मैं चाहता हूँ कि आप इस फ़ैशन को खत्म करिये। हर साल जो आप यह परसेंटेज बढ़ाने की बात करते हैं किराया बढ़ाते हैं हम यह मानते हैं कि आप थोड़े से अपने इम्प्लायोज को कुछ मंहगाई दे देते हैं, लेकिन उन गरीबों के साथ, करोड़ों करोड़ों के साथ आपने कैसा व्यवहार किया जो आपकी सर्विस में नहीं हैं जो अजदूरी करते हैं। उनको तो दिन प्रति दिन आप मंहगाई ही देते हैं। उनके बच्चों के तन से कपड़ा छीन ले रहे हैं। कफन तो दे देते हैं। लेकिन जब तक वे जिंदा हैं तब तक उनको ठीक से जिंदा रहने दीजिए। क्यों ऐसा कर रहे हैं। इसलिये जब तक यह बोझ कंट्रोल में नहीं होगा आफिसर्स को ठीक नहीं करेंगे, जब तक अच्छे आफिसर्स नहीं होंगे तब तक यह चीज रुक नहीं सकती है। तो आप चोरी बन्द कराइये। जब चोरी होती है तो सब आफिसर्स एक ही जाते हैं उसको बचाने के लिये। कोई भी पकड़ा नहीं जाएगा। कई भरतवा पालिया-

मेंट में आ चुका है कि लाखों की चोरी रोज मुगलसराय और कानपुर में होती है। क्यों नहीं पकड़े जाते हैं? नहीं पकड़े जाते हैं क्योंकि आप जो इन इन्फ़ीशियंट हैं उन पर मुकदमा चलाइये उनको निकालिये, सस्पेंड करिये कुछ तो करिये। लेकिन आपको बहुत आसान नुस्खा मिल गया कि किराया बढ़ा दो इसके बाद चाहे जो हो। लेकिन इसके बाद यह भी बात कह दीजिये, मिनिस्टर साहब गवर्नमेंट या बोर्ड कोई गारंटी कर दे कि इसके बाद हम किरायों को नहीं बढ़ायेंगे।

लोकों में इसमें जितनी चोरियां होती हैं, पकड़े जाते हैं चौकीदार, बहुत हुआ तो क्लर्क। आप सुपरवाइजर को क्यों नहीं पकड़ते हैं, लोकों इंचार्ज को क्यों नहीं पकड़ते। महज इसलिये कि बड़े घर का लड़का है इसलिये छोड़ दो। यह आपकी हरकत अच्छी नहीं है। आप इसको रोकिये, नहीं रोकेंगे तो आप हिन्दुस्तान की सेवा नहीं कर रहे हैं। ट्रेनों में जो चोरी डकैती होती है, मैंने भी कभी सफर किया है सेकेण्ड क्लास में तो देखता हूँ कि रिजर्व डिब्बे में जब तक ट्रेन चलने को नहीं है स्टेशन पर है तब तक पुलिस फ़ोर्स वाले हैं जब ट्रेन मूव होने को होती है तो न मालूम वे कहां चल जाते हैं और जहां वे उधर-उधर होते हैं तो उसी में चोरी डकैती हो जाती है खास तौर से जो हमारी लड़कियां या बहनें बैठे होती हैं उनकी चेन्स तो असांन से निकल जाती है। बम्बई में आने वाली ट्रेन में बम्बई से झांसी के बीच में कितनी डकैतियां होती हैं, कितने चक्कू दिखाकर लूट ले गये। बोर्ड के लोग जानते हैं, रेलवे के लोग जानते हैं प्रोटेक्शन फॉर्स के लोग जानते हैं लेकिन किसी के कान में जू नहीं रेंगती है। खाली अफसोस कर दिया कुछ और बाद में खत्म हो गया। क्यों इसको छोड़ देते हैं आपकी इंटेलीजेंस कहां है?

बम्बई वी० टी० गोरखपुर तक जाती है। तीन महीने से मैं देख रहा हूँ शायद ही कभी राइट टाइम पर गोरखपुर पहुँची हो। मैं अक्सर लखनऊ, से वहां जाता हूँ शायद ही कभी राइट टाइम जाती हो। इक्का दुक्का दिन चली जाती होगी। बोर्ड के अफसर घर बैठे हुये हैं, इतने हाइली पेड हैं, काहे के लिये है?

इसके अलावा, गोरखपुर, लखनऊ, गोंडा में कहीं भी आप देखें ट्रेन जब आती है तो वहाँ गन्दगी होती है, कम्पार्टमेंट में झाड़ू लगाने के लिये झाड़ू लगाने वाले को बुलाओ तो वह नहीं मिलेगा, पानी पिलाने वालों को बुलाओ तो वह नहीं मिलेगा। लेकिन है जरूर। लेकिन ट्रेन के लिये उनके पास टाइम नहीं है, उस समय नहीं मिलेगा जब ट्रेन चली जायेगी तो फिर आ जायेंगे। इस-लिये हमारी आपसे रिक्वेस्ट है कि आप इतना इंस्ट्रक्शन दे दीजिये कि ट्रेन जैसे ही प्लेटफार्म पर आये तो पानी पिलाने वाले और जमादार ये जरूर मिल जायें। अगर ये नहीं मिलें और किसी मुसाफिर की कम्प्लेंट हो जाये तो स्टेशन मास्टर को जरूर पकड़िये। अगर ऐसे बदइतजाम स्टेशन मास्टर हैं तो उनको हटाइये, कुछ सजा दीजिये।

दूसरा मैं आप से कहना चाहता हूँ कि आप इन्क्वायरी कराकर देख लीजिये कि जब से आपने प्लेटफार्म का टिकट एक रुपया कर दिया है, आप पिछले तीन साल के स्टेटिस्टिकल फिगरस देख लीजिये, तब से आप की आमदनी बढ़ी है या घटी है। जो शरीफ आदमी है, शायद वह तो अपनी इज्जत बचाने के लिये प्लेटफार्म ले लेता है, लेकिन चालीस साल तक के आदमी या यूनिवर्सिटी का स्टूडेंट जो है, वह एक भी प्लेटफार्म नहीं लेता है।

एक माननीय सदस्य : चालीस तक का आदमी शरीफ नहीं होता है क्या ?

