MOTION FOR ELECTION TO THE ADVISORY COUNCIL OF THE DELHI DEVELOPMENT AUTHORITY.

MR. CHAIRMAN: Now, motion for election to the Advisory Council of the Delhi Development Authority. Mr. Ghafoor.

THE MINISTER OF WORKS AND HOUSING (SHRI ABDUL GHAFOOR): Sir, I beg to move:

"That in pursuance of clause (h) of sub-section (2) of section 5 of the Delhi Development Act, 1957 (61 of 1957), this House do proceed to elect, in such manner as the Chairman may direct, one member from among the members of the House to be a member of the Advisory Council of the Delhi Development Authority."

The question was put and the motion was adopted.

STATEMENT BY MINISTER—

CIRCUMSTANCES WHICH NECESSITATED IMMEDIATE LEGISLATION BY THE REQUISITIONING AND ACQUISITION OF IMMOVABLE PROPERTY (AMENDMENT) ORDINANCE, 1985.

MR. CHAIRMAN: Now, the statement regarding Ordinance. Mr. Ghafoor.

THE MINISTER OF WORKS AND HOUSING (SHRI ABDUL GHAFOOR): Sir, I beg to lay on the Table a Statement (in English and Hindi), explaining the circumstances which necessitated immediate legislation by the Requisitioning and Acquisition of Immovable Property (Amendment) Ordinance, 1985. [Place in Library. *See* No. LT-564|85.]

The Deputy Chairman in the Chair.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Now, the Bill for introduction. Mr. Ghafoor:

THE REQUISITION AND ACQUISITION OF IMMOVABLE PROPERTY (AMENDMENT) BILL, 1985

THE MINISTER OF WORKS AND HOUSING (SHRI ABDUL GHAFOOR): Sir, I beg to move for leave to introduce a Bill further to amend the Requisitioning and Acquisition of Immovable Property Act, 1952.

The question was put and the motion was adopted.

SHRI ABDUL GHAFOOR: Sir, I introduce the Bill.

THE BUDGET (RAILWAYS) 1985-86 —(Contd).

THE DEPUTY CHAIRMAN : Now we will take up further discussion on the Railway Budget. Mr. P. Upendra.

SHRI PARVATHANENI UPENDRA (Andhra Pradesh): Madam Deputy Chairman, I rise to offer a few comments on the Railway Budget. While doing so, I am only guided by a desire to see that this largest public undertaking prospers and serves the purpose of providing the necessary infrastructure for the economic and industrial development of the country. Fortunately or unfortunately, there is such a large turn over of the Ministers in 'Rail Bhavan' that there is nothing for the present Ministers to take umbrags or take exception to the comments we make. Whatever we comment upon relates to the past and whether Mr Bansi Lal or Mr Scindia they can always take the plea that they were not there Whatever comments we make for the future, we do now know how long the Ministers will survive, because the turn-over of the Ministers is so long. At least, I wish this efficient team of Mr Bansi Lal and Mr Scindia will continue for a few years so that there will be a continuity in the policies pursued by the Indian Railways. At any rate, people in the Indian Railways and people in general are happy with the exit of the "Minister for Malda Railways", the previous incumbent used to be called, who played havoc with the railway administration.

SHRI R. RAMAKRISHNAN: He did well for his constituency.

SHRI PARVATHANENI UPENDRA (Tamil Nadu): That is why I called him "the Minister for Malda Railways". Ma-

[Shri Parvathaneni Upendra]

dam, on the whole, this railway budget was dull, drab and routine. The Ministers think that the Members do not refer to the previous speeches. But if you read the speeches of the previous Railway Ministers......

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI MADHAVRAO SCINDIA): Madam, this is most unfair.

SHRI PARVATHANENI UPENDRA: I am referring to those who drafted them not to the Ministers. If you read them the same old cliches, the same old explanations and the same old excuses are given for the failures of he Railway administration.

Madam, we are particularly perturbed by the effect of the highest impost of Rs. 495 crores on passenger and freight traffic, which is perhaps the second highest impost in two decades. The Railway Minister has taken the plea that the effect of these imposts is minimal. But I find that on foodgrains alone, though only a 10 per cent surcharge is levied on freight traffic, because of the reclassification of foodgrains, pulses and salt, from 65 and 75 to 80 and 85, from 70 and 80 to 80 and 85 and from 75 and 80 to 80 and 85, that itself will give a net additional revenue to an extent of 15 to 25 per cent And when this 10 per cent supplementary charge is levied on this increase of 15 to 25 per cent on account of reclassification, then the overall increase will be to the extent of 27 to 37 per cent. Therefore, if the Minister takes the plea that the increase is only to the extent of 4 paise or 2 paise, it is not correct.

Similarly, the increase in suburban fares, though it is based on the recommendations of the Rail Tariff Enquiry Committee, should not have been effected so frequently, because there is a particular reason for keeping these fares at a low level. It is part of the social burden borne by the Railways. Because of the congestion in the metropolitan cities, there is need for encouraging people to live in the suburbs. That is the reason why these suburban fares are kept at a low level. And even if you have to unburden yourself of this social burden, it should be done gradually over a number of years. Every year the suburban fares should not be increased.

Similarly, regarding the sleeper charge, though the Minister has said that there will be no sleeper charge for the second night, most of our fast trains cover the distance in one night. Therefore, abolition of the sleeper charge for the second night is an illusory benefit to passengers.

Similarly increasing the circular railway fares in Calcutta by 100 per cent is not proper. There is already an agitation in West Bengal, particularly in Calcutta city, and I hope the Minister will try to revise the fares when he replies to the debate.

Moreover I find that whatever increases are made are not based on any scientific reasoning or calculation, but only ad hoc increases are made—10 per cent, 12½ per cent, etc. It should be on a more scientific basis, on the cost of traffic, etc., not on any ad hoc basis or on the basis of percentages.

Another feature is that this budget is a stagnant budget in the sense that there is no sign of any future development in this. There is no indication of any such things. Only two new railway lines have been included in this budget and I do not know whether it is by coincidence or by design, both the lines happen to be in the State of Madhya Pradesh from which our young Minister of State comes. I do not blame him because all the Ministers have been doing some services to their own States and he can also do that. But while doing so, if he had added a few more lines in other States in the South, East and West, we would have been satisfied. But only two lines have been included in this budget.

Regarding electrification also, only 151 kilometres are sought to be electrified next year. That is also very meagre. And there is no mention of any modernisation plans or new safety measures or passenger amenities or staff benefits in this budget. It is completely silent on these aspects. On the whole, this budget is only a cover-up for the failures of the Indian Railways over the years, and particularly last year. If you see the investment on

the Railways during the Sixth Plan, the Railways spent to the extent of Rs. 9332 crores. It is nearly Rs. 1000 crores. The capital at charge has now increased to Rs. 7567 crores. But if you see the progress of the railways over the years, it is really disturbing. For example, if you take the expansion of track from 1950-51, only 7864 route kms have been added in 33 years. In the entire Sixth Plan only 220 route kms have been added. I do not know what the average comes—may be 44 or 45 kms a year. 962 track kms have been added and only 2148 route kms of the MG were converted into BG. That is the physical expansion which the railways have shown during the past several years.

