

श्री उपसभापति : आप अपनी बात कहिये ।

श्री रामेश्वर सिंह : मेरे कहने का मतलब यह है कि विरोधी दल के नेता पर अगर गोली चलेगी और वह इस तरह से मारे जायेंगे किमिनल्स के द्वारा मारे जायेंगे तो सत्तारूढ़ दल के उपर भी गोली चलेगी । उसको आप नहीं रोक सकते हैं ।

श्री उपसभापति : अब हो गया । आप बैठिये । हो गया, बैठिये । आप जो विषय उठाते हैं, इस तरह कहते हैं कि उसकी इपाटेंस भी खो देते हैं । . .

श्री रामेश्वर सिंह : इस देश में जो कुछ हो रहा है . . . (व्यवधान)

श्री उपसभापति : आप बैठ जाइये । मैं आपको इजाजत देता हूँ तो यह नहीं कि सदन में अव्यवस्था पैदा कीजिए ।

श्री रामेश्वर सिंह : खतम तो करने दीजिए ।

श्री उपसभापति : हो गया, खतम हो गया ।

SUPPLEMENTARY DEMANDS FOR GRANTS (RAILWAYS) 1983-84

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF): Sir, I lay on the Table a statement showing the Supplementary Demands for Grants (Railways) for 1983-84.

THE BUDGET (RAILWAYS), 1984-85

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now we take up the Railway Budget. There are a number of speakers. I would request Members to be quite relevant and brief and also sit a bit late today itself, say, up to 7 O'clock, so that we can complete the business. Those Members wanting to speak, please stay on, don't go home.

Now, Shri Ladli Mohan Nigam.

श्री लाडली मोहन निगम (मध्य प्रदेश) : उपसभापति महोदय, बड़ी उम्मीद थी कि अब के साल का रेल बजट कुछ लीक से हटकर हो गया । लेकिन मैं अगर एक वाक्य में कहूँ कि सारा बजट ऐसा है कि जैसे किसी मखमल के थैले में सारी गंदगी छिपाने की कोशिश की गई है । उपर से देखने में बड़ा अच्छा लगता है, लेकिन अगर इसकी तह में जाइए तो बहुत सी चीजें खुलती चली जाती हैं । मैं आगे कुछ कहूँ इससे पूर्व साफ कह देना चाहता हूँ कि इस सारी व्यवस्था के लिए मैं पूरे तरीके से सिर्फ रेल व्यवस्था को जिम्मेदार नहीं ठहराता बल्कि इसके लिए हिन्दुस्तान की सरकार भी जिम्मेदार है । उसकी लापरवाही उपेक्षा और उसके साथ साथ रेल मंत्रालय की जुड़ी हुई अक्षमता ने रेल की व्यवस्था को इस हालत में पहुंचा दिया है । जब मैं यह कहता हूँ तो मुझे हैरत होती है यह समझ कर के जब किसी उद्योग पर 85 हजार करोड़ रुपया लगाया हो, बिगत 10 वर्ष के आंकड़े उठा कर देख लें तो 200 करोड़ रुपया से अधिक ही मुनाफा हुआ नहीं । कुछ लोग इसकी तुलना कर सकते हैं सरकारी उपक्रमों से, जैसे तेल है, इस्पात है है और दूसरी चीजें हैं । कोई-कोई तो 4 5 अब रुपये का आवागमन करते हैं, काम करते हैं, खर्च करते हैं, मैं यह बात भी जानता हूँ कि शायद हिन्दुस्तान की एक यही संस्था है जिसके ऊपर "इतना अधिक दायित्व है कि उतना और किसी पर नहीं है । समाज का जितना दायित्व है उसका अधिकांश भाग रेलवे पर है । सबसे पहले मैं प्लानिंग कमिशन से कुछ कहना चाहता हूँ । रेलवे की जिस तरीके से उपेक्षा की गई है और आज जिस तरीके से हो रहा है उसका एक उदाहरण यह है कि

करीब-करीब योजना मंत्रालय ने कह दिया है कि 44 करोड़ रुपये जो रेलवे पर खर्च होता है उससे ज्यादा हम नहीं दे सकते। लेकिन वह यह भूल जाते हैं कि राज्य सरकारों के पास बेतहासा पैसा पड़ा हुआ है, केन्द्रीय सरकार बेतहासा बर्जले कर इस मुल्क को डुबो रही है। जिस प्रकार का सामाजिक दायित्व है इस पर व 10 करोड़ रुपये बैठता है। इसको अपनी आमदनी से भी खर्च करना पड़ता है। वहाँ नहीं होना चाहिये। उसको और पैसा देना चाहिये। छठी पंच-वर्षीय योजना का जो मन्सूबा है, इसका भी एक-सवा साल बचा है, मुझे डर है कि यह पूरा नहीं हो सकेगा। लोकसभा की जो आकलन समिति की रिपोर्ट आई है 56वीं, उसमें इसके बारे में लिखा है। मेरा सबसे बड़ा आरोप यह है कि एक तरफ हमारा जो मन्सूबा है—वाहे वह ढलाई के लिये हो, चाहे यात्रियों को लाने-ले जाने के लिये हो, वह दिन प्रति-दिन टूट रहा है। 370 करोड़ यात्री यह रेल ढोती है। करीब-करीब जितना माल ढोने का मन्सूबा है, उनका मन्सूबा था कि 24 करोड़ टन यह ढोयेगी, यानी 24 करोड़ 10 लाख टन इसके लिये ढोने का मन्सूबा था। लेकिन 23 करोड़ टन माल इसने ढोया है। ढलाई पर जो खर्चा पड़ा है, सरअंजाम पर जो खर्चा पड़ा है, जो इन्होंने बढ़ाया है उसको मैं नहीं कहता, उसके हिसाब से करीब-करीब मैं अंदाजा लगाता हूँ कि जितना माल ढोने के लिये पहले करीब-करीब 3 करोड़ 677 करोड़ रुपये खर्च होता था अब 3 करोड़ 3,677 करोड़ रुपये खर्च होने लगा है। 10 फीसदी इस मामले में बढ़ा है। एक-तिहाई से ज्यादा आपका खर्चा बढ़ा है। आपने कहा है कि कोई भाड़ा नहीं बढ़ाया है लेकिन आधार की शक्ल में अप्रत्यक्ष रूप में आपने 10 फीसदी आमदनी बढ़ा दी है।

जब मैं भार की बात करता हूँ तो सन 1980 में मूल्य सूचकांक और अब के मूल्य सूचकांक में जमीन आसमान का अंतर है। अगर उसी हिसाब से लगाया जाए तो यह जो दिख रहा है कि आपने इतनी कमाई की है, यह उतना ही आप घाटे में डाले जा रहे हैं। इसलिये मैंने कहा है कि मखमल के थैले में लिपटी हुई गन्दगी है। इसमें आंकड़ों का खेल खेला गया है। इसकी आमदनी का जो टारगेट था, जो आपने अपना मन्सूबा बनाया था 5 हजार 145 करोड़ रुपये का उसमें 147 करोड़ रुपये आपने कम कमाया है। आपने 188 करोड़ रुपये ज्यादा खर्च में रखा है। यह मैं आंकड़े इसलिये दे रहा हूँ कि जिससे यह पता चले कि कैसे हमारी क्षमता में दिन-प्रतिदिन गिरावट रेलवे में आ रही है। इसके और जो कारण है उन पर मैं बाद में आऊंगा।

सबसे पहले मैं दो चीजें लेता हूँ जिस पर रेल की जिम्मेदारी है। एक बात तो यह है कि माल का यथास्थान आसानी से पहुँच जाना और यात्रियों को सुविधा-पूर्वक ले जाने का काम करना। दोनों ही मामलों में बड़ी गिरावट आई है। जैसा मैंने कहा जो भार आप ढोते थे जितना पहले ढोते थे अब उससे कम ढो रहे हैं। आपने मन्सूबा बढ़ाया है। जो पिछले साल का मन्सूबा था वह आपने अगले आने वाले साल के लिये बनाया है कि उसको पूरा कर दें। मेरी समझ में नहीं आता है कि कैसे पूरा कर देंगे। आपके पास 20 हजार डिब्बों की अभी भी कमी है। 3 लाख 40 हजार डिब्बे आपके पास हैं जिसमें करीब-करीब 1 लाख डिब्बे ऐसे हैं जो जबर्दस्ती आप चला रहे हैं, उनकी हालत बनने लायक नहीं है। जो क्षमता आपने बताई है खाली डिब्बों की उसको देखते हुये 20 हजार डिब्बे और चाहिये। यह कैसे पूरा होगा यह मेरी समझ के परे है।

[श्री लाडली मोहन निगम]

मेरे कहने का तात्पर्य यह है कि जो आपकी सारी क्षमता है, डिब्बे बनाने की उसको पूरा नहीं किया जा रहा है। अगर यह सब भी आप लगा दें तो भी जो आपकी कमी है वह पूरी नहीं होगी। आपकी जो डिब्बे बनाने की सारी ताकत है वह इंट्रीगल कोच फैक्टरी में है। सैक्शन कंपसिटी 750 की उसकी है। जो आप बनाते हैं बी० एम० एल० की 400 है और 300 आप बनाते हैं। जैसा कि 250 है और 100 आप बनाते हैं। रेलवे वर्क शाप जहां कि 89 होने चाहिये वहां 82 हो गये हैं। उपसभापति महोदय, मेरा कहना यह है कि अगर आप सारी ताकत भी लगा दें तो भी करीब-करीब डेढ़, दो हजार डिब्बों से ज्यादा नहीं बना सकते। जो आज आपकी क्षमता है उस हिसाब से अगर मैं लगा लूं और साल भर में पूरे तरीके से काम हो जाय तो 12 हजार डिब्बों से ज्यादा डिब्बे नहीं बन सकते। तो फिर कैसे आप यह मसूबा पूरा करोगे और दुलाई की क्षमता पूरी करोगे? यह अलग चीज है कि दुलाई के मामले में आज कितनी बेईमानी होती है, कितना ब्लेक होता है, कितनी बिल्टियों की चोरी होती है। आपका आर० पी० एफ० का खर्चा भी बढ़ता जा रहा है और 171 करोड़ रुपया आर० पी० एफ० का खर्चा बढ़ा है। जहां तक आदमियों की तादाद का सवाल है उस पर दिन प्रति दिन इजाफा होता चला जा रहा है और उसके बाद चोरी उसी पैमाने पर दुगुनी होती जाय तो इसके लिये किसे जिम्मेदार ठहराया जा सकता है। इसके लिये आप कहते हैं कि केन्द्रीय सरकार को जिम्मेदार नहीं ठहराया जा सकता है। यह बात आपकी सही है कि जी० आर० पी० का मसला राज्य सरकारों का मामला है। उनको इसमें आपकी मदद मिलती है। लेकिन उनके और आपके बीच में तालमेल नहीं है। अगर यह तालमेल होता है तो जो चोरी होती है वह हो ही नहीं सकती थी। चोरी बिना मिले हो नहीं सकती। आज ही के अखबार में सुखी थी

कि अपने ही यहां के एक केन्द्रीय व्यापार मंत्री जी की पत्नी के दो अटो-केस जिनमें 25 हजार का सामान था उठाकर ले गये जब कि दरवाजा बन्द था। यह घटना इलाहाबाद और इटावा के बीच में कहां हुई है, ऐसा खबरों से पता चल रहा है। जब उनके पास कूपे था, रिजर्वेशन था, अलग सब कुछ था तो सिक्युरिटी भी होगी, सब कुछ होगा तब उनकी यह हालत है तब आम आदमी की कत्तल और डकैतियों में क्या हालत होती होगी, यह आप सोच लीजियेगा। इसके बावजूद भी हम रेलों की बढ़ती हुई अक्षमता पर रोक या अंकुश नहीं लगा रहे हैं। खर्च बढ़ रहा है। अब यह कहने से काम नहीं चलेगा कि कर्मचारी अनुशासनहीन हो गया है, तनख्वाह ज्यादा देनी पड़ती है, बोनस भी ज्यादा देना पड़ता है, पलां चीज ज्यादा देनी पड़ती है फिर मैं यह चाहूंगा कि इस्टीमेट कमेटी की रिपोर्ट में उन्होंने सही कहा है कि हिन्दुस्तान में दुर्घटनाओं की सब से बड़ी जिम्मेदारी, मन्त्री जी ने भी बहादुरगढ़ की रेल दुर्घटना के बाद यह कबूल किया है, इंसानी और मशीनरी की गड़बड़ी की वजह से होती है। जब यह बात है तब तो आप मानेंगे कि इनके पास जो पटरियां बदलने का नया मसूबा था जो नयी पटरियां डालनी हैं, नयी से मेरा मतलब नयी रेल लाइन डालना नहीं है मेरा मतलब यह है कि जो पुरानी हो चुकी हैं उनको सुधारने का काम वह करीब 29048 किलोमीटर रेलवे लाइन का था। आप यह देखें कि कुल रेलवे लाइनों में से आपने कितनी परिवर्तित की हैं, उसका हिसाब आप लगा लें तो आने वाले 10 वर्षों में भी जो आज की हमारी स्थिति है उसको देखते हों यह ठाम नहीं होगा। अगर मान लीजिये मसूबा उन्होंने बनाया है करीब 3 हजार किलोमीटर रेलवे ला. न में सुधारने का और उसके लिये जो आपने बजट में पैसा रखा है वह करीब चार सौ करोड़ रुपये है अगर उसको भी तखमीन मान लें कि