श्री सोहन लाल घूसिया : चालीस साल तक का शरीफ तो होता है, लेकिन वह भी कभी-कभी बीच में आ जाता है।

हम इस बात को कहेंगे कि अगर आप एक रुपये के प्लेटफार्म की बजाय अगर इसे पचास पैसे कर दीजिये, तो कोई आपको ज्यादा धाटा नहीं होगा, बल्कि एक रुपये का जो प्लेटफार्म है, उससे ज्यादा आमदनी हो जायेगी।

इसके साथ ही आप हर यूनिवर्सिटी में रेलवे टिकट के लिए एक आऊट-एजेन्सी

जरूर कर दीजिये। उसमें लड़कों को, वहाँ के लोगों को कुछ आसानी मिलेगी। आपने लड़कों को कन्सेशन देने के लिये कहा है कि दस लड़कों को आप देंगे।

मंत्री जो आप स्वयं सोचें कि दस लड़के अगर एक साथ होंगे भी, तो भी जायेंगे नहीं और अब तो टैक्सी में भी पांच मुसाफिर बैठ सकते हैं, लेकिन पहले चार ही बैठते थे। टैक्सी वाले आज भी अगर कोई अजनबी मिल जाता है, तो पांचवे का किराया आज भी ले लेते हैं। आप चार से लेकर आठ लड़कों तक अगर यह एक साथ सफर करें, तो हम चार को भी देंगे और आठ को भी देंगे, दस की बंदिश नहीं लगाइये। अगर आप ऐसा करेंगे, तो आपके सूथ इनलाइंड होंगे, कुछ धूमने जायेंगे, कुछ उनका दिमाग विकसित होगा, कुछ न कुछ फायदा होगा ही और उनको फायदा मिलेगा, तो अल्टीमेटली देश का फायदा होगा (समय की घंटी) मैं अभी खत्म ही कर रहा हूँ।

अब मैं थोड़ा-सा बस्ती रेलवे स्टेशन के लिये कहना चाहता हूँ। बस्ती स्टेशन पर बाम्बे बी० टी० रात में पहुँचती है, जयंती जनता भी वहाँ रात में ही आती है। वहाँ एक छोटा सा मुसाफिरखाना है जिसमें मुश्किल से आठ आदमी बैठ सकते हैं एक साथ, लेकिन जयंती जनता में 22 बर्थें रहते हैं, और बाम्बे बी० टी० में 2 बर्थें रहते हैं। अब उसमें से रात को जब आदमी उतरेगा, बस्ती जिला तो बहुत बड़ा है, शहर छोटा है। वहाँ अच्छे होटल नहीं हैं। अब जब वह उतर करके कहीं जाएगा तो वह लूट लिया जायेगा और जाये भी तो उसे रहने के लिये जगह नहीं मिलेगी। ऐसी हालत में मैं चाहूँगा कि आप उस मुसाफिरखाने को जरा बड़ा बना दीजिये। आप ट्रेन्स के लिहाज से बना दीजिए, 25 आदमी आते हैं बाम्बे बी० टी० से और 22 आदमी आते हैं जयंती जनता से। रात में अगर बीस आदमियों की ही एचजे रखिये, अगर बीस आदमी उतरेंगे, तो कहीं जायेंगे।

वहाँ के विश्रामालय की हालत यह है कि वहाँ दो कमरे हैं और चार बेड्स हैं तो यह भी नाकाफी है। अगर आप इसको

[श्री सोह लाल धूसिया]

बुद्ध और बहा कर देंगे, उससे तो रेलवे की ही आमदनी बढ़ेगी। (समय की घंटी)

वस्ती का जो प्लेटफार्म है, वह बहुत नीचा है। गोकि जब ब्राड गेज चेंज हुई है मीटर गेज से, तो उस समय जो प्लेटफार्म था, वह अभी भी वही है। इन्होंने लाईन तो बना दी, पर प्लेटफार्म उंचा नहीं किया। वह प्लेटफार्म अभी दूर तक कवर्ड था पहले से, इन्होंने उसे पूरा कवर नहीं किया। लेकिन प्लेटफार्म नम्बर 2 जो है उसकी भी उंचाई इन्होंने उंचो नहीं की है—न तो उंचाई उंची कि और न तो प्लेटफार्म पर शेड दिया। नम्बर 2 प्लेटफार्म बाद में बना था। यह तो आसानी से कर सकते थे। इतना कामनसेंस तो सब को था, लेकिन हो सकता है कि उन लोगों ने अपनी हिकमत लगाई हो, जिसकी वजह से वह काम करना मुनासिब न समझा हो। बाहर रेलवे की जमीन काफी है। साइकल से लोग आते हैं, पर न तो साइकिल स्टैंड है, न रिक्शा स्टैंड है, सब जगह वीरान है, कहीं पेड भी नहीं है रेलवे कम्पाउंड में, जहां पर कि लोग साए में बैठ सकें। बुकिंग आफिस जो कि पहले से पुराना है वही है, बुकिंग आफिस में भी इतनी भीड़ हो जाती है कि उससे भी मुसाफिरों को बहुत तकलीफ होती है। इसलिये हम चाहेंगे कि इन सब चीजों पर जरा ध्यान देकर यह देख लीजिये। आखिर मैं मैं यह चाहूंगा कि लुम्बिनी जो कि संसार प्रसिद्ध स्थान है, भगवान बुद्ध का जन्म स्थान है, वस्ती से इसे कनेक्ट कर दिया जाये। लोग यहाँ से कार से बस से जाते हैं। उन्हें बहुत तकलीफ होती है। सड़कें खराब हैं। इसलिये हम चाहेंगे कि लुम्बिनी को यहाँ वस्ती से रेल से जोड़ दिया जाये। मीटर गेज से ब्राडगेज करने में यह भी देखिए भटनी से ले करके बनारस तक यह लाईन भी चेंज नहीं हुई है। मुश्किल से सौ किलोमीटर का फासला होगा और लगता है 6 घंटा। बनारस से इलाहाबाद भी यही हालत है। फैजाबाद देखिए, धार्मिक स्थान है, उधर इलाहाबाद धार्मिक स्थान है। लेकिन फैजाबाद से अगर आप इलाहाबाद जायें तो आपको 8 घंटा लगेगा। यही हाल पहले लखनऊ से

इलाहाबाद का था। लेकिन अब मालूम नहीं कैसे गडसेंस प्रिवेल कर गया, ऐसा करने से साढ़े चार घंटे में आ जाते हैं। हम चाहते हैं कि फैजाबाद और इलाहाबाद में भी इसी तरह की एक तेज गाड़ी चला दी जाये। इन सर्जेशन्स के साथ हम चाहेंगे कि गवर्नमेंट इनकी ओर ध्यान दे और गरीब लोगों की तरफ ज्यादा ध्यान दे। जिससे गरीबी की भी तंदुरुस्ती बन सके, उनके बच्चों की पढ़ाई खराब न हो और जिससे वे अपने बच्चों को पढ़ा सकें। इसके अतिरिक्त और कुछ नहीं चाहते हैं। इन सब बातों के साथ इस बजट का सपोर्ट कर रहे हैं। धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): Mr. Matto. There is no railway in Kashmir.