Similarly, the originating freight traffic remains stagnant at around 200 million tonnes since 1966-67. As regards the revenue earning traffic particularly, it was 210.80 million tonnes at the end of the Fifth Plan. It has increased to only 237 million tonnes at the end of the sixth Plan. The lead of the freight traffic, which was 749 kms in 1979-80, about five years ago, has come down to 734 kms in 1983-84, which is also a bad feature. During this financial year itself, the railways have revised their targets several times. It was anticipated first that they would achieve a freight traffic of 309 million tonnes. They revised it to 284 million tonnes. Again they revised it to 270 million tonnes. And what is sought to be achieved now is only 262 million tonnes. Similarly, there is a fall in suburban traffic and in non-suburban traffic. If you take the total passenger traffic, it was 3503 million pasengers in 1977-78 and it has come down to 3325 million in 1983-84, in spite of the introduction of 200 new passenger trains in the last 18 months. New passenger trains are being introduced but the passenger traffic on both suburban and non-suburban sections is going down. Then, if you see the assets of the railways, there is also deterioration in every respect. You have introduced more than 200 passenger trains in 18 months, but the number of passenger vehicles has come down. In 1980-81 there were 27,434 passenger coaches and their number in 1983-84 was 27,343. There was a decline in the number of passenger coaches. That means, you are not adding any coaches, you are not replacing the overaged coaches and the condemned coaches are still being continued. Similarly, in the case of wagons, their number which was 3,79,771 at the end of the Fifth Plan, has come down to 3,74,756 in 1983-84. The traffic is increasing but the number of wagons is not commensurate with the increase in the traffic. Therefore, there are bottlenecks at a number of places. The railways have planned to acquire 13000 or 14000 wagons a year, but that is not being done. The railways have planned to condemn the defective wagons. They did it in 1981-82 and 1982-83 to the extent of nearly 22000 wagons. But now that policy has also been abandoned.

I will now come to some of the efficiency indices of the railways to show that the railway efficiency has considerably come down during the last few years. One indication is the engine kms per engine day—how many kms an engine covers in day. In 1950-51 a steam engine covered 150 kms, on an average per day, and now it has come down to 80 kms a day. Electric engine in 1977-78 had an average of 406 engine kms Now it has come down to 396. Similarly, on the metre gauge also the performance of the steam locomotives and electric locomotives is less than what it was earlier. Only diesel engines have maintained the required kilometrage.

[Shri Parvathaneni Upendra]

I now come to the speed of the trains. The average speed of the trains has also come down. In regard to the steam engine, the average speed of the steam engine has come down. It was 17.1 km. per hour in 1950-51 and, after 35 years, the progress is that it has come down to 9.45 km. per hour. That is the progress that we have achieved all these years. Similarly, in the case of diesel engines also, the speed has come down. The average speed of electric trains also has come down as compared to 1968-69.

Another important index of the efficiency of the Railways is the wagon turn-round because each day of turn-round means nearly Rs. 500 crores. The wagon turn-round which was 11 days in 1950-51 had decreased to 10 days in 1955-56. But, since then, it has been increasing gradually. It is 13 days in 1983-84 and, on the Narrow Gauge, it is 14.2 days. That means the turn-round has increased which is a very bad index.

Another important thing is with regard to electrification. The Railways are really going very slow. Only about ten per cent of the track today is electrified out of a total of 61,000 route-kilometres. The Railways have got a target of energising nearly one thousand kilometres per year, but that also has not been achieved. Even the lines connecting the metropolitan cities have not been electrified completely. In the Third Plan, only 1,678 route-kilometres were electrified. In the Fourth Plan, it was only 953 kms., in the Fifth Plan it was only 533 kms. and, in the Sixth Plan, it was only 1,187 route-kilometres. Even today, only 26 per cent of the passenger trafic is handled by electric traction and only 25 per cent of the freight traffic is handled by electric traction. Therefore, there are apprehensions, there are some feelings that there is a particular lobby which is in favour of diesel traction only which is operating in the Railway Ministry and which is against rapid electrification. I would like the honourable Minister to take note of it. In the inter-departmental matters, generally the diesel and the electric lobbies are fighting with each other as a result of which, I think, the electrification programme is suffering.

Another important thing is there. The whole railway system is being put to a great stress because of the inadequacy of assets and the inadequacy of expansion. From 1950-51 to 1983-84, there was an increase of 226 per cent in the gross tonne-kilometres. But only 24 per cent increase was there in the locomotives. Similarly, the wagon fleet, as I mention already, is less than what it was in 1968-69. The passenger traffic has increased by 159 per cent since 1950-51, but the number of passenger carrying coaches has increased only by 122 per cent. Similarly, there are heavy arrears in the periodicals overhaul of engines, coaches and wagons. To a large extent, it is because of the inadequate capacity in the workshops. There was a plan to modernise and expand the workshops and there was a loan from some foreign agencies also and that also is not being fully utilised. Only five workshops have been taken up for modernisation and a lot has to be done for their expansion and modernisation. I believe that even the loan given by the World Bank to the extent of 250 million dollars has not been utilised and the World Bank is charging some interests as if the loan has been taken by the Railways themselves. That has to be looked into.

Another important factor with regard to the modernisation of the Railways. Very little progress has been achieved in this regard. The Railways had to go for computerisation of the wagon movements and passenger reservations. Several teams have gone abroad and they have submitted reports. But we have always heard only this: "It is being done; it is being done.". Every Railway Minister's speech contains the same reference: "It is being done; it is being done." I do not know

what the hitch is. Some time back we heard that there was a dispute between the Electronic Corporation of India and the Railways as to who should purchase the computers. But I believe that the new Ministers have taken up this issue and I hope that they would go in for computerisation as early as possible which is very essential to keep track of the wagons and their movements. (*Time Bell Rings*)

Another important thing is that accidents are also on the increase on the Railways. And because safety measures are not fool-proof....

THE DEPUTY CHAIRMAN: If I don't ring the bell, how can I stop your train? (*Interruptions*)

SHRI PARVATHANENI UPENDRA: am going at such a speed as to finish within the time allotted to me.

THE DEPUTY CHAIRMAN: It might not crash...... (*Interruptions*)

SHRI PARVATHANENI UPENDRA: Madam, nearly 14,000 kms renewal is in arrears, and only 1742 kms track has been provided with prestressed concrete sleepers, which the Railways have decided to provide. That also has to be speeded up.

There was a policy to go in for manning of level crossings because a number of accidents have taken place at level crossings. That also is very slow. I believe there was a proposal to import some cranes, accident cranes, from abroad, and there is a talk of a scandal in which the previous Minister was involved. I believe this file is being looked into by the new Minister. I hope if any irregularity has been committed, that should be exposed in public interest. Similarly, greater attention should be given....

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: This is an aspersion cast on the former Railway Minister. (*Interruptions*)

THE DEPUTY CHAIRMAN: You may say: it is alleged. You cannot say that he is involved because you are not sure about it.

SHRI PARVATHANENI UPENDRA: It is rumoured. (*Interruptions*) All right. "It is alleged."

Madam, greater attention should also be paid to the maintenance of infrastructural assets like track, rolling stock and signalling. Because 65 per cent of accidents occur due to the failure of the staff, particular attention should be given to make the staff more safety conscious. There should also be intensive inspection. This is not properly done. There should be more surprise checks, and training of staff, particularly in regard to refresher courses, should be strengthened.

Madam, there is another aspect which is unsatisfactory and that is in regard to passenger amenities. In addition to bad punctuality, you find that a number of coaches do not have the desired amenities in the coaches. They are in a very bad condition because most of the condemnable coaches are still in service. There are no lights or fans in a number of coaches. That has to be attended to. Nobody bothers about them. There are no taps in bath rooms. All these things have to be attended to. Similarly, there is the cleanliness part. It is very bad in a number of stations. The Minister, I believe, has started surprise checks at railway stations in metropolitan towns. But this should also be done on branch lines.

One other area where improvement is urgently needed is in regard to catering. One or two railways are doing well in this respect. From Delhi to Bombay the Western Railway is giving tolerably good food. But if you go to the eastern side, you will find that even the container of the food is so bad that you can't even touch it. Therefore, something has to be done in regard to the improvement of catering also.