आप पूरा कर लेंगे इस हिसाब से आप बनाएंगे तो भी इसमें आपका 8 सल लग जाएंगे। जिस हिसाब से आप भी रेल चौकट हो रही है, घिस रही हैं, टट रही हैं, उसको बदलने का कोई हमारा लक्ष्य नहीं है। हालात यह हैं कि आपको हर गाड़ी का दौड़ कम करना पड़ी, क्षमता कम करना पड़ी। जब उसकी दौड़ कम को तो इसके कारण गाड़ी का टर्न राउंड भी कम होता गया है। जहाँ पहले टर्न राउंड 11 के करीब था वह आज 13 दिन के ऊपर पहुँच गया है। आप इससे अन्दाजा लगा सकते हैं कि रेल कितनी व्यवस्थित और अच्छी चल रही है। सबसे बड़ी बात यह है कि हम लोगों को इस संबंध में जरूरी कुछ गम्भीरता से सोचना पड़ेगा कि रेल को कुछ सुधारना है और इस वास्ते मैं कहता हूँ कि रेल हिन्दुस्तान की रीढ़ की हड्डी है अगर यह ग्राही सुधरी तो हिन्दुस्तान की अर्थव्यवस्था टूट जायेगी चरमरा कर गिर जायेगी। मैंने शायद दो साल पहले भी कहा था कि खुदा के लिये ये सुपरफास्ट ट्रेन चलाना बन्द करिये क्योंकि जब एक सुपरफास्ट ट्रेन चलते हैं तीन माल गाड़ियों तीन माल ढोने वाली गाड़ियों को बैठा देते हैं। जिस तरह का हमारे पास स्टॉक है, जिस तरह की हमारे पास रेल लाइन हैं, डिब्बे हैं, पटरियाँ हैं उनको देख कर ऐसा लगता है कि यह सुपरफास्ट गाड़ियाँ नहीं चलानी चाहियें। जहाँ तक मेरी जानकारी है जब तक आप 110 पौंड की रेल लाइन नहीं बनाएंगे और 90 पौंड की रेलवे लाइनों पर इन सुपरफास्ट गाड़ियों को दौड़ाते रहेंगे तो एक्सीडेंट होंगे क्योंकि एक्सीडेंट होने का यह एक बुनियादी कारण है। दूसरा सवाल है कि आज भी आपके पास जो व्यवस्था होनी चाहिये सिग्नलिंग की वह व्यवस्था नहीं है। अभी मुझे पता चला है आपने कहा है कि इलेक्ट्रॉनिक्स पर जा रहे हैं। आप उसके साथ यह भूल जाते हैं कि इलेक्ट्रॉनिक्स पर जो सिग्नल जाते हैं उनके लिए उसी तरीके से सक्षम समझदार और पढ़े

लिखे आदमी भी आपको चाहिये। यह बात भी सही है कि वह बहुत अच्छे सिग्नल होते हैं क्योंकि उसमें टेबल बना रहता है एक निकल सकना है और दूसरे को पता भी नहीं लग सकता है और उसको पहले से सूचनाएं मिलती रहती है। इसमें आपका कितना खर्च होगा यह एक अलग चीज है। लेकिन सब से बड़ी घात है कि अगर कोई गड़बड़ी हो जाती सिग्नल तो उस आदमी के पास जो वहाँ पर बैठा है कंट्रोल करने उसके पास मुश्किल से तीन मिनट रहते हैं। तीन मिनट के अन्दर अगर आप वह गड़बड़ी नहीं ठुंघार सकता तो फिर पता नहीं क्या हो सकता है और उसको सुधारने के लिये बड़ा चौकसदिमाग चाहिए। अब आप अन्दाजा लगाइये कि जो सुपर फास्ट ट्रेन लेकर चलता है, राजधानी एक्सप्रेस आदि लेकर चलता है यहाँ से दिल्ली से 4 बजे चला और उसके पहले स्टाप रतलाम को जब पहुँचेगा तो रात के करीब करीब दो बजे जाते हैं, तो कल्पना कीजिए कि एक आदमी उसी चौकसी से कैसे रहेगा जबकि आपकी रेलवे लाइन्स ऐसी हैं, ब्रेडिंग्स ऐसी हैं, ऊँचाई, निचाई ऐसी हैं पटरियों की क्षमता ऐसी नहीं है, पाँच मिनट कहीं पर 25 किलोमीटर से बढ़ाओ फिर पाँच मिनट 20 किलोमीटर से बढ़ाओ फिर कहीं 40 किलोमीटर से बढ़ाओ। इस तरीके से मनव्य का दिमाग तो एक बड़ा कम्प्यूटर होना चाहिए इस तरीके से चलाने के लिए जब आपको लगातार उस टेंशन में चलना पड़ता हो। इसके बाद स्वाभाविक है कि कहीं न कहीं उससे गलती हो ही जायेगी। उसके लिए आप के पास कोई सुधार नहीं है, कोई क्षमता नहीं है। उसकी सर्विस कंडिशन में कुछ नहीं है और मेरा इतना दावा है कि अगर आप सारे जितने रेलवे के ड्राइवर पिछले तीन या चार वर्ष में रिटायर हुए हैं और जितने आज आपके पास

[श्री लाडनी मोहन निगम]

हैं उनका शारीरिक परीक्षण करा लीजिए तो 70 फीसदी ड्राइवर्स रक्त चाप या दिल के मरीज होंगे। इतना टेंशन रहता है। मैं रेल मंत्री जी ने चाहुंगा कि एक आध मरतवां वे कभी लम्बी दूरी की गाड़ी में रेल के इंजन पर बैठकर सफर करें तब पता चलेगा कि कितनी टेंशन में वे लोग काम करते हैं और इस आस्ते मैं कहूंगा कि उनकी जो सुविधाएं होनी चाहिए वे सुविधाएं उनके पास नहीं हैं। कैसे उनके रिटायरिंग रुम्स हैं, कैसी आराम करने की जगह है, कैसा भोजन है; आपने तो कह दिया कि 24 घंटे का आप रेस्ट देते हैं लेकिन सबाल यह नहीं है, उनको जो तनाव है उससे मुक्ति होनी चाहिए। वह नहीं है और यह भी मत भूलिएगा कि पहले के मुकाबले में अब कुछ पड़े लिखे लड़के आने लगे हैं, पहले अदमी अपनी छोटी मोटी चीजों से कर सकता था, उसको लगता होगा कि मैं यहां ड्राइवरी कर रहा हूं और मेरा दूसरा भाई कहीं कुछ घर की व्यवस्था कर रहा होगा। तो मानसिकता का जहां तक प्रश्न है उसको भी आना चाहिए। तो उसके स्वास्थ्य के लिए, उसकी जो वर्किंग कंडिशन है, काम करने का वातावरण है उसके लिए और साथ ही साथ जो उसको मिलनेवाली सुख सुख सुविधाएं हैं, उसके कुछ करिये। इसलिये मैं यह जरूर चाहुंगा कि ऐसे मानसिक कामों में, चौकस कामों में लगे हुए लोगों के लिए यह जरूरी नहीं कि उनकी नौकरी की अवधि आप 30 वर्ष रखें और कहे कि 58 वर्ष का होगा तभी रिटायर होगा अगर उसमें काम करने की क्षमता है जैसे कि हवाई जहाज उड़ाने वालों का होता है, दूसरे का होता है, और 15 वर्ष तक भी चाहे काम करना, तो कर रहा है, तो उसके बाद आप मुक्ति दीजिए। उसके बाद

58 वर्ष का ग्रेचुइटी, पेंशन जितनी बनती है वह दे दीजिए तो आप देखिए कि अच्छे से अच्छे लोग आपको मिलेंगे। यह मैंने सुरक्षा की दृष्टि से कहा।

अब एक दूसरा निबंदन मैंने और भी करना है। रेलों में हम लोगों ने जो आधुनिककरण के नाम पर नकली काम शुरू कर रखा है उस पर भी मैं कहना चाहुंगा। यह बात आप मुझसे ज्यादा बता सकते हैं शरीफ स हब। एयर कंडीशन फर्स्ट क्लास कोच के रखरखाव पर और फर्स्ट क्लास कोच के रखरखाव पर दोनों में कितना फर्क है, यह आप मुझसे ज्यादा जानते हैं। तो थर्ड क्लास के एक स्लीपर कोच में और साधारण डिब्बे में कितना हो सकता है; आपने खुद कबल किया है कि लम्बी दूरी की यात्राएं कम हुई हैं। क्यों कम हुई हैं। स्वाभाविक है कि जगह नहीं मिलती है क्योंकि आपने करीब करीब सारी रेलगाड़ियां रिजर्व्ड चला दी हैं, अनरिजर्व्ड बहुत कम एकाध बोगीज होती हैं। तो क्या यह संभव नहीं है कि जब आप कोई गाड़ी डबल हेडेड इंजन लगाकर चलाते हैं या 20-25 बोगीज की चलाते हैं तो उसमें कम से कम एक चौथाई बोगीज अनरिजर्व्ड हों ताकि लोग किसी न किसी तरीके से बैठकर सफर करके जा सकें। यह मेरा आपसे एक बहुत विनम्र सुझाव है। आप सिर्फ आदमी को बैठने की सुविधा दे दीजिए साफ संडास दीजिए, सफाईदार डिब्बा दे दीजिए, फिर आप चाहे जो कुछ दीजिए। यह जरूरी नहीं है कि आप सिर्फ सोने कि जगह दीजिए। इसलिए मेरा आपको यह एक सुझाव है कि इसको करने की तरफ आप कोशिश करने की कृपा करें।

दूसरा मुझे यह कहना है कि मुझे ऐसा लगता है कि अब रेल का जो सरा-जाम है वह भी जिस तरह से सिविल

सर्वेंट्स के सेक्रेटरीट में टायर बढ़ते जाते हैं, सीढ़ियाँ बढ़ती जाती हैं, सात से 15 हो गयी हैं तो रेलवे में भी बहुत ज्यादा हो गयी हैं। हमारी रेलवे में करीब 52 डिब्बेजन हैं या हो सकता है कि 51 हों और 9 उस के जोन्स हैं अभी तक मेरी समझ में नहीं आया कि जोन्सल हेड क्वार्टर्स का काम क्या होता है। अगर उन का काम प्लानिंग और कोऑर्डिनेशन है तो छोटे दफ्तरों से भी उन का काम चलाया जा सकता है। 9 जोन्सल आफिसर्स को बिठा लीजिए और वह सारी प्लानिंग और कोऑर्डिनेशन का काम कर देंगे। इस के लिये इन्हें बड़े बड़े दफ्तरों की जरूरत नहीं पड़नी चाहिए। आज तो कंपनियों की तरह से यह एक रेलवे का काम है, यह दूसरी रेलवे का काम है, हमने यह किया है उस ने यह किया है, इस सब की जरूरत नहीं है। मैं एक ही बात बताता हूँ कि हमारे मध्य प्रदेश में तीन रेलवेज हैं, वहाँ रेलवे, सेंट्रल वहाँ तीन रेलवेज मिलती हैं—साउथ ईस्टर्न रेलवे सेंट्रल रेलवे और वेस्टर्न रेलवे। इन तीनों की लकड़बग्घी में मध्य प्रदेश का विकास रुका हुआ है। एक रेलवे अपने को दूसरी से ज्यादा दिशाने की कोशिश करती रहती है और नतीजा होता है कि गाड़ी सामने खड़ी रहती है लेकिन हम स्टेशन पर नहीं पहुँच पाते। एक ही स्टेशन पर अगर सेंट्रल रेलवे खत्म होती और वेस्टर्न रेलवे चलती है तो 6, 6 घंटे गाड़ी खड़ी रहती है और वे उसे चलाते नहीं। नतीजा हुआ है कि भाबरमती जैसी गाड़ी भी देर से चलती है। आप ने पैसेंजर की जगह उस को एक्स्प्रेस बना दिया, लेकिन आज उस में समय ज्यादा लगता है। मैं एक ही निवेदन करना चाहता हूँ कि आप हिन्दुस्तान के रेल के नक्शे पर जरा गंभीरता से मोचिये, नजर डालिये। नयी रेल लाइनों की जरूरत है, उन को

जरूर बनाइये, लेकिन उन को राजनीतिक दबाव में आ कर नहीं बनाना चाहिए। सामाजिक और क्षेत्र की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए उन को बनाना चाहिए। मिसाल के लिये मैं बताऊँ कि अगर आसी तक की रेल लाइन है तो वहाँ से अगर छतरपुर से बिलासपुर हो कर लाइन निकाली जाये तो पूर्वांचल के लिये जो गाड़ियों पर भार है वह कम हो जायेगा और आप के लिये एक ग्रेड कार्ड की लाइन खुल जायेगी। उस की व्यवस्था हो जायेगी। जितनी हिन्दुस्तान की ट्रेक रूट्स हैं वह प्रायः रीटिंगुड्स रूट्स होंगे ऐसी व्यवस्था आप क्यों नहीं करते। पर आप की खनिज संपदा है और आप के बहुत से उद्योग स्थापित हैं और अगर वह अच्छी तरह से चल सकें तो बहुत अच्छा होगा। पहले कोल वाले शिकायत करते थे कि बौगन नहीं मिलते और रेल वाले कहते थे कि बौगन बहुत हैं लेकिन वे लोडिंग नहीं करते। आज भी वही हालत है। पहले रेल के जो चेयरमैन थे वह आज कोल के चेयरमैन हो गये हैं और वह कहते हैं कि हम को रेलवे वाले बौगन नहीं देते। मेरी उन से कोई व्यक्तिगत मुलाकात नहीं है उन से कोई दोस्ती नहीं है लेकिन इतना मैं मानूँगा कि उन के जमाने में माल की ढुलाई कुछ अच्छी हुई है। जो आप के कोर सेक्टर हैं हिन्दुस्तान के वे करीब करीब सब सार्वजनिक क्षेत्र में हैं उन की तरह ही मैं चाहता हूँ कि रेलवे को भी कोर सेक्टर में डाल दिया जाये और चार, पाँच कोर सेक्टर जैसे फौलाद है, तेल है, कोल है आदि के साथ मिल कर प्लानिंग हो और उन की अलग से मॉनिटरिंग हो जिस में आप जैसे लोग बैठें और अपना तत्वमीना निकाल कर उन स्कीमों की प्राथमिकता

[श्री लॉडगो मोहन निराम]

दे तर काम को चाहें तो मैं मनना हूँ कि जो हमारे गिरती हुई क्षमता है उस का हम ज्यादा उपयोग कर सकते हैं और प्रती स्तर को उठा सकते हैं। बहुत से खर्च ऐसे जगह पर हैं कि जिन के पास हमारी रेल नहीं जाती। उन के लिये नयी रेल लाइने डालनी चाहिए। लेकिन उन के लिये हमारे पास पैसा नहीं है। तो अगर कोई कोशिश लेने वाला आदमी है और उस को धनवाद से कोशिश लेता है तो उस को आप कह दीजिए कि अगर तुम को एक बैंगन कोशिश चाहिए तो उसे आप कह दें कि लोडिंग तुम्हारी आती होगी। यहां तुम लाकर लाद दोगे तो हम यहां से उठा लेंगे। इनसे मरफत रिबट मिल जाएगा और भाड़ा भी ज्यादा मिलेगा। जो कोशिश को ढोने के लिए ट्रक चलते हैं वह भी इसमें रुक जाएंगे। यह भी तरीका आप रेल में बदलने की कोशिश कीजिए।

