

## [श्री० स्वामी नायक]

पार्टी की ओर से हमदाद दी और उन्होंने आश्वासन दिया कि आदिवासी लोगों को प्राइम मिनिस्टर रिलीफ फंड से और ज्यादा हमदाद दिलायेंगे। महोदया, मैं आपके माध्यम से सरकार से अनुरोध करना चाहता हूँ कि वहाँ पर तेलंग देशम की सरकार आने के बाद आदिवासियों पर जुल्म करने का काम कहीं न कहीं जरूर होता जा रहा है और उसकी कोई सुनवाई नहीं हो रही है। मैं सरकार से मांग करूँगा कि वहाँ जो जुडीशियल इन्क्वायरी आन्ध्र प्रदेश सरकार के द्वारा की जा रही है, उस इन्क्वायरी पर हथको मक है। मैं चाहता हूँ कि भारत सरकार भी इसके ऊपर इन्क्वायरी करे और प्राइम मिनिस्टर फंड से इन आदिवासियों की मदद की जाये।

इसी तरह से एक डिस्ट्रिक्ट में सुरारम विलेज है जो कि ताल्लुका जडचैरला मल्लकनगर डिस्ट्रिक्ट, वहाँ तीन मौजवान लोभ जिन के नाम, रामसिंह, रामलाल और नापियाँ हैं, वे एक ही कुटुम्ब के हैं वे ताड़ी पीने के बाद दो घंटे के अन्दर मर गए। इस पर कोई सुनवाई नहीं हुई न अपराधियों को अरेस्ट किया गया न उनको सजा दी गई। मैं सरकार से अनुरोध करूँगा कि इसकी जांच की जाए और मुनासिब मुआवजा दिया जाए।

### THE BUDGET (RAILWAYS) 1985-86—

श्री भूषा सिंह (राजस्थान) उप-सभापति महोदया, रेल मंत्री जी ने जो सदन में जो बजट रखा है इस पर चर्चा चल रही है। मैं रेल बजट का समर्थन करता हूँ साथ ही साथ रेल बजट से जो भाड़ा और किराया बढ़ा हुआ है इसका जो पैसा आता है यह रेलवे के विकास में लगता है। मैंने यह देखा है कि रेलवे में इन 35 सालों में काफी विकास हुआ है। मैंने यह देखा है कि दिल्ली से बम्बई बड़ी लाइन लगी है। दिल्ली से बम्बई तक अब विजली की ट्रेन भी कुछ दिन के बाद चलेगी। मैंने यह देखा है कि स्टेशनों का भी सुधार हुआ है। मयूरा स्टेशन मेरे इलाके में पड़ोस में है जो पहले एक

छोटा सा स्टेशन था लेकिन अब मयूरा स्टेशन पहचान नहीं पड़ता है। यह कितना अच्छा बना हुआ है। कोटा का स्टेशन, सवाई माधोपुर, गंगापुर का स्टेशन सब स्टेशन अच्छे बन गए हैं। मैं आपको यह भी बता दूँ कि जयपुर का स्टेशन एक छोटा सा स्टेशन था लेकिन रेलवे के बजट में भाड़े को किराये को जब बढ़ाया जाता है तो उस पैसे को स्टेशनों के विकास में लगाया जाता है। आज जयपुर का स्टेशन आपने चमन बना दिया है अनवर का स्टेशन बना दिया है। उदयपुर और गंगानगर स्टेशनों का सुधार हुआ है। राजस्थान राज्य में काफी स्टेशनों में सुधार हुआ है। रेल मंत्री जी ने यह जो बजट रखा है इस में साढ़े बारह परसेंट किराया बढ़ाया गया है। आपने सैकेंड क्लास और इसके ऊपर दूसरी क्लासों पर भी साढ़े बारह परसेंट बढ़ाया है। मैं यह कहना चाहता हूँ कि इसको मंत्री जी ने बड़ ध्यान से रखा है। मैं मंत्री जी को इस बात के लिए धन्य देना चाहता हूँ। बड़ी चतुराई के साथ रेल बजट रखा है। 50 किलोमीटर तक की आपने छूट दे दी है जो छोटे लोगों और गरीबों के लिए है। लेकिन मेरा कहना यह है कि मंत्री जी यह जो बजट है इस का असर इन छोटे लोगों पर ज्यादा पड़ेगा, ग्राम पब्लिक पर ज्यादा पड़ेगा। आपने बड़ी चतुराई से 50 किलोमीटर तक छूट दिया जिस से ग्राम जनता का ध्यान एकदका डाइवर्ट हो गया कि यह जो 50 किलोमीटर तक की छूट है हम तो इतना ही स्फुर करेंगे लेकिन मैं मंत्री जी से यह निवेदन करना चाहता हूँ यह बताना चाहता हूँ कि राजस्थान से चित्तौड़ से, उदयपुर से, भीलवाड़ा से, बीकानेर से, 12 लाख आदमी यहाँ आपकी दिल्ली में काम कर रहे हैं, मजदूरी का काम कर रहे हैं। यहाँ आते हैं, जाते हैं। इस तरीके से रेल का भाड़ा जो आपने बढ़ाया है यह ग्राम लोगों पर असर करता है। मैं आपसे निवेदन करूँगा कि हिन्दुस्तान में हर प्रान्त से बम्बई, कलकत्ता, इलाहाबाद अहमदाबाद और दूसरे बड़े-बड़े नगरों में मजदूरी के लिए लोग आते हैं। वे

टिकट सेंकड़ क्लास का लेंगे ही जिस पर आपने साढ़े बारह परसेंट किराया बढ़ा दिया है इसलिए उन लोगों पर इसका असर पड़ेगा। आप फास्ट क्लास, ए० सी० सी० फास्ट क्लास, ए० सी० टु टायर, सेकेन्ड क्लास टु टायर के लिए जितना किराया बढ़ा ला कोई फर्क नहीं पड़ता लेकिन यह जो आप सेकेन्ड क्लास पर साढ़े बारह परसेंट बढ़ा रहे हैं इसके लिए निवेदन करूंगा कि इस पर विचार के बड़े धैर्य से विचार कर के इसको आप हटा दें तो बहुत ही अच्छा होगा। मैं अब थोड़ा सा राजस्थान के बारे में बताता चाहूंगा। हिन्दुस्तान में 35 साल में जितनी भी रेलवे में सुविधाएं दी गई हैं वे सब बड़े लोगों को दी गई हैं, केवल 20 परसेंट लोगों के लिए दी है, 80 परसेंट लोग आपकी सुविधाएं से वंचित हैं। आप इस देश में फास्ट गाड़ियां बढ़ा रहे हैं जैसे राजधानी एक्सप्रेस डीलक्स, सुपर डीलक्स, जम्मू-तवी एक्सप्रेस पश्चिम एक्सप्रेस, सुपर फास्ट, सुपर डीलक्स पिक सिटी एक्सप्रेस, अनेक नामों से फास्ट गाड़ियां बढ़ा रहे हैं। इनमें केवल 20 परसेंट लोग सफर करते हैं, आम जनता इन पर सफर नहीं करती है। इसलिए इन पर भाड़ा बढ़ जाता तो कोई दिक्कत नहीं थी। माननीय मंत्री जी आपने इन 35 सालों में यह भी सोचा है कि जब हिन्दुस्तान आजाद हुआ था तो उसकी आबादी 35 करोड़ थी आज वह लगभग 70 करोड़ हो गयी है, दुगुनी हो गयी है। लेकिन फिर भी आम जनता के लिए जितनी गाड़ियां थी जो पड़ने चल रही थीं वहीं पुरानी गाड़ियां आज भी हैं।

मैं वेस्टर्न रेलवे के लिए बताता हूँ। देहरादून एक्सप्रेस चलती थी? कोई और नहीं बढ़ी। केवल एक जनता गाड़ी बढ़ी है। इसके अलावा जितनी भी गाड़ियां बढ़ी हैं इनका स्टोपेज 3 सौ, चार सौ या पांच सौ किलोमीटर से कम का नहीं है। इसलिए मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि ये जितनी भी फास्ट गाड़ियां चल रही हैं ये मुट्ठी भर लोगों के लिए हैं, जनता के लिए नहीं हैं। ये हिन्दुस्तान के 20 परसेंट लोगों के लिए हैं, उनकी सुख-सुविधा और

आराम के लिए हैं। लेकिन आपने आम जनता के लिए, गरीबों के लिए, किसानों के लिए, दुकानदारों के लिए मजदूरों के लिए उनकी सुविधाओं के लिए गाड़ियां नहीं चलाई हैं। इसलिए मैं आपसे यहां निवेदन करूंगा कि मेहरबानी करके माननीय मंत्री जी अपने ठंडे दिमाग से सोच करके आम जनता के लिए कुछ रेलें बढ़ाएं उनके लिए कुछ सुविधाएं बढ़ाएं।

डीलक्स जाती है, सुपर फास्ट जाती है या राजधानी जाती है ये खाली दिल्ली से गंगापुर, रतलाम, बड़ोदा सकती हैं और बम्बई चली जाती हैं। इसमें छोटे लोग कहां सफर करेंगे। जितनी भी फास्ट गाड़ियां जाती हैं ये बड़ी दूरियों पर चली हैं इससे गरीबों, किसानों, छोटे लोगों, दुकानदारों के लिए कोई सुविधा नहीं होगी, यह मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करूंगा।

अब मैं माननीय रेल मंत्री जी से कहूंगा कि हिन्दुस्तान का विकास जरूर हुआ है, मैं इसमें ना नहीं करूंगा लेकिन राजस्थान में छोटी रेल लाइनें हैं। आज 35 सालों के बाद भी राजस्थान का कोई शहर बड़ी लाइन से नहीं जोड़ा गया है दिल्ली से अहमदाबाद गाड़ी चलती है, छोटी लाइन है; दिल्ली से जोधपुर गाड़ी चलती है, छोटी लाइन है, दिल्ली से उदयपुर चलती है, छोटी लाइन है, दिल्ली से बीकानेर गाड़ी चलती है, लेकिन छोटी लाइन पर है, सवाई माधोपुर से जयपुर गाड़ी चलती है, छोटी लाइन है। माननीय रेल मंत्री जी मैं आपसे निवेदन करूंगा कि राजस्थान जो बहुत पिछड़ा इलाका है, रेगिस्तान है उसके लिए कुछ छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में परिवर्तित करने की कृपा करेंगे और इसी साल में इसी बजट में कुछ अपनी योजनाओं में आप राजस्थान को बड़ी लाइनें देंगे।

रेल मंत्री जी से मैं एक और निवेदन करना चाहता हूँ कि जब कभी हम ट्रेन से बम्बई जाते हैं या घर जाते हैं या राजस्थान की टूर पर जाते हैं, रात की गाड़ियों में जाते हैं तो हम देखते हैं कि बेचारे रेल कर्मचारी जो कंडक्टर होते हैं, अटेंडेंट होते

[श्री नत्था सिंह]

हैं जिनकी ड्यूटी पांच सौ किलोमीटर पर बदलती है वे चेक करके डिब्बों में खड़े रहते हैं जबकि हम फस्ट क्लास या जिसमें होते हैं उसमें सोये हुए होते हैं। उनके लिए कोई सुविधा नहीं होती है। उन कर्मचारियों के लिए जो कंडक्टर या और कर्मचारी छोटे से बड़े तक होते हैं उस गाड़ी में रहते हैं उनको कम से कम बैठने की सुविधा होनी चाहिए यह मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करूंगा।

तीसरा अर्ज मैं रेल मंत्री जी से करूंगा कि आपके रेलवे डिपार्टमेंट में जो बारहमासी के रूप में पोर्टर के रूप में या अन्य अन्य रूपों में फोर्थ क्लास के लोग डेलीवेज में काम करते हैं उनको तीन-तीन चार-चार या दस-दस साल हो जाते हैं लेकिन उनको पक्का नहीं किया जाता है जिनकी सिफारिश होती है उनको ले लिया जाता है लेकिन बाकी दस-दस साल तक डेली वेजेज में काम करते रहते हैं। इसलिए माननीय रेल मंत्री से मेरा यह निवेदन है कि उनकी पूरी जांच करा कर पूरी लिस्ट बनाकर कायदे से उनको एंपाईटमेंट दिया जाये और उनको पक्का किया जाये। यह मैं रेल मंत्री जी से निवेदन कर रहा हूँ। अब मेरे राज्य के बारे में रेल मंत्री जी से थोड़ी सा निवेदन करूंगा। मेरे भरतपुर से बयान से शोलपुर के लिए 70 किलोमीटर का टुकड़ा है, उसे बड़ी लाइन से, नई सर्वे करवा कर एक नई लाइन में डाल। वह बहुत खतरनाक एरिया है। अगर उसमें रेलवे लाइन डालकर उसे घोलपुर लेकर जाते हैं तो उससे वहाँ हमें बहुत सुविधा हो जायेगी। वहाँ डकैत एरिया में भी सुविधा मिलेगी। मैं इतना ही कह करके रेल मंत्री जी से पुनः यह निवेदन करूंगा कि आपने कितनी ही देश के अन्दर फास्ट गाड़ी चला रखी हैं। उसमें केवल 20 परसेंट लोगों के लिए, मुट्ठी भर लोगों के लिए ही सुविधा मिलती है। आप देखिए आम जनता की बुरी हालत है। लोग छत पर बैठ कर जाते हैं। डिब्बे में जगह नहीं मिलती है। पोटरियों को लेकर इधर से उधर दोड़ते हैं। उनकी सुविधा के लिए रेलवे बजट में

प्रावधान करें और उनके लिए नई गाड़ी चलाने का कष्ट करें। मैं इतना ही कह करके अपनी बात समाप्त करता हूँ।

श्री सुरेश पचौरी (मध्य प्रदेश) : मैं हम वाइस चैंबरमैन, माननीय रेल मंत्री जी द्वारा 1985-86 का जो रेल बजट प्रस्तुत किया गया है मैं उसका स्वागत करता हूँ, समर्थन करता हूँ। आज की निर्णायक घड़ी में हमारे दोनों रेल मंत्रियों ने इस विभाग को सही तरीके से संभालना शुरू किया है। श्री बंसी लाल जी के पास उम्र और अनुभव है और श्री माधव राव सिधिया जी के पास ऊर्जा और उमंग है। यह समन्वय रेल विभाग के भविष्य को नया आकार देगा, ऐसा मेरा विश्वास है। इस बजट में रेल मंत्री जी ने मध्य प्रदेश को जो योग दिया है, मैं मध्य प्रदेश की जनता की ओर से उनके प्रति हादिक कृतज्ञता व्यक्त करते हुए उन्हें इसके लिए बधाई देता हूँ। युवा वर्ष में युवजनों को जो सुविधाएं दी गई हैं, वह एक स्वागत योग्य कदम है। नए बजट में मध्य प्रदेश में दो नई रेल लाइनों का काम हाथ में लिया जा रहा है। सतना-रीवा ब्राड-गेज लाइन 50 किलोमीटर लंबी और गुना-इटावा ब्राड गेज लाइन 348 किलोमीटर लम्बी है। हमारी दिवंगत नेता श्रेष्ठ इंदिरा गांधी जी ने मध्य प्रदेश के डाकू-अस्त क्षेत्र के विकास के लिए जो घोषणा की थी, गुना-इटावा ब्राड गेज लाइन इस क्षेत्र की प्रगति की स्थापना में विकासात्मक लाइन साबित होगी, यह मेरा विश्वास है।

महोदया, रेल मंत्री द्वारा रेल किराए और भाड़े में वृद्धि किए जाने की सदन के भीतर और बाहर, बहुत पक्षों द्वारा आलोचना की जा रही है। जब हमें किसी चीज के बदले अधिक दाम देने पड़ते हैं तो आलोचना भी सहनी पड़ेगी। लेकिन आलोचना करते समय हमें यह नहीं भूल जाना चाहिए कि रेलवे को अपनी आय और व्यय की जिम्मेदारी स्वयं ही उठानी पड़ती है और विभिन्न प्रकार की निधियों में भी पैसा देना

पड़ता है। रेलवे के प्रशासनिक व्यय में भी काफी वृद्धि हुई है। इसका एक मुख्य कारण रेल कर्मचारियों को मंहगाई भत्ते की कितने दिया जाना है। महोदया, ऐसी आलोचना स्वाभाविक है। फिर भी मैं कुछ बातें आपके माध्यम से मंत्री जी के ध्यान में लाना चाहूंगा कि रेलवे को उसके इन्वैस्टमेंट और ओपरेशन के लिए पूरी वित्तीय मदद नहीं मिलती है, परन्तु उसे स्वयं जेनरेट करनी होती है, खुद के स्रोतों से, न केवल ओपरेशन व सुधार के लिए बल्कि फंडज का भी भुगतान करना होता है। जैसे डैप्रीसिएशन रिजर्व फंड, डिवैलपमेंट फंड, एक्सीडेंट कंपेंसेशन, सेफ्टी एंड पैसेंजर एमेनिटीज फंड हैं। महोदया, मैटीरियल और फ्यूल के दामों में वृद्धि हुई है, एलाउसेज की दरों में भी वृद्धि हुई है। विशेषकर डी० ए० जो स्टाफ को पेयएबल है। उसको देखते हुए और खास कर जब सारे इनपुट्स की कास्ट बढ़ रही हो और एडीशनल ट्रैफिक को हैंडल करने के लिए एडीशनल इनपुट्स की आवश्यकता हो तो यह अपेक्षा करना कि रेलवे फ्रंट एंड फेयर अपरिचित रहेंगे, युक्तिसंगत नहीं लगता है। रेलवे का आधुनिकीकरण स्वागत-योग्य है, जिसमें कि विद्युतीकरण भी शामिल है। कम्प्यूटर बेस्ड ट्रेड अपरेशन, इंफोरमेशन एंड कंट्रोल सिस्टम रेलवे की परफोरमेंस बढ़ाएगा, ऐसा मेरा विश्वास है। कुछ ऐसी भी मदद है, जिन पर बहुत कुछ खर्च करना पड़ता है और रेलवे इसमें कुछ नहीं कर सकती है। जैसे प्राकृतिक विपदा है, रेलवे दुर्घटनाओं में आहत लोगों को क्षति-पूर्ति का भुगतान आदि है। कहीं कहीं बचत भी की जा सकती है और बेकार के खर्च को कम किया जा सकता है। हमारे योग्य रेल मंत्री जी इस ओर ध्यान देंगे।

इस समय रेलवे के कार्य-चालन व्यय को 4,435 करोड़ रुपए आंका गया है। रेलवे को इस वर्ष 920 करोड़ रुपए लक्षित निधि में और 260 करोड़ रुपए पेंशन निधि में देने होंगे। अनेक विशेषज्ञ समितियों ने यह सुझाव दिया है कि रेलवे को अपनी बढ़ती हुई लागत

को ध्यान में रखते हुए समय-समय पर रेल किराए में और भाड़े में वृद्धि करते रहना चाहिए। परन्तु ऐसा न कर के इन प्रस्तावों को संसद के अनुमोदन के लिए प्रस्तुत किया गया है। गत दो वर्षों में रेलवे की लागत में 28 फीसदी की बढ़ोतरी हुई है और एसकलेशन फार्मुले के आधार पर रेलवे को अपने किराए और भाड़े में 22 प्रतिशत की वृद्धि करनी चाहिए थी। परन्तु रेल मंत्री जी ने भाड़े में केवल 10 प्रतिशत की वृद्धि का और यात्री किराए में साढ़े 12 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव रखा है। रेल भाड़े में 10 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित करते समय जनसाधारण की आवश्यकताओं को मद्दे-नजर रखा गया है और 50 किलोमीटर तक की यात्रा के लिए किराए में कोई वृद्धि नहीं की गई है। इस संबंध में मेरा विशेष आग्रह है कि इसे बढ़ाकर 150 किलोमीटर किया जाए। 100 किलोमीटर की दूरी तक गन्ना ले जाने वाले किसानों को भाड़े में 33 प्रतिशत की राहत दी गई है। सीजन टिकट के किराये में वृद्धि की गई है। इस संबंध में भी पूरा अनुरोध है कि इस वृद्धि पर पुनर्विचार किया जाये क्योंकि इससे कर्मचारी, मजदूर वर्ग और खासकर के फैंटरी में काम करने वाले गरीब लोग प्रभावित हुये हैं। रेल यात्री किराये और मालभाड़े में वृद्धि को एक ही दृष्टिकोण से नहीं बल्कि इसके सभी पहलुओं पर विचार किया जाना जरूरी है। देखना होगा कि आज वस्तुओं का शोक मूल्य कितना है, जीवन-यापन सूचकांक कितना है और आज की आम कितनी है यदि इन सब बातों को गौर से देखें तो हम पाएंगे कि सेकेण्ड क्लास फेयर की वृद्धि को छोड़कर प्रस्तावित वृद्धि अत्यधिक नहीं है।

महोदया बहुत जल्दी हम 21वीं सदी में प्रवेश करने जा रहे हैं। इसके लिये आवश्यक है कि भारतीय रेल व्यवस्था जो संसार भर में सबसे बड़ी है, एक आधुनिक परिवहन व्यवस्था बने। वर्ष की बात है कि रेलवे में यात्रियों के आरक्षण के लिये कम्प्यूटरों का प्रयोग होने जा रहा है। मैं इस प्रयास का

[श्री सुरेश पचौरी]

स्वागत करता हूँ। रेलवे की आय में इतनी वृद्धि नहीं हुई है, जितनी कि होनी चाहिये थी। इसका एक कारण यह है कि महत्वपूर्ण आवश्यक वस्तुओं को एक स्थान से दूसरे स्थान पर ले जाने के लिये ट्रकों का उपयोग किया जाता है। इस ओर ध्यान दिये जाने की आवश्यकता है ताकि रोडवेज से प्रतिस्पर्धा की जा सके।

महोदया, हमें बुकिंग आफिस के घपलों पर भी अंकुश लगाना पड़ेगा। पुराने जमाने में महाराजा अपनी रियासत में वेश-भूषा बदल कर जाते थे घपलों की जानकारी लेते थे। यह संयोग की बात है कि हमारे माननीय रेल राज्य मंत्री जी न्वालिथर रियासत के भूतपूर्व महाराजा हैं, उन्हें चाहिये कि वे बुकिंग आफिस में जाएँ और देखें कि बुकिंग आफिस में कितने घपले हों रहे हैं।

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री माधवराव विधिया): वेश-भूषा तो बदल चुके हैं।

श्री सुरेश पचौरी: यह हमारा सौभाग्य है। बुकिंग टारगेट तब बढ़गा, जब हम एफिसियेन्सी से काम करेंगे। माल की बुकिंग फास्ट अवलेबल ट्रेन पर करेंगे। हेस्टीनेशन पर पहुँचते ही तुरन्त पार्टी को सूचित करेंगे। सामान की चोरी न हो सके, इस ओर ध्यान देंगे और व्लेम 15 दिनों में सेटल करेंगे। अभी तक ब्लेम सेटल होने में बहुत समय लगता है। एक और बात मैं कहना चाहूँगा।

हमारे माननीय रेल राज्य मंत्री जी क्रिकेट के बड़े शौकीन हैं, अच्छे खिलाड़ी हैं, उन्होंने रेलवे में हैट्रिक की है—हैट्रिक इस माने में कि उन्होंने रेलवे की शेफटी सिक्वोरिटी और पंचगुलटी पर ध्यान दिया है। महोदया, छठी पंच-वर्षीय योजना में मूल कच्चे सामान, अजदूरी, बिजली आदि की दरों में वृद्धि के कारण रेलवे अपने निर्धारित परिव्यय से बड़ा लक्ष्य प्राप्त नहीं कर सकी जिसकी उसने छठी पंचवर्षीय योजना के आरंभ में परिकल्पना की थी। रेलवे के विद्युतीकरण का काम काफी पिछड़ गया है। नई रेल लाइनें बहुत कम बिछाई गई हैं, टूटी पटरियाँ बहुत

कम बदली गई हैं और छोटी और मीटर-गेज लाइनों की बड़ी लाइनों में बदलने का काम बहुत कम हो पाया है। अतः सरकार को चाहिए कि रेलवे की तत्परता से कार्य पूरा करने के लिए समुचित धन दे। रेलवे को चाहिए कि वह रेलवे के विद्युतीकरण, नई रेल लाइनों को बिछाने, पुरानी लाइनों को बदलने और छोटी लाइनों, को बड़ी लाइन में बदलने आदि के लिए 5 या 10 वर्षीय योजनाएं बनाएँ और फिर लक्ष्य के अनुसार चले। आज होता क्या है कि जो काम एक वर्ष में पूरा होना होता है उसे पूरा होते-होते तीन-वर्ष लग जाते हैं। और तब तक उस कार्य की लागत भी तिगुनी हो जाती है।

यदि हम मध्य प्रदेश के लिए मंजूर की गई और वहाँ आरम्भ की गई विभिन्न परियोजनाओं पर दृष्टिपात करें तो पता लगेगा कि वर्ष 1979-80 में इटारसी-आमला-नागपुर की 81 किलोमीटर लाइन को दोहरा करने की स्वीकृति दी गई थी और उसमें अब तक 25-26 किलोमीटर लाइन को ही दोहरा किया जा सका है। 1980-81 में कोटा-चित्तौड़गढ़-नीमच की 222 किलोमीटर लाइन को दोहरा करने में अब तक 9 प्रतिशत ही कार्य हो पाया है। इसी प्रकार अनेक लाइनों को दोहरा करने की जो स्वीकृति 4-5 वर्ष पहले दी गई थी उनका काम में काफी कम प्रगति हुई है। आखिर इसका कारण क्या है। क्या इस प्रकार हम अनुमानित लागत को बनाये रख सकते हैं। सीधा सा उत्तर है, नहीं। तो फिर इस बात के प्रयास क्यों नहीं किये जाते कि काम समय पर पूरा हो और निष्क्रिय और दोषी व्यक्तियों के साथ कड़ाई से निबटा जाये।

महोदया, अभी हाल में रेल दुर्घटनाओं में काफी वृद्धि हुई है। मुझे प्रसन्नता है कि हमारे योग्य रेल मंत्री जी ने इस स्थिति को सुधारने के लिए प्रयत्न किये हैं और एक दस-सूत्री कार्य-वाही योजना आरम्भ की है और वे दुर्घटना क्षतिपूर्ति, सुरक्षा और यात्री

सुविधा-निधि में अधिक धन दे रहे हैं तकि यात्रियों को अधिक सुरक्षा प्रदान की जा सके।

मैं मंत्री महोदय से आग्रह करूंगा कि वह योजना आयोग और वित्त मंत्री से बात करके रेलवे के लिए अधिक धन की व्यवस्था करें ताकि आवृ-निकीकरण के कार्य को गतिशीलता दी जा सके।

बड़े दुख की बात है कि रेलगाड़ियों की संख्या में वृद्धि के बावजूद इससे अपेक्षित आय नहीं हो रही है। बिना टिकट यात्रा को कड़ाई से रोकना होगा। सम्बन्धित व्यक्तियों द्वारा सामान ढोने के मामले में अपनाने जाने वाले कदाचारों को समाप्त करना होगा और उनके साथ सख्ती बरती जानी होगी।

महोदया, मैं मध्य प्रदेश से आया हूँ, मध्य प्रदेश के बारे में निवेदन करना चाहता हूँ। प्राकृतिक सम्पदाओं से भरपूर, खनिज व वन संपदा में अग्रणी हमारा मध्य प्रदेश रेलवे के मामले में अत्यन्त पिछड़ा है। मैं मध्य प्रदेश में रेल मार्ग के बारे में अवगत कराना चाहूंगा। आज पूरे देश में जहाँ 81,460 किलोमीटर लाइन है, वहाँ इस प्रदेश में केवल 5736 किलोमीटर रेल लाइन है। रेलवे विभाग के आंकड़ों के अनुसार 77 किलोमीटर क्षेत्रफल पर 1 किलोमीटर रेलवे लाइन मध्य प्रदेश में है।

लम्बाई के दृष्टिकोण से मध्य प्रदेश में रेल लाइन का औसत प्रति 1000 किलोमीटर पर 12.93 किलोमीटर आफ एरिया है, जबकि राष्ट्रीय औसत प्रति 1000 वर्ग किलोमीटर पर 19 किलोमीटर आफ एरिया है। उपरोक्त आंकड़े बताने का मेरा मकसद यह है कि हमारे प्रदेश को और रेलवे सुविधाएं दी जाएं।

अब मैं भोपाल के बारे में आपका ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा।

(1) भोपाल में नये रेल मंडल

का उद्घाटन वर्ष, 1981 में हुआ था, परन्तु उसकी प्रगति धीरे-धीरे हो रही है। इस तरफ विशेष ध्यान दिया जाय ताकि भोपाल में रेल मंडल के सभी कार्य हो सकें और मंडल रेलवे प्रबन्धक को सारी पावर दी जा सके। साथ ही कोच फैक्टरी का कार्य भी शीघ्र पूरा हो।

1.00 P. M.

(2) क्योंकि भोपाल स्टेशन चारों तरफ से घिरा हुआ है और उस को बढ़ाने के लिए कोई सम्भावना नहीं है और नया हबीबगंज के पास बढ़ रहा है अतः हबीबगंज स्टेशन के पास काफी सुविधाएँ दी जायें ऐसी मेरी प्रार्थना है।

(3) भोपाल से कलकत्ता के लिये कोई सीधी ट्रेन नहीं है। बिहार, वेस्ट यू० पी० और बंगाल के हजारों आदमी यहाँ पर कार्यरत हैं। इसलिये भोपाल से हावड़ा के लिए एक ट्रेन शीघ्र चलायी जाय और यदि यह संभव न हो तो महानगरी एक्सप्रेस को वाया इटारसी, भोपाल, बीना, कटनी, इलाहाबाद चलाया जाय जिस से भोपाल-वासियों को इलाहाबाद और बनारस के लिये सीधी सेवा प्राप्त हो सके।

(4) प्रस्तावित इन्दौर, बंबई एक्सप्रेस वाया भोपाल चलाया जाय क्योंकि भोपाल में बंबई का ट्रेफिक बहुत है।

(5) जब से सावरमती एक्सप्रेस बीना हो कर जाने लगी है भोपाल से बड़ौदा अहमदाबाद जाने वाले पैसेजर्स को बहुत कठिनाई हो रही है। इसलिये एक थू कोच भोपाल से अहमदाबाद के लिये चालायी जाये।

(6) भोपाल से छत्तीसगढ़ का कोटा बहुत कम है। इसलिये छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस को 21 बोगी की सुपरफास्ट ट्रेन बनाया जाय और कम से कम पांच बोगियाँ भोपाल बिलासपुर के मुसाफिरों के लिये आरक्षित की जायें।

[श्री सुरेश पंचोरी]

(7) भोपाल से ए० सी० और टू टायर और फस्ट क्लास में आरक्षण कोटा बहुत कम है, खास तौर से दिल्ली व बम्बई जाने वाली गाड़ियों में। मेरी प्रार्थना है कि इस को बढ़ाया जाय।

उपसभापति : और कितना बाकी है। आप कितना समय लेंगे।

श्री सुरेश पंचोरी : मैं भोपाल के बारे में एक बात और कहना चाहूंगा कि भोपाल रेलवे स्टेशन जहरीली गैस की बपेट में था और वहां उपस्थित यात्रियों रेलवे कर्मचारियों की जो जन और धन की हानि हुई है वह वास्तव में एक दिल दहला देने वाली घटना है। मेरा निवेदन है कि जो दुर्घटना के दौरान रेलवे कर्मचारी मृत हुए हैं, रेल बजट में से कुछ राशि उन के परिवार वालों के लिये निर्धारित की जाए रेल कर्मचारी जहरीली गैस कांड से बोमार हुए व प्रभावित हुए हैं उन्हें भी कुछ राशि राहत के रूप में रेल बजट से स्वीकृत की जाय। जो बच्चे अनाथ हो गये हैं उन की शिक्षा और सेवा और जीवन निर्वाह रेलवे विभाग अपने खाते में ले और उन के रोजगार की गारंटी दे।

इन शब्दों के साथ मैं इस रेल बजट का पुरजोर समर्थन करता हूँ।

The House stands adjourned till 2 o'clock.