One other aspect which has to be taken note of—I do not say that you should go in for retrenchment or any such thing—is that staff costs are going up so steeply. The staff cost in 1983-84 was Rs. 2041 crores. This was exactly double of what it was in 1978-79. It is a very alarming situation. But at same time in regard to amenities to the staff much is to be des-

[Shri Parvathaneni Upendra]

ired. There are a number of areas where improvement is necessary. For example, there is housing. The number of houses meant for the railway staff is less. Educational facilities are not satisfactory. More Central Schools are needed. More hospitals and dispensaries, particularly, mobile dispensaries, are needed, because most of the staff live on wayside stations and they cannot go to the district headquarters or zonal headquarters for treatment. Therefore more mobile medical vans have to be pressed into service.

I am happy that the industrial relations on the Railways are very cordial and satisfactory. But the Minister should take great care to see that this climate is improved. For that, I feel the corporate enterprise group which is there for consultation with the staff representatives on various matters of railway development should be activated, because hardly such meetings take place.

There was an expansion of the CEG to the zonal and Divisional level. But that is not being implemented properly. This group should meet more fr[illegible] the views and cooperation of the staff should be taken for the development of the railways.

Another aspect is in regard to law and order on the railways. There, is a great contradiction in this matter. The real difficulty is the Railway Protection Force which numbers nearly 67000 cannot do anything in this respect except protecting the railway property. The real law and order maintenance is in the hands of the State Government through the GRP. The railways have no control over the GRP. Therefore, something has to be done to have a unified agency. Either the State Governments or the Railways should take over full responsibility in this respect. I believe there should be a way for the Railways to take over the full responsibility because at any rate 50 per cent of the cost of the GRP is borne by the railways. Therefore, it is desirable that some mechanism should be found to take over the GRP by the railways.

Then, one improtant aspect is coal traffic. the coal movement. Coal represents forty per cent of the freight traffic on railways. There are a number of suggestions by the Estimates Committee of Parliament in regard to rationalisation of indents, elimination of ghost indents, preventing diversion of wagons, avoiding transit losses, creation of coal dumps by Coal India, etc. All these suggestions have to be implemented as quickly as possible. And there is one alarming feature of the railway finances or the freight traffic and that is the competition from the road. I find the high profit yielding traffic of the railways has come down from 134.84 lakh tonnes in 1981-83 to 116.31 lakh tonnes in 1983-84. The National Transport Policy Committee has made same valid recommendations in regard to coordination between various types of transport. These have to be looked into. If necessary some areas of short distance passenger traffic can be given to the road transport and the railways should protect the high profit yielding traffic, otherwise, their finances will deteriorate further.

Then, for the progress of any system right planning is necessary and not planning from year to year. There was a corporate plan for the raliways for 15 years which covered the period 1974-75 to 1988-89. It had laid down some strategies to meet the demands of the ever increasing traffic and also definite long-term objectives and investment pattern. I do not know what happened to this plan, whether it has been properly implemented. If not, I suggest that it should be thoroughly revised keeping in view the development and requirements of the railways in the 21st century because the railways are required to move, as per the estimates of the various agencies, nealy 400 to 520 billion passenger kilometre traffic by 2000 AD. Similarly, freight is expected to increase to nearly 500 million tonnes by the end of the century. Therefore, this has to be looked into and proper planning has to be done.

Lastly, there is the administration aspect on which I want to make some comment. There is a lot of *ad hocism* in the administration. Even today two posts of Members of Railways Board are vacant and as many as 11 posts of GMs are vacant. Unless these top posts are filled, there cannot be proper supervision

and control over the administration. Therefore, there should not be any delay in filling-up the top posts. Similarly, frequent changes of the incumbents in various posts should also be avoided. You should have a long-term plan so that an officer could function as GM for at least two years and then as a Member of the Board for another two years; that means, at the stage of appointment as GM the officer should have at least four years to go—two years as GM and two years in the Board. Then there is also need for new Railway Zones. Finally, coming to the State of Andhra Pradesh, I have to say that Andhra Pradesh has been given a raw deal. Even in regard to the existing projects very little allocation has been made, particularly I mention this Kazipet-Secunderabad - Sanatnagar electrification work which is supposed to cost nearly Rs. 27 crores. A token grant of only Rs. 1,000 has been given in this Budget which is very unfair. I request the hon. Minister to see that this work is taken up immediately. Similarly, Guntur-Macherla conversion work also has not yet been taken up. It should also be speeded up. Then, the electric loco shed at Cherlapalli was approved but the Board stopped this work. It should be taken up again. (*Time bell rings*) Similarly, there is a proposal for the electrification of the Krishna Canal-Guntur-Vijayawada section. The estmiate is pending with the Board for a long time. That should also be implemented. There is a long-standing demand for the location of a second integral coach factory at Kazipet. The State Government is prepared to give all the facilities, land, etc. for this factory. I would request the hon. Minister to take note of this. And lastly, for the Nandyal-Erraguntla railwayline, a survey report is already there with the Board. This serves three cement plants in the backward region of Rayalaseema. Therefore, I would request the Minister that this work taken up. (*Time bell rings*)

Lastly, Madam, the Railway Reforms Committee has already submitted 20 Reports so far. They should be examined properly and implemented speedily.

Thank you, Madam.

श्री आनन्द प्रकाश गौतम : (उत्तर प्रदेश) : आदरणीय सभापति जी, आपका मैं हृदय से आभारी हूं जो आपने मुझे आज रेलवे बजट 1985–86 पर अपने विचार प्रकट करने का अवसर प्रदान किया। मैं इस बिल का समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूं। महोदया, इस माननीय सदन में यह मेरा प्रथम भाषण है। मैं सर्वप्रथम माननीय सदन का ध्यान रेलवे मंत्रालय से संबंधित प्रमुख समस्याओं की ओर आकर्षित करना चाहूंगा।

महोदया, जनसंख्या में वृद्धि होने के साथ साथ रेलों द्वारा यात्रा करने वालों की संख्या में निरन्तर वृद्धि होती जा रही है और जिस अनुपात में यात्रियों में वृद्धि होती जा रही है उसी अनुपात में रेलों में भी सुविधा के विस्तार की आवश्यकता है। मैं उत्तर प्रदेश के बाराबंकी जनपद से आता हूं। बंगाल, बिहार और उत्तर प्रदेश के पूर्वी आंचल से आने वाली रेल गाड़ियों में यात्रियों को रेल की छतों पर बैठकर यात्रा करनी पड़ती है : माननीय रेल मंत्री जी से मेरा अनुरोध है कि इस आंचल में चलने वाली गाड़ियों की संख्या में वृद्धि की जाये। वातानुकूलित और प्रथम श्रेणी में चलने वालों के लिये सुलभ सुविधाओं के संबंध में कुछ न कहकर द्वितीय श्रेणी के बारे में मैं कुछ निवेदन करना चाहूंगा मान्यवर, द्वितीय श्रेणी के डिब्बों की सफाई की ओर विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है। इसके अतिरिक्त सुरक्षा की दृष्टि से डिब्बों की खिड़कियों आदि की समुचित व्यवस्था तथा बिजली तथा पानी की व्यस्था की ओर भी अधिक ध्यान देने की आवश्यकता है। शौचालयों की स्वच्छता की ओर जितना ध्यान दिया जाना चाहिये वास्तव में उस पर उतना ध्यान नहीं दिया जा रहा है। इसके सम्बन्ध में मेरा अनुरोध है कि इस दिशा में विशेषरूप से सुधार की आवश्यकता है। महोदया, अब ग्रीष्म ऋतु आ रही है। इसलिये बिजली और पानी की समस्या की ओर विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है। स्टेशन और डिब्बों में पीने के पानी के बारे में प्रायः यह शिकायत रहती है कि वहां पीने का पानी नहीं रहता है। स्टेशनों पर भी देखा जाता है कि वहां जो

[श्री आनन्द प्रकाश गौतम]

नग लगे है वे भी समुचित रूप से उपयोग में नहीं आ रहे हैं। इस ओर विशेष रूप से सुधार की आवश्यकता है और मेरा निवेदन है कि इसमें सुधार किया जाये।