[उपाध्यक्ष (श्रीमती म. प्रेम आलवा) पीठासन हुईं]

उपसभाध्यक्ष महोदय, रेलवे में यह भी गिनाया होना है कि सामान ढोने के लिए रैक नहीं मिलती। तो जो लम्बो मान ढोने वाले गाड़ियां हैं उस तरह की मिस्ड ट्रेन आप क्यों नहीं शुरू कराएँ, जैसे दिल्ली से बम्बई जाने वाले गाड़ी में 5 डिब्बे सोमेट के, 5 लोहे के और 3 अन्य हों। आपका आरोप है कि जो मान ढोने के लिए मिलना चाहिए वह नहीं मिलता है, इसलिए माल भाड़े में कमी हुई। उसमें मैं कहना चाहता हूँ कि हिन्दुस्तान में कितने ऐसे व्यापारी होंगे जो पूरी रैक को रैक आपसे मांगेंगे, जैसे कि बिलाई इस्पात से पूरा रैक चला

आ रहा है। तो उनके सामने कोई विकल्प नहीं है और यह स्वाभाविक है कि वह छोटे छोटे टुकड़ों में माल बुक करते हैं इसलिए जो भी हमारी क्षमता है उसका किस तरह से उपयोग कर सकते हैं, उसके लिए यह जरूरी है कि आपको अपनी अंदरूनी व्यवस्था में सुधार करना पड़ेगा। मैं बहुत अक्ष के साथ कहना चाहता हूँ, मुझे ऐसा लगता है कि इस बजट रेल मंत्रालय में मिलना ज्यादा आपसी वैमनस्य है, कटुता है, उनका कभी नहीं रहा होगा। यह आपसी वैमनस्य कौन दूर करेगा? क्या पार्लियामेंट इसे दूर करेगी? यह तो आप को ही करना पड़ेगा। इसलिए किसी भी मूनाजिम को राजनैतिक संरक्षण नहीं मिलना चाहिए। उनको आप कह दो कि यह जो मंजूबा है क्या यह पूरा कर सकते हो अगर वह कहें हां तो उनके ऊपर छोड़ दो। अगर वह नहीं करते तो उनके ऊपर जिम्मेदारी डालो, चाहे प्रमोशन बंद करो, चाहे नौकरी में निकालो। लेकिन उत्तरदायित्व का बोझ उन पर डालिए। पिछली दफा जब बजट आया तो रोज अखबारों में यह लिखा रहता था कि यह मैनेजर मस्फैंड हो गया, कौन करता है, क्या करता है, कुछ पता नहीं। तो मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि आप ऐसी व्यवस्था निकालिये ताकि हिन्दुस्तान में माल की-दुलाई हो सके। इसके लिए मैंने कुछ सुझाव दिए थे। एक तो यह कि मिस्ड गुड्स को ट्रेन चलाओ, रैक का बन्धन हटाओ। दूसरा यह कि हर क्षेत्र के लिए लोडिंग प्वाइंट बना दीजिए कि वहां से माल लदकर ले जाया जा सकता है। जो आदमी माल पहुंचाएगा वहां तो आप उसे उठा लेंगे। तीसरी चीज यह कि जो दिन व दिन रेल की हालत गिर रही है उसमें सुधार कीजिए। ऐस्टिमेट्स कमेटी की रिपोर्ट में, 56वीं रिपोर्ट पढ़ने से 'ग्रावे' बलती

हैं कि कितनी तबलीफ है। मैं उन चीजों को दोहराना नहीं चाहता हूँ। मैं आपसे इतना ही कहना चाहता हूँ कि एक तो आपने अगर मंजूरी को पूरा करना है तो फिर जो अब तबलीफ का तरीका है वह नहीं चलेगा। दूसरे जो मनोवृत्ति आज अफसरों के अन्दर नोक-झाँही मनोवृत्ति बनी है कि जैसे अफसर नार्थ ब्लाक में बैठे हैं, साउथ ब्लाक में बैठे हैं, वैसे ही रेलवे के अफसर समझने भी लगे हैं। वे यह भूल जाते हैं कि हम एक उपक्रम हैं, हमें सैपटी के साथ इसको चलाना है। लेकिन अफसर जो बैठे हुए हैं वह समझते हैं कि वह भी सचिव के समकक्ष हैं जो कि नोट लिखते हैं और कुछ नहीं करते हैं। तीसरा सवाल है, जो मैंने आपसे कहा प्रमोशंस वगैरह को लेकर, इससे भी लोगों के मन में तकलीफ होती है। इनको अपना डायरी नहीं मिलता। रेलवे पब्लिक रीविज कमीशन के बारे में रोज अखबारों में निबलता है। पिछले साल के जो चेयरमैन थे शायद उनका मामला आपने सी० बी० आई० को दिया है। जो विद्यार्थी इम्तिहान देने बैठता है, 17-18 लाख नॉजवान करीब-करीब हर साल इसके इम्तिहान में बैठते हैं जो इम्तिहान में बैठता है उसे यह पता होता है कि चाहे वह कितना भी काबिल है वह पास नहीं हो सकता है जब तक कि वह किसी की पूजा न कर दे। जब टिकट कलेक्टर की अप्पॉइंटमेंट होती है तो बो-दो चार-चार हजार रुपये देने पड़ते हैं। लेकिन जब वह काला कोट और चिमटा पकड़ कर ट्रॉकर करने आता है तो वह अपने तीन हजार रुपये निकालने का प्रयास करता है। जब उसे तीन हजार रुपये निकालने की आदत पड़ेगी तो 30 हजार रुपये निकालने में उसको कोई हिचक नहीं होगी। मेरा निवेदन यह है कि हमारी बुनियाद में कहीं कमजोरी है उनके ऊपर हम को इशारा करना है। एक

बात और इसमें निवेदन करनी है यह ठीक है कि इस बजट में कोई भार नहीं डाला लेकिन आपने अधिभार वारके वहीं बढ़ाया है। इस बजट और पिछले बजट के बीच आप बढ़ा चुके हैं। इस दौरान मैं आप करीब 950 करोड़ रुपये बढ़ा चुके हैं। यह लोगों पर भार पड़ा है। लोगों की देनदारी की क्षमता भी तो होती है। देनदार की क्षमता नहीं होगी तो गाड़ी में कैसे चढ़ेंगे। बिना टिकट सफर कर नहीं सकते। इन सब चीजों पर भी आपको ध्यान देना है। मुझे डर है आप इलेक्शन के बाद फिर वहीं बढ़ा देंगे। मैं आपसे आश्वासन चाहूँगा कि आप जो बजट पेश करें नेक्स्ट बजट पेश करें धानी इस बजट और नेक्स्ट बजट तक आप एक वचन दे दें कि हम बीच में नहीं बढ़ायेंगे। आपकी ईमानदारी तभी हम मानेंगे जब ऐसा होगा। अगर आप बीच में भाड़ा बढ़ा देंगे तो यह अच्छी बात नहीं है अच्छी चीज नहीं है। यह बुरी चीज है। इस वास्ते आपको यह वचन देना चाहिये देश को कि हम बीच में नहीं बढ़ायेंगे।

SHRI DIPEN GHOSH (West Bengal): After election, he may not remain a Minister.

SHRI LADLI MOHAN NIGAM: I would like him to be a Minister.

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती मापेट आल्हा) : आप किस चुनाव की बात कर रहे हैं ? राज्य सभा की या . . .

श्री लाडली मोहन निगम : हम लोगों के चुनाव तो दो वर्ष में होते हैं। जिनका पांच वर्ष में चुनाव होता है उनकी बात कर रहा हूँ। यह शंका सब को हो रही है कि बीच-बीच में बजट बढ़ाया जाता है। एक तरफा की जो यह आदत पड़ती जा रही है यह बहुत बुरी है। इससे

[श्री लाडली मोहन निगम]

आपको अपने मन्सूबे बनाने में तकलीफ होती है। आपको पता है सब को पता है कि अगर हमारे घर में 30 रुपये हैं और उसी में गुजारा करना है तो उसी हिसाब से अपना बजट बना कर काम करेंगे और अगर घर में 20 रुपये हैं और 200 रुपये रिश्वत के मिलने वाले हैं तो खर्च में कोई नियंत्रण नहीं हो सकता। मेरा निवेदन यह है कि जितनी कमाई हो उसके हिसाब से खर्च करना चाहिये।

बात यह है कि आपने जो भी मन्सूबे बनाए वे किसी न किसी छिपे लक्ष्य को दिमाग में रख कर बनाए, यह बात हकीकत से बहुत दूर है। इसके पीछे कुछ और है। इसलिये मैं यह चाहूंगा कि आप इस सदन में आपवासन दें कि वह जो अधिभार या दूसरी चीजें बढ़ाई हैं इससे ज्यादा और नहीं बढ़ायेंगे जब तक कि दूसरा बजट नहीं आ जाता। साथ-साथ सर्विस कंडीशंस के बारे में आखिर में एक बात कह कर मैं खत्म करता हूं बहुत सी यूनिटों के साथ एक रखा सा हो चुका है। जिस तरह से अध्याशी होती है 15-20 आदमी मिलकर मौज-मस्ती करते हैं वैसे ही उनको समझ रखा है। मजदूरों की जो सही जायज मांगें हैं उनकी उपेक्षा होती रही है। अगर आपको लगता है कि जो 10 यूनिट हैं बेहतर हैं तो सब के साथ मिलकर कोई निष्कर्ष निकालिये।

आपने इस बजट में तीन नई रेलवे लाइन की बात की है। मैं इसका स्वागत करता हूं। लेकिन इसके साथ-साथ यह भी देख लिया जाए कि कौन से ऐसे पिछड़े इलाके हैं जहां ये लाइनें लगाई जा सकती हैं। आखिर में एक बात और कहना चाहता हूं कि नई रेलवे चाहे आप ना बनाए लेकिन जो पुरानी रेलवे लाइनें हैं

उनको बदलने की जहां जरूरत है उसमें कौताही नहीं होनी चाहिये। नहीं तो आज जो टूटी फूटी फैक्चर्ड रेल चल रही है कल यह रेल व्यवस्था टूटकर खत्म हो जायेगी और अगर रेल व्यवस्था टूट जायेगी तो देश की अर्थ व्यवस्था टूट जायेगी। इस खतरे से आगाह करते हुए मैं आपसे चाहता हूं कि आप अपने सुरक्षा विभाग में आपके चौकसी विभाग में आपके इंतजाम करने वाले विभाग में आपके मंत्रालय में और रेल भवन में जो चलन भ्रष्टाचार का है बेईमानी है उसको दूर करिये और इस विश्वास के साथ इसको आप दूर करने में सफल होंगे मैं अपनी बात खत्म करना चाहता हूं।

SHRI VITHALRAO MADHAVRAO JADHAV (Maharashtra): Madam Vice-Chairman, I am very glad that you have given me the opportunity to speak on this Railway Budget.

Just now, my friend from the Opposition Benches, Mr. Ladli Mohan Nigam, said before starting his speech that dirt was hidden. So, I think that they have got the sight of seeing everything dirty. When the sight is coloured, what can he see more than that? But, inspite of what he has said, I have got the habit of seeing everything good and beautiful. So, Madam, I support this Budget. He is too old to see beautiful things. He is habituated to see dirty things.

Second thing, Madam Vice-Chairman, he said that modernisation was artificial. I do not know what is artificiality in modernisation. If there is anything artificial in modernisation, if there is anything artificial in creation of new order, new machine, then, I do not know what the meaning of modernisation is.

Another point he has raised is that everything was coming from the election point of view. Previously they were saying that we were going to hold general elections. For the last

one year they were making the propaganda that we were going to hold elections. Now the Parliament session has started. The Budget has come. They say that this Budget has been prepared from the election point of view. Though they feel that this Budget is dirty, he says that this Budget has been presented from the election point of view. While speaking bad about this Budget, he entirely agrees that this Budget has been presented with a very good vision.

Madam Vice-Chairman, I would like to state in this House that the railway is the main source of communication in this country. It links. It has got a strong bondage connecting south, north, east and west. It is just like the strong bondage of Mahatma Gandhi, Gurudev Rabindranath Tagore, Jawaharlal Nehru, Rajaji and Kamraj.

Madam Vice-Chairman, the railway is the poor man's conveyance. In the entire country the poor man earning very less, the man who is below the poverty line, can travel very comfortably by the railway. The railway is symbolic of the Indian culture. When you go to any railway station, Bombay, Delhi, anywhere, you will find that persons from beggars to multimillioners are travelling by the same train. Though their classes are different, their destination is the same. So, from that point of view, the railway is the main source of socialisation of the cultural system and economic system of the country, and it would be to exaggeration to say that.

The budgeting process of the railways and the separation of the Railway Budget started from the year 1924-25. The railway is a very big concern. It is a big Government undertaking. It has got a separate budget. It has got a separate management. It has got a separate organisation. Last year our hon. Railway Minister has given the slogan of "safety, security and punctuality", and this year he stated at the end of

his speech, "Every tomorrow a better tomorrow". I am convinced by studying this Railway Budget that our hon. Railway Minister has tried to bring the Indian Railways on the proper track. He has tried his level best to improve the health of the Indian Railways. I am proud that Mr. Ghani Khan Choudhury, who has germinated from the revolutionary fertile land of West Bengal has tried to improve the age-old railways. Madam, the budget system has taken 60 years. The railway is more than 60 years old. After 60 years the railways must be re-born. What I mean to say is that there should be modernisation, re-laying of tracks and replacement of old tracks. So it is a vast challenge, a vast work and he is doing it very efficiently.

Madam, while presenting the Railway Budget, he has mentioned in his speech that the gross traffic receipts at current fares and freight rates are estimated Rs. 5,342.78 crores, which is Rs. 344.78 crores more than the Revised Estimates for the current financial year. The total working expenses add up to Rs. 5,037 crores. The net revenue is Rs. 305.78 crores. He has said: "This is not adequate to meet the dividend liability of Rs. 490 crores and the Development Fund expenditure of Rs. 58.36 crores."