SHRI GHULAM RASOOL MATTO:

Never mind; somebody must speak. I would like to bring to the kind attention of the hon. Minister that a subject that has not been touched in the speeches at least which I have heard today is the resource gap and nobody has said what we should do about it. In the short time at my disposal to prepare my little speech, I find that our gross traffic receipts for the year 1984-85 would come to about Rs. 5390 crores. Being a student of economics, I have roughly calculated it that if you divide Rs. 5390 crores by 365 days, it comes to Rs. 14.76 crores per day. So the actual receipt which is all cash, by the Railways per day, according to their estimates, is Rs. 14.76 crores. I would, therefore, request the hon. Minister to seriously consider issuing a bond of Rs. 600 crores immediately which he will be in a position to repay any time because their daily income comes to Rs. 14.76 crores which is to rise day after day. Issue of this bond is all the more essential because in the annual plan for 1985-86, the amount has been put at Rs 1650 crores and from internal resources, an amount of Rs. 950 crores only is available. So, there is a gap of Rs. 700

crores which they feel could come from general exchequer. Mr. Minister, the Finance Minister will not oblige you by giving you Rs. 700 crores per year. You go in for bonds exclusively for Railways and these Railway bonds will be a good abaction because they will be readily payable as you have a daily income of Rs. 15 crores, as per my analysis and you are in a position to repay the amount that you get on these bonds. You must therefore go in for bonds.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: It is very doubtful whether Finance Minister will allow us.

SURI GHULAM RASOOL MATTO: No? Why? You can do that. If IDBI and other financial institutions can go in for bonds, if State Financial Corporations can go in for public bonds, why should not the Railways? My point is that, whatever you have to get from the general reserves, from the general exchequers, is very essential for expansion purposes. But if we are left only with these resources our x sion programme will be very small. This is my humble submission.

The second point which I would like to bring to your notice is that, out of hundred paise. 65.77 paise comes from, freight alone and only 26.60 paise from passenger traffic. This 65.77 paise which you get out of every rupee, from freight, could be raised considerably if you have a general outlook. I would suggest that a Committee should be set up for rationalisation of freight structure. I will give you an example. I had some consignment of goods to come from Bombay to Jammu Tawi. It cost me less by lorry than by rail. But it should have been the reverse. Then, I went deep into it I found that there are different classifications laid down by the Railways for different goods. This is very old, laid down twenty-thirty years ago. The reclassification will definitely help you in getting more and more business. This is very essential and you should go through this exercise very earnestly.

I come to my touchy point. This is in regard to the railway line from Jammu Tawi to Udhampur. This is a distance of 56.10 Kms only. This was started in 1981-82. The up to date expenditure on this line is Rs, 5.24 crores. The total ex-

penditure during last year was Rs. 1 crore. And to my surprise, Mr. Minister, the amount which you have earmarked this year again is Rs. 1.07 crore. This will mean, till the next 50 years, this line of 56 kms. will not be completed. I would earnestly request you to kindly consider this and see that 'more allocation is made. I had the honour of listening to the Finance Minister's speech the other day in the Lok Sabha, when he presented the Budget, when he said that the Prime Minister is very eager that on-going projects should be completed, before any new projects are taken up. This is an on-going project of 56 Kms. This is likely to take 50 years. I am afraid—of course, you are young and may God bless you with long life—you may not be there by the time this railway line of 56 Kms. is completed. I would earnestly request you to reconsider this and increase this allocation of Rs. 1.07 crore to a minimum of Rs. 5 crores during the current year. This should be done and this is very essential.

The other point which I would like to make is that in the year 1905, under the rule of Maharaja Pratap Singh, a survey was made for a railway line from Rawalpindi to Srinagar. According to that report, which is in the archives of the Jammu and Kashmir Government, only Rs. 5 crores were to be spent at that time. The distance is 300 miles, between Rawalpindi and Srinagar.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): You have missed the bus,

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: He is on the train.

SHRI GHULAM RASOOL MATTO: Limes have changed. There is no doubt about it. But at the same time scientific-knowledge has also changed. It is not impossible. We have such railway lines. There is one in Switzerland. I do not remember the name. It is a tongue-twister. This is 16,000 feet above sea level, where you can go by rail. It is not difficult. It is not impossible for you to take railway lines to any place. Now, when you are taking this up to Udhampur, I would

[Shri Ghulam, Rasool Malto]

earnestly request you to make a gesture of goodwill by earmarking Rs 25 lakhs for survey to be made from Udhampur to Kashmir for a railway line. At least we will come to know that Madhavraoji considers Kashmir as good a part of India as Gwalior and other places, so that we will also come on the railway map of India. This is all the more pertinent that during the last year we had an output of 100 crores of apples but because of lack of transport almost 50 per cent of that got rotten. According to the survey that we have conducted, in another 10 years this figure will go up to 200 crores.

If the railways were there we could load the apples right in the railway wagons right up to Bangalore. Madias and, other places where they could be processed or stored, but now, as it is, they are rotting due to lack of transport facilities. So, priority has to be given to railway line in Kashmir and this is very essential. Years ago, Mr. Minister, one of your predecessors, who happened to be from Kashmir, had started an internal railway survey between Banihal and Baramulla. That survey was completed, but nothing has been done. I do not know whether it has been scrapped or something is being done for the internal railway in the Valley. Something should be done about this thing also.

Mr. Minister, after a very very long time I had the privilege of travelling by train last night from Calcutta to Delhi. The catering service is hopeless. My first experience is this. When I went to the Calcutta railway station, when I entered the small gate, I found someone asking me, are you going by Rajdhani Express? Yes, I said, and he asked, do you want a ticket? He said that he can provide me a ticket. Although I had my ticket, I want to know how is it that people are there offering tickets even for Rajdhani Express? When booking has already been done in advance, how all these things are possible? This should be looked into.

The second point is, on this Rajdhani Express, in the Second Class IT tier, catering service is hopeless. It is ridiculous to

have such a bad catering in such a prestigious train. Although you have a lot of idea of the Catering Corporation of India, I would request you to kindly see that the Catering Corporation of India comes into existence so that we can get good food on the railways.

I have to speak a lot but I would like to end by saying that something is wrong in the budgeting of the railways. The ratio for railway revenue to capital at charge actuals for 1982-83 was 7.6 per cent and the revised ratio for 1983-84 is 4.4 per cent, actuals of 5 per cent. This needs to be looked into. Why should there be deterioration? Why should not the ratio be raised? Why is it getting worst year by year?

SHRI PARVATHANENI UPENDRA:
That is why they are raising fares year after year,

SHRI GHULAM RASOOL MATTO: The last point which I want to make is about the passenger fare tax. You have made a proposal that from Rs. 23.12 crores it should be raised to Rs. 95 crores during the current year. This is a very welcome step. I welcome it because it goes to the State, but I am very sorry to tell you that the State of Jammu and Kashmir has not got a single pie so far from this passenger fare tax. If it is given, I stand corrected, but I may be told what we will get this passenger fare-tax. What is due to us from this tax?

With this observation I close my speech.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): Shri Ghulam Rasool Kar.

SHRI S. W. DHABE (Maharashtra): There is a function at 6.00 O'clock.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): Yes, we will adjourn before that.