The House 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 ft. Ramakrishnan) in the Chair.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): Now we

continue with the discussion on the Railway Budget. Mr. O. J. Joseph. The hon. Member will speak in Malayalam.

\*SHRI O. J. JOSEPH (Kerala):  
Vice Chairman, Sir.

When I went through the Railway Budget I had a feeling that the harsh imposts which the newly elected Government has imposed may be a gift to the people for voting this Government to power with generous support from the people only recently. Even today's newspapers carry reports about price rises especially in Delhi. The Government is trying to make it out that the price rise consequent to the budget proposals will be only marginal. But it is as clear as the daylight that the 12.5 per cent passenger fare hike and 10 per cent hike in freight charges along with the business communities profits at least an increase of 25 per cent in the prices of all essential commodities will be the outcome. I do not know how the Government can claim that this is something negligible. This is the reward the people are getting for their generous support to this Government. That is why I do not hesitate to call it an anti people budget. Another thing which the Government expects with these proposals is that they will be able to make up the short fall in the working expenses of the Railways. This Railway budget alongwith, the general budget, I am afraid, would subject the country to unbearable inflationary pressures. Before the year is out, the Government, I have no doubt, would have to come with new tax burdens. Already the cost of coal, petrol, diesel, electricity and steel has increased. All this would affect the operation cost of the Railways also. Under the cover

English translation of the original speech delivered in Malayalam.

of the hike in rail fare and freight charges the Ministers of other departments would also take advantage to put more tax burden on the shoulders of the common man. That would affect the railways again. It is a vicious circle. Therefore, taking the railway budget and the general budget together, we can find that this is an anti-people budget.

Now by way of relief what they have done. One has to pay higher charges for the sleeper coach for the first night, slightly less for the second night and the third night is spared from the hike. But how many people are there who would have to spend *more* than two nights in the trains. There is no question of spending more than two nights in trains except in a few trains from Kanyakumari to Kashmir or Assam. Therefore this is nothing more than a sugar coating and would not give any real relief to any body.

Sir, it is proposed to import a few 4500 horse-power locomotives incorporating the latest technology available in the world which would pull 75000 tonnes of load. Only the ongoing projects would be completed. No new projects would be taken up. When we import the new engines how can we make sure that the rupee value would remain the same and there would be no cost escalation. The import therefore may cost us more than we estimate. Another serious point which we have to consider is that whether our railway tracks which were laid during the British regime, would be able to sustain the new engines proposed to be imported. With the new engines on the old tracks, perhaps no day will pass without a serious rail accident. Therefore we must give priority to manufacture

of such locomotives indigenous to suit our own requirements and capacity. That would save us a lot of precious foreign exchange and also generate employment opportunities for our unemployed youth. But unfortunately the Government is pursuing a wrong policy in this regard and I do not know where this will lead the country. Instead of starting many projects here and there without completing them in time, wasting money without any return, it would be always better to take up fewer projects and complete them according to schedule.

Sir, our population is always on the increase. Perhaps the rail accidents might help reduce the population. Our industries are growing. But I would like to know what plans the Government have to develop the railways to meet these ever increasing requirements. How many kilometers of new railway lines have been laid during the last 33 years- Sir, you will be surprised to know that only 7864 kilometers of new railway lines have been built in the country during the last 33 years. This is not enough to meet a fraction of our requirements. According to Government's own statistics, all the available coaches are not in use. Even if we make use of maximum number of 37946 coaches, each coach is carrying 237 persons when the total number of passengers are 9 million per day. If this is the situation we can find how overcrowded our trains are. Then there is nothing surprising if the people have to travel on the roofs of the coaches, if thefts and dacoities and other crimes take place in the trains.

Sir, what has happened after the last budget? They could almost meet the expected revenue. But the passenger fares did not come upto their expectations. Most of their



[Shri O. J. Joseph] last years expectations were belied. What is the guarantee that the same story would not be repeated again. Our economic situation is certainly not encouraging.

Sir, Rs. 450 crores were earmarked for electrification during the 6th plan. Only 254 crores were actually spent. they could cover only 1180 kilometers out of the target of 2500 kilometers. Thus we can find that they could not fulfil any of their targets. They proposed to take up 1400 kilometers for renewal. What actually completed was only 6796 kilometers, not even half of the target. The estimated cost was 500 crores. But Rs. 774 crores were actually spent for a job which remains half unfinished. Thus we can find that the execution of projects during the 6th plan was not carried out satisfactorily. Even today the position is not very promising.

Sir, it has been the consistent policy of our railways to look after the interests of its high officials generously and lavishly and to ignore or neglect the genuine demands of the low paid employees. During 1950-51 when there were 2300 A & B class officials in the railways, in 1984 their number was 12000. The number of O Class employees went up from 223500 to 778000. The number of D Class employees has gone up from 687800 to 803300 only A & B Class have gone up by 7 times, C Class by 3 times and D Class by 50 per cent only. Thus we can find that they have been squandering away the resources for the maintenance of the high officials while-totally neglecting the needs of the poor employees. Why it is so? Certainly it is an approach motivated by class interests. This approach must definitely change. Sir, there

are 20000 canteen employees who have not been regularised. There is a large number of casual workers. Why they have not been regularised?

Now Sir, about accidents. Accidents take place due to human failure, mechanical failure, etc. Sir, in the Byculla accident in November 1984, 25 persons lost their lives. The accident was reported to be due to mechanical failure. Sometimes brakes fail, sometimes even guards are missing. Therefore I would like to ask that in such a situation especially when the tracks are old and obsolete, what would happen if the new locomotives with 4500 horse-power are introduced on our railways.

What about stores purchase? If it was 30.00 per cent of the total revenue earlier, now it has gone upto 40.33 per cent. Why has it gone up so much? We can't find there is no proportion between the revenue earned and the expenditure on stores purchase and maintenance of high officials.

Sir, the Minister claimed in his speech that the industrial relations in the railways are very smooth. I do not know when it would explode. There have been innumerable dharanas in the country and at the Boat Club by the railway employees recently. If they are keeping quiet now, it may be for other reasons. Therefore if the Government is complacent about the labour relations, I do not hesitate to say that they are terribly mistaken and the situation might explode at any time.

Sir, this budget has done great injustice to the people of Kerala. We are the people who constitute the highest percentage of railway users. We are the people who have

to depend most on the railways for transportation of food and other essential commodities from the north and other parts of the country. Sir, we have our own commodities and items like coir products for the export of which we make maximum use of the railways. This budget while increasing the price of commodities we import from outside the state, is at the same time decreasing the prices of our agricultural produces which we have to export. Therefore I would not hesitate to call it an anti-Kerala budget.

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

SHRI O. J. JOSEPH: Yes, Sir, there was earlier a policy called freight equalisation on exports of steel and coal etc. from Bengal and Bihar. If steel and coal were to be made available everywhere at uniform prices, then it follows that other essential items like salt, chilly, coriander turmeric etc. should be made available at uniform prices at all places in the country.

Sir, finally I would like to point out that it was stated in the House today during question hour that the number of users of the electrified ring railway in Delhi is coming down. The reason is that the bus fare is cheaper than the rail fare. Sir, the state has the responsibility, as in the case of education and health care to provide cheap transport service to the people. Therefore whether it is bus or railway, it should not be viewed from the angle of profit or loss. They should be considered as essential public utility services.

Sir, the Emakulam-Alleppey line is the only line given to Kerala. Only an amount of Rs. 20 lakhs has been allotted for that line which is

far short of the estimated cost. When in place of the estimated cost of more than Rs. 29 crores, if a paltry sum of Rs. 20 lakhs has been set apart, how much work can be completed by that money. Similarly for the Alleppey Kayam-kulam line when the estimated cost is Rs. 11 crores, only a token amount of Rs. 10,000 has been given for that project. Sir, Kerala hardly figures in the railway map of the country. Why do they penalise people of Kerala like this? Is it for giving their support to the ruling party's candidates in the recent election to the Parliament. If that be so, I would warn them, it is not good for them. Thank you.

श्रीमंतः तुवा विजय जोशी (महाराष्ट्र)  
माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, माननीय  
रेल मंत्री चौधरी बंसी लाल जी और  
सिधिया जी को संतुलित रेलवे बजट  
पेश करने के उपलक्ष में अभिनन्दन  
करती हूँ। 50 किलोमीटर के ऊपर  
की यात्रा पर साढ़े बारह परसेंट सरचाज  
लगाया गया है इससे टिकटों के मूल्य  
बढ़ जाएंगे, आम यात्रियों पर बड़ा असर  
पड़ जाएगा, इसमें कोई शक नहीं है।  
लेकिन मुझे लगता है कि बिना जरूरत  
लम्बी-लम्बी यात्रा करने वाले जो लोग  
हैं उनको रोकने का अब समय आ गया  
है। ऐसी यात्रा के इलावा आवश्यक  
चीजों के यातायात को अधिक प्राधान्य  
देना जरूरी है। आजकल पेट्रोल, डीजल  
और तेल की तृटि देश में है। इसको  
बचाने की आवश्यकता है। सरकार को  
चाहिए कि पेट्रोल, डीजल और तेल को  
बचाने की भरसक कोशिश करे। इसलिए  
250 किलोमीटर तक जो माल है वह  
ट्रकों में पहुंचाया जाए और दूर-दूर तक  
माल रेलवे से ही पहुंचाया जाए। इस  
प्रकार का बंधन जरूरी है लेकिन इसके  
लिए रेलवे की मार्केटिंग आर्गनाइजेशन  
में सुधार लाने की आवश्यकता है।  
इसके साथ-साथ कोयला, सीमेंट, स्टील  
कम्पनीज के साथ अच्छा कोऑर्डिनेशन  
होना भी जरूरी है। आवश्यक हो तो

## [श्रीमती सुधा विजय जोशी]

रेलगाड़ी तक माल पहुंचाने के लिए रेलवे अपनी फ्रीडर लारीज खरीदे और उनके जरिए से माल रेलगाड़ी तक पहुंचाए। माल के यातायात को इस प्रकार बढ़ाने की बड़ी जरूरत है। बजट में 10 परसेंट फ्रेट बढ़ाया है। किराया बढ़ा कर और फ्रेट बढ़ा कर ही रेलवे पैसा इकट्ठा कर सकती है क्योंकि रेलवे को इसके इलावा आमदनी का कोई साधन नहीं है। लेकिन मेरी राय है कि जहां तक हो, सके फ्रेट नहीं बढ़ाना चाहिए। फ्रेट के बढ़ाने से माल एक जगह से दूसरी जगह पर ले जाना बढ़ा महंगा हो जाता है। इससे व्यापारी गलत फायदा भी उठा सकते हैं। माल ढोने का खर्च जो है वह आम जनता पर डालते हैं। जितना फ्रेट देना पड़ता है उससे 10 गुना वे चीजों के दाम बढ़ाते हैं और अन्त में मंहगाई के बोझ के नीचे आम लोग दब जाते हैं। वैसे तो मंहगाई के कारण जनता पहले ही परेशान हो गई है इससे उनकी परेशानी और भी बढ़ जाती है। सीजन टिकट के दाम भी बढ़ाए गए हैं। बम्बई जैसे शहर में रेलवे ही यातायात का प्रमुख साधन है। खास कर के गरीबों के लिए तो इसके इलावा कोई चारा ही नहीं है। बम्बई के उपनगरों में से बड़ी दूर से कल्याण, अम्बरनाथ और विराट से लोग बी० टी० चर्च गेट की तरफ काम पर आते हैं। दक्षिण या मध्य बम्बई में रहने की जगह इतनी मंहगी है कि वहां कोई जगह लोग ले नहीं सकते हैं और ऐसे लोग दूर दूर रहते हैं जो पैसा नहीं दे सकते हैं इसलिए उनको दूर रहना पड़ता है और ऐसी जगह लेना उनके लिए असम्भव भी है। इन लोगों को जो दूर से आना पड़ता है वे पास खरीदते हैं और यदि उनकी अब पास का ज्यादा पैसा देना पड़ेगा तो उनके घर का बजट जो है वह जरूर अप्रसेट हो जाएगा। मैं आपके जरिए रेल मंत्री जी से प्रार्थना करूंगी कि सीजन टिकटों पर जो मूल्य वृद्धि है उसके बारे में दोबारा विचार करें, दोबारा वह सोचें और उसकी मूल्य वृद्धि हटाएं। मान्यवर, बजट में कुछ

रकम बम्बई की मध्य रेलवे की उपनगरीय सेवा में सुधार के लिए दी गई है। मध्य रेलवे के लिए फंड्स की जरूरत है ही लेकिन उसके साथ-साथ पश्चिम रेलवे की उपनगरीय सेवा में सुधार लाने के लिए भी फंड्स की आवश्यकता है। खासकर चर्चगेट, बोरिवली के ब्रीच सुधार होना जरूरी है। बोरिवली के आगे भी ज्यादा लोकल की जरूरत है इसके लिये भाईदर के लोगों ने आंदोलन भी किया था और कुछ हद तक पश्चिम रेलवे ने उनकी मांगों को पूरा किया था।

उस उपनगरीय रेल के डिब्बों की देखभाल होती है कि नहीं यह भी शक पैदा होता है। कितने ही डिब्बे गंदे होते हैं। खास कर मध्य रेलवे के डिब्बे बड़े ही गन्दे होते हैं। रेलवे इस पर ध्यान दे कि उनकी पूरी तरह से देखभाल हो मरम्मत करने की सुविधा वहां पर हो।

बम्बई की आवादी दिन-ब-दिन बढ़ती जा रही है। उपनगरीय रेलवे को ज्यादा कोचेज उपलब्ध कराने की सख्त जरूरत है। पुरुष, महिला, बड़े बच्चे सब ट्रेन्स में लटक कर यात्रा करते हैं। यह देखने के बाद जो नये-नये लोग बम्बई में आये हैं वे हो सके तो बम्बई छोड़ कर भाग जायेंगे।

मैं पश्चिमी रेलवे का सबरबन रेलवे यूजर्स कमेटी की सदस्या हूँ। हाल ही में जो उसकी बैठक हुई उसमें सेक्रेटरी क्लास महिलाओं का एक डिब्बा बढ़ाने की हम महिलाओं की जो बहुत दिनों से मांग थी वह मंजूर की गई। लेकिन वह पूरी तरह से मंजूर नहीं की गई तीन दरवाजों का जो डिब्बा होता है, वह हमको पूरा नहीं दिया गया। दो दरवाजे तक का ही डिब्बा महिलाओं के लिये ज्यादा दिया है और वह भी पीक आवर्स में दिया है। उसके बदले में जो ब्रेक बैन पीक आवर्स में महिलाओं के लिये रखी गयी थी उसे जनरल कम्पार्टमेंट में बदल दिया गया। हमें पीक आवर्स में तीन दरवाजों का पूरा डिब्बा चाहिए, उसके लिये हमने मीटिंग में बड़ा लड़ाई झगड़ा किया किंतु तीन दरवाजों का डिब्बा हमें नहीं मिला, दो ही दरवाजों का डिब्बा मिला है। इसका कारण यह बताया गया कि डिब्बे पर्याप्त नहीं हैं, पूरे

नहीं है, पूरे नहीं है। तो मैं मंत्री महोदय से प्रार्थना करूंगी कि महिलाओं की जो दर्याय अवस्था है उस पर तरस खाकर ज्यादा डिब्बों की व्यवस्था करें। हमें खुशी है कि हमारी मांग पूरी नहीं लेकिन आधी तो मानी गई और महिलाओं के लिये आधा डिब्बा बढ़ाया गया लेकिन अगर पूरा डिब्बा बढ़ाया गया तो महिलाएं आपको दुआएं देंगी। इसके अलावा मंत्री महोदय, बम्बई उपनगरीय रेलवे के लिये ज्यादा कोचेज की व्यवस्था करें, इसकी जरूरत है, ऐसी मैं उनसे प्रार्थना करती हूँ।

वेस्ट कोस्टल रेल लिंक जिसे हम कोंकण रेलवे कहते हैं इस योजना की पूरी जांच रेलवे मंत्री जी करने वाले हैं। लेकिन पूरी जांच करेंगे या रिवैल्युएशन करेंगे इसका मतलब उसको काटना नहीं हो, इसका ध्यान रेल मंत्री जी जरूर रखें। कोंकण महाराष्ट्र का बहुत ही पिछड़ा हुआ इलाका है यह जब रेलवे से जुड़ जायेगा तो इस की जरूर उत्पत्ति हो जायेगी, यह इलाका जरूर सम्पन्न हो जायेगा, क्योंकि उसमें उत्पादन बढ़ाने की बड़ी क्षमता है लेकिन यातायात के सही साधन खासकर रेल न होने की वजह से वहां उद्योग धंधे नहीं बढ़ते हैं और जो उद्योग हैं वे भी थारे जाते हैं। माननीय रेल मंत्री जी ने सही कहा है कि आज से दुगनी यातायात की सुविधा हमें इस शतक के अंत तक उपलब्ध करानी चाहिये और रेलवे की पूरी व्यवस्था में आमूलचूल सुधार खासकर तांत्रिक दृष्टि से सुधार होने की आवश्यकता है, साधन सामग्री भी बढ़ानी चाहिये। इसलिये इलेक्ट्रिकल लोकोमोटिव का दूसरा कारखाना लगाने की आज आवश्यकता है।

आजकल बम्बई पूना का जो इलाका है वह इंजीनियरिंग उद्योगों का केन्द्र स्थान होने के कारण ऐसा कारखाना इस इलाके में लगाया जाये तो उचित रहेगा। मेरा एक सुझाव है कि बनारस, त्रिपुरा और मद्रास के जो रेलवे के प्रोडक्शन यूनियट्स हैं उन्हें डिपार्टमेंटली चलाने की बजाय उनकी एक पब्लिक सेक्टर कम्पनी बनाई जाये।

मेरा एक और भी नम्र निवेदन है कि फिलहाल जो अलग-अलग पार्लिया-

मेंटरी कमेटी रेलवे के विभिन्न अंगों से संबंधित हैं, क्यों न दोनों सदनों की एक ही ज्वाइंट कमेटी हो जो पूरी रेलवे यंत्रणा पर नियंत्रण रखे इससे डुप्लीकेशन आफ वर्क नहीं होगा। रेलवे ने बड़ी ही प्रगति की है, फिर भी बहुत सारा काम बाकी है और भी प्रगति रेलवे कर सकती है। खुद रेलवे मंत्री महोदय इस बात को मानते हैं। रेलवे का आधुनिकीकरण करने का वह सोच रहे हैं। जैसे कि इंजन और वैगन्स जो हैं इनके डिजाइन में सुधार करना, यात्री आरक्षण सूचनओं का प्रसारण कंट्रोल सिस्टम और अन्य योजनाओं का कम्प्यूटराइजेशन, ये सब बातें जल्दी कार्यान्वित हों ताकि जनता को उसका शीघ्र लाभ पहुंच सके। इसके लिए बड़ी भारी मात्रा में इन्वेस्टमेंट की आवश्यकता है। केवल रिसोर्स नहीं है इसलिए ही यह कार्य रूकना नहीं चाहिए। आधुनिकीकरण के लिए रेलवे डिजाइन एंड स्टैंडर्डाइजेशन ऑर्गनाइजेशन को हाथ बढ़ाना चाहिए। लेकिन लगता है कि नई-नई कल्पनाएं लेकर आगे बढ़ने के लिए आर० डी० एस० ओ० तत्पर नहीं है। मंत्री महोदय, आर० डी० एस० ओ० के कार्य की जांच करें और उसको क्रियाशील बनाएं। रेलवे की पूरी यंत्रणा ईमानदारी से, लगन से और चूस्ती से काम करेगी तो न तो रेलवे को घाटा आयेगा और न ही उसको किराया या फ्रेंट बढ़ाने की नीवत आयेगी। मंत्री महोदय, रेलवे यंत्रणा को पूरी ताकत से क्रियान्वित करेंगे, इसमें मुझे कोई भी शक नहीं है। (धन्यवाद)

SHRI C. HARIDAS (Kerala):  
Mr. Vice-Chairman, Sir, at the outset, I welcome this Budget presented in this 'International Year for Youth' under our youthful Prime Minister's leadership.

Sir, India has the largest railway network in Asia and is second only to the USA for which one must be proud of. A welcome gesture in the Budget is the concession granted to the youths travelling in group of 10 and above

[Shri C. Haridas] between the age group of 13 and 33. But here I wish to request the hon. Minister to reduce the distance from 1000 to 500 kms.

As for the people of Kerala, this railway budget does not offer anything. One wonders whether the State of Kerala really do exist in the map of the Indian Railways, with no projects worth mentioning. It is not out of place to mention here that Keralites employed in every nook and corner of the country make use of the railways frequently and thus offer a huge amount to the coffers. Even in the previous budgets Kerala was totally neglected.

Sir, the much awaited Kutti-puram-Guruvayur line ought to have been included in this budget. Similarly, the Ernakulam-Alleppey-Kayamkulam line also. It was after much concerted efforts did the Railways agree to and conducted the survey of the former mentioned line. Guruvayur, as each of the hon. Members knows, is one of the busiest temple towns of the country and a new railway line to this holy city would be a boon to the pilgrims. It would be befitting to mention here that our beloved and ever remembered late Prime Minister Madam Indira Gandhi was a visitor to this temple.

Here I would like to take the opportunity to invite the hon. Railway Minister to pay a visit to this temple which will also help him to have first hand knowledge for the necessity and early implementation of the line. Same is the fact with the Ernakulam-Alleppey-Kayamkulam line. One of the busiest trade centres in Kerala, Cochin and Alleppey are connect-

ed with international trade market in their respective trades and opening of a new line connecting these two would increase trade, etc. It is to be mentioned here that with the opening of these two much awaited lines, I am sure, the Railways will never be in the red. Yet another major project which Kerala is awaiting anxiously is the Palghat Coach Factory. All the surveys conducted have approved Palghat to be a suitable location for which the State Government has extended all possible help from land, to electricity, to water, etc. With the ever-increasing unemployment crisis and lack of major industries in the State, the opening of this factory, especially in this International Year of Youth, will benefit a large number of youth with employment which will otherwise be one of the biggest gifts to the youth of Kerala for this Youth Year.

Sir, yet another plight of Kerala I wish to point out is that since Independence the only major work happened to have blessed Kerala is the conversion of the Ernakulam-Trivandrum line into broad-gauge. It is a known fact that the Mangalore-Madras line was laid during the British Raj and since then no proper development has taken place, especially between Shornur and Mangalore whereas major improvements have been undertaken upto Coimbatore and even other parts of the Southern Railway and Palghat Division. It is, therefore, presumed that the Railways have totally ignored the plea of those people living in the Malabar region. So is the case with yet another long-standing demand for a Mangalore-Bombay coastal line. The buildings stationing the Railway stations, the poor conditions of the tracks, the

worn-out wagons being hauled on different trains including long-distant ones, no proper facilities at the railway stations as well as in the coaches which ply in this sector are all but few examples. It is, therefore, Sir, the utmost desire of the people of this region for better railway facilities. The newly-introduced long-distance trains all commencing from and terminating at Trivandrum do not carry coaches from Mangalore. It is, therefore, requested that the Trivandrum-Ahmedabad, Trivandrum-Bongaigaon, Trivandrum-Bombay Janata and Kanyakumari-Srinagar express trains should carry a couple of coaches including first-class, wherever possible, connecting them at Shronur instead of Palghat. All these trains, I am to add here, do not carry pantry cars which have put these longdistance passengers into great hardship with no proper and timely food! available. Hence, the pantry cars should be made available in these trains immediately. Similarly, some of the trains do not carry bed-rolls.

Sir, the Malabar region has fit large number of railway crossings and cuttings across the national and state high-ways which have made the road journey a nightmare. As such, a large number of over-bridges have to come for which, I am sure, a huge amount would be needed. Instead of burdening the Railways, I would suggest that once the bridges are oomneted.. the toll system could be introduced which could recover the amount spent on this account.

Sir, above all, I wish to add that the Railways" are the bigeest employer. But their employees,

specially at the lower level are always hard-pressed for want of proper facilities. Their uniform itself is an example which will take us to the old days. With the modern advent, as seen everywhere, these people also might desire for a change in look. Next is their economic backwardness. Better monetary facilities should also be given for their hard labour, as also better welfare measures for the retired ones. Similar is the case of those working on daily wages, specially in pantry cars. I am given to understand that some of them have put in more than ten years of service but still to be made permanent. Those shortfalls should be attended to.

Sir, while concluding, I once again welcome this Budget but for those reliefs sought for Kerala. Thank you, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN  
(SHRI R. RAMAKRISHNAN):  
Shri N. Rajangam the hon. Member will speak in Tamil.

\*SHRI N. RAIANGAM (Tamil Nadu): Mr. Vice-Chairman, Sir, I rise to a few suggestions on the Railway "Budget for 1985-86. Indian Railways are the second largest in the whole world. Realising the vital role that the Railways play in the industrial and economic development of the nation, the Britishers paid initial attention to railway development in India. During the 37 years of our independent existence as a sovereign nation, we have been giving importance to other development rroiects and not to railway development. The development of Railways in free India has not received much attention as it deserves. I hone that at least,

\*English translation of the original speech delivered in Tamil.

[Shri N. Rajangam]

hereafter, irrespective of financial constraints, the Government will give greater stress on railway development in the country. The railway trains should be run wherever the people need because they are the main instrument of national integration.-

Tuticorin is in the southern corner of India. It is the oldest harbour having the tradition of producing pearls from the sea. Now the salt produced in Tuticorin is supplied throughout the country and abroad also. Many industries have come in and around! Tuticorin. There has not been proportionate growth in railways facility from Tuticorin. There is near-crisis situation in transport arrangement in Tuticorin. It will be no exaggeration to say that the Railway communication is still in its pre-1947 era. The Railway Minister and the Hon. Member may argue that during the past 50 years the bus transport has made rapid strides and there are no transport bottlenecks. Sir, it must be borne in mind that the Railways are the bulk carriers and the bus transport cannot substitute Railways. I suggest that there should be Quick Transport Goods Service from Tuticorin to Madras. Similarly, an Express Train should also be run between Tuticorin and Madras.

Tiruchirappalli is centrally located in the State of Tamil Nadu. In Golden Rock we have the biggest railway workshop. BHEL has its big factory near to Tiruchirappalli. There is a day-time! train from Tiruchirappalli to Madras. During the three months of summer the passengers are roasted alive in this train. It was

known as Rock Fort Express. I think now it is called Day Special. I suggest that there should be air-conditioning arrangement in this train. I want the hon. Minister to look into this and do the needful.

Cuddalore is the oldest town in Tamil Nadu. The Britishers landed here and established their first Bond House; it is known as Devanampattinam. This District Headquarters town has not made much development after independence. The Railway line passes through the heart of the town, splitting the town into two parts. Whenever there is movement of trains, the movement on both sides of the traffic comes to a standstill. For 40 years there has been persistent demand from all sections of society for an over-bridge here. I referred to this in a Special Mention speech on this. The Minister gave the assurance that this would be looked into. Previously the excuse of Tamil Nadu Government not having sent the reply was there. Now the State Government has sent its reply also. I demand that in Tirup-papuliyur an overbridge should be constructed immediately. Then only the genuine grievance of the people of Cuddalore will be redressed.

Pondcherry is just 24 kms. from Cuddalore. Pondicherry is the capital of the Union Territory of Pondicherry and Cuddalore is the District Headquarters of South Arcot District. For decades the people have been demanding that Pondicherry and Cuddalore should be linked by a rail route. This has not yet been done. I want the hon. Minister to implement this scheme.

Similarly, the demand for a coastal railway line has been the universal demand. All political leaders have unanimously demanded this coastal line. Though the survey has been conducted, no concrete action has yet been taken so far. From Pondicherry this Coastal Track should link Adayar, Madras *via* Cuddalore, Marakkanam, Mahabalipuram. This is required from strategic point of view also. Whatever might be the capital outlay required for, this line, since it is revenue potential line, this must be taken up for implementation.

Karur-Dindigul BG line was the long-standing demand of the people of Tamil Nadu. This was sanctioned in 1981. The proposed capital outlay was Rs. 52 crores. During the past 4 years, Rs. 7 to 8 crores have been spent. You can imagine how many more years it will take to complete this line with the outlay of Rs. 52 crores, if in four years, here we have spent only 7 crores. During these four years, the cost escalation is of the order of 20 per cent. You can also assess what would be the cost escalation by the time this project is completed. The Railway Minister should ponder over this and completed this project as early as possible by allocating more funds.

Chengleput is the district headquarters. Thousands of people move every day from Chengleput to Madras. Presently there is MG track between Chengleput and Madras. I demand that this should be converted into BG Track. Similarly, a sum of Rs. 3 crores had already been spent for completing the electric traction between Madras and Villupuram. This money seems to have been wasted because the Railways are

running only diesel train now, incurring additional expenditure of Rs. 1 crore. It took four years to complete the electrification project. The non-availability of electricity is no argument. I demand that electric trains should be run between Madras and Villupuram.

Madras is next only to Bombay and Calcutta. It has a heavy past with a proud cultural and historical background. As I mentioned earlier on, the survey was done for having broad gauge line from Madras to Chengleput *via* Tarn baram. This will cease the congestion on this line.

You know, Sir, Rameswaram is the landing point for the harassed refugees from Sri Lanka, just 18 miles away from this place. We have been discussing about the Sri Lanka problems day in and day out. We also know the plight of poor Tamils in Sri Lanka. In order to ensure that the refugees from Sri Lanka reach Ramanathapuram safely, Mandapam and Ramanathapuram should be linked by a railway line. Ramanathapuram is a chronically backward district. From the days of late Shri Kamaraj, efforts have been made to industrialist about this arid zone. From this point of view also, the railway line between Rameswaram and Ramanathapuram is a must, besides giving security to the Sri Lanka refugees. The paucity of funds should not be adduced for undertaking this vital railway line. With this railway line, Ramanathapuram will become the hub of industrial activities.

From Madras to New Delhi we have to travel for 38 hours; in other words we are to be in the train for days. There is no amenity for



[Shri N. Rajangam]

taking both at least for once during this long journey, particularly during summer months. This amenity must be provided by the Railways.

There is a long standing demand for railway line between Hosur-Krishnagiri-Tiruvannamalai. Communications have been exchanged between different authorities about this line' without any tangible result. This track should be laid without further delay.

There are 22 Zonal Railways in the country. There are no General Managers in 11 Zonal Railways. It is astonishing that in Bombay and Madras Zones there are no General Managers. In Secunderabad, Calcutta and Gorakhpur, the General Managers have not been appointed. In 50 per cent of the Zonal Railways there are no General Managers. How can you expect the Zonal Railways to function effectively without the General Managers. The hon. Minister of Railways must take steps to fill up these posts of GMs immediately in the interest of efficient working of Zonal Railways.

As I had mentioned earlier, from Madras Harbour to Tambaram we have the) MG electric track. This creates numerous problems for the workers who commute on the electric train. If the workers are unable to reach even after 12 PM, how can they come to their place of work next day? In 1981 a survey was conducted for BG track between Madras Harbour and Tambaram. Immediate steps should be taken for converting into BG track the Madras Harbour to Tambaram MGline.

The country will be the loser if electrification programme is stopped. The Railways cannot say that some electrical equipment is not working and hence electric train cannot be run. Though there is electric traction between Arakkonam and Katpadi, no electric train is running now. Similarly, many times the Minister of Railways has assured that there will be electric line between Jalarpettai and Bangalore. Till today this has not come about. This must be taken up for implementation. Karur-Dindigul-Tuticoin BG line has not been. ...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): You have, referred to this earlier. Please take up some other point.

SHRI N. RAJANGAM: In regard to Palarpet-Bangalore electrification the following is the answer given to a question:

"The electrification of Jalarpet-Bangalore line has been deferred for the time being due to inadequacy of resources. The question of execution of the project will be considered when funds become available after meeting the requirements of other high priority projects".

Let it not be taken in 1985-86. But, it must be taken up for execution at least in 1986-87. The solemn assurance of the hon. Minister must be implemented.

As a Member of the Estimates Committee, I have travelled far and wide in the country. Wherever I have gone, from Kanyakumari to Himachal Pradesh, from Orissa to Gujarat, I find that the bus transport has not developed as it has happened in Tamil Nadu. Tamil Nadu occupies a pre-eminent place in Bus transport. The other States

can as well try to emulate the success of Tamil Nadu in developing bus transport. Here I make bold to suggest that the Railways can be given on lease for a period of 10 years or so to the State Government with the condition that this much money should be given to the Railway Minister every year. I assure you with all the force at my command that the State Government will run the Railways efficiently, profitably and in fact endeavour to develop further the Railways during this period.

Sir, the Railways play a vital role in the economic development of the nation. Hence whatever funds are required for railway projects, the money must be made available.

I conclude my speech, thanking you for the opportunity given to say a few words on the Railway Budget.

SHRI AMARPROSAD CHAKRABORTY (West Bengal): I shall try to be brief because I shall not repeat what has already been said in the House.

The basic point which the Railway Minister has tried to stress is that there will be fall in revenue with regard to the goods and also the passengers and that is why he has rather been obliged to increase the fare by 12-112 per cent and freight rate by 10 per cent. In this connection, I would like to quote only a few lines from his report. While referring to Result for 1983-84, he says, When the year ended, a marginal reduction of the order of Rs. 1 12 crores in Gross Traffic Receipts as compared to the Revised Estimates for 1983-84, was more than offset by a reduction in Working Expenses to the extent of about Rs. 47 crores. Taking into account certain other adjustments, I am happy

to report that against the anticipated net revenue of Rs. 338.50 crores, the year ended with a higher net revenue of Rs. 378.95 crores."

Of course, he has tried to dilate on dividend and other things, but coming to the Revised Estimates for 1984-85 though he has first given a hint that due to some difficulty in traffic offering from the core sector, frequent strikes in some of the collieries and also due to more than normal breaches and interruptions there was some set back, but in the next line he says:

3 P.M.

"I am very happy to inform the House that in the month of January this year, the Railways have loaded 22,26 million tonnes, which is a record loading figure".

So, Sir, I pause for a moment here and ask what he is driving at. His whole point is that because of the expected fall in the revenue, he is increasing the passenger fares by 12-112 per cent and freight by 10 per cent. But from the beginning when he starts with estimates for 1983-84 and revised estimates for 1984-85 and says that in the month of January there is a record loading figure, wherefrom he gets the idea of a fall in future. Except mentioning some strikes in some collieries, he has not said anything. He is not an astrologer to think that in the next 12 months there will be a fall. If even in January it is increasing, how can he says that in the next 11 months there will be a further decrease in the revenue? So his basic point for increase of revenue and also increase of 12-1 1/2 per cent in passenger fares and 10 per cent in freight is negated by, his own argument, which says "up

[Shri Amar Prosad Chakraborty] to January I have got a good figure". No where has he limited here that there will be a fall.

Then in the next paragraph he has also said:

"The Revised Estimate of passenger earnings is proposed to be placed at Rs. 1460 crores, which is about 3 percent below the Budget Estimates".

So it is his own basic argument which falsifies his entire estimate for increment of passenger traffic and also of the freight for the goods.

My next point is, he has tried to explain that to give some dearness allowance and for giving promotion to the officers he had to spend more. And he has mentioned many things. Now casual workers are working on the Railways. He has given the period of 360 work days. Probably the law has changed. He must check it up. It is now 240 days. Thousands of workers are working here for more than 240 days. But still they are not made permanent. So also is the case with officers. Good officers are not getting any benefit. He has said in one paragraph, "We shall consider, we shall give promotion to the officers and also dearness allowance. So a huge amount is required". This is no argument at all because in the estimates that he has given all these are included. This does not give him the plea for any increment in the fare for passengers or in the freight for traffic.

Next he says: "Gross Traffic Receipts are now estimated to be Rs. 5390 crores". He has tried to explain, "I am giving dearness allowance to the workers and also for the processing of casual labourers". I do not know what he has done. It is our demand from the

very beginning. These casual workers and good officers because of the service conditions and mal-administration in the Railways and because of corruption having crept in are forced to go to some other lines which is not conducive to the healthy growth of the nation. What has the Ministry done about it. They have done nothing. And the workers are crying and crying. The next point is, regarding catering he tried to say what improvement has been made in catering. Since long ago, probatory from 1978-79, we were talking of departmentalisation. In some trains they tried to do it. But, Sir, you will be astonished to know that except in the Rajdhani, no improvement has been made anywhere else. And the funny thing is, in the Kalka Mail you find that the catering is done by a contractor. It has been there from the very beginning. Why are they not departmentalising their catering system, why are they not departmentalising the workers? Nothing is done. But he says they will look into it to further improve the catering. Further improvement! I do not know what improvement he has made and now he says they will make further improvement. But we say, improvement of no noticeable character has been made so far in spite of our repeated demands.

Now I come to some of the specific points which arise here. In West Bengal the railway track is of 3,726 route kilometres, and in comparison with the other States West Bengal has the ninth position in India. But this time, though the Nanmkhana-Budge Budge line has approved long ago—and it was surveyed—this time he suddenly dropped the entire scheme. Though according to route kilometres we are in the ninth position, the Nanmkhana—Budge Budge line which is hardly one hundred-odd kilome-

tres long has been dropped. And they have dropped the Digha-Tainluk line for which the West Bengal Government has been approached. Statements were given in the press that land was not given to the Central Government. We have given the land to the Central Government, but this narrow line which is not even 80 kilometres has been dropped. Land was given, the work was started but suddenly it was dropped this time. I do not know what are the reasons behind this thing. About the route kilometres in West Bengal I have given the figure—it is in the ninth position. When that is so, is the route kilometrage these so very high that this small line ought to be dropped? But no argument has been given for dropping this line. Abruptly he has dropped this line. The Namkhana-Budge Budge line was on the board since 1979-80...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN).: One minute, please. The hon. Minister wants to say something.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: As far as West Bengal is concerned, it comes second after Punjab in the whole of this country.

SHRI AMARPROSAD CHAKRABORTY: I find from the report...

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: It is the latest figure. (*Interruptions*). I hope that is a matter of satisfaction to the hon. Member. (*Interruptions*) We are modernising the railways. Probably it is an obsolete part of...

SHRI AMARPROSAD CHAKRABORTY: What sort of modernisation you have made, I do not know. How much route kilometrage did you say?

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: You have the second highest

ratio after Punjab. Punjab is 42.47; West Bengal is 4.98. Most States range between.....

SHRI AMARPROSAD CHAKRABORTY: I am not concerned with Punjab.

SHRI JAGDAMBI PRASAD YADAV (Bihar): Which are third and fourth?

SHRI AMARPROSAD CHAKRABORTY: Here it says UP has 8,000 kilometres and then Tamil Nadu has 3,800 kilometres. You have given me the percentage. (*Interruptions*):

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: I will give the particulars to you

SHRI AMARPROSAD CHAKRABORTY: I am quoting from the book you have given to us this time. I am not bringing in something from the archives. But no reason has been given why the Namkhana-Budge Budge line which was sanctioned as far as back as six or seven years—if I am correct—has been dropped. Also, recently the Digha-Tainluk line and the Kathwa electrification schemes were dropped. The whole process has been dropped. But the Minister could not give any reason for this. But we have been blamed for not giving land. We have given land. But everybody is surprised and wonders what the reason is behind it.

Regarding the metro railway you know it was inaugurated by the late lamented Prime Minister, Mrs. Gandhi, 12 years ago. Up till today it has not been completed. I hope you have been to Calcutta and seen the picture. And this time the picture is worse.

The costs and prices have increased. This time, they have given Rs. 81 crores. That means virtually now one rupee is equal to

[Shri Amarprosad Chakraborty ]

16.5 paise. At that time it was equal to 18 paise. That means it is about Rs. 50 crores to Rs. 60 crores. What will they do by that for fines from Bhavanipore to Tolly-ganj, from Shyam Bazar to Chow-ringhee, from Shyam Bazar to Bel-gachia? This specifically, the Minister can say. What improvement you can do?

Regarding the circular railway, it was opened on 15th August.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: Can I just clarify? The total proposed allocation for new lines in the entire country is Rs. 65 crores, and for the metro in Calcutta it is Rs. 90 crores. This is the proportion.

SHRI AMARPROSAD CHAKRABORTY: For the circular railway it is Rs. 3.5 crores.

Regarding electrification, it is your report. They have stepped it up to 3,000 km luckily. But the Kathwa electrification project has been completely dropped. Sir, we are dismayed!, and we wonder how it was sanctioned and accepted by the Government previously in West Bengal where the density of population is on the increase and where the traffic situation is serious.

Sir the circular railway, the metro railway and other projects, all have been virtually dropped. So, what is the position, Sir? You will appreciate and the Minister will appreciate this.

Regarding modernisation, what sort of modernisation the Department is doing, I do not know. If you have travelled by first class on the Puri line on the South-Eastern

Railway or travelled towards Lucknow by the ordinary first class you would have found this. There are no latches, there are no hangers. There is nothing. The seats are torn. Is this the sort of modernisation that they are doing in the trains? Even the first class is worse than the second class. But the rate is so high. This can be even higher. This is modernisation!

Regarding condemned coaches and wagons, it is admitted that those in arrears are: coaches, 12.8 per cent in broad-gauge line and 7.3 per cent in metre gauge line. So also regarding wagons. They are 17.5 per cent in broad gauge line and 15.5 per cent in metre-gauge line. So, what more can I say? It is their report. They say, these are the conditions. Tin's is modernisation!

The Railway Convention Committee has suggested some planning. According to that what step are they going to take except taxing the people, poorer people of this country except enhancing the rate of the freight by which all essential commodities\* prices have increased?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): You have made your points. Now please conclude.

SHRI AMARPROSAD CHAKRABORTY: All right, Sir, I conclude.

श्री राजनी रंजन साहू (बिहार) :  
उपाध्यक्ष महोदय, प्रधान मंत्री श्री राजीव  
गांधी के नेतृत्व में प्रथम रेल बजट  
का स्वागत करते हुए विकास कार्यक्रम  
के लिए सात सूत्री कार्यक्रम को मैं सराहना  
करता हूँ। रेल बजट की सबसे बड़ी  
विशेषता सात पाइंट प्रोग्राम है जो इसके  
विकास के लिए दिया गया है। यह

अपने आप में एक अद्वितीय प्रयास है। अन्य बातों के अलावा इस बजट में रेल मंत्री महोदय ने रेल के आयु स्त्रोत में लीकेज को रोकने का फिजूल खर्ची बंद करने का जो साधन उपलब्ध है उसका अधिक से अधिक उपयोग करने का रेल के आधुनिकीकरण करने का और रेल में मैनेजमेंट इन्फार्मेशन सिस्टम इंटीग्रिटीयूस करने का प्रयास किया है। इसका मैं स्वागत करता हूँ। इतना ही नहीं रेल रिफार्मर्स कमेटी के 820 मुझाव को इन्होंने अपने बजट प्रस्ताव में स्वीकार किया है। अधिक से अधिक रेल जोन विशेष जिम्मेदारी के साथ बनाने में जो असमर्थता बजट भाषण में इन्होंने प्रगट की है इस संबंध में रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहूंगा कि वे इस पर पुनर्विचार करें क्योंकि मेरी राय में सेंट्रलाइजेशन आफ फाइनेंस और डीसेंट्रलाइजेशन आफ एडमिनिस्ट्रेशन से ही विश्व की दूसरी नम्बर की रेलवे जिसका फैलाव 61460 किलोमीटर है जो 7 हजार से भी ज्यादा स्टेशनों से गुजरती है, रोज करीब एक करोड़ से ज्यादा सबरवन और सब नानसवरवन यात्रियों की सेवा करती है जिसमें 1.6 मिलियन स्टाफ काम करते हैं, जिसके पास 10311 लोकोमोटिव्स और 37946 कोच तथा 3,74,756 गुड्स वैगन्स हैं, समन्वित ढंग से चल सकती है। इसलिए मैं रेल मंत्री जी से कहूंगा कि इस पर विचार करें।

माननीय रेल मंत्री जी ने टेकनालाजिकल इम्प्रूवमेंट के लिए अपने बजट में वर्ल्ड बैंक से सहायता का उल्लेख किया है, कुछ इंजन विदेश से मंगा रहे हैं। चित्तोजन लोकोमोटिव में विदेश से लाये गए टेकनालाजी पर आधारित इंजन बनाने का फैसला किया गया है। यह बहुत ही सराहनीय बात है। आज के बढ़ते हुए साइंस और टेकनालाजी के युग में अपने देश में भी इस प्रकार की टेकनालाजी को विकसित करना सराहनीय होगा।

साथ ही मैं आपके माध्यम से प्लानिंग कमीशन और वित्त विभाग से अनुरोध करना चाहूंगा कि रेल के आधुनिकीकरण करने के लिए जो भी साधन

मांगे जाते हैं उन साधनों के अलावा कुछ और अधिक साधन उपलब्ध कराये जायें और साधन जो प्लानिंग कमीशन द्वारा अनुशंसा की जाती है उसमें वित्त विभाग द्वारा कटौती न की जाए ऐसा मेरा अनुरोध है। क्योंकि पिछले दिनों में देखा गया कि प्लानिंग कमीशन ने 1796 करोड़ की अनुशंसा की थी जिसे वित्त विभाग ने अपने सिक्स्थ प्लान के अंतर्गत 1650 करोड़ कर दिया अर्थात् 145 करोड़ की कटौती कर दी। आज के युग में नयी टेकनालाजी और माडरनाइजेशन के लिए इस रेल के बजट में कटौती न की जाये तो ज्यादा श्रेयस्कर होगा।

रेल अपना फैलाव करती चली जा रही है लेकिन साथ ही साथ एक दूसरा पक्ष सर्विस और मेन्टिनेंस है जिसे रेल विभाग ने नगलेक्ट किया है। रेलवे की व्यवस्था रेल और डिब्बों पर आधारित है अगर इनका सर्विस और मेन्टिनेंस न किया जाये तो यह बहुत दिनों तक सुचारु रूप से नहीं चल सकती। इसलिए मेरा अनुरोध है कि कोचेज में, डिब्बों में रेल लाइनों में और अन्य यंत्रों में सर्विसिंग और मेन्टिनेंस की ओर रेल मंत्री जी विशेष ध्यान दें।

इस बार के बजट में जितनी वृद्धि हुई है वह पिछले 2 शताब्दियों की सबसे ज्यादा वृद्धि कही जाती है। रेलवे प्रति दिन 9 मिलियन यात्री की सेवा करता है और 3/4 मिलियन टन प्रति दिन माल ढोता है। अतः अर्थशास्त्र की व्यवस्था में ट्रांसपोर्ट सैक्टर के रूप में रेलवे का अपना महत्वपूर्ण स्थान है। अब सिक्स्थ प्लान समाप्त हो रहा है। यह प्लान मुख्य रूप से रिहैबिलिटेशन को प्रमुखता देता था। आज आवश्यकता इस बात की है कि रेलवे में रिहैबिलिटेशन प्लान चालू रहे और जिन जगहों पर, जंक्शनों पर ज्यादा कंजेशन होना है, उस ओर सुधार किया जाए ताकि जो नुकसान होता है वह न हो सके। सुरक्षा संबंधी यंत्रों का भी आधुनिकीकरण किया जाना चाहिए। यदि ऐसा नहीं हुआ तो रेलवे को अत्यधिक कठिनाइयों का सामना करना पड़ेगा और इसकी पूंजी घिसती जायेगी। साथ ही अपने प्लानज से आपके माध्यम से

### [श्री: रजनी रंजन साहू]

अनुरोध करना चाहूंगा कि पहली योजना के समय में जो रेलवे के ऊपर एलोकेशन होता था उसे घटाया न जाए। देखा गया है कि पहली योजना में 11.2 प्रतिशत एलोकेशन किया गया था। उसे सिक्स्थ प्लान में 5.23 प्रतिशत कर दिया गया है। इस एलोकेशन के बटाने से रेलवे की जो अपनी पूंजी है उसमें से इस्तेमाल करना पड़ता है। सिक्स्थ प्लान के अन्तर्गत 1600 किलोमीटर पर नई रेलवे लाईन बिछाने का विचार था और 1500 किलोमीटर छोटी लाइन को बड़ी लाइन करने का विचार था। 600 किलोमीटर दोहरी लाइन बिछानी थी। लेकिन यह काम पूरा नहीं हो सका। यहां तक कि 9200 किलोमीटर के ट्रैक को पुनरावृत्ति करना था, वह भी नहीं हो सका। अतः हम देखते हैं कि 1984-85 में जो अनुमानित बजट था उसमें भी गिरावट हुई। माल के भाड़े में 32 करोड़ की गिरावट हुई। यहां 3689 करोड़ का अनुमानित बजट था जो 3657 करोड़ पर आकर रुका। यात्री वाहक से 1508 करोड़ आने की उम्मीद थी जिसे रिवाइज्ड करके 1460 करोड़ किया गया जिसमें तीन प्रतिशत की गिरावट आई। यह ग्रास ट्रैफिक रिसोर्ड से भी अनुमान किया जाता था कि 5390 करोड़ होगा, इस साल में बकिंग एक्सपेंसेज 4155 करोड़ हो जायेगा। पहले बजट 4011 करोड़ अनुमानित किया गया था। पर महंगाई को बजह से खर्च बढ़ गया है—ऐसा कहा गया है। 1985-86 में अनुमान है कि रेलवे 13 मिलियन टन अधिक माल ढो कर अधिक कमाई करेगी। पिछले साल की सीमा 237 मिलियन टन के ऊपर 1985-86 में यात्री ट्रैफिक में करीब दो प्रतिशत की वृद्धि नान-सबरवन रेलवे में होगी और चार प्रतिशत की वृद्धि सबरवन रेलवे में अनुमानित की गई है। 1985-86 में अनुमान किया जाता है कि यात्री आय 1644 करोड़ होगी जो पिछले साल से 144 करोड़ ज्यादा होने की उम्मीद है। 1985-86 में ग्रास ट्रैफिक रिसोर्ड से भी अनुमान किया जाता है कि 6151 करोड़ होगा। इससे पिछले साल रिवाइज्ड एस्टीमेट 5390 करोड़ था। इसी तरह 1985-86 में बकिंग एक्सपेंसेज 4435 करोड़ होने का अनुमान है, जोकि पिछले साल 4155 करोड़ हुआ था,

खर्च में वृद्धि और डेपरिसियेशन रिजर्व फंड तथा पेंशन फंड का कुल राशि अगर जोड़ा जाए तो 5,615 करोड़ होता है। अतः 109 करोड़ राजस्व की बचत होती है। इसमें 512 करोड़ जनरल रेवेन्यू का रेल द्वारा भुगतान किए जाने का प्रावधान है। इसके अतिरिक्त 63.53 करोड़ डेवलपमेंट फंड और ब्याज के भुगतान का भी प्रावधान किया गया है। 18 करोड़ रुपया कर्मचारियों के आकस्मिक दुर्घटना के लिए भी प्रावधान किया गया है।

सामाजिक कल्याण योजना एवं उपरोक्त बातों को ध्यान में रखते हुए साढ़े 12 प्रतिशत की वृद्धि पैसेंजर भाड़े में और 10 प्रतिशत की वृद्धि मालवाहक भाड़े में की गई है यह कुछ हद तक जंचती है। लेकिन साथ ही साथ मेरा अनुरोध है कि जो खर्च के आंकड़े दिए गए हैं, उन आंकड़ों की पुनः जांच करनी चाहिए। और खर्च में कटौती कर वृद्धि को कुछ कम किया जा सके तो ज्यादा अच्छा होगा और अगर किसी बजह से कमी नहीं हो सकती, तो मेरा सुझाव है कि एफिसियेन्सी और सर्विसेज को शिकायतें ग्राम जनता को रेलवे से है, ग्राम जनता को रोज अपनी यात्रा के दौरान दिक्कत फेंस करना पड़ता है, उसमें सुधार लाया जाए, उसमें प्रगति लाई जाए ताकि जो भाड़े बढ़ाए जा रहे हैं, कम से कम यात्रियों को यह महसूस न हो कि उन्हें ज्यादा भाड़ा देने के बाद भी असुविधा दो जा रहों है। साथ ही माल वाहक ट्रेन, जैसा कि मेरे पूर्व वक्ताओं ने कहा कि एक टाइम टेबुल निर्धारित होना चाहिए और जिस तरह से टाइम-टेबुल द्वारा पैसेंजर ट्रेन, एक्सप्रेस ट्रेन चलाई जाती हैं, उसी तरह से इन ट्रेनों को भी चलाया जाए ताकि जो व्यापारियों को एक जगह से दूसरी जगह माल की समय पर पूर्ति हो सके। टाइम टेबुल से माल आने जाने की स्थिति का पता चलता रहेगा और बाजार के मूल्य में गिरावट या मूल्य वृद्धि पर असर नहीं हो पाएगा।

मैं उपसभाध्यक्ष महोदय, रेलमंत्री जी का ध्यान बिहार की कुछ समस्या की ओर दिलाना चाहता हूँ। बिहार प्रदेश एक पिछड़ा हुआ प्रदेश माना जाता है। कहा जाता है कि करीब करीब यहां से 16 परसेंट रेलवे को टोटल आय प्राप्त होती है। भारत के दस

परसेंट आवादी सारे रांगों में है। लेकिन मुझे दुख के साथ कहना पड़ता है कि बिहारवासियों में यह विश्वास जमता जा रहा है कि रेलवे प्रशासन द्वारा उसकी उपेक्षा का जाती है। मैं कोई नई बातें या नई रेल या नए डिब्बों की मांग नहीं करता। लेकिन मैं याद दिलाना चाहता हूँ कि बिहार में यात्रियों की समस्या, माल बुकिंग की समस्या अथवा डेग को अलग समस्या है। इसे अलग से विचारना होगा। मैं रेलमंत्रालय को याद दिलाना चाहता हूँ और मैं 1981-82 में एक उदाहरण भी देना चाहता हूँ, गंगा-गमपर-पटना-मुगलसराय लाइन में विद्युतीकरण करना था, जो रेलवे बोर्ड ने स्थगित कर दिया। कई रेलवे लाइनों का सर्वेक्षण करके भी उसे कार्यान्वित नहीं किया गया। मैं कुछ और भी बातें रखना चाहता हूँ। नई लाइनों का सर्वेक्षण के लिए 1981-82 में बिहार में पांच स्थानों का प्रस्ताव दिया गया था, जिसमें से...

(समय की घंटी)...

उसमाध्यम नहोदय, बिहार का चर्चा तो मैं अभी शुरू ही का है। मेरी बातें तो सुन लाजिए। पांच मुख्य स्थानों का प्रस्ताव दिया गया था, जिसमें सिर्फ राँचा, हजारबाग, शहर, कोडरवा हाथ, हुग, गिरडी होते हुए 194 किलोमीटर का बट, जिसको अनुमानित लागत 55 करोड़ 26 लाख थी शामिल था। परन्तु हाल ही में रेल राज्य मंत्री ने बताया कि अभी सर्वेक्षण का काम पूरा नहीं हुआ है। उन्होंने कहा कि अंश पूरा होने पर और रिपोर्ट प्राप्त होने के बाद ही परियोजना की लागत का पता लग सकता है। छोटी पंचवर्षीय योजना समाप्त होने जा रही है, पर उसका सर्वेक्षण नहीं किया गया। इसलिए मुख्य स्थान मुजफ्फरपुर, सीताबदी, मुजफ्फरपुर, कलनगांव, इक्बर, इलाहाबाद, मुजफ्फरपुर तथा दुमका-मधुपुर का भी अभी तक सर्वेक्षण हुआ या नहीं हुआ इसका पता नहीं है।

1981-82 में ही अनेक छोटी लाइनों को बड़ी लाइन बनाने के लिए

योजना में स्वीकृत किया गया था ताकि बिहार के सबसे अधिक पिछड़े इलाके को विकसित किया जा सके। इस के लिए कई एक नई लाइन विछाने की योजना थी इस पर कोई कार्यवाही नहीं की गई। समस्तीपुर दरभंगा को बड़ी लाइन करने के लिए सभी आवश्यक कार्यवाही पूरी होने के बाद भी श्रीर स्व० केदार पाण्डे तत्कालीन मंत्री द्वारा इस खण्ड को बड़ी लाइन में उद्घाटन किये जाने के बावजूद उनकी मृत्यु के बाद तुरन्त ही सारा सामान वहाँ से हटा लिया गया और सारे कार्यक्रम रद्द कर दिये गये। सिर्फ वहाँ स्व० केदार पाण्डे जी का एक उद्घाटन पत्थर लगा है। मैं रेल मंत्री से अनुरोध करूँगा कि सभी सामान जब आप वहाँ से हटा चुके हैं तो इस बोर्ड को भी ले जाकर कहीं दूसरी जगह लगवा दें। 1981 के रेल बजट में इस योजना की स्वीकृति दी गयी थी। पूरे देश से रेल मंत्रालय को प्राप्त आमदनी का 16 प्रतिशत रेल मार्ग यहीं से गुजरता है और देश की कुल आवादी की 10 प्रतिशत जनसंख्या वाले इस प्रदेश के रेल मंत्रियों को अब तक अपेक्षित सुविधाएं प्राप्त नहीं हो पाई हैं। इन बातों को रेल मंत्री महोदय ध्यानपूर्वक सुनेंगे। मैंने कोई नयी मांगें नहीं की हैं। छोटी पंचवर्षीय योजना में जो कार्यक्रम स्वीकृत किया गया था मंत्री महोदय उसे कार्यान्वित करेंगे, ऐसी आशा है बिहार मंत्री करते हैं मंत्री महोदय का पुनः ध्यान दिलाना चाहूँगा कि मुख्य औद्योगिक नगर धनबाद, राँची, बोकारो, एवं टाटा के लिए कलकत्ता से द्रुतगामी रेलगाड़ी से पहुंचने की व्यवस्था अभी तक नहीं हो पाई है। यहाँ तक कि औद्योगिक नगरों से राजधानी पटना पहुंचने के लिए भी कोई एक्सप्रेस ट्रेन नहीं चलाई जा रही है। बिहार के पिछड़ेपन को दूर करने में मैं समझता हूँ कि रेल मंत्री जी सहयोग करेंगे। मुजफ्फरपुर एवं मोकामा में सरकारी बैंगन बनाने का कारखाना है, उसे अधिक बैंगन का आर्डर रेलवे बोर्ड द्वारा दिया जाय जिससे कारखाना बन्द न होने पाये। मुजफ्फरपुर में कोच बनाने के लिए सर्वे हुआ था। इस और भी रेल मंत्री का ध्यान दिलाना चाहूँगा। सर्वे रिपोर्टें



[श्री रजनी रंजन साहू]

प्राप्त हुई उस पर कोई कार्यवाही की गई या नहीं की गई। राज्य सरकार वहाँ जमीन देने को तैयार है; ऐसा मुझे मालूम हुआ है। वहाँ थर्मल पावर स्टेशन भी हो गया है, इसलिए वहाँ कोच फैक्ट्री बनाने के लिए सभी सुविधायें उपलब्ध हैं। इसे जल्दी कार्य रूप दिया जाये। इन शब्दों के साथ मैं आपको एवं रेल मंत्री को धन्यवाद देता हूँ और बजट का समर्थन करता हूँ।

**श्री चन्द्रिका प्रसाद त्रिपाठी (मध्य प्रदेश) :** माननीय उपसभाध्यक्ष जी, जो रेलवे का आय-व्ययक प्रस्तुत हुआ है उस पर आलोचना और समर्थन का दौर चल रहा है। वैसे जब भी कोई टैक्स या ग्रामदानी का स्रोत ढूँढा जाता है तो उसकी आलोचना स्वाभाविक है। एक और हम चाहते हैं कि हमारे यहाँ नई लाइनें बनें, हमारे यहाँ विद्युतीकरण किया जाय, पुरानी लाइनों को बदलकर नवीनीकरण किया जाय, मांग है कि अमुक क्षेत्रों में बहुत कम आवागमन के साधन हैं, वह बढ़ाये जायें। साथ ही साथ यह भी मांग है कि कोई ऐसा प्रावधान न किया जाय जिससे ज्यादा पैसे की वसूली हो। दोनों बातें एक साथ नहीं चल सकती। सस्ती ख्याति प्राप्त करने के लिए आवश्यक है कि हम किसी प्रकार का टैक्स न लगायें। और प्रगति के [उपसभाध्यक्ष, (श्रीमती) कनक मुखर्जी] पोठासोन हुई] भी कोई कार्य न करें। इसमें हम को सस्ती ख्याति प्राप्त हो सकती है कि हम किसी प्रकार का ऐसा कोई प्रावधान नहीं कर रहे कि जिस से यात्रियों पर या व्यापारियों पर कोई आर्थिक भार पड़े और सस्ती ख्याति इस से हम को मिल सकती है। लेकिन जिन दिलों में राष्ट्र की प्रगति, राष्ट्र के उत्थान और आवागमन के साधनों को व्यवस्थित ढंग से चलाने की भावना है उन को तो इस काम के लिए धन जुटाना पड़ेगा और इस लिहाज से अगर रेलवे विभाग ने और हमारे माननीय मंत्री जी ने कुछ ग्रामदानी बढ़ाने का स्रोत ढूँढा है तो हम को उन की आलोचना नहीं करनी चाहिए। लेकिन आलोचना अभी से आरम्भ हो

गयी है। मैं चाहता था कि एक वर्ष के बाद जिन वायदों को रेल मंत्री जी ने किया है कि इतनी ग्रामदानी के पश्चात् एक वर्ष बाद हम यह काम करेंगे जब वे काम नहीं हों तब उन को आलोचना हो तो अच्छा है। मैं आप से निवेदन करता हूँ कि एक और हम चाहते हैं कि हमारे डिब्बे अच्छे बनें, हमारे इंजन अच्छे चलें, हमारी गाड़ियाँ समय पर चलें, हमारी पटरियाँ अच्छी हों, लाइनें अच्छी हों, लेकिन पैसा कुछ न लिया जाय और कम लिया जाय। आज चुनाव जीतना हो या ख्याति प्राप्त करनी हो अस्थायी तौर पर तो हम कह सकते हैं कि रेल किराया कम कर दिया जाय और प्रगति को कम न किया जाय। लेकिन ऐसा होता नहीं है। हमारे मध्य प्रदेश में एक जिला दमोह है वहाँ के म्युनिसिपल प्रेसीडेंट ने कहा कि हम न कोई टैक्स लगायेंगे और न पिछला टैक्स वसूल करेंगे। इस वायदे पर वे तीन साल तक जीतते रहे। उसके बाद हमारी कांग्रेस पार्टी ने कहा कि हम दुगना टैक्स लगायेंगे और निर्माण के काम करेंगे। अगर वोट देना है तो दो! उस में हम भारी बहुमत से जीते। तो टैक्स लगाना कोई बुरी चीज नहीं है लेकिन उस का इस्तेमाल सही रूप में होना चाहिए। और अगर उस का इस्तेमाल सही रूप में नहीं होता तो आप अवश्य आलोचना कर सकते हैं। हम चाहते हैं कि हमारे काम भी हों लेकिन ग्रामदानी के स्रोत भी न ढूँढे जायें तो यह दोनों बातें तो नहीं हो सकती। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि हम चाहते हैं कि चित्तूरंजन कारखाने में 114 लोकोमोटिव बनाये जायें, 885 दूसरी जगह कोचेज बनायी जायें और दूसरी तरफ नयी कोचेज बनायी जायें, व्यवस्थित हो जायें तो कैसे बनेगा। वगैर ग्रामदानी के नहीं बन सकती। तो यह नहीं हो सकता। तो हम एक तरफ चाहते हैं कि नयी लाइनें डाली जायें और हमारे एक मित्र ने कहा कि मध्य प्रदेश के मिनिस्टर हुए हैं इसलिये उन्होंने मध्य प्रदेश को एक लाइन बढ़ाने की योजना बना दी। मैं आप से निवेदन करना चाहता हूँ कि जो आलोचना करते हैं अगर वे देखें तो उन का पता चलेगा कि उन के प्रदेशों में और मध्य