Madam, Vice-Chairman, a very small increase in fares has been proposed in the Railway Budget. They have made a surcharge of Rs. 2 on II Class Mail/Express and AC chair car tickets above the value of Rs. 10...

SHRI SHRIDHAR WASUDEO DHABE (Maharashtra): Is it small for the poverty-line worker?

SHRI VITHALRAO MADHAVRAO JADHAV: I will come to that. I will suggest as to what should be done for the poverty-line workers. Now I am dealing with what he has done. On First Class and II Class AC sleeper tickets, the surcharge is Rs. 3 and on AC First Class tickets, the surcharge is Rs. 5. On season

[Shri Vithalrao Madhavrao Jadhav]

tickets, the surcharge will be Re. 1 and Rs. 3 per ticket in Second Class and First Class respectively. But one thing I do not understand, and I will make a request to the hon. Railway Minister about it. The price of the platform ticket is being raised from 50 paise to one rupee. I request the hon. Minister that it should be maintained at 50 paise because it will become very difficult for the persons who have to go to the railway station to give a send-off to their relatives. So I request the hon. Railway Minister to reduce it to 50 paise.

Then he has reduced the freight rates and the reduction ranges between 5 per cent and 33 per cent. So the additional annual revenue from Passenger and Coaching traffic will be Rs. 104.22 crores and from goods traffic Rs. 10 crores, making a total of Rs. 114.22 crores, leaving an uncovered balance of Rs. 70 crores. He has, however, balanced the budget by carrying this over to the deferred dividend liability account.

The second thing, Madam, is that by the introduction of new science and technology, our hon. Railway Minister has made a lot of progress. Well, I do not say it is a lot of progress, but the process of progress has been started. There is fast electrification on the railways. So there is introduction of new science and technology. Then the microwave system is also being introduced very fast. Then there is the introduction of new coaches and wagons. In the Sixth Plan about one lakh wagons were to be manufactured. Now they have changed the target and it has come to 77,000 wagons. But we expect that 72,000 wagons will be manufactured in the Sixth Five Year Plan. Then there is introduction of fast trains on routes like Bombay-Calcutta, Delhi-Madras and so on. Madam, with the introduction of these fast trains, we can very well say that the distance between the large cities has been reduced. And

so the cultural bonds are becoming more and more powerful.

Considering the results of 1982-83, the year closed with a surplus of Rs. 118.31 crores as against the anticipated surplus of Rs. 75.10 crores, or what was envisaged in the Revised Estimates. We have stepped up the contribution from revenue to Depreciation Reserve Fund from the low level of Rs. 350 crores in the previous year to Rs. 556 crores. Then there is a terrific improvement in passenger facilities. In freight operations the railways have attained a peak loading of 228.78 million tonnes of revenue earning traffic. In terms of net tonne-kms the total tally of freight will be 167.78 billion, and passenger kms 226.9 billion, that is marginally higher than the 226.12 billion anticipated at our revised estimates stage. Then the railways have given a concession in freight charges to the extent of 10 per cent for the fertilizer traffic between 300 and 500 kms. Now after the re-assessment the surplus revenue earning traffic is proposed to be fixed at 230 million tonnes. This is still higher than the best ever loading achieved last year. There has been a drop in passenger traffic; passenger numbers have dropped but passenger kms have not gone down. The decline in the traffic has depressed our earnings substantially from Rs. 517.5 crores to Rs. 5024 crores.

Of this the drop in goods earning will be Rs. 114.19 crores and in passenger earnings Rs. 38.45 crores. Making allowance for Rs. 30 crores, the value of concessions announced, the drop in passenger earnings will be Rs. 10.95 crores and the net drop in earnings from goods traffic will be Rs. 84.19 crores. The drop both in the earning of passenger traffic as well as goods, traffic is due to the social-economic aspects such as the grant of interim relief to staff, sanctioning additional instalments of dearness allowance, increase in prices of fuel, upgradation of posts, more than the normal breakages due to floods, etc., more intensive patrolling

of tracks, and in trains so on, totalling about Rs. 292.50 crores and pushed up our working expenses from Rs. 3488.27 crores to Rs. 3676.00 crores even after applying a cut of 3 per cent over the budget estimates. Though a drop was shown in earnings they have kept up the extra expenditure on various facilities and concessions to the railway staff; otherwise, before the declaration of concessions the drop would have come to only about Rs. 112 crores. Considering the extra facilities and the expenditure of Rs. 292.50 crores, the railway might have earned Rs. 180.81 crores surplus over the last year. It is a tribute to the resiliency of the system that in spite of these severe adverse trends the operational results show a net revenue of Rs. 338.50 crores. We have introduced this year 100 new trains, 12 long-distance trains, 12 trains diesellised, 237 trains speeded up, 40 new trains in the suburban areas have been introduced. Is this a small achievement? My friend, said, nothing has been done. Is this a small achievement? And it is done for the convenience of the people. Then, 18 new electrical multiple units are being put into service. The five-over between Mandra and Khar on the Western Railway connecting Central and Western Railways has been opened this year. There is a considerable reduction in the number of accidents. Last year, in 1982, the number of accidents was 645 and this year, in 1983, it was 539. The decrease in accidents is 8.2 per cent. Then there is a very important question. I want to suggest what new things should be done. There are 19 new conversion projects going on in our country and 46 new lines are being laid; 46 broad gauge lines are being constructed. There are 19 conversion projects. For these projects Rs. 648 crores are required and for laying new lines Rs. 1000 crores are required. But due to the constraints of funds we did not take up those lines. Then, a very important problem of my area comes. So far, in the last two years, in every Budget speech I

demand that. That is about the conversion of Manmad-Parbhani-Purli metre gauge into broad gauge. For four or five years this project is going on. Last year a very meagre amount of Rs. 1 crore was provided. Now, this year there is no mention of our demand about Adilabad-Mudkhed-Parbhani. But for the project originally sanctioned for Manmad-Parbhani-Purli they have provided Rs. 4 crores. I would like to state in this House that in the month of November 1983, the hon. Planning Minister and the hon. Railway Minister were there at Mudkhed. They have opened a new office and they have publicly stated now that this line is sanctioned and this work will go on. But when we saw this year's Budget, there is no provision for that.

AN HON. MEMBER: Now, you realise how... (Interruptions)

SHRI VITHALRAO MADHAVRAO JADHAV: Let me complete. You can take your turn.

Madam, there is very great unrest in the region. It is not a question of Manmad or Mudkhed or Adilabad or Parbhani. It is a question relating to 8 million people of this backward area, the Marathwada region. I have demanded in this House that this work should be speeded up and in this year's Budget Rs. 10 crores should be provided. I again request the hon. Railway Minister to increase this provision from Rs. 4 crores to Rs. 10 crores, and to include the project of Adilabad-Mudkhed-Parbhani as the hon. Railway Minister and Planning Minister have publicly declared at that place.

Another thing is that though I belong to Maharashtra, I would also like to refer to a demand in Uttar Pradesh. I have learnt that the Varanasi-Bhathni metre gauge conversion to broad gauge was sanctioned and budgeted in 1980.

[Shri Vithalrao Madhavrao Jadhav]

Uttar Pradesh, being the biggest State of India, which has provided leadership for the national freedom struggle and for the development of this under developed country in the form of late Pt. Jawaharlal Nehru and our esteemed Prime Minister, Smt. Indira Gandhi. (Interruptions) Eastern U.P. is as backward as Marathwada region of Maharashtra State. It is the land of freedom fighters and hutatmas. Gorakhpur division consisting of four districts, Varanasi division five districts, Faizabad division 6 districts including Sultanpur. It constitutes 15 most backward districts of Eastern U.P. having population of 5 crores, equivalent to the size of Maharashtra's population. Due to the severe poverty the population is being transferred to Bombay, Calcutta and other parts of the world like Singapore and Fiji and to the developed countries of the world. The fertile land of Eastern U.P. is in need of communication network for its development.

From that point of view, under the leadership of Smt. Indira Gandhi the Varanasi-Bhatni metre gauge conversion to broad gauge, this project is sanctioned and budgeted in 1980. This will join Gorakhpur and Varanasi division by converting 162 km. metre gauge into broad gauge by which 9 districts of Eastern U.P. will be benefited. It requires Rs. 15 crores of budget provision. The people of the region and the eminent Congress leaders demanded Rs. 15 crores for this project's work for 1983-84. The conversion work was to be completed up to 1984, but yet only Rs. 8.76 crores was spent till today and there is a lacuna of Rs. 7 crores for this project. If the remaining amount would have been spent on this conversion project of metre gauge to broad gauge, the people of the backward region would have been benefited and the new potential would have obtained for its industrial and agricultural development. Unfortunately, it is not done so far.

Therefore, it is requested to increase the amount on this work and give justice for the development of this economically backward area of Uttar Pradesh.

Coming to the problems of my region, Madam, as I have been demanding in this House for the last two years, there is the Ahmadnagar-Purli-Nanded project. There is no railway communication between the two districts, neither metre gauge nor narrow gauge nor broad gauge. (Interruptions)

SHRI DIPEN GHOSH: What has the leadership done for that area?

SHRI VITHALRAO MADHAVRAO JADHAV: I am demanding from my leadership and not from you. There is a demand for Ahmednagar-Puruli-Nanded line. There is another demand for Ramagundam-Nizamabad-Karurwadi line. This is the line which was sanctioned at the time of the Nizam Government. After Independence, that line has been put up to Nizamabad. I draw the attention of the Railway Minister to please at least sanction the survey of that line, i.e. Ramagundam-Mukhed-Purli-Karurwadi line. There is no broad gauge in Marathwada region. There are no communication facilities, such as roads. There is a demand for a line from Sholapur-USmanabad, Aurangabad and Jalgaon.

There is a big temple of Lord Vithala in Pandarpur. My name is also Vithala. I was born on the same day as Lord Vithala is born. About 10 lakh people from different parts of the country come to visit this temple. There is no communication. The Chief Minister has stated two days back at Sangli that Miraj-Latur Road-Nanded-Nagpur line should be converted into broad-gauge. It should go via Nanded and Nagpur so that the people from all over the country who go to Pandarpur might get this facility. Our Prime Minister, Madam Indira Gandhi, also visited Pandarpur to wor-

ship Lord Vithala. At that time, she also assured that this conversion to broad gauge will take place. No action has been taken up to now.

From my region, now I come to the progress of the Railway in our country. There is the microwave communication system in India and 13,725 route kilometres of this line have been supplied by the microwave system of communication. I am sure that it is a big achievement of our Railway Ministry. The second thing is that there are some new projects of electrification. In all the 9 zones of our Railways 4095 route kilometres are now under the process of electrification. I am very proud to say that the Indian Railways is Asia's largest railways. It has got a total length of 61,385 kilometres. It is next to the Soviet Union in the world. It has got 15.8 lakh permanent employees. At the time of Independence, we had 52,000 kilometres of railway line. Additional 8000 kilometres have been added. When we see the progress in other fields, it is not much. For example, agricultural production is three times more. In industries, the production has gone up by 10 times or by 100 times in certain cases. In the case of railways, only 16 per cent new line have been laid out. This is a very slow progress. I would like to suggest that we must have a separate plan for the railways. We must find out the economically backward and rural areas which do not have communication facilities and lay new railway lines there. (Time bell rings). We must have a permanent communication system. Unless we have communication facilities in the rural areas, we cannot progress further. We cannot bring our people from the rural areas above the poverty line.

There is only one Research and Development Wing at Lucknow. Railways is a very big concern. There are 9 separate zones in it and there is only one Research and Development Wing. I suggest in this House that each zone should have one Research and Development Wing so that

the modernisation of our railways can take place. I have seen in Japan that there is the fastest train, the Bullet train. We have got the Rajdhani here. Our Research and Development Wing has made some progress to design the coaches which can sustain to the speed of 132 KMs for the broad-gauge and 124 KMs for the metre-gauge. And again it is necessary that we must speed up our trains. We must reduce the time. By increasing the speed we can reduce the time and we can save important manhours which are being wasted in the Railways. Another thing is that there is a line of 61,000 KMs. With double lines, side-lines and yard-lines, the total route kilometres are 1,05,106. And about electrification, by 1955, only 388 KMs line was electrified. But today we can find that the total electrification of lines, including double-lines, side-lines and yard-lines is 14,448 KMs. By the application of new sciences and technology, we can increase our speed and we can have better railways. I hope that I have covered most of the points on the Railways. I will say, as our esteemed friend, the Defence Minister of the Soviet Union, Mr. Ustinov has come and there is a very famous Communist song, that 'we shall overcome; we shall overcome...' (Interruption)

SHRI DIPEN GHOSH: This was sung by...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI-MATI MARGARET ALVA): Everybody can sing it. Don't worry.

SHRI VITHALRAO MADHAV-RAO JADHAV: So, whatever difficulties are there, a day will come when we shall overcome. We shall put in all our efforts for the development of railways. And whatever new lines and conversion projects I have suggested, I hope they will be completed. And top priority should be given for this Manmad-Mukhed railway line which goes through my area. And I have suggested broad gauge from Varanasi to Bhatni. Both

[Shri Vithalrao Madhavrao Jadhav]

these projects should be completed as early as possible. I am again thankful to you, Madam, for giving me an opportunity to speak on this.