श्री गुलाम रसूल कार (नाम निर्देशित) :
वाइस चैयरमैन साहब, गुलाम रसूल साहब
की तकरीर के बाद अगले में भी कुछ इजाफा

करूं तो वह मुनासिब नहीं लगता। उन्होंने रेलवे के बारे में तखमीना अखराजात और कुछ तजावीजे पेश की। जहां तक अपोजिशन की तरफ से तामीरी तजाबीज पेश हों दुस्त करने के लिये, हमें उनको हमेशा परेशानी से कबूल करना चाहिये और अपने को दुस्त करने की कोशिश करनी चाहिये।

हिन्दुस्तान को एक मुतहदा कोमी नजरिये से देखा जाये तो यह कहा जा सकता है कि रेलवे ने ही हिन्दुस्तान को एक काम के तौर पर उबारा। सही मानों में जबान और कलचर, तहजीब और पोशाकें मुख्तलिफ होने के बावजूद भी रेलों में सफर करने के ताते बंगाल का रहने वाला जो बंगाली बोलता है, तमिलनाडु का रहने वाला जो वहां तमिल जबान बोलता है, रेलवे के सफर से इसमें आसानी पैदा होगी कि हम एक दूसरे के करीब आये और जहां रेलवे के जरिये एक से दूसरी स्टेट या एक से दूसरी जगह सफर करने में आसानी है, माल एक से दूसरी जगह ले जाने में आसानी है, वहां लोगों का यह जरिया है रोजी का। हर कोई, बड़े से बड़ा आदमी क्यों न हो, छोटे से छोटा आदमी, गरीब आदमी इससे फायदा उठाना है। लेकिन चाहिये तो यह था कि इस रेलवे के महकमे को, अदारा को इस तरीके पर चलाना चाहिये कि जहां यह लाखों लोगों के लिये जरियाए माश का सिलसिला है और आम लोगों के लिये सफर करने में आसानी पैदा करता है, इसको प्राफिटेबल करने के लिये हमको सिरियसली सोचना चाहिये। अगर हम रेलवे में जो चोरी होती है या जो पेमेजस टिकट नहीं लेते हैं या डेमरेज के तौर पर हमको अदायगी करनी पड़ती है तो अगर हम उसी को चेक कर सकें तो जरूर यह महकमा प्राफिटेबल बनेगा। प्राफिटेबल न सही, लेकिन घाटे का नहीं रहेगा। लेकिन इसका फायदा सिर्फ उस स्टेट्स को ही नहीं होना चाहिये जहां गुजिश्ता 50 साल में रेलवे लाइने बिछाई गई है।

हमारे एक साथी मुअज्जिज मेम्बर ने फरमाया कि हिन्दुस्तान में रेलवे लाइंस को उन इलाकों पर लाना चाहिये जहां डिस्ट्रिक्ट या तहसील हेडक्वार्टर्स हैं। हर

एक शहरी की, हर एक देहाती की यह इवाहिश है कि हमारे शहर में, हमारे गांव में लाइन हो, छोटी चाहे बड़ी लाइन गुजरनी चाहिये। लेकिन प्रायोरिटीज हमको मुकरर करनी चाहिये। अगर सुबों के कपिटल्स को रेलों के साथ जोड़ा है तो जिन स्टेट्स में कपिटल्स को रेलवे से नहीं जोड़ा गया है, तमाम मुल्क में उनको प्रायोरिटी मिलनी चाहिये। लेकिन होता क्या है होता यह है कि जहां रेलवे लाइनें हैं वहां उनमें दांये बांये इजाफा करते हैं और उसका नतीजा यही निकलता है कि फार-फूलंग एरियाज चाहे वे मणिपुर के हों, नागालैण्ड के हों, मिजोरम या काश्मीर के हों, उनको आपने नजरअंदाज किया है। अगर इन इलाकों की तरक्की का कोई जरिया हो सकता है तो रेलवे लाइन तामीर और तरक्की के मामले में पहला जीता है। अगर रेलवे लाइन आपकी रिवास्त में, आपके सूबे में नहीं आती है तो वहां रोशनी नहीं आती, कारखाने नहीं बढ़ते। वहां की पैदावार न दूसरी स्टेट्स में जा सकती है न तरक्की की कोई चीज वहां पहुंच सकती है। टेक्स बढ़ायेंगे, किराया बढ़ायेंगे, अगर आप नहीं बढ़ायेंगे तो रेलवे में घाटा पड़ेगा और आपकी लाइन बेकार रहेगी। यह वक्त की जरूरत है और जरूरत के मुताबिक आपको इजाफा करना पड़ता है। अगर आप इस महकमे को दुस्त लाइन पर चलायें तो इस इजाफे की जरूरत नहीं पड़ेगी। जो हमारे कैबिनेट के मिनिस्टर है उसके बारे में तो बहुत कुछ कहा गया कि डायनामिक हैं और जो हमारे स्टेट मिनिस्टर हैं वह भी डायनामिक लगते हैं। खूबसूरत भी है जैसे काश्मीर खूबसूरत है। मैं चाहता हूं अपनी खूबसूरती का इजाफा रेलवे में भी करेंगे। मुझे इसकी पूरी तयवकी है। अभी मेरे दास्त मस्ट साहब ने कहा कि 65 करोड़ रुपये आपने खर्च करना था 56 किलोमीटर के लिये जम्मू से उधमपुर तक के लिये और इस साल आपने एलोकेशन किया है एक करोड़ रुपये का। 45-50 साल में आप उधमपुर तक रेल लाइन नहीं ला सकें। आपको इसका अंदाजा होना चाहिये। सीशनिस्ट लोग जिनको काश्मीर में प्रोवोकेशन मिलता है इंस्पिरेशन मिलता है पाकिस्तान की तरफ से और सियासी तौर

[श्री ग़ुलाम रमूल कार]