महोदया, लम्बी यात्रा करने वालों को आरक्षण के संबंध में बहुत ही असुविधा का सामना करना पड़ता है। इस संबंध में मैं चाहूंगा कि विशेषरूप से कुछ ऐसे उपाय किये जायें जिससे आरक्षण सुलभ और सुनिश्चित हो सके। महोदया, आपके माध्यम से मैं माननीय रेल मंत्री का ध्यान रेलवे मंत्रालय में अनुसूचित जाति और अनुसूचित जन जाति के आरक्षण की ओर भी दिलाना चाहूंगा। इस नीति का अनुपालन जिस ढंग से होना चाहिये था, वह मेरे ज्ञान एवं विश्वास के अनुसार उस ढंग से नहीं हो रहा है। बहुत बड़ी संख्या में अनुसूचित जनजाति और अनुसूचित जाति के शिक्षित नवयुवक और नवयुवतियां इस आरक्षण की सुविधा से लाभ नहीं उठा पा रहे है। मैं अनुरोध करना चाहूंगा कि रेल मंत्रालय में अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति का जो आरक्षण का कोटा है उसको पूरा किये जाने के संबंध में समयबद्ध कार्यक्रम निर्धारित किये जायें और उसको शीघ्रातिशीघ्र पूरा कराया जाए।

महोदया, रेल दुर्घटनाओं की ओर भी विशेष ध्यान दिये जाने की आवश्यकता है। जब भी रेल दुर्घटना होती है तो उससे प्रभावित परिवार को समुचित सहायता दी जानी चाहिये और यह कोशिश की जाती है ऐसा भी मैं मानता हूं और मेरा सुझाव है कि मृतक के परिवार के आश्रितों में किसी न किसी व्यक्ति को रेल विभाग में सेवा का अवसर दिया जाये तो यह बहुत उपयोगी सिद्ध होगा और यह बहुत जनप्रिय होगा। इस दिशा में विशेष रूप से ऐसा प्रयास किया जाना चाहिये जिससे ऐसी दुर्घटनाओं से बचा जा सके।

इसके अतिरिक्त यात्री सुरक्षा की समस्या पर भी विशेष ध्यान दिया जाना चाहिये जिससे कि रेल गाड़ी में होने वाली चोरी और डकैती तथा इस प्रकार की छोटी छोटी घटनाओं को सुरक्षा मिल सके, और ऐसे छोटे छोटे अपराधों पर रेल में नियंत्रण दिया जा सके।

महोदया, मैं अपने जनपद बाराबंकी के मंत्रियों की समस्या की ओर भी माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। बाराबंकी से आने जाने वाली प्रमुख रेलगाड़ियां जैसे गोमती ऐक्सप्रेस, जयंती-जनता और बाम्बे वा० टी० में बाराबंकी से शायद आ आरक्षण कोटा बिल्कुल नहीं है, एकाध में कोटा है, वह भी एक या दो सीट का है जो बिल्कुल अपर्याप्त है। बाराबंकी एक प्रमुख नगर है। यहां के लोगों को आरक्षण न मिल पाने से लम्बी यात्रा मे काफी असुविधा होती है। माननीय मंत्री जी से मेरा यह अनुरोध है कि इन गाड़ियों में बाराबंकी का जो आरक्षण कोटा है उसको सुनिश्चित करें और उक्त गाड़ियों मे पर्याप्त कोटा निर्धारित किया जाये ताकि वहां के यात्रियों को भी लम्बी यात्रा सुलभ हो सके।

मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान बाराबंकी जनपद से सम्बन्धित एक और समस्या की ओर आकर्षित करना चाहता हूं। बाराबंकी जनपद में जो रेल का स्टेशन है वहां से पूर्व की ओर दो रेल लाइने हैं जिनमें एक गौंडा की तरफ और दूसरी फैजाबाद की तरफ जाती है। इस दोनों रेल लाइनों को पार करती स्टेशन से केवल एक फर्लांग की दूरी पर एक सड़क है जो बाराबंकी नगर से फतेहपुर की तरफ जाती है। दोनों रेल लाइनों के बीच में सड़क की 100 गज की दूरी है, प्राय: ऐसा देखा जाता है कि कोई न कोई रेल का फाटक हमेशा बन्द रहता है जिससे रोड ट्रेफिक दिन में एक दो घंटे चलता होगा बाकी समय बंद ही रहता है और वहां के लोगों को रोड ट्रेफिक के जाम होने से काफी कठिनाई होती है और

छोटे-छोटे वाहन जैसे साइकिल और मोटर साइकिल पर जो लोग चलते हैं वह प्राय फाटक बन्द रहने की दशा में भी फाटक पार करने का प्रयास करते हैं वह प्रायः जिससे कभी-कभी रेल दुर्घटनाएं होती है और इसकी बड़ी आशंका रहती है। मैं यह चाहूंगा कि राड ट्रैफिक को सही रूप से चलने के लिये दोनों लाइनों का नजदीक कर के उन पर एक ओवर ब्रिज बना दिया जाये जिससे रोड ट्रैफिक को भी सुविधा मिल सके और दुर्घटनाओं से भी बचा जा सके, यह मेरा माननीय मंत्री जी से अनुरोध है। इसके अतिरिक्त मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान इस ओर भी आकर्षित करना चाहूंगा कि वातानुकूलित तथा प्रथम श्रेणी के किराये में जो वृद्धि का प्रस्ताव उन्होंने किया है उस संबंध में तो मुझे कुछ नही कहना है परन्तु द्वितीय श्रेणी के किराये के बारे में जो वृद्धि प्रस्तावित की गयी है उसके संबंध में मुझे कहना है कि इससे देश की गरीब जनता को अवश्य कष्ट पहुंचेगा और उसमें जो 50 किलोमीटर की दूरी तक का लाभ अधिकांश लोगों को मिलने की बात कही गयी है वह मैं समझता हूं कि बिल्कुल निराधार है। वह इसलिये कि किसी भी जनपद की सीमा 50 किलोमीटर से ऊपर ही होगी और प्रायः हमारे जिले से जो गाड़ियां पास होती हैं उनमें मैं देखता हूं कि अपनी जीविका को प्राप्त करने के लिये लोग बिहार और पूर्वी उत्तर प्रदेश से लखनऊ या उससे भी आगे जाते है। इन लोगों में केवल मजदूर किस्म के लोग होते हैं। तो मैं यह कहना चाहूंगा कि यह जो 50 किलो-मीटर की दूरी तक छूट दी गयी है, वृद्धि नहीं की गया है इसका लाभ व्यवहारिक रूप से नहीं मिल पा रहा है। इसलिये मैं मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि इस पर वे पुनर्विचार करें और द्वितीय श्रेणी के किराये में जो वृद्धि की गयी है उसको मुक्त करें।

इसके अतिरिक्त ढुलाई भाड़े में भी वृद्धि की गयी है जन उपयोगी वस्तुओं जैसे खाद्यान्न और नमक पर भी वृद्धि की गयी है। मैं यह चाहूंगा कि मानव जीवन में उपयोगी वस्तुओं को जिनसे सीधे उप-भोक्ता प्रभावित होते हैं उनको उस वृद्धि से मुक्त कर दिया जाये। (समय की घंटी)

हमारे सुयोग्य रेल मंत्री जी ने जो 1985-86 वर्ष के लिये रेल बजट प्रस्तुत किया है मैं इन शब्दों के साथ उसका समर्थन करता हूं।

डा० बापू कालदाते (महाराष्ट्र): उपसभापति महोदया, सदन में जो माननीय सभासदों ने अब तक हिस्सा लिया है उनमें से सभी लोगों ने यह बात बार बार कही है और जो गौरव की बात होती है कि भारतीय रेल देश का सबसे बड़ा सार्वजनिक उपक्रम है। यों तो यह देश का सबसे बड़ा सार्वजनिक उपक्रम ही नहीं बल्कि दुनिया का नम्बर दो का बड़ा सार्वजनिक उपक्रम है इसलिये जब हम रेल बजट की तरफ देखते है तो हम सिर्फ इसको किसी एक उपक्रम की दृष्टि से नहीं बल्कि एक महान उपक्रम की दृष्टि से देखना चाहिये। लेकिन जब मैं यह सारा बजट पढ़ चुका तो मुझे ऐसा लगा कि जो महानता की दृष्टि इस मंत्रालय को चाहिये उसका इस बजट में अभाव है। इतने महान उपक्रम के लिए एक अभिक्रमशीलता चाहिये, प्राथमिकताओं की निश्चितता चाहिये। इस महान उपक्रम के लिये एक दार्शनिक दृष्टि चाहिये, लम्बे अर्से की दूरदृष्टि चाहिये लेकिन मैं बड़े दुख के साथ मंत्री महोदय को कहना चाहता हूं कि इन तीनो के बारे में मुझे इसमें पूरा अभाव दिखाई पड़ रहा है। इस समय जो भी सवाल आपने इस बजट में उठाए हैं इन सारे सवालों की तरफ मैं आपका ध्यान नहीं खींचना चाहता हूं। बल्कि इसमें से जो बुनियादी सवाल हैं जो इस देश के विकास के लिये अति आवश्यक है ऐसा मैं खुद मानता हूं, इन्हीं थोड़े सवालों की तरफ मैं आपका ध्यान खींचूंगा। मुझे तो कभी-कभी ऐसा भी लगा कि यह रेल मंत्रालय कोई डी० टी० सी० की व्यवस्थापन की प्रक्रिया चलाने वाला मंत्रालय है। जैसे कि सिर्फ यात्रियो की, यातायात करने वालों के लिये महानगर निगम की जैसी परिवहन व्यवस्था होती है वैसी रेल की कोई परिवाहक व्यवस्था है।

1 P.M.

यह कोई देश के सारे भविष्य के लिए एक नई विकास की प्रक्रिया में एक बहुत ठोस योगदान देने वाली व्यवस्था

[श्री आनन्द प्रकाश गौतम]

है, इसका पता मुझे इस बजट से नहीं लगता है। अगर मैं आपसे यह कहूं कि रेल का काम सिर्फ इतना नहीं है कि रेल व्यवस्था माल ढाने यात्रियों को इधर से उधर ले जाएं, लेकिन अगर सही मायने में कहा जाए तो रेल का सब से बड़ा और महत्वपूर्ण काम इस देश के विकास की जो आधारभूत संरचना है, इस संरचना को बनाने के प्रयासों में सब से अधिक योगदान हम रेलवे से चाहते हैं, खास करके उन इलाकों के बारे में जो अविकसित हैं, जो पिछड़े हुए इलाके हैं, इनके विकास की प्रक्रिया में रेल यदि योगदान नहीं देगी, तो मैं यह बात स्पष्ट करना चाहता हूं कि हम भले ही कितनी भी इस देश की एकता की बात करते रहें जब तक यह जनता की इच्छाशक्ति, जो पिछड़े हुए इलाकों में रहते हैं, इन लोगों की इच्छा शक्ति भी विकास के जरिए अगर कुण्ठित ही रह जाएगी तो देश की एकता की जो भी भावना आप पैदा करना चाहते हैं, वह इस देश में पैदा नहीं होगी।

THE DEPUTY CHAIRMAN: The House stands adjourned till two O'clock.

The Hoouse then adjourned for lunch at two minutes past one of the clock.

The House reassembled after lunch at three minutes past two of the clock. (The Vice-Chairman (Shri R. Ramakrishnan) in the Chair.

डा० बापू कालदाते : उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं इस बजट में पहले ही एक बात कह दूं कि यह बजट सब से अधिक हम लोगों को दुखी इसलिए कर रहा है कि इसमें देश के सारे पिछड़े इलाकों के विकास की प्रगति कुंठित करने वाला यह बजट है। मैं खुद एक पिछड़े हुए इलाके से आता हूं और जब मैंने यह बजट पढ़ा तो जिस ढंग से इन इलाकों के विकास की प्रक्रिया होनी चाहिए उसको मद्देनजर रखते हुए, मुझे लगा कि जो भी इस देश के पिछड़े हुए इलाके हैं इनके ऊपर एक भारी अन्याय इस बजट ने इस समय किया है। उपसभाध्यक्ष महोदय, आप जानते हैं कि समाज में जैसे पिछड़े हुए और वर्गों वर्ण और वर्ग होते हैं और इन वर्णों के लिए हम विशेष सुविधाओं का सिद्धांत लेकर उनकी प्रगति के लिए तथा साथ ही साथ सारे समाज के साथ उनको लाने के लिए जैसा प्रयास किया करते हैं, उसी दृष्टि से पिछड़े हुए भौगोलिक भू-भागों के बारे में भी सोचना होगा और जब तक इन के लिए विशेष सुविधा का सिद्धांत स्वीकार नहीं करेंगे तब तक सारे देश के साथ उनकी प्रगति नहीं होगी। न राष्ट्र के उत्थान में उनका जो योगदान चाहिए, वह योगदान हम लोगों को मिलेगा। जैसा कि विकास के लिए बिजली और पानी खासकर ग्रामीण विकास के लिए हम मानते हैं, बहुत जरूरी है। अगर कोई तीसरा आधारभूत संरचनात्मक काम रेल विकास प्रक्रिया में होगा, तो वह रेल का होगा। जहां बिजली, पानी और रेल का त्रिवेणी संगम हो जाएगा, वहां आपको पता लगेगा कि राष्ट्र के विकास की प्रक्रिया के लिए एक भारी योगदान करने वाले यह इलाके हो सकते हैं। लेकिन उस इलाके के बारे में मैं इस बात को जानता हूं और स्पष्ट कर देना चाहता हूं कि रेल के विकास की प्रक्रिया में योजना आयोग एक रोड़ा बनकर काम कर रहा है। योजना-आयोग के जो पुराने मापदंड है, ये मापदंड हमारे विकास की प्रक्रिया में एक बहुत बड़ा रोड़ा अटका रहे है। इनमें जो दो पुराने मापदंड हैं, एक तो आर्थिक सुदृढ़ एकानोमिकल वायाबिल्टी और दूसरा वित्तीय प्रतिफल यानी फायनेंसियल रिटर्न्स हैं। यह वित्तीय प्रतिफल और आर्थिक सुदृढता के जो दो नार्म्स हैं, यह सब से हानिकारक हैं हम लोगों

के लिए और यह भी साबित हुआ है यह जो प्रोजेक्शन्स देते हैं, वह भी सही नहीं निकलते है । मैं यह दो मिसाल आपको देकर कहना चाहता हूं । यह रोहा-आप्टा, जब कोकण रेलवे का काम शुरू होगा, तब आपको दिखाई देगा कि it has accelerated the growth and development in this particular area of Raigarh. रायगढ़ जैसे पिछड़े हुए इलाके है महाराष्ट्र में और वहां रेल जाने के कारण वहां के विकास की प्रक्रिया गतिमान होगी ।

मैं एक बात और यह कहना चाहता हूं कि मिरज-कोल्हापुर की बात आई थी । उसका सर्वेक्षण हुआ था, उसमे यह कहा गया था कि यह रेल आने के बाद 22 साल में छह प्रतिशत प्रतिफल मिलेगा । लेकिन वास्तविकता यह हैं कि पांच साल के अंदर ही तीस प्रतिशत प्रतिफल रेल को मिलने लगा । यह प्रतिफल और वायाबिल्टि की बात जब तक योजना आयोग हटाएगा नहीं, तब तक यह जो अविकसित विभाग है, उसके विकास में मुझे लगता नहीं कि गति आएगी ।

दूसरी बात, इस देश में मैं देख रहा हूं कि दुनिया के अलग देशों में जो सामाजिक बोझ होते हैं, सोशल बर्डनस हैं, यह सारे सोशल बर्डनस, जो अलग-अलग विभाग होते है, अपने-अपने ऊपर उठाते है लेकिन भारतीय रेल को हद तक देखा है, जो भी सामाजिक बोझ है, वह सारा का सारा रेल के ऊपर डाला जा रहा है । यह सामाजिक बोझ रेल के ऊपर डालने से रेल की जो साधन सम्पत्ति है, वह मर्यादित हो जाती है और मर्यादित होने के कारण भी हम विकास की प्रक्रिया को गतिमान नहीं कर सकते है । इस दृष्टि से एक और बात लगती है कि योजना आयोग इस मंत्रालय को कोई खास दृष्टि मे नहीं देखता है । अगर देखता है, तो सौतेली मां की दृष्टि से देखता है । They should not treat railways on par with other economic Ministries.

जैसे कि अलग मंत्रालयों को देखते है, ऐसा रेल मंत्रालय नहीं दिखाना चाहिये । अगर उसी मंत्रालय की दृष्टि से देखते तो मुझे इस बात की जरूरत महसूस नही होती कि यह रेल का स्पेशल बजट अलग से यहां लाने की जरूरत होती । अगर योजना आयोग कोल, माइन्स या स्टील मंत्रालय के साथ ही जोड़कर रेल को भी सोचता होगा, तो यह बात ठीक नहीं होगी ।

मैं इस बात को मानता हूं कि योजना आयोग को अपनी इस दृष्टि को तुरन्त बदलना चाहिये और यह रोड़ा अटकाने वाली जो नीति योजना आयोग में चल रही है, आप लोग भी, हम तो कहेंगे, लेकिन सदन के सारे माननीय सदस्यो को योजना आयोग के इस रवैये को बदलने के लिये प्रयास करना होगा ।

उपसभाध्यक्ष जी, मैं जिस मराठवाडा से हूं वह सन् 1960 में संयुक्त महाराष्ड मे गया । हम तो पुराने हैदराबाद इलाके के लोग हैं । 1961 साल में मुझे याद है स्वर्गीय चव्हाण जी ने हमारे इलाके में विकास के लिये सारे उद्योगपतियों को बुलाया, भाषण हुए, सेमिनार हुआ और उसमें एक बात उद्योगपतियों ने कही कि जब तक रेल नहीं होगी, ब्रोडगेज कंवर्सन नहीं होता है, तब तक हमारे उद्योग धन्धे यहां आन बड़े मुश्किल हैं । तो उसका कहना रहा आप रेल लाइए, तो उद्योग लाएंगे । हम जब योजना आयोग के पास गये तो वह यही बताते हैं वहां आर्थिक सुदृढता का है, यह फाइनेंसियल, वित्तीय प्रतिफल कब मिलेगा ? यह कहते है कि जब तक उद्योग नहीं, तब तक रेल नही आयेगी । तो हमारे जैसे इलाकों की बुरी हालत यह हो गयी है कि रेल नही है, तो उद्योग नही है और उद्योग नहीं है, इसलिये रेल नही है । इस कारण से सारे विकास की प्रक्रिया कुंठित हो गई है । मैं माननीय मंत्री महोदय से अपील करना चाहता हूं कि एक विशेष सुविधा के सिद्धांत को ध्यान में, मन में रखते हुए जो पिछड़े हुए इलाके है उन के बारे में आप को विशेष कार्यवाही करनी होगी और उन पर विशेष ध्यान देना होगा ।

इस दृष्टि से मैं एक और बात की तरफ आप का ध्यान खीचना चाहता हूं ।

[डा० बापू कालदाते]

इस साल जो हम ने एलोकेशन्स देखें हैं उन से मुझे तो बड़ा डर लग रहा है कि पिछड़े इलाके के लोगों को इस से बहुत ज्यादा क्षति पहुंचेगी। मैं सिर्फ 3 आंकड़े आपके सामने रखना चाहता हूं। एक है न्यू लाइन्स कंस्ट्रक्शन के बारे में, दूसरा है गाज कंवर्जन के बारे में और तीसरा है रोलिंग स्टाक के बारे में, मैं 1984-85 के रिवाइज्ड एस्टीमेट की 1985-86 के जो आर्थिक संकल्प हैं उससे तुलना करना चाहता हूं। अब 1984-85 में नयी लाइन्स के लिये जो रिवाइज्ड एस्टीमेंट है 87 करोड़ 47 लाख और जो प्रेजेंट बजट में रखा है वह है 64 करोड़ 86 लाख। इस के माने इस साल 22 करोड़ 61 लाख कम की मांग की गयी है। दूसरे जो कंवर्जन की बात है उस में रिवाइज्ड इस्टीमेंट 1984-85 का है, 73 करोड़ 52 लाख का और अब आप ने संकल्प किया है 30 करोड़ 4 लाख का। इस के मायने हैं कि 40 करोड़ 48 लाख रुपया आप इस साल कंवर्जन के लिये कम दे रहे हैं। तीसरे है रोलिंग स्टाक की बात जिस से कंवर्जन और नयी लाइनों का काम चलता है। रालिंग स्टाक पर रिवाइज्ड इस्टीमेंट 1984-85 का है 533 करोड़ 70 लाख का और इस साल का संकल्प है 496 करोड़ 88 लाख का। इस के मायने है कि 36 करोड़ और 42 लाख का घाटा और कम अनुदान की मांग आप ने इस में की है और तीनों को समूची दृष्टि से देखें तो हम को इस बात का डर लग रहा है कि इस में सब से बडा नुकसान अगर होगा तो पिछड़े इलाकों का होगा क्योंकि मैं मंत्री महोदय के भाषण का हवाला इस बारे में देना चाहता हूं। मंत्री महोदय का जो भाषण है उस में पेज 6 पर पैरा 8.2 में आप ने जो कहा है उस की तरफ मैं आप का ध्यान दिलाना चाहता हूं। उस में लिखा है कि रिसोंसेज चूकि कम हैं इस लिये हम को सोचना चाहिये और इस के बाद आप ने लिखा हैं कि :

"Recently, we have reviewed a list of such works and it has been decided to drop some of the less important ones from our Works Programme as a part of our strategy to concentrate on projects which can be productive soon."

मतलब यह है कि आप उन्हीं को कम महत्व का कहेंगे जो हमारे पिछड़े इलाके के सारे प्रोजेक्ट्स है उन्हीं को अगर आप कम कर देंगे, कम महत्व देंगे और सारे प्रोजेक्टस ड्रप हो जायेंगे तो मुझे लगता है कि इस से काम नही चलेगा और आप को इस बारे में फिर सोचना होगा। मैं यह इसलिये कह रहा हूं कि मैं एक मिसाल देना चाहता हूं अपने इलाके की। हम को *आजाद हुए 37 साल हो गये और* इस साल महाराष्ट्र को 25वी जयन्ती है। महाराष्ट्र को बने 25 साल हो गये और पिछले 12 साल से लगातार मनमाड परली लाइन का जिक्र यहां रेल अर्थ संकल्प में हो रहा है, लेकिन एक इंच जमीन पर नयी लाइन नहीं बिछायी गयी है और न ही एक इंच लाइन का वहां कंवर्जन हुआ है। अगर 12, 13 साल तक लोग देखते हैं कि उस इलाके के लिये कुछ नहीं होता है तो क्या वहां सब लोगों के दिल मे इस से असन्तोष नहीं पैदा होगा। क्या उन की इतनी मांग भी आप पूरी नहीं कर सकेंगे और क्या ऐसा होने पर उन में अशांन्ति नही पैदा होगी। क्या उन के जीवन की आकांक्षाओं को इसी तरह से कूंठित किया जायेगा और अगर ऐसा होगा तो क्या उन को गुस्सा नहीं आयेगा। मैं नहीं चाहता कि लोग वहां गुस्से में आयें लेकिन जो सरकार का रवैया है कि किसी भी डिमांड को पूरा करने में डिले करना, उस में देरी लगाना, उस को कचरे की टोकरी में डाल देना और उस के बाद and then fi totally the issue distintegrated, it makes people frustrated and the anger due to frustration comes through different types of agitatoin.

मैं नहीं चाहता कि लोग ऐसे किसी काम को करें और न वहां के लोग ही चाहते है कि रास्ते पर आ कर आप लोगों से झगडा करें, लेकिन अगर उन की बुनियादी और छोटी-छोटी मांगों पर 12, 12 साल तक भी ध्यान न दिया जाय तो और कोई दूसरी बात नही हो सकती और मैं आप को आगाह करना चाहता हूं

कि मराठवाड़ा में जिन दो लाइनों का जिक्र हमारे जाधव जी ने किया है। उनको अगर आप जल्दी से पूरा नहीं करेंगे तो उन लोगों को यह लगेगा कि आप हमारा मजाक कर रहे हैं। हम लोगों को वे कहते हैं कि हमारी हालत भिखारी जैसी हो गई है। ऐसी भावना किसी भी समाज में पैदा होना अच्छी बात नहीं है। मैं थोड़ा सा गहराई में जाकर इसका जिक्र करना चाहता हूं। 1973-74 के बजट में स्वर्गीय ललित नारायण मिश्र जी ने पहली बार इसका जिक्र किया। हमारी मांगें तो बहुत सी लाइनों की होती हैं, लेकिन इससे फायदा नहीं होता है। कोई ठोस कदम इसके बारे में उठाया जाना चाहिये और जैसा मैंने कहा, कार्यक्रम और दूरदृष्टि ध्यान में रखना चाहिये। 1973-74 के बजट भाषण में उन्होंने कहा--

I just quote:

"In addition, there are important works of new lines and conversions presently under active consideration of the Government. Some of them are Wami-Chanaka, Manmad-Purli, MG to BG; Miraj-Latur, NG to BG."

हमने देखा कि इसमें कोई रकम नहीं दी गई है। तो जब हमने अपैंडिक्स में देखा तो इसके लिये मामूली सी रकम इसमें रखी गई थी। 1974-75 में मिश्र जी ने कहा--

"I am happy to inform that the earth work is ni progress on Manmad-Purli-Vaijanath conversion."

अब मिराज लाइन का बन्द हो गया, मनमाड पगड़ी का कंवर्शन होगा, लेकिन वहां अर्थ वर्क के नाम पर कुछ नहीं हुआ। अर्थ वही है, वर्क कुछ नहीं हुआ। 1977 तक वहां कुछ नहीं हो पाया। मैं सदन के सामने यह बात गर्व से कहना चाहता हूं जब जनता पार्टी आई तो उसने दूर दृष्टि रखी और अविकसित विभागों के लिये, उन्होंने विशेष सुविधा का सिद्धांत अमल में लाने के लिये कदम उठाए। मधु दण्डवते जी रेल मंत्री थे। उन्होंने सिर्फ वायदाही नहीं किया, काम भी दिया और समयबद्ध पूर्ति का आश्वासन हमको दिया। उन्होंने कहा कि तीन साल के अन्दर मनमाड--औरंगाबाद लाइन का कंवर्शन कर दिया जायेगा हो सकता है कि सरकार में बदल हो जाए लेकिन काम करने वालों मे सत्यता रहना बहुत जरूरी है नहीं तो मुझे लगता है--the entire functioning of the Railway Ministry is on an *ad hoc* basis.

कोई मिनिस्टर आ जाए, अपने इलाकों में सब देखता रहे तो वह हमारी तरफ देखेगा नहीं, तो इससे मुझे लगता है कि आप अगर इस ढंग से देखेंगे तो जो कुछ काम हुआ है, 1978-79 में हुआ। 1980 से लेकर आज तक यह काम ठप हो गया है। इसकी तरफ मैं बहुत अदब के साथ आप का ध्यान खींचना चाहता हूं। अगर इस काम को आप बहुत देर तक रखेंगे तो इससे न आपको फायदा होगा, न उन अविकसित भागों का विकास होगा। इसके सन्दर्भ में मेरे कुछ ठोस सुझाव है।

एक तो मुझे लगता है कि आपके पास पैसे की बहुत कमी है तो आप जिस तरह से रेल चला रहे हैं, लोग कहते हैं कि बड़े-बड़े पवित्र स्थानों में लोग क्रियाकर्म के लिये जाते हैं तो वहां नाई थोड़े होते हैं जो हर एक आदमी को पकड़ लेते हैं और उनकी थोड़ी-थोड़ी हजामत करके वहीं बैठाये रखते है। यही हालत रेलवे की नई लाइन के कंवर्शन के बारे में हो रही है। आपके पास पूजी कम है, लेकिन लोगों को आश्वासन दे रहे हैं और नाई की थोड़ी-थोड़ी हजामत की तरह आप सारी लाइनों पर हजमात करते हैं। . . . (**व्यवधान**)

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव (बिहार) : नाई काम जरूर उसी दिन पूरा करता है, उसको क्यों बदनाम करते हैं ?

डा. बापू कालदाते : हम चाहते हैं कि आप नाई की तरह अधूरा काम न करें। 12 साल से हम बैठे हुये हैं, अभी तक पूरा नहीं हुआ। इसलिये मेरा ठोस सुझाव यह है कि आप पिछड़े हुये इलाकों को प्राथमिकता दीजिये और उनके काम की समय-बद्ध पूर्ति का आश्वासन दीजिये। आप हमको यह बतायें कि मनमाड, मुदखेड, अदिलाबाद जैसी लाइन हम इस समय में पूरा कर लेंगे। ऐसा एक समयबद्ध आश्वासन हम आप से चाहते हैं। मुझे ऐसा लगता है आप नई लाइनों का आश्वासन देंगे और उसमें

[डा० बापू कालदाते]

थोड़ा-थोड़ा खर्च करेंगे तो हमारी जो पूंजी है वह बिखर जायेगी। नई लाइनों की मांग बहुत है और अगर आपको नई लाइनें देनी है तो मेरा आपसे यह कहना है कि पहले आपने जो वायदे किये हैं उनको पूरा करें। मुझे लगता है इससे ज्यादा काम आपके जरिये होगा। अनुत्पादित खर्च कम होगा।

दूसरे मैं एक और बात की तरफ ध्यान दिला कर अपनी बात खत्म करना चाहूंगा। यह बात माल भाड़ा और किराये की हम कई सालों से देखते आये हैं, खासकर उन सालों से जब से आपकी सरकार आई है। हमने एक साल नही देखा जब माल भाड़ा और किराया में आपने बढ़ोतरी नही की।

I think the Government has taken this increase in freight and fare as a soft option.

सबसे मुलायम ऐसा एक ढंग आपनें लिया है जिससे सारा का सारा बोझ लोगों के ऊपर डाला जाये। मैं कहूं 1980–81 में 204 करोड़, 81–82 में 426 करोड़, 82–83 में 294 करोड़, 83–84 में 431 करोड़, और 1984–85 में 114 करोड़ और आज जो हाइएस्ट, जैसा आप कहते हैं कि एक अभूतपूर्व उत्पादन हुआ है, उसी ढंग से इस बजट में भी अभूतपूर्व किराया, माल भाड़ा बढ़ाकर कुछ विक्रमी काम किया है। मैं आप से कहूंगा कि इसमें आप ज्यादा विक्रमी मत बनियेगा, ऐसी प्रार्थना है। इस सदन के एक सम्मानित सदस्य श्री बिरला जी ने कल आपको बहुत बधाई दी इसलिये कि आपने एक बोल्ड स्टेप उठाया है। आपकी हिम्मत के लिये हम आपके शुक्रगुजार हैं। क्योंकि वे लोग जिनको वह रिप्रेजेन्ट करते हैं वे आपकी हिम्मत पर आजकल बहुत खुश हैं। वह जानते हैं कि जैसे एम०आर० टी०पी० और फेरा ए...