SHRI SUKOMAL SEN (West Bengal): Madam Vice-Chairperson, while I rise to speak on the Railway Budget 1984-85, I have a strong feeling that whatever might be said by the hon. Railway Minister, whatever might be said by the speakers of the ruling party, this Budget of 1984-85 does not actually represent the intention of the Railway Minister or the Government because the Minister's eye, the Government's eye is on the next election. So, this Budget is actually an election-oriented Budget. We know that they want votes. But the real intention of the Government or the Minister will actually come out after the election is over. While I am saying so, I do not mean that Budget has not imposed any additional burden on the passengers and the public. This Budget itself has imposed a lot of burden on the passengers, on the poor people. But I feel that, maybe, comparatively the burden is lesser this time. But why it is lesser, what was the amount of burden during last few years and what will come after the election is over, that is my concern. I feel that during the last three years, if I do not take the figures of the previous years, even if we compare this year's Budget with the last three years, we find that for the last three years, the passengers of all classes have had to pay more while travelling, particularly I am confining myself to the travelling public and the second class. I find that in 1980-81, a ten per cent surcharge was levied on the second class. In the following year, in 1982-83, the fare was increased by 2.5 paise to 5 paise for every slab of 5 KMs of journey, depending upon the length. And the minimum fare was raised from 50 paise to 70 paise. Then we come to 1982-83. Here we find that the fare was again raised and in the second class we find that

the fare where it was Rs. 19.50 for a journey of 400 k.m. it became Rs. 22.00 for a journey of 400 k.m. and where the fare was previously Rs. 47, it was raised to Rs. 52. Last year also there was a severe hike in the fare structure of the Indian railways. Not only that, Sir. The minimum fare was also raised to Rs. 0.80. So, Sir, if you compare this Budget with the last two years' Budgets, you will see that there has been a continuous process of hike in the railway fares and also in freight charges. Now, this year the Railway Minister has claimed that this is a balanced budget. Balanced, yes, so far as the elections are concerned. But the balance will be tilted when the elections will be over. This is my assertion, if they come to power.

Then, Sir, in this Budget Speech the Minister has claimed that they are crusading for giving amenities to the travelling public, crusading against corruption. He has used the word 'crusading' and so many other strong words in order to show his intention that the Ministry is dedicated to the welfare of the travelling public. I will now deal with this point.

Madam Vice-Chairman, what are the benefits that have been extended to the travelling public, what are the amenities? I find that in this Booklet, Indian Railways Year Book 1982-83, it has been claimed that railways are concentrating more on long-distance passenger traffic as against short distance which latter can be more economically carried by road transport. To hide their own faulty policies now they say that the railways are more interested in long-distance passengers than in short distance passengers. Now, while this is being asserted in the Year Book, I find that in the speech of the Railway Minister he says: "There has been a drop in passenger traffic too. However, the fact that the numbers have dropped more sharply than the passenger kilometres indicates that the drop has been mainly in respect of

short distance passengers. This is not an unwelcome development and is in accordance with our policy in this regard." It means that the railways are not meant for short distance passengers as they have to travel by bus or other vehicles and not by the railways. So, it is not an unwelcome development. In the next paragraph the Minister laments and says "The House will recall that when announcing concessions in freight and fare proposals while replying to the general debate last year, I had hoped to make good the resulting shortfall by carrying additional traffic." It means that in the last year's budget the Minister expected additional traffic. But the Minister says: "This has not come about." Then which is true? This lament over fall in traffic, is it true? Or the Minister's statement that there has been a drop in the case of short distance passengers and this is not an unwelcome development, is it true? In the Indian Railways Year Book the Minister says that they are concentrating on long distance passengers and not short distance passengers. Which of these things is correct, I do not understand. I feel everything has been modelled against the poor passengers. In fact, the Railway Minister's policy is such that every year by raising the fare structure, he is hitting hard the common passengers. These short distance commuters, who are these people? These people are office goers, wage earners, poor people who travel for short distance for various purposes. These are the people who have been most hard hit. These people have been hit hard in the previous years' budget as also in this year's budget. I find that while the railways is losing traffic due to unwise hike in the fare structure, it has not learnt any lesson from that. This year also I find that the Government has imposed a surcharge on all the passengers excepting the passengers who travel in ordinary second class. It means, ordinary people will have to pay more for travelling by railways.

If the Railways are not interested or are less interested in short-distance passengers, where will these people go? Road transport is not well-organised in our country; it does not have the capacity to carry all the travelling public. Rail travel is the only means for the poor people and that is why everybody in the country travels by the railway. If you go to the Western countries or to any Asian country, you find rail travel is the cheapest means of going from one place to another. But here, the things are going in the opposite direction. Rail travel is becoming costlier and at the same time there is no other alternative means which may be capable of carrying all the passengers. I think it is a wrong policy of the Railway Ministry to follow.

Now about freight. The Government claims that they have allowed concessions in freight rates on a number of items. If you take last year's budget and that of earlier years, you find that freight charges have been increased. By this increase of course, the Government has lost some goods traffic and they say this loss is due to shortfall in goods traffic in the core sector, like iron and steel, coal etc. And this year they have allowed some relief, in certain items. But my point is, while this concession in some items is welcome, whether this relief will be passed on to the ultimate consumer. Our experience shows that the business community, the traders, the industrialists, will be pocketing these concessions and will not allow it to pass on to the consumers. This way, the ordinary people, the consumers, are losers. On the one hand you impose surcharge on tax, on the other hand whatever concessions you allow on certain items, the ordinary consumer does not get the benefit and the relief goes to the pockets of the business community. That is why there is public resentment against this budget; but

[Shri Vithalrao Madhavrao Jadhav]

the trading community and their organisations, like the Federation of Indian Chambers of Commerce and Industry, have hailed this budget because it is in their interest. So, this budget serves the interest of monopoly traders and business community and not the poor or the common people.

Now, I come to other amenities. Let us take overcrowding in trains. There is need to reduce overcrowding in the suburban trains. But in effect, we find that overcrowding is the perpetual phenomenon and the Government has not been able to reduce it, whether on the suburban trains or the long-distance or short-distance trains. But the Government boasts in its report that for reducing overcrowding, they have added new 18 EME coaches and 54 other coaches have been replaced. In such a vast country, particularly in the metropolitan cities like Bombay, Calcutta, Madras, where lakhs of passengers travel daily in these trains like cattle, what is this amenity you are providing by adding just 18 EME coaches? What is this relief? In this connection, various committees had been formed. There was a committee on coach augmentation which recommended increase in the number of coaches on the passenger trains, particularly the suburban trains. But I find that the Railway Ministry does not pay any heed to the suggestions of this Committee. They are satisfied with the addition of only eighteen coaches. Overcrowding in the Railways has become a perennial problem. I find from the last year's report that in the suburban section, in the peak period, these coaches were carrying passengers to the extent of more than 500 per cent. This is as per last year's report. This year, we find that these coaches are carrying passengers to the extent of more than 600 per cent of their capacity. It was 500 per cent last year. It was expected to increase to 571

per cent. Now, this will be around 600 per cent. This is the extent to which these coaches are carrying passengers more than their capacity. This is the position. If the office-goers are to travel in such overcrowded trains, you can easily imagine what type of amenities are being provided to the ordinary passengers, what type of amenities are being dishied out to these people.

In the last year's report, we find that while the passenger km. has increased by 75 per cent, the number of coaches has increased only by 7 per cent. This year, we find that there is only a marginal increase in the number of coaches. The increase is not much. Therefore, the gap between the passenger Km. and the number of coaches remains almost at the same level, when compared with last year. In this way, we find that in regard to even simple things like this, the passengers are not given any relief.

Now, Madam, I come to catering. The Government is boasting about the catering services. In regard to catering, I find that the Railway Minister, in this House, for the last one year, has been saying that the Government is very much interested in improving the catering services. And he also said that they are going to set up a Catering Corporation, so that the responsibility in regard to catering will be taken over by a Government Corporation and it will be efficiently managed. But I find that this Catering Corporation is yet to come. Now, they say that for the Delhi Zone, they are setting up a, some sort of a, central catering organisation, which will cater a certain trains and certain base kitchens. But what is the position of catering in our trains? In fact, I do not know whether the hon. Minister takes meals in the trains or not. But we have to take meals in the trains. The poor people have to take meals in the trains. The meals are actually something which cannot be eaten. Inedible things are

being dished out as food for the passengers in the trains. Inedible things are being served in the trains, which you cannot touch even. Not to speak of eating, you cannot touch it even. Such things are being served and you claim that you are efficiently managing the catering services. This has been raised several times by us in the Railway Consultative Committee meetings. The stock reply given by the Railway Minister, by the Railway officials, whenever we raise this question, is that so much of efficiency they are showing in the catering services, so many things are being done, hygienic food is being served, prepared and served, officers are visiting the base kitchens, everything is being looked into and that, therefore, there is no question, there is no reason for concern. But we know that the quality of food which is being served on the prestigious Rajdhani Express trains is deteriorating day by day. This is what we find. (Time bell rings) Madam, we have 45 minutes.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI-MATI MARGALET ALVA): There are two names from your party.

SHRI SUKOMAL SEN: I will continue for half-an-hour. The rest of the time you can give to the other Member.

As I said, the Railways could not advance even an inch in regard to improving the catering services. Therefore, the claim that they are extending so many amenities to the passengers is a hollow claim.

Then, Madam, about security. One and a half years back, Mr. Ghani Khan Chaudhuri took over as Railway Minister. At that time, he gave a slogan, security, punctuality and so on. When we travel on the railways, we find that this slogan is there in every station. Punctuality. I will come to the question of security later on. Whenever we ask about punctuality figures, the Railway Board dishes out some figures, that it was 85 per cent in a particular year, that it increased to 87 per cent next year and that it will touch 88

per cent in the subsequent year and so on. How they calculate these figures, I do not know. Take, for example, the prestigious Rajdhani Express trains which run between Bombay and Delhi and between Calcutta and Delhi. What is the punctuality ratio? We often travel in the

Rajdhani Express. Most often, 4 P.M. very often, these trains run late.

So, if Rajdhani Express itself runs late, then how can you claim that other trains are running on time? In fact, punctuality remained a slogan only; it is not implemented.

Now I will come to safety, security, etc. The Minister's speech and these reports claim that accidents have come down. I also find from the report—A Review of Accidents on Indian Government Railways—and, in fact, the figures show, that the number of accidents have come down. But is it a matter for complacency—that accidents have come down? Now, even if they have come down, you will find that in 1982-83 the total number of railway accidents was 797, about 800. So, 800 accidents occurred during last year. Is it a small number? It is not a small number. Our performance may be the worst previously, and if you compare it with the worst performance and claim that we can be complacent about accidents, then I think railway passengers will be waiting for something more disastrous. I find that most of the accidents took place due to derailment. Out of 797 accidents, 653 were due to derailment. Madam, this causes me much concern. Why these derailments? Derailment means that the entire system of the railways is going to derail because, if we look into the reports of the various committees set up for looking into the functions of the railways—so many committees have been set up—anybody will be simply alarmed at how we are not meeting with death and it is sheer accident that we are not meeting death. The rolling stock position, the track position, the signal position—everything—is in a mess. So,

[Shri Sukomal Sen]

Madam, though the number of accidents have been reduced to a certain extent, there is no room for complacence. I think two years back the Railway Reforms Committee published a report. Before this Committee, so many committees were set up—the Kunjru Committee, the Wanchoo Committee and so on—and all these committees investigated into the causes of railway accidents and made recommendations as to how to minimise, reduce, the accidents. But what has the Government done? The latest Railway Reforms Committee stated that “the Government has studied reports of the various Accident Inquiry Committees” and concluded that “the recommendations have not received the fullest attention they deserved.” What a horrible thing that so many committees were set up for investigating into the causes of accidents and the findings of the committees have not been implemented! Then where do we stand? So, the Government is not paying attention to the recommendations of the committees but they are shouting the slogan “Punctuality, safety and security.” Then the Committee goes on: “A number of recommendations of the previous Inquiry Committees have remained unimplemented. In a number of cases directions have been issued by the Railway Board or the zonal headquarters but action has not been taken in the field.” What an alarming thing! Directions are being issued to the zonal railways but those are not being implemented by the zonal railways, even direction of the Railway Board. It is something strange. The Committee again goes on:—

“The Committee considered that safety standards cannot be improved unless a serious effort is made at all levels to implement the recommendations.”

Madam, these are quotations from three reports—only a few quotations; I do not want to go into the entire reports: they are voluminous. I feel

that unless these Committees’ recommendations are implemented, we cannot claim that our railway journey is going to become safe. Now something about renewal and other things. Track renewal, replacement of coaches and other things are pending. Now, Madam, the Railway Reforms Committee has calculated that even if the existing capacity of production of coaches is fully utilized, at the end of the Sixth Five-Year Plan it will leave a balance of 12,000. It means that 12,000 coaches are yet to be replaced or renewed. These are some of the salient features of the different Committee reports. I find that this Government does not pay attention to implementation of these reports. So we cannot be sure that the Railway Ministry is actually looking into the question of safety of the railway passengers seriously.

Now Madam, about the expansion programme. The Railway Ministry claims that they have undertaken an expansion programme. I will come to that. What is the expansion programme? What is the total outlay? What is the Plan outlay. We find that this year Rs. 1650 crores have been earmarked as the Plan outlay. We find that this falls short of what is needed. For example, in 1983-84, the Ministry asked for Rs. 1642 crores, but the actual was close to Rs. 1442 crores. Now there has been across-the-board cut of expenditure of 3 per cent, as envisaged by the Centre. The allocation for 1984-85, as per the report, is Rs. 1650 crores. Madam, in terms of replacement of worn out assets, it means that the shortfall in target is 1680 coaches, 28,000 wagons. 5,000 kms. of track renewal and 9,000 kms. of track electrification. When these are the pending items, how can we feel that the Railway Ministry is actually serious about the expansion programme? I find that in respect of expansion the performance of the railways is getting poorer and for the next year the promise is very bleak. So this Railway Budget is actually working to the disadvantage of the travelling people.

I find that even the existing capacity is remaining idle. I can give you one example. If you take the Chittaranjan Locomotive Works, which produces electric locomotives, you will find a pitiable condition of the workshop. When it was established, there were big promises made. Now a few years back it stopped production of steam engines. It has started production of electric engines. What is the production? If you go through the report, you find that it is in a pitiable state. I find from the report that CLW is producing..... I am not quoting because it will take a long time. My point is that CLW is simply remaining idle. Many of the workshops are not working to their full capacity. In place of producing engines in that institution, we find that last year 16 engines the Government was going to import from other countries. So this is the actual performance as we find in respect of our Railway Ministry.

Another point—and I will conclude—is about some of the projects in Bengal.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI-MATI MARGARET ALVA): You are leaving no time for your next speaker.

SHRI SUKOMA SEN: Madam, Mr. Ghani Khan came to power about a-year-and-a-half back, 18 months back, in the Railway Ministry, he announced very loudly that Calcutta could get the circular railway within six months. That was the prime demand of the people of Calcutta. That was the announcement of the Railway Minister. Then many people smiled and laughed. And one of the Ministers of the West Bengal Left Front Government very mildly told, "Within six months it is not possible. It is welcome if the Minister will do it. But within six months it would not be possible." The next day Mr. Ghani Khan announced, "Why six months? I will do it within three months." Three, six, eighteen months have elapsed. Now the Minister has

revised his opinion. He says that by six months he meant that it would be six months from the day of the beginning of the project. How ridiculous is the position of the Government of India! Now in this Budget we find an amount of Rs. 5 crores earmarked for the circular railway. So, Rs. 5 crores might be spent within six months. That is a different thing. But will he give the circular railway to the Calcutta people by that? So, everything is farce.

I ask, "What is the necessity of the demagogy?" You place the plain facts to the people saying, "This is my capacity. I will do this or do that." But you are making a demagogy and befooling the people. But the people are not so foolish to be fooled by the Minister in this way. So, the circular railway has remained a dream for the Calcutta people. I do not know what these Rs. 5 crores are going to give to the people in the matter of the circular railway.

Then the metro railway is in a horrible mess. I do not know what the Minister is thinking. Once upon a time we were told that the metro railway in the first phase would be opened from the Park Street to Rabindra Sadan.

Then there was a great noise. What is the use of opening this one kilometre?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI-MATI MARGARET ALVA): You have exhausted half-an-hour.

SHRI SUKOMAL SEN: In the last Consultative Committee meeting it was said that it will not be from Rabindra Sadan, but that it will be opened from Midan to Bhawanipur. And then they say it will be from Esplanade to Bhawanipur. Which is correct? Is it a matter for joke? Will the people be taken for a ride? What

[Shri Sukomal Sen]

is this? The Government should come out with the real state of affairs, saying that the metro is in such a condition, and that it will not be opened. But you are trying to joke with the people. It is a cruel joke with the people of Calcutta who are suffering from great over-crowding.

Now the last point about the staff relations. What will the railways do if the staff relations are not good if you cannot maintain industrial peace? I will not go into many things of it. If I do so, it will take one or two hours. What is your policy towards staff? You recognise certain unions and you do not recognise certain others, and you are going to victimise people and you retrench people. Last year, in 1981 the loco-running staff were demanding 10-hour duty. But it was not implemented. The railway is a welfare organisation. But in the same organisation you could not introduce 10-hour duty for the loco-running staff. For that they went on strike. After the strike what is the result? Dismissals under rule 4(2) are 610. Premature retirement, 582. Break in service, 7,500. Reversions, 1050. Other penalties, 601 cases, and major penalty charge-sheets, 401 cases. So, the lifeline of the railways, that is, the loco-running staff, have been cowed down. Hundreds of them are under dismissal, suspension; hundreds are being charge-sheeted. And you are saying that you are maintaining industrial peace in the railway administration and that you are doing so many things for the benefit of the staff. So, I request the Ministry to think twice while they claim about the success. I find that the Railway Minister's speech, the entire budget is actually a hoax; it is nothing but a hoax. So I oppose this budget, with these words, I thank you.

श्रीमती रतन कुमारी (मध्य प्रदेश) :

माननीया उपसभाध्यक्ष महोदय,
1984-85 के रेल बजट पर अपने विचार
अत्यन्त संक्षेप में रख रही हूँ। आशा

है कि रेल मंत्री महोदय इस पर ध्यान
देंगे।

मध्य रेल के जबलपुर मंडल के अंतर्गत
अभी कुछ दिन पूर्व कटनी के पास
कलिंग एक्सप्रेस का डिब्बा जल जाने से
यात्रियों की मृत्यु होना, जबलपुर यार्ड
में शंटिंग के समय व्यक्तियों का घायल
होना और लगरगवां के पास गाड़ी का
टकराना कुछ ऐसी घटनाएँ हैं जिन्हें अनदेखा
नहीं किया जा सकता। मंडल रेल प्रशासन
जबलपुर को अपने अधीनस्थ कर्मचारियों
में तालमेल बंटाकर कर्तव्यनिष्ठा की
भावना बढ़ानी होगी। मेरा सुझाव है कि
इन दुर्घटनाओं की निष्पक्ष जांच एवं
कार्यवाही के साथ ऐसी व्यवस्था भी की
जावे कि दुर्घटनाओं की पुनरावृत्ति न हो।

महोदय, जबलपुर महानगर की
सुरक्षा संस्थानों में काम करने वाले
कर्मचारी और विद्यालयों में पढ़ने वाले
विद्यार्थी जबलपुर नगर में आवास व्यवस्था
की भारी कठिनाई का सामना कर रहे
हैं और इसलिए वे अपना निवास जबलपुर
से कटनी तक रेल किनारे बसे हुए छोटे-
छोटे नगरों में बनाए हुए हैं। उन्हें अपनी
इयूटी पर और शिक्षण संस्थाओं में समय
पर पहुंचने में बहुत अड़चन होती है।
यही बात हाई कोर्ट और दूसरी अदालतों
में आने जाने वाले लोगों की है। अतएव
मेरा सुझाव है कि कटनी जबलपुर के बीच
लोकल ट्रेन चलाकर इन्हें सुविधा प्रदान
की जावे। इसी प्रकार कटनी और उद्योग
नगरी कैभोर के बीच भी लोकल ट्रेन की
व्यवस्था की जाए। इससे वहाँ के नागरिकों
को सुविधा के साथ-साथ बच्चों को कटनी
में शिक्षा दीक्षा हेतु सहूलियत प्राप्त हो
सके। कटनी और कैभोर के बीच माल-
गाड़ी के आवागमन हेतु रेल पथ है।

जबलपुर नगर के कछपुरा में माल-
गोदाम का निर्माण तथा प्लेटफार्म क्रमांक
1 को आइलैंड फार्म में परिवर्तित किए

[श्रीमती रत्न कुमार]

जाने से जबलपुर स्टेशन पर मालगाड़ियों की भीड़ और दुर्घटनाओं को बचाया जा सकेगा।

न्यू कटनी जंक्शन यार्ड में कटनी और न्यू कटनी जंक्शन को जोड़ते हुए मौजूदा डाउन लाइन के समानांतर एक अतिरिक्त लाइन की शीघ्र व्यवस्था करने से दुर्घटनाएं टाली जा सकेंगी।

झुकेही तथा मेहर, चूना सीमेंट के प्रमुख लदान स्टेशन हैं जहां से माल भारत के कोने-कोने में भेजा जाता है। अतएव झुकेही से मेहर, सतना, मानिकपुर तक रेलवे लाइन का दुहरा किए जाने का जो प्रावधान बट में किया गया है वह सराहनीय है। इस कार्य में गति लाना आवश्यक है ताकि वेगनों का आवागमन बढ़ जाए जिससे रेल विभाग की आमदनी भी बढ़ जाएगी।

रीवां मध्य प्रदेश का एक प्रमुख संभागीय मुख्यालय है। इसे मुख्य लाइन से जोड़ने की मांग अनेक वर्षों से की जाती रही है। रेल मंत्री महोदय ने रीवां को मुख्य लाइन से जोड़ने हेतु गढ़ी मानिकपुर के रास्ते रीवां से सुल्तानपुर तक एक बड़ी रेल लाइन परियोजना को प्रारम्भ करने का संकल्प किया है। मेरा अनुरोध है कि रेल मंत्री महोदय इस संकल्प को कार्यरूप में परिणत करने का स्तुत्य कदम शीघ्र उठावें।

वस्तुओं के मूल्य घटाने के प्रयास हेतु रेल मंत्री महोदय ने पार्सल ढुलाई की दरों में 10 प्रतिशत से लेकर 33 प्रतिशत की कमी प्रस्तावित की है। यह 20 सूत्री कार्यक्रम के अनुरूप है और व्यापारियों ने यदि ईमानदारी का परिचय दिया तो आम उपभोक्ता लाभान्वित होगा। देश में खाद्य उत्पादन को बढ़ाने के लिए हमारी प्रधान मंत्री अनेक महत्वाकांक्षी योजनाएं चला रही हैं। रेल ढुलाई

भाड़े में कमी की किसी भी सूची में उर्वरक, कीट नाशक दवायें और सुधरे हुए बीज देखने को नहीं मिले। मेरा सुझाव है कि इनकी ढुलाई पर भी 33 प्रतिशत छूट देकर किसानों को प्रोत्साहित किया जाना चाहिए। इसी प्रकार नशीली दवाओं, नशीली सिगरेट, बीड़ी आदि पर जब छूट दी जा सकती है तो हर घर में नमक की तरह प्रयोग में आने वाली हल्दी की फुटकर ढुलाई पर भी छूट देने हेतु रेल मंत्री महोदय को विचार करना चाहिए। "भाड़ा-देय अथवा भाड़ा देकर" बुक किया गया माल सही समय पर सही स्थिति में यदि गंतव्य स्थान पर पहुंचा दिया जाए तो रेलों के बजाय ट्रकों द्वारा माल भेजने की बढ़ती प्रवृत्ति को रोका जा सकेगा। अक्सर शिकायतें मिलती हैं कि रेल के डिब्बों में पानी रिसने से या माल के पार्सलों और बोरों को लापरवाही से पटकने के कारण काफी नुकसान होता है जिसकी भरपाई करने में रेल प्रशासन को बहुत हानि होती है। भेजे गये माल का वेगन रास्ते में खराब हो जाने से महीनों माल गंतव्य स्थान पर नहीं पहुंच पाता। ऐसा कुछ प्रबन्ध किया जाये कि माल पाने वाले व्यक्ति को यह ज्ञात हो सके कि भेजा गया माल किस स्टेशन पर किस कारण से रुका पड़ा है और कब तक पहुंचने की आशा है।

रेल मंत्री महोदय ने माल की चोरी रोकने के लिये रेल सुरक्षा दल के साथ-साथ रेल कर्मचारियों को भी सचेत किया है। इसके साथ-साथ रेल कर्मचारियों की पदोन्नति तथा अन्य सुविधाओं की ओर विशेष ध्यान दिया है इससे निश्चय ही सभी रेल कर्मचारी अपने कर्तव्य के प्रति जागरूक रहेंगे।

जिस अनुपात में रेलों में काम आने वाले कोयला, डीजल, बिजली, लोहा

इस्पात, सीमेंट, चूना, लकड़ी आदि का मूल्य बढ़ा है उसकी तुलना में रेल किराया काफी कम रखा गया है। रेल भाड़े में तो और भी कभी की गई है। अतएव मेरी राय में रेल बजट का प्रस्ताव आम जनता को राहत देने वाला प्रस्ताव है जिसके लिये रेल मंत्री महोदय धन्यवाद के पात्र हैं।

SHRI R. MOHANARANGAM (Tamil Nadu): Madam Vice-Chairman, I am very glad that you have given me this opportunity to speak on the Railway Budget sooner than I expected. I did not expect my predecessor-speaker to finish so soon. Madam, Indian Railways are the second largest railways in the world and it is one of the biggest public institutions in our country. We have 1461 thousand Kms. of railway route and more than 7000 railway stations and millions of people daily travelling on the railways. In spite of all these things so many of our Members have spoken now criticising the railway administration and demanding this and that. While some have, of course, appreciated the railway administration, others have said that nothing has been sanctioned for their areas or for their States. As far as I am concerned, I am not going to charge the administration with so many things. In fact, with the meagre income they have, we have to see what they are doing and how they are doing. For the past several years we have been demanding so many things and they are also meeting some. But if you take the railway map and see the spread of railway lines on the map, on the southern side you will see only a small number of lines, laid sparsely, while on the northern side the map is full of railway lines, thickly laid. Last week they wanted an underground railway for Delhi. When we ask for conversion of our metre gauge into broad gauge, when we from the south ask for additional stations to be constructed, when we from the south ask for additional lines to be laid, they say they want an under-

ground for the capital of this country. No doubt, for the capital city we can spend some money but not to this extent. Even our Finance Minister, when presenting the Budget, and the Railway Minister, when presenting the Budget, say we have got these constraints, we have that, and so on. One thing I appreciate of the railway administration. When we write letters to the Railway Minister, within a week we get a reply saying we regret that we are not in a position to do it. In the past seven years we have been asking one thing: There are four main cities in the country including Madras. The population of Madras is increasing day by day. It was 20 lakhs only 15 years before; now it is more than 65 lakhs. Of course, friends like Dr. Malcolm Adiseshiah may say, no, no, it is only 59.8 lakhs. It is more than 65 lakhs now. I do congratulate you for having sanctioned two underground railways, one at Mambalam, in the heart of the Madras city, and one at Palvanthangal, from where I am coming. This has so happened. We came to know out of this meagre experience that unless and until we cry for more grant, we will not be sanctioned. Unless the child cries, the mother won't feed it. Likewise, we have learnt this and hereafter we are going to cry for this, that and everything.

Some Members have said that since there is going to be election by the end of this year, we have got a very good Budget, both Railway Budget and General Budget. Of course, once in five years we are facing elections. And every time when you are going to face the election our Budget is good. But what is the guarantee that we are going to have elections? Nobody is aware of it. Is it a fact or is it guaranteed that we are going to have election soon? I am not going to discuss all these matters.

What now I want to say, Madam, is that they have sanctioned merely Rs. 6 crores for the Karur-Dindigul railway line for the last three years. Not even in a single year, whenever the

Railway Budget was discussed on the floor of Parliament, the matter of Karur-Dindigul was talked to. Now, you have sanctioned Rs. 6 crores for the Karur-Dindigul railway line. Now you have again sanctioned Rs. 3 crores for this railway line. I would like to ask one specific question. The total estimate for the completion of this work is Rs. 40 crores. For the last three years you have sanctioned only Rs. 6 crores. Now, again, you have allotted Rs. 3 crores. Kindly tell me how many years shall we wait to complete this work—by the end of our term, or before the end of our next term, the Lajya Sabha term, or will it take 15-20 years? If you try to spend even Rs. 40 crores by allotting Rs. 3-4 crore every year, you will take 15 years for a small project like the Karur Dindigul project, which is nearly 200 miles away from our area, a place which links the backward area of the southern districts of Tamil Nadu, and which is also important not only from the point of view of passenger traffic but also for carrying goods from the north to the south. It is a very specific question. You should answer in how many years you are going to complete this Karur-Dindigul railway line. We started this in the year 1980. Four years have passed. We have spent only Rs. 6 crore. The total estimate is Rs. 40 crores. Now, if we spend like that, it will take a minimum of 15 years. The total estimate will then go up to nearly Rs. 100 crores. I do not know exactly the stage at which this matter stands at present.

Then, Madam, I come to Madras City. If I remember correctly, I think 56 years before the railway lines were constructed from Tambaram to Madras Beach. Nearly sixty years have passed. Thirty-two electric trains are there. Out of 32, 21 are in good condition. Out of 21, 15 are only running. Every three minutes a train is going from Tambaram to Madras Beach. Kindly take note of it.

Every three minutes a train is going from Madras Beach to Tambaram, from the sea-shore up to Tambaram. Unusually, and unfortunately, the railway line just divides Madras City into two parts as I have already told you on so many occasions. Persons staying in one part of Madras City have to cross the railway line only through railway gates, to go to the other part. Every one or two minutes we have a train. Fifty per cent of the total population of Madras City cannot cross the railway track so easily, because there is no other route for going from one place to the other. Almost all the offices are located in the northern part of Madras. We cannot go from the southern part to the northern part until and unless we have proper access. Therefore, it should be converted into broad-gauge if it is possible or a new line should be provided.

A Kerala Member wanted a coach factory to be set up in Kerala. I have gone through his speech. Since the Cabinet has joint responsibility, I am mentioning this. They say that if we have to start one more industry in the same place, then we will be expected to spend Rs. 40 to 45 crores. In some other place, the same industry will cost more than 100 crores of rupees. If this theory is applied to the Railways, there is already a coach factory there and if you want another coach factory in another part, why should you not start it just along with the existing coach factory at Preambur? You can provide employment for more than 5000 people with a meagre amount. We have asked for it and you have said that you would definitely consider this matter. How long are you going to consider this matter? We will wait and see. I think you will consider it favourably. You say that you do not have funds. That is a very good answer to tackle all the problems. I find that 7000 acres of land belonging to Railways is lying vacant. If you go through the railway tracks, you will find that on both the sides the entire land belongs

[Shri R. Mohanaragam]

to the Railways. You are not going to use this land even for 200 years. More than 500 huts have been constructed on railway land in Madras city. If you sell this land, you can get more than Rs. 500 or 600 crores. If you sell your land in Calcutta and other places, you can get Rs. 2000 to 3000 crores easily, out of which you can spend the money for development purposes. The land is lying vacant. It is not going to be used now. I suggest that you just have an enquiry into it in order to find out whether what I say is correct or not.

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

I would like to say something about our employees in the Railways. I have got some of my classmates in the Railways. Some of my friends are working in the Railways. It is really a very good Department. There was a time 25 years ago. If somebody said that he was working in the Railways, he had a good marriage market. "Oh! you are working in the Railways; then I will definitely give my daughter to you." Nowadays, if anybody says that he is working in the Railways, no father would come forward to give his daughter to him. If anybody enters the Railways as a clerk, then it is quite possible that he will retire as a clerk. In my State, if a person is a clerk and he reaches the maximum, then automatic promotion will be given to him. Here, even after reaching the maximum and having more than 25 years of service in the same category and spending most of his life for the benefit of your Railways that person is not given his due benefit and promotion. Is it not a shame on our part? The juniors get promotions because of so many references in the Railways. So, what I want to say is that even if you are not to provide promotion for the persons who have reached their maximum, at least you give the next scale of pay for the persons who have reached their maximum. That matter will have to be considered.

Then, Sir, whenever I go to the station, I see the porters. These porters are the condemned persons of the Railway society. There is no security, there is no increment and no scale of pay for those who work as porters. They have nothing. These porters, waiting for the trains to serve the passengers, are the last grade servants. They are the employees to the employees of the Railways. At least, Sir, devote some thought to these porters, and give some preference for their children whenever the children of these porters apply for posts in the Railways. Kindly provide some percentage of posts for the children of these porters.

With regard to passengers, my friend has said that they have increased the fares and everything. Yes, they have increased the fare. If you travel in the first class, you will find that most of the seats are occupied by the Railway officers and persons with higher scales of pay. But they have increased the fares for the second class, the season ticket, etc. What I want to say is that you are not going to earn as much income just by raising the fares for the season tickets and the second class tickets. So, I would request our hon. Minister to see what we can do for the benefit of these people who avail of the season tickets.

Finally, Sir, in most of the States, I find that the bus fares are somewhat lesser than the train fares. Instead of going by train, they go by bus because the minimum rate here is one rupee. So, they prefer to go by bus. There is a theory in economics. I am not a genius in economics like our Prof. Adiseshiah or our Finance Minister. But I know something about the fundamental principles of economics. There is some theory of increasing returns and diminishing returns. By increasing the fares, you are getting only the diminishing returns. Our income is reduced because you have increased the rates. You are getting only low returns.

SHRI DIPEN GHOSH: It is becoming counter-productive.

SHRI R. MOHAN ARANGAM: Yes. That is why it is better to have a minimum of 50 paise instead of having one rupee for a railway ticket, whereby we can increase our income.

Finally, Sir, the employees who are working in the catering establishments are very poor people. They are working there—some of them—for more than 20 or 25 years. Kindly have a thought for them. Show some sympathy to them. We should confirm them. They say that they are not the employees of the Railways. They are the employees of the contractors. They work for the contractors in the Railway canteens or catering establishments. And they are given very meagre salary—Rs. 60 or Rs. 100. Whenever you take these establishments under your control, you take these employees, confirm them and absorb them in your Railways.

So, Sir, if you just do all these things, I think, we can somewhat solve some of the problems in the Railways out of the meagre income. Out of this money, only do that which is most important. I would request you to give some thought to what I suggested and get more money allotted for our Tamil Nadu State, and you start new railway-lines and convert the metre-gauge into broad-gauge whereby we can do something good for the people who are completely dependent on the railways.

With these words, Sir, I conclude my speech.

श्री रामपूजन पटेल (उत्तर प्रदेश) :
उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने के लिए मौका दिया।

सर्वप्रथम मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने एक ऐसे

बजट को पेश किया है। इस बजट ने जहाँ एक तरफ जनता में आशा की भावना पैदा हुई है वहीं पर हमारे कुछ विपक्ष के नेतागण भी हैं जैसे लाडली मोहन निगम जी, जिन्होंने पहले ही निराशा की भावना व्यक्त की है कि कहीं चुनाव के बाद भाड़े न बढ़ा दिये जायें क्योंकि उन लोगों की भावना ऐसी बनी थी कि अब की बार जो बजट पेश किया जायेगा उसमें बहुत भाड़ा बढ़ाया जायेगा क्योंकि रेल विभाग में कुछ जो घाटा हुआ है उसको पूरा किया जायेगा। लेकिन रेल मंत्री जी ने बड़ी सक्रियता के साथ, परिश्रम के साथ ऐसा बजट तैयार किया है कि उसमें अधिक घाटा भी नहीं है और सरकार को नुकसान भी नहीं हो रहा है। इसमें देश के अधिक से अधिक लोगों को लाभ पहुंचाने की कोशिश की गयी है। मैं कुछ उद्धरण देना चाहता हूँ—माननीय मंत्री जी ने स्पष्ट बताया है वर्तमान नियमों के अन्तर्गत दूसरे दर्जे, डाक व एक्सप्रेस और असाधारण को छोड़ कर सभी दर्जों के किराए पूर्ण रुपये में है। इन दो वर्गों के किराए को भी पूरे रुपये में परिणित करने का प्रस्ताव है, जहाँ कहीं मौजूदा किराए पचास पैसे में हैं या उससे अधिक अंश शामिल हैं, उसको अगले पूर्ण रुपये में परिणित कर दिया जाएगा। पचास पैसे से न्यून अंश सम्पत्त कर दिया जाएगा, लेकिन विरोधी दल के लोग चारों तरफ शोर मचाते हैं कि सरकार ने किराए में बढ़ोत्तरी कर दी है। लेकिन मैं कहता हूँ कि यह जहाँ कुछ बढ़ा होगा दस-बीस पैसे, वहीं दस-बीस पैसे घाटा भी सरकार ने बर्दाश्त किया है।

तो उससे किसानों के ऊपर, देश की जनता के ऊपर अतिरिक्त भार नहीं पड़ता है। उसके साथ ही साथ उन्होंने यह भी कहा है कि इसके स्वाभाविक परिणाम के रूप में दूसरे दर्जे साधारण

[श्री राम पूजन पटेल]

के न्यूनतम किराए को, जो इस समय अस्सी पैसे हैं, एक रुपया में परिणित कर दिया जाएगा। यह बहुत स्वागत योग्य बात है, क्योंकि स्टेशन पर मैं देखता था कि जब गांव का किसान आदमी या जनता का कोई आदमी टिकट लेने जाता था और अस्सी पैसे का टिकट लेता था, तो स्टेशन पर जो भी कर्मचारी रहते थे, वह बीस पैसे कभी जल्दी वापिस नहीं करते थे। वह कहते थे कि या तो अस्सी पैसे ले आइये क्योंकि मेरे पास बीस पैसे नहीं हैं। तो एक आदमी की नीयत यह बनती थी कि वे कर्मचारी सभी बेइमान हैं और अब स्थिति जो है, एक रुपया हो जाएगा, तो वह जो लोगों का मन गंदा होता था। चाहे वह कर्मचारी हों; या जनता हो, उन दोनों का मन साफ रहेगा। इसलिए बेइमानी की भावना कम हो जाएगी और प्लेटफार्म का टिकट भी एक रुपये का कर दिया गया है, इसमें गरीब जनता के ऊपर कोई बोझा पड़ता नहीं है। इसमें कोई विशेष बात नहीं होती है।

सब से महत्वपूर्ण बात जो रेल मंत्री जी ने इस बजट में पेश की है, वह है नेत्रहारीं के लिए साजन टिकट। उनके लिए किराए में 25 प्रतिशत की रियायत दी है। यह बहुत महत्वपूर्ण बात है, क्योंकि यह काफी प्ररसे से मामला उठाया जाता रहा है कि इनकी कुछ छूट मिलनी चाहिए। सरकार ने यह पुनर्जात कार्य किया है। रेल मंत्री जो इसके लिए बधाई के पात्र हैं।

इसके साथ ही साथ रेल मंत्री जी ने टायर, डब, कपड़ा, श्रंगार का प्रसाधन, सामग्री, वैज्ञानिक सामान, चिकित्सा भंडार, कागज, दवाइयां, दियासलाई, काफी, चाय, पैमिले, चपड़े का सामान, साबुन, दूध पाउंडर, आदि को समान पार्सल स्केल से बटा करके रियायती पार्सल स्केल

कर दिया है। यह बहुत ही स्वागत योग्य बात है, लेकिन एक बात के लिए मैं निवेदन करूंगा कि माननीय मंत्री जी ने उर्वरक और कृषि संयंत्रों को छूट नहीं दी है, क्योंकि उन्होंने दिखाया है कि उर्वरक को केवल तीन सौ से पांच सौ किलोमीटर तक दस प्रतिशत की छूट दी जाएगी, जो मैं समझता हूं कि बहुत खेद की बात होगी, क्योंकि किसानों के साथ न्याय नहीं होगा।

जहां और चीजों पर छूट दी गई है, मेरा निवेदन है कि जैसे हर वस्तु पर रियायत, छूट दी गई है, उसी तरह से उर्वरक और कृषि संयंत्रों पर भी छूट होनी चाहिए क्योंकि इस देश के अधिकांश लोग कृषक हैं, अस्सी प्रतिशत उन्हीं पर हमारा देश निर्भर है। उन्हीं के विकास से हमारा देश तरक्की कर सकता है।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं एक बात प्रारंभ करना चाहता हूं कि माननीय मंत्री जी ने जहां सफाई, सुरक्षा और समय पालन का नारा दिया है, वह देश और समाज के लिए बहुत ही महत्वपूर्ण है। उसी को देन है कि रेल दुर्घटनाओं में कमा आई है, जैसे कि आंकड़ों में बताया गया है कि अप्रैल-दिसम्बर 1982 में 645 दुर्घटनाएं हुई थीं जब कि 1983 में इस अवधि में 529 दुर्घटनाएं हुई हैं और मंत्री जी ने कहा है कि चालू वर्ष में रेल कर्मचारियों को अनेक लाभ दिये गये हैं। यह स्वागत योग्यता घोषणा एवम कार्य हैं, लेकिन मुझे यह बात कहने का मौका मिला है कि आपके विभाग में सब से छोटा कर्मचारी होता है गैंगमैन और वह लाखों को तादाद में हिन्दुस्तान में काफी दिनों से काम कर रहा है। मेरी जानकारी है कि जो पांच-पांच साल या दस-दस साल तक, यहां तक कि पंद्रह-पंद्रह साल भी जिन्होंने काम किया है, उनकी छेवाएं अभी तक नियमित नहीं

की गई हैं। उसको टेम्परेरी रखते हैं और जब चाहे उनको निकाल दिया जाता है।

तो मैं समझता हूँ कि जो सब से गरीब तबका है जो मेहनत करता है और मेहनत करके रेल को ठीक करता है, अगर उनको सेवा को नियमित नहीं किया गया, तो यह न्यायोचित बात नहीं होगी। मैं पिछली बार मैंने यह प्रश्न पार्लियामेंट में उठाया था और मुझे जो जवाब दिया गया कि इसके आंकड़े इकट्ठे किये जा रहे हैं। इसमें आंकड़े एकत्रित करने का प्रश्न नहीं होता क्योंकि यह पोलिटी की बात है कि जो गरीब आदमी रेलवे लाइन को मजबूत बनाते हैं उनके साथ ऐसा प्रत्यायन ही होना चाहिये।

एक बात मेरी जानकारी में आई है जिससे रेल विभाग को कभी नुकसान हो सकता है। रेल की पटरियों को ठीक करने के लिये कुछ ठेकेदारों को नियुक्त किया जा रहा है। मायबर, यह बात गलत बात होगी क्योंकि जहाँ पर ठेकेदारी व्यवस्था कायम की गयी है वह निर्माण कार्य अच्छा नहीं हो पाया है। मैं निवेदन करूँगा कि अगर ऐसी व्यवस्था है तो उसको तुरन्त समाप्त कर देना चाहिये। मुझे लोगों ने बताया है कि इलाहाबाद में फून्पुर में कुछ ठेकेदार रखे गये। यह बहुत गलत बात होगी अगर यह व्यवस्था कायम हो जायेगी।

मैं कुछ और बातों की ओर सरकार का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ। माननीय मंत्री जी ने अति भाषण में कहा है कि 82-83 में 2287.8 लाख टन का रिकार्ड लदान पहुंच जाने के बाद उसे और ऊँचा कीर्तिमान स्थापित करना था, किन्तु 83-84 में रेलवे अपने निर्धारित लक्ष्य पर नहीं पहुंच सकी। इसका क्या कारण है। जहाँ 82-83 में 2287.8 लाख टन का लदान हुआ 83-84 में अपने लक्ष्य को पूरा नहीं किया, इसको समझने की

आवश्यकता है। लेकिन माननीय मंत्री जी ने यह बताया कि इसमें कुछ कमी रह गयी। क्या कमी रह गयी उस पर ध्यान देना चाहिए। उसका मुख्य कारण रेलों में अधिक चोरी होना है। जी० आर० पी० पुलिस को रेलवे स्टेशन से बिल्कुल अलग कर देना चाहिये। अगर रेलवे अपनी पुलिस रखे तो मैं समझता हूँ कि चोरी कम होगी। जी० आर० पी० और रेलवे पुलिस के बहुत से कर्मचारी मिलकर चोरी करवाते हैं, इसमें दो राय नहीं है। तमाम लोग पकड़े गये हैं। जो पुलिस के लोग पकड़े जाते हैं उनके हाथ में हथकड़ी लगा कर नहीं ले जाया जाता। मैं निवेदन करूँगा कि कोई कर्मचारी गलत काम में पकड़ा जाता है तो उसके साथ वैसा व्यवहार होना चाहिये जैसा कि देश में आम जनता के साथ व्यवहार होता है। लेकिन उसके साथ वह व्यवहार नहीं किया जाता है, इसलिये वह चोरी में लगे रहते हैं।

इसके साथ ही साथ रेलगाड़ियां समय पर नहीं चलती हैं, माल समय पर नहीं पहुंचता है। इसलिये लोग यह पसन्द करते हैं कि वह अपना माल ट्रक से ले जायें। जहाँ ट्रक से माल पाँच घंटे में पहुंच सकता है वहाँ रेलगाड़ी से सामान पहुंचने में दो-तीन दिन लग जाते हैं। कभी-कभी तो माल पड़ा रहता है स्टेशन पर कोई सुनने वाला नहीं होता। इसलिये लोग रेलगाड़ी से सामान ले जाना पसन्द नहीं करते, ट्रकों से ले जाते हैं।

इसके साथ ही जब पार्सल करवाने स्टेशन पर जाते हैं तो रेल कर्मचारी बहुत परेशान करते हैं। उनको दुरुस्त करने की जरूरत है। कोई आदमी शिकायत करता है कि मेरा माल पार्सल नहीं किया गया है तो उस पर कार्यवाही होनी चाहिये। अगर इन सब बातों पर ध्यान दिया जायेगा तो मैं समझता हूँ कि रेल विभाग की आमदनी बहुत बढ़ सकती है।

[श्री राम पूजन पटेल]

माननीय मंत्री जी ने बताया है सफाई के तौर पर कि घाटा क्यों हुआ। उन्होंने कहा कि दुर्भाग्य से लोहा और इस्पात, कच्चा माल और तैयार उत्पाद दोनों तथा निर्यात वाले लौह अयस्क तथा उर्वरक जैसे महत्वपूर्ण क्षेत्रों से कम यातायात मिलने के कारण राजस्व उपाजक माल के लदान में गिरावट आयी है। महत्वपूर्ण सवाल है कि गिरावट क्यों आई है। माल इसलिये नहीं दे रहे हैं क्योंकि रेलों में सुरक्षा नहीं है सामान की। इसलिये अज दिक्कत उत्पन्न हुई है। मैं निवेदन करूंगा कि इसकी ओर विशेष ध्यान दें। 84-85 में लदान का लक्ष्य 2300 टन रखा गया है। सोचने की बात है कि 83-84 में 2410 लाख टन रखा गया और 84-85 में 2300 लाख टन रखा गया है। इसका मतलब है कि रेल विभाग में कहीं न कहीं कमी आयी है जिसके कारण आमदनी में कमी आयी है। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि इस पर बहुत ही गम्भीरता के साथ विचार करें। जो हमारे उच्चाधिकारी हैं वे भी बैठें और सोचें क्यों ऐसी कमी आ रही है। अगर हम लोग जनता की दिक्कत न समझ कर नियम और कानून बना दें तो उससे देश का भला नहीं होता। केवल आंकड़ों से देश मजबूत नहीं होगा। आप देखें कि गांवों में जो लोगों की दिक्कतें और परेशानियां हैं उनको हम कैसे हल कर सकते हैं। मान्यवर, यही वजह है कि माल की दुलाई में कमी आई है। बल्कि यात्रियों के यातायात में भी गिरावट आयी है और यह बात माननीय मंत्री जी ने भी स्वीकार की है। क्यों आयी है? इस लिये आयी है कि आप रेल के डिब्बों में चले जाइये। सेकिड क्लास में तो मैं समझता हूं कि कोई भला आदमी जाना नहीं चाहता। वह गांव की गंदी गलियों में जाना पसन्द करेगा लेकिन सेकिड क्लास में बैठना पसन्द नहीं करेगा। मैं कभी-कभी जान बूझ कर सेकिड क्लास में जाकर बैठता हूं तो क्या देखता हूं

कि लोग कितनी परेशानी में बैठते हैं। एक बार मैं इसी तरह से बैठा हुआ था तो एक टी० सी० साहब वहां पहुंचे और टिकट देखने के साथ-साथ मैंने देखा कि वे कई लोगों से पैसा वसूल कर रहे हैं। मुझ से भी उन्होंने टिकट मांगा तो मैंने कहा कि यहां कोई टिकट लेता है। यहां बैठने के लिये टिकट लेने की क्या जरूरत है। यहां तो बिना टिकट भी चल सकता है, हर कोई चल सकता है तो मैं भी चल सकता हूं। उसके फिर टिकट मांगने पर मैंने अपना पास दिखाया और उसको मालूम हुआ कि मैं तो एम० पी० हूं तो वह माफी मांगने लगा। मैंने उससे पूछा कि तुम ने इन लोगों से पैसा क्यों लिया तो वह हाथ जोड़ने लगा और सबका पैसा वापस कर दिया। तो जब तक रेल कर्मचारियों की नीयत साफ नहीं होगी और वे ईमानदार नहीं होंगे काम ठीक से नहीं चलेगा इसी तरह से डिब्बों में सफाई की बहुत जरूरत है। गाड़ियों में समय की पाबन्दी नहीं होती इसलिये लोग अक्सर बसों से सफर करते हैं इसके अलावा सुरक्षा की भी समुचित व्यवस्था नहीं है। फर्स्ट क्लास में हम लोग बैठते हैं, एयर कंडीशंड में बैठते हैं, टूटायर में भी चलते हैं और उनमें भी ऐसे लोगों को देखते हैं कि जिन को वहां नहीं रहना चाहिये। मैं आप को बतलाऊं कि हमारे उत्तर प्रदेश का यह हाल है कि फर्स्ट क्लास में तो हर जगह पुलिस वाले भर जाते हैं। हम लोग बैठे रहेगे किनारे होकर लेकिन उनसे डिब्बा भर जाता है। तो पुलिस वालों की कड़ी निगरानी होनी चाहिये कि बिना टिकट कोई न चले और अगर कोई कर्मचारी बिना टिकट फर्स्ट या सेकिड क्लास में चलता है तो उसके खिलाफ कड़ी कार्यवाही होनी चाहिये। अगर ऐसा नहीं होता तो देश की जनता गाड़ियों में चलना पसन्द नहीं करेगी। मैं आप को बतलाऊं कि पुलिस वाले आकर गाड़ियों में पहले से लेट जाते हैं और हर आदमी से दस-दस रुपया लेकर जगह दे देते हैं यह कहकर कि अब इस जगह पर तुम बैठो, तुम से कोई

नहीं बोलेंगा। वह आप की पुलिस की देन है और इसकी वजह से जनता को परेशानी होती है। इन शब्दों के साथ मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने कुछ ऐसी गाड़ियाँ चनायी हैं कि जो देश के एक सिरे से दूसरे सिरे तक जाती हैं और इनकी बड़ी जरूरत थी। ऐसी दीर्घतम दूरी तय करने वाली गाड़ियाँ चलाकर उन्होंने जनता को विशेष सुविधा देने का प्रयास किया है और इसलिये मंत्री जी विशेष रूप से धन्यवाद के पात्र हैं। इन में से प्रमुख गाड़ियाँ हैं—न्यू बोंगार्डगांव से तिरुवनन्तपुरम, सेंट्रल साप्ताहिक एक्सप्रेस, अहमदाबाद तिरुवनन्तपुरम, सेंट्रल साप्ताहिक एक्सप्रेस, इंदौर नयी दिल्ली, त्रिसाप्ताहिक एक्सप्रेस, नयी दिल्ली पटना मगध एक्सप्रेस और नयी दिल्ली बरीनो जयन्ती जनत. एक्सप्रेस। इससे साथ-साथ उपनगरीय खंडों पर भी 40 नयी गाड़ियाँ चनायी गयी हैं जो कि देश की जनता के लिये बहुत ही महत्वपूर्ण हैं।

इसके बाद एक महत्वपूर्ण बात की ओर मैं आप का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। हमारे इलाहाबाद में एक महत्वपूर्ण काम की ओर मैं मंत्री जी का ध्यान दो बार आकृष्ट कर चुका हूँ। वह काम है इलाहाबाद का कर्जन पुल जिस पर 40 लाख रुपया 1977 से अभी तक खर्च हो चुका है और इंजीनियरों ने कहा कि इतना रुपया दे दिया जाये तो इस पुल पर भारी वाहन चलने की व्यवस्था हो जायेगी। इसका विवरण वे इसको बना देंगे। लेकिन आज तक भारत वाहन इस पर नहीं चल पाये और इंजीनियर्स 40 लाख रुपया खा गये रेलवे विभाग वाले। इसके बाद मैंने उत्तर प्रदेश सरकार को लिखा कि जनता को यातायात के लिये यहां पर बहुत तकलीफ है और इसलिये यदि यह पुल उसके लिये नहीं खोला जाता है तो यहां पर दूसरा पुल बनना चाहिये। उसके लिये स्वीकृति मिलनी चाहिये। उत्तर प्रदेश सरकार ने

उसकी स्वीकृति दे दी और अब रेलवे विभाग वाले पता नहीं क्या अड़चन लगा रहे हैं कि वह पुल भी नहीं बन पा रहा है। मैंने अब परिवहन मंत्री जी को पत्र लिखा तो उस का जवाब मिला कि यह उत्तर प्रदेश का मामला है। तो मैं रेलवे मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि इस सम्बन्ध में वे पूरी जानकारी प्राप्त करें कि वह पुल वहां पर वे क्यों नहीं बनाने दे रहे हैं। यदि रेलवे विभाग को इस सम्बन्ध में कोई अड़चन है तो जनहित को ध्यान में रखते हुये दूसरे पुल के बनने में आप अपना योगदान प्रदान करें।

दूसरे फाफामऊ रेलवे का एक महत्वपूर्ण स्टेशन है और वहां पर हर महीने तीन चार बार मेला लगता है लेकिन वहां लोगों के रहने के लिये कोई स्थान नहीं है और हमारे राज्य मंत्री जी यहां बैठे हुये हैं जो बहुत उदार दिल के व्यक्ति हैं। मैं उनसे निवेदन करूंगा कि जनहित को ध्यान में रखते हुये उसका विस्तार करने की वे इजाजत दें तो बड़ी कृपा होगी। प्रदेश में यातायात को ध्यान में रखते हुये बहुत सी नई सड़कों का निर्माण हुआ है, लेकिन रेलवे लाइन पड़ जाने और उन पर फाटक न होने के कारण वे सड़कें बेकार पड़ी हुई हैं। उनके सम्बन्ध में मैं मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि वहां फाटक बनायें और कोई कर्मचारी नियत करें। इनमें से दो तीन जगहें मैं आपको बताना चाहता हूँ।

इलाहाबाद से वाराणसी रेल लाइन के बीच में गारापुर सिवदरा में चंडी स्टेशन पड़ता है। वहां पर फाटक भी बना हुआ है लेकिन वह चौबीसों घंटे बन्द रहता है। मैं एक बार वहां गया तो तीन घंटे बाद वहां से निकल पाया। वहां पर चौकीदार रखने की आवश्यकता है। इसी तरह से मिर्जापुर लाइन पर भीरपुर एक रेलवे स्टेशन है वहां से पूरब कचरी रोड में मैं गया था। वहां लम्बी सड़क है 20 किलोमीटर की वह सड़क है, लेकिन फाटक न होने से वह बेकार

[श्री राम पूजन पटेल]

पड़ी हुई है। जनता उससे नहीं आ जा पाती है। ऐसे ही कछला रेलवे स्टेशनों के पूर्व में मवायाघाट एवं जारी सड़क पक्की बन गयी है लेकिन बीच में फाटक न होने से वह सड़क बेकार पड़ी है और सरकार का लाखों रुपया इस पर भी बेकार हो गया। तो मैं निवेदन करूंगा कि जहां कोई ऐसी अव्यवस्था है जनहित को दृष्टि में रखते हुये मंत्री जो उन कार्यों को सम्पन्न कराने की कोशिश करें।

अन्त में मैं आपका ध्यान इलाहाबाद के विद्युतीकरण प्रधान कार्यालय की ओर आकृष्ट कराना चाहता हूं। माननीय मंत्री जी को मैंने पत्र भी लिखे थे उसका जवाब आया कि प्रधान कार्यालय को नहीं हटाया जा रहा है। फोर्ड यूनितें खोली जा रही हैं। कार्य अच्छे ढंग से चलाने के लिये कई जगह यूनितें खोली जा रही हैं, लेकिन वहां प्रधान कार्यालय जरूर है किन्तु उसमें प्रधान अधिकारी नहीं है। वहां पर न कोई जी० एम० है और न ए० जी० एम० है। मुझे खेद के साथ कहना पड़ रहा है कि भूतपूर्व रेल मंत्री कमलापति त्रिपाठी जी का आदेश था कि वहां से किसