

[Shri R- Ramakrishnan] get up and support, is not a very desirable practice.

SHRI AMARPROSAD CHAKRABORTY: It is a special case. From 1974 we are fighting for it.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI P. RAMAKRISHNAN). Yes, yes.

**REFERENCE TO THE ALLEGED  
DISCRIMINATION IN THE GRANT  
OF SUBSIDY ON DIESEL OIL TO  
TRADITIONAL FISHERMEN AND  
TRAWLER-OWNERS**

PROF. B. RAMACHANDRA RAO (Andhra Pradesh): Mr. Vice-Chairman, Sir, I would like to bring to your kind notice the gross injustice done to traditional fishermen all along the coastline of about 7,500 km. They are denied the 50 per cent subsidy on diesel oil for operating their motorised fishing boats.

My information is that there are more than 200 mechanised fishing boats and about 100 trawlers along the coast line. The mechanised fishing boats are largely with the traditional fishermen; either they are having them individually or through cooperatives. A large majority of these boats are in the cooperative sector providing means of livelihood to lakhs of fishermen. On the other hand all the fishing trawlers are with the big business houses rich land-lords and even multinational companies. The capital investment in these trawlers is running into several hundred crores of rupees. As we know, this investment is provided by the Shipping Development Board. The profits earned by these big businessmen is of the order of Rs. 10 to 20 lakhs on each trawler per year. It is surprising that the Central Government is giving subsidy to these big business trawlers, at 50 per cent on diesel oil, whereas such concession is denied to the poor traditional fishermen struggling to make

out their livelihood, using mechanised boats. I may also mention that the traditional fishermen contribute about 70 per cent of the fish landing and about Rs. 300 crores in foreign exchange. Further, the Government is not able to protect the mechanised fishing boats from the onslaught of trawlers who their zone of operation, that is, beyond 40 fathom\* which is exclusively reserved for the trawlers. I appeal to the Union Government and the Minister for Agriculture to rectify this gross injustice and discrimination which adversely affects the poor fishermen who are subjected to a serious handicap, vis-a-vis the big trawlers. Thank you very much.

**I. RESOLUTION SEEKING NOMINATION OF SIX MEMBERS FROM THE RAJYA SABHA TO THE PARLIAMENTARY COMMITTEE TO REVIEW THE RATE OF DIVIDEND WHICH IS AT PRESENT PAYABLE BY THE RAILWAY UNDERTAKING TO GENERAL REVENUES, ETC.**

**II. THE APPROPRIATION (RAILWAYS) NO. 3 BILL 1985**

**III. THE APPROPRIATION (RAILWAYS) NO 4 BILL, 1985.**

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): Now, we come to the Resolution. Mr. Bansi Lal, Railway Minister.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI BANSI LAL): Sir, I beg to move:

"That this House concurs in the recommendation of the Lok Sabha that the Rajya Sabha do agree to the nomination by the Chairman of six members from the Rajya Sabha to the Parliamentary Committee to review the rate of dividend which is at present payable by the Railway Undertaking to General Revenues as well as other ancillary matters in connection with Rail-

way Finance *vis-a-vis* the General Finance and *fak* recommendations thereon."

*The question was proposed.*

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): Are you wflUng to say something on it.

SHRI BANSI LAL: Nothing.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): Now, we will aome to the Legislative Business— The Appropriation (Railways) N Bill, 1985 and the Appropriation (Railways) No. 4 Bill, 1985. Mr. Bansi Lal.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI BANSI LAL). Sir, I beg to move:

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

Sir, I also beg to mo

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of tho Consolidated Fund of India for the servkes of the financial year 1984-85 for the purposes of Railways as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

Sir, before moving the Appropriation (Railways) No. 3 Bill, 1985 an^ the Appropriation (Railways) No. 4 Bill, 1985, I wish to explain to the House how the Demands have arisen.

The Demands for Grants for 19B5-3Q relate to the expenditure to be incurred during that year by the Railways. The basis on which these Demands hays been framed has been explained briefly in my Budget Speech.

A Supplementary Demand of Rs 204,02 crores is being asked for 1984-85 under Demand Nos. 3, 4 and 7 to 13

for meeting post-budgetary increases arising out of sanction of additional Dearness Allowance instalments, restructuring of cadres, payment of productivity-linked Bonu<sub>s</sub> to staff, extensive breaches due to floods, increases in prices oi inputs like lectricity tariff steel, cement etc., payment ol arrears of rentals of P&T wires arising from retrospective revision of rates, more pensionary and retirement benefits and other miscellaneous causes partly offset by savings due to fall in traffic, economy measure\* etc.

*The question was proposed.*

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): The Resolution and the Motions for the consideration of the Bills have now been moved. They are open for discussion. Shrimati Kanak Mukherjee.

SHRIMATI KANAK MUKHERJEE (West Bengal): Mr. Vice-Chairman, Sir, while diseussing hese Appropriation Bills, I want to mention some important points.

SHRI PARVATHANENI UPENDRA (Andhra Pradesh): What is the total time allotted for these Bills.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): About two hours

SHRIMATI KANAK MUKHERJEE: Sir, the Railways are the most important and most profitable public sector industry of the Government of India. It ;s only due to lack of correct vision and attitude on the part of the Unhm Government and due to mismanagement and wrong planning that the nation is being deprived of a tremend economic and political advance we could have achieved. Sir, the railway is the key factor in ensuring political unity and integrity, economic development and removal of regional imbalances. But we are not being able to utilise the railways, the key factor, for these important aspects. Sir, more than a century ago, it was

[Shrimati Kanak Mukherjee] Karl Marx who studied the Indian situation and said: It is the Indian Railways which caused the beginning of industrialisation, economic progress and political unity of the country. I believe that expansion of railways throughout the length and breadth of the country, in the tribal and far-flung areas of the northeastern region, including Tripura Assam, in the islands of South Bengal in the 'torrid regions of Central India, could have paved the way more easily for strengthening national unity and integrity. This is very important at the present juncture.

Sir, I come to the point of modernisation, improvement of performance and safety and security, and the rehabilitation programme of the Railway which was taken up in the Sixth Five Year Plan. Sir, neither this year's Railway Budget nor the previous years' Railway Budgets could show a bright dynamic vision of expansion and improvement in the working of this vital and key sector. I understand that a research and development wing for modernisation and improvement of the railway system has been set up in U.P. but it is not being developed and it is not being used for modernisation of the railway system, for technological development to improve the efficiency and performance.

Sir, the number of railway accidents is increasing year by year and just yesterday, on the floor of this House, the hon. Minister said: "We are not responsible for accidents taking place at unmanned level crossings. Why do we have unmanned level crossings? Why can't you appoint a gateman there and give employment to some people? Why can't we have overbridges all over? I know myself that for so many years people have been demanding a small overbridge at the Shibpore level crossing and over-bridges at other level crossings in the

Calcutta suburbs. But because we do not have those overbridges, so many accidents take place there every year. Accidents are taking place due to cracked tracks and due to overaged rolling stock, in addition to human failure. This is due to overwork. Sir, the damage to the rolling stock has increased from Rs. 4.62 crores to Rs. 5.67 crores and in the case of track, from Rs. 3.47 crores to Rs. 3.92 crores. The Sixth Five Year Plan was called a rehabilitation plan and a sum of Rs. 2,100 crores was provided for acquisition of rolling stock, for the acquisition of one lakh wagons, 5,600 coaches, 7,807 locomotives, etc. And there was a programme for converting steam locomotives into diesel and electric locomotives. But I understand that only 10 per cent of the track has been electrified. So far as the acquisition of coaches and acquisition of wagons concerned we have not yet fulfilled even 50 per cent of the targets.

Now I come to this year's budget. In this year's Railway Budget there has been an unprecedented rise in freight and fare and naturally it provoked protests all over the country, not only inside Parliament but outside also. You know in West Bengal, the students and youth organised 'Rail Roko'. Trade unions, women's organisations and others all over the country are organising protests, because this Railway Budget and the General Budget have affected all sections of the people in the country. Freight earning traffic has been declining. Freight leading has come down from 754 in 1980-81 to 734 in 1983-84. Non-availability of wagons is one of the causes for the decline in freight earning traffic. Already Coal India is complaining that huge stocks of coal are lying at the pitheads due to shortage of wagons and they are not able to transport coal from one place to another. The plan to secure one lakh wagons during the Sixth Plan period has not been fulfilled. Not even 50 per cent of it has been fulfilled. I understand this year's order

for wagon, much less than that for the  
previous year affecting the wagon building  
industry...

SHRI K. MOHANAN (Keraia): Even the Congress MPs are protesting over this.

SHRIMATI KANAK MUKHERJEE: Yes, *even* Congress MPs are protesting over this. Now, commensurate with the increase in freight and surcharge al] over, are we increasing the facilities for the passengers? No. Are we improving the condition of the trains the standard of food served, the drinking water facility, the punctuality of trains? No. Last year you introduced 121 pairs of new trains. But you had only 407 coaches for them. How could you manage these 121 new pairs of trains just with 407 coaches? What you did was you" reduced the number of coaches in other trains, of about 200 pairs of trains, and supplied them to the new pairs of trains. Such is the mockery of your improvement. The Railway Reforms Committee was there and it made certain recommendations regarding acquisition and replacement of rolling stock, track renewal Programmes, modern signalling, etc. But you never obeyed those recommendations.

Now a few words about the employees. The Government of India appointed a committee for abolition of contract system and that committee recommended that all the labourers under the contract system must be absorbed in the railways and that the contract system must be abolished. But the Government of India did not obey this recommendation. And 2,05,000 casual labourers are waiting to be absorbed for years. 10 years, 15 years. 20 years. What to talk of casual labourers, the former Railway Minister Mr. Ghani K'han Choudhury, gave false promises, printed lakhs of forms, and asked the students and the unemployed youth to sign those forms and return to him. He promised them, "I will give you jobs when the elec-

tions over." It was a false promise that he gave. There was no planning. You did *not* consider the conditions of the unemployed youth of the country. If only you had made proper plans you could have absorbed lakhs of unemployed youth or casual workers, both men and women, in the railways which is the biggest and the most profitable and the most important of the public sector industries. You did not give the workers their wages and salaries their emoluments, in parity with the employees of other public sector undertakings producing coaches and boilers such as BEML, BEML, Jes-sops, Burn Standard etc. Your administration has been totally top-heavy. For example, I will give you the figures of 1951-52 to 1983-84. The increase in the number of officers has been 200 per cent belonging to A and B categories whereas the total cost on staff as percentage to the gross revenue receipts declined from 43.22 per cent in 1950-51 to 40.12 per cent in 1983-84. This indicates how top-heavy your railway administration is.

The Government also did not follow ILO Convention No. 1 prescribing eight hours duty for the staff. If you had followed the ILO recommendation, you could have absorbed thousands of young men and women in your Railways instead of the mockery of giving certain concessions in railway travel to the unemployed *youi*^—You did not follow the recommenda-tions of your own committee and you did not accept the recommendations of an international organisation like the ILO.

My last point is about the injustice you are doing to the entire *eastern* region and specially to West Bengal. To speak about Metro Rail, it was inaugurated in 1972 at an estimated cost of Rs. 140 crores. At present the cost is estimated at Rs. 560 crores. The Hon'ble Minister said that they may complete the project by the end of 1989 or 1990. By that time the estimated cost will not be less than Rs-1,000 crores. In this year's budget we

[Shrimati Kanak Mukherjee] expected the Minister to provide at least Rs. 100 crores increase in the allocation. But you provided only Rs. 1.05 crores. With this amount you can expect the speed at which this project will progress.

There are five railway projects in West Bengal and you have not done justice to any of them. Here is a letter of the Hon'ble Railway Minister, Shri Bansi Lal addressed to the Chief Minister of West Bengal in reply to the letter of the Chief Minister who had mentioned these five Projects. To that the Railway Minister has sent a reply dated 27th February, 1985. The projects are still in the cold storage. These five projects are:

- (1) Construction of a new BG cum MG line connecting New Jalpaiguri with Siliguri Jn. Rangapani to avoid traffic congestion.
- (2) Construction of a railway line from Budge Budge to Namkhana.
- (3) Construction of a railway link from Raniganj to Bankura via Mejia.
- (4) Modernisation of Bandel-Katwa section; and lastly
- (5) Tamluk-Digha BG rail line which is only 87 kms.

In the previous years you had promised these lines. But this year you could not manage to allocate any money for this.

These are the points you have to dispose of before you want the Appropriation Bills to be passed. Again I repeat that the Railway is the biggest and most important and most profitable industry in the public sector. It is also a key industry to bring about political unity of the country national integrity of the country and economic development of the country. It is an

industry which can remove regional imbalances. I wonder whether our Government have realised this. But that industry which has a tremendous potential is not only stagnating but is also declining in the hands of this Government which is following anti-people policy. And Sir they are only looking for the profits of the profiteers. Only yesterday, Sir the honourable Finance Minister said that they are for the poor. I want to know from the honourable Finance Minister and the honourable Railway Minister as to what projects they are going to show to the youth of the country, ^ the young men and women of this country how they are going to give them a bright picture, how they are going to give them more jobs, more hopes, more hopes for a better India, for a better united India and for a better integrated India. How are you going to show that you are going to develop this key industry and modernise this industry and do away with the regional imbalances and pay special attention to the backward sections of this country, the backward regions of this country? What plans have you got for Tripura? What plans have you got for Assam? What plans **have you** got for the small islands of Southern Bengal? No; nothing. What plans have you got for the arid regions of Central India? Nothing. There is no vision of expansion and no vision of dynamism in this key industry which can develop not only our national economy, national integration and national unity but which can also serve the most important political purpose. But we are being denied of all such tremendous achievements which we could have had. It is only due to the failure of your vision. It is due to the failure of vision, due to the wrong policy, due to the wrong attitude, of this present Congress (I) Government which is ruling at the Centre. Thank you Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): Yes Mr. Hanumanthappa.

SHRI H. HANUMANTHAPPA (Karnataka): Sir a lot has been discussed about the Indian Railways a couple of days ago when this House discussed the Railway Budget. Without adding much to the points already discussed I would like to draw the attention of the honourable Railway Minister straightaway to some of the gross injustices done to my State that is, Karnataka.

Sir, my predecessor, while speaking on this subject, referred to the question of regional imbalances. I also want to request the honourable Railway Minister to do Justice. He is having a railway map in his chamber. Mr. Minister, kindly have a look at the railway map and see how the undeveloped and uncovered areas are covered during your term of office and how far the regional imbalances which are the causes for the creation of regionalism or separatism, have

been removed. Whatever we may be discussing we always want to keep the country united. We want to make the country strong. Not only that. At the same time we should make a man living in the high Himalayas or down in Kanyakumari feel involved in this country, my interests are not ignored, I am considered as a citizen and I have got every opportunity to join the mainstream and that opportunity is given by the ruling Government." He must be made to feel like this and that atmosphere we have to create and we have to take everybody into account and make everybody feel that he is involved. A citizen living in the far corners of the country should feel that he is being involved and his interests are being taken care of.

Now, Sir, I would like to bring your kind notice how the State of Karnataka has been neglected in the 1985-86 Budget. For example we have a construction wing in Karnataka. In 1981-82, the allotment was Rs. 12.55 crores; in 1982-83, it was Rs. 13.80 crores, in 1983-84, Rs. 9.43 crores; and

in 1984-85, Rs. 14.61 crores. But, alas! the allotment is only Rs. 1.27 crores in 1985-86. What a fall it is from Rs. 14.61 crores to Rs. 1.27 crores! It is not enough even to maintain the staff working in the construction division. Now, Sir, the work-wise break-up is like this Mysore-Bangalore conversion; we have already spent Rs. 5.2 crores. The requirement for the year 1985-86 was Rs. 4 crores, but the allotment is only Rs. 50 lakhs. Actually the work will come to a standstill. Mangalore-Hassan Railway also: only Rs. 50 lakhs. Sir, after four decades a new line has been started between Chitradurga and Raidurga, a place from which I come. From four decades it was discussed and finally it was approved. The predecessor Finance Minister, Shri Pranab Mukherjee, laid the foundation stone of this line. Already we have spent Rs. 2.20 crores. But the allotment today during 1985-86 is only Rs. 10 lakhs. Sir, I come from a district which consecutively every year suffers from a severe drought. Two thousand workers are employed in the project in that district. From the 1st of April these two thousand people will be thrown out of their jobs. Just a couple of days ago our Chief Minister sent a memorandum to the Government of India also asking for more funds, Rs. 54 crores, for drought relief operations. Both in respect of kharif and rabi we have suffered this time. Every third year we suffer from a severe drought. Chitradurga is one district which is on the border of Rayalseema. Every year we suffer drought. In this area two thousand people have been employed by the Railways and they will be thrown out of their jobs from the 1st of April. Only Rs. 10 lakhs allotment is made. I would request the Railway Minister just to re-consider it. It should not be penalising the people of Karnataka for not having voted for the party. Let them not feel that the Central Government is taking vengeance against them for not having voted for the party in the State. I want to request the Government-

[Shri H. Hanumanthappa] ment to see that such a feeling should not arise in the mind—of the common man in the State, because the fall is very serious, from Rs. 14 crores to Rs. 1 crore. Anybody who sees it will naturally be hurt. Why? What is the reality? Is it because Mr. Jaft'ar Sharief from Karnataka has been removed from the Railways or because the Karnataka people have not voted for the Congress? This is the question which will arise. Please relieve us from this embarrassment and kindly allot some more funds for this and save the lives of 20,000 people who will be thrown out of employment because of the low allocation in the Budget.

For the other important work, Bangalore-Guntakal, Residual Works, only Rs. 50 lakhs has been allocated. That will be worked out by the South Central unit. That is not sufficient. The line has already been put into operation. Trains are moving. But there are residuary works which require more funds.

The Bangalore-Mysore metre gauge work is coming to a halt. It is a prestigious line connecting the earlier capital and the present capital of the State. Mangalore-Karwar Konkon Railway; Even for maintenance it requires certain funds, because as it is today we are closing the line for several months due to the monsoon.

Doubling of track between K. R. Puram and Whitefield: Sir, we have located the inland container—which has earned the name and fame inside and outside the country. There also the allocation is very less. The doubling work will come to a halt.

Sir, there is only one electrification project between Bangalore and Jolarpet, 144 kms., the first electric line in the Karnataka State. That also is being shelved. Earlier, it was advanced from the seventh to the sixth Plan. Gradually the electric unit at

Madras is being closed and this line is also being shelved. The Bangalore-Jolarpet electrification was sanctioned in the budget. Parliament voted it in the year 1984-85. I am at a loss to understand how the Railway Board can take a decision contrary to the Parliament's decision. I personally request you kindly to examine this question lest it should not become a privilege issue. A budget voted by Parliament has been done away with by the Railway Board. This is about electrification between Bangalore and Jolarpet.