श्री रामचन्द्र भारद्वाज (बिहार): इस तरह के आक्षेप किसी व्यक्ति पर नाम लेकर नही लगाने चाहियें।

डा० बापू कालदाते: व्यक्ति का नाम नहीं लिया।

श्री रामचन्द्र भारद्वाज: बिरला साहब क्या किसी मकान का नाम है?

डा० बापू कालदाते: छोड़िये, व्यक्ति के नाम को। अगर आप इसे गलत समझते हैं तो मैं वापस ले लेता हूं। व्यक्ति से हमें कोई मतलब नहीं। हम कभी किसी व्यक्ति के खिलाफ नहीं लड़ते। हम गलत व्यवस्था के खिलाफ लड़ते हैं।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): Please don't digress.

डा० बापू कालदाते: मैं साफ कहना चाहता हूं कि जिन वर्ग का वे प्रतिनिधित्व करते हैं उनके लिये यह बात सही है कि आपने बहुत बोल्ड स्टेप उठाये है और वे खुश हैं। एम०आर०टी०पी० और फेरा जो 20 करोड़ के उपर उद्योगों को आकर्षित करता था उसकी मर्यादा आपने 100 करोड़ तक बढ़ा दी है। इसलिए वे खुश हैं, आप की हिम्मत पर खुश हैं। वे इतना नहीं समझते थे जितना आपने कर दिया। दूसरी तरफ आपने जो छोटे लोग होते हैं उनके ऊपर किराया, माल-भाड़ा बढ़ाकर बोझ डाल दिया है। इस हिम्मत पर कोई कौतुक करे, आपका अभिनन्दन करे तो कहां तक ठीक है, मैं नही समझता। इससे जनता में काफी असन्तोष पैदा हो रहा है मैं चाहूंगा कि आप इसको हटा दीजिये। You mop up the other resources. You have initiated the process of inflationary trends in the country. भाड़ा और किराया मे मुद्रास्फीति की प्रक्रिया को बढ़ावा मिलेगा। आपने तीन हजार से ज्यादा करोड़ का डेफिसिट बजट रखा है। दूसरी तरफ आप भाड़ा और किराया बढ़ा रहे हैं; भले ही कुछ लोगों को यह ठीक लगे लेकिन आने वाले कुछ दिनों मैं इसका पता लग जायेगा कि सारी वस्तुओं की कीमतें बढ़ रही हैं। इसके लिये मैं आपको यह दर्खास्त करूंगा कि यह जो बोझ आपने बढ़ाया है जिससे मुद्रास्फीति के बढ़ने का मुझे डर है इस बोझ को आप तुरन्त हटा दीजिये और कम से कम जो आने वाला बोझ है उससे उनको राहत मिलेगी। ऐसी आप व्यवस्था कीजिये। अन्त में एक गुजारिश करके बैठ जाऊंगा। हम कुछ दिनो से, कुछ सालों से जिस बात की राह देखते आये हैं कि विकास की प्रक्रिया बढ़ती रहे और उसमें

हमारा योगदान होता रहे। जिसमें सारे राष्ट्र के उत्थान का और मुल्क के सब हिस्सों का ख्याल होता रहे। आप हमको इस सदन में इस प्रकार का ठोस आश्वासन दें। अगर आप इस प्रकार का आश्वासन नहीं देंगे तो मैं यह कहना चाहता हूं कि उसका बुरा असर महाराष्ट्र और देश के पिछड़े इलाकों के लोगों पर होगा और उनके असंतोष का मुकाबला आपको करना पड़ेगा।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): Prof. Asima Chatterjee. You have five minutes.

PROF. (MRS.) ASIMA CHATTERJEE (Nominated): Thank you, Mr. Vice-Chairman, for giving me an opportunity to speak on the Railway Budget 1985-86 which, I believe, reflects the future activities of the Railway Ministry. The Indian Railways, as we are aware, are the biggest public enterprise in the country and the main artery of the nation's inland transport. The network of the Railways not only serves to unify the country but also plays a vital role in economic development and industrialisation of the nation. As a matter of national policy, the Railways are required to provide transport of essential commodities on top priority and also to provide concessional transport for all commodities of common consumption by the economically weaker sections of the community. The Indian Railways have this social obligation. Every time a Railway Budget is presented. The passenger fares and the freight rates are increased. The reason given is that the earning is so much and the expenditure is so much and so the income has to be increased by enhancing the fares and freights to make up the deficit and also to meet the expenditure for future development. This process is possible and acceptable because the Railways are a monopoly concern. The steep hike in railway fares and freights in the budget for 1985-86 will cause undoubtedly a severe constraint on consumers, wage-earners and small traders in the metropolitan cities. Due to the increased transport costs, the prices of essential and other commodities are bound to rise. This is simple logic and an axiomatic truth. The reason is quite simple. The transport costs and the prices of commodities are inter-related. The increase in surcharge by 12.5 per cent on all passenger tickets and the 10 per cent supplementary levy on all goods traffic beyond 500 kilometres will cause severe hardships to the common man. Particularly the monthly season ticket fares for second class for various distance slabs will go up by Rs. 3 to Rs. 12, while the first class monthly tickets will be four times the revised second class fares. However, a concession has been made for the youth. In view of the year 1985 being observed as the International Year of the Youth, a concession of 50 per cent in passenger fares in second class for the youth of the age group 13 to 33 years has been given. But even here there is a proviso, that is, provided they travel in groups of a minimum of 10 for distances beyond 1,000 kilometres. The present hike in fares and freights will not only affect the economy of the common man and the country as a whole but will also encourage corruption amongst the passengers and the ticketless travellers. To check this ticketless travel more staff have to be appointed by the Railways, which means additional expenditure for the Railways. So the Railways will have to analyse why there is deficit in the budget. All the passenger trains are not only full but overcrowded and all the goods trains are usually full. So at first sight it seems that the earning cannot be increased. However, to keep the budget deficit at a minimum, it is necessary to analyse systematically why the budget runs into deficit and how this can be compensated. The Railways have to take a close look at this. My question is, are they working at the maximum efficiency? Are the staff giving the outturn that they should give? Is there any proper inspection and supervision in this respect? Then comes the question of utilisation of wagons. The wagons are not fully utilised. The lesser the wagon utilisation, the lesser the earning. Huge expenditure is being incurred in the maintenance and repair of the rolling stock, like coaches, wagons and locomotives because the repair work is not taken up in time. The damaged rolling stock is left as such and the rolling stock being exposed to atmosphere undergoes heavy corrosion and is ultimately rejected as condemned goods which means an irreparable and heavy loss

[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 JANARDHAN POOJARI): Sir, with your permission, I beg to lay on the Table a statement (in English and Hindi) of the estimated receipts and expenditure of the Government of Punjab for the year 1985-86.

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

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

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

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

THE BUDGET (RAILWAYS), 1985—86 Contd.

PROF. (MRS.) ASIMA CHATTERJEE: The inspection of the Railway tracks is not done regularly in order to examining whether the tracks have good life and can cope with heavy traffic density and also for fast moving trains. The life of tracks being fatigued due to strain and stress becomes 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 taken up in time for avoiding unnecessary recurring expenditure. Metallurigal and chemical investigation of all equipments is necessary as this will help to prolong their life 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 JANARDHAN 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. Safety on Railways depends on efficient main-