पर आपके लिये वे निरवरोध बने हुए हैं उनको फेल करने में आपको मदद मिलेगी। हमारी बदकिस्मती है कि हमारा जो नेशनल हाईवे—वे है वह साल भर में तीन महीने बंद रहता है। अगर आप धीनगर तक रेल लाइन लाने में कामयाब रहेंगे तो आपको फायदा रहेगा। आपको डिफेंस की तरफ भी ज्यादा से ज्यादा त्रिबोर्डिंग देनी है। डिफेंस के नाते आपको पठानकोट से लेकर लद्दाख़ लेह तक जाना पड़ता है। लोगों की बात छोड़ दीजिये। 40-50 साल से डिफेंस परंपरा के लिये जो एम्प्लिशन, फौज, खाने पीने का सामान भेजा जाता है उसी को आप कंसेलुएट कर लें तो पिछले सात आठ साल में मैं फर्रा के साथ कह सकता हूँ पिछले साल ही हमने 27 लाख रुपये का मुनाफा दिया। हर साल एक करोड़ रुपये का मुनाफा मिलता है जम्मू से, 13 लाख विजिटमें, यानी वहाँ आते हैं नारदों इंडिया से वैष्णववेशी के दर्शन करने के लिये। बम्बई से, कलकत्ता से, मद्रास से, दिल्ली से टूरिस्ट वहाँ आते हैं, वहाँ के रेलवे लाइन बनाने से घाटे में इजाफा नहीं होगा बल्कि मुनाफे में इजाफा होगा। अगर आपके पास सरमाया नहीं तो आप बैंक से सरमाया लीजिये, लोगों से सरमाया लीजिये, उनसे इक्कटा लीजिये और इस मुनाफे के काम में डाल दीजिये। अगर आप इस 56 किलोमीटर की लाइन बनाने में जम्मू से उधमपुर तक लाइन बनाने में कामयाब रहते हैं तो मुझे लगता नहीं है कि आपको घाटा होगा। इस लाइन का पहले सर्वे भी हो चुका है महाराजा प्रताप सिंह के जमाने में। वहाँ पर रेलवे लाइन का स्टेशन पर पत्थर भी लगा हुआ है। हमने आपके साथ रंजामंदी के साथ यह फैसला किया था कि हिन्दुस्तान में तामी, और तरक्की मिलेगी, रोजनी मिलेगी। हमारे पिता महात्मा गांधी ने कहा था कि हिन्दुस्तान को अगर रोजनी की किरण मिलेगी तो काश्मीर से मिलेगी। जब यह किरण आपको काश्मीर से मिल सकती है तो आप क्यों नहीं लेते। क्यों नहीं आप रेलवे लाइन वहाँ बनाते। रेलवे मिनिस्टर अगर 45 करोड़ रुपये के मुकाबले एक करोड़ वहाँ एलोकेट करेंगे तो यह लगता है कि मुलाजिमों पर खर्चा

है। 56 किलोमीटर में आपने 17 सुरंगें बनानी हैं, 20 छोटे मोटे पुल तामीर करने हैं। आप दावे के साथ नहीं कह सकते कि हमें काश्मीर में इकजहती पैदा करने का कोई तरीका नहीं सूझा। इसका नतीजा यह निकलता है कि जैसा मट्टू साहब ने कहा कि अभी वहाँ से एक करोड़ पेटिया फ्रूट्स की आती है, लेकिन आने वाले पांच सालों में यह दो करोड़ तक पहुँच जायेंगे और अभी काश्मीर का सेव (8 और 10) रुपये में दिल्ली में बिकता है। एक तरफ तो दिल्ली में यह इतना महंगा बिकता है दूसरी तरफ ट्रांसपोर्ट की दिक्कत है काश्मीर में फ्रूट सड़ जाता है और वहाँ पर दो पैके के भाव भी नहीं बिकता है। हिमाचल प्रदेश का और शिमला का सेव दिल्ली में दो टाई रुपये किलो बिकता है। इस इसलिये आज जरूरत इस बात की है कि काश्मीर की तरफ तबज्जह दी जाए। अगर काश्मीर पासमन्दी रहता है तो वहाँ पर मियासी मसले पैदा होंगे और अगर मियासी मसले पैदा होंगे तो वह मल्ल के लिये खतरे की बात होगी। इसलिये मैं चाहता हूँ कि रेलवे के मामले में काश्मीर की तरफ पूरा ध्यान दिया जाये। अगर आप जम्मू से उधमपुर की लाइन को टाप प्रायोरिटी नहीं देते हैं तो इसका मतलब यह है कि आप डिफेंस का टाप प्रायोरिटी नहीं देते हैं। मैं तो यहाँ तक कहना चाहता हूँ कि काश्मीर तक रेलवे लाइन बिछाने के लिये कम से कम आप सर्वे तो करा लीजिये और सर्वे के लिये टोकन के तौर पर 20 या 25 लाख रुपये बजट में रख दीजिये। इससे काश्मीर के लोगों को इस बात का अहसास होगा कि काश्मीर तक रेलवे लाइन बिछाने की तजवीज की जा रही है और आने वाले वर्षों में काश्मीर हिन्दुस्तान की रेलवे के साथ मिल जायेगा।

इसके साथ-साथ मैं यह भी गुजारिश करना चाहता हूँ कि पठानकोट से जम्मू तक जो मुनाफे की रेलवे लाइन चलती है उसमें जम्मू काश्मीर के लोगों का भी हक है। इस रेलवे लाइन में भर्ती करने में अगर काश्मीर के लोगों को नजर अन्दाज किया जायेगा तो इसका असर अच्छा नहीं पड़ेगा इसलिये आपको इस रेलवे लाइन में काश्मीर

کے لوگوں کو भर्ती کرنے کے بارے میں سوचना पड़ेगा। अगर आप काश्मीर के लोगों को इस रेलवे जाइन में भर्ती करने में तरजीह देंगे तो इसका नतीजा यह निकलेगा कि वेली के नवजवान वहां से निकलकर एक नई रोशनी में, यों, उनका जहन बदलेगा और उनमें एक नया सौक पैदा होगा, उनमें एक नया तर्ज फिर पैदा होगा। मेरे कहने का मतलब यह है कि आप खाली मध्य प्रदेश और ग्वालियर का ही ध्याल नहीं करेंगे बल्कि काश्मीर का भी ध्याल करेंगे आप बड़े बड़े सूझ बूझ वाले हैं, ग्वालियर से निकलकर आपकी रेशनी काश्मीर तक पहुंचेगी। अगर आप काश्मीर के लोगों को भी रेलवे के महकमे में भर्ती करेंगे तो उनका तर्ज जिक्र बदलेगा। मेरे कहने का मकसद यह है कि अगर आप काश्मीर के लोगों को भी रेलवे में भर्ती नहीं करते न तो उसका नतीजा यह निकलता है कि इससे लोगों में बद्गुमानी पैदा होती है।

† [शुर्ही غلام رسول کار (نامزد) :

وائس چوٹرمین صاحب - غلام رسول صاحب کی تقریر کے بعد اگر میں بھی اس میں کچھ اضافہ کروں تو وہ مناسب نہیں لگتا۔ انہوں نے ریلوے کے بارے میں تھمیلہ - اخراجات اور کچھ تصویزیں پیش کیں - جہاں تک ایوزیشن کی طرف سے تعمیری تجاویز پیش ہوں درست کرنے کے لئے ہمیں ان کو خلدہ پیشانی سے قبول کرنا چاہئے اور اچھے کو درست کرنے کی کوشش کرنی چاہئے۔

هندوستان کو ایک متحدہ قومی نظریہ سے دیکھا جائے تو یہ کہا جا سکتا ہے کہ ریلوے نے ہی هندوستان کو ایک قوم کے طور پر ابھارا - صحیح معنوں میں زبان اور گلچر تہذیب

اور پوشاکیں مختلف ہونے کے باوجود بھی ریلوں میں سفر کرنے کے ناطے ہنگال کا رھنے والا جو ہنگالی بولتا ہے - شامل ناڈو کا رھنے والا جو وہاں شامل ہونما ہے ریلوے کے سفر سے اس میں آسانی پیدا ہوگئی کہ ہم ایک دوسرے کے قریب آگئے - اور جہاں ریلوے کے ذریعہ ایک سے دوسری اسٹیٹ یا ایک سے دوسری جگہ سفر کرنے میں آسانی ہے وہاں لاکھوں لوگوں کا یہ ذریعہ ہے روزی کا - ہر کوئی بڑے سے بڑا آدمی کہوں نہ ہو - چھوٹے سے چھوٹا آدمی - غریب آدمی - اس سے فائدہ اٹھاتا ہے - لیکن چاہئے تو یہ دنا کہ اس ریلوے کے محکمہ کو - ادارہ کو اس طریقہ پر چلنا چاہئے کہ جہاں یہ لاکھوں لوگوں کے لئے ذریعہ معیار کا سلسلہ ہے اور عام لوگوں کے لئے سفر کرنے میں آسانی پیدا کرتا ہے اس کو پرافٹ ایبل بنانے کے لئے ہم کو سہرہسلی سوچنا چاہئے - اگر ہم ریلوے میں جو چوری ہوتی ہے یا جو پھسٹ کلاس تکٹ نہیں لیتے ہیں یا قیمریج کے طور پر ہم کو ادالگی کرنی پڑتی ہے تو اگر ہم اسی کو چوک کر سکیں تو ضرور یہ محکمہ پرافٹ ایبل بنے گا - پرافٹ ایبل نہ سہی لیکن کھاتے کا نہیں رہے گا - لیکن اس کا فائدہ صرف ان اسٹیٹ کو ہی نہیں ہونا چاہئے جہاں گزشتہ ۵۰ سالوں میں ریلوے لاکھوں بچھائو گئی ہوں -

[شہری قلام رسول گلر]

ہمارے ایک سانہی - معزز ممبر نے فرمایا کہ ہندوستان میں ریلوے لائن کو ان علاقوں میں لانا چاہئے جہاں کسٹمرکٹ یا تہصہول ہیڈ کوارٹرس ہیں - ہر ایک شہری کی ہر ایک دیہاتی کی یہ خواہش ہے کہ ہمارے شہر میں - ہمارے گاؤں میں لائن ہو - چھوٹی چاہے بڑی لائن کزرنی چاہئے - لیکن پراپرٹیگز ہم کو مقرر کزرنی چاہئے - اگر صوبوں کے کیپٹلس کو ریلوں کے ساتھ جوڑا ہے تو جن اسٹیشنوں میں کیپٹلس کو ریلوے سے نہیں جوڑا گیا ہے تمام ملک میں ان کو پراپرٹی منلی چاہئے - لیکن ہوتا کیا ہے - ہوتا یہ ہے کہ جہاں ریلوے لائنیں ہیں وہاں ان میں دائیں بائیں اضافہ کرتے ہیں اور اس کا نتیجہ یہی نکلتا ہے کہ فارقولنگ ایریاز چاہے وہ منی پور کے ہوں - ناگالینڈ کے ہوں سہوزرم یا کشمیر کے ہوں ان کو آپ نے نہرو انداز کیا ہے - اگر ان علاقوں کی ترقی کا کوئی ذریعہ ہو سکتا ہے تو ریلوے لائن تعمیر اور ترقی کے معاملے میں پہلا ذریعہ ہے - اگر ریلوے لائن آپ کی ریاست میں آپ کے صوبہ میں نہیں آتی ہے تو وہاں روشنی نہیں آتی - کارخانے نہیں ہوتے - وہاں کو پوداوار نہ دوسری اسٹیشنوں میں جا سکتی ہے نہ ترقی کی کوئی چیز وہاں پہنچ سکتی ہے - ٹیکس بڑھائیں گے - کراہے

بڑھائیں گے - اگر آپ نہیں بڑھائیں گے تو ریلوے میں گھانا پڑے گا اور آپ کی لائن بیکار رہے گی - یہ وقت کی ضرورت ہے اور ضرورت کے مطابق آپ کو اضافہ کرنا پڑتا ہے - اگر آپ اس محکمہ کو دوست لائن پر چلائیں تو اس اضافہ کی ضرورت نہیں پڑے گی جو ہمارے کھینٹ کے منسٹر ہیں ان کے بارے میں تو بہت کچھ کہا گیا کہ ڈائنامک ہیں اور جو ہمارے اسٹیشن منسٹر ہیں وہ بھی ڈائنامک لگتے ہیں - خوبصورت ہیں جیسے کشمیر خوبصورت ہے - میں چاہتا ہوں کہ اپنی خوبصورتی کا اضافہ ریلوے میں بھی کریں گے - مجھے اس کی پوری توقع ہے - ابھی سورے دوست سگو صاحب نے کہا کہ ۶۵ کروڑ روپے آپ نے خرچ کرنا تھا ۵۶ کروڑ روپے لگے جنوں سے اودھم پور تک کے لئے اور اس سال آپ نے ایلوکیشن کیا ہے کہ ایک کروڑ روپہ ۶ - ۵ - ۳۵ - ۵۰ سال میں آپ اودھم پور تک ریل لائن نہیں لا سکتے - آپ کو اس کا اندازہ ہونا چاہئے - ایسے لوگ جن کو کشمیر میں پروویکشن ملتا ہے - انسپیکشن ملتا ہے - پاکستان کی طرف سے اور سہاسی طور پر آپ کے لئے وہ سر درد بلتے ہوئے ہیں ان کو فیمل کرنے میں آپ کو مدد ملے گی - ہماری بدقسمتی ہے کہ ہمارا جو نیشنل ہائی وے ہے وہ سال بہر میں تین سہولت بند رہتا ہے اگر

آپ سری نگر تک ریل لائن لانے میں کامیاب رہینگے تو آپ کو فائدہ رہے گا۔ آپ کو ڈیفنس کی طرف بھی زیادہ سے زیادہ پرائیورٹی دینی ہے۔ ڈیفنس کے ذمے آپ کو پتھان کوٹ سے لے کر لداخ لہہ تک جانا پوتا ہے۔ لوگوں کی ہمت چھوڑ دیجئے۔ ۲۰-۵۰ سال سے ڈیفنس ہریو کیلئے جو ایمپونیشن - فوج کھانے پھلے کا سامان جو بیچتا جاتا ہے اسی کو آپ کنکولپٹ کر لیں تو پچھلے سات آٹھ سال میں میں فنڈز کے ساتھ کہہ سکتا ہوں کہ پچھلے سال ہی ہم نے ۲۷ لاکھ روپے کا منافع دیا۔ ہر سال ایک کروڑ کا منافع ملتا ہے جنوں سے ۱۳ لاکھ وزیرتس بنائی وہاں آتے ہیں ناردرن انڈیا سے بیٹوں دیوی کے درشن کرنے کے لئے۔ بمبئی سے - کلکتہ سے - مدراس سے دہلی سے ٹورسٹ وہاں جاتے ہیں۔ وہاں سے ریلوے لائن بنانے سے کھاتے میں اضافہ نہیں ہوگا بلکہ منافع میں اضافہ ہوگا۔ اگر آپ کے پاس سرمایہ نہیں تو آپ بینک سے سرمایہ لیجئے۔ لوگوں سے سرمایہ لیجئے ان سے اٹھا کیجئے اور اس منافع کے کام میں ڈال دیجئے۔ اگر آپ اس ۵۶ کروڑ روپے کی لائن بنانے میں جنوں سے اودھم پور تک لائن بنانے میں کامیاب رہتے ہیں تو مجھے لگتا نہیں ہے کہ آپ کو کھاتا ہوگا۔ اس لائن کا پہلے سروے بھی ہو چکا ہے۔ مہاراجہ پرتاپ سنگھ کے