प्रदेश में क्या अंतर है। भारतवर्ष में सब से बड़ा प्रदेश मध्य प्रदेश है, रकबे में और आबादी में भी वह 5 करोड़ से अधिक की आबादी वाला प्रदेश है। अगर व्यवहार में देखें तो 1 करोड़ 43 लाख की पापुलेशन पर 30.83 किलोमीटर के हिसाब से वहां लाइन है। हरियाणा में 33.92 है और केरल में 23.56 है। हमारे मध्य प्रदेश में तो 12.93 है। तो आवागमन के साधन जो मध्य प्रदेश भारतवर्ष का सब से बड़ा प्रदेश है वहां किलोमीटर के हिसाब से केवल 12.93 का रेकॉर्ड आता है और बंगाल में 41 का रेकॉर्ड है। तो यह कहना कि मध्य प्रदेश को इस लिए लिया गया उन के विचारों की संकीर्णता का परिचायक है। संसार में ऐसा कोई देश नहीं है जहां कोई खनिज होता हो और वह हमारे मध्य प्रदेश में उपलब्ध न हो। लेकिन वहां आवागमन के साधन न होने के कारण उन का दोहन नहीं किया जा रहा है। सोने से ले कर तांबा, अभ्रक आदि के भंडार मध्य प्रदेश में हैं और अगर वहां आवागमन के साधन बना दिए जायें तो मेरा विचार है कि भारत को बहुत बड़ी आमदनी केवल मध्य प्रदेश से ही हो सकती है। दूसरे मैं निवेदन करता हूँ कि अगर हमारे यहां छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में परिवर्तित कर दिया जाय तो खनिज ढोने में बड़ी सहायता हो सकती है। हमारे जबलपुर में कोई लाइन नहीं। अगर बंबई से कलकत्ता जाने वाली गाड़ी न होती तो शायद मध्य प्रदेश में कोई रेल लाइन नहीं होती। मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि आज मध्य प्रदेश की अगर दयनीय स्थिति देखें तो लगोगा कि रेलवे विभाग ने अन्याय किया है मध्य प्रदेश के साथ। कोई रेलवे लाइन उसके औसत प्रतिशत पर, न आबादी के, और न रकबे के, न माइलेज के हिसाब से दी गई है। तो मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि इस आमक और उत्तेजनात्मक वातावरण में माननीय मंत्री जी यह न सोचें कि आलोचना से बचने के लिए अच्छा है इसका प्रतिशत कम रखा है। मध्य प्रदेश के हों या कोई मंत्री बंगाल के हों, सारे देश को उठाने की जिम्मेदारी शासन की है।

दूसरी बात यह है कि इससे जो आमदनी होगी वह विकास के कार्यों में खर्च की जाएगी। तो मैं चाहता हूँ कि टैक्स लगाने के लिए या किराया बढ़ाने के लिए कोई ऐतराज नहीं हो सकता, लेकिन उसका सदुपयोग होना चाहिए। यह बात सच है कि चारियां अगर रोकी जा सकें तो कुछ आमदनी बढ़ाई जा सकती है, लेकिन इतनी आमदनी नहीं बढ़ाई जा सकती है जोकि आधुनिक युग में रेलों का आधुनिकीकरण करने के लिए पर्याप्त हो अथवा इससे नई रेल लाइनें डाली जा सकें या अस्थायी कर्मचारियों को स्थायी किया जाए या उनको नौकरी दी जा सके या लोहे के डिब्बे बनाये जा सकें।

मैं आपसे एक और निवेदन करना चाहता हूँ कि छोटी लाइनों की जो व्यवस्था है उसकी ओर आपका ध्यान जाना चाहिए। बालाघाट, मांडला, मैनपुर, जबलपुर, इनका सर्वे करने के लिए ब्राड गेज करने के लिए 1959 में जो कमेटी बनी थी उसने सिफारिश की थी। उसने कहा था कि न केवल आवागमन के लिए बल्कि जो हमारी खनिज सम्पदा है उसको उठाने के लिए प्रचुर मात्रा में सहायता पहुंचाने के लिए इनको ब्राड गेज किया जाए। इसके अतिरिक्त भोपाल से सीधी कोई गाड़ी राजधानी दिल्ली को नहीं है। मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि भोपाल से दिल्ली को एक सीधी गाड़ी की व्यवस्था हो। ऐसा कोई दूसरा प्रदेश नहीं है जहां से सीधी गाड़ी राजधानी दिल्ली को न आती हो।

दूसरी बात मैं कहना चाहता हूँ कि गंगा-कावेरी जो वाई-बीकली है उसको अगर रोज कर दिया जाए तो जबलपुर में बहुत बड़ा साधन आने जाने का हो सकता है।

मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूँ कि सतना में शटल चलाने की व्यवस्था तो आपने की है, उसको अगर भाणिकपुर और जबलपुर तक कर दें तो हमारे भोपाल में काम करने वाले कर्मचारियों को आने जाने की बहुत बड़ी सहूलियत हो जाएगी। आपने बीना से इटारसी पहुंचने की व्यवस्था की है, वह गाड़ी 11 बजे इटारसी पहुंच जाती है, 11 बजे के बाद लगभग 5 बजे वहां से फिर वापस होती है। 6 घंटे तक वहां गाड़ी खड़ी रहती है। अगर उसको भोपाल तक कर दें तो सागर, कटनी,

[श्री चंद्रिका प्रसाद त्रिपाठी]

जबलपुर के लोगों को दिन में अपनी राजधानी भोपाल पहुंचने का एक साधन मिल जाएगा और जो गाड़ियों में प्रेशर है वह भी कम हो जाएगा।

माननीय मंत्री जी को मैं बधाई देता हूँ कि उन्होंने कुतुब को समय पर चलाने की व्यवस्था की है। एक बार 1973 में माननीय रेल मंत्री जी रेल में सफर कर रहे थे और कमलापति जी का बड़ा नाम था वो कह रहे थे कि बड़े टाइम पर चल रही है। तो लोगों ने कहा कि यह गाड़ी इसी समय कल आनी थी। तो जो व्यवस्था कर रहे हैं उसकी आलोचना करने के बजाय हम उनको हिम्मत दें और सहारा दें। हम उनके प्रयासों की सफलता की कामना करते हैं।

अंतिम बात जो मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ वह है फ्रीडम फाइटर्स के बारे में जिन्होंने इस देश की आजादी के लिए बड़ी कुरबानी की है, बड़ा त्याग किया है और वे धीरे-धीरे हर महीने खिसकते जा रहे हैं। मैं चाहता हूँ कि ऐसे लोगों को जिन्होंने देश की आजादी में सर्वस्व न्योछावर किया, वे अपनी पत्नी के साथ देश का भ्रमण कर सकें, 3 महीने या साल भर जितना पास उन्हें देना संभव हो वह दें ताकि वह देख लें कि जिस भारत माता की आजादी के लिए तुमने त्याग किया था वह देश यह है। यह तरक्की की है आजादी के बाद। जगदीशधाम, रामेश्वरम आदि स्थानों को देखने के लिये वृद्ध अवस्था में स्वतंत्रता संग्राम के सेनानियों को अपने जीवन में केवल 6 महीने का अवसर दे दिया जाए तो मैं समझता हूँ एक बहुत बड़ा उपकार रेलवे विभाग द्वारा होगा।

दूसरे, नमक के ऊपर भी बात कही गई है। है यह बहुत छोटी बात और महात्मा गांधी ने इस संबंध में एक बहुत बड़ा आन्दोलन छेड़ा था। अगर ऐसी कोई व्यवस्था आप कर सकें कि नमक पर खास तौर से कोई ऐसा भार न आए, क्योंकि दूध के बगैर, कपड़े के बगैर समय को टाला जा सकता है, लेकिन नमक एक ऐसी छोटी चीज है कि इसे छोटे से छोटा आदमी इस्तेमाल करता है, मैं चाहता हूँ बहुत बड़ी आमदनी इससे नहीं होगी। दूसरी बात यह है

कि हमारे यहां की जो रेलें हैं, खास तौर से 'कुतुब' जो आपने चलाई है, उसके डिब्बों की ओर कभी आप ध्यान दें। ऐसा लगता है कि इंजन आगे चला जायेगा और डिब्बे पीछे रह जायेंगे। कृपा करके इन डिब्बों में भी सुधार करने की व्यवस्था करें।

चोरियों की बात भी होती है। पुलिस खासतौर से उस मौके पर नहीं होती जब प्लेटफार्म से गाड़ी स्टार्ट होने को होती है। अनेक महिलाओं की जंजीरें काटी गईं, एक बार मेरी भी जेब काटी गई। मैंने पुलिस वालों के पास जाकर बड़ी मिन्नत की दो साल पहले तो उन्होंने धीरे से पूछा कौन सा गैंग था। मैंने कहा, सलाम, अब नहीं कुछ होगा। क्योंकि इनको भालूम है कौन सा गैंग है। अगर चोरी प्लेटफार्म पर होती है तो इसका उत्तरदायित्व रेलवे पुलिस पर सौंपा जाना चाहिये, उस अधिकारी को देना चाहिये जो उस समय ड्यूटी पर तैनात है। मैं आशा करता हूँ कि हमारे युवा रेल मंत्री श्रद्धेय सिधिया जी इस ओर ध्यान देंगे।

साथ ही साथ ठंडा पानी छोटे-छोटे स्टेशनों पर लोगों को मिलना चाहिये। अक्सर गाड़ियों के आने पर पानी की व्यवस्था बड़ी गड़बड़ रहती है। लोगों को पीने का पानी नहीं मिलता। अगर पानी पीने के लिये वह उतरता है तो सामान चोरी होने का डर रहता है इसलिये प्लेटफार्म पर पानी को घुमाना चाहिये जिससे लोगों को इतमीनान हो जाए कि गाड़ी में बैठे-बैठे पानी मिल जायेगा।

अगली बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि आपने जो 8 रुपये से 10 रुपये रिजर्वेशन का किया है, यह कोई ज्यादा नहीं। लेकिन इससे ज्यादा न देना पड़े रेलवे विभाग को किसी कर्मचारी को, इसकी भी व्यवस्था होनी चाहिये। हम रिजर्वेशन के लिये जब जाते हैं तो 20-20 रुपये तक दे देते हैं लेकिन बड़े हुए दो रुपये के लिये हम कहते हैं ज्यादा बड़ गया है। इसके लिये आन्दोलन होना चाहिये। शायद बंगाल में आरम्भ भी हो गया। मैं फिर एक बार कहना चाहता हूँ कि माननीय सदस्यों से, जो वायदा रेल मंत्री जी ने इस कराधान के समय दिया है....

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI KANAK MUKHERJEE): You have already taken 15 minutes. Please conclude now.

श्री चन्द्रिका प्रसाद त्रिपाठी : मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि अगर वह अपने बायदे पूरा नहीं करते तो साल भर के बाद हम कहेंगे कि आन्दोलन छोड़ दो। लेकिन जिन बायदों को लेकर किराये में वृद्धि करके आपके सामने पेश किया है, क्या-क्या करना चाहते हैं साल में, उसकी मोहलत साल की हमको बेनी चाहिये। मैं आशा करता हूँ कि हमारे माननीय सदस्य बहुत उदारता पूर्वक विचार करके इस बजट को पास करेंगे और स्वीकृति देंगे। माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि उन्होंने जीप पापुलर्टी की ओर ध्यान नहीं दिया बल्कि उन्होंने एक उत्साह-पूर्वक बजट बनाकर प्रदेशों की कमियों को दूर करने का प्रयास किया है। इन शब्दों के साथ मैं माननीय मंत्री का अभिवादन करता हूँ और प्रस्तुत बजट का अनुमोदन करता हूँ।

THE VICE - CHAIRMAN (SHRIMATI KANAK MUKHERJEE) : Hon. Members may please finish in time because we have to conclude the discussion today.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: Madam, with your permission I would just like to bring to the knowledge of the House that my senior colleague has made a reply in the Lok Sabha in which he has said and I quote:

"Any reduction in the enhancement proposed would affect adversely the resources position of the Railways. Nevertheless, in deference to the numerous appeals made, I have decided to reduce the proposed levy of surcharge of 12-12 per cent on all classes of passenger tickets to 10 per cent."

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव : माननीय उपसभाध्यक्ष महोदयों, मंत्री जी ने सोचा कि कुछ रोटी का टुकड़ा फेंक दें तो सदन

को कुछ सहूलियत होगी। लेकिन मैं इतना ही कहना चाहता हूँ कि अगर यह जो साढ़े बारह परसेंट की सैकेन्ड क्लास के यात्रियों के किराये में वृद्धि की गई है इसको उठा लेते तो शायद सदन को और देश को भी कुछ अहसास होता। मैं तो समझता हूँ कि जनता ने कांग्रेस को विशाल बहुमत दिया है उससे देखकर ही 10 परसेन्ट की भाड़े में जो वृद्धि की गई है वह जनता को एक चपत लगाई है। इस कांग्रेस ने विशाल बहुमत पाने के कारण जनता को चपत-लगाई है। इन लोगों ने तो उस बात को भी याद नहीं रखा जो महात्मा गांधी ने नमक पर टैक्स लगाने के विरुद्ध सत्याग्रह प्रारम्भ किया था। न तो इनको जनता की बात याद है और न ही गांधी जी की बात याद है। आज हमारे देश में स्थिति यह है कि सब्जी पर टैक्स है, दूध पर टैक्स है, नमक पर टैक्स है और इन टैक्सों की महंगाई पर इतना जबदस्त प्रभाव है कि वह किसी से छिपा हुआ नहीं है। अभी तिवारी जी ने बड़ी दलील दी। उन्होंने मध्य प्रदेश के बारे में कहा कि वह रेलवे की दृष्टि से सबसे अधिक अविकसित प्रदेश है। उस वक्त लगा कि यह बात बड़ी तथ्यपूर्ण है। लेकिन इसके साथ-साथ उन्होंने कहा कि अधिक टैक्स लगाना बड़ा उपयोगी है। उस वक्त मुझे ऐसा लगा कि कांग्रेस होने के नाते और शायद रेल राज्य मंत्री जी का मध्य प्रदेश का होने के नाते यह उनका धर्म है कि अधर्म को भी धर्म कहें।

मैं कुछ छोटी-छोटी बातें कहना चाहता हूँ। हमारे माननीय सदस्यों ने रेल बजट पर चर्चा के दौरान बड़ी तथ्यपूर्ण बातें कहीं हैं। जहाँ तक किराये में वृद्धि का सवाल है या शीजनल टिकटों मासिक टिकटों पर अधिक टैक्स लगाने का सवाल है, आप जानते हैं कि इन टिकटों का उपयोग सब्जी वाले दूध वाले और छोटे नगरों में रहने वाले लोग करते हैं। इस वृद्धि का सबसे अधिक बुरा प्रभाव इन लोगों पर ही पड़ेगा। आपने किराये में वृद्धि करके इन बेवस लोगों को और भी अधिक बेवस कर दिया है। मैं नहीं समझता हूँ कि, इससे अधिक आत्मघाती टैक्स अन्य भी

[श्री जगदम्बो प्रसाद यादव]

कोई हो सकता है जिसका समर्थन तिवारी जी कर रहे थे। मुझे तो ऐसा लगता है कि सतसैया के दोहरे ज्यों नावक के तीर, देखन में छोटे लगे, घाव करें गम्भीर वाली बात यहां पर लागू होती है। आपने यह कठोर प्रहार आम लोगों पर किया है। मंत्री जी चाहे तो जैसा उन्होंने 10 सूत्री कार्यक्रम सुरक्षा के लिए बताया है उसी प्रकार का 10 सूत्री कार्यक्रम में उनकी रेलवे की आमदनी बढ़ाने के लिए दे सकता हूँ। बिना किराया बढ़ाये ही वे रेलों का विकास कर सकते हैं। आप जानते हैं कि बिना टिकट यात्रा करने वालों की संख्या 50 परसेन्ट से कम नहीं है। मगर इसको रोकने का थोड़ा प्रयास किया जाय तो रेलवे की आमदनी में बहुत बड़ी वृद्धि हो सकती है। आपको हर जगह चैकिंग करनी चाहिए। गेट पर चैकिंग करनी चाहिए, प्लेटफार्म पर चैकिंग करनी चाहिए। कोच अटैन्डेंट की चैकिंग होनी चाहिए, कंडक्टर की चैकिंग होनी चाहिए जो बिना टिकट लोगों को ले जाते हैं। अगर आप इसको रोक सकें तो करोड़ों रुपये की आमदनी हर साल हो सकती है।

इसी प्रकार से रेलवे की जो साढ़े 61 हजार किलोमीटर रेलवे लाइन्स हैं उसके दोनों तरफ खेती करने लायक जमीन पड़ी है। अगर उस जमीन का सदुपयोग किया जाए तो रेलवे की आमदनी में बहुत बड़ी वृद्धि हो सकती है। रेलवे लाइन के दोनों तरफ की जमीन में बड़े बड़े तालाब बने होते हैं, अगर उसमें मछली पालन को बढ़ावा दिया जाय तो उससे भी रेलवे की आमदनी में बहुत बड़ी वृद्धि हो सकती है। इसके साथ साथ रेलवे लाइन की बगल में जो घास होती है उसको बेच दिया जाता है, लेकिन घास उगाने का कोई कार्यक्रम नहीं बनाया जाता है। अगर अच्छी घास उगाने का प्रयास किया जाय और उस जमीन पर फलदार वृक्ष लगाये जायें तो रेलवे की आमदनी के नये स्रोत मिल सकते हैं, स्टेशनों के बगल में बहुत बड़ी जमीन खाली पड़ी होती है। उस जमीन पर मकान बनाये

जा सकते हैं और उन मकानों को किराये पर लगाया जा सकता है जिससे हजारों रूपयों की आमदनी रेलवे को हो सकती है। इस जमीन पर बाजार लगाये जा सकते हैं। इस प्रकार की योजनाओं से रेलवे की आमदनी के नये स्रोत पैदा होंगे। हिन्दुस्तान के रेलवे प्लेटफार्म बहुत बड़े बाजार हैं। रेल विभाग इनका उपयोग करके लाखों करोड़ों रूपयों की आय कर सकता है। अगर उसकी समुचित व्यवस्था वह कर सकें आज वेंडर के रूप में मैं समझता हूँ कि 25 से 30 प्रतिशत लोग लाइसेंस वाले होंगे। बाकी बिना लाइसेंस के हैं। एक तरफ तो वे जनता को, यात्रियों को लुटते हैं, खराब माल देकर और अधिक पैसा लेकर और ठगई की न जाने कितनी करते हैं इसका कोई ठिकाना नहीं। आप दिल्ली के पहाड़गज में जाकर भाव पता कर लीजिये और स्टेशन जायें तो पायेंगे कि दुग्ने दाम का फर्क पड़ता है और चीजें भी गिरावट वाली होती हैं। आप लिखते रहिए, कहते रहिये लेकिन रेल विभाग सुनने के लिए तैयार नहीं है इसलिए मैंने कहा कि अगर आप चाहते हैं कि आमदनी बढ़े तो आप आमदनी बढ़ा सकते हैं। अगर आप आमदनी बढ़ाना चाहते हैं तो आमदनी बढ़ाने के अनेक जरिये हैं जिसके द्वारा आप आमदनी बढ़ा सकते हैं। अब कोयला इंजन चलाने का क्या तुक है? एक ले-मैन के ताते मैं समझता था कि कोयला इंजन चलाने से शायद खर्च में बचत होगी। लेकिन अब पता लगा कि इस पर खर्च अधिक लगता है। लेकिन फिर भी कोयला इंजन जरूर चलता रहेगा और इसलिए चलता रहेगा क्योंकि कोयला इंजन ही वह सहारा है जिसके कारण बड़े से लेकर छोटे आफिसर तक को खाना के लिए जलावन मिलता है। इसको कौन रोकेगा? जो एक बड़े से लेकर छोटे आफिसर की आय का स्रोत बना हुआ है उसको कौन रोकेगा। मुझे आश्चर्य हुआ कि हमारे नये रेल मंत्री ने जब कार्यभार संभाला तो उन्होंने कहा कि बिहार में कोयला बहुत मिलता है, इसलिए दानपुर फास्ट पैसंजर को कोयले के इंजन से चलाया जाय। मैं जरूर भूतपूर्व रेल मंत्री महोदय की तारीफ करना चाहता हूँ कि उन्होंने

दानपुर फास्ट पैसेंजर जो कि कमी समय पर नहीं चलती थी, उसको डीजल इंजन देकर पहली बार समय पर चलाया लेकिन नये रेल मंत्री के आते ही वही स्थिति हो गई है वह समय पर नहीं पहुंचती है। यह स्थिति है। पता नहीं इस तरह के निर्णय रेल मंत्री स्वयं करते हैं या उनका विभाग इस तरह से कहकर करवाता है। इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि इस तरह के निर्णय नहीं लिए जाने चाहिए। कोयले की जो चोरी होती है उसको नहीं रोका जा सकता। इसी तरह से जामालपुर में माल के डिब्बे यात्रा करते हुए आपने देखे होंगे। वे उल्टे पड़े हैं। क्या उनको ठीक कराकर नहीं चलाया जा सकता। जो मालगाड़ियां हैं वे जहां तहां रोक दी जाती हैं, घंटों तक नहीं बल्कि कई दिनों तक रुकी रहती हैं। अगर इनको ठीक से हायलट किया जाय तो जिस माल गाड़ी से आप जितने माल की ढुलाई करते हैं, एक बार में उससे दुगुना माल की ढुलाई कर सकते हैं। आप विचार करें कि आप इस तरह की व्यवस्था अगर करें तो क्या इससे आमदनी नहीं बढ़ा सकते हैं? आज ट्रक हमारी रेलों से आगे जा रहे हैं। क्यों जा रहे हैं? क्योंकि हमारी माल पहुंचने की गारंटी नहीं है, सुरक्षित पहुंचाने की गारंटी नहीं है, समय पर पहुंचने की गारंटी नहीं है। अगर हम व्यवस्थित रेलों को करते हैं तो यह हो सकता है। रेलों को अधिक सक्षम बनाने के लिए हमें रैस्पॉसिविलिटी फिक्स करनी होगी। श्री हनुमंतैया ने रेल को समय पर चलाने की व्यवस्था डाली थी और इसके लिए स्टेजान मास्टर की रैस्पॉसिविल बनवाया था। उससे पहले ईस्टर्न रेलवे की गाड़ियां जो समय पर नहीं चलती थी वे भी समय पर चली। अगर आप रैस्पॉसिविलिटी फिक्स करेंगे तो आपकी आमदनी स्वयं बढ़ेगी। इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि आपने 10-सूत्री कार्यक्रम इस संगठन को सुधारने के लिए किया है। अगर 10-सूत्री कार्यक्रम आप इसके बचाव के लिए भी करें तो आपको टैक्स लगाने की कोई आवश्यकता नहीं पड़ेगी। (समय की घंटी)

उपसभाध्यक्ष महोदय, मंत्री महोदय

आज जवाब नहीं दे रहे हैं, इसलिए थोड़ा सा समय है।

डिफेंस लाइन के लिए एक ही तरीका है कि बरौनी से आसाम जाने के लिये अगर गंगा पर मूंगेर या सुलतानगंज पर पुल बना दें और इस तरह लूप लाइन हो तो इसके डबल होने से सुविधा हो जायेगी जो कि सुरक्षा की दृष्टि से अति आवश्यक है। इसको अगर आप करेंगे तो मैं समझता हूँ डबल सुरक्षा की लाइन बनने से बहुत आसानी हो जायेगी। हम सुरक्षा सैनिकों को अगर अच्छे हथियार दें और उनको अच्छे आवागमन के साधन न दें तो इसका कोई फायदा नहीं होगा इसलिए सुरक्षा की दृष्टि से अच्छे आवागमन के साधन एक जरूरी चीज है। इसलिए इस पर ध्यान देने की आवश्यकता है।

महोदय, जमालपुर में रेलवे का एक पुराना कारखाना है जहां के कुशल कारीगरों का नाम दुनिया के इतिहास में लिखा जा सकता है। वार के समय मैं जब इसको कैन बनाने के लिए कहा जो उसने बनाया, जो भी बनाने को कहा वह बनाया, आज आप डीजल से सामर्थ्यवान इंजन विदेशों से खरीदना चाहते हैं। आप अगर वहां के कारीगरों को प्रोत्साहन दें तो वहां के कारीगर लोग जिस तरह की चीज आप चाहते हैं उस तरह की चीज बनाकर दे सकते हैं। वे उस समय यहां मोटर पार्ट्स बनाते थे जब कि हिन्दुस्तान में मुई तक नहीं बनती थी। इस तरह से आप इन कुशल कारीगरों का उपयोग नहीं कर पाये हैं। आपका एक रेलवे इंस्टीट्यूट है जो कि थर्ड क्लास अपरेंटिस और फर्स्ट क्लास एवं स्पेशल क्लास अपरेंटिस को ट्रेनिंग देता है। रेलवे बोर्ड में अधिकतर लोग वहीं से हैं। लेकिन यह इंस्टीट्यूट मुर्दा पड़ा हुआ है।

4.00 P.M.

न जमालपुर कारखाने को आप जिन्दा बना रहे हैं, न इंस्टीट्यूशन को जिन्दा बना रहे हैं, न उसको रेलवे

[श्री जगदम्बी प्रसाद यादव]

जंक्शन को सुधार रहे हैं, जो होना चाहिये वह नहीं हो रहा है। मुगलसराय से जमालपुर का आप विद्युतीकरण भी आप नहीं कर रहे हैं। इसलिये मुझे ऐसा लगता है कि कोई प्रोग्रेस का ठिकाना नहीं है, कैसे प्रोग्रेस होगी। अभी माननीय आडवानी जी कह रहे हैं कि तिवारी जी भी कहते थे कि बिहार में बहुत रेल लाइनें हैं। पहले तो बिहार का मन्त्री ही रेल मन्त्री रहा करता था। मैं एक बहुत ही आडिनरी स्टेशन बरियारपुर की बात किया करता हूँ। उसका प्लेटफार्म इतना नीचा है कि कोई गर्भवती स्त्री उतर नहीं सकती है अगर वह उतरने लगे तो उसका गर्भपात हो सकता है, लेकिन आज तक उसको ठीक नहीं किया गया है। वहां पर पानी की भी कोई व्यवस्था नहीं है। जनरल मैनेजर तक वहां देख जाते हैं। चापा का गढ़ा सूख जाता है। जब तक आप डीप ट्यूबवैल नहीं देते हैं, तब तक कैसे कल्याण हो सकता है। इसलिये छोटी-छोटी बातों को जब मैं देखता हूँ कि मुझे लगता है कि कैसे चलेगा? उत्तरी बिहार के अविकसित होने का कारण क्या है? वह इसलिये पिछड़ा हुआ है क्योंकि वहां पर रेलों का जाल नहीं है। दरभंगा-समस्तीपुर के लिये अनेक मन्त्रियों ने रेल मन्त्रियों ने वचन दिया उद्घाटन किया और रुपया खर्च किया लेकिन आज तक सब वैसे का वैसे पड़ा हुआ है। अभी हमारे मित्र संथाल परगना का बिक्र कर रहे। संथाल परगना आज कोयले का सबसे बड़ा भंडार है। अभी आपने जलमटिया कोयले भंडार का काम शुरू किया है लेकिन वहां पर एक जगह कोयला नहीं है वह फँला हुआ है। इसलिये संथाल परगना के इस इलाके में एक साइन देवघर से हुमका ले जा सकते हैं, हुमका से गोंडा ले जा सकते हैं और गोंडा से जलमटिया ले जा सकते हैं। जलमटिया से कहलगाँव रेलवे लाइन अभी है। कहलगाँव से बड़हडवा तक कोई लाइन बन रही है, फरक्का होकर के वह बनना जब तक नहीं बनाते हैं, जो आपकी आमदनी का चैनल होगा, आपकी आमदनी का स्रोत होगा, वहां

की प्रगति का भी यही स्रोत है, जब तक वह लाइन ठीक नहीं हो जाती है, तब तक आप उसको ठीक नहीं कर सकते हैं। पटना बिहार की राजधानी है। पटना से दिल्ली आने में जितना कम से कम समय लगे, उतना ही अच्छा है। कोई ऐसा इन्तजाम हो, जिससे यदि रात को पटना से चले, तो सुबह दिल्ली पहुंच कर अपना काम कर के वापिस पटना पहुंचा जा सके जिससे समय की बरबादी न हो। लेकिन अभी ऐसी कोई गाड़ी की व्यवस्था नहीं है जो समय पर पहुंचाए। अगर मगध से आते हैं तो 12-1 बज जाते हैं और वापिस नहीं जा सकते हैं। इसीलिए पटना से दिल्ली या अन्य राजधानियों से इस प्रकार की व्यवस्था की जाए जिससे लोग वहां ठीक-ठीक पहुंच सकें। पटना बिहार की राजधानी होने के कारण इसको अन्य शहरों से जोड़ने की आवश्यकता है। इस लिए मैं आपको धनबाद का उदाहरण देना चाहता हूँ। धनबाद से कलकत्ता आने जाने की अच्छी व्यवस्था होने के कारण बहुत से लोग रोजाना आते-जाते हैं। इसी प्रकार की व्यवस्था धनबाद, जमशेदपुर, बोकारो से सारी जगहों के लिए और किया जाए जिससे बिहार का और पटना का कल्याण हो सकता है। लेकिन अभी तक इस और ध्यान नहीं गया है। मैं अधिक समय न लेता हुआ दो बातें और कहना चाहता हूँ। पहली बात तो यह है कि लोगों ने वहां पर फर्स्ट क्लास और एअर कंडीशन क्लास की बात आपके सामने रखी है लेकिन मैं आपसे थर्ड क्लास पिसजर ट्रेन जो है उसकी बात रखना चाहता हूँ। आप रिकार्ड उठा कर देखिए आपके बजट में उस गाड़ी को चलाने के लिए उस गाड़ी के डिब्बों को ठीक करने के लिए ब्रिजली के लिए शौचालय के लिए आपने कौन सी व्यवस्था डाली है? आज तक सबसे घोर उपेक्षित जिसको जनता की गाड़ी कहा जा सकता है। इस में गाँव की जनता चलती है। बड़े-बड़े लोग इस में नहीं चलते हैं। जो चलते हैं उनकी घोर उपेक्षा हो रही है। इसका क्या निराकरण होगा? मैं आपसे जानना चाहता हूँ क्या इस

पैसेजर गाड़ी के लिए कोई उचित व्यवस्था नहीं होगी तो फिर गरीबों के लिए गाड़ी में कोई व्यवस्था नहीं होगी। गर्मी में पीने के पानी की इतनी भयंकर कठिनाई होती है। यह कठिनाई हर स्टेशन पर होती है। आप जरूर पानी पिलाने के लिए बहाली करते हैं लेकिन इतनी लम्बी गाड़ी में एक आदमी कहां तक पानी पिला सकता है तथा यात्री गाड़ी से तर कर कैसे पानी पी सकता है? कुछ गाड़ियों में पीने के पानी के साथ ले कर चलने की व्यवस्था है लेकिन मैं यह चाहता हूँ कि आप इस बार जरूर पानी की समुचित व्यवस्था करें तथा साथ ही साथ बिजली की शौचालय की, पंखे की भी सुविधा प्रदान करें। समय पर गाड़ी को चलावें। मैंने तो पिछली बार कहा था कि अगर गाड़ी को लेट होना ही है तो उसका टाइम वही नियत कर दें तो कम से कम यात्री को यह तो नहीं लगेगा कि गाड़ी विलम्ब से चल रही है। जैसे कि कहा गया थर्ड क्लास खत्म कर दो, सैंकंड क्लास कर दो लेकिन अब लोग क्या कहते हैं अब कहते हैं फिर से थर्ड क्लास कर दो, इंटर क्लास कर दो, फोर्थ क्लास कर दो। कम से कम हम किराये की मार से बचेंगे और सरकार की जो बढ़ाने की सुविधा है वह कम हो जायेगी लेकिन हमारी सुविधा बढ़ जायेगी। आज क्यों लोग थर्ड क्लास, इंटर क्लास या सेकेण्ड क्लास की मांग करते हैं? इस लिए इन बातों पर गौर करना चाहिए। जो मध्य दर्जे का है, कमजोर आर्थिक स्थिति वाला आदमी है इनकी सुविधा के लिए हम क्या करते हैं? हम गरीब और मसौल वर्ग के लिए नारेबाजी तो करते हैं लेकिन इन चीजों को ठीक नहीं कर पाते हैं।

दुर्घटनाओं की अनेक स्थितियों के कारण आप लोग जब से आये हैं, तो लोगों का कहना है कि आप एक्सीडेंट मंत्री हुए हैं। इसीलिए दुर्घटनाओं पर काबू पाना अनिवार्य है। मैं अंत में इतना कहना चाहता हूँ कि हम लोग पार्लियामेंट में हैं, हम लोगों को खिलाने के लिए केटरिंग वाले हैं। केटरिंग वालों की कुछ मांगें सटीक हैं, सब बातों पर

मैं नहीं जाना चाहता हूँ। जितने काम कर रहे हैं उनमें अधिकांश अस्थायी रूप से काम करते हैं। उन को जो ड्रेस मिलती है उसका वितरण ठीक से हो, उनको प्रमोशन या क्वार्टर जो मिलता है उसका वितरण ठीक से हो। तो उनको क्वार्टर्स के आवंटन के लिए, वर्दी के वितरण तथा ऐसी कई चीजों पर और खासकर पार्लियामेंट के लोगों के लिए... (व्यवधान) कैंटीन के स्टाफ की मांगें हैं। बहुत छोटी-छोटी मांगें हैं। अगर आप उन को संतुष्ट नहीं कर सकते तो वे हमें संतुष्ट भोजन कैसे खिला सकते हैं। इसलिए आज आवश्यकता है कि उन वेटरों को कर्मचारियों को जिनको एजेंट के रूप में रखा गया है उनको आप स्थायी कर दें। आप उनको स्थायी नौकरी दे दें तो बेचारे की जीविका सही सलामत हो सकती है। वह आपका ही स्टाफ है जो पार्लियामेंट के सदस्यों के साथ रहता है। अगर यह आपको दिखाई न दे, उनकी पुकार आम न सुन सकें जो कि रात दिन यहाँ रहने वाले हैं तो फिर आप दूर की पुकार कहां सुन सकेंगे? इसलिए मैं चाहता हूँ कि आप इसको ठीक करें।

मैं अपनी बात खत्म करते हुए एक बार फिर आपसे कहना चाहूंगा कि जैसे लोकसभा में उन्होंने ड्राईपरसेट कम किया है आप राज्य सभा में भी कुछ अपनी ताकत दिखायें। अगर आप चाहते हैं कि सचमुच में आपके नाम की ख्याति हो पता लगे तो बतायें कि राज्य मंत्री भी कुछ कर सकते हैं और फिर राज्य सभा के लिए तो राज्य मंत्री ही रहते हैं। इसलिए मैं चाहूंगा कि आप अगर फस्ट या एयर कंडीशन का नहीं तो जो थर्ड क्लास में 10 परसेंट है उसको समाप्त कर दें, यह बड़ी प्रसन्नता की बात होगी। नहीं तो आप लड़कर झगड़कर कुछ कम करके बतायें जिससे हम लोगों के लिए यह कहने का हो कि इस सदन के जो बुजुर्ग सदस्य हैं उन्होंने हमारे नौजवान मंत्री जो से कुछ लेकर बुद्धिमता का परिचय दिया है।



SHRI H. L. KAPUR (Nominated) :  
Madam, I am grateful to you for having given me this opportunity to speak on the Railway Budget for 1985-86.