The next item is the South-Western Zone. The Railway Reforms Committee has studied it and it has recommended that it should be included in the Seventh Plan. In your railway budget speech referring to the resources constraints you have said that we are not thinking of any new zones. I request you to consider it because the zonal headquarters have proved good in giving some more facilities to the area. The Madras Zonal Headquarters has given facilities. Similarly, the Secunderabad Zonal Headquarters and Bombay Headquarters have provided facilities. We have two headquarters in Calcutta. The Karnataka area is thousands of miles away from Madras Headquarters and it does not attract the attention of Madras Headquarters. So we request for a South Western Headquarters at Bangalore which was studied and recommended by the Railway Reforms Committee. I request the hon. Railway Minister to kindly reconsider it and to see that the necessary amount is sanctioned. The railways authorities always say that this zone requires so much of money and it is not possible to augment the resources. Already five divisions are working at Bangalore. Hubli, Guntakal, Mysore and Palghat. Palghat and Mangalore may be divided and a zone can be carved out. It does not require extra resources because when you carve out like this and make it into a zone, it

does not require extra money and it will certainly improve the administrative ability and give more facilities to the travelling public.

In my last budget speech, I had requested for a daily train between Bangalore and Delhi which has not been acceded to. We have only half a dozen bogies which pass through "Madras in GT. We have been denied a daily train.

We have two workshops, one in Mysore and another in Hubli. They have not been utilised. For the last 3 or 4 years, no recruitment has been made and no new works have been taken up. There are workers with experience. There is full staff available but they have not been given work fully. There is infra-structure available which is not being utilised. I request the hon. Railway Minister kindly to look into this and to find out methods as to how best these workshops at Mysore and Hubli can be utilised up to their maximum capacity.

There are one or two, more points before I conclude. At the Krishna Canal Junction on the South Central Railway, the loading has been stopped since 1980 and the railway is suffering, a loss of 50 lakh rupees every year. You have got trans-shipment and other facilities at the terminus. It may kindly be locked into. This loading should be restarted so that the railway is able to earn again 50 lakhs in a year.

Coming to Hasan-Mangalore line, a lot of retrenchment has been made recently and that (a lot of) lower class people with 8 to 10 years of service. These people have been retrenched from February 1985. They may be reinstated or transferred somewhere else. Otherwise, this punishment will be very severe for these poor people.

In the end, I once again request the hon. Railway Minister to see that the injustice meted out to the Karnataka People is redressed and the allocation, is raised to Rs. 10 crores at least in

his reply. Last year, we had 14 crores. This year it has been cut down to 1.27 crores, which is a very meagre sum to maintain the staff. All the construction works will come to a halt.

So, I request the hon. Minister to find some resources and at least allot Rs. 10 crores to these construction works and keep 20000 people working. That will go a long way in infusing confidence in the people.

With these words, I support both the Resolution moved by the hon. Minister to appoint a Committee to go into and review the rate of dividend which is at present payable by the Railway Undertaking to General Revenues and the relationship between the Railway Finance and the General Finance, and the Supplementary Demands of Rs. 201 crores as well 1985-86 Demands of Rs. 10,700 crores

SHRI ALADI ARUNA ALIAS V. ARUNACHALAM (Tamil Nadu): K.r. Vice-Chairman, Sir, I take this opportunity to say a few words about the functioning, of the Indian Railways, the second largest State-owned railways in the world.

Sir, the development of the country is much dependent and interwoven with the successful functioning of the railways. Any tardy progress and retrograde step in railways will certainly hamper the development of the country. Therefore, the Ministry of Railways is expected to function with utmost responsibility and outstanding capacity.

Sir, if we go through the Railway Budget the Appropriation Bills and the report of the Railway Convention Committee, what we see is a gloomy picture and the pathology of the Railway Ministry. The objectives are battered. The targets are mauled and the results are below the expectation. So, the Minister himself has admitted by saying, "Owing to the continued constraint of resources we have not been able to progress several projects which are appearing in the works programmes of the Railways."



[Shri Aladi Aruna *alias* V. Arunacha-lamj

Sir, if we analyse the passenger traffic trends, we can easily understand how the train of administration is derailed. Even though there is a slight increase in passenger earnings, there is a deep fall in passenger journey. In 1978-79, the passenger journey were 3,719 million Kms but they have dropped to 3,325 million Kms in 1983-84. Further, the passenger kilometres also slightly dropped from 226.93 billion metres to 22.93 billion metres in 1983-84. When you examine the construction of new lines and conversion and electrification of lines, the record is dolorous. The construction of new lines was 298 kms in 1980-81, 115 kms in 1982-83, and 82 kms in 1983-84. The record of conversion is also unhappy. It was 322 kms in 1980-81, 423 kms in 1981-82, 180 kms in 1982-83, and merely 20 kms in 1983-84. Regarding the electrification of lines, the performance is very poor. It was 440 kms in 1980-81, 114 kms in 1981-82, 362 kms in 1982-83, and 271 kms in 1983-84. The total electrification of lines is only 10 per cent of the total 61,460 kms. Sir, the Sixth Five Year Plan envisaged the electrification of 2,800 kms. But we have completed only 1187 kms. in the first four years, and the balance is 1013 kms. It is a clear indication of inefficiency of the Railway Ministry. The another disturbing fact is that the amount which was allotted under the Sixth Plan has not been fully utilised by the Ministry for the electrification of the lines. The allotted amount was Rs. 450 crores but the amount spent was only Rs. 254 crores. Sir, I am second to none to criticise the declining allotment assigned by the Planning Commission. Sir, consecutively, the amount is declining causing a distress to the administration.

If you go through the break up, the expenditure on railways as a total plan expenditure is as follows; In the first Five Year Plan 10.5 per cent, in the second Five year Plan 15.43 per cent, in the Third Five Year Plan 15.45 per cent, in the Fourth Five Year Plan It has come down from 15 per cent to

5.92 per cent, in the Fifth Five Year Plan it is 5.97 per cent and in the

Sixth Five Year Plan it is 5.25 per cent. Therefore, the Ministry of Railways is always, I agree with the Minister, facing the crisis of continued constraint of resources and paucity of funds. Because of this weak financial position the Ministry of Railways even hesitates to increase surveys for new lines. Prior to 1983-84, 25 surveys were approved for 4467 kms but now it has been reduced to 16 surveys for 1750 kms.

Sir, I quite agree with the House that here are a number of schemes for which the Ministry of Railways has failed to make adequate provisions to complete the work as scheduled. The Karur-Dindugal line one among them. The total cost of this project is Rs. 70.42 crores. So far the sum spent is Rs. 15 crores. This year the Ministry has allotted only Rs 3 crores. This project was taken up in 1981. If this method of allocation is allowed to continue, it will take another 20 years to complete the work. Despite the repeated requests for increased allotments from all political parties and the public, the Centre as usual allots only meagre amounts. Sir, what is the reason for this state of affairs? The Railway Ministry always gives the reply that priority has not been given to this project. What is the reason for that? The Railway Ministry blames the Ministry of Finance. When you approach the Ministry of Finance, it, in turn, kicks the ball in the court of the Planning Commission, the subordinate agency of the Finance Ministry, consequently Tamil Nadu has been deprived of completing the most important project in time.

I quite agree with the House that there are many important projects like Karur-Dindugal line in various States. I also agree that despite their important value and significance, the Ministry is not able to make adequate provision for those projects. Then the pertinent question is how to overcome those difficulties? How to complete these important projects in time as persistently demanded by the States.

there are two alternative to get over these hurdles. One is that the States must be constitutionally permitted to share the burden of the administration of Railway Ministry. The House is well aware that we are having different categories of public roads like the national highways, State highways, zilla parishad roads, union roads and panchayat roads. Various agencies has been allowed form and maintain public roads.

Similarly, the State Governments may be allowed to form their own Railway lines with the concurrence of the Centre within their respective territories. Don't think it is a political encroachment. But it comes out of experience. It is not a novel one nor an unprecedented one. Sir, I would like to remind the House that this system is successfully followed in Argentina where railways is a concurrent subject. The States have been allowed to form their own railway lines within their respective States. If you adopt this system in India, the burden of the Ministry at the Centre will be lessened. Apart from that, the most important projects will be completed in time. Besides the States themselves will be restrained from criticising the Centre for not implementing the important projects. For the implementation of such a scheme, I know that an amendment of the Constitution is quite essential. But I know well that elites at the Centre are always lustful for power and supremacy. They never come forward to entrust more responsibility to the State.

My other suggestion is, without amending the Constitution, the introduction of matching grant system. Any project which is considered as the most important project, to be completed in a particular time, may be taken up by the Ministry on top priority provided the State would bear 50 per cent cost of the project, but such cost paid by the State Government will be adjusted from transport

charge of the respective State. Had this method been adopted, Karur-Dindugal line would have been completed about 20 years before at a cost of Rs. 10 crores. I, therefore, earnestly request the Minister to, consider my suggestion in an unbiased manner. Now the Ministry of Railways is seeking the State Government to bear 50 per cent of the loss incurred due to maintenance of uneconomic narrow gauge. Under what principle, are you asking the State to share the burden of the loss and under what justification, when it is due to your own fault? You are not in favour of entrusting the responsibility and so without assigning any responsibility, you cannot impose the liability on the State Government. Liability without assigning responsibility is imprudent, illogical and erroneous.

In the next financial year. You have approved two new schemes. One is from Guna to Jhikva at a cost of Rs. 158.76 crores in Madhya Pradesh. I am not against this project; but the reasons stated by the Minister are ridiculous. He has stated that it has been approved for accelerated development of dacoity-prone area. We know well, in dacoity-infested areas, people want police stations, rather than railway stations. Black topped roads are more useful to chase dacoits than the railway track, if you are really interested. If you spend such huge amount for forming black-topped roads, I can say you can provide 50,873 Kms because the cost of formation of black-topped road per Km is Rs. 1 lakh. So if you spend the entire amount, you can meet the entire needs of Madhya Pradesh. I do not see any reason behind it as to why the Government is so much interested in it. The Government is kind enough, it is generous enough to come forward to approve the scheme of Rs. 158 crores to the State which is having the second largest railway line of 5848 Kms, which is next to Uttar Pradesh; but at the same time we know there are many

[Shri Aladi Aruna *alias* V. Arunaehalarn]  
other States like Arunachal Pradesh,  
Meghalaya, Mizoram without a single  
kilometre of railway line.

Before I conclude, I want to point-out one thing more and that is about Providing air-conditioned coaches. I request the Minister to provide such coaches in the day express train, rather than night train, because almost all day express trains in Tamil Nadu run without facility. When I met the General Manager and asked him to at least provide AC Chair Car in Vaigai and Pallavam, received an unpleasant reply. He told me that no chair car facility is available on the meier gaug, throughout India. I cannot understand why it is not available and what is the reason for it. The General Manager told me that Government is thinking of some Proper design for it. But how much time are you going to take for providing AC Chair Car? The delay is abnormal. I would appeal to the hon. Railway Minister to look into this matter and provide AC. Chair Ca? facility in Vaigai and Pallavan Expresses, which are the fastest trains in India. The passengers are roasted during their day's travel.

With these words, I conclude.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): The House is adjourned for lunch till 2.15 P.M.

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

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

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): We continue with the discussion on the Railways. Shri Santosh Kumar Sahu.

SHRI SANTOSH KUMAR SAHU (Orissa); Mr. Vice-Chairman, Sir, I rise to support the Appropriation Bill of the Railways. Not only I support it but also I congratulate the 1.8 million workmen who are with him in the railways and who have carried the heavy burden of the nation. Sir, no-boay can, in the right sense, whether from this side or the other side, oppose the Appropriation Bill because ike railway line is very vital for the development of our country. It is performing a onerous job. We find from the report that the railways are carrying more than 9 million passengers Per day or more than that. The railways carry an annual gross freight traffic of 258 million tonnes. So, it is very vital. The railways have to play a pivotal role in developing infrastructure of the country. But, Sir, whateve,- we may say, we want t'nat there must be improvement in the working of the railway which is more vital.

Coming to the analysis of the 6th Five Year Plan, we find that the target of 14 million km track renewal has come down to 9 million km, and the responsibility of undertaking track renewal of nearly 20 million km in the 7th Five Year Plan is a onerous task. Coming to the position of coaches and wagons, 14 per cent to 15 per cent need overhauling. And the big question before the nation is, how to do it? Of course, this time the 7th Five Year Plan allocation has been little high. It is roughly 9 per cent o' the national allocation which was gradually decreasing from the year 1966. Probably we have lost sight of the transport strategy for the development. It is vital for a nation. It is, therefore, necessary that the railways, which have to perform a tremendous task of carrying freight and passengers are strengthened not only for the comfort of the general public but for carrying essential goods to the far corners of the country also. There is no go without it.

Now what I have been Proposed 0' telling in the earlier budgets is that this lopsided view as presented in the railway budget cannot give a new look of domension to the transport needs of our country. This lopsided and *ad hoc* functioning in the railways has sometimes resulted in sluggishness and there is no growth of the railways in our country. Sir, we had a colonial legacy where the primary concern was to look after the metropolitan cities of the country. It has not gone further into the more backward areas which are full of mineral wealth. Also if we go into the cost-efficiency ratio, we see that the expenditure from the revenues is going very much higher. Last year also we had a deficit. But what I think is that our dynamic Railway Minister who is very efficient must try to evolve some new **poljw**. It has been argued that railways carry a lot of social burden. The freight traffic is very concessional which is necessary for national growth. In other countries like the U.K. there is a special budgetary provision for social cost or social burden -which the transport system carries- Here also we have to think en some new lines. Unless we da 'hat probably we will never usher in a new age for which our hon. Prime Minister has said that we are preparing for the 21st century.

Now coming to electrification and introduction of electric locomotives, it must have priority in this fast moving world, In the Sixth Five Year Plan also we have lagged behind the target. We have probably achieved 1000 kilometres whereas the target was about 2800 kilometres. The question arises, in the coming future how can be generate new resources so that we can clear t'ne backlog which has been pending for so many years? I think the railway authorities must have introspection on this. Probably we have to think of a new strategy of planning to achieve self-sufficiency.

Tf we remove the backlog in track renewal, probably after some time the whole transport system will

be jeopardised. Can we not have a inbuilt system whereby we can gradually do track renewal, from our own revenues, without depending on outside resources or Plan allocation. \\* we cannot do it within our own revenues, then probably we can never see the end of the tunnel, we can nevei have sunshine in the railways, as a commercial system. It is also important that the planners in the country must realise that the social burden and the so.cial cost which is impose^ upon the railways must be given as relief to the railway financial system so that they can have their improvements.

Then coming to the other points, the conversion of uneconomic lines has been pointed out in the report. The question is uneconomic for whom? We must self-analysis. We have to analyse it. There are three categories of railway lines in this country. This was an age-old legacy of the British system. Even after Independence, have we tried, to remove those uneconomic regions? We have to concede that a narrow gauge, the smallest railway line, cannot compete in this modern age. So it should have beer, removed. If the planners had evolved a process by which this conversion would have taken place, then probabb thir question of uneconomic lines would not have come. It is a emotional question. People cannot go back to, those dark days. If we say it ia uneconomic and don't try to remove it, it is because of some political reason or the other. These lines wer« laid in the British time and they hava not been remo,ed or developed during the last many years. These ars very vital questions. We know it, as I said in the beginning, that railways are vital for providing infrastructure for the backward areas. Economic feasibility report i, a misnomer. If we see the metropolis have developed because the infrastructure system was introduced at the beginning. It has now evolved into a vicious circle where the commuters' system has be-

[Shri Santosh Kumar Sahu] come so uneconomic that the Railway Minister, had to say so in his Budget Speech. I need not further elaborate on that. So we go on doubling, redoubling and increasing the economic losses and there is concentration in certain pockets. If we do not envisage policy of further growth in the most backward areas which are full of natural resources and mineral wealth, how can we think of the poor people getting their share of agricultural produce? We have to think of the poor labourer who works in the mina belt to "earn his wages so that the exports of the Country can be reorganized and boosted up. Anyway, all these things need not be discussed here; they should be discussed in other forums.

What I want to emphasize here is this. Again I would try to tell that the Railway Reforms Committee has pointed out many a time that there is much inefficiency and much unnecessary expenditure which is rising from year to year. So, these things need much consideration while we are discussing the Appropriation Bill—how the system of financial management can be improved, how the railways can help themselves to get out of the morass they are in, 'now the safety measures can be improved and so on. The honourable Railway Minister has stated that he has increased the fares because it is essential in view of the mounting costs of overheads. Whatever it is, the safety of railway passengers is most important and there is no other alternative except improvement in the safety measures. If we go through the report which the railways have published, 66.9 per cent of the accidents which occurred in 1983-84 were due to human error. The railway staff is directly responsible for this, and human error leads to equipment failure and other things. Can we not improve? The honourable Minister must have heard of the recent mishap, which the hon. Minister at

State for Railways went and saw, how because of electric short circuit a lot of bogies were burnt and a lot of people died. Just three days back, the Neelachal Express rammed into a goods wagon on a bridge on a single track. These are all due to human errors. We have the Commissioner of Railway Safety at Lucknow. It will have to be organised properly. We will have to go in for the interlocking system, modern telecommunications—modern warning systems and use even walkie-talkie, if necessary. The safety system should be much more effective because I feel that the safety of the passenger must be the first concern of the Railway Ministry so that the railways can carry people safely from one place to another

other important thing is punctuality. We hear that railways in other countries function much more punctually than in this country. We have to find out some devices so that punctuality is maintained. Similarly, amenities for the common man must be improved. For example, the system of reservations should be very thorough so that he need not have to run from place to place to get his reservation. So also about information. These are small things and within the amount available the systems can function with much better efficiency and the common man will then be able to get a lot of relief.

Coming to other points, I have been telling that electrification must be speeded up. I would appeal to the honourable Minister that in the coming year—this is a must—as many electric locomotives as possible should be introduced so that the cost ratio efficiency increases and it will help to solve its financial problems.

Now I want to tell you about one section, the Kharagpur—Waltair section, connecting Calcutta and Madras. It runs through the whole of Orissa, Andhra Pradesh and Tamil Nadu. That part is still to be electrified and it

shoulr get some priority. I appeal to the hon. Minister to include it in the Seventh Plan so that the whole line gets electrified.

Another important thing is about Orissa. Though the South-Eastern Railway is running through Orissa, it never touches the hinterland of Orissa, the central part of Orissa. That is why we are grateful that the Talcher—Sambalpur line has been taken up. I would appeal to the hon. Minister to expedite it so that it would connect Madhya Pradesh with Paradip and thus serve a national cause and help the rwople. Ts is also important that a division must be opened at Sambal\* pur, 'vhich was promised by his pre\* decessor Minister. I hope the hon-Mmister will look into this also.

I have dealt with some of the local problems about which I spoke earlier also in this House. The hon. Minister is an efficient and dynamic man and there must be a responsible demand

from the railway, that the social burden must be taken up by the Central Budget for bearing the social costs and the railways must have their own finances for running themselves efficiently, at least to have track renewals which is a continuing affair year after year. "We should have development. And the colonial legacy of connecting only the metropolitan cities should be given the go-by. New tracks must come up in different areas. The economic feasibility report is a misnomer. Everywhere you connect the areas with trains, see whether it is economically feasible. After that you go after three years and see whether the economic viability oi that area has developed or not.

There should be safety of the passengers. The pilferage should be checked. Comforts for the common man must be provided. The should be drinking water, good seats, at least clean coaches. And you should introduce something which was introduced

earlier; that is, you should connect different areas, new areas, with fast trains. New routes shoul,} be open. Amenities should be provided. A good food should be provided.

Another important factor, I will tell you, Sir, while concluding. When we aie evolving the process of Evelopment, we cannot ignore the railway employees, the 8.5 million people who are working in the railways. There should be a good management policy, and the common man, the common employee, must participate in the development. They can do miracles. As was told by an hon. Member, incentives should be given to goo'd workers. People at the top do not know what the reasons of deficiencies are sometimes. The common man who has to toil hard, must be given an assurance that he is also a part of the management so that it can be improved.

With nese words. I hope that has new Minister will fulfil many of our goals. If the transport strategy is vitiated in the country, the whole country's structure will fail, because without the railways we cannot think of the airlines and other things. Wnat-ever we may develop, it ishould be for improvement of the life of the common man. Production and distribution of essential commodities can improve with the development of the railways. So, The railways should get the right place.

With these words, I conclude.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN)-. We have a number of Bills to be passed today. So, I will be very strict with the bell.

श्री हुस्मदेव नारायण खाड्ग (बिहार) :  
उपसभाध्यक्ष महोदय, अभी सरकार की  
तरफ से रेलवे विनियोग विधेयक पेश किया  
गया है और इस सदन से मांग की जा  
रही है कि भारत की संचित निधि से  
पैसा निकालने की अनुमति इन्हें दे दी  
जाए। वैसे यह सरकार तो इस लायक

(श्री हनुमन् देव नारायण यादव)

नहीं है कि भारत की संचित निधि से इनको पैसा दिया जाए खर्च करने के लिए, लेकिन चूंकि रेलवे का मामला है और भारत सरकार के रेल मंत्री एक किसान बनाए गए हैं, चौधरी बंसीलाल जी इस लायक हैं, इन्हें सदन कुछ दे भी तो मैं माफ कर सकता हूँ।

अभी भारत सरकार द्वारा जो रेलवे बजट पेश किया गया है मैं उसके कुछ कामों के बारे में सरकार का ध्यान आकृष्ट करना चाहूंगा। श्रीमन्, हमारे मिथिला में एक बड़े प्रतापी पुरुष स्वर्गीय ललित नारायण मिश्र जी पैदा हुए थे, वे भारत सरकार के कभी रेल मंत्री बनाए गए थे और रेल मंत्री के समय में ही उनकी शहादत हो गई थी। उन्होंने समस्तीपुर और मुजफ्फरपुर के बीच की बड़ी रेल लाइन का उद्घाटन किया था लेकिन वह अधूरी रह गई। जब तक समस्तीपुर से दरभंगा तक बड़ी लाइन नहीं बन जाती है, तब तक न तो ललित बाबू का सपना साकार होगा, न वहां का कल्याण होगा। यह मैं इसलिए कह रहा हूँ कि चौधरी बंसीलाल जी और ललित बाबू के बड़े संबंध थे। तो आप समस्तीपुर-दरभंगा लाइन को पूरा कर दीजिए। तीन तीन बार मंत्रियों ने उसका उद्घाटन कर दिया। सामान भी वहां पहुंच गया था, उसको भी उठा कर लोग ले आए। केदार पांडे जी ने यही किया, दूसरे मंत्रियों ने यही किया। तो आपसे मेरी प्रार्थना है कि आप लोगों की आशाओं को पूरा करने के लिए इस बड़ी लाइन को पूरा कर दें।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि सकरी हसनपुर रेल लाइन का निर्माण हो रहा था। उसके लिए किसानों की जमीन भी ले ली गई और आज तक उस पर निर्माण का काम नहीं हुआ, न हो रहा है। किसानों की जमीन भी ले ली गई और रेल लाइन भी नहीं बन पाई है। या तो आप जमीन को वापस कर दीजिए या वहां रेल लाइन बना दीजिए। इसलिए मेरा निवेदन है कि उस रेल लाइन का आप निर्माण कर दीजिए।

तीसरी बात यह है कि जो हाल्ट स्टेशन बनाए गए हैं, जैसे समस्तीपुर से सीतामढ़ी निर्मली और जयनगर जहां जहां बड़े बड़े लोगों के गांव हैं, जो लोग हल्ला-गुल्ला करने वाले हैं देखने में सुन्दर हैं, जिनकी राजनीतिक हैसियत है, उनके गांवों के नजदीक तो जरूरत से ज्यादा हाल्ट बनवा लो।

चेन खींच कर जबदस्ती सरकार को मजबूर कर देते हैं कि वहां पर रेलवे हाल्ट बना दिया जाए। लेकिन जो कमजोर किसान हैं, गांव वाले हैं, पिछड़ा वर्ग है, हरिजन वर्ग है, इनके इलाकों में काफी दूर तक स्टेशन नहीं हैं। वहां अगर मांग करते हैं कि यहां पर स्टेशन बनाया जाए तो आपके निकम्मे अफसर लिख दिया करते हैं कि यहां हाल्ट बनाना आवश्यक नहीं है। क्योंकि वे अफसर उसी बड़े घर में पैदा हुए हैं जिस घर पर हाल्ट बनते हैं, जिन बड़े-बड़े शहरों में हाल्ट बनते हैं। अगर बड़े घर का अफसर, बड़े घर में पैदा होने वाला हाल्ट मांगता है तो उसको फौरन हाल्ट दे दिया जाता है क्योंकि हाल्ट बड़े गांवों में ही बनाया जाता है। बड़े-घर वाले जो भी चीज कहेंगे वह सब जायज हो जायेगी। उनकी रिपोर्ट भी जायज हो जायेगी। लेकिन पिछड़ा हरिजन अपने इलाके में अगर हाल्ट मांगता है, तो यह कह दिया जाता है कि यहां हाल्ट बनाना उचित नहीं है। इसका एक उदाहरण मैं देना चाहता हूँ। दरभंगा सकरी लाइन में दो रेल स्टेशनों ककरघट्टी-तारसराय की दूरी 10 किलोमीटर है और उसके बीच में बिजुली गांव में एक रेलवे हाल्ट बनाने के लिए बराबर जांच होती है तो अफसर कह देते हैं कि यह उचित नहीं है। मैं पूछना चाहूंगा यह उचित क्यों नहीं है।

[उपसभाध्यक्ष (श्रीमते कनक मुखर्जी)  
पीठासीन हुए।]

चौधरी साहब आप चलिए और जो अफसर रिपोर्ट करते हैं वह भी हमारे साथ चलें। अगर वहां चल कर आप यह पाते

हैं कि अफसर गलत रिपोर्ट देने वाला आदमी है तो उस अफसर की वैसी ही सजा कर दीजिए जैसे, जब आप हरियाणा में मुख्य मंत्री थे और स्पाट पर सजा दिया करते थे। ऐसे अफसर को आप सजा दीजिए। नहीं तो यह उजले हाथी ठीक होने वाले नहीं हैं। यह तो सब गरीब के घर जला देंगे। इसलिए मैं यह मांग करता हूँ कि आप जरा इस पर सोचें।

मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि जो रेलवे बोर्ड बनाया जाता है उस रेलवे बोर्ड में सब अफसर रहते हैं लेकिन किसान का कोई रिप्रेजेंटेटिव रेलवे बोर्ड में नहीं रहता। रेलवे बोर्ड में किसान का भी एक प्रतिनिधि रहना चाहिए जिससे वह किसानों की समस्या को हल कर सके कि कहां रेलवे हॉल्ट बनाया जाए और कहां नहीं। किसानों की क्या कठिनाई है, किसानों को क्या सुविधा मिलनी चाहिए, यह सब वह रेलवे बोर्ड में बैठ कर चर्चा कर सके।

सब को आने-जाने की सुविधा दी जानी है। किसान भी तीर्थ यात्रा के लिए जाना चाहता है लेकिन किराया इतना ज्यादा है कि साधारण किसान तीर्थ यात्रा नहीं कर सकता। 10-15 की टोली में वह तीर्थ यात्रा पर निकल सकता है। तो मेरा यह निवेदन है कि जिस प्रकार से विद्यार्थियों को, छात्रों को कांसेशन टिकट देते हैं साल में एक बार, उसी प्रकार से इन किसानों के लिये भी साल में एक बार कांसेशन टिकट रेलवे विभाग दे दे तो वह तीर्थ यात्रा आसानी से कर सकेगा। तीसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि बड़े-बड़े शहरों में उनसे रहने के लिये रेलवे की तरफ से रैन-बसेरा बनाये जाने चाहिये। बड़े-बड़े लोग तो बड़े-बड़े होटलों में, पांच सितारा होटलों में जा कर ठहर जाते हैं, इसपैक्शन बंगलों में जा कर ठहर जाते हैं लेकिन उनके लिये ठहरने का कोई इंतजाम नहीं होता। अगर गांव के गरीब किसान, हरिजन भाई तीर्थ यात्रा के लिये निकलते हैं, बनारस जाते हैं, त्रिवेणी संगम जाते हैं, मदुरई जाते हैं, मथुरा या वृन्दावन जाते हैं तो रात में अगर रुकना चाहते हैं तो कहीं पर रुकने की

जगह नहीं और पंडे लोग भी पहले जैसे नहीं हैं। उनका परिवार इतना बड़ा हो गया है कि वे अपने अतिथियों को भी नहीं ठहरा सकते। इसलिये मेरा निवेदन है कि बड़े-बड़े जगहों पर, तीर्थ स्थानों पर रैन-बसेरे बना दीजिये जो मामूली पैसा देकर, चार आने, आठ आने या रुपया देकर एक रात के लिये विश्राम कर सकें। वहां से फिर तीर्थ यात्रा के लिये निकल सकें, अपनी यात्रा पूरी कर सकें। इसलिये मैं कहना चाहता हूँ कि रेलवे की इस काम में बहुत बड़ी भूमिका है। भारत तीर्थों का स्थान है। इसका धार्मिक दृष्टिकोण ही नहीं है बल्कि यह भारत की एकता को भी बरकरार रखे हुये हैं। यात्री एक कोने से दूसरे कोने तक जाते हैं। इसमें आपका योगदान बहुत बड़ा होना चाहिये।

मैं आपसे यह निवेदन भी करूँगा कि जो दैनिक मजदूरी पर रेलवे में काम करने वाले मजदूर हैं वे बरसों से काम करते चले आ रहे हैं। उसमें है कौन? उसमें पिछड़े हुये लोग हैं, हरिजन हैं जो काम करते हैं। रोजाना कमा कर अपना पेट भरते हैं और वे अस्थायी मजदूरी पर काम करते हैं। उनका शायद 180 दिन का नियम है कि अगर इससे ज्यादा दिन तक लगातार काम करेंगे तो उनको स्थाई कर दिया जायेगा लेकिन रेलवे वाले क्या करते हैं कि 180 दिन पूरे होने से पहले ही 2-4 दिन के लिये हटा देते हैं और उसके बाद फिर रख लेते हैं। उसके बाद 180 दिन के लिये रख लेते हैं और दो-चार दिन के लिये हटा देते हैं और फिर कंटीन्यू करा देते हैं इस तरह से वे स्थाई नहीं बन पाते। पिछड़े लोग, हरिजन लोग रेलवे में काम करते-करते मर जाते हैं लेकिन उनको कभी स्थाई नौकरी नहीं मिलती। मेरा आपसे निवेदन है कि जो हजारों-हजार रेलवे मजदूर अस्थायी रूप से काम कर रहे हैं उनको जल्दी से जल्दी आप स्थाई कर दीजिए।

उनके परमोशन की बात भी आती है। परमोशन के लिये जो रोस्टर रहना चाहिये वह रोस्टर नहीं बनाया जाता है। हरिजन, आदिवासी कल्याण संसदीय समिति



[श्री हुक्मदेव नारायण यादव]

को तरफ से मैं दौरे पर गया था। कई जगहों पर मैंने जांच-पड़ताल की थी। मैंने देखा कि कोई रोस्टर का कायदा नहीं है और हरिजनों को जो परमोशन मिलना चाहिये वह समय पर नहीं दिया जाता है।

श्रीमन्, मुझे एक बार बहुत दुःख हुआ। मैंने एक मामले के बारे में रेलवे मंत्री महोदय को लिखा कि अमुक कर्मचारी हरिजन है, उसका प्रमोशन समय पर नहीं हुआ है। उसका नतीजा यह हुआ कि उस कर्मचारी से यह पूछा गया कि तुमने संसद-सदस्य के मार्फत राजनैतिक पैरवी क्यों करवाई? मैंने इस सवाल को सदन में भी उठाया था। यह मुझे बहुत तकलीफ के साथ कहना पड़ता है कि अगर कमजोर वर्गों का कोई आदमी आवाज उठाता है तो उसके साथ इस प्रकार से ज्यादाती की जाती है। ऐसे कर्मचारियों को कहा जाता है कि तुमने संसद-सदस्य से राजनैतिक पैरवी क्यों करवाई? इसलिए क्यों न तुम्हारे खिलाफ कार्यवाही की जाये, क्यों न तुम्हें सजा दी जाये? ऐसा अन्याय आम हो रहा है। ऐसी स्थिति में आपने कमजोर वर्ग के लोगों के लिए और हरिजनों के लिए जो योजनाएं बनाई हैं वे सब बेकार हो जाती हैं और उनका लाभ इन वर्गों के लोगों को नहीं मिल पाता है।

मैं आपसे यह भी निवेदन कर दूँ कि रेलवे की जमीन पर अनधिकृत रूप से कब्जा किया जाता है। अन्य स्थानों की बात को तो आप छोड़ दीजिए, यहीं, इस नई दिल्ली में रेलवे स्टेशन की बगल में प्योर ड्रिक्स वालों ने, कोकाकोला वालों ने करोड़ों रुपये की रेलवे की जमीन पर अनधिकृत रूप से कब्जा कर रखा है। आप फाइल मंगवा कर देख लीजिए। जब सन् 1977 में मैं लोक सभा में जीत कर आया तो मैंने इस सवाल को उठाया। उसके बाद अनेक बार मैं इस सवाल को उठाता रहा हूँ। और आखिर में सन् 1983 में रेलवे बोर्ड ने कहा कि यह तय किया जा रहा है कि

कितनी जमीन पर कब्जा किया गया है। अगर कोई गरीब मजदूर किसी जमीन पर कब्जा करता है या झोंपड़ी बनाता है तो उसके खिलाफ सख्त कार्यवाही की जाती है, लेकिन करोड़ों रुपये का बिजनेस करने वाले कोकाकोला के मालिक के खिलाफ कोई कार्यवाही ही नहीं की जाती है क्योंकि वह बड़ी हस्ती का आदमी है, उसकी पहुँच ऊपर तक है। आप नाप और फीता लेकर जाइये तो आपको पता चलेगा कि उसने कितनी जमीन पर अनधिकृत रूप से कब्जा कर रखा है। आज तक उसके खिलाफ कोई कार्यवाही नहीं की गई। मैं चाहता हूँ कि इस प्रकार से जो रेलवे की जमीन पर अनधिकृत रूप से कब्जा करते हैं, जो अपराधी हैं उनके खिलाफ आप कार्यवाही करें और इस प्रकार के मामलों पर गौर करें।

रेलवे सेवा आयोग में कितना भ्रष्टाचार है, मैं इसके ज्यादा उदाहरण नहीं देना चाहता हूँ। आपके पास सारे रिकार्ड्स हैं, आप इसको देख सकते हैं। माननीय केदार पाण्डे जी जब रेलवे मिनिस्टर थे तो मैंने मुजफ्फरपुर के रेलवे सेवा आयोग के चेयरमैन श्री बघेल के खिलाफ आरोप लगाया था कि वह कितना भ्रष्टाचार करता है, उसकी जांच होनी चाहिए। किस प्रकार से कापियाँ निकलवा कर कापियाँ बदल दी जाती हैं, किस प्रकार से प्रश्न-पत्रों को पहले ही बता दिया जाता है और कापियाँ में प्रश्नों को किस प्रकार से बदल दिया जाता है, ये सब बातें जांच से मालूम हो सकती हैं। यही नहीं वहाँ पर किस प्रकार से फेल होने वाले को पास कर दिया जाता है और पास होने वाले को फेल कर दिया जाता है। रेलवे सेवा आयोग में इतनी धांधलियाँ होती हैं कि नौकरियों को पैसे के भाव पर बेच दिया जाता है। मेरिट वाले और कमजोर हरिजनों के बेटे और किसानों के बेटों की नौकरियाँ नहीं मिल पाती हैं। जिस प्रकार से हलवाई की दुकान पर मिठाई और हलवा बेचा जाता है उसी प्रकार से रेलवे सेवा आयोग में नौकरियों को रुपयों के भाव पर बेच दिया जाता है। रेलवे सेवा आयोग बिल्कुल धोखे की टट्टी है। इस टट्टी के

पीछे कितनी रूपयों में नौकरियां बेची जाती हैं, यह आज किसी से छिपा हुआ नहीं है। मैं चाहता हूँ कि आप रेलवे सेवा आयोगों में फैले इस भ्रष्टाचार को समाप्त करने के लिए सख्त कार्यवाही करें और गरीब किसानों, हरिजनों और आदिवासियों के बेटों को रेलवे सेवा आयोग में आगे आने का मौका दें।

इसके साथ-साथ मैं यह भी निवेदन कर दूँ कि जो अफसर ईमानदार हैं उनको प्रोत्साहन दिया जाना चाहिए। अभी स्थिति यह है कि अगर कोई ईमानदार अफसर होता है तो उसके खिलाफ शिकायत की जाती है, उसको ट्रांसफर कर दिया जाता है। इस संबंध में मैं एक उदाहरण देना चाहता हूँ, एक अफसर के बारे में जनरल मैनेजर ने लिखा कि यह अफसर बहुत ईमानदारी से काम करने वाला है। इसने जितना कंस्ट्रक्शन का काम होना चाहिए था उससे ज्यादा काम करके दिखाया है। वहाँ पर वर्ल्ड बैंक की तरफ से काम हो रहा था। वर्ल्ड बैंक की टीम ने लिखा कि इस अफसर ने बहुत अच्छा काम किया है। लेकिन ठेकेदार को यह बात अच्छी नहीं लगी। ठेकेदार रेलवे बोर्ड तक पहुँच गया, उसने उसका ट्रांसफर करवा दिया। पटियाला के चीफ इंजीनियर श्री गुरुचरण सिंह हैं जिन्होंने यह अच्छा काम किया था। आप फाइल मंगवा कर देख लीजिए। उनका तबादला कर दिया गया। इस प्रकार की स्थिति रेलवे बोर्ड में चल रही है। ठेकेदार अगर किसी से प्रसन्न नहीं होता है तो उसकी ट्रांसफर करवा देता है। आप जानते हैं कि काम में देरी होने से चीजों की कीमतें बढ़ती जाती हैं और उसका लाभ प्राइवेट लोगों को होता है।

अंत में मैं अपनी बात खत्म करते हुए आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि चौधरी साहब कि बिहार के अन्दर टाटा कंपनी, टिस्को और टेल्को है। जिसके

मालिक टाटा हैं। रेलवे बैग्स आप उनको आवंटित करते थे, वे रेलवे के बैग्स ले जाते थे और उनमें नम्बर दो का माल भर कर भेजते थे और कागज पर लिखते थे कि खाली बैग वापस आये। रेलवे का आफिसर वहाँ बैठा होता था और भरे हुए बैग को खाली बैग लिखाकर वापस कर दिया जाता था। एक बार मामला पकड़ में आ गया और केस इंस्टीट्यूट हुआ, एफ० आई० आर० दर्ज हुआ। टाटा कंपनी पर मुकदमा दर्ज हुआ। करोड़ों करोड़ रुपये का माल वेस्टने रेलवे से मिलकर वहाँ के रेल अधिकारियों के साथ मिलकर गोल माल किया गया। रेलवे अधिकारियों से मिलकर करोड़ों रुपये का माल, टाटा कंपनी ने नम्बर दो का माल रेलवे बैग्स के माफ़त चोरी से भेजा। उन्होंने भारत सरकार की इनकम टैक्स की चोरी की, एक्ससाइज ड्यूटी को पचाया, सेल टैक्स पचाया, सारे करों को पचाया और रेलवे का पैसा, किराये का पचाया, क्योंकि बैगनों को खाली वापस किया, ऐसा लिखकर बताया। उसके खिलाफ एफ० आई० आर० दर्ज हुआ। चौधरी साहब, अगर एक छोटा किसान, हरियाणा का हो या बिहार का हो, उसके ऊपर 50 रुपये या 100 रुपये का मामला दर्ज हो जाये तो उसकी टांग में रस्सा लगा कर, हाथ में हथकड़ी लगाकर उन पर कोई भार-भार कर जेल के अन्दर बन्द किया जा सकता है। लेकिन रेलवे के अधिकारियों के साथ मिलकर हिन्दुस्तान का सबसे बड़े पूंजीपति टाटा की कंपनी अगर करोड़ों रुपये की चोरी करती है और भरे हुए बैग्स को खाली दिखाता है तो उनके खिलाफ कोई कार्यवाही नहीं होती। क्या कोई रेल का अधिकारी जमशेदपुर में आज तक पकड़ा गया? न कोई अधिकारी पकड़ा गया और न टाटा कंपनी का आप बाल बांका कर सके, न उसका कोई आफिसर पकड़ा जा सका। उस समय के बिहार सरकार के पुलिस के सबसे बड़े अफसर ने टाटा कंपनी के साथ मिलकर उनको बचाने की

[श्री हुक्मदेव नारायण शर्मा]

कोशिश की थी। मैंने उस समय भी इस मामले को उठाया था। आज भी कैसे चल रहा है। मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि आप इस कंपनी के खिलाफ जांच करिये। एक नहीं अनेकों मामले हैं। कोयले के वेगंस का आप अलाटमेंट करते हैं। जो फिरोजाबाद की फैक्टरी है, वहाँ जाकर आप देखिये, वहाँ जो शीशे का कारखाना है उसकी आप जांच कराइये, उनको पकड़िये और उनके खिलाफ कठोरता से कार्यवाही करिये। मुझे आशा और विश्वास है कि जैसा मैंने कहा कि यह सरकार बिल्कुल निष्कामी है, इसलिये सदन से मैं मांग करता हूँ कि इस निष्कामी सरकार को एक नया पैसा भी संचित निधि से खर्च करने का अधिकार न दिया जाय क्योंकि यह खर्च करने के लायक नहीं है। लेकिन क्योंकि एक किसान का बेटा भारत का रेल मंत्री बना है इस हिसाब से अगर सदन कुछ दे भी दे तो मैं सदन को माफ कर सकता हूँ।

श्री कल्पनाथ राय (उत्तर प्रदेश) :

आदरणीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं रेलवे विनियोग विधेयक का समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूँ। मैं रेल मंत्री महोदय का ध्यान अपने क्षेत्र की कुछ ऐसी समस्याओं की तरफ खींचना चाहता हूँ जिनके ऊपर वे ध्यान देने की कृपा करें। महोदय, पूर्वी उत्तर प्रदेश से मेरा संबंध है और पूर्वी उत्तर प्रदेश के अंदर एक छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने का प्रावधान सरकार ने 1980 में किया था। आज 1985 है लेकिन भटनी से बनारस छोटी लाइन को बड़ी लाइन बनाने के संबंध में जिस समय सरकार ने इस योजना को एक्सेप्ट किया था, प्लानिंग कमीशन ने स्वीकार किया था उस समय इसका केवल 13 करोड़ रुपये का एस्टीमेट था जो कि आज 43 करोड़ रुपये हो गया है पिछले साल सरकार ने इसके लिये 8 करोड़ रुपये की व्यवस्था की और इसके पहले सरकार ने 3 करोड़ रुपये दिये थे। लेकिन इस साल इस बजट में केवल डेढ़ करोड़ रुपये की व्यवस्था है।

162 किलोमीटर लम्बे रेल मार्ग को, छोटी लाइन से बड़ी लाइन में बदलने के काम के लिये पिछले साल 8 करोड़ रुपये और इस साल केवल डेढ़ करोड़ रुपये की व्यवस्था की गई है। मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि जिन योजनाओं को 1976 के बाद भारत सरकार ने स्वीकार किया, प्लानिंग कमीशन ने स्वीकृति प्रदान की, रेलवे मिनिस্ট्री ने सेंक्शन किया और उन पर काम शुरू किया उनका कास्ट एस्केलेशन बहुत बढ़ गया है। इस योजना का कास्ट 13 करोड़ से बढ़कर 42 करोड़ रुपये हो गया और इसके लिये आपने कल डेढ़ करोड़ रुपये की व्यवस्था की है। मैं आपसे पूछना चाहता हूँ कि कितने दिनों में यह 42 करोड़ रुपये की योजना पूरी होगी, इस बारे में मैं सदन में आपसे आश्वासन चाहता हूँ। इसी सदन में श्री केदार पांडे ने घोषणा की थी कि 1985 में भटनी से बनारस छोटी लाइन बड़ी लाइन में बदल दी जाएगी और उसका पूरा काम खत्म कर दिया जायेगा।

आदरणीय गनी खां चौधरी जी ने इसी सदन में रेल मंत्री की हैसियत से यह बयान दिया कि इसका काम 1986 तक खत्म हो जायेगा। वह बयान जो उन्होंने पार्लियामेंट में दिया है उसके वक्तव्य को मैं आपके सामने प्रस्तुत कर सकता हूँ। पिछले साल इसके लिए साढ़े आठ करोड़ रुपये दिया गया इस साल केवल डेढ़ करोड़ रुपये दिया गया है और 42 करोड़ में से अभी तक 10-11 करोड़ दिया गया है। अभी 30 करोड़ और खर्च होगा तो यह छोटी लाइन बड़ी लाइन बनेगी और तब तक कास्ट एस्केलेशन होकर इसकी कास्ट 50-60 करोड़ तक पहुँच जायेगी। मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि उत्तर प्रदेश एक बहुत बड़ा राज्य है। इलाहाबाद में हाई कोर्ट है। अपने मुकदमों के संबंध में गोरखपुर, देवरिया, बस्ती जिले के लोग शाम को लिवेणी एक्सप्रेस पर चढ़ते थे और सबेरे

इलाहाबाद उत्तर जाते थे। जब से छोटी लाइन को बड़ी लाइन करने का काम शुरू हुआ है तब से गोरखपुर भटनी में जा कर ट्रेन से लोग उत्तर जाते हैं और फिर दूसरी ट्रेन लेते हैं और वे दो दिन में कच्चेहरी में पहुंचते हैं। इस तरह की भयावह स्थिति वहां पर पैदा हो गई है। आप एक डायनेमिक रेलवे मिनिस्टर हैं। मैंने आपसे निवेदन भी किया था आदरणीय बंसी लाल जी थोड़ा मुगलसराय रेलवे का जो सब से बड़ा केन्द्र है वहां आप खुद जाइये और जाकर के पूर्वी उत्तर प्रदेश की स्थिति का अध्ययन कीजिए कि वहां क्या स्थिति है। इस समय हिन्दुस्तान में सब से गरीब इलाका पूर्वी उत्तर प्रदेश और उससे 14 जिले हैं चाहे परकेपिटा इनकम के हिसाब से ही (व्यवधान) या जनसंख्या के हिसाब से। हिन्दुस्तान में पूर्वी उत्तर प्रदेश की डेंसिटी आफ पापुलेशन हाई-यस्ट है। शायद दुनिया में सब से ज्यादा है। वहां गरीबी सब से ज्यादा है। कोई भी पूजापति वहां अपना कारखाना लगाने को इसीलिए तैयार नहीं है, पब्लिक सेक्टर में भी सरकार वहां कोई कारखाना लगाने को तैयार नहीं है क्योंकि इनफ्रास्ट्रक्चरल फैसिलिटीज नहीं है जो कि किसी कारखाने को लगाने के लिए आवश्यक होती है। इस लिए इस इलाके में कोई विकास नहीं होता है। लाखों नहीं करोड़ों की संख्या में पड़े लिखे लोग आज बेकार घूम रहे हैं। इसका क्या परिणाम होगा, मैं नहीं कह सकता। लेकिन स्थिति अराजकता की तरफ जा रही है। पूर्वी उत्तर प्रदेश की छोटी रेल लाइनें अंग्रेजों के जमाने में बनी थीं। आज उनकी उपयोगिता करीब करीब खत्म हो चली है क्योंकि अगर विकास करना है उसके लिए जो जरूरी इनफ्रास्ट्रक्चरल फैसिलिटीज चाहिये वे नहीं हैं। अभी आपने रेलवे का बजट पेश किया। उसमें यह बताया कि हिन्दुस्तान में 61000 किलोमीटर ट्रैक्स हैं और इसमें 18 हजार किलोमीटर ट्रैक्स का रिन्यूअल करना है। सिमलिया की व्यवस्था को वैज्ञानिक ढंग से

करना है। टेलीकम्युनिकेशन को वैज्ञानिक ढंग से संगठित करना है। अंग्रेजों के जमाने में हिन्दुस्तान में रेल लाइनें बनाने का जो उद्देश्य था और आज जो सरकार का उद्देश्य है दोनों में फर्क है। अंग्रेजों ने रेलवे सिस्टम का निर्माण इसलिए किया था कि हिन्दुस्तान के भिन्न इलाकों से कच्चे माल को उठाकर वहां लंकाशायर और मानचेस्टर के कारखानों में भेजे ताकि मुल्क का ज्यादा से ज्यादा शोषण कर सकें। आज हमारे रेल का मूल उद्देश्य है पिछड़े इलाकों का विकास और हिन्दुस्तान का विकास क्योंकि रेलवे हिन्दुस्तान की लाइफ लाइन है। इससे पूरे हिन्दुस्तान का सर्वांगीण विकास जुड़ा हुआ है। आज मुझे आश्चर्य होता है। हिन्दुस्तान में सब से ज्यादा विकास पंजाब और हरियाणा का हुआ है, सब से ज्यादा ग्रीन रेवोल्यूशन वहां हुई है लेकिन वहां का अनाज ढोने के लिए एक हिस्से से दूसरे हिस्से में ले जाने के लिए रेलवे सिस्टम नहीं है। आज के संदर्भ में हरियाणा और पंजाब को ज्यादा से ज्यादा रेलवे को जोड़ा जाए ताकि करोड़ों टन अनाज देश के एक हिस्से से दूसरे हिस्सों को पहुंचाया जा सके। क्योंकि ट्रक से माल ढोने में ट्रांसपोर्ट कास्ट बहुत ज्यादा हो जाता है जिससे आम जनता को सामान बहुत महंगा मिलता है। इसलिए यह देखना होगा, नजरिया बदलना होगा। प्लानिंग कमीशन से मैं निवेदन करूंगा विशेष रूप से बंसी लाल जी से निवेदन करूंगा कि रेलवे का एक्सपेंशन ज्यादा से ज्यादा किया जाए क्योंकि हिन्दुस्तान का इंडस्ट्रियल डेवलपमेंट एग्रीकल्चरल डेवलपमेंट, हिन्दुस्तान का चतुर्दिक विकास रेलवे से जुड़ा हुआ है। इसलिए प्लानिंग कमीशन को पैसे का जब भी एलोकेशन किया जाय तो प्रायोरिटी रेलवे सेक्टर को देनी चाहिए। पिछले साल प्लानिंग कमीशन ने जो पैसा एलोकेट किया था उससे बहुत कम पैसा इस साल रेलवे ने बड़ी लाइन बनाने के लिए आवंटित किया है।

[ श्री कलनाथ राय ]

आप जैसे रेल मंत्री जी, प्रधान मंत्री जी से इस संबंध में बात कर सकते हैं। पूरे प्लानिंग कमीशन के सामने इस बात को पेश किया जा सकता है आखिर देश के विकास का प्रश्न है।

आप जानते हैं कि एग्रीकल्चर इरा से इंडस्ट्रियल इरा में प्रवेश कर रहे हैं। इसलिए जो बेसिक इंडस्ट्रीज हैं चाहे स्टील फैक्ट्रीज हों, सीमेंट के कारखाने हों, फटिलाइजर के हों, जाहे चितने भी लोहे बनाने के कारखाने हों, मशीन बिल्डिंग के कारखाने हों ये सब वहां बनेंगे जहां रा मैटिरियल अवैलेबल होगा। तो उन जगहों को बड़ी लाइन से, छोटी लाइन से जोड़ना हमारे लिए अति आवश्यक है क्योंकि पूरे देश के पैमाने पर इन्फ्रास्ट्रक्चरल बेसिक इंडस्ट्रीज को यदि रेलवे लाइनों से नहीं जोड़ा जायेगा तो हम नये हिन्दुस्तान के विकास की कल्पना कैसे कर सकते हैं। इसलिए जो प्लानिंग कमीशन का दृष्टिकोण है वह बदलना चाहिए। प्लानिंग कमीशन हमेशा एक ही दृष्टिकोण पेश करता है। जब किसी पिछड़े इलाके में छोटी रेल लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की बात की जाती है तो उनकी तरफ से आपकी तरफ से आदेश होता है कि सर्वे किया जाये (समय की घंटी) फिर सर्वे में क्या होता है कि रेलवे लाइन इकनामिकली वायबुल नहीं है इस लिए नहीं बन सकती है। मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि जब भी रेल मंत्री महोदय के सामने सवाल उठेगा तो यही जवाब देंगे पार्लियामेंट के अंदर कि इस रेल लाइन के सर्वे का आदेश दे दिया है, इसका सर्वे कर दिया गया है, इसके बनाने में अनुमानित बजट किया गया है लेकिन फिर वहां से जवाब यही आता है कि चूंकि यह इकनामिकली वायबुल नहीं है इसलिए यहां पर बड़ी लाइन नहीं बन सकती है। मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि जब तक बड़ी लाइन नहीं बनती है तब तक मैं प्राइवेट सेक्टर में कारखाने बनेंगे न पब्लिक सेक्टर में कारखाने बनेंगे जब तक उस इलाके का इकनामिकल डेवलपमेंट नहीं होगा

तब तक वह लाइन इकनामिकली वायबुल नहीं हो सकती है इसलिए यह तर्क बिल्कुल गलत है। पिछड़े इलाकों में इकनामिकली वायबुल लाइन कोई कैसे हो सकती है। इसलिए हिन्दुस्तान के पिछड़े इलाकों के विकास के लिये हिन्दुस्तान के आर्थिक, सामाजिक और औद्योगिक विकास के लिए, हिन्दुस्तान की जो लाइफ लाइन रेलवे है उसको वैज्ञानिक ढंग से संगठित करने के लिए मंत्री महोदय मेरा आपसे निवेदन है कि आप प्लानिंग कमीशन और प्रधान मंत्री जी से कहें, खुद कैबिनेट के अंदर इस सवाल को बुनियादी रूप से उठावें क्योंकि जितने भी यहां विरोधी पक्ष के लोग हैं या सरकारी पक्ष के लोग हैं वे कहेंगे कि आप एक डायनामिक मंत्री हैं आप काम करना जानते हैं, और चाहते हैं करना यह भी बात सही है लेकिन अगर बजट नहीं है, एलोकेशन नहीं है तो ये चीजें कैसे पूरी होंगी। चारों तरफ से यह मांग है कि यह काम हो जाना चाहिए। विरोधी दलों की तरफ से भी मांग है, अरबों रुपयों की मांग है, सरकारी पार्टी की तरफ से भी अरबों रुपयों के निर्माण की मांग है लेकिन सरकार के पास साधनों की बड़ी कमी है, मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि हमारे रेलवे में जो चोरी होती है यदि उसको आपने कड़ाई से मजबूती के साथ रोकने की कोशिश की तो भी आपको, रेलवे को हजार, दो हजार करोड़ रुपये की बचत हो सकती है। मैंने आपके सामने उदाहरण दिया कि मुगलसराय एक ऐसी जगह है जहां अरबों रुपये की चोरी होती है। मैंने आपसे निवेदन किया था कि खुद आप परसनली वहां जायें और जितने चोरी के अड्डे हैं उनको तोड़ने की कोशिश करें, जो वेस्टेड इंटररेस्ट है उनको तोड़ें। इसके अलावा जो आन गोइंग प्रोजेक्ट्स हैं, रेल मंत्री महोदय ने, प्रधान मंत्री जी ने यह कैबिनेट ने अब तक जितनी योजनाओं को सैंक्शन किया है चाहे वे पुल बनाने की योजनाएं हों या छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की योजनाएं हों, मेरा आपसे निवेदन है कि उन सभी चीजों को आप पूरा कर लें तब ही दूसरी योजनाओं को स्वीकार करें।

पूर्वी उत्तर प्रदेश के विषय में मुझे इसलिए ध्यान दिलाना है कि पूर्वी उत्तर प्रदेश में डेन्सिटी आफ पापुलेशन हाईएस्ट है। पूर्वी उत्तर प्रदेश हिन्दुस्तान का सबसे पिछड़ा इलाका है। पटेल कमिशन की रिपोर्ट इस बात की गवाह है कि हिन्दुस्तान में पूर्वी उत्तर प्रदेश एक पिछड़ा इलाका है और वहां पर कैपिटल इन्कम लोएस्ट है। इसलिए पूर्वी उत्तर प्रदेश की छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में बदलने की कृपा करें 3.P.M. और कम से कम जिस रेलवे लाइन को सैक्शन दिया गया है। भटनी से बनारस तक 162 किलोमीटर छोटी रेलवे लाइन को बड़ी लाइन बनाने के लिए आप कम से कम घोषणा करें, रेल मंत्रालय घोषणा करे कि हम इतने दिनों के अंदर इसको पूरा करेंगे क्योंकि यदि आप उस काम को नहीं करेंगे तो करोड़ों की जिन्दगी इससे प्रभावित है और करोड़ों लोग इसके न बनने के कारण परेशान और तबाह हो रहे हैं।

आरक्षणीय रेलवे मंत्री महोदय, एक निवेदन और करना है। पिछले साल हमारे गनी खां चौधरी रेल मंत्री रहे, उन्होंने मौनाथ भंजन इंडस्ट्रियल टाउन में जो गोरखपुर और बनारस के बीच सब से बाड़ बुनकर का औद्योगिक सेंटर है, जहां से करोड़ों रुपये का माल देश और विदेश में भेजा जाता है, जहां लाखों लोग अपनी आजीविका के लिए, केवल रोटी रोजी के लिए, रोज कमाने और रोज खाने पर मनुस्सर करता है, वहां उन्होंने ओवर ब्रिज दो करोड़ रुपये का स्वीकृत किया। इस ओवर ब्रिज के लिए इस साल केवल एक लाख रुपये की व्यवस्था की गई है यानी सिटी जो है रेलवे लाइन के उस पार है और अस्पताल उस पार है। मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि हर साल करीब पचास से सौ औरते यहां इसलिए मर जाती है कि जब किसी औरत के लड़का पैदा होने को होता है और वह जब औरत को लेकर उस पार अस्पताल में जाते हैं—(समय की घंटी) —रेलवे का फाटक बन्द कर दिया जाता है और आधे-आधे घंटा, एक एक घंटा

रेलवे फाटक बन्द होता है बहुत सी औरतें आन दी स्पाट मर जाती हैं, बहुत से मरीज मर जाते हैं क्योंकि अस्पताल शहर के उस पार है। लाखों लोग रेल के इस पार रहते हैं और अस्पताल रेलवे लाइन के उस पार है। इसी कठिनाई को मद्देनजर रखते हुए श्री गनी खां चौधरी साहब वहां खुद गये थे और उन्होंने उस बुनकरों के औद्योगिक सेंटर के लिए दो करोड़ रुपये की योजना को स्वीकृत किया था। उसका उद्घाटन भी किया था पिछले साल। पांच लाख रुपया उसके लिए दिया गया और निर्माण का काम शुरू हुआ, पर इस साल आपने केवल एक लाख रुपया उस पुल को बनाने के लिए दिया है। मैं पूछना चाहता हूँ कि दो करोड़ की राशि जिसमें कि एक करोड़ रुपया राज्य सरकार देगी और एक करोड़ रुपया केन्द्रीय सरकार देगी, क्योंकि दो सरकारें मिल कर किसी ओवरब्रिज का निर्माण करती हैं, तो रेल मंत्रालय की तरफ से यदि इस तरह की सुस्ती बर्ती जाएगी कि एक करोड़ की जगह एक लाख रुपया दिया जाएगा, तो राज्य सरकार जो पहले से ही तैयार है, पर केन्द्र रुपया खर्च करने को तैयार नहीं है।

महोदय यह क्या तरीका है कि दो करोड़ रुपया खर्च होगा ओवरब्रिज के बनाने में—एक करोड़ रुपया राज्य सरकार देगी और फिर केन्द्र को एक करोड़ रुपया राज्य सरकार को वापिस करना पड़ेगा, वह पता नहीं कौनसा बजट का तरीका है अंग्रेजों के जमाने का कि दो करोड़ से एक करोड़ रुपया तो केन्द्र की सरकार देगी और एक करोड़ राज्य सरकार देगी लेकिन थोड़े दिनों के बाद फिर केन्द्रीय सरकार को राज्य सरकार को वह रुपया वापिस करना पड़ेगा। तो इस तरह की व्यवस्था है और ऐसा वहां के अधिकारी कहते हैं। आप इसकी जानकारी करें।

तो मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ (समय की घंटी)—कि पूर्वी उत्तर प्रदेश की



[ श्री कल्पनाथ राय ]

छोटी रेलवे लाइनों को बड़ी लाइन में बदलने और बनारस से भटनो तक की छोटी लाइन को बड़ी लाइन जो 162 किलोमीटर है, उसको बनाने के संबंध में आप घोषणा करें। आपके पिछले मंत्रियों ने इसी सदन में यह घोषणा की है कि सन 1985 तक यह रेलवे ट्रैक बन कर तैयार हो जाएगा अब माउंट अवाहा ब्रिज कब तक बनेगा, इसकी भी आप घोषणा करें।

अंत में मुझे एक निवेदन करना है कि वाराणसी से छपरा बिहार को जोड़ने के लिए, वाराणसी गाजीपुर, बलिया और छपरा—इन लाइन का अग्रजों ने निर्माण किया था। यह बहुत ही महत्वपूर्ण लाईन है, इसका सर्वे का काम भी हो चुका है। उत्तर प्रदेश से बिहार को जोड़ने का सीधा रास्ता बनारस से छपरा की छोटी लाइन को बड़ी लाइन के संबंध में है। मैं निवेदन करूंगा कि आप खुद उसको देख लें। यदि आप कनीवंस हों कि बनारस से छपरा तक की छोटी लाईन बड़ी बननी चाहिए, तो आप इसके संबंध में कारगर कदम उठाएँ। मैं जानता हूँ कि आपके पास सीमित धन है और हमारे विरोधी दल तथा सरकार की पार्टी के संसद सदस्यों की अपने पिछड़े इलाकों के विकास के लिए अरबों रुपयों की मांग है और बजट आपके पास बहुत सीमित है, लेकिन निवेदन करना है कि जिन योजनाओं को आपके भूतपूर्व मंत्रियों ने या केन्द्र सरकार ने स्वीकृत किया है, कृपा करके आप जैसे व्यक्ति उस सारे बैकलाग जो सारी आपके सामने प्राबलम्स है उनको खत्म करें और अगले साल के लिए जो बजट प्रस्तुत करें तो वह एक नया युग—है राल्फ आफ न्यू इरा इन दी रेलवे डिपार्टमेंट हो, लेकिन जो पिछली आपके ऊपर है उसको तो पूरा करने की कृपा करें।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं विनियोग विधेयक का समर्थन करता हूँ और मुझे रेल मंत्री जी पर विश्वास है कि वह हिन्दुस्तान के विकास और नये हिन्दुस्तान के विकास को मद्देनजर रखते हुए हिन्दुस्तान के इंडस्ट्रियल डेवलपमेंट

को मद्देनजर रखते हुए हरियाणा, पंजाब को ज्यादा अनाज पैदा करते हैं उनको मद्देनजर रखते हुए और सारे हिन्दुस्तान के इन्टेग्रेटेड डेवलपमेंट की योजना बनाये ताकि हमारे हिन्दुस्तान को हम विकसित कर सकें और रेलवे लाइन देश की है जब लाइफ लाइन देश की मजबूत होगी तब तो व्यवस्था मजबूत होगी।

इन्हीं शब्दों के साथ हम आपके विनियोग विधेयक का समर्थन करते हैं।

**उपसभाध्यक्ष (श्रीमती कनक मुखर्जी) :**

माननीय सदस्यों से मेरा एक निवेदन है कि रेल-गाड़ी की स्पीड हो या नहीं हो, आज तो बिजनैस में स्पीड देनी होगी। क्योंकि आज एक दिन के अन्दर बहुत सा बिजनैस खत्म करना होगा। श्री अश्विनी कुमार।

**श्री अश्विनी कुमार (बिहार) :** माननीय उपसभाध्यक्ष महोदया, हमारे रेल मंत्री ने लगभग पांच सौ करोड़ के नए अधिभार जनता के ऊपर लगाए हैं, जो पिछले लगे थे, उनसे ज्यादा और कहा जा रहा है कि हमको यह पैसा चाहिए, पैसे की डिमांड भी है। परन्तु मैं एक पक्ष की ओर माननीय मंत्री महोदया का आपके माध्यम से ध्यान दिलाना चाहता हूँ कि अब हमारे रेल मंत्री और राज्य मंत्री को मैं संज्ञा दूंगा कि दुनिया के सब से बड़े उस कार्पोरेशन के मैनेजिंग डायरेक्टर और डिप्टी मैनेजिंग डायरेक्टर हो गए हैं जिसमें कि 19 लाख कर्मचारी काम करते हैं, इतना बड़ा और कोई नहीं है, जिसकी कि वह व्यवस्था कर रहे हैं और उसकी मैनेजमेंट के अन्दर जो कमियां हैं, अगर उसके अन्दर एफीशिएंसी लाई जा सके तो मेरा अपना अनुमान है कि उसके अन्दर बहुत सारी जो कमियां हैं, उनको हम दूर कर सकते हैं। अगर एफीशिएंसी नहीं आती है, अकर्मण्यता रहती है, तो उसका कर जनता को चुकाना पड़ता है। इस पांच सौ करोड़ के नए कर के भार से। मैं इसके उदाहरण के रूप

में एक उदाहरण आपके सामने पेश करना चाहता हूँ। पिछले वर्षों से रेल के अन्दर डीजल और इलेक्ट्रिक के इंजन आ गए हैं। स्टीम के इंजन धीरे-धीरे समाप्त करने की बात हो रही है। 1980-81 के आंकड़ों के अनुसार हमारे 4532 स्टीम इंजन हैं, 2786 डीजल और इलेक्ट्रिक के हैं। परन्तु जो माल ढोते हैं जी०टी०के० एम० साढ़े चार हजार इंजन 43.3 ढोते हैं और 2786 इंजन 297.5 जी०टी०के० एम० ढोते हैं। उनके ढोने की क्षमता बहुत ज्यादा है। यह रेलवे की नीति भी है कि धीरे-धीरे स्टीम इंजनों को खत्म किया जाए और डीजल इंजिन आगे बढ़ाया जाए। इसकी जो रिपेयर कास्ट है और जो स्टीम इंजन की रिपेयर कास्ट है, कल ही रेलवे मंत्री ने इसी सदन में उत्तर दिया है प्रश्न 1053 के उत्तर में कि स्टीम इंजन की जो रिपेयर की कास्ट है वह 19.87 रुपये है, डीजल की 3.85 और इलेक्ट्रिक की 3.1 है। मेंटोनेंस भी सस्ती है और रनिंग कास्ट भी सस्ती है और हालेज चार्ज जो हैं इतने खर्च करने के बाद स्टीम में आता है 59.54, डीजल में 15.71, इलेक्ट्रिक के 10.6, परन्तु पता नहीं कहाँ ऐसा यंत्र लगा हुआ है कि डीजलाइजेशन और इलेक्ट्रिफिकेशन के बीच यह बाधा डाल रहा है और स्टीम इंजन के अंदर लोगों का उत्साह बढ़ा रहा है। अगर एफीशियेंसी का उदाहरण भी आपके सामने रखें तो इसी उत्तर में आपने कहा है कि कितने घंटे इंजन चलना चाहिए, इसका टारगेट आपके रेलवे विभाग ने फिक्स किया है। उन्होंने टारगेट फिक्स किया है कि डीजल और इलेक्ट्रिक का 21.6 घंटा, चल रहा है वह 19 घंटे, 12 प्रतिशत की कमी है उनकी कैपेसिटी में टारगेट और एक्चुअल यूज में यह 12 परसेंट का अधिभार आप लगा रहे हैं, यह 12 परसेंट आप जनता के ऊपर लगा रहे हैं। रेलवे के अधिकास्थानों की जो क्षमता है वह जनता के खून-पसीने से बसूल की जा रही है। मेरा यह निवेदन है कि उसको ठीक करें। ये आपके ही दिए हुए आंकड़े हैं। धीरे-धीरे स्टीम इंजन का पैसेंजर ट्रैफिक में ऊपर 32 प्रतिशत और गुडज में 4 प्रति-

शत रह गया है। यह कोई इतनी बड़ी चीज नहीं है जिसको कि खत्म नहीं किया जा सके। अगर डीजल और इलेक्ट्रिक की 12 परसेंट की जो कमी है, इसको अगर पूरा कर दें तो शायद पैसेंजर और गुडज में आप को स्टीम इंजन की जरूरत नहीं पड़ेगी। इतना ही नहीं इसके जो सारे खर्चे हैं, मेंटोनेंस के खर्चे, आंकड़े तो परसेंटेज के हिसाब से आपने दिए जो टोटल रिपेयर कास्ट्स हैं, जिसमें रोलिंग स्टॉक आयेगा, फ्यूल आयेगा, रिपेयर आयेगा।

1982-83 में 7,096 स्टीम लोकल-मोटर्स के ऊपर 520 करोड़ रुपया आपने खर्चा किया। वर्ष 1983-84 में इंजन घट गए, 6,292 हो गए। लेकिन खर्चा बढ़ गया 520 करोड़ से लेकर 570 करोड़ और 1984-85 में 650 करोड़, 1985-86 में 683 करोड़ और यह शायद 700 करोड़ तक पहुंच जाएगा। खर्चा उसके ऊपर बढ़ता चला जा रहा है और स्टीम इंजिन घट रहे हैं, कम हो रहे हैं, धीरे-धीरे कम हो रहे हैं! लेकिन आपका यह खर्चा बढ़ता चला जा रहा है और यह किन-किन आइटम्स पर खर्चा हो रहा है? एक उदाहरण, जब मैं पढ़ रहा था, तो मुझे पता चला स्टीम इंजिन की जो हेडलाइट होती है, उसके बदलने पर साढ़े चार करोड़ रुपया इस वर्ष में खर्च हो रहा है। यह कितना छोटा आइटम है हमारा। यह मैं आपके सामने प्रस्तुत कर रहा हूँ कि यह जो स्टीम इंजिन चलाए जा रहे हैं, डीजल या इलेक्ट्रिक को छोड़कर, इसके कारण इतना घाटा हो रहा है कि अगर इस घाटे को रोका जाए तो शायद यह कर लगाने की आपको जरूरत ही नहीं पड़ती। आज हम जो सारी योजनाएं मांग रहे हैं यानी ब्राडगेज लाईन चाहिए, नई लाइनें चाहिए, और वह सब खटाई में पड़ रहा है। आपका उत्तर आता है कि पैसा नहीं है।

अभी लोकसभा में हमारे हंसने-खेलने स्टील मिनिस्टर ने कहा कि हमको पैसा नहीं मिलेगा तो शायद बैंग, बोरी और



[श्री अश्वनी कुमार]

स्टील हमको करना पड़ जाए। प्रश्न यह है कि :

the point is that steeling is going on from the people's pocket;

इसको बंद कीजिए और इस सारे के लिए मैं यह निवेदन करूंगा कि यह जो कोयले का धंधा चल रहा है, इसके अंदर बेस्टेड इन्टरेस्ट है, कोयला सप्लाय हो रहा है और इतनी भयंकर कोयले की चोरी होती है और जो चोरी हो रही है, जिसका आपको कंपनसेशन देना पड़ता है। मैंने अपनी आंखों से देखा है कि एक बड़े जंक्शन के अन्दर जो गुड्स ट्रेन ने एंटर किया, तो बाहर का जो आऊटर सिगनल था, वहां आधा मिनट के लिये स्लो हो गई। वहां वह ट्रेन स्लो हुई, वहां 10-12 लोग भिन्न-भिन्न डिब्बों में घुस गये, उसमें लोहे की छड़े जा रही थीं, उन आयरन-बार को उन्होंने फेंकना शुरू कर दिया, आर०पी० एफ० के सिपाही वहां मौजूद थे। तो 10-12 लोगों ने छड़े फेंकना शुरू किया और नीचे खड़े लोगों ने उठा-उठाकर ट्रकों में लादना शुरू किया और स्लो स्पीड गाड़ी आई और उसके बाद गाड़ी होम सिगनल में जाती है। करीब 20-25-30 छड़े के बंडल उतारी गई, चली गयीं, आर० पी० एफ० के सिपाहियों की आंखों के समाने।

इसी प्रकार कोयले की भयंकर चोरी होती है। अगर आप देखना चाहते हैं तो आप देख सकते हैं। हर गांव के आसपास गाड़ी स्लो होती है, वहां दो-चार छह कोयले पत्थर तक फेंक दिये जाते हैं, वहां गांव वाले सतुआ दे जाते हैं और कुछ दे जाते हैं। एक प्रकार से कोयले की चोरी होती है। आज कल्पनाथ राय जी मुगलसराय की बात कर रहे थे। आप देखें मुगलसराय में जितना कोयला बिक रहा है, अगर आप तहकीकात करें, विजलेंस से जांच करायें तो आप को लगेगा कि शायद 70 प्रतिशत जो कोयला बिक रहा है, वह रेलवे से चोरी किया गया कोयला होता है।

अगर आप इस प्रकार की चोरी को रोक सके, तो शायद यह कर भार भी रोक सकेंगे, सडन एफिसियेन्सी खतम कर सकेंगे, अकर्मण्यता को खतम कर सकेंगे।

दूसरा प्रश्न मैं आपके सामने रखना चाहता हूं कि यह इन एफिसियेन्सी का प्रश्न है। कंट्रोलर और आडीटर जनरल की यह 1980-81 की रिपोर्ट है, इसमें दिया है वर्कशॉप की क्या हालत है पृष्ठ 56 पर—

"Detention of locomotives in yards and sheds were to increase in relation to the hours spent on the trains wide details given below:"

इसमें लिखा है कि ट्रेन इंजिन चलती है, गुड्स ट्रेन की 1300 घंटा और उसका हाल्टेज हो जाता है, अगर टर्मिनल डिटेंशन एडलिंग होता है, 1293 घंटा अर्थात् 98.7 per cent is idling away in the railway sheds.

यह 1980-81 की स्थिति है। आज की स्थिति क्या है? क्या माननीय मंत्री जी बताने की कृपा करेंगे? यही चीज दो साल पहले 75 प्रतिशत थी और अब 93 प्रतिशत। यह जो इन एफिसियेन्सी बढ़ रही है जगह जगह पर। यह इन एफिसियेन्सी आप हमारे ऊपर ट्रांसफर करते जा रहे हैं। इसी का उदाहरण मैं आपके सामने रखना चाहूंगा। जैसे-जैसे आप कोयले के इंजिन घटाने जा रहे हैं। परन्तु आंकड़ों के हिसाब से कोयले की कंजम्पशन प्रति जी० टी० के० एम० बढ़ती चली जा रही है। पृष्ठ 61 पर 1970-71 के अन्दर पैसेन्जर ट्रेन में 58.3 और गुड्स में 58.9 यह कंजम्पशन थी। लेकिन 1980-81 में रेलवे का खर्चा बढ़ता गया और यह 58.3 से बढ़कर 75.2 हो गया, कोयले का खर्चा ज्यादा बढ़ गया और 58.9 से 91 हो गया।

कोयले का खर्च ज्यादा बढ़ गया, 58.9 परसेंट से 91 परसेंट हो गया जब कि डीजलाइजेशन बढ़ रहा है, इलेक्ट्रो-फिकेशन बढ़ रहा है, मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगा कि इस विषय पर ध्यान देकर इस प्रकार की जो अकर्मण्यताएं हैं उन को रोकने का काम करेंगे तो शायद यह पैसा आपको मिल सकेगा।

इसके बाद दो-तीन छोटी बातों की ओर और आपका ध्यान आकृष्ट करना

चाहता हूँ। रेलवे के टाइम-टेबिल बनते हैं एट ए ग्लान्स और जोनल रेलवे का। पिछले द्रो सालों के जोनल रेलवे के और एट ए ग्लान्स को देखें तो उनमें डिस्क्रिपेंसी पायेंगे। एट ए ग्लान्स जो आपने दिया है उस में दिल्ली से 104 डीलक्स एक्सप्रेस किस-किस दिन चलेगी उस का वर्णन नहीं किया गया है। इतना ही नहीं टाइम-टेबिल के अन्दर एक बड़ी विचित्र बात है। उसमें नई दिल्ली से जब निजामुद्दीन गाड़ी जाती है तो 7 मिनट में पहुँचती है, लेकिन जब निजामुद्दीन से दिल्ली गाड़ी आती है तो 30 मिनट का समय लेती है। अगर गाड़ी को ठीक समय पर लाने के लिए यह सारा नाटक किया जा रहा है तो दूसरी बात है। इस की ओर ध्यान देकर जनता के साथ न्याय करने की कोशिश करनी चाहिए और यह देखना चाहिए कि जो भी टाइम-टेबिल बने उसका ठीक से लोग उपयोग कर सकें और जो त्रुटियाँ हैं जोनल टाइम-टेबिल में और एट ए ग्लान्स में उनको दूर किया जाय।

कल्पनाथ राय जी ने उत्तर प्रदेश की बात कही। बिहार पिछड़ेपन में पूर्वोत्तर उत्तर प्रदेश से कम नहीं है, ज्यादा ही हो। रेल का पर कुरीर आफ पीपुल माइलेज और हालेज आफ ट्रेन जितना उत्तर बिहार में उतना कम कहीं नहीं है। अभी आपके सामने ब्राडगेज वगैरह करने की माँगें रखी गई, उनके बारे में भी आप ध्यान दें।

जैसा हुक्मदेव जी ने कहा, यात्रियों को बहुत दूर-दूर से गाड़ियाँ पकड़नी पड़ती हैं। छपरा और सीवान के बीच एकमात्र एक स्टेशन है, वहाँ ट्राइल के लिए आप स्टेशन दे दें। बम्बई तक वहाँ से गाड़ी जा रही है, दक्षिण तक जा रही है, कोचीन तक जा रही है। वहाँ आप स्टापेज देंगे तो आपको लाभ होगा।

अन्त में कहना चाहूँगा छोटा नागपुर के अन्दर मधुपुर-गिरिडीह-रांची लाइन का सर्वे हो रहा है। पता नहीं उसके बारे में आप क्या करेंगे। केदार पांडे ने आश्वासन

दिया, ललित बाबू ने आश्वासन दिया। आशा है नये रेल मंत्री उस ओर ध्यान देंगे। एक और उदाहरण बता देना चाहता हूँ बगहा और छितौनी के बीच एक पुल है गंडक पर, उसका तीन बार शिलान्यास हो चुका है, लेकिन आज तक पुल नहीं बना है। उस के न होने के कारण ढाई सौ मील ज्यादा यात्रा करनी पड़ती है। वह पुल बना देंगे तो वह यात्रा नहीं करनी पड़ेगी।

अन्त में निवेदन करना चाहूँगा कि आज ब्यूरोक्रेसी का विचित्र रवैया हो गया है। अभी हुक्मदेव भाई ने बताया कि उन्होंने चिट्ठी लिखी किसी के बारे में, उनके ऊपर एक्शन हो गया कि आपने एम०पी० से क्यों कहा। अभी इस सदन के अन्दर हमारे मित्र श्री जगदम्बी प्रसाद यादव जी ने—राज्य मंत्री उस दिन मौजूद थे—जो रेलवे केटारिंग है उसके बेयरस की समस्या रखी, उनकी कुछ माँगें रखी। आपको जानकर आश्चर्य होगा कि क्योंकि वे सदन में रखी गयीं इस लिए चार बरों की छुट्टी कर दी गई। अगर हम किसी बात उठा देंगे तो उस को डिसमिस कर दिया जायेगा? क्या जन प्रतिनिधियों को जनता की बात कहने से वंचित किया जायेगा? मैं यह निवेदन करना चाहूँगा कि अगर इस प्रकार की घटनाएँ होती हैं और हम कम्प्लेंट लेकर आते हैं तो उनके ऊपर यह एक्शन होगा तो यह विचित्र प्रकार की ब्यूरोक्रेसी है। मैं समझता हूँ कि अपनी इन्फ़ीशिएंसी को छिपाने के लिए बड़े बड़े अफसर छोटे छोटे कर्मचारियों पर गुस्सा उतार देते हैं। मैं अन्त में निवेदन करना चाहूँगा कि आपने जो कर बढ़ाये हैं उनको मैं उचित नहीं मानता हूँ। मेरा इतना ही निवेदन है कि अगर आप एफ़िशिएंसी बढ़ा सकेंगे तो जनता पर करमार हटा सकेंगे। इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

श्री राम नरेश कुशवाहा (उत्तर प्रदेश):  
माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय,

बड़ा शोर सुनते थे पहलू में दिल का जो चीरा तो एक कतरा खून का निकला।

[श्री रामनरेश कुशवाहा]

बड़ी आशा से लोगों ने इस सरकार को वोट दिया था और बड़ी बड़ी उम्मीदें थीं गरीबों को कि उन को इस सरकार से राहत मिलेगी, लेकिन राहत मिलने के बजाय सिर मुड़ाते ही ओले पड़े। पहले ही बजट में सरकार ने ऐसी कृपा की कि वह गरीब लोग अपनी कमर पकड़ कर बैठ गये। रेल बजट का जहां तक प्रश्न है, माननीय मंत्री जी ने साढ़े बारह प्रतिशत का कर किराये पर बढ़ाया है। आमदनी में जो थोड़ी बहुत घटबढ़ हुई है उस को कई तरह से देखा गया है और यह बताया गया है कि कई कारणों से, प्राकृतिक कारणों से, व्यवस्था में और कानून और व्यवस्था का प्रश्न उठ जाने के कारण से यह चीजें पैदा हो गई हैं। लेकिन मैं आप से निवेदन कहूँ कि यह जो सारा घाटा है यह अकर्मण्यता से है और बेईमानी से है और भ्रष्टाचार से है। हम ने आप का नाम बहुत सुन रखा है प्रशासन के मामले में। मैं जानता हूँ कि आप बहुत अच्छे प्रशासक हैं। ईमानदार हैं और मैं आशा करता हूँ कि अगर आप केवल ईमानदारी से ही कर्मचारियों को डरा दें तो यह घाटा पूरा हो जायेगा और टैक्स को नहीं बढ़ाना पड़ेगा। मुझे एक आदमी की बात याद है इसी पार्लियामेंट में। एक मंत्री जी अपनी कार में बैठे और चलते गये और सैकड़ों मील जाने के बाद उन्होंने अपने सेक्रेटरी से कहा कि मैं कहाँ हूँ। तो सेक्रेटरी ने कहा कि सर, आप अपनी कार में हैं। जवाब बिल्कुल सही है। लेकिन वास्तविकता क्या है। मंत्री जी क्या जानना चाहते हैं कि वे किस जगह आ गये हैं। लेकिन जवाब सेक्रेटरी ने एक दम सही दिया कि आप अपनी कार में हैं और बताया नहीं जो कुछ वह जानना चाहते थे। इसी तरह आप के कानून, आप की भावना और आप का मंशा का अर्थ यह लोग लगाते हैं और यह नौकर शाही सदा आप को सबक सिखाने के लिये तैयार रहती है और हम लोगों को भी सबक सिखाती है। अगर आप और हम किसी काम के लिये चले जायें तो बड़े काम नहीं होगा, लेकिन

अगर उन का कोई चहेता आ जाय तो सारा काम पता नहीं कहाँ कहाँ से निकल जायेगा। ...

श्री कल्प नाथ राय : रेलवे कर्म-चारी बहुत ईमानदारी से काम कर रहे हैं। आप ऐसा मत बोलिये।

श्री रामनरेश कुशवाहा : मैं यह नहीं कहता कि सभी बेईमान हैं। लेकिन मैं तो मंत्री जी से कह रहा हूँ कि नौकरशाही जो होती है चाहे यहाँ हो या वहाँ हो ...

श्री कल्प नाथ राय : आप के देश के ही लोग हैं।

श्री रामनरेश कुशवाहा : आप के घर के हों, हमें बड़ी प्रसन्नता होगी लेकिन ज्यों ही वे बिल्ला लगाते हैं, हम आप जैसे लोगों को डन्डे से हांक देते हैं। इस लिये मैं इस पर ज्यादा बहस नहीं करूँगा, लेकिन मैं यह कहना चाहता हूँ कि यह जो घाटे का रोजगार है वह क्यों है। पहली बात तो यह है कि आप का खर्चा इतना ज्यादा है कि अगर आप इस पर कंट्रोल नहीं करेंगे तो काम नहीं चलेगा। 1951-52 में आप का संचालन व्यय 51.2 प्रतिशत था और 1983-84 में वही 91.7 परसेंट हो गया है और इस समय भी इसी के बराबर होगा। तो आप के संचालन व्यय का परसेंटज दूना हो गया। तो जब खर्च दूना हो गया तो आमदनी के जरिये तो आप को ढूँढने होंगे। यह कहा गया है कि कानून और व्यवस्था की स्थिति पैदा हो गयी इस लिये माल कम ढोया, यात्री कम ढोये गये और तीन परसेंट माल भाड़े में और एक परसेंट यात्री भाड़े में कमी हुई। मान्यवर, मैं इसे मानने के लिये तैयार नहीं हूँ। लेकिन इसका कारण क्या है? माल क्यों कोई रेल से ढोने के लिए दे जब कि डिब्बा तड़ककर माल ले लिया जाता है। बैगन बिना रिश्वत के नहीं

मिलेगा। माल चोरी हो गया तो कई वर्ष मुकदमा लड़ने पर माल का दाम मिलेगा। कितना मिलेगा, यह भी ठीक नहीं है जब कि रोड ट्रांसपोर्ट से आज दिल्ली में बूक करा दीजिए तो कल आपको गंतव्य स्थान पर घर पर ले आकर माल मिल जाएगा। तो ज्यादा फ्रेट देकर भी लोग रोड से ले जाते हैं।

पिछले बजट सेशन में माननीय रेल मंत्री जी ने कहा था कि हम रेल पथ से यात्रियों की भीड़ कम करना चाहते हैं इसलिए भाड़ा बढ़ा रहे हैं। उनकी मंशा पूरी हो गई। यातायात कम हो गया। तो आप जान बूझकर घाटा उठा रहे हैं बड़े बड़े पूंजीपतियों को जब चाहे बैगन मिल जाते हैं, लेकिन सरकारी विभाग को नहीं मिल पाते। एक बार कोयले की कमी थी, बिजली फेल हो गई। रेल मंत्री कहते थे कि हमारे यहां डिब्बों की कमी नहीं है। कोयला मंत्री कहते थे कि कोयले की कमी नहीं है लेकिन वास्तविक स्थिति यह थी कि न रेल वाले को कोयला मिलता था, न कोयले वाले को बैगन मिलता था। जितना हम चीन और पाकिस्तान को दुश्मन नहीं समझते उतना एक विभाग दूसरे विभाग को दुश्मन समझता है। इस स्थिति को बदले बिना आपका काम चलने वाला नहीं है।

मैं आपसे निवेदन करूँ कि आपने रेल किराया कई गुना बढ़ाया है। 1960 में 1.77 पैसे प्रति किलोमीटर था, आज वह 16 पैसे हो गया। 30 हजार रेल बैगन प्लानिंग कमिशन ने सैंक्शन किये थे, आपने कुल 5 हजार अपने बजट में रखे। कब तक ये लक्ष्य पूरे होंगे? 20 वर्ष में सबसे कम बैगन खरीदने का इंतजाम किया है आपने। सरकारी बैगन का कारखाना केवल 30 प्रतिशत क्षमता का उपयोग करता है, उसका माल भी अच्छा है दाम भी कम है लेकिन प्राइवेट सेक्टर के बैगन खरीदे जाते हैं। माल भी घटिया दाम भी ज्यादा। ऐसा क्यों है? उनके कारखानों में तीन शिफ्टें चलती हैं, तब भी पूरा नहीं हाता। हमारे

कारखाने बंदे रहते हैं। ऐसा क्यों है इसको आपको खोजना पड़ेगा। मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि बगहा छितोनी मार्ग का शिलान्यास 1976 में श्रीमती इंदिरा गांधी ने किया था, हर चुनाव में उसका शिलान्यास होता है, लेकिन वह बना नहीं। मान्यवर आपने एक हजार करोड़ रुपया उसके लिए रखा है, पता नहीं कितने दिनों में वह बनेगा। बनेगा भी कि नहीं। बच्चों को लेमन चूस देकर आप भरमा रहे हैं। पटना वाराणसी लाइन के बारे में कल्पनाथ राय जी ने काफी कहा है। उसका जितनी जल्दी बनवाया जा सके बनवाइये। अभी लोगों ने कहा था कि 1985 में पूरा हो जाएगा। 1985 में नहीं तो 1986 में तो पूरा हो। लेकिन आपके काम से तो लगता है कि 1990 तक भी वह पूरा नहीं होगा। पिछले मंत्री दूसरे बॉयदे करते हैं। तो मान्यवर हम नहीं समझते हैं कि इसमें हमारा क्या कसूर है और मंत्री बदल जाते हैं। मंत्री बदल जाते हैं तो सरकार तो अपनी ही है। क्या हम मान लें कि जैसे एक विभाग दूसरे विभाग को दुश्मन समझते हैं एक मंत्री भी दूसरे मंत्री को वैसे ही दुश्मन समझता है जैसे जाफर शरीफ और अब्दुल गनी खां चौधरी समझते थे? मान्यवर यह परंपरा बदलनी पड़ेगी। अगर ललित नारायण मिश्र ने उसको बनाने का काम प्रारम्भ किया तो कोई गुनाह नहीं किया। केदार पांडे ने कोशिश की तो गुनाह नहीं किया। हिन्दुस्तान का वह सबसे गरीब हलका है जिसको जोड़ने के लिए वहां पुल की आवश्यकता है लेकिन उस पर कार्यवाही नहीं हुई। मैं आप से निवेदन करना चाहता हूँ कि रेलवे के अधिकारियों को सुधारने की कोशिश करें ताकि पूंजीपतियों के मुकाबले में हम को नहीं कम से कम सरकारी कारखानों को तो सरकार बैगन दे दिया करे। लेकिन वह सरकार को भी नहीं देते। अगर बड़े पूंजीपति टाटा-बिरला मांग करते हैं तो सरकारी मांग को परे रख दिया जाता है। सरकारी विभाग को कह दिया जाता

[श्री रामनरेश कुशवाहा]

है कि बैगन्स नहीं हैं और उनको दे दिया जाता है। भ्रष्टाचार की बात जो आपने बताई वह सही है। मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि आप सब को रेलवे पास देते हैं, सामाजिक कार्यकर्ताओं को भी देते हैं। कैसे-कैसे पास पहले दिये गये हैं मैं उनकी चर्चा नहीं करना चाहता। एक मंत्री ने अपने एक ही क्षेत्र की 30 महिलाओं को पास दिया था। लेकिन क्या आप भूतपूर्व संसद सदस्यों को सामाजिक कार्यकर्ता नहीं मानते। एक दिन सब को भूत होना है। आपको भी भूत होना है, हम को भी भूत होना है। जो आज वर्तमान में है वह भूत होगा ही। कोई सोभाग्यशाली होगा जो कुर्सी पर ही समाप्त हो जायेगा। मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि संसद सदस्यों के पास का बही लोग विरोध करते हैं, भत्ते का विरोध करते हैं जो कभी रेल में पैदल या बस में नहीं चलते। या तो वे हवाई जहाज में चलते हैं या कार में चलते हैं। ये नौकरशाही, ये पूंजीपति चाहते हैं कि पालिटिकल कार्यकर्ता जो हैं इनकी जिन्दगी भीख-भंगों की तरह से बनी रहे और उनकी गुलामी करते रहें मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि राजनीतिक कार्यकर्ता जो वहाँ बैठे हुए हैं इसमें मुश्किल से आधे कम लोग रेल से चलते होंगे। ज्यादातर लोग हवाई जहाज और कार से सफर करते हैं। वे बड़े लोग हैं मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि सही माने से जो गरीब आदमी है, राजनीतिक कार्यकर्ता है वह ही क्षेत्र में काम करता है। संसद सदस्य आम तौर पर रिटायर्ड लाइफ में आ जाता है। जो रिटायर्ड लोग होते हैं वे बहुत कम चलते हैं। विरोधी दल कहीं कार में दौड़ेगा। जो पालिटिकल वर्कर है अगर वह चलने लायक है तो वह साल-दो साल में शायद दिल्ली में एक बार ही घूमने आ पाये। आप सारे सामाजिक कार्यकर्ता को पास दे रहे हैं तो जो पालिटिकल वर्कर है, चाहे जिस पार्टी का हो, उसे पास दिया जाना चाहिए। जो बड़ा आदमी है, जो बड़ा अफसर है वह गाड़ी में नहीं चलेगा, बस में नहीं चलेगा। वह हवाई जहाज में जायेगा, कार में जायेगा। राजनीतिक कार्यकर्ताओं को आत्मनिर्भर बनाने के लिए, राजनीतिक

कार्यकर्ता पूंजीपतियों और अफसरों के आगे भीख भंगे की तरह से न घूमे, इधर-उधर न दौड़ना पड़े, ईमानदारी से देश की सेवा कर सकें, इसके लिये आवश्यक है कि आप इनको भी पास दे। मैं चाहता हूँ कि आप इनको सामाजिक कार्यकर्ता मानते हुए पास दीजिए।

मैं अंत में आप से निवेदन करना चाहता हूँ कि आपने परसेंट बढ़ाया लेकिन आपको गरीबों पर कुछ रहम करना चाहिए। गरीबों का नाम बहुत लिया जाता है इसलिए मेरा कहना है कि जो साधारण सवारी करते हैं और जो 100-200 किलोमीटर की दूरी तय करते हैं उनको तो कुछ राहत दे देनी चाहिए। मैं आपसे एक आर निवेदन करना चाहता हूँ कि गाड़ियों की सफाई के बारे में भी आपने कहा अपने बजट में। यह सब कुछ तो है लेकिन मैं आपको एक उदाहरण देना चाहता हूँ कि जयन्ती जनता ट्रेन जो दिल्ली से चलती है, वरीनी पर एक अधिकारी ने सफाई कर्मचारी को नौकरी से निकाल दिया। यह बात अलग है कि मेरी चिट्ठी पर उसको फिर से बहाल कर दिया लेकिन उस अधिकारी ने सवारियों के साथ बदतमीजी की और मुझ से भी कहा कि आप इलेक्ट्रिक है और मैं सलेक्ट्रिक हूँ। अब कितना इनका दिमाग चढ़ा हुआ है, कितना खराब है, इसी से उसका पता चल जाता है। मैं चाहता हूँ कि इस तरफ ध्यान देने की जरूरत है।

मैं यह भी निवेदन कर दूँ कि दिल्ली से गोहाटी तक बड़ी लाइन बनाकर आपने तैयार कर दी है। श्री गनी खान चौधरी के जमाने में यह कहा गया था कि दिल्ली से गोहाटी तक गाड़ियां चलाई जायें। आखिर जब यह लाइन बनकर तैयार हो गयी है, तो दिल्ली से गोहाटी तक गाड़ियां चलाने में दिक्कत क्या है? यह ठीक है कि उस ट्रेन में फर्स्ट क्लास के डिब्बे नहीं हैं क्योंकि वह जनता जयन्ती गाड़ी है। आपके अधिकारियों ने कहा कि उस पर सरचार्ज लिया जाएगा और उसके बाद ए० सी० सी०