زمانے میں۔ وہاں پر ریلوے لائن کا اسٹیشن پر پتھر بھی لگا ہوا ہے۔ ہم نے آپ کے ساتھ - رضامندی کے ساتھ یہ فیصلہ کیا تھا کہ ہم کو ہندوستان میں تعمیر و ترقی ملے گی۔ روشنی ملے گی۔ ہمارے پتا مہاتما گاندھی نے کہا تھا کہ ہندوستان کو رگد روشنی کی کرن ملے گی تو کشمیر سے مایکی۔ جب یہ کرن آپ کو کشمیر سے مل سکتی ہے تو آپ کیوں نہیں لیتے۔ کہوں نہیں آپ ریلوے لائن وہاں بناتے۔ ریلوے منسٹر اگر ۴۵ کروڑ کے مقابلے ایک کروڑ وہاں ایلوکیٹ کریں گے تو یہ لگتا ہے کہ یہ ملازموں پر خرچہ ہے۔ ۵۶ کروڑ میں آپ نے ۱۷ سرنگیں بنانی ہوں۔ ۲۰ چھوٹے موٹے پل تعمیر کرنے ہوں۔ آپ دیوی کے ساتھ نہیں کہہ سکتے کہ ہم نے کشمیر میں ایک چھتی بھدا کرنے کا کوئی طریقہ نہیں سچا۔ اس کا نتیجہ یہ نکلتا ہے کہ جیسا مٹو صاحب نے کہا ہے کہ ابھی وہاں سے ایک کروڑ بیٹیاں فروتس کی آتی ہیں لیکن آنے والے ۵ سالوں میں یہ دو کروڑ تک پہنچ جائینگے اور ابھی کشمیر کا سب آٹھ اور دس روپوں میں دہلی میں بکتا ہے۔ ایک طرف تو دہلی میں یہ اتنا مہنگا بکتا ہے اور دوسری طرف ٹرانسپورٹ کی قلت سے کشمیر میں فروتس سو جاتا ہے اور وہاں پر دو ہفتے کے بعد بھی نہیں بکتا۔ ہماچل پوڈیس شاملہ کا سب

[شری غلام رسول کار]

دہلی میں دو تھائی روپیہ کٹو بکتا ہے۔ اس لئے آج ضرورت اس بات کی ہے کہ کشمیر کی طرف توجہ دی جائے۔ اگر کشمیر پسماندہ رہتا ہے تو وہاں پر سیاسی مسئلے پیدا ہوں گے اور اگر سیاسی مسئلے پیدا ہونگے تو ملک کے لئے یہ خطرے کی بات ہوگی۔ اس لئے میں چاہتا ہوں کہ ریلوے کے معاملے میں کشمیر کی طرف پورا دھیان دیا جائے۔ اگر آپ جموں سے اردھم پور کی لائن کو ٹاپ پرائیورٹی نہیں دیتے ہیں تو اس کا مطلب یہ ہے کہ آپ ڈنڈیس کا ٹاپ پرائیورٹی نہیں دیتے ہیں۔ میں تو یہاں تک کہنا چاہتا ہوں کہ کشمیر تک ریلوے لائن بچھانے کے لئے کم سے کم آپ سروے تو کرا لہجئے اور سروے کے لئے توکن کے طور پر ۲۰ یا ۲۵ لاکھ روپے بجٹ میں رکھ دیجئے۔ اس سے کشمیر کے لوگوں کو اس بات کا احساس ہوگا کہ کشمیر تک ریلوے لائن بچھانے کی تھوریز کی جا رہی ہے اور آنے والے ورشوں میں کشمیر ہندوستان کی ریلوے کے ساتھ مل جائے گا۔

اس کے ساتھ ساتھ میں یہ بھی گزارش کرنا چاہتا ہوں کہ پتھان کوٹ سے جموں تک جو علاقے کی ریلوے لائن چلنی ہے اس میں جموں کشمیر کے لوگوں کا بھی حق ہے۔ اس ریلوے

لائن میں بہرتی کرنے میں گر کشمیر کے لوگوں کو نظر انداز کیا جائے گا تو اس کا اثر اچھا نہیں پڑے گا۔ اس لئے آپ کو اس ریلوے لائن میں بہرتی کرنے کے بارے میں سوچنا پڑے گا۔ اگر آپ کشمیر کے لوگوں کو اس ریلوے لائن میں بہرتی کرنے میں ترجیح دیں گے تو اس کا نتیجہ یہ نکلے گا کہ ویلی کے نوجوان وہاں سے نکل کر ایک نئی روشنی میں آئیں گے ان کا ذہن بدلے گا۔ اور ان میں نہا سوچ پیدا ہوگا۔ ان میں ایک نیا طرز فکر پیدا ہوگا۔

میرے کہنے کا مطلب یہ ہے کہ آپ خالی مدھیہ پڑیہیں اور کوالیٹر کا ہی خیال نہیں کریں گے بلکہ کشمیر کا بھی خیال کریں گے۔ آپ بڑے سوچ بوجھ والے ہیں۔ کوالیٹر سے نکل کر آپ کی روشنی کشمیر تک پہنچے گی۔ اگر آپ کشمیر کے لوگوں کو بھی ریلوے کے معاملے میں بہرتی کریں گے تو ان کا طرز فکر بدلے گا۔ میرے کہنے کا مقصد یہ ہے کہ اگر آپ کشمیر کے لوگوں کو بھی ریلوے میں بہرتی نہیں کرتے ہیں تو اس کا نتیجہ یہ نکلتا ہے کہ اس سے لوگوں میں بدگمانی پیدا ہوتی ہے۔

SHRI BISWA GOSWAMI (Assam): Mr. Vice-Chairman, Sir, this Railway Budget has not done any justice to the backward areas.

Sir, I come from the North-Eastern region, the most neglected region of the country. That is the area of Seven Sisters, and there, in most of the States, there is no railway line at all. In Nagaland, there are only 9 km. of Railway line. In Manipur, Meghalaya, Mizoram, Arunachal, there is no railway line at all, and no attempt has ever been made to link those areas by railway lines, Sir, a number of promises, tall promises were made.

SHRI S. W. DHABE: We will continue tomorrow.

THE VICE-CHAIRMAN: (SHRI R. RAMAKRISHNAN): Let him finish. We have still some more time. Please continue.

SHRI BISWA GOSWAMI: Am I to continue tomorrow?

THE VICE-CHAIRMAN: (SHRI R. RAMAKRISHNAN): No. You can conclude today. We have got another five minutes more.

SHRI BISWA GOSWAMI: Sir, various tall promises were made when the movement against foreign nationals was being launched in Assam, and during the peak of the movement various tall promises were made for the development of the railways in that region. But, up till now, nothing has been done, although some projects have been taken up.

I would like to refer to the step-monthly way in which the Railway Ministry is going to fulfil the targets already fixed and the projects already taken up by the Railway Ministry.

For the construction of rail-cum-road bridge at Gogighopa and Brahmaputra the estimated cost is Rs. 485 crores. During the last year only Rs. 1.65 crores were sanctioned; and for the next year only

Rs. 1 crore has been earmarked. I do not know, with this meagre amount when this project would be completed. The conversion of metergauge into broadgauge line from Guwahati to Dibrugarh, the estimated cost is Rs. 10,000 crores. And the amount sanctioned for the coming year is only Rs. 1 lakh. If the funds are allocated in this manner, I do not know when these projects would be completed. Besides these there were demands for construction of train-cum-road bridge at Bihor-maraguri to Silghat; for construction of a bridge at Dibrugarh; and for introduction of a fast moving passenger train in the State of Assam, that is, from Dibrugarh to Dhubri. But, so far no action has been taken to expedite these projects.

In this connection I may also refer to the trains running in the North-Eastern Region. They do not cater to the needs of the local people. Mostly these trains are overcrowded by the Army personnel. We know that a large number of Army personnel are stationed in that region. As a result the local commuters are denied the facility of travelling by trains. Therefore, a fast moving passenger train should be introduced forthwith between Dhubri and Dibrugarh to cater to the needs of the local people.

Then again a local train between Bongaigaon and Guwahati should be introduced for the benefit of the office-goers at Gauhati.

It has been mentioned that conversion of metergauge into broadgauge from New Bongaigaon to Guwahati has been completed. But as a matter of fact, it has not yet been completed. Only the passenger trains are running upto Guwahati. But the goods trains are not running upto Guwahati.

I would also like to mention something about truck owners lobby. They are very powerful in that region. They do not want

[Shri Biswa Goswami]

the railway network to be spread in the far-flung areas because they want to mint money by running the trucks. In the North-Eastern Region the bulk of goods are carried by trucks. We cannot travel by the national highway routes after dusk, because thousands and thousands of trucks will be lined up. They move the trucks only during the night time. In view of this situation the prices of essential commodities in that area are very high. I think perhaps, the Railway Board is influenced by that lobby which is very powerful, because of this the things are moving at a small speed in that region.

I would request the Railway Minister to take up in right earnest the conversion of meter gauge into broad gauge line up to Dibrugarh; the construction of rail-cum-road bridge at Jogighopa; and the construction of another broad gauge line from Pancharatna to Guwahati linking Garo hills, as a top priority. If these projects are implemented in right earnest we can take the advantage of transporting mineral resources from Garo hills to other places. By this not only Assam will be benefited but the whole country can derive benefit.

One minute more. Sir, I would like to say that things that happen in that part of the region are not known in the rest of the country. I would like to refer to one matter. About 790 candidates were selected by the NF Railway Service Commission under the popular category, but arbitrarily the former Railway Minister stopped the appointments, and the matter was referred to the Vigilance Committee, although we know that without following any rules or any procedure, 1,500 persons were appointed at Malda. The matter was referred in the Gauhati High Court and the Gauhati High Court ordered that the persons should be appointed. I do not know what is the fate of the candidates now selected by the Railway Service Commission after proper examination.

Then, Sir, I would like to refer to another thing. During the foreign

nationals movement in Assam, frequent "bandits" were observed, as a result of which the Railway employees could not attend to their duties on certain occasions. For this the Railway administration ordered break in service affecting thousands of employees. I would request the hon. Railway Minister not to be vindictive because the Railway employees are not responsible for the movement they are not responsible for giving the "bandh" call. So the order that was issued imposing a break in service should be withdrawn because thousands of employees are being affected.

Sir, there were some other points, but as there is no time, I would only... -

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): Please conclude.

• SHRI BISWA GOSWAMI: There are so many points. . .

THE VICE-CHAIRMAN: (SHRI R. RAMAKRISHNAN): Your party has already taken its time. I am just allowing you. Please conclude.

SHRI BISWA GOSWAMI : In five minutes justice cannot be done. However, I would request the hon. Railway Minister not to shelve the projects of the north-eastern region. Most of these projects were taken up during the Janata regime. So proper attention should be given to the early completion of these projects—the construction of the bridge at Jogighopa, the conversion of the railway line from Gauhati to Dibrugarh and the introduction of a fast passenger train. (*Time belt rings.*) One minute. The Tinsukia Mail is the only train by which we can travel to Delhi. This time when I was travelling by that train while coming to attend the session, I found that all the first class bogies were overcrowded with Army jawans. They had only second class warrants. They simply jampacked the entire corridor. When the railway ticket collectors were told that they did not possess any first class pass, they simply said, "They belong to Defence; therefore, priority

should be given." As a result of that, the first class passengers could not be served food or breakfast. We were kept prisoners inside our room. We could not go to the bathroom. This is the situation in the Tin-sukia Mail. And that is the only train that connects Delhi with Gauhati. Therefore, steps should be taken for giving special accommodation to the Army men. They should not be asked to travel in civilian compartments. If they require more compartments, the Railway authorities should provide them more compartments. The civilian passengers should not suffer. Then the catering system in the Tinsukia Mail is the worst. The food served in the train is unfit for human consumption. So the catering arrangement should be taken over by the Department at the earliest possible time. With these words, I conclude.

उपासभाध्यक्ष (श्री आर० रामकृष्णन) :
श्री नत्था सिंह अभी आप शुरू कीजिये,

कल आप पूर्ति करेंगे ।

श्री नत्था सिंह (राजस्थान) : उप-सभाध्यक्ष महोदय, मुझे आप ने टाइम दिया है उसके लिये आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ साथ ही साथ जो यह रेलवे बजट सदन के सामने पढा जा रहा है, मेरे पूर्ववक्ताओं ने जो बातें कही हैं...

उपसभाध्यक्ष (श्री आर० रामकृष्णन) :
अब कल आप पूर्ति करेंगे ।

Now the discussion will continue tomorrow.
The House stands adjourned till 11 a.m. tomorrow.

The House then adjourned at six of the clock till eleven of the clock on Wednesday, the 20th March, 1985.