I do not wish to go into all the aspects of the Budget, as much of the ground has been very ably and extensively covered by all knowledgeable speakers who have preceded me. The Railway Minister, within the constraints, has produced a satisfactory and workable Budget. He has tried his best to cut his coat according to the cloth available to him and where he has found that he would have to resort to additional measures, he has done so most reluctantly and I am sure, with a heavy heart.

After all, Madam, he is one of us whose aim is to serve those who are poor and who belong to the weaker sections of the society. However, the hike in passenger fares and freight charges is steep, and will no doubt impose additional burden on the common man. It will also hit hard the daily commuters using season tickets. It may be true that our rates, for pass-holders are the lowest and the Railways suffer heavy losses annually, on this account. But a slightly less steep hike would have been more welcome. The Railway Minister has, no doubt, his compulsions, but I would still like to request him to reconsider, although he has already reduced the surcharge from 12.5 to 10 per cent a further reduction in the quantum of increase would certainly help and make the life of consumer, wage, earner and small trader less burdensome.

I wish to highlight only two very significant points which I feel have a bearing on the operation and efficiency of the railways. If greater care and vigilance is exer-

cised in these spheres railways can effect large savings which in turn could be used for providing relief to the users. I wish to make specific reference to the security environment on the railways which, has deteriorated steadily and there is an increase in crime against persons travelling in the train and also against their property. It is conceded, and I am ready to accept, that the law and order situation is a socio-political phenomenon and the railways cannot be considered in isolation, but we cannot get away from the fact that the security forces, that is the GRP and the RPF, are totally ineffective because their personnel are corrupt and inefficient, their methods and procedures are outmoded and their equipment outdated, not at all fit to deal with the present-day requirements. The GRP is also suffering from stunted growth, the RPF on the other hand has grown 16 times in strength over the last 30 years but their performance is appalling. Therefore, it is not surprising to know that this RPF is known by the name of 'Railway Pilferage Service or pilferage force'. I wish to support my views with some statistics which I have managed to gather and will show the crimes committed against booked consignments. In the year 1978, Madam, there were 40,926 cases involving a loss in value to the tune of Rs. 18,416 thousands. These crimes were committed by 333 railway employees and 71 employees of the RPF. In 1981 this figure shot up to 56,365 cases in which 461 railway employees and 117 RPF personnel were involved. In 1983 the cases are going to be above 60,000 and the total value of loss on account of this will be in the region of nearly Rs. 8 crores. Therefore, it is absolutely necessary that some procedure or methodology fs

evolved to ensure that the RPF, which has grown tremendously, the size of which has increased 16 times, becomes more effective and is able to deliver the goods as expected of them.

The other aspect which I wish to highlight concerns the accidents in the railways. It is a matter of regret for us that the Indian railways has the highest accident rates in the world. As many as 65 per cent of accidents that occurred are due to human factors. It has also come to light that driving a railway locomotive in India is a highly demanding and complicated job, involving man-machine-environment system. Some serious deficiencies have been reported in the design of the present cabins of the Indian railway locomotives, making working conditions unsafe and opening the door to human errors. What is really surprising is that in these 37 years that we have been independent, in the railways which is the largest public sector undertaking, no analysis or comparative study of the rates of accidents in India and other parts of the world has so far been carried out. As stated earlier, over 60 per cent of the accidents are due to human error, as would be amply borne out by some of the recent accidents. The one I am referring to the one that took place at Bahadurgarh railway station — called the Bahadurgarh station mishap — which occurred on 10th February, 1984, due to the failure of the railway staff, in which 37 passengers were killed on the spot, 6 died subsequently and 42 passengers were seriously injured. In the Balaghat train tragedy on 16th August, 1984 as many as 112 persons were killed. On 8th January, 1985, there was an accident at Bablinan railway station where Assam-Tikiund goods train, due to

again a human error in that the driver was not able to control the locomotive, overshot the dead end, rammmed into nearby houses alongside the track and killed 10 persons. Then the Rajnandgaon rail mishap occurred on 23rd February, 1985, when two bogies of the Nagpur-bound train caught fire killing 34 persons.

So, it will be seen as to how many accidents have occurred and I do not know what is being done to curb or to take some corrective action, particularly with respect to those accidents where human error has come to notice. Apart from the over 60 per cent of the accidents which are ascribed to human factor there are over 20 per cent of the accidents which occur due to mechanical failures and over 10 per cent due to other reasons. The rolling stock is old, the locomotives are old, the track is old and neglected and above all the signalling and telecommunication systems leave much to be desired. The Budget does not show in any form any new thrust which the Railway Minister has in mind, in investments and development perspectives essential for modernising, streamlining our Railways and making them more safe for travellers. To overcome human factors, I am sure the Railway Minister has something in mind, or the Railway Board has something in mind, because there should be some checks, some physical and medical fitness tests, if not once in 6 months at least once a year, to ascertain the eye-sight of the drivers, their reflexes and other factors which go into making the railway travel safe.

The controlling staff should also be sent — this is my proposal to the Railway Minister — for ref-

[Shri H. L. Kapur]

resher courses and should be given thorough grounding in all systems connected with operations. There is also urgent requirement for the radar microwave communication system. In the age of electronics, it should be possible for the Research and Development Section of the Railways to devise some sort of a warning system which can provide the drivers and the guards some sort of pre-warning so that they can take immediate corrective action and avoid an avoidable accident, because all accidents are not unavoidable accidents, particularly accidents due to human error have a very large percentage of avoidability factor. Equipment failures can be avoided by replacing in time outdated track, rolling stock and by carrying out proper timely maintenance and frequent inspections of tracks. It is not that it is not being done, but perhaps it is not being done as effectively or with the same vigilance as it ought to be done. I sincerely hope and trust that the Hon. Railway Minister will pay due attention to these aspects to increase the efficiency, safety and security of this biggest single public enterprise. With this fond hope, I support the Railway Budget.

डा० एम० हाशिम किदवई (उत्तर प्रदेश):  
जनाब सदर और मौज्जज मेम्बरान, बड़ी खुशी की बात है कि आज हमारे अजीज रहनुमा जनाब राजीव गांधी जिन्हें मुल्क के अवाम की जवरदस्त अक्सरियत हासिल हुई, उनके जमाने में यह पहला रेलवे बजट आया और उस पर हम लोग गौर करने जमा हुए हैं। इससे भी ज्यादा खुशी की बात है कि हमारी रेलवे मिनिस्ट्री उन दो हजरात के हाथ में आयी है जिनसे यकीनन हम सब की पूरी उम्मीद है रेलवे मिनिस्ट्री को कहीं से कहीं पहुंचा देंगे, इस मिनिस्ट्री में बेइन्तिहा तरक्की होगी।

इन दोनों हजरात के मुताल्लिक, यानी इन दोनों हजरात की शख्सियतों के मुताल्लिक यह कहा जाय तो कुछ गलत नहीं होगा—

निगाह बुलन्द, सुखून दिल नवाज जान  
पुरसोज  
रही है सक्ते सफर मीर कारवां के लिये

हमारी बड़ी खुशकिस्मती है कि हमारे मिनिस्टर साहब और मिनिस्टर आफ स्टेट ऐसी बुलन्द व बाला शख्सियतों के मालिक हैं और हमें इस पर भी फक्र है कि हमारी रेलवे मिनिस्ट्री दुनिया की दूसरी सबसे बड़ी पब्लिक अंडरटेकिंग है। हम सब की दिली खाहिश है कि इस वजारात की ज्यादा से ज्यादा तरक्की हो और इसमें ज्यादा से ज्यादा हुमाजेहती इम्प्रोवेंट हो। हमारी रेलवे का जो कामी इतिहास बढ़ाने में और मुल्क की इकोनोमी को बढ़ाने में रहा है वह अपनी जगह पर है। लिहाजा मैं निहायत अदब के साथ चन्द बातों की तरफ जनाब मिनिस्टर साहब की तवज्जह दिलाऊंगा और उम्मीद है कि उन पर वह खास तौर से गौर फरमायेंगे।

सबसे पहली बात तो यह है कि हर इंसान के लिये बुनियादी चीजें हैं हवा, पानी और खाना। इस नुकतेनिगाह से अगर हम अपनी रेलवे मिनिस्ट्री का जायजा लें तो मालूम होगा कि सेकिड क्लास पैसिजर्स को बदनसीधी से ये तीनों चीजें हासिल नहीं। तो सबसे ज्यादा जरूरत इसकी है कि रहा रेलों की अवर क्लाउडिंग कम की जाय और खाने-पीने की चीजों की तरफ खास तौर पर तवज्जह की जाय। खास तौर से अब जबकि गमियों का मौसम आ रहा है, रेलों में और रेलवे स्टेशनों पर पानी का इन्तजाम किया जाय इस लिए कि मुसाफिरों खासतौर पर छोटे स्टेशनों पर बड़ी परेशानी का सामना करना पड़ता है, इसमें पानी मुयस्सर नहीं होता। बहुत पहले एक रिवाज था कि ट्रेनों में आइस-वेंडर हुआ करते थे। अगर कोई सुरत मुमकिन न हो तो कम से कम इन तमाम रेलों में आइस-वेंडर

का इन्तजाम कर दिया जाय ताकि इस गर्मी के मौसम में मुसाफिरों को ठंडा पानी मिले ।

इसी के साथ-साथ तीसरी सबसे बड़ी प्राबलम जो हम ज्यादातर मुसाफिरों का फिस करनी पड़ती है वह यह है कि बहुत सी ट्रेनों में डाइनिंग कार और पेन्ट्री कार का प्रोविजन नहीं है । इसके लिए जरूरत है कि ज्यादा से ज्यादा ट्रेनों पर डाइनिंग कार या पेन्ट्री कार का इन्तजाम किया जाय ।

इसी के साथ-साथ में मिनिस्टर साहब की खिदमत में पब्लिक की दो-तीन बड़ी खास शिकायतें-मुसीबतें पेश करना चाहूंगा । पहली बात यह है कि हम सबका बड़ा पुराना तजुर्बा है कि कितनी दफा रेलवे इन्क्वायरी आफिस को टेलीफोन कीजिए तो ज्यादातर जवाब नहीं मिलेगा, इस पर भी चैक होना चाहिए । दूसरी बात यह है कि ट्रेनों की पंक्चुअलिटी बहुत जरूरी है । अलीगढ़ से अगर आसाम की तरफ से जो आसाममेल आता है वह शायद ही कोई ऐसा दिन होता हो जो चार-पांच घंटे से कम लेट हो । मेरे ख्याल में मुनासिब यह रहेगा कि हर हफ्ते मिनिस्टर साहब एक नकशा तलब करें कि कौन-कौन सी गाड़ी किस वक्त आई है । दूसरी बात मिनिस्टर साहब की खिदमत में अर्ज करनी है रिजर्वेशन के सिलसिले में बेइन्तिहा करण्ट प्रेक्टिसेज हो रही हैं, मसलन कन्डक्टर गाड़ हर शख्स को सैकिड क्लास स्लीपर में आने देते हैं, महज बेडिंग हालने का भी चार्ज लेते हैं, जिनको बर्थ दिलवाते हैं उनसे मनमानी रकम तो लेते ही हैं । इन सब चीजों की चेकिंग होना बहुत जरूरी है । इसी तरह से बड़े-बड़े स्टेशनों के यादों पर चोरियां होती हैं तो उन की भी चेकिंग होनी चाहिये । ओवर क्राउडिंग दूर करने की एक शकल यह हो सकती है कि कम से कम बड़े जंक्शनों पर दो, तीन कंपार्टमेंट्स या बोगियां ट्रेनों में जोड़ी जायें इसी तरह से स्टेशनों पर प्लेटफार्म पर और डिब्बों

में सफाई की बहुत जरूरत है । बद-किस्मती से सफाई नहीं की जाती । देखने में आता है कि अक्सर ट्रेनों में रोशनी का कोई इन्तजाम नहीं होता । इस को सबसे पहले ठीक किया जाना चाहिए । इस के साथ मेरी यह दरखास्त होगी कि जो 50 किलोमीटर तक का जो एक्जेंप्शन किया गया है उस को बढ़ा कर 150 किलोमीटर कर दिया जाए तो उससे ज्यादा से ज्यादा लोगों को राहत पहुंचेगी । इस के साथ-साथ अगर कुछ कंसेशन स्टूडेंट्स को भी दिया जाय तो ज्यादा अच्छा रहेगा । इस के साथ ही जो खाने-पीने की चीजें हैं जैसे साल्ट या गल्ला इनके बारे में भी मिनिस्टर साहब गौर फरमायें । यह आम इंसानों की जरूरत की चीजें हैं । अगर उन का फ्रेट ज्यादा होगा तो इन की कीमतों में इजाफा होगा और रेलवे मिनिस्टरी को कोई ऐसा काम नहीं करना चाहिए कि जिस की वजह से महंगाई बढ़े । मेरी दरखास्त है कि नमक पर, फूड गल्ले पर और जो हाउसिंग मैटीरियल है, मसलन सीमेंट वगैरह उस पर जो किराये में इजाफा किया गया है उस को खत्म कर दिया जाय । इस से दो फायदे होंगे । एक तो आम शहरियों का बोझ कम होगा और दूसरे महंगाई भी कम होगी ।

जहां तक एक्सीडेंट्स का ताल्लुक है इस पर कुछ खास तबज्जह दी जाय और जहां-जहां लेविल क्रॉसिंग के फाटक हैं अगर उन को ओवर ब्रिज से रिप्लेस कर दिया जाय तो इस किस्म के एक्सीडेंट्स में कमी हो सकती है । अलीगढ़, जहां से मेरा ताल्लुक है, वह इंडस्ट्रियल एतबार से काफी अहमियत रखता है । लेकिन बदकिस्मती यह है कि एक बड़ी पुरानी ट्रेन है जो अलीगढ़ बरेली के दरम्यान और बरेली शहर भी सनती और तिजारत के एतबार से बहुत बड़ा है । इन दोनों के बीच 104 मील का फासला है लेकिन यह ट्रेन 8 और 9 घंटे के पहले वहां नहीं पहुंचती । और इसकी टाइमिंग्स में भी कोई फर्क नहीं हुआ है । लिहाजा दर-खास्त है कि इस लाइन की तरफ भी

### [डा० एस० हाशिम किदवाई]

तबज्जह दी जाय और कम से कम एक एक्सप्रेस ट्रेन इस लाइन पर और बढ़ायी जाय। यह 104 मील का फासला चार या पांच घंटे में तय होना चाहिये। इसके साथ-साथ एक दरखास्त यह भी है कि पिछली बार प्लेटफार्म टिकट बढ़ा कर 1 रुपये का कर दिया गया था जिस से बहुत ज्यादा रेलवे की आमदनी में इजाफा नहीं हुआ। तो अगर मुनासिब समझा जाय तो इस को घटा कर 50 पैसे कर दिया जाय। इस तरह से अगर चन्द करोड़ की रिलीफ दे दी जाय तो यह एक बहुत बड़ी बात होगी। और आम शहरी पब्लिक को राहत पहुंचेगी। बाकी जहां तक हमारे मिनिस्टर साहब ने अपनी तकरीर में जिन डवलपमेंट्स और प्रोग्रामों का और रेलवे का इंतजाम तेज करने का और इसकी कार करदेगी बहुत करने का इजहार फरमाया है उस से हम सब को बुनियादी तौर पर पूरा-पूरा इत्तिफाक है और मुझे पूरी उम्मीद है कि बहुत जल्दी बंसी बाल जी और सिधिया जी की कयादत में हमारी रेलवे सिस्टम दुनिया के बेहतरीन रेलवे सिस्टम में होगा।

इन अल्फाज के साथ मैं इस बिल की तारीफ करता हूँ।

### [ڈاکٹر محمد ہاشم قذوائی]

(اتر پردیش) : جناب صدر اور معزز مسیوران - بڑی خوشی کی بات ہے کہ آج ہمارے معزز رہنما جناب راجو گانھی جنہوں نے ملک کے عوام کی زبردست اکثریت حاصل ہوئی۔ ان کے زمانے میں ہم پہلا ریلوے بجٹ آیا اور اس پر ہم لوگ فور کوٹے جمع ہوئے ہیں۔ اس سے بھی زیادہ خوشی کی

بات ہے کہ ہماری وہ ریلوے منسٹری ان دنوں حضرات کے ہاتھوں میں آئی ہے جن سے یقیناً ہم سب کو پوری امید ہے۔ ریلوے منسٹری کو کہاں سے کہاں پہنچتا رہیں گے یعنی اس منسٹری میں بے انتہا ترقی ہوگی۔ ان دنوں حضرات کے متعلق یعنی ان دنوں حضرات کی شخصیتوں کے متعلق یہ کہا جائے تو کچھ فلفط نہیں ہوگا۔

نگاہ بلند، سکون دانی نواز ماجاں پرسوز  
رہی ہے رخصت سفر مہر کارواں کے لئے

ہماری بڑی خوش قسمتی ہے کہ ہمارے منسٹر صاحب اور منسٹر آف اسٹیٹ ایسی بلند و بالا شخصیتوں کے مالک ہیں اس کے ساتھ ہمیں اس پر بھی فخر ہے کہ ہماری ریلوے منسٹری دنیا کی دوسری سب سے بڑی پبلک انڈر ٹیکنگ ہے ہم سب کی دانی خواہش ہے کہ اس وزارت کی زیادہ سے زیادہ ترقی ہو اور اسی میں زیادہ سے زیادہ حصہ چھتی اور پرومیت ہو۔ پھر ہماری ریلوں کا جو قومی انحصار بڑھانے میں اور ملک کی اکنومی بڑھانے میں رہا ہے وہ اپنی جگہ پر ہے۔ لہذا ہمیں نہایت ادب کے ساتھ چند باتوں کی طرف جناب منسٹر صاحب کی توجہ دلاؤں گا اور امید ہے کہ ان پر وہ خاصی طور سے فور نمائشوں کے۔

[Translation in Arabic script.

سب سے پہلی بات تو یہ ہے کہ ہر انسان کے لئے بنیادی چیزیں ہیں ہوا - پانی اور کھانا - اس نقطہ نکاح سے اکثر ہم اپنی ریلوے منسٹری کا جائزہ لیں تو معلوم ہوگا کہ سیکنڈ کلاس پسنجرس کو ہر نصیبی سے یہ تیلوں چیزیں حاصل نہیں - تو سب سے زیادہ ضرورت اس کی ہے کہ رہا ریلوں کی اور کوارٹنگ کم کی جائے اور کھانے پینے کی چیزوں کی طرف خاص طور پر توجہ کی جائے - خاص طور سے اب جب کہ گرمیوں کا موسم آ رہا ہے ریلوں اور ریلوے اسٹیشنوں پر پانی کا انتظام کیا جائے اس لئے کہ مسافروں کو خاص طور سے چھوٹے اسٹیشنوں پر بڑی پریشانی کا سامنا کرنا پڑتا ہے - اس مہینے پریشانی عہسہ نہیں ہوتا بہت پہلے شروع ایک راج تھا کہ تریپوں مہینے آتے ہیں وہاں ہوا کرتے تھے - اگر کوئی صورت ممکن ہو تو کم سے کم ان تمام ریلوں میں آتے ہیں وہاں کا انتظام کر دیا جائے تاکہ اس گرمی کے موسم میں مسافروں کو تھلدا پانی مل سکے -

اسی کے ساتھ ساتھ تیسری سب سے بڑی پریشانی جو ہم زیادہ تر مسافروں کو فیس کرنی پڑتی ہے وہ یہ ہے کہ بہت سی تریپوں مہینے ڈائننگ کار اور پینٹرن کار کا پروویژن نہیں ہے اس کے لئے ضرورت ہے کہ زیادہ سے

زیادہ تریپوں پر ڈائننگ کار یا پینٹری کار کا انتظام کیا جائے -

اسی کے ساتھ ساتھ میں منسٹر صاحب کی خدمت میں ہولڈ کی دو تین بڑی خاص ہولڈ کی شکایتیں مصیبتیں پیش کرنا چاہوں گا - پہلی بات یہ ہے کہ ہم سب کا ہوا پرانا تجربہ ہے کہ جتنی دفعہ ہی ریلوے انکوائری آفس کو تیلیفون کھجئے تو زیادہ تر کوئی جواب نہیں ملے گا - اس پر بھی چھک ہونا چاہئے - دوسری بات یہ ہے کہ تریپوں کی پکنج ویلٹی بہت ضروری ہے - علی گڑھ سے مکر آسام کی طرف سے جو آسام میل آتا ہے شاید ہی کوئی ایسا دن ہوتا ہو جو چار پانچ گھنٹے سے کم لیت نہ ہو - سہرے خیال میں مناسب یہ رہیگا کہ ہر ہفتہ منسٹر صاحب ایک نقشہ طلب کریں کہ کون کونسی گاڑی کس وقت آتی ہے - دوسری بات منسٹر صاحب کی خدمت میں یہ عرض کرنی ہے رزرویشن کے سلسلے میں بے انتہا کرپٹ پریکٹس ہوتی رہی ہیں مثلاً کفنگٹر گارڈ ہر شخص کو سیکنڈ کلاس ساہور میں آنے دیتے ہیں محض بیڈنگ کالے کا بھی چارج لیتے ہوں چنگو ہوتے دلوانے ہوں ان سے من مانی رقم تو لیتے ہی ہوں -

[ڈاکٹر محمد ہاشم قذوائی]

ان سب چیزوں کی چھانگ ہونا بہت ضروری ہے۔ اسی طرح سے بڑے بڑے اسٹیشنوں کے بارڈوں پر چوریاں ہوتی ہیں تو ان کی بھی چھانگ ہونی چاہئے اور کراؤٹنگ دور کرنے کی ایک شکل یہ ہو سکتی ہے کہ کم سے کم بڑے جنکشنوں پر دو تین کمپارٹمنٹ یا بوکیاں ان ٹریڈوں میں جوڑی جائیں۔ جو اسی طرح سے امتیہشوں پر پلٹ فارم پر اور قبوں میں صفائی کی بہت ضرورت ہے۔ بد قسمتی سے صفائی نہیں کی جاتی دیکھنے میں آتا ہے کہ اکثر ٹریڈوں میں روشنی کا کوئی انتظام نہیں ہوتا اس کو سب سے پہلے ٹھیک کیا جانا چاہئے۔ اس کے ساتھ مہری یہ درخواست ہو گی کہ جو 150 کلو مہتر تک کا جو ایگزپیشن دیا گیا ہے اس کو بڑھا کر کم سے کم 150 کلو مہتر کر دیا جائے تو اس سے زیادہ سے زیادہ لوگوں کو راحت پہنچے گی۔ اس کے ساتھ ساتھ اگر کچھ کنسٹریکشن اسٹریکچر کو بھی دیا جائے تو زیادہ اچھا رہے گا۔ اس کے ساتھ ہی جو کھانے پیلے کی چیزیں ہیں جیسے سالت یا غلہ ان کے بارے میں بھی منسٹر صاحب فور فرمائیں۔ یہ عام انسانوں کی ضرورت کی چیزیں ہیں اگر ان کا فریٹ زیادہ ہوگا تو

ان کی قیمتوں میں اضافہ ہوگا اور ریلوے منسٹری کو کوئی ایسا کام نہیں کرنا چاہئے کہ جس کی وجہ سے مہنگائی بڑھے۔ مہری درخواست ہے کہ نیک پر غلے پر اور جو ہاؤسنگ مینٹیننس ہے مثلاً سیمنٹ وغیرہ ان پر کرائے میں جو اضافہ کیا گیا ہے اس کو ختم کر دیا جائے۔ اس سے دو فائدے ہونگے ایک تو عام شہریوں کا بوجھ کم ہوگا اور دوسرے مہنگائی بھی کم ہوگی۔

جہاں تک ایکسیڈنٹس کا تعلق ہے اگر اس پر کچھ خاص توجہ دی جائے اور جہاں جہاں لیول کراسنگ کے پھانک ہیں اگر ان کو اور برج سے دی پلہس کر دیا جائے تو اس قسم کے ایکسیڈنٹس میں کمی ہو سکتی ہے۔ علی گڑھ جہاں سے میرا تعلق ہے وہ انڈسٹریل اہمیت سے کافی اہمیت رکھتا ہے۔ لیکن بد قسمتی یہ ہے کہ ایک بڑی پرانی ٹرین ہے جو علی گڑھ بریلی کے درمیان ہے اور بریلی شہر بھی صنعتی اور تجارت کے اعتبار سے بہت بڑا ہے۔ ان دونوں کے بیچ 104 میل کا فاصلہ ہے۔ لیکن یہ ٹرین 8-9 گھنٹے سے پہلے نہیں پہنچاتی اور اس کی ٹائمنگس میں بھی کوئی فرق نہیں ہوا ہے۔ لہذا درخواست ہے کہ اس لائن کی طرف بھی توجہ دی جائے اور کم سے کم

ایک ایکسپریس ٹرین اس لائن پر اور بڑھائی جائے - یہ 104 میل کا فاصلہ 4 یا 5 کھلتے میں طے ہونا چاہئے - اس کے ساتھ ساتھ ایک درخواست یہ بھی ہے کہ پچھلی بار پلیٹ فارم ٹکٹ بڑھا کر روپیہ کا کر دیا گیا تھا جس سے بہت زیادہ دباؤ کی آمدنی میں اضافہ نہیں ہوا - تو اگر مناسب سمجھا جائے تو اس کو کٹا کر پچاس پیسے کر دیا جائے اس طرح سے اگر چلند کروڑ کی ولف دے دی جائے تو یہ ایک بہت بڑی بات ہوگی - اور عام شہری پبلک کو راحت پہنچے گی - باقی جہاں تک ہمارے منسٹر صاحب نے ایسی تقریر میں جن ڈیولپمنٹس کا پروگراموں کا اور دباؤ کا انتظام بہتر کرنے کا اور اس کی کارکردگی بہتر کرنے کا اظہار فرمایا ہے اس سے ہم سب کو بھلائی طور پر پورا پورا اتفاق ہے اور مجھے پوری امید ہے کہ بہت جلدی بنسی لال جی اور سندھیا جی کی قیادت میں ہمارا دباؤ سسٹم دنیا کے بہترین دباؤ سسٹم میں ہوگا -

ان الفاظ کے ساتھ میں اس بل کی تائید کرتا ہوں -

श्री हकमदेव नारायण यादव (बिहार) : उपसभध्यक्ष जी, मेरा व्यवस्था का प्रश्न है। संविधान के तहत यह लिखा है कि स्टेशन की कार्यवाही या किताब जो भी

छपेगी वह हिन्दी में भी मिलेगी। लेकिन सदस्यों की जो सूची है यह केवल अंग्रेजी में छापकर हमको दी जाती है। बार-बार मैं कहता रहा हूँ और जब कहता हूँ तो कहा जाता है कि हिन्दी वाली छपकर आ रही है अंग्रेजी वाली पहले छपकर आ जाती है... (व्यवधान)

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI KANAK MU KHERJEE) : They will be supplied to you later. They are being printed.

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव : राज्य-सभा के जब से नये सेक्रेटरी जनरल आये हैं तब से हिन्दी की घोर उपेक्षा हो रही है। इस प्रकार की उपेक्षा पहले नहीं हुई।

SHRI V. GOPALSAMY (Tamil Nadu): Madam, whether these will be supplied in Tamil also. Then, we will be benefited.

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव : अभी एक सूचना प्रसारित की गई है कि ए० सी० सी० में सदस्य जा सकते हैं, यह सूचना भी सिर्फ अंग्रेजी में दी गई है... (व्यवधान) अगर राज्यसभा की भाषा अंग्रेजी ही हो गई है तो यह भी सूचित कर दिया जाए तो ठीक है और अगर राज्य सभा की मान्यता है तो सचिवालय को यह काम हिन्दी में भी करना चाहिए।

SHRI V. GOPALSAMY: Then we will have to go to Uttar Pradesh and Bihar. They will rule the country.

श्री हकमदेव नारायण यादव : आप कह रही हैं कि सप्लाई किया जाएगा लेकिन दो तीन-साल से बार-बार इसको उठाना और बार-बार इसके लिए लड़ना क्या उचित है? सरकार की कोई जिम्मेदारी नहीं है? अंग्रेजी में छपकर आता है तो हिन्दी में क्यों नहीं आता? हिन्दी को छपे 10 दिन बाद तो हम लोग 10 दिन तक धूमते रहें?



THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI KANAK MUKHERJEE): That is different matter. Please take your seat.

SHRI V. GOPALSAMY: Madam, this is Rajya Sabha. It is the Council of States. It is not Uttar Pradesh or Bihar Assemblies.

संसदीय कार्य मंत्री (श्रीमती माधेद अलवा) : मैं बताना चाहती हूँ कि इसकी हिन्दी वर्शन छप रहा है, प्रेस में है, थोड़ी देर हो गई, आ जाएगा।

SHRI V. GOPALSAMY: You may get it published in all regional languages. Are you prepared for that?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI KANAK MUKHERJEE) : Mr. Mohunta, please start.

SHRI SUSHIL CHAND MOHUNTA (Haryana): Madam, Vice-Chairman, the Indian Railways is a classical example of mismanagement. In fact, it is a personification of inertia. It gives a picture of being overtaken by inertia. The Britishers before they left in 1947 they had left us a total track route of 53,596 kilometres. Since independence that is after 38 years, we have added the track route of 7,864 kilometres. These particulars are given in the chart on page 18 of the Indian Railways Year Book 1983-84. Indeed it is a tragedy that in a free country after becoming independent this Department had been completely neglected. The number of accidents that took place round the year, on an average works out to more than two accidents per day. If we go into

the punctuality of trains they are always late. As far as goods traffic is concerned, the goods are damaged or pilfered. The Railway authorities load the goods and give the receipts and ultimately they say it had been lost. Then, the people will claim compensation from the Railways. Actually the Railway Minister has done an exercise to draw out a budget for the Railways to meet the extra cost incurred by the Railway Department because of its mismanagement, lack of direction and total inertia. So, people are paying the penalty because of its inertia, incapability and mismanagement. Every year the Railways come out with increased passenger fares and freight rates and the people have to suffer because of its bad handling. Another very significant thing, Madam, that you will note in this chart which is given is that except for the period 1977—80—you exclude this period from the last 38 years—there has been no significant increase in the route kilometres. And it is surprising to note that in 1980-81 and 1981-82, the track route has decreased. In 1980-81 it was 61,240 kilometres according to the chart and in 1981-82 it was 61,230 kilometres, that is 10 kilometres were reduced. This is the efficiency of the Railways.

The electrification is so slow that it defeats the purpose. One should have realised at some stage that the requirement of this country is bound to increase in geometrical progression as the years roll by, as the population increases, as the development of the country takes place and the demand on the railways would increase and planning and arrange-

ments should have been made well in advance to meet this demand or this rush on the railways. But what has been done? We have ignored it again and again. Nobody listens, and the result today is that goods are being transported by trucks whose freight rates are far higher than the railway rates. Passengers are travelling more by bus rather than by train. People are prepared to pay more but would not travel by train because the Railways cannot cater to their demands. We are in such a pitiable condition. There is a lot of scope for development of the railways in this country, but we have overlooked it completely. This budget does not bear out any indication that the Government intends to develop the railways in such a way that they can become more useful.

Now we have seen in this country that the railways have been developed more in those sectors from where the Railway Minister came. The western part was always neglected. By "western part" I mean Haryana, Punjab and Rajasthan. They are ignored completely. They have been always ignored. Now we have a Railway Minister from Haryana and the tragedy is that Haryana does not find any place, any mention in any developmental work—no workshop, no locomotive shed, no laying of fresh railway lines, no conversion of metre gauge into broad gauge. It is completely neglected. In the last 38 years the utmost that has been done is that a railway line has been laid on the small strip between Bhiwani and Rohtak. There was a great demand for the conversion of the existing metre gauge line from Sirsa to Bhatinda into broad gauge and for the laying of a line

from Sirsa to Gohana. But consistently it has been ignored. And the net result is that Haryana is one State in the whole country which is totally neglected from the point of view of railway development. Even now there is no hope that it will ever receive any attention.

Apart from this, you find that the maximum number of crimes that are committed anywhere are on the railways. But nobody pays any attention to it. The Railway Police Force which is posted goes by default inasmuch as nothing is done. They don't saunter on the platforms to check crime, but they are part of the crime itself. You give a report of any matter to them and they will not act at all, with the net result that the maximum pilferage takes place on the railways. It takes place in the railway yards where the Railway Police Force is not posted. Now, these *maldfide* must be corrected. At some stage we must exercise due caution and become more hard working, sincere, diligent and check all these malpractices; otherwise, the railways are bound to slump in the years to come. Delhi today has acquired a lot of importance from the point of view of people coming from far off areas to work here. This is one city where people come from as long distances as 60 kms and 70 kms—from Panipat, from Rohtak, from Bhiwani, on one side; they come from Mathura, Ballabgarh and Palwal on this side. Therefore, a demand Ghaziabad, Meerut and Aligarh On this side. Therefore, demand was made that these routes should be electrified and whistle-stop trains—electric fast moving trains—should be started on these

[Shri Sushil Chand Mohunta]

lines on the pattern of the suburban trains in Calcutta and Bombay so that the day traffic people can come to Delhi for work in the morning and return to their homes in the evening or a little late in the night. That sort of trains should have been there in Delhi. Delhi is a fast growing city; it is fast becoming a growing industrial city. Even otherwise, Delhi being the capital people come here from all sides and facilities are needed for the people to come in and go out in as short a time as possible. And it is the railways which should provide such facility. But this has been ignored. There is no planning whatsoever by which the railway deploy the whistle stop trains in this area. I would, therefore, request the honourable Minister to pay a little more attention to improving the railways all around have an eye on the railway development activities of Haryana; please don't ignore them completely. Apart from that, please try to stop the pilferage, stop the crime; pay greater attention to it. And if you plug these loopholes, I can assure you that you won't need to increase the railway fare or the freight charges. With these words I conclude.

**श्री केशव प्रसाद शुक्ल (मध्य प्रदेश) :**  
आदरणीय उपसभाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे इस सम्माननीय सदन में अपने विचार रखने का जो मौका दिया है उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। रेल मंत्री जी द्वारा जो सन् 1985-86 का रेल बजट प्रस्तुत किया गया है, मैं उसका समर्थन करता हूँ और रेल मंत्री जी को इस संतुलित बजट को प्रस्तुत करने के लिए बधाई देता हूँ। बजट में पहले सभी दर्जों के किराये में साढ़े बारह प्रतिशत की वृद्धि

की गई थी जिसमें अभी-अभी जो घोषणा की गई है उसके अनुसार ढाई परसेन्ट की कमी कर दी गई है। इसके लिए हम रेल मंत्री जी को धन्यवाद देते हैं। बजट में 50 किलोमीटर की यात्रा करने वालों को बढ़ा हुआ किराया नहीं देना पड़ेगा। यह भी एक प्रशंसनीय बात है। हमारे देश की जनसंख्या में वृद्धि को देखते हुए और यात्रियों की बढ़ती हुई संख्या को देखते हुए डिब्बों की संख्या में भी वृद्धि करना आवश्यक है। इसके साथ-साथ स्टेशनों और विश्रामगृहों में जो शौचालय हैं उनकी सफाई की ओर भी ध्यान देना आवश्यक है। यह संतोष की बात है कि माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान इस ओर गया है। उन्होंने रेल बजट पर अपने अभिभाषण के पृष्ठ 3 के पैरा 4 के 1 और 3 में इस संबंध में प्रकाश डाला है। गाड़ियों में जो दुर्घटनाएँ होती हैं वह नहीं, इसका उपाय सोचना होगा। मुझे विश्वास है कि माननीय रेल मंत्री जी इस बारे में ऐसा उपाय सोचेंगे जिससे दुर्घटनाएँ कम हों।

महोदय, अब मैं अपने क्षेत्र की कुछ समस्याओं की ओर रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूँगा। मैं मध्य प्रदेश का निवासी हूँ और मध्य प्रदेश के दो सम्माननीय सदस्यों श्री पचोरी और श्री तिवारी ने रेल बजट के बारे में बहुत कुछ कहा है। इसलिये मैं उसकी पुनरावृत्ति नहीं करना चाहता। मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने हमें एक रेलवे लाइन रीवा से सतना देने की कृपा की है। मैं रीवा का रहने वाला हूँ और मंत्री महोदय से इस बजट में रीवा से सतना के लिए जो रेलवे लाइन दी है इसके लिये मैं अपने क्षेत्र की जनता की ओर से उन्हें धन्यवाद देता हूँ और अपनी ओर से भी धन्यवाद देता हूँ। हमारा रीवा जिला संभवतः मध्य प्रदेश के पिछड़े हुए जिलों में से एक है। यहां पर खनिज पदार्थों की प्रचुरता है और यहां पर चूने का पत्थर, बाक्साइट पत्थर और अन्य धातुएँ प्रचूर मात्रा में हैं। यहां पर

एक उद्योग जो सीमेंट का उद्योग है उसको लगने की बहुत बड़ी आशा थी। यहां पर इतना अधिक चूने के पत्थर का भंडार है कि अगर यहां सीमेंट का उद्योग स्थापित किया जा सके तो हम पूरे भारतवर्ष के लिये सीमेंट सप्लाई कर सकते हैं। इतना बड़ा भंडार हमारे यहां है। लेकिन उद्योगपति यहां आना नहीं चाहते। उनका कहना था कि यहां पर कोई रेल लाइन नहीं है इसलिए हम यहां पर कोई उद्योग कायम नहीं कर सकते। इसलिये इससे यहां एक बड़ी मांग की पूर्ति की गई है। यहां नीवस्तों में एक सीमेंट फैक्टरी कायम हुई है। इसके लिये रेलवे लाइन हमारी मांग की पूर्ति करती है। इसलिये हम इसके लिये, मंत्री महोदय को धन्यवाद देते हैं। लेकिन एक चीज हमारे यहां की जनता के सामने बड़ी समस्या बनी हुई है वह यह है कि पिछले वर्ष के बजट में रीवा से गढ़ी मानिकपुर होते हुए मुल्तानपुर को जोड़ने के लिये एक रेलवे लाइन दी गई थी और बजट में इसका प्रावधान भी किया गया था, 200 करोड़ रुपये का प्रावधान रखा गया था लेकिन न मालूम क्यों वह नहीं हुआ और इसके ऊपर कोई कार्य शुरू नहीं किया गया। मैंने इस संबंध में एक प्रश्न भी पूछा था लेकिन उसका उत्तर भी सही नहीं दिया गया और गोलमटोल उत्तर दिया गया। तो अब शंका यह होती है कि इस साल जो हमें यह रेल लाइन दी गई है अगले साल इसको भी खत्म न कर दिया जाय। मैं यह आश्वासन चाहता हूँ कि जैसे पिछले साल रीवा से गढ़ी मानिकपुर होते हुए मुल्तानपुर को जोड़ने वाली जो लाइन दी गई और जिस तरह से उसको फिजिल आउट कर दिया है उसी तरह से इसको भी न कर दिया जाय। इसलिये मैं यह आश्वासन चाहता हूँ कि आप यहां पर यह आश्वासन दें कि यह रेलवे लाइन अवश्य बनेगी।

महोदय, मैं रेलवे के संबंध में यह सुझाव देना चाहता हूँ कि सीधी जिला हमारे पड़ोस का जिला है। वहां चूने के पत्थर का बहुत बड़ा भंडार है और वहां पर एक सीमेंट फैक्टरी बघवार में कायम की

गई है। यहां रीवा से गोविन्दगढ़, बघवार हो कर कटनी से चौपल लाइन को बघवार में मिलाया जाय। यह हमारे यहां की बहुत पुरानी मांग है। पिछले साल इसको हमने सदन के सामने प्रस्तुत किया था लेकिन वह मांग अभी तक ज्यों की त्यों है। सतना से रीवा रेलवे लाइन देकर इसको और आगे बढ़ाने का प्रयास किया जाय वह मैं आपसे निवेदन करूंगा।

हमारे यहां रेल हेड का सवाल है, रीवा में रेल नहीं है और वहां पर एक रेलवे आउट एजेंसी खोली गई है, जिसके लिये मैं मंत्री जी का धन्यवाद करता हूँ। लेकिन वहां पर जो रिजर्वेशन क्रम है, केवल दो वर्ष का रिजर्वेशन वहां से होता है। मैं यह प्रार्थना करूंगा कि इनको बढ़ाया जाय। हमारा रेलवे हेड सतना है। यहां से महानगरी एक्सप्रेस जाती है जो हमारी राजधानी भोपाल के लिये जाती है। महानगरी में दो वर्ष ए०सी०सी० और सैकंड क्लास में हमको दिये गये हैं। इसको भी बढ़ावा जाय, वहां की जनता को यह मांग है। दूसरी बात यह है कि जो महानगरी एक्सप्रेस है वह सात बजे सतना से चलती है और 3 बजे वह इटारसी पहुंचती है और वह कट जाती है और वह फिर 9 बजे सुबह किसी पैसेंजर गाड़ी में लग कर के 11-12 बजे भोपाल पहुंचती है। इससे पांच छः घंटे का समय बरबाद होता है। उसको बचाने के लिए मेरा सुझाव है कि महानगरी में जो सतना से बोगी लगती है उस बोगी को इटारसी में काट कर छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस या विलासपुर-एक्सप्रेस इन्दौर में लगा दिया जाए जिससे जनता को भोपाल पहुंचने में आसानी हो और पांच-छः बजे तक भोपाल पहुंच सके। कुतुब नमंदा एक्सप्रेस राजधानी दिल्ली आने के लिए जबलपुर से चार बजे चलती है वह बहुत लेट हो कर के दिल्ली पहुंचती है। इसके सम्बन्ध में मैं यह निवेदन करूंगा कि इसके समय के बारे में देखा जाए कि समय से चले और समय पर आए। इसमें वर्ष भी हम लोगों को कम दी गई है। सतना

[श्री केशव प्रसाद शुक्ल]

से इसमें रिजर्वेशन केवल एक कूपे का है और सिकेंड क्लास के कुछ बर्थ हैं मैं चाहता हूँ कि इसको दुगना किया जाए। हमारे यहां रीवा जिले में एक रेलवे स्टेशन डमौरा है- यहां पर कोई गाड़ी नहीं रुकती है। वहां पर जनता की बहुत पुराना मांग रही है कि काशी एक्सप्रेस को दो मिनट के लिए वहां रोका जाए। इसलिए मैं मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि इसके लिए वे विचार करें और वहां की जनता की यह मांग पूरी करें। रेलवे में जो भ्रष्टाचार व्याप्त है अगर यह भ्रष्टाचार समाप्त कर दिया जाए तो मुझे ऐसा लगता है कि किसी भी प्रकार के किराये या भाड़े में बढ़ोतरी की जरूरत ही नहीं। पड़ेगी। हर दृष्टि से वहां पर भ्रष्टाचार है और हमारे प्रधानमंत्री श्री राजीव गांधी ने स्वच्छ प्रशासन देने का वायदा किया है। रेल मंत्री जी से मैं यह निवेदन करता हूँ कि उनके उस वायदे के अनुसार वह भ्रष्टाचार को दूर करने का प्रयत्न करें। रिजर्वेशन में तो भयंकर भ्रष्टाचार है। अभी 11 तारीख को हम लोगों को रिजर्वेशन में दिक्कत पड़ी, 11 तारीख को हम लोगों ने भोपाल से रिजर्वेशन किया था लेकिन केवल एक सीट हम लोगों को दी गई जबकि कम्पेनियन की सीट नहीं दी गई इसलिए कम्पेनियन को हम को भोपाल में ही उतारना पड़ा। लेकिन जब वहां आ कर देखा गया तो चार सीटों वाला कूपे खाली था। इस तरह से वहां पर भ्रष्टाचार बढ़ रहा है। इसको रोकने के उपाय किये जायें। यह भ्रष्टाचार ऊपर से लेकर नीचे तक है इसको दूर कर दिया जाए तो रेलवे अपने पांव पर खड़ा हो सकेगा और उससे फायदा यह होगा की कष्ट नहीं होगा। इस तरह से और भी मेरे साथियों ने जो बातें रखी हैं मैं उनका समर्थन करता हूँ। इन शब्दों के साथ मैं इस रेलवे बजट को समर्थन करता हूँ।

श्री हाशिम रजा आखदी इलाहाबादी  
(उत्तर प्रदेश) : वाइसचैयरमैन, मैं

आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने का मौका दिया है। जो हमारे कायदे राजीव गांधी जी की कयावत में पहली बार मंजर आम पर आया है इस बजट का मैं इस्तकबाल करता हूँ, इस बजट का मैं खैरमकदम करता हूँ, लेकिन साथ ही साथ खूबसूरत चीज में कुछ कमियां रह जाती हैं और इस बजट में बहुत सी कमियां रह गई हैं उसकी त्वज्जो मैं अपने लायक स्टेट मिनिस्टर की तरफ मंजुल कराना चाहता हूँ। मैं एक पत्रकार हूँ और पत्रकार होने के नाते मैं यह महसूस करता हूँ कि इस बजट में पत्रकारों को जो रियायतें और आसानी दी जानी चाहिये वह नहीं दी गई हैं। होता यह है कि पत्रों के बण्डल, अखबारों के बंडल रेल द्वारा शहर से दूसरे शहर भेजे जाते हैं और इन बण्डलों पर इन अखबारी बण्डलों पर हमेशा रियायत रखी गई है। लेकिन ऐसा मालूम होता है कि इस बार जो बजट हमारे सामने आया है और जो सामान का भाड़ा या महसूल बताया जाता है उस में हमको इस रियायत का कोई इशारा नहीं मिलता है। मैं मिनिस्टर साहब से यह बतलाना चाहता हूँ कि चाहे वह कम्प्यूनिकेशन मिनिस्ट्री हो, डाक के टिकट हो या डाक का भाड़ा हो हर भाड़े में हर महसूल में हम लोगों को, अखबार वालों को रियायत दी जाती है और हम उसी रियायत की उसी आसानी की रेलवे से भी उम्मीद करते हैं। लेकिन मुश्किल यह है कि रेलवे मिनिस्टर साहब यहां हाउस के सामने तो हमारा भाषण सुनते हैं और उसके बाद ये जो आफिशियल वाक्स में बड़ी-बड़ी मूर्तियां हैं इनके सुपुर्द हमारा काम कर देते हैं और ये जब इंतजामी उमूल एड-मिनिस्ट्रेशन के ऐतवार से इंतजाम करते हैं तो हमारे भाड़े बढ़ जाते हैं। यही हुआ कि दो साल पहले हमने इसी सदन में इसी जगह अखबार के भाड़े, अखबार के बंडलों के सिलसिले में एहतजाज किया था, प्रोटेस्ट किया था हम को उस वक्त के मिनिस्टर साहब ने यह यकीन दिलाया कि अखबारों के साथ अखबारों के बंडलों के साथ कोई नाइन्साफी नहीं होगी।

लेकिन मामला उनके अधिकारियों के पास जब गया तो वहाँ से आर्डर भी हो गए और मंत्रियों को मालूम भी नहीं हुआ कि क्या आर्डर हो गए। इसलिए मैं यह चाहता हूँ कि अखबारों को जो सुभीता जो रियायत जो आसानी रेलवे द्वारा मिलती रही है वह मिलनी चाहिए। अब इस वक्त अगर एक अखबार भी हम बाहर भेजेंगे या सौ अखबार भेजेंगे तो उसका हमको एक रुपया पर बंडल देना होता है। हम यह चाहते हैं कि हमारी यह रियायत हमारे साथ यह आसानी हमारे लायक मिनिस्टर साहब बरकरार रखें और अखबारों में उसके महसूल में, दर में किसी प्रकार का किसी किस्म का कोई इजाफा न हो।

माहतरम वाईस चेयरमैन साहिब, अब हम आपकी तबज्जह एक दूसरे मसले की तरफ करवायेंगे। 1976 में श्रीमती इंदिरा गांधी जैसी मोहतरमा और मकदूस लीडर ने रामपुर में एक रेलवे लाइन का फाउंडेशन रखा था। वह रेलवे लाइन रामपुर से हल्द्वानी की थी। सन् 1977 से लेकर हर बजट में और हर मौके पर हर साल उसका तसकिया होता है लेकिन काम इस सूरत से हो रहा है, इतनी सुस्त रफ्तारी से हो रहा है कि हम यह समझते हैं कि हमारी जिदगी में या अगले 20-25 सालों में भी यह लाइन नहीं विछ सकेगी। तो माहतरम मिनिस्टर साहब अपने वादे का ख्याल न कीजिए, इस सदन के वादे का ख्याल न कीजिए लेकिन हमारी पूज्य इंदिरा गांधी जी ने जो वादा किया था जो आश्वासन दिलाया था कम से कम उसका लिहाज कीजिए, उसका ख्याल कीजिए। हमें उम्मीद है कि हमारी यह बात हमारी यह आवाज खाली नहीं जायेगी और मिनिस्टर साहब रामपुर और हल्द्वानी के बीच जो लाइन विछाने का एक प्रोजेक्ट एक सर्वे 10 साल से हो रहा है उस पर वे फौरी तबज्जह देंगे। और फौरी उस पर काम शुरू कर देंगे। कहा जाता है कि रेलवे का भाड़ा और यात्रियों का भाड़ा इस वजह से बढ़ाया गया है कि बहुत बड़ा रेलवे को नुकसान हुआ है। मैं यह समझता हूँ कि अगर हमारी मिनिस्ट्री और सदन यह सोच

लेते कि जैसे कि रेलवे का नुकसान हुआ है, उतने ही ज्यादा रेलवे कर्मचारियों के रिश्त का दर बढ़ गया है और अगर रिश्त का दर कम हो जाता और उनका फोसद कम हो जाता तो गालिबन यह नुकसान जो हमको बतलाया गया है या दिखलाया गया है, इतना ज्यादा नहीं होता।

[उपसभाध्यक्ष (श्री सन्तोष कुमार साह) पीठासीन हुए]

मैं आपको एक मिसाल दूँ कि यहाँ से रामपुर सवा सौ मील पर है। आज हम अपने अखबार का कागज दिल्ली से खरीद कर के रामपुर भेजते हैं। आपको अन्दाजा है कि रामपुर कब कागज के बंडल पहुंचते हैं? 20 दिन में पहुंचते हैं। सवा सौ मील का सफर रेलवे द्वारा 20 दिन में पूरा होता है। जबकि हम अगर ट्रक से उसको भेजते हैं तो यह 6 घंटे में पहुंच जाता है। तो 6 घंटा और 20 दिन इस बात का आप अन्दाजा लगा सकते हैं। सवाल यह है कि पानी कहां भरता है। पानी यहां भरता है कि यह कागज जा कर के मुरादाबाद रुक जाता है। मुरादाबाद में रेलवे के कर्मचारी इसका इंतजार किया करते हैं कि कागज वाले आये, पैसा दें, रिश्त दें तब कागज दूसरी गाड़ी पर चढ़ाया जाएगा। तो इस महकमे का मैं तो समझता यह हूँ कि यह तय करना बहुत मुश्किल है कि रेलवे में रिश्त ज्यादा है या पुलिस में रिश्त ज्यादा है? चूंकि मैं तो इन अदरों को भुगतता रहता हूँ। यानी मैं एम० पी० हूँ। मेरा कागज मुरादाबाद स्टेशन पर दस-दस दिन रुका रहता है इसलिए कि मेरा मैनेजर आये, रुपया दें उनको यानी उसका महसूल या भाड़ा तो दिल्ली में अदा हो गया और रिश्त यही दें, तब तीन स्टेशन पर वह कागज जाये। तो मेरा मतलब यह है कि यह छोटी-छोटी बातें नहीं हैं, ये नाजायज और रिश्त कमाने की बड़ी-बड़ी बातें हैं। इस पर हमारे मिनिस्टर साहब को गौर करना चाहिए समय की घंटी (व्यवधान) साहब मैं ब्लड प्रेशर का मरीज हूँ। घंटी आप दवा देते हैं, मेरा दिल धड़कने लगता है। वैसे तो किसी और मौके पर मैं धड़कता हूँ।

**एक माननीय सदस्य : कब ?**

**श्री हाशिम रजा अब्दो इलाहाबादी :** वह जब दूसरी घंटी बजाते हैं, तब घड़कता है। मैंने अभी मुश्किल से तीन मिनट हुआ स्पीच शुरू की है।

**उपसभाध्यक्ष (श्री सन्तोष कुमार साहू) :** नहीं, दस मिनट हो गये।

**श्री हाशिम रजा अब्दो इलाहाबादी :** तो साहिब अगर आप दस मिनट कहेंगे, आप सिर्फ मुझे तीन मिनट और दे दीजिए मैं अपनी बात खत्म करता हूँ।

तो मैं रहने वाला इलाहाबाद का हूँ अखबार निकालता हूँ रोमपुर से। एक बार क्या हुआ, मुझको मालूम नहीं था कि मुशायरा हो रहा है। मैं इलाहाबाद स्टेशन पर गया और देखा कि खब सजाया जा रहा है, सफाई हो रही है, धुलाई हो रही है। मैंने पूछा क्या हो रहा है तो मालूम हुआ कि जाफर साहब चार दिन बाद किसी मुशायरे में आने वाले हैं। वह मुलतवी हो गया। मैं जाफर शरीफ साहब से मिला और कहा कि आप इसी तरह मुशायरे का प्रोग्राम हर स्टेशन पर रख दिया कीजिए। तो कम से कम स्टेशन का धुलाई, सफाई, रंगाई-पुताई तो हो जाया करे। तो वैसे ही मैं माधव जी से कहता हूँ कि दिल्ली से बाहर निकला करें और कहीं मुशायरा, कहीं जलसा, कहीं कृषि-सम्मेलन का प्रोग्राम दे दिया करें, तो कम से कम वह स्टेशन तो अच्छे हो जायेंगे, खूबसूरत हो जायेंगे। ऐसा मैं माधव जी को बतला देना चाहता हूँ। (व्यवधान)....

**श्री जगदम्बी प्रसाद यादव :** जाफर शरीफ जी की धुलाई हो गई....

**श्री हाशिम रजा अब्दो इलाहाबादी :** देखिये। आदमी चला जाए, यह माधव राव जी भी चले जायेंगे, हम भी चले जायेंगे, लेकिन आदमी का काम जो होता है, वह रह जाता है। रफी अहमद किदवई कह के मरे हैं, लेकिन आज भी हम उनको

याद करते हैं कि वह पब्लिक का वेश बदलकर हर डाकखाने में पहुंच जाते थे, अपना टिकट खरीदने के लिए लाइन लगा लेते थे। लाल बहादुर शास्त्री जी भी पब्लिक के वेश में हर जगह पहुंच जाते थे। अब हम सिधिया साहब से उम्मीद करते हैं कि यह राजा साहब, इसी तरीके से सेकन्ड क्लास में यहां से बैठकर जायें और यह देखें (व्यवधान) . . . जब आप वहां रहेंगे तो आपको मालूम हो जाएगा, आपको मजा नहीं आएगा मजा तो तब आएगा, जब मुश्किल से डिब्बे में घुसें और घुसने के बाद यह जानकारी करें कैसे मुश्किल से घुसा जाता है, कैसे टिकट खरीदा जाता है, किस तरह टिकट खरीदने के लिए, सीट के लिए कुलियों को रिश्वत देनी पड़ती है, किस तरीके से जब कटती है? जब यह सब आप खुद देखेंगे, तो मजा आएगा। अभी एक साहब ने कहा कि साहब, रेलवे इन्क्वायरी में फोन करते हैं, कोई सुनता नहीं। इन्हें क्या मालूम, मिनिस्टर साहब कि रेलवे इन्क्वायरी क्या होती है? जरूरत हुई, तो पी० ए० से कहा—रेलवे इन्क्वायरी मिलाओ। पहले भी कभी नहीं रही होगी। बहुत बड़े घर के हैं, खुदा करें, और उस से भी बड़े घर के हों। लेकिन अगर खुद रेलवे-इन्क्वायरी लगायें तो देखेंगे कि घंटा-घंटा भर तक कोई सुनवाई नहीं होती है और जी में आता है कि टेलीफोन या तो तोड़ दें या जाकर उसका सिर फोड़ दें, टेलीफोन वालों का। तो इस बारे में मैं चाहता यह हूँ कि सिधिया साहब उस पब्लिक लाइफ में आ जायें, यहां कि हम लोगों को दिक्कतें और परेशानियां होती हैं।

मैं आपको बताता हूँ, इलाहाबाद से मैं आया था। स्टेशन पर भीड़ लगी थी, लोग जमा हो रहे थे। क्या हुआ है, पता किया, तो मालूम हुआ कि डी० सी० एस० साहब इंस्पेक्शन कर रहे हैं। तो क्या हुआ? मालूम हुआ कि डी० सी० एस० साहब इलाहाबाद में शराब पीकर गाली बक रहे हैं दुकानदार को। इंस्पेक्शन अलग बात है, शराब पीकर भीड़ लगवाना अलग बात है। डी० सी० एस० साहब मैं नहीं जानता वहां, कोई बड़ा आफिसर

होगा। तो इस तरीके से जब हमारे दफ्तरों में हमारे अफसरान की यह नौबत आ जाए तो इस बात को हमारे यह नौजवान साथी ही ठीक कर सकते हैं। अन्न बूढ होने के बाद हम में तो यह ताकत नहीं है। लेकिन यह जो हमारे नौजवान है माधव साहब, इन से यह उम्मीद की जाती है कि यह जायेंगे, कोशिश करेंगे और उसे ठीक करेंगे।... (समय को घंटी)...

एक माननीय सदस्य : आप इन्हें और टाइम दीजिए, बड़े काम की बात कर रहे हैं।

श्री हाशिम रजा अब्दो इलाहाबादी : तो मैं भी चला जाऊंगा, आप भी चले जायेंगे। लेकिन नाम रह जाएगा, काम रह जाएगा। मैं चाहता हूँ कि आप यहाँ से हट भी जाएं, तो जो आप काम करें, यह आपका काम रहे, आपका नाम रहे कि जैसा महाराजा काम करते थे, और किसी ने नहीं किया। बात तो यह होनी चाहिए। बात यह नहीं होनी चाहिए कि कहाँ से आए और किधर गए। यह तो दुनियाँ है। लोग आयेंगे और जायेंगे। बात तो वह है कि जो अपने मुकाम में काम कर जायेंगे नाम कर जायेंगे। घंटी बज रही है और मुझे अब कुछ सूझ नहीं रहा है। इसलिए मैं खत्म कर रहा हूँ।

SHRI S. W. DHABE (Maharashtra): Mr. Vice-Chairman, Sir, at the fag-end of the discussion on the Railway Budget I want to submit some important points with regard to the administration of the railways and the Railway Budget in which an increase in fares and freights has been proposed. First of all, Sir, I want to say that there is neither any dynamism nor any policy thrust in this Budget. It has not shown any new direction to solve the questions facing the railway undertaking. It has used the general power or what we call -the easiest way to increase by some percentage

the railway fares and freights and tried to solve the question of deficit finances. But it has not tried to tackle the basic malady which is afflicting the railways. Unless that basic malady is solved, I do not think the railway finances can be improved and its problems can be solved merely by increasing the fare and freight rates..

In this connection, Sir, the Economic Survey has made certain observations. I do not find, throughout the Budget, that any attention has been given by the Railway Minister or the State Minister to the observations made in the Economic Survey. Very important observations are made at page 22 of the Economic Survey and these are the conclusions of the Economic Survey on the Performance of the Railways in the last four years. The observations are that 'encouragement needs to be given to the movement of goods, particularly bulk-goods, by the railways. The share of the railways in the transport of goods appears to have declined. Reasons for the shift in traffic away from railways need to be investigated. Decline in the miscellaneous goods traffic is also of great concern.' After giving these reasons very pertinent observations are made in the Economic Survey further at page 22 and I am surprised to find that the Railway Ministry has not applied its mind at all to what the Economic Survey has to say on the Administration of Railways. I quote paragraph 3.25 at page 22 of the Economic Survey: "The Indian railway system is more than a century old. The present network seems to have reached a plateau and is no longer in a position to meet the cyclical fluctuations in respect of demand for its services. The system needs a well-



[Shri S. W. Dhabe]

planned programme of replacement of aged rolling stock and track renewals in order to maintain an acceptable state of efficiency. Such a programme should, in fact, be the first charge on the resources available for railway investment. Construction of new railway lines and other expansion schemes need to be undertaken only after satisfying the full requirements of replacement of aged rolling stock and track renewals."

Sir, I want to submit to you that the Railway Budget shows that the income from the freight is Rs. 3,657 crores and income from the fares is Rs. 1460 crores and there is a decline of 3 per cent in the freight income of the railways. Now, the other thing which you will find from the Railway Year-Book is that the Railways have got today the route kilometres of Broad gauge— 32,700 kilometres, Metre gauge 24,514 kms. and Narrow gauge 4,246 kms. I find from the Railway Safety Report that derailment constitutes 81 per cent of accidents. That shows the importance of the renewal of tracks. In 1982-83, due to failure of equipment, rolling stock and track alone; there were 19 per cent accidents even in 1983-84, it is 13.1 per cent. Nowhere in the world railway accidents due to track and rolling stock are so high in number. In the world, it is about 1 to 2 per cent. Here the percentage of accidents is so high because the Ministry have failed to have proper rolling stock and track. You will find that income from railway passenger fare is practically one-third the income from freight. And that 10 is due to the bonded customers in the core sectors, such as coal and other the goods, which are transported by

the railways. So far as merchantile community is concerned, they are not using railway transport at all. Even for long distances, from Calcutta to Bombay or from South to the North, you will find that trucks and road transport are used for carrying bulk goods. That is why Economic Survey has said that efforts must be made to make rail traffic more attractive. There are of course many reasons and I shall not go into all of them. But the main reason is that proper delivery system is not there; there is, delay in the delivery of goods and there is corruption in procurement of wagons and wrong systems of the freight structure. If the Railways want to make it a profitable concern, in view of the observations made in the Economic Survey, it is the duty of the Government to explain what steps they are taking to make railway freight more attractive than what it is today, compared to road transport.

When Prof. Madhu Dandavate was the Railway Minister in 1979, in his budget speech a suggestion was made that there should be national transport policy and a committee called the B. D. Pandey Committee was constituted which gave a report. That report is very important because it contained many recommendations. But I am sorry to say that most of the recommendations have not been implemented. I shall only refer to one recommendation which is basic. You will find it in para 3 on page 39 and it says that overriding consideration in today's context is to encourage modes which are very energy-efficient, particularly those which, consume either little or not petrol-based fuel. Transport planning should, therefore, aim at optimum energy conservation. etc In

view of this objective, they recommended increased use of electricity as particularly suitable for the rail-ways in the country metropolitan cities etc. Again in para 7, it has been stated that problem of transport coordination is extremely important. Coordination is essential not only for agencies within the government but also between the government and private sector. Therefore, they recommended for the constitution of a National Transport Commission.

Sir, these two recommendations are very important. Firstly about energy conservation, we should take more to electrification and not use diesel, and secondly there should be coordination. Time has come when we have to think seriously about it. What is the use of having a separate Ministry of Shipping and Transport? Road transport and Railways should be under the same Ministry because it requires a lot of co-ordination. Unless the Railway Ministry and the Transport Ministry work in co-ordination with each other and evolve a freight structure which is as competitive as it is in the case of road transport, run by private operators and others, it will not be possible for the Railways to make any headway in the matter. That is why, I would like to know, what steps have been taken by the Government up till now to make the freight more as attractive as it is in the case of road transport.

Another question which is very important is in regard to electrification. It is really surprising. Nothing has been mentioned in the Budget about electrification. What has been the progress; made in regard to electrification? It shows that in 1980-81 only 128 " Kms. were added. (*Interruption*) In 1981-82,\*

342 Kms. and in 1983-84, 156' Kms. (*Interruption*) It is not clear from the Budget papers and other documents that because of lack of availability of electricity, because of lack of energy, there has not been much of electrification. But the progress is very niggardly. Up till now, ' in the Railways, hardly ten per cent electrification has taken place. The total length which requires electrification is 5,971 Kms. Out of this, only ten per cent has been electrified. In the policy thrust statement made by the Railway Minister in his Budget speech, nothing has been said as to what is the programme in regard to electrification, except that somewhere an observation has been made that they will complete the on-going projects. What I feel is that, there should be proper re-orientation in the Railways Budgets. The trunk routes at least should be electrified first. The Madras-Bombay trunk routes has not been fully electrified. Therefore, my suggestion to the Railway Minister is that, there should be a long-term planning in regard to electrification and there should be a time-bound programme so that instead of this 5,971 kms., we take up the trunk routes to begin with. So far, no plan has been made by the Ministry. There should be a plan and there should be a time-bound programme in regard to electrification.

Sir, as I said, the very important recommendations made by the Pandey Committee on national transport policy should be implemented. Similarly, as I said already, there should be co-ordination, to which I have already made a reference. I would again like to say that coordination is very essential for the purpose of increasing the earnings of the railways. I do not think, there is any co-ordination

[Shri S. W. Dhabe]

committee, comprising of the Railway Ministry and the Transport Ministry in this matter. There are two things which I would like to mention and men I will end. One is, I fail to understand. ... (*Time bell rings.*) Sir, I have 15 minutes i hvae not exhausted this.

THE VICE-CHAIRMAN  
(SHRI SANTOSH KUMAR SAHU):  
You have already exhausted 15 minutes.

SHRI S. W. DHABE: Then, I will take a minute or two more.

Sir, I find from the statement of the Railway Minister made here earlier, we are still having some private railway companies. These are seven in number. They are earning about Rs. 30 lakhs per year. I fail to understand why these rail-railway companies have not been nationalised so far. The railway lines are seven in number. There is one in Maharashtra; from Achalpur to Yeotmal. These railway lines, mostly in Maha raslra and West Bengal, are being run on contract basis. If the losses are there they are borne by the railways and if the profits are there they go to the private company. Previously the Minister did not give a specific reply as to why nationalisation has not taken place. Now contracts are coming to an end in 1987-88. I would like to know the policy of the Government in this raspect. The Minister must inform us why these private railways are not being nationalised.

There are two or three more problems facing my State. One is about the Calcutta Mail which is running between Bombay and Calcutta many times running 3 to 4 hbrs.

The condition of the train compartments is worst. Scrap compartments are there. The! canteen service is not good. You should ini- prove the condition of the train as is done in the case of trunk route of Madras and Delhi.

Another demand of our State is that Nagpur-Dadar Express should be extended up to Gondia so that people from Gondia have not to change the train at Nagpur.

Thirdly, the present Budget provision for Marathwada, Aurang'a-bad railway line is only Rs. 1 crore, which is very callous. The require-ment is for Rs. 80 crores and last year the provision was Rs. 4 crores, but this year it is only Rs. 1 crores. So, this should be looked into. The people in Maharashtra and Vidar-bha are very much sore about it.

On the demand of the Maharashtra people, they were assured by the Minister at Nagpur that the railway coach factory will be located at Butibori, about 18 miles from Nagpur. I would like the Minister to concede it.

Then, there is problems about bed-rolls. Nowadays bed-rolls which are provided in' the railways are without mattresses. Previously they used to provide mattresses, but now they give only one blanket and they expect us to travel in the first class without bedding. I would request that at least mattresses should be provided.

श्री (मौलाना) अनुराधुल हुक  
(राजस्थान) : जनाब डिप्टी चयरमैन  
साहब, जब से रेलवे बजट पर बहस हो  
रही है हर तरफ से वृद्धि पर बीछार की-  
जा रही है और बंगाल में तो रेल  
रोको आन्दोलन भी चालू कर दिया गया  
है। इसलिए मैं यह ख्याल करता हूँ कि

कोई हद होती है जब्ती फुंगा की जरूरत अब इन्कलाबे जहां की रेलवे जो सामान इस्तेमाल करता है—लोहा, सीमेंट, बिजली वगैरह इसके दाम चढ़ गए हैं। इसके अलावा मुलाजिमों की तनख्वाहों और एलाउंसेज में भी इजाफा हुआ है। जिससे रेलवे की कारकंदगी मुतासिर हुई है और उसका खर्चा बढ़ जाता है। किराये-बाड़े की मौजूदा शरह पर रेलवे की आमदनी पर 85-86 में इसके खर्च से 4 अरब तीन करोड़ रुपये कम रही है और इस इजाफे को पूरा करने और मजिद इखराजात के लिए रकम हासिल करने की गर्ज से किराये और बाड़े में इजाफा किया जा रहा है जो हर तरह से मुनासिब है। इस सिलसिले में रेलवे ने कुछ सहूलियतों का भी एलान किया है—मसलन—बच्चों की बिना टिकट पांच साल तक की जो अर्जी थी उसको मुस्तकिल कर दिया गया है। इजाफे के बोझ का भार मेल और एक्सप्रेस ट्रेनों के 50 किलोमीटर तक सफर करने वालों पर नहीं पड़ेगा। इसी तरह ए० सी० स्लीपर पर होगा, इसमें पांच रुपये का इजाफा किया गया है लेकिन सैकिण्ड क्लास में सिर्फ दो रुपये का इजाफा हुआ है। इसी तरह 8 रुपये से बढ़ा कर सरचार्ज 10 रुपये कर दिया गया है। मगर यह सिर्फ पहली रात के लिए। उसके बाद वाली रातों पर जो सरचार्ज पहले लगता था वह भी माफ कर दिया गया है।

गन्ने के भाड़े में, 100 किलोमीटर तक के भाड़े में 33 फीसदी की छूट मिलेगी इससे किसानों को फायदा पहुंचेगा रेलवे मिनिस्टर ने यह बताया है कि पिछले साल कोई इजाफा नहीं किया गया था इसलिए इस बार इजाफा गिराने के पेशनजर जरूरी हो गया था। रेलवे का अमला अपना फर्ज पूरी तरह अदा करे। मुसाफत के अलावा से हादसों का तनामुब वरतानिया और फ्रांस से चार गुना हमारे मुल्क में ज्यादा है। जो बहुत खतरनाक है। इस जानिज खास तवज्जह की जरूरत है। रेलवे मिनिस्टर ने हादसों की रोक-थाम के लिए तफसिलात पेश की हैं। छठ मंसुब में 14 हजार किलोमीटर पटरियां

बछाने का निशाना रखा गया था। मगर सिर्फ नौ हजार दो सौ किलोमीटर तक पटरियां बनाई गई हैं। मगर इस साल सलामती के बन्दोबस्त और मुसाफरों की सहूलियतों के लिए और हादसों के मुन्नावजे के लिए रकम 9 करोड़ रूपयों से बढ़ाकर 28 करोड़ कर दी गई है। हम उम्मीद करते हैं कि मौजूदा मिनिस्टर श्री बंसी लाल एक पुराने तजुबकार मंत्री हैं और मैं श्री माधवराव सिधिया जी से भी उम्मीद करता हूं कि जबानी और बुबापे से इस संगम से रेलवे को और मुसाफरों को मुस्तकबिल में राहते मिलेंगी।

अब मैं कुछ दो-चार जरूरी बातें अर्ज करना चाहता हूं। सूबे बिहार में औरंगाबाद एक रेलवे स्टेशन है। वहां के लोगों ने और हमारी गवर्नमेंट ने इस रेलवे लाइन का नाम स्वतंत्रता संग्राम के सैनानियों की खिदमत के लिहाज से अनुग्रह नारायण रोड रख दिया है। एक साल पहले रेलवे बजट पर बोलते हुए मैंने कहा था कि शाहजहांपुर में एक मुकाम है—रोजा जंक्शन। इस रोजा जंक्शन के पास एक शराब की रोजारम फैक्ट्री है। महात्मा गांधी के इस देश में, स्वतंत्र भारत में शराब-बंदी कराने के लिए हर कांग्रेसी चीख-चीख करे, गला फाड़ कहता रहता है कि इस मुल्क में शराब-बंदी होनी चाहिए, उसी भारत में शराब की फैक्ट्री के नाम पर रोजा जंक्शन नाम रखा गया है। हमने यह कहा था कि इस रोजा जंक्शन का नाम शहीद अशफाक-उल्ला के नाम पर रखा जाये। जिन्होंने मुल्क की आजादी के लिए फांसी के फंदे का गले में डालते हुए कहा था—सरफिरोशी की तमन्ना अब हमारे दिल में है, देखना है जोर कितना बाजुए कातिल में है। हमने यह अर्ज किया था कि इस रोजा स्टेशन का नाम शहीद अशफाक-उल्ला के नाम पर रखा जाये। लेकिन इस पर ख्याल नहीं किया गया। जब हम उम्मीद करते हैं कि श्री माधवराव सिधिया जी इस सिलसिले में खास तवज्जह देंगे। न सिर्फ इनके नाम पर बल्कि श्री चन्द्रशेखर आजाद और दूसरे शहीदों ने जिन्होंने मुल्क की आजादी के लिए अपना जीवन तक कुर्बान

[श्री (मौलाना) असरारुल हक]

कर दिया था, मैं चाहता हूँ कि इन शहीदों के नाम पर रेलवे स्टेशनों का नाम रखा जाय।

हमारे राजस्थान में कोटा से कलकत्ता, इलाहाबाद, गया तक बहुत बड़ी तादाद में तीर्थयात्री जाते हैं। लेकिन वहाँ से इन जगहों को जाने के लिए कोई सीधी रेलवे लाइन नहीं है। हमने यह अर्ज की थी कि तूफान एक्सप्रेस जो हावड़ा को जाती है और दिल्ली से आती है और वाया आगरा आती है उसमें सैकड़ों यात्री आगरा और दिल्ली से आते हैं। अगर उस ट्रेन को बसाना और कोटा तक बढ़ा दिया जाये और कोटा से यह हावड़ा तक चली जाये तो इससे तीर्थ यात्रियों की बहुत आसानी होगी। आप जानते हैं कि कोटा एक औद्योगिक नगरी है जहाँ हजारों अदिमी बिहार और बंगाल से काम करने आते हैं। उन लोगों को भी बहुत बड़ी आसानी हो जाएगी। कोटा से चित्तौड़गढ़ तक बड़ी लाइन बिछाने का काम शुरू किया गया है, लेकिन वह इतनी मुश्त से हो रहा है कि हम समझते हैं कि शायद 20वीं सदी तक भी यह लाइन बन सकेगी या नहीं बत सकेगी, कुछ नहीं कहा जा सकता है। इस ओर खास ध्यान देने की जरूरत है। यह बहुत पिछड़ा हुआ इलाका है। यह रेलवे लाइन बूंदी विजोरिया, चित्तौड़गढ़ के इलाकों से होकर गुजरेगी। इससे इन इलाकों के लोगों को तो फायदा पहुंचेगा ही, साथ ही रेलवे को भी फायदा पहुंचेगा। इस सिलसिले में मैंने कोटा से दिल्ली के लिए एक डायरेक्ट ट्रेन चलाने के लिए अर्ज की थी। अभी वहाँ से एक ट्रेन देहरादून एक्सप्रेस शाम को वहाँ से चलती है। कोटा से एक ही ट्रेन होने के कारण वहाँ से पैसेन्जर्स की तादाद बहुत ज्यादा होती है। आप उन पैसेन्जर्स का अन्दाजा नहीं लगा सकते हैं। हमने सिधिया साहब को कोटा आने की दावत दी थी, लेकिन बदकिस्मती से अपनी मशगलियात को वजह से वे वहाँ नहीं आ सके। एक इंसान, एक आदिमी, मनुष्य इस 20वीं सदी में रेल के डिब्बों में बारी को तरह से भरा

जाये, यह देखा नहीं जा सकता है। कोटा रेलवे स्टेशन पर आप जायें तो आपको पता चलेगा कि देहरादून एक्सप्रेस में यात्री चढ़ने नहीं हैं चढ़ाये जाते हैं। उतरते नहीं हैं, उतारे जाते हैं। धक्के में ही वे ट्रेन में चढ़ते हैं और धक्के में ही ट्रेन से उतरते हैं और कभी-कभी नीचे भी गिर जाते हैं। इसलिए इंसानियत को ध्यान में रखते हुए मेरी यह गुजारिश है कि इस ट्रेन को ऐसे चलाया जाये कि देहरादून से यह दो घंटे के बाद चले और दिल्ली तक पहुंचे ताकि यह रण कम हो जाये। जयपुर हमारे राजस्थान का कैपिटल है, दाकल खिलाफत है। यहाँ से बम्बई का जाने का कोई रास्ता नहीं है। अगर उस पर बड़ी लाइन बिछा दी जाय, जयपुर से बम्बई तक बढ़ाई जाय तो इससे लोगों को बड़ी सहूलियत होगी और लोग तकनीक और मशीनरी से बचेंगे। लोगों का सामान पड़ा होता है, लोग बहुत परेशान होते हैं, छोटी लाइन होने की वजह से उन्हें बड़ी-बड़ी परेशानियों का सामना करना पड़ता है।

इन शब्दों के साथ मैं इस बजट का समर्थन करता हूँ, इसकी तारीफ करता हूँ।

[श्री (मौलाना) असरारुल हक : جناب

دیٹی چیئرمین صاحب - جب سے  
دیہے بھت پر بحث ہو رہی ہے  
ہر طرف سے وردھی پر بوجھار کی  
جا رہی ہے - اور بلکال میں تو ریل  
روکو آندولن بھی چالو کر دیا گوا ہے -  
اس لئے میں یہ خیال کرتا ہوں کہ...

کوئی حد ہوتی ہے ضبط فغان کی  
ضرورت ہے اب انقلاب چہاں کی

ریلوے جو سامان استعمال کرتا

ہے لوہا - سہلک - بجلی وغیرہ اس  
کے دام چوہہ گئے ہیں - اس کے علاوہ

[ ] Transliteration in Arabic Script.

ملازموں کی تنخواہوں اور الؤنسز میں بھی اضافہ ہوا ہے - اس سے ریلوے کی کارکردگی متاثر ہوئی ہے اور اس کا خرچہ بڑھ جاتا ہے - کرایہ بھارے کی موجودہ شرح پر ریلوے کی آمدنی پر 85-86 میں اس نے خرچ سے چار ارب تین کروڑ روپے کم رہی ہے اور اس اضافہ کو پورا کرنے اور مزید اخراجات کے لئے رقم حاصل کرنے کی غرض سے کرایہ اور بھارے میں اضافہ کیا جا رہا ہے جو ہر طرح سے مناسب ہے - اس سلسلے میں ریلوے نے کچھ سہولتوں کا بھی اعلان کیا ہے - مثلاً بچوں کی بنا تک 5 سال تک جو عارضی تھی اس کو مستقل کر دیا گیا ہے - اضافہ کے بوجھ کا بھار سہل اور ایکسپریس ٹرینوں کے 50 کلو میٹر تک سفر کرنے والوں پر نہیں پڑے گا - اسی طرح اے - سی - سلہپر پر ہوگا - اس میں پانچ روپے کا اضافہ کیا گیا ہے - لیکن سیکنڈ کلاس میں صرف دو روپے کا اضافہ ہوا ہے - اسی طرح 8 روپے سے بڑھا کر سر چارج 10 روپے کر دیا گیا ہے مگر یہ صرف پہلی رات کے لئے ہے اس کے بعد والی راتوں پر جو سر چارج پہلے لگتا تھا وہ بھی معاف کر دیا گیا ہے -

کے بھارے میں - سو کلو میٹر تک کے بھارے میں سو فیصدی کی چھوٹ ملے گی اس سے کسانوں کو

فائدہ پہنچے گا - ریلوے منسٹر نے یہ بتایا ہے کہ پچھلے سال کوئی اضافہ نہیں کیا گیا تھا - اس لئے اس بار اضافہ کوئی کے پیش نظر ضروری ہو گیا تھا - ریلوے کا عملہ اپنا فرض پوری طرح ادا کرے - مسافروں کے اعتبار سے حادثوں کا تناسب برطانیہ اور فرانس سے چار گنا ہمارے ملک میں زیادہ ہے - جو ہمیں خطرناک ہے - اس جانب خاص توجہ کی جاتی ہے - ریلوے منسٹر نے حادثوں کی روک تھام کے لئے تفصیلات پیش کی ہیں - چھتے منصوبے میں 14000 کلو میٹر پٹریاں بچھانے کا نصاب رکھا گیا تھا مگر صرف نو ہزار دو سو کلو میٹر تک پٹریاں بنائی گئی ہیں - مگر اس سال سلامتی کے بندوبست اور مسافروں کی سہولتوں کے لئے اور حادثوں کے معاوضے کے لئے نو کروڑ روپوں سے بڑھا کر 28 کروڑ کر دی گئی ہے - ہم امید کرتے ہیں کہ موجودہ منسٹر شری بنسی لال ایک پرانے تجربے کار منسٹر ہیں اور میں شری مادھو راؤ سندھیا جی سے امید کرتا ہوں کہ جو انی اور بڑھانے کے اس سنگم سے ریلوے کو اور مسافروں کو مستقبل میں راحتوں ملیں گی -

اب میں کچھ دو چار ضروری باتوں عرض کرنا چاہتا ہوں - صوبہ بہار میں اورنگ آباد ایک ریلوے اسٹیشن ہے وہاں کے لوگوں نے اور

[شری مولانا اسرار الحق]

ہماری گورنمنٹ نے اس ریلوے لائن کا نام سوئلنگٹا سٹیشنوں کی خدمت کے لٹکان سے انوکڑہ نارائن روڈ رکھ دیا ہے۔ ایک سال پہلے ریلوے بجٹ پر بولتے ہوئے میں نے کہا تھا کہ شاہ جہاں پور میں ایک مقام ہے روضہ جنکشن۔ اس روضہ جنکشن کے پاس ایک شراب کی روضہ دم فیکٹری ہے۔ مہاتما گاندھی کے اس دیس میں۔ سوئلنگٹا بھارت میں شراب بندی کرانے کے لئے ہر کانگریسی چھٹ چھٹ کر گئے پہاڑ کر کہتا رہتا ہے کہ اس ملک میں شراب بندی ہونی چاہئے۔ اسی بھارت میں شراب کی فیکٹری کے نام پر روضہ جنکشن نام رکھا گیا ہے۔ ہم نے یہ کہا تھا کہ اس کا نام شہید اشفاق اللہ خان کے نام پر رکھا جائے جنہوں نے ملک کی آزادی کے لئے پیانسو کے پھلنے کو گلے میں ڈالنے ہوئے کہا تھا۔ . . . .

سر فرشی کی تمنا

اب ہمارے دلہوں ہے

دیکھنا ہے زور کھلنا

بازوئے قاتل میں ہے

ہم نے یہ عرض کیا تھا کہ اس روضہ جنکشن کا نام شہید اشفاق اللہ کے نام پر رکھا جائے لیکن اس پر خیال نہیں کیا گیا۔ اب ہم امید کرتے ہیں کہ شری مادھو راؤ سندھی جی اس سلسلے میں خاص توجہ

دیں گے۔ نہ صرف ان کے نام پر بلکہ شری چندر شیکھر آزاد اور دوسرے شہیدوں نے جنہوں نے ملک کی آزادی کے لئے اپنا جہون تک قربان کر دیا تھا۔ میں چاہتا ہوں کہ ان شہیدوں کے نام پر ریلوے اسٹیشنوں کا نام رکھا جائے۔

ہمارے راجستھان میں کوٹہ سے کلکتہ۔ الہہ آباد۔ گیا کو بہت بڑی تعداد میں تھیرتہ پتاری جاتے ہیں لیکن وہاں سے ان جگہوں کو جانے کے لئے کوئی سیدھی لائن نہیں ہے۔ ہم نے یہ عرض کی تھی کہ طوفان ایکسپریس جو ہاروڑہ کو جاتی ہے اور دلی سے آتی ہے اور واپس آکر آتی ہے اس میں سینکڑوں پتاری آکر وہ دلی سے آتے ہیں اگر اس تریں کو بھانا ہو کر کوٹہ تک بوجھا دیا جائے اور کوٹہ سے وہ ہاروڑہ تک چلی جائے تو اس سے تھیرتہ پتاریوں کو بہت آسانی ہوگی۔ آپ جانتے ہیں کہ کوٹہ ایک اوڈیونک نگری ہے جہاں ہزاروں آدمی بھار اور ہنگال سے کام کرنے آتے ہیں ان لوگوں کو بھی بہت بڑی آسانی ہو جائیگی۔ کوٹہ سے چٹوڑ گڑھ تک بڑی لائن بچھانے کا کام شروع کیا گیا ہے لیکن وہ اتنی سستی سے ہو رہا ہے کہ ہم سمجھتے ہیں کہ شاید بیسویں صدی میں بھی یہ لائن بن سکے گی یا نہیں

تربین سے اترتے ہیں۔ اور کبھی کبھی نیچے بھی گر جاتے ہیں۔ اس لئے انسانیت کو ڈھیان میں رکھتے ہوئے میری یہ گزارش ہے کہ اس تربین کو ایسے چلایا جائے کہ دھیرے دھیرے سے یہ دو گھنٹے کے بعد چلے اور دلی تک پہنچے تاکہ یہ رٹن کم ہو جائے۔

جے پور ہمارے راجستھان کی کھوہٹرا ہے۔ دارالخلافہ ہے۔ یہاں سے بمبئی جانے کا کوئی راستہ نہیں ہے اگر اس پر بڑی لائن بچھا دی جائے جے پور سے بمبئی تک پورٹھانی جائے تو اس سے لوگوں کو بڑی سہولتیں ہوں گی اور اس سے لوگ تکلیف اور مصیبت سے بچیں گے۔ لوگوں کا سامان پورا ہوتا ہے اور لوگ بہت پریشان ہوتے ہیں۔ چھوٹی لائن ہونے کی وجہ سے انہیں بڑی بڑی پریشانیوں کا سامنا کرنا پڑتا ہے۔

ان شہروں کے ساتھ میں اس بھجٹ کا سمروہن کرنا ہوں اس کی تائید کرتا ہوں۔]

بن سکے گی۔ کچھ نہیں کہا جا سکتا ہے۔ اس طرف خاص ڈھیان دینے کی ضرورت ہے یہ بہت بچھوا ہوا علاقہ ہے۔ یہ ریلوے لائن بوندی۔ ویجوریا۔ چتور گڑھ کے علاقوں سے ہو کر گڑے کی اس سے ان علاقوں کے لوگوں کو تو فائدہ پہنچے گا ہی ساتھ ہی ریلوے کو بھی فائدہ پہنچے گا۔ اس سلسلے میں میں نے کوٹہ سے دلی کے لئے ایک کانٹریکٹ تربین چلانے کے لئے عرض کی تھی۔ ابھی وہاں سے ایک تربین دھیرے دھیرے ایکسپریس شام کو وہاں سے چلتی ہے۔ کوٹہ سے ایک ہی تربین ہونے کے گرن وہاں سے پیسنیجرس کی تعداد بہت زیادہ ہوتی ہے۔ آپ ان پیسنیجرس کا اندازہ نہیں لگا سکتے ہیں۔ ہم نے سندھیا صاحب کو کوٹہ آنے کی دعوت دی تھی لیکن بدقسمتی سے اپنی مشغولیات کی وجہ سے وہ نہیں آسکے۔ ایک انسان ہیں۔ ایک آدمی۔ مشیشہ اور بیسریوں صدی میں ریل کے قابوں میں ہوروں کی طرح سے بہرا جائے یہ دیکھا نہیں جا سکتا۔ کوٹہ ریلوے اسٹیشن پر آپ جائیں تو آپ کو پتہ چلے گا کہ دھیرے دھیرے ایکسپریس میں بیاتری چڑھتے نہیں ہوں چڑھائے جاتے ہیں۔ اترتے نہیں ہیں اتارے جاتے ہوں۔ دھکے میں ہی وہ تربین میں چڑھتے ہیں اور دھکے میں ہی

English translation of the original speech delivered in Telugu,

\*SHRI YALLA SESI BHUSHANA RAO (Andhra Pradesh): Mr. Vice-Chairman Sir, we have had a full-fledged discussion on the Railway Budget today. In this last moment of the discussion my suggestion is that there should be a change not only in the Budget-but also in its very plan. Planning is a very important aspect. The Britishera laid Railway lines for political purposes only. They did not consider the requirements of the common man, develop-



[Shri Yalla Sesi Bhushana Rao]

merit of rural areas, development of industries and transportation of industrial products. Even the present railway ministry is tmnking on the same lines and is ignoring rural development. More emphasis is given to the cities and the places linked with the cities. But the backward areas are not given any development opportunities. So, there is a dire need for the adoption of a new approach, a new policy not only for the country but also for the Railway Ministry. This is necessary for the development of the backward areas and for the amelioration of difficulties of the common man.

There is a paradox—whether the seed comes first or the plant. In this way, when there is a plan to construct a new railway line in a backward area they say that they would not get any returns. If we only think of returns the backward areas can never be developed. Railways should promote social and economic development of the nation. If it is considered as a mere com-merical enterprise, it will never be useful for the people. So I wish for a change in the way of thinking.

Many problems have been discussed. Especially regarding Andhra Pradesh since independence, no interest was taken in the production development and use of railways. I submit that less attention was paid to Andhra Pradesh. At the most a two hundred kilometers line was laid and nothing more was done. An electric line for the Arak valley laid with the financial help from Japanese which was only meant for the development of industries and to lift manganese ore from this valley

Secondly, the Bibi Nagar Nadu--kur line stretching 148.95 kms. was planned to be completed by 1983. Especially in Nalgonda district after the construction of Nagarjuna Sagar Dam lakhs of acres of land has come under irrigated crops, the yield of which had to be transported. This is the main purpose of the construction of this line. Apart from this export of twenty lakh tonnes cement and import of ten lakh tonnes of chemical fertilizers for the use of fanners is carried on through this line. Though this line is veiry important, it is quite pathetic to know that it is still to be completed. My humble request to the Government and the Railway Ministry is to consider this and see that the work is completed at once.

There is already a proposal for the meter gauge betweeri Guntur and Macharla to be converted into a broad gauge. I humbly submit to the Minister that there is no need for any new proposals or new lines. I only request that the pending projects be completed at least in this year as already mentioned by the Hon. Minister in his Budget speech. For the conversion of meter gauge into broad gauge between Guntur and Machara Rs. 1000|- is sanctioned in the present Budget. It is a ridiculous budget allotment. It is just and eye wash? I just could not understand whether it is a ridiculous allotment or a wanton mal-treatment. I request that this line should be immediately converted into broad gauge.

There is a railway line between Matumorri and Jaggayapet which is just 31 kms. All the raw material for the developing Vizag Steel Plant, especially line

stone has to be transported from Jaggayyapet. If this line is not completed it will effect the production of steel at Vizag. This project has been sanctioned but work is progressing at a snail's pace. I request that this should be completed as early as possible.