क डिब्बे रख दिये गये। उस समय पर अधिकारियों ने पैसा भी वसूल किया। बाद में आपने यह सब ठीक कर दिया। लेकिन इन घटनाओं से आपको पता चल जाएगा कि अधिकारी किस प्रकार से कानूनों और नियमों का उल्लंघन करते हैं। इसलिए मैं आपसे यह कहना चाहता हूँ कि आप इस लाइन पर गाड़ियाँ चलाएँ। फर्स्ट क्लास के डिब्बों की जरूरत हो तो फर्स्ट क्लास के डिब्बे भी चलाएँ। अभी यह हालत है कि गाड़ियाँ नहीं चलने के कारण आपको नुकसान हो रहा है। दिल्ली से गोहाटी तक का सबसे छोटा रास्ता गोरखपुर से होकर है। लेकिन अभी हालत यह है कि बहुत दूर तक इधर-उधर से होकर वहाँ जाना पड़ता है। मैं चाहता हूँ कि आप इस लाइन पर गाड़ियों की संख्या बढ़ायें। मैं कठोर प्रशासक, ईमानदार प्रशासक, चौधरी बंसी लाल जी से यह आशा रखता हूँ कि वे रेलवे को दुरुस्त करेंगे। रेलवे में जो कमियाँ हैं, उनको दूर करेंगे। भटनं वाराणसी लाइन को बड़ी लाइन में बदलेंगे और छितौनी में पुल बनाएंगे जिससे उत्तर प्रदेश और बिहार को जोड़ा जा सके। मैं यह बात भी कहना चाहता हूँ कि सुरक्षा की दृष्टि से भी यह बहुत महत्वपूर्ण लाइन है। इस लाइन की आपको कभी भी जरूरत पड़ सकती है। पश्चिम में या पूर्व में कभी अगर हमारी सुरक्षा को खतरा हो तो इस पुल के माध्यम से शीघ्र ही साज-सामान पहुँचाया जा सकता है..... (व्यवधान)

नेपाल की तरफ से भी जरूरत पड़ सकती है, बर्मा की तरफ से भी जरूरत पड़ सकती है, चीन की तरफ से भी जरूरत पड़ सकती है। नेपाल में किस के अड्डे नहीं हैं? सी० आई० ए० का अड्डा वहाँ पर है, चीन का अड्डा वहाँ पर है, अमेरिका का अड्डा वहाँ पर है। हमारी नीतियों के कारण हम से बजरा खफा हैं। श्रीलंका में आज की स्थिति हो रही है? वे बेचारे दूसरे देश वालों को अपने यहाँ इन्वाइट भी करते हैं। इस वक्त मुझे रहीम का एक दोहा याद आता है -

रहिमन अंसुवा नयन ढरि, जियरादुख  
प्रगट करेई,  
जाहि निकारी गैह ते, कस न भेद  
कहि देई ॥

इसकी मैं कभी फिर चर्चा करूँगा। अभी मैं सिर्फ यह निवेदन करना चाहता हूँ कि राजनीति में दोष तो निकाले जाते हैं, लेकिन हमें सतर्क रहना चाहिए। इस सतर्कता के लिए, देश की सुरक्षा के लिए यह जरूरी है कि देश में रेलों का एक जाल बिछाया जाय। चीन जैसा दुश्मन हमारे सामने है। आप बंधवा के पुल को पूरा करें। उस लाइन को बड़ी लाइन में जल्दी बदल दें। यह लाइन सुरक्षा के लिए बहुत जरूरी है।

अन्त में यह कह कर विदा लेता हूँ कि कठोर प्रशासक बड़ा कुशलता के साथ और ईमानदारी के साथ रेलवे का काम करेंगे ताकि जो घाटा हुआ है उसको पूरा किया जा सके। लेकिन मैं जो किराया बढ़ाया गया है उसका विरोध करता हूँ।

SHRI PARVATHANENI UPENDRA:  
Madam Vice-Chairman, I am very happy to get another opportunity to

express my views on some aspects of the railways' working which I could not touch when I spoke on the general discussion a few days back. I am particularly happy that Mr. Bansi Lal is here today, though he broke the tradition of replying to the general debate on the Railway Budget. That used to be the tradition, but we were compensated by a well-argued and very illuminating reply by his youthful colleague, Mr. Madhavrao Scindia, on

that <sup>di</sup>>y. We are happy that Mr. Bansi Lal is here to hear our views today. He must have been very gladdened today by the unanimous support which he is receiving from all sections of the House for a greater allocation to the railways.

We are all on one with him when he demands a greater share from the General Revenues to go ahead with the modernization plans and the expansion plans of the railways. Unfortunately, everybody is agreed on that point except the Planning Commission. When it comes to the allocation of funds for the railways, they have been so niggardly, almost blind to the realities, refusing to see the im-



[Shri Parvathaneni Upendra]

portance of the railways as a vital infrastructure for the economic and industrial development of the country. When something goes wrong, everybody remembers the railways. When coal does not move, they blame the railways; when power houses shut down, they blame the railways; if foodgrains do not reach the north-eastern parts, they blame the railways. For all ills of the various departments and if anybody fails, the railways are made the scapegoat. But when it comes to the question of expansion of the railways or to enable them to meet the growing demands, everybody is oblivious of the fact that the railways need more funds. It is estimated that by the end of this century, railways will be required to *move* as much as 400 to 500 million tonnes of revenue-earning traffic. In addition, in regard to passengers traffic, they will be required to move nearly 500 billion passenger kilometres -which is a stupendous task. I don't know, with the present railway network and with the slow pace of modernization and expansion, how far the railways would be able to meet the increasing demands. And tomorrow if the economy collapses, if

the industries fail, naturally the blame will be on the railways. But, unfortunately the Planning Commission and the powers-that-be continue to ignore the needs of the railways.

If you take the Sixth Plan, the railways had given an estimate of Rs. 11,817 crores and the Planning Commission allocated just Rs. 5,100 crores—not even a half of what the railways asked for. Of course, by haggling and begging, requesting and cajoling, the railways could get an additional Rs. 1,400 crores during the Plan period. But that is the attitude taken by the highest planning body in this country. And the railways are again asking for an amount of Rs. 18,500 crores for the Seventh Plan. I do not know how much they will be able to get in this.

Therefore, we strongly plead with the Planning Commission and also the Prime Minister that the railways' case should be considered more sympathetically and funds allocated more liberally so that the railways can discharge their responsibilities more efficiently and meet the demands arising from time to time.

I would also like to touch on the general finances of the railways within the limited time you are giving me. The financial management of the railways during the past few years or decades has been quite unsatisfactory. That, everybody admits: even the railways' own document says that. Because, one indication of efficient financial management of the railways is the operating ratio—which is going up from year to year. Last year, in 1983-84, it was 93.5 per cent, that is, to earn a hundred rupees you were spending Rs. 93.50. It is pretty high. The working expenses are going up. Another index i.e. the percentage of net revenue to capital-at-charge is so low, as low as five per cent. In fact, it was 7.6 per cent in 1982-83. It came down to five per cent in 1983-84. Profitability of the system is thus going down.

There are many leakages which can be plugged in the railway revenues also. There are pilferages, as one of my colleagues has said from this side. There are pilferages of coal and pilferages of stores. There is also scope for economy on various fronts—economy in the usage of cars, economy in the usage of telephones, economy in travelling allowances given and the electricity consumed. In all these respects there is a great scope to economize and I hope the Railway Minister will ensure that this economy is effected. Similarly, there is scope for reducing the working expenses also. Of course, you cannot do anything as regards the DAS which are thrust on you due to spiralling prices, but in regard to other working expenses probably there is great scope for economize.

One aspect which I particularly would like to mention is in regard to the dividend liability which the railways are meeting. Now is is a peculiar thing. I do not know whether we should have a fresh look at the whole system in regard to the relationship between the railway finances and the general finances. The Government of India spends thousands and thousands of crores on so many things. For example, we spend thousands of crores on defence, and we are erecting the steel plants and so many other industries which are continuously incurring losses, but nobody mentions about them, about what returns we are getting from them. But when it comes to the railways, every body asks what the return is, how much dividend they will pay on the investment the General Revenues are making in the railways. I know it is a very age old convention. But I think the time has come to review the system, at all the railways are treated as a commercial organisation and if they are required to pay a dividend or interest on the investment made in them, then allow them to function as a commercial organisation. Let them decide their own fares and freights. But you do not allow them to do so because the Government has to meet certain social obligations. Therefore, they do not give that much freedom to the railways. For example, in regard to the social costs which the railways are bearing, they are moving the essential commodities at concessional rates or below cost to the extent of Rs. 141 crores.

They are losing on the passenger and other coach services to the extent of Rs. 662 crores. On uneconomic branch lines, which nobody would like to close, they are losing nearly Rs. 60 crores. And several concessions are given not only for the carriage of relief materials but also to other sections of the society. All these add up to nearly Rs. 875 crores to Rs. 900 crores. Sir, if at all a dividend has to be paid. I feel that these costs have to be taken into consideration. You minus these things and then only pay the dividend. This has to be the atti-

16 R.S.—9.

tude of the railways, and they should make a forceful plea to the next Convention Committee, and the Committee also, I hope, will consider it and make such a recommendation. If they have to pay the dividend, they must take the social costs also into consideration.

I was not particularly happy when the Railway Minister provided for full payment of the dividend in the Budget. Why did the railways feel that

there was so much urgency to meet this liability? There is the system of deferred dividend liability provided a few years ago. Why should there be the unseemly hurry for paying this dividend and tax the public and the

railway user to such an extent as to collect Rs. 495 crores in one year. You need not have got that odium of collecting so much amount in one year by paying so much to the General Revenues. There is something wrong about it. Probably the Railway Minister was not advised properly by the Finance Member. This could have been deferred, and you could have given a lesser dose to the public. Once you increase the freight rate, the Prices will increase. You are also going to be blamed for the increase in prices. Then, again you will have to pay a higher D.A. This is a vicious circle. It goes on and on. Therefore, I feel, hereafter you should be slow in paying the dividends. Make out a case for not paying the dividends until the social costs are fully borne by the Government of India, as it happens in countries like France, Sweden, Japan, the U.K. and West Germany.

Madam, I have observed that while making the allocations the railways had not taken care to give importance to certain works. For example, for the new lines they have given a reduced allocation. So also for gauge conversion, for doubling, for rolling stock, for signalling, for workshops, for amenities to staff etc. Under all these heads the Railways have given lesser allocation this year compared to last year. A slight increase has



[Shri Parvathaneni Upendra]

been given on track renewal electrification projects and so on. Lesser allocation to important works is not desirable, it would only slow down the expansion works. I think the Minister was right in saying that they would complete first the on-going projects rather than take up new projects. Be whatever investments the Railways are making over the years, they are not getting the returns. Most of the projects remain half-finished for several years. They are not able to move the traffic over these lines. The project costs are also escalating. When a project costs Rs. 200 crores the Railways sanction only Rs. one or two crores. I feel in our life time such projects will not be completed. Therefore, it is essential that the Railways complete these on-going projects as quickly as possible. Then only they can think of new projects. We may make all demands from every quarter that we want new lines; we want new lines in backward areas; we want new lines even in forward areas. Everybody wants a railway line near his house. That is justified also. But we have not reached that stage. The Railways can expand this network wider, but they should also take care of our economy. Only those projects which are in progress should be completed as quickly as possible.

Another matter which the Minister should make up his mind is about gauge conversion. I think the Railway having about 24,514 KMs of meter gauge. It carries only 11 per cent of the traffic and there is a

बड़ी लाइन  
बनाइये, बड़ी लाइन बनाइये।

great clamour

It costs nearly Rs. 4,000 crores to convert this whole meter gauge into broad gauge. Can they do it? Why should we convert it at all? There is no necessity. In other countries meter gauge is as efficient as broad gauge, we can still make it more efficient. We can put modern locomotives. We

can improve track on that. There is no purpose of converting all meter gauge into broad gauge. If anybody is demanding the conversion, the Railways should resist it. They can say that it is not necessary to convert it, and they are capable of moving the traffic either on meter gauge or broad gauge.

I think there was a suggestion from the Railway Reforms Committee that there should be a separate Railway Zone covering the meter gauge. This proposal was not pursued by the Railways. I think it is high time that we should have a separate railway zone for meter gauge to look after its efficiency. The Railway Reforms Committee laboured for three years...

SHRI NIRMAL CHATTERJEE (West Bengal); Mr. Upendra are you totally against the conversion?

SHRI PARVATHANENI UPENDRA: Except in such cases where there is a bottleneck—where there is traffic delay only to that extent we should go in for conversion. Otherwise there is no need for conversion.

The Railway Convention Committee submitted, I think, 22 or 23 reports covering almost all aspects of the railways functioning. But I am sorry to say that only a few of these recommendations have been implemented so far. I would request the Railway Minister to expedite the implementation of these recommendations which will improve the efficiency of the Railways. They have suggested particularly the setting up of some corporations like the Inland Transport Corporation, Catering Corporation, the Container Corporation and the Railway Land Development Authority. I do not know the utility of all these corporations. But, I think it is worthwhile considering some of them, particularly the Land Utilisation Authority which is very important. We have got a lot of land lying unutilised. There were suggestions that the Railways can go in for real estate business. There were suggestions to lease the land on long

term basis. Railways can take up construction of multi-storey buildings and so many possibilities are there to utilise the land and get extra revenue. This is not being pursued. All this land is lying vacant. In some places some unauthorised persons have occupied the vacant land. Therefore, I would request the Hon'ble Minister to consider at least this recommendation.

The Cimmittes's recommendations regarding Railway Zones and Divisions should also be considered quickly. It also recommended reorganisation of the Railway Recruitment Boards which have become hotbeds of corruption. They should be reorganised so that recruitment takes place as quickly as possible. It should not take several years for the recruitment to be completed. While I speak of the new Divisions, there is a great controversy in the South in connection with the formation of the new Nanded Division breaking the Vijayawada, Guntakal and Secunderabad Divisions. There is a great agitation on this, I think instead of disturbing so many Divisions, probably by bifurcating the Hyderabad Division alone, you can create this Nanded Division. That will be a more feasible proposition rather than disturbing the three Divisions and disturbing the staff also there.

I would also plead with you to do something about de-casualisation. You have got more than 2½ lakhs of casual labourers. You cannot completely eliminate them because when you take up new projects here and there, you have to appoint casual labourers and you cannot make them permanent also. But in certain places where the work is of a permanent nature, still casual labourers are being continued for years and they retire as casual labourers. This is very unfair. Wherever the work is of a permanent nature, if casual labour is working there, you should make them permanent and regularise them.

[The Vice-Chairman (Shri Pawan Kumar Bansal) in the Chair.]

Similarly, you should go fast in regard to workshop modernisation also. You have got World Bank assistance which you are not utilising and only five workshops have been taken up for modernisation. And in the second phase, you are taking up only seven workshops. Therefore, you should go fast on workshop modernisation also.

Electrification also is very slow. I have already mentioned in my last speech that perhaps there is some controversy in the Railways and two lobbies are working at cross purposes. But when you find that we are using nearly 1313 million litres of diesel per year for the Railways, nearly 10 per cent of the country's consumption, and when you see the escalation of prices of crude oil and diesel it is high time that we switched over to electricity. We are only using 2,627 KWh of electricity which is roughly 2.6 per cent of the country's consumption of electricity. Therefore, that also you should consider. There was a proposal to have captive power plants to be run by the Railways so that there are no disruptions, particularly on the electrified routes. This idea also should be pursued.

Among the existing lines, I would plead that we should go fast on the West Coast railway which is popularly called the Konkan Railway. That will reduce the distance between the South and Bombay area to a considerable extent and that will also develop the backward areas on the way.

As far as the administration is concerned, I pointed out last time that several top posts were lying vacant. You were good enough and quick enough to fill up the General Managers posts recently. But still I believe two posts of Members are lying vacant. Only a truncated Railway Board is working with three Members only. It is high time you filled the other two posts also so that the efficiency of the Railway Ministry does not suffer.

[Shri Parvathneni Upendra] I may mention that passenger amenities are suffering a great deal. Proper attention is not being paid to them. Now that summer is coming, I would particularly request you to see that drinking water is made available at stations and on trains also. There was some system previously where earthen pots were put in trains for drinking water during summer. Particularly in the case of long distance trains, people cannot get down from the train, go to the water taps, drink water and come back to the compartments within the limited time. Therefore, I would request you to see that drinking water is made available both at the stations and on the trains.

Lastly I would again emphasise that you should resist these two temptations i.e. starting new passenger trains and taking up new projects. I have already mentioned last time that in spite of the introduction of 200 new passenger trains the passenger traffic has come down. Therefore there is no relation between introduction of new passenger trains and increase of passenger traffic. Therefore you should resist this temptation for the present. Improve the condition of the existing passenger trains change the coaches make them usable. That way you will be doing more service to the public rather than by increasing the number of passenger trains with inadequate amenities and bad coaches. Also you should resist the temptation of going in for new projects. But complete the existing projects as quickly as possible including those in Andhra Pradesh which are languishing for a long time. Thank you.

**श्री अछेलाल बाल्मीकि (उत्तर प्रदेश) :**  
उपसभाध्यक्ष महोदय, बड़े विस्तार के साथ रेल मंत्रालय के संबंध में विचार व्यक्त किये गये हैं।

मैं भी उत्तर प्रदेश की राजधानी लखनऊ की कुछ समस्याओं की ओर रेल मंत्री जी का ध्यान आर्क्षित करना चाहता हूँ।

4 P.M. कैन्टोनमेंट बोर्ड और नगर महापालिका, लखनऊ के बीच में एक रेलवे फाटक है, जिस पर बहुत ही भीड़ रहती है। वह बहुत बड़ा रास्ता है और उस रास्ते पर आम तौर से विभिन्न गाड़ियाँ आती जाती रहती हैं। सदा वह गेट बन्द सा रहता है, जिससे वहाँ पर जनता को काफी कष्ट होता है। यदि उस रोड के ऊपर एक पुल बना दिया जाए तो आने-जाने वाले लोगों को काफी राहत मिल सकती है। इस मार्ग पर कई घटनाएँ हो चुकी हैं। काफी समय से वहाँ की जनता की यह मांग रही है कि इस मार्ग पर कैन्टोनमेंट बोर्ड और नगर महापालिका के जो दोनों रास्तों को जोड़ता है उस पर अगर पुल बना दिया जाए तो घटनाएँ भी नहीं होंगी और आम जनता को राहत भी मिल सकती है। इसी प्रकार अलीगंज, आई० टी० कालेज का एक बहुत बड़ा मार्ग है, जिस पर कि बहुत बड़ा रास्ता है। वहाँ काफी भीड़ रहती है। आने-जाने में कठिनाई होती है। उस मार्ग पर भी काफी ट्रेनें आती-जाती हैं जिससे मार्ग बन्द रहता है और वहाँ काफी भीड़ हो जाती है जिसके फलस्वरूप दुर्घटनाएँ भी अक्सर हुआ करती हैं। इस पर भी अगर एक पुल बना दिया जाए तो लोगों को कष्ट नहीं होगा और वहाँ पर कोई दुर्घटना भी नहीं होगी। वैसे काफी विस्तार के साथ रेल विभाग के संबंध में विचार व्यक्त किए गए हैं। इससे पहले हमारे रेल मंत्रालय में विभिन्न स्टेशनों पर पानी पिलाने के लिए बाल्मीकी वर्ग के लोगों को रखा गया था। उनको इस दृष्टि से रखा गया था कि जो हमारे देश में छूत-छात की बीमारी है, इसको समाप्त किया जा सके। हमारी लोकप्रिय सरकार ने यह बड़ा अच्छा कदम उठाया था और इस पर बड़ी मजबूती के साथ गौर हुआ तो काफी बाल्मीकी वर्ग के लोगों को पानी पिलाने के लिए लगाया गया और कुछ स्टेशनों पर सौदा बेचने के लिए ठेलियाँ अलाट की गई थीं। अभी हाल में कुछ ऐसी शिकायतें मिली हैं कि जो लोग रखे गए तथा बाल्मीकी वर्ग के लोगों को ठेलियाँ दी गई, खाने-पीने का सौदा वहाँ पर रखने के लिए दिया गया, अब उनको धीरे-धीरे हटाया जा रहा है। इस संबंध में, कई बाल्मीकी वर्ग के लोगों को, जिनको हटाया गया है, ऐसी शिकायतें प्राप्त हुई हैं। इसके अलावा रेल मंत्रालय एक बहुत बड़ा विभाग है जिसमें

करीब 19 लाख पद हैं। इसमें अनुसूचित जाति के लोगों का जितना आरक्षण है, उसके हिसाब से इसमें लोगों की नियुक्तियां नहीं हो पाई हैं। मैं रेल मंत्री जी का ध्यान इस ओर आकर्षित करूंगा कि अनुसूचित जाति के कोटे को अपने मंत्रालय में पूरा करें और विशेष रूप से जो हमारे यहां वाल्मीकी वर्ग के लोग हैं वे नौकरियों में बहुत कम आ पाते हैं। मुझे अभी हाल में दिल्ली में यह पता चला कि हमारे उत्तर प्रदेश में अगर "वाल्मीकी" कह दिया जाए या लिख दिया जाए तो उसे अनुसूचित जाति का प्रमाण-पत्र मिल जाता है। लेकिन दिल्ली में ऐसा मालूम हुआ है कि कुछ अधिकारी ऐसे हैं जो अब वाल्मीकी लिखने के बाद भी वे उसमें अपनी ओर से "चूड़ा" लिख देते हैं और जब तक न लिखें उसे अनुसूचित जाति का नहीं मानते हैं। इस बात से "वाल्मीकी" वर्ग में बड़ा असंतोष फैला हुआ है कि जब अनुसूचित जाति की सूची में वाल्मीकी आते हैं तो उसमें जबदस्ती प्रमाण-पत्र देने वाले फिर "चूड़ा" क्यों लिख देते हैं। इसी तरीके से मैं माननीय पंजी जी का ध्यान जो सबसे निम्न क्लास है, थर्ड क्लास है, जो हमारे सैकण्ड क्लास के सवारी डिब्बे हैं इनमें ज्यादातर गरीब लोग ही चलते हैं। मैंने देखा है कि टू टायर और थ्री टायर में जो हमारे डिब्बे होते हैं उनमें शौचालय में भी नल होता है और बाहर भी नल मिलता है। वहां पर जो हमारी इस तरह के डिब्बों में गरीब जनता चलती है, उसमें पीने के पानी के लिए नल बाहर नहीं होते जिससे उन्हें बहुत कष्ट होता है। इसलिए जिस श्रेणी के डिब्बों में गरीब जनता ज्यादा सफर करती है, वहां प्रत्येक डिब्बे में पीने के पानी के लिए एक नल अवश्य लगना चाहिए। इसी तरह से लखनऊ में पालींग जंकशन है, जो कि बहुत बड़ा जंकशन है। लेकिन उसके चारों ओर मार्ग बन्द है। एक मार्ग है भी जो बनाया गया है। वह भी बन्द पड़ा है, उसमें तमाम मिट्टी, ईंट बगैरह मौजूद है। सफाई की कोई व्यवस्था नहीं है। अगर रेलमंत्री जी इस ओर ध्यान दें और निर्देश दें तो उस स्टेशन पर आने-जाने वाले लोगों को बहुत राहत मिल सकती है।

इसी प्रकार मैं लखनऊ की बहुत बड़ी आबादी की ओर मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूं कि कई प्रदेशों की राजधानियों में

लोकल ट्रेनें चलती हैं। लेकिन लखनऊ, जो उत्तर प्रदेश की राजधानी है, जो एक बहुत बड़ा प्रदेश है, उसकी राजधानी में अभी तक लोकल-ट्रेन की व्यवस्था नहीं है, रेल मंत्रालय की ओर से लोकल ट्रेन चलाने की व्यवस्था नहीं हुई है, जबकि लखनऊ एक इतना बड़ा नगर बन गया है कि वहां पर महानगर इन्दिरा नगर बना, जो बाराबंकी डिस्ट्रिक्ट तक चला गया है और उधर कानपुर की ओर बढ़ा, तो उन्नाव तक चला गया है, उधर मलिहाबाद, हरदोई तक चला गया है। इस प्रकार लखनऊ का विस्तार हुआ है। लेकिन अभी तक लोकल ट्रेन चलाने की कोई व्यवस्था रेल मंत्रालय द्वारा नहीं की गई है। रेल मंत्री से निवेदन है कि जिस प्रकार बम्बई में लोकल ट्रेन चलती है, उसी प्रकार की व्यवस्था लखनऊ के लिए भी की जाए।

इसके साथ ही मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान इस ओर भी दिलाना चाहूंगा कि जो अनुसूचित जाति के लोगों की नियुक्तियां की जाती हैं, तो उन लोगों को, जो नियुक्ति करते हैं यह मालूम हो जाता है कि हम वाल्मीक जाति के हैं, तो नौकरियों में हमारे लोगों को बहुत कम लिया जाता है। इसलिए माननीय मंत्री जी, जब भी कभी रेल मंत्रालय में इस तरह के रिक्त पद हों तो उसमें वाल्मीक लोगों को नौकरियों में लेने के लिए विशेष रूप से निर्देश दें ताकि वाल्मीक लोग भी उन रिक्त स्थानों में बहुत संख्या में जा सकें। पहले इस प्रकार का एक रेल मंत्रालय का निर्देश था कि जब इस तरह की नौकरियां होती थी, तो वाल्मीक लोगों की सामाजिक संस्थाएं जो होती हैं, उनको लिखकर जाता था और वे लोग एक सूची तैयार कर रेल-विभाग को भेजते थे और उनके अनुसार नियुक्तियां की जाती थीं। अब यह प्रथा बन्द हो गई है और इस प्रकार की सूचियां अब नहीं जाती हैं और न ही कोई सूचना विभाग से आती है।

मैं, उपसभाध्यक्ष महोदय, आपके माध्यम से मांग करता हूं कि रेल मंत्रालय द्वारा इस प्रकार की विशेष व्यवस्था की जाए कि जो हमारे वाल्मीक वर्ग की संस्था हैं, जब भी नियुक्तियों का अवसर आए, तो उनको सूचना

[श्री अछलाल बाल्मीक]

भेजी जाये ताकि उनके द्वारा सूची भेजी जा सके और इस प्रकार बाल्मीक जाति के लोगों को नौकरी मिल सके ।

इन्हीं शब्दों के साथ जो रेल मंत्री जी ने रेल मंत्रालय का विनियोग विधेयक रखा है, उसका मैं समर्थन करता हूँ ।

SHRI BANSI LAL; Mr. Vice-Chairman, I am grateful to the Hon'ble Members who have participated in the debate and I value their suggestions. Many of the points raised today were also raised during the discussion on

the general discussion of the budget. My colleague, Mr. Madhavrao Scindia, replied to many of those points. I will be touching some of them now.

First of all about accidents, it was mentioned by some of the Hon'ble Members that many accidents are taking place in the Railways. I agree that during the last month rate of accidents increased. But if you take it year-wise, then every year the number of accidents is coming down. There is lot of improvement in that respect. Still, we are trying to avoid them and reduce their number.

Mention was made by Shrimati Kanak Mukherjee that the Railways are unable to carry the coal. We are carrying the coal. It is not the case that the Railways are not. Sometimes it so happens that we are not able to supply wagons as desired by them. It may be a little less than what they require. But you cannot say that wagons are not supplied and coal is not carried by the Railways.

It was also mentioned by some Hon'ble Members that last year more wagons were purchased and this year it is less. It is right that we are purchasing less wagons next year. It is because the amount given by the Planning Commission is small. So, keeping in view the allocation of funds, we are purchasing less number of wagons than in the current year.

Then, Sir, some of the Honourable Members have also raised the question of casual labour. Every year we are regularising casual labour, about 20,000 to 23,000 per year, and whenever there are vacancies, we regularise the casual labourers.

Then, Sir, Shrimati Mukherjee also raised the question about my letter to the Chief Minister of West Bengal. I had explained to him what the difficulties are. But he tried to make political use of that letter. It was irresponsible on the part of the West Bengal Chief Minister. But, with regard to the projects of West Bengal, whenever anybody asked me, I told him that whatever project is cleared by the Planning Commission, we would complete that. She mentioned about the Tamluk-Digha project. It has not been cleared by the Planning Commission so far. She also mentioned about a bypass at Siliguri. Sir, that bypass is to be constructed in lieu of a level-crossing. Whenever an alternative is provided for a railway level-crossing, 50 per cent of the amount is borne by the State Government. But the West Bengal Government has not yet given that 50 per cent of the amount. The moment they give us that 50 per cent, we will go ahead with the project. With regard to the other projects of West Bengal, whenever they are cleared by the Planning Commission, we will implement them.

Then, Sir, an honourable Member said that Karnataka is being ignored. It is not the case. We have not ignored any State and we have not discriminated against any State.

Then, Sir, something has been said about electrification and some Member said that the performance is poor. Sir, during Sixth Five Year Plan, we could

not reach the target fixed for electrification. We could do only 1600 km<sup>2</sup> of electrification. But, during the 7<sup>th</sup> Plan, I think we will achieve the targets.

Sir, I am grateful to the honourable Members because all were unanimous in saying that the Planning • Commission should allot more funds to the Railways.

Sir, Shri Sahu said that there should be improvement in the working of the Railways. I am in agreement with him that there is scope for improvement in the working of the Railways and we are doing our best to improve the working of the system.

Then, Sir, some of the honourable Members mentioned about track renewal. I agree that 20,000 kms. of the track is in need of replacement and we hope that during the Seventh Plan period, we would be able to achieve it.

Then, Sir the question of punctuality was also raised. Sir, we have a Cell in the Railway Board itself and my 'colleague, Shri Madhavrao Scindia, himself supervises the punctuality of the trains. After every four hours, there is a report as to which train was late and which train was in right time and if a train was late, for what reasons it was late. So, the question of punctuality is being looked into. I think, the percentage of punctuality of the trains will be increasing day by day.

Then, a mention was made about the amenities to the passengers. Amenities to the passengers, I agree, are not to the extent to which they should be. But we are trying our level best to improve the amenities. Just now, Sir, Mr. Upendra mentioned about drinking water in the trains. So, the case for drinking water in the running trains we will consider for the summer season. There are numerous complaints about the quality of food. I agree that the quality of food on some of the trains is not good. We are looking into that also. Shri Hukmdeo Narayan Yadav mentioned about some accommodation for passengers on the Railways. My colleague Mr. Madhavrao Scindia is looking after a project

through which we will be constructing 'yatri niwas' on some of the railway stations.

A question was raised regarding unauthorised occupation of land of the Railways. I agree, Sir, that at many places many people have occupied the land of the Railways without the permission of the Railways. We are looking into all these cases and we are getting all such lands vacated. About the particular case which he mentioned I will look into it.

Some of the hon. Members mentioned about corruption in the Railway Service Commission. I have heard it for the first time today, Sir, that there is corruption in the Railway Service Commission. But if there is any such thing, the hon. Member should bring some particular case so that I can look into it. Otherwise also I will try to look into it.

A case was mentioned about the Tatas, about some wagons or something. I will look into that also.

Shri Kalpnath Rai mentioned about Bhatni-Banaras conversion and he mentioned that a sum of only Rs. crores has been provided. Sir, we have not got the money. He has himself stated in his speech that the Railway Ministry has been given a very small amount by the Planning Commission. So he has replied to the question himself.

Then, some of the hon. Members have mentioned about thefts and pilferages. I do agree that pilferage is there and sometimes it is in connivance with the railway staff or the Railway Protection Force. We are looking into it and we are tightening up the measures and we are tightening up the staff and the Railway Protection Force also.

Almost every Member has said that the on-going projects should be completed first. There are no two opinions about it. All the on-going projects will be completed. Only then we

[Shri Bansi Lal] will take up new projects, and even in on-going projects we are giving priority to those projects which are at an advanced stage of completion. That is why for some of the on-going projects less amount has been allocated this year.

"Use of steam engines was also mentioned. Sir, we are not fond of using steam engines. We want to do away with them. But the constraints of funds stand in our way. Because of the paucity of funds we are unable to replace them by diesel engines or electric locomotives- Gradually we are doing it.

Theft of coal in Mughalsarai was mentioned. Mughalsarai has earned a name. All round pilferage takes place there. We will look into it and we will try to see that coal is not stolen in the Mughalsarai yard.

Shri Ram Naresh Khushawaha mentioned about second-class passengers. He said that passengers travelling up to 200 kms. should be given exemption from the 10 per cent surcharge. Sir, we have given exemption to passengers up to 50 kms. And through you, Sir, I want to let this august House know that more than 50 per cent of the passengers travel less than 50 kms. or up to 50 kms. only. So we have given this concession to the majority of the passengers travelling in trains.

I am in agreement with my friend in the Opposition benches, Shri Upendra, that we should not try to see that every metre gauge line should be converted into broad gauge. It is not a good policy. Nor can we do it in a day. We should try to consolidate the existing metre-gauge lines. We should try to bring efficiency in them and we should use them properly. He mentioned about some separate zone for metre-gauge. It is not possible to have a separate zone for metre-gauge. About land utilisation, he mentioned

that the railway land should be utilised properly. Mr. Scindia is having meetings these days. He is looking into this aspect of proper land utilisation. I am quite sure that he will come to some conclusion in the next few days. Shri Upendra also mentioned about captive power plants. Sir, it is not possible. Our business is not to run the power plants. Our business is to run the railways. Shri Bafmik said that the percentage of Scheduled Castes and Scheduled Tribes is not up to the mark. I agree with him. It is not upto the mark. We are trying our level best to recruit the Scheduled Castes and Scheduled Tribes people up to the percentage and quota earmarked for them. With these words, I thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL): First, I shall put the Resolution to vote:

The question is:-

"That this House concurs in the recommendation of the Lok Sabha that the Rajya Sabha do agree to the nomination by the Chairman of six members from the Rajya Sabha to the Parliamentary Committee to review the rate of dividend which is at present payable by the Railway Undertaking to General Revenues as well as other ancillary matters in connection with Railway Finance vis-a-vis the General Finance and make recommendations thereon."

*The motion was adopted.*

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL): I shall now put the motion for consideration of the Appropriation (Railways) No. 3 Bill, 1985, to vote.

The question is:

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services

of the financial year 1985-86 for the purposes of Railways, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

*The motion was adopted.*

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

*Clasuses 2 and 3 and the Schedule were added to the Bill.*

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

SHRI BANSI LAL: Sir, I beg to move:

"That the Bill be returned." *The question was proposed.*

SHRI GHULAM RASOOL MATTO (Jammu and Kashmir): Sir, I have to speak for a minute. Whatever else may go to the "credit" of Shri Abdul Ghani Khan Chaudhry, his learned predecessor, one thing definitely goes to his credit (without inverted commas) and it is that we used to get replies to our points. Of course, it is not possible for the Railway Minister to reply to all the points that have been raised by the hon. Members in this House. What we used to get was a letter from the Railway Minister saying that the points had been examined by the Railway Ministry. ...

SHRI BANSI LAL: We will examine them and reply.

SHRI GHULAM RASOOL MATTO: I do not want to bother the Railway Minister. However, I would say that five members have spoken from Jammu and Kashmir both in this House and the other House about the railway line from Udhampur to Srinagar, but we have not received any reaction. I would request him that following his predecessor's thinking, he should reply to our queries.

SHRI M. KALYANASUNDARAM (Tamil Nadu): Sir, I am very sorry I

could not be present at the time when you called my name. It was unavoidable. But I would only invite the attention of the Railway Minister to an urgent problem connected with the commuters. The season ticket-holders have to pay more—anything between 25 per cent and 30 per cent. And the issue of monthly season ticket is not only in the interest of the commuters but also in the interest of the administration. I would even suggest that some incentives may be given for quarterly and even half-yearly season tickets and by this the administrative cost will come down in the issue of season tickets. (*Interruption*). Some concession may be given. Some telescopic rate must be introduced.

There is another thing. There is an advertisement by the Southern Railway administration that each commuter should possess an identity card. And for that purpose, he must pay extra money. And he must also produce two passport size photographs. The commuters are very much agitated about it. Is it the method? Even now there is only one ticket collector at each gate. When the commuters are rushing out, he cannot check. Even if you have this identity card, where is the staff to check everything? This is meaningless and self-defeating also. I would request the Railway Minister to instruct the Southern Railway administration to drop this unreasonable proposal.

SHRI BANSI LAL: We have already given instructions. For the time being the photographs will not be required.

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

"That the Bill be returned."

*The motion was adopted.*

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL): I shall now take up the motion for consider-



[Shri Pawan Kumar Bansal] ration of the Appropriation (Railways) No. 4 Bill, 1985.

The question is:

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 1984-85 for the purposes of Railways, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

*The motion was adopted.*

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

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

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

SHRI BANSI LAL: Sir, I beg to move:

"That the Bill be returned."

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

# **I. THE APPROPRIATION (VOTE ON ACCOUNT) BILL, 1985**

## **II. THE APPROPRIATION (NO. 3) BILL, 1985**

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF FINANCE (SHRI JANARDHAN POOJARI): Sir, I beg to move:

"That the Bill to provide for the withdrawal of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of a part of the financial year 1985-86, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

Sir, the House had a general discussion on the Budget 1985-86. The Appropriation (Vote on Account) Bill, 1985 seeks two months' supply to en-

able the Government to carry on pending detailed consideration and passing of the Demands for Grants for the full year, and the connected Appropriation Bill. The total amount provided in the Bill is Rs. 37,338.27 crores of which Rs. 29,688.32 crores is charged on the Consolidated Fund of India, and the balance of Rs. 7,649.95 crores has been voted by the Lok Sabha. Necessary details of the Vote-on Account are given in the Pamphlet already circulated to the Hon. Members,

Sir, I commend the Bill for the consideration of the House. Sir, I also beg to move:

•That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the

Services of the financial year 1984-85, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

The Bill arises out of the supplementary appropriations charged on the Consolidated Fund of India and payments voted by the Lok Sabha on 25th March, 1985. These involve gross additional expenditure of Rs. 3,756.46 crores besides a national provision of Rs. 5,000 crores as required to cover adjustment in accounts connected with the discharge of the treasury bills. The additional requirement of

Rs. 3,756.46 crores comprises Rs. 932.11 crores for transfers to State Governments, Rs. 1,287.78 crores for release to public sector enterprises, Rs. 107.32 crores for Union territory Governments and administrations and Rs. 1,429.25 crores for other expenditure. The details of the supplementary demands are available in the documents laid on the Table of the House on the 14th March, 1985.

Sir, I move.

*The question was proposed.*

DR. RAMENDRA KUMAR PODDAR (West Bengal): Mr. Vice-Chairman, Sir, I thank you very much for giving