There is a necessity of an electric line between Krishna Canal and Guntur Canal. The Madras—Vijayawada line has already been electrified. Now only this line covering a small distance has to be electrified, as Guntur is a populous and industrial trade centre. Many important trains are passing through Guntur and the problem of changing the engines both at Tenali and Vijayawada is causing a havoc. So it will be very useful if the lines connecting Tenali, Guntur and Vijayawada are electrified.

One more important point is that there was a proposal to set up an electric loco-shed at Cherlapalli near Secunderabad and necessary plans were drawn with the General Manager of the South Central Railway and land acquisition in this regard has also been done. But it was abruptly scrapped off. I do not understand whether it is right or wrong on their part. But still I feel that there is a need for such a loco-shed and request that it may be constructed.

Apart from this there is a Waltair division in the South Eastern Railway sector. It is in the border of South Central Railway. It has been neglected by both these sectors.

Vizag is a part of Andhra Pradesh and an important city but neglected by South Eastern Rail-

way. I request that it be included in South Central Railway and developed as soon as possible. Now, there is a demand for a special train connecting Delhi and Vizag. Vizag is a fast developing city with a harbour, a steel plant and many other public sector industries. It has been developing internationally also. This demand for a special train connecting Vizag directly to Delhi has been pending for so many years. As such there are very few trains plying between Andhra Pradesh and Delhi.

Since Vijayawada is a major junction connecting North and/South all the important trains pass through this station. But there is a need for a train to start from that place so that the people of Andhra Pradesh can proudly feel that there is a train from their place to the capital.

The so called Andhra Pradesh Express starts from Hyderabad but will be moving in Andhra Pradesh only for four hours. Andhra Pradesh is a very big state. The people of the well developed coastal Krishna—Godavari districts face lot of difficulties to reach Delhi. So, as already been accepted and agreed by earlier Railway Ministers, I request that a special super fast express train connecting the coastal area from Vizag to Delhi may be started soon.

A railway line connecting Koraput tribal area has been surveyed and a proposal has been made to connect the line with Parvathipuram of Andhra Pradesh. It has been already mentioned in the survey that connective Parvathipuram would enable easy accessibility to financial resources

[Shri Yalla Sesi Bhushana Rao] and easy installation of the line. But recently there is an information that the line has been diverted to some other place, away from P.arvathipuram. It is a great injustice done to the people of Andhra Pradesh which is intolerable. Now, I request that the Railway Minister would make efforts to probe the situation and take necessary action.

If you come to Vijayanagaram-Royapur sector you would experience hell in the form of railway trains. There are neither lights in the bogies, nor drinking water facilities. I submit that these trains are not meant for human beings. If Hon. Members, or the Hon. Minister make a surprise visit and travel in the passenger trains flying through Royapur you would just experience the hell. Requesting that these trains should be improved. I conclude my speech. Thank you.

श्री श्रीधरकिशन मालवीय (मध्य प्रदेश): मैं आपका आभारी हूँ कि इस रेल बजट के ऊपर आपने मुझे अपने विचार व्यक्त करने का मौका दिया है। श्रीमान् प्रस्तुत रेल बजट 1985-86 का मैं समर्थन करता हूँ।

भारतीय रेल एक बहुत बड़ा उपक्रम है। हमारे देश के करीब 90 लाख लोग प्रतिदिन इस से यात्रा करते हैं और सुविधाएं लेते हैं। रेलवे का काम सिर्फ यात्रा एवं माल ढोने का ही नहीं है बल्कि हमारे इस देश का जो पिछड़ापन है उसके विकास में भी एक महत्वपूर्ण रोल रेलवे का रहता है।

श्रीमान् हमारा मध्य प्रदेश काफी पिछड़ा प्रांत है जिसमें एक तिहाई हरिजन और आदिवासी लोग निवास करते हैं और इसमें दो इलाके ऐसे हैं बस्तर और झाबुआ जो रेल से बिल्कुल वंचित

हैं। मध्य प्रदेश का क्षेत्रफल 443446 वर्ग किलोमीटर है और इतने बड़े प्रांत में अगर आप देखें तो रेल लाइन औसत प्रति एक हजार किलोमीटर पर 12.93 किलोमीटर आफ एरिया है। जबकि अन्य प्रांतों में अगर देखें तो क्षेत्रफल की दृष्टि से वे छोटे हैं किन्तु रेल सुविधा उन प्रांतों में ज्यादा है। मैं कोई दूसरे प्रांतों की आलोचना नहीं करना चाहता हूँ सिर्फ यही कहना चाहता हूँ कि मध्य प्रदेश में रेलवे का एरिया बहुत ही कम है जबकि प्राकृतिक साधन और वन सम्पदा से मध्य प्रदेश भरा हुआ है। यदि हम देखें, तो मध्य प्रदेश में लौह अयस्क 30 प्रतिशत है वाक्साइड जो झाबुआ में है वह 44 प्रतिशत है। कोयला मध्य प्रदेश में 36 प्रतिशत निकलता है और वन सम्पदा मध्य प्रदेश में 22 प्रतिशत है। यदि इन इलाकों का विकास करना है, वन सम्पदा और प्राकृतिक साधनों का दोहन करना है तो इन इलाकों में रेलवे का होना नितान्त आवश्यक है। मेरा माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि बस्तर जिला काफी पिछड़ा हुआ है और उस इलाके में प्राकृतिक साधन वन सम्पदा काफी प्रचुर मात्रा में पाई जाती है तो दलीराज हरा से कोंडा गांव होती हुई बैलाडिला तक एक ब्राडगेज लाइन वहाँ पर डाली जाए और इसी के साथ झाबुआ का एरिया जो काफी पिछड़ा हुआ है और वहाँ पर वाक्साइड काफी मात्रा में पाया जाता है, किन्तु रेलवे लाइन उस इलाके में बिल्कुल नहीं है। यदि इंदौर से दोहद एक नई रेल लाइन अगर डाली जाए तो इंदौर से धार और झाबुआ का जो आदिवासी इलाका है, उस इलाके को इससे फायदा मिलेगा, औद्योगिक दृष्टि से और जन-सुविधा की दृष्टि से भी। श्रीमान्, रेलवे के ऊपर जो यात्री भाड़ा बढ़ाया है, मैं माननीय रेल मंत्री जी का आभारी हूँ कि उन्होंने अभी घोषणा करी कि साढ़े बारह प्रतिशत से उसको दस प्रतिशत कर दिया गया है और इस साढ़े बारह प्रतिशत के मान से रेलवे 495 करोड़ रुपये की अतिरिक्त आमदनी होनी थी, मेरा इसमें एक अनुरोध है कि भाड़ा बढ़ाना यह अपनी जगह भी आवश्यक

यकता रखता है क्योंकि रेलवे का विकास करना, आधुनिकीकरण करना, नई-नई मांगों की पूर्ति करना होता है, किन्तु द्वितीय श्रेणी के ऊपर भाड़े की वृद्धि नहीं करना चाहिए। क्योंकि आम जनता जो कि छोटे तबके की है, गरीब है, वह द्वितीय श्रेणी में ही सफर करती है और द्वितीय श्रेणी का भाड़ा यदि नहीं बढ़ाया जाए तो बहुत ही अच्छा है और यदि भाड़े को बढ़ाना भी है तो प्रथम श्रेणी, ए० सी० सी० से लेकर एयरकंडीशन के ऊपर भाड़े में वृद्धि की जाए तो ठीक है।

श्रीमान्, मैं माननीय रेलवे मंत्री जी को इस बात की बधाई देना चाहता हूँ कि अन्तर्राष्ट्रीय युवा वर्ष में उन्होंने दस युवकों के समूह को 50 प्रतिशत के मान से दूसरे दर्जे में रियायत दी है और इसी के साथ जो रांची और पूरा में रेलवे हॉटल है उनमें भी युवकों को तीस प्रतिशत की रियायत दी है। युवकों को इंडरेल पास पर 25 फीसदी की रियायत दी गई है। श्रीमान् यह तो बहुत ही अच्छी बात है। किन्तु इसी के साथ मेरा अनुरोध है कि हमारे देश की आजादी के समय स्वतंत्रता संग्राम में भाग लेने वाले जो हमारे साथी थे जो कि बहुत ही कम इस समय देश में बचे हैं, जिन्होंने इस देश को आजाद करवाया है और इस देश की पुरानी गुलामी उन्होंने देखी है, यदि उन स्वतंत्रता संग्राम सेनानियों के लिए पास की सुविधा कर दी जाए तो कम से कम वह हिन्दुस्तान में इधर-उधर घूम कर के आजाद भारत को देख सकते हैं कि आजादी के बाद यहाँ रेलवे का कितना विकास और देश में कितनी उन्नति हुई है। श्रीमान् मालभाड़े के ऊपर भी इसमें वृद्धि की गई है। पाँच सौ किलोमीटर से अधिक की दूरी पर ढुलाई के लिए दस प्रतिशत अधिभार देना होगा। इस वृद्धि से 342 करोड़ रुपये की रेलवे विभाग को आमदनी होगी। नमक, चावल, गेहूँ के भाड़े में विशेष वृद्धि होगी। अनाज और दाल की ढुलाई 1232 किलोमीटर औसतन बहन की दूरी पर 4.4 पैसे प्रति किलोग्राम और नमक पर 1520 किलोमीटर औसतन बहन की

दूरी पर तीस पैसे प्रतिकिलोग्राम की वृद्धि होगी जिस से रेलवे को 342 करोड़ रुपये की आमदनी होगी। मेरा अनुरोध है कि उपभोग में आने वाली वस्तुओं के ऊपर यदि भाड़ा वृद्धि नहीं लगाई जाए तो बहुत ही अच्छा है और यदि इन वस्तुओं पर भाड़ा वृद्धि लगाई जाएगी तो उपभोग में आने वाली चीजों हमको महंगी मिलेंगी और आम जनता को महंगी लेनी पड़ेंगी।

इसी के साथ में रेलवे विकास की योजना और विधुतीकरण है। रेलवे मंत्री जी ने बड़े साहस के साथ यह घोषणा की कि कम उपभोग में आने वाली जो लाइने हैं, उन परियोजनाओं को कम किया जाए और जो अति-लाभ देने वाली है तत्काल लाभ देने वाली है, उनको हम तत्काल हाथ में ले। इन परियोजनाओं पर जो थोड़ा-थोड़ा धन छिटकाने का काम किया जाता था, उन परियोजनाओं को बंद किया जाये और जो लाभ देने वाली योजनाएँ हैं, उनको तत्काल हाथ में लिया जाये। इस घोषणा से जो सुविधा हुई है, वह यह है कि 22 विधुतीकरण योजनाओं में से चार विधुतीकरण योजनाएँ आपने हाथ में ली है, यह है झांसी बडीदरा, गंगापुर और मथुरा। गंगापुर को सर्वोच्च प्राथमिकता दी गई है। और इसका सुखद परिणाम यह मिलेगा कि मार्च, 1986 तक दिल्ली से झांसी तथा दिल्ली से बम्बई वाया रतलाम चलने वाली रेल गाड़ियाँ दौड़ेंगी। परन्तु श्रीमान्, एक अफसोस की बात यह है कि बजट में विधुतीकरण को कम महत्व दिया गया है। वर्ष 1984-85 में संशोधित अनुमान 147 करोड़ रुपये के मुकाबले में 1985-86 के लिये केवल 160 करोड़ रु० का प्रावधान किया गया है, जबकि सातवीं योजना में विधुतीकरण के लिये छठी योजना के मुकाबले में दुगुनी राशि की व्यवस्था है। इसलिये इस राशि को कम से कम सौ करोड़ रुपये और बढ़ा दिया जाए, जिससे कि विधुतीकरण में काफी सुविधा होगी। उपसभाध्यक्ष महोदय, विद्युत इंजनों पर डीजल के मुकाबले 21 प्रतिशत परिचालक व्यय कम होता है तथा डीजल इंजनों

[श्री राधाकिशन मालवीय]

पर भाप इंजनों के मुकाबले 80 प्रतिशत कम व्यय होता है। वर्ष 1983-84 में 146 भाप इंजनों को बंद किया गया है वर्तमान 1984-85 तक आज भी हमारे देश में 6,212 भाप इंजन काम कर रहे हैं। श्रीमान्, मेरा अनुरोध है और माननीय मंत्री जी से यह निवेदन भी है कि यदि इन भाप इंजनों को बंद कर दिया जाय और डीजल तथा इलेक्ट्रिक इंजन चालू किये जाएं तो ढाई सौ करोड़ रुपये सालाना रेलवे विभाग को इससे आमदनी हो सकती है।

श्रीमान्, एक बात यह कहना चाहता हूँ कि रेलवे के पास इनके विभिन्न रेलवे स्टेशनों के ऊपर भंडार काफी बड़ी मात्रा में पड़ा हुआ है, जो एक प्रकार का वेस्टेज है। यदि इस स्ट्रेप को उपयोग में लाया जाए और इनको गलाकर आवश्यक वस्तुएं बनाई जाएं, तो रेलवे के उपयोग में आने वाली कई चीजें इनसे बन सकती हैं और रेलवे की इससे कुछ पूंति भी हो सकती है।

इसके साथ ही मैं इस अवसर पर रेलमंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि इस वर्ष के बजट में हमारे मध्यप्रदेश के लिये दो रेलवे-लाइन बड़ी महत्वपूर्ण उन्होंने दी हैं। एक तो रीवा से सतना तक, जिसकी लम्बाई 50 किलोमीटर है और दूसरी रेलवे लाइन जो है गूना से ग्वालियर होते हुए इटावा (उत्तरप्रदेश) तक, जो करीबन 348 किलोमीटर लंबाई की है। श्रीमान्, कई वर्षों के बाद जन-सुविधा के लिये यह रेलवे-लाइन मध्यप्रदेश को मिली है।

अब मैं अपने क्षेत्र की जो कुछ आवश्यक मांगें हैं, उनको कहना चाहता हूँ। इन्दौर से नई दिल्ली "मालवा-एक्सप्रेस" हफ्ते में तीन दिन चलती है। मेरा अनुरोध है कि यह रेल प्रतिदिन चलाई जाए और इस मालवा एक्सप्रेस में, इसका नाम जहर है एक्सप्रेस, किन्तु न जाने कहां-कहां से डिब्बे लाकर इसमें जोड़ दिये गये 6.00 P.M. हैं जो इतने खराब हैं कि उनमें बैठ जाय तो धूल से कपड़े काले पड़ जाते हैं, न उसमें पेन्ट्री कार है, न उसमें पीने के पानी की व्यवस्था है न अन्य व्यवस्था है

इसी के साथ मेरी दूसरी मांग है कि इन्दौर से नई दिल्ली जो मालवा एक्सप्रेस चलती है वह प्रतिदिन चलाई जाय। दूसरे इन्दौर से बम्बई को नागदा-रतलाम होकर नई गाड़ी चलाई जाय। इन्दौर मध्य प्रदेश का औद्योगिक और व्यापारिक दृष्टि से सबसे बड़ा शहर है और रेलवे में सबसे पिछड़ा हुआ है। दूसरी ट्रेन है मीनाक्षी एक्सप्रेस जो हफ्ते में दो दिन चलती है जो अजौर से कांछीगुडा (हैदराबाद) जाती है जिससे कलकत्ता जाने वाले यात्रियों को बड़ी राहत मिलेगी यह भी प्रतिदिन चलाई जाय। मैं रेल मंत्री जी का आभारी हूँ कि उन्होंने मध्य प्रदेश को दो रेलवे लाइन दी। यह बजट स्वांगत योग्य है, मैं इसका समर्थन करता हूँ। धन्यवाद।

श्री प्रवीण कुमार प्रजापति (मध्य प्रदेश) : उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत बजट 1985 के समर्थन में खड़ा हुआ हूँ। मान्यवर, रेलवे फेयर और फ्रेट बढ़ाने के सम्बन्ध में विपक्षी सदस्यों द्वारा बहुत कुछ कहा गया। हमें ध्यान रखना होगा कि हमें आय और व्यय की जिम्मेदारी खुद उठानी होती है, विभिन्न फंड्स में पैसा देना होता है, जैसे डेसलेपमेंट फंड, एमेनिटिज फंड, डेप्रिसिएसन रिजर्व फंड। साथ ही उसे अपने कर्मचारियों की महंगाई भत्ते की क्षति भी देनी होती है। अतः रेलवे के फेयर और फ्रेट में वृद्धि सम्भावित होती है।

इस बजट पर बहुत ज्यादा चर्चा हो चुकी है और अनेक मुझाव आ चुके हैं। मैं अपने रेलवे मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहता हूँ कि मैं स्वयं मध्य प्रदेश में हूँ और मेरा सौभाग्य है कि मेरे मध्य प्रदेश के ही रेलवे मंत्री जी हैं। पहले अभी इस सदन में हमारे रेलवे मंत्री महोदय को रिझाने की बहुत सी बातें कही गई हैं, उनका ध्यान मध्य प्रदेश के निर्माण कार्यों से हटा कर, बाहर आकृष्ट किया गया है। मैं अपने रेलवे मंत्री जी को याद दिलाना चाहूंगा कि मध्य प्रदेश हिन्दुस्तान का हृदय माना जाता है और रेलवे की दृष्टि से भी हमारा मध्य प्रदेश भारत का हृदय है, लेकिन रेलवे लाइनों के दृष्टिकोण से मध्यप्रदेश काफी पिछड़ा हुआ है इस

बातों से स्वयं मंत्री जी अवगत हैं। मैं उनका ध्यान इस और आकृष्ट करना चाहता हूँ कि मध्य प्रदेश में रेलवे लाइनों का निर्माण ज्यादा हो, जहाँ नई लाइनें डालने की बात है वहाँ नई लाइनें डाली जायें।

हमने इस बजट की चर्चा में यह पाया कि जहाँ पर मीटर गेज है वहाँ पर उसको ब्राड गेज में कनवर्ट करने की मांग की गई और वह ब्राड गेज हो गया तो उसको डबल किये जाने की मांग की गई और डबल लाइन हो गई तो उसको इलेक्ट्रीफाई करने की मांग की गई। मान्यवर, मैं आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहूँगा कि कहीं तो विकास पर विकास होता जा रहा जबकि आपका प्रदेश मध्य प्रदेश रेलवे लाइन के दृष्टिकोण से बहुत पिछड़ा हुआ है जबकि हम वर्षों से मांग करते चले जा रहे हैं और यह बड़े दुर्भाग्य की बात है कि जहाँ मांग करते चले जा रहे हैं वहाँ सर्वेक्षण कार्य हो नहीं पूरे हो सके है। ऐसी हालत में आप हमको रेलवे लाइन देने में क्या मदद कर सकते हैं। मान्यवर मैं अपने जिले की बात बताऊँ कि 37 साल की आजादी के बाद भी जो पूर्वप्रस्तावित योजना थी उसका आज तक सर्वेक्षण कार्य नहीं किया गया। आपको बहुत बड़े भेद की बात बताऊँ, हावड़ा से बम्बई में लाइन निकालना चाहते थे जिससे कलकत्ता और बम्बई की दूरी 250 किलोमीटर कम होती थी। सरगुजा जिले की अपनी संपदा को देखते हुये इस जिले को विकास की रेखा से जोड़ने की बात थी। आज स्वतंत्रता प्राप्त के बाद भी इस दिशा में हम कुछ नहीं कर पाये हैं। मान्यवर, सरगुजा एक-आदिवासी जिला है जिस को आप स्वयं जानते हैं। वहाँ की गरीबी, पिछड़ापन और अशिक्षा के कारण भी वहाँ विकास की किरण नहीं फूट पायी है। मैं याद दिलाना चाहता हूँ कि सरगुजा जिले की भू-गर्भ संपदा क्या है। वहाँ बोक्साइट के बहुत बड़े भंडार हैं। वहाँ भूमि नीचे कोयले के विपुल भंडार हैं और वह अपनी छाती में विश्व को सब से कीमती धातु यूरैनियम को छिपाये बैठा है। क्या उसको निकालने के लिये हम वहाँ रेल लाइन नहीं निकाल सकते विश्रामपुर से बड़वाडीह को जोड़ने की

बात थी। वह लाइन अपेक्षित थी। लेकिन उसका सर्वेक्षण भी पूरा नहीं हुआ। मैं ज्यादा नहीं कहना चाहता लेकिन यहाँ बात कही गई कि कम से कम रेल लाइन को डिस्ट्रिक्ट हेडक्वार्टर से तो जरूर जोड़ा जाए। विश्रामपुर रेलवे स्टेशन है और सरगुजा का हेडक्वार्टर अंबिकापुर है। इनके बीच की दूरी 24 किलोमीटर है। वहाँ बीच में कोई नदी नाला भी नहीं है। समतल इलाका है उस इलाके में बहुत कम खर्च से लाइन बिछाई जा सकती है। यह 24 किलोमीटर की दूरी ही जिले के हेडक्वार्टर से इस को अलग करती है और इस को जोड़ा जा सकता है।

रेल किराये में वृद्धि के संबंध में मैं एक सुझाव देना चाहता हूँ कि रेल किराये में वृद्धि करने से आप के यात्रियों और देश की जनता की परेशानियाँ बढ़ेंगी। रेल किराया बढ़ाने के बजाय यदि आप चेकिंग की दिशा में सख्ती करें और चेकिंग और ज्यादा बढ़ा दें तो काफी रेवेन्यू आप को मिल सकता है। किराया बढ़ा कर ज्यादा रेवेन्यू प्राप्त करने की बात सोचने से ऐसा लग रहा है कि इसमें हमको कामयाबी नहीं मलेगी। किराया बढ़ाने के बजाय यदि चेकिंग ज्यादा कर दी जाए तो निश्चित रूप से रेवेन्यू में इजाफा होगा।

#### उपसभाध्यक्ष [श्री आर० रामाकृष्णन पंठासीन हुए]

इन शब्दों के साथ मैं कुछ माँगें आप के सामने रखना चाहता हूँ। रेलवे में खिलाड़ियों को और ज्यादा सुविधायें दी जायें। दूसरी श्रेणी का किराया कम किया जाय। तीसरे, हमने आवश्यक सामान पर जो लेवी लगाई है वह कम की जाय, नहीं तो अनाज, दालें और नमक की कीमतें बढ़ेंगी और इससे देश की जनता पर असर पड़ेगा। रेलवे में टेलीकम्युनिकेशन सिस्टम में सुधार किया जाय। कैटिंग व्यवस्था सुधारी जाय और कंजुअल वर्कर्स को स्याई किया जाय और उनकी हालत सुधारी जाय। रेलवे के कर्मचारियों यात्रियों से विनम्रता से पेश आयें इसका इंतजाम किया जाय। के और आंध्र प्रदेश एक्सप्रेस को रक्षाबंधन में रोके जाने की व्यवस्था की जाय। इन माँगों के साथ मैं रेल बजट का समर्थन करता हूँ और पुनः स्मरण करता हूँ

[श्री रामाक्रिशन मलवीय]

कि आप मध्य प्रदेश से आये हैं। मध्य प्रदेश में रेल लाइनों के मामले में जो पछड़ापन है उस से आप अवगत हैं और यह सीमान्त की बात है कि इस बार हम को रेल मंत्री मध्य प्रदेश के मिले हैं। पहले अन्य प्रदेशों के रेल मंत्री हुआ करते थे और जहाँ-जहाँ के मंत्री बने हैं उन्होंने अपने अपने प्रदेशों में काम किया है। इस लिये हम भी चाहेंगे कि हमारे मध्य प्रदेश की मिट्टी में इस बार जोर आया है और स्वालयर की मिट्टी ने इस शक्ति को जाग्रत किया है इसलिये स्वालयर के हमारे रेल मंत्री मध्य प्रदेश की रेल लाइनों का निर्माण करें और इस निर्माण को गति दें। इन्हीं शब्दों के साथ मैं इस बजट का समर्थन करता हूँ।

THE VICE-CHAIRMAN  
(SHRI R. RAMAKRISHNAN):

Now, the last speaker to take part in the discussion on the Railway Budget will be Mr. Shyam Sundar Mohapatra. Yes, Mr. Mohapatra. Please be brief.

SHRI SHYAM SUNDAR MOHAPATRA (Orissa): Mr. Vice-Chairman, Sir. I am personally grateful to you for the time, you have given me. But I am absolutely 4n an angry mood to say that the Independents probably have no scope to participate in the parliamentary democracy of the Rajya Sabha because I have no time at all. But I am grateful to you because you have given me the time. I speak with a certain amount of psychological reservation and I will come to that later on because it is another issue.

' Mr. Vice-Chairman, Sir, the issue which I want to raise today in the Rajya Sabha is the controversy between the Railway Board and the Railway Minister.

. Sir, this Board was the creation of the Britishers. It was Lord

Curzon who saw to it when Mr. Robertson gave shape to the Railway Board and even at that time, in 1901 or 1902, Mr. Robertson said in his Report I. quote:

"The cumbersome machinery of an ordinary Government department unpared by the sense of responsibility, crushed initiative, checked progress and delayed business to an extent which would be fatal to any other con-mercial enterprise."

Sir, the Railway Ministry today is in the same shape as it was in. 1922 when Robertson gave his report. From Mr. Gopaldaswamy Iyengar till Mr. Ghani Khan Chaudhuri this issue has been ranking in the upper most part of the Minister's mind. If it was a strong Minister he asserted himself. Men like Mr. Gopaldaswamy Iyengar saw to it, talked to Prime Minister Jawaharlal Nehru and removed the Commissioner of that time, at that time the Chairman of the Railway Board was called the Chief Commissioner. It was Mr. Lal Bahadur Shastri— nobody can dispute his sincerity—> who ushered in social security among the people. And Mr. Lal Bahadur Shastri was so annoyed with the Railway Board that he ' wanted to do away with it. What did Mr. Lal Bahadur Shastri do? He promoted a full set of new members, some were retired and others became advisers. Sir, it was Mr. Hanumanthaiya who ran into controversy with Mr. Ganguly on certain issues. But the then Prime Minister, Smt. Indira Gandhi saw to it that it was the political will which prevailed and not bureaucracy. And bureaucracy should have a commitment. We want a committed bureaucracy in our country If the Railway Board Chairman ran into a

controversy as the filthy, stinking atmosphere that was created at the time of Mr. Ghani Khan Chaudhuri, God save the Railway Ministry. Sir, Mr. Ghani Khan Chaudhuri was a gem of English knowing Minister. When he was speaking the Queen's language, I always referred to Webster or Chambers or go to Nesfield to see the grammar. And Mr. Ghani Khan Chaudhuri was a Malda Minister all die this. He . was thinking of the whole country in terms of Malda, appointed a few boys, young boys, Youth Congress workers, on daily wage basis. He could not give them *ad hoc* appointments. He could give them any appointments whatsoever—wage-based clerks, which the present Railway Minister Mr. Bansi Lal wanted to do away with. There was a political controversy. They stayed on. Sir, Mrs. Gandhi, in 1980 speaking on the machinery of the Railways, functioning and the efficiency, said: The Railway has not come up the way it should. I am sorry. Today's leader and at that time the Railway Minister, Mr. Kamalapati Tripathi, had to go.

Sir, the Railway Board Chairman should be from outside. As the Indian Institute of Public Administration in its present report has suggested, the Railway Board should be done away with; it should be abolished. And who should be the Chairman of the Railway Board? Certainly not an engineer. He should be a man of vision. He can be a man of new dimension of how to take the country forward. It does not require an engineer to be the Chairman of the Railway Board or somebody who is the senior-most in the Railway Board. He should be a man of vision. And I think there is already a discussion about it, thinking about it, and a dynamic

Minister like Mr. Scindia, can give it a real shape. There cannot be a Ministry within a Ministry, a house within a house, a government within a government. Dyarchy cannot run this country. It should be one Ministry. Other Ministries can run. Why cannot this largest public sector undertaking in India and Asia and the second largest in the world function under the umbrella of the Ministry?

SHRI GHULAM RASOOL MATTO (Jammu and Kashmir): Which is the first?

SHRI SHYAM SUNDAR MOHAPATRA: I do not remember. Sorry. The Professor does not know. It should be Mr. Bansi Lal who should have the final say, or Mr. Scindia. It cannot be the Chairman of the Railway Board. That is why the controversy goes

from Mr. Gopaldaswamy to Mr. Ghani Khan Chaudhuri. The Railway Board must go by this June, according to the report submitted by the Indian School of Public Administration.

Sorry, I will take a little more time.

The Railway Budget, from 1925 till today, is a separate Budget, exclusive of the General Budget. But why this step-motherly attitude, exclusive attitude, special attitude given to the Railways? Is it because Lord Curzon in 1905 thought that it should be a commercial enterprise? Sir, the Railway is not a commercial enterprise today. It is an enterprise to give security to the

If is the collective, social will. And the Railway Ministry should not be proud of 'having begged Rs. 500 cores. Sir, my washerman was talking to me yesterday:



[Shri Shyam Sundar Mohapatra]

बंसलाल जी ने झच्छा किया 500 करोड़ रुपये ले जाये, लेकिन इसमें क्या है कहीं 10 बढ़ा दिया कहीं 15 बढ़ा दिया, कहीं पच्चीस परसेंट बढ़ा दिया तो हो क्या हजार करोड़ ।

Sir, I have seen all the railways in Nest Germany or France or England or America. I have travelled in 70 countries of the world. I say that our railway is second to none. We are doing very good. Our officers are gem of a people and very efficient. Col. Gaddan, the strong man of Libya and Saddam Hussain the President of Iraq have told me that our Indian Railway is second to none and that our officers are doing marvellous job, whether in Baghdad or Tripoli. The question is that if there is a deficit, the Government should pay it. In Japan, their biggest railway is Tokaido Railway. Do you know what is their daily loss? The daily loss of the railway is 10 million dollars. I am quoting authoritative reports. If the daily loss is 10 million dollars and the Japanese Government is compensating the loss, the why not Mr. Bansi Lal or Mr. Scindia should compensate the loss? Why put all the stress on the poor people? It is not the rich people. It is hot Mr. Scindia or Mohapatra or Mr. Matto. We are going in trains. But we do not have to pay for it. The poor people, the workers and the peasants go from one place to another and they have to pay through their nose. This railway budget is going to exercise on their pockets. The Japanese Government is spending. Why not we? Mr. Scindia can go through the records. It is only to give benefit to the poor people.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): Our Government may not be as rich.

SHRI SHYAM SUNDAR MOHAPATRA: There are accidents. In 1977 or 1978, I remember there were as many as 800 accidents in a year. I was talking to a Switzerland expert only last month who said that there are modern devices which can predict an account and if there is an accident they can predict it wards and the train can come a halt. Computers have been used. It is not Dinseyland I am talking about. Computers have been used in developed countries to check accidents. To what extent has our Government gone in that direction or has our Railway Board talked to different experts in different countries who can help us in this line?

Only one minute. I will talk about my State. Otherwise, the people will barge at me. Sir, Orissa requires many new lines. Talchar-Sambalpur railway link—the foundation stone was laid by our illustrious new Prime Minister. But 1200 crores are expected to be spent on that and the Railway Ministry is spending hardly 1 croresi per annum. Daitari-Banspani railway link—180 kilometres—the Railway Board has approved the proposal, but not much headway has been made. Sir, Orissa is the richest iron ore.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: I think you remove one zero. • It is 120 crores.

SHRI SHYAM SUNDAR MOHAPATRA: -Sorry. Thank you for the correction. Even if it is 120

crores, it is quite a big sum. Rayagarh-Koraput railway link and my place Balasore, Sir. There is a small line between Rupsa and Bangriposi through tribal areas. We talked to our young Minister yesterday. He is very much interested to ameliorate the condition of the tribal people. I want it to be converted into broad-gauge. Thank you

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): That concludes the discussion on the Railway Budget. The hon. Minister will reply tomorrow after 12 o'clock.

The House then adjourned at nineteen minutes past six of the clock, till eleven of the clock, on Thursday, the 21st March 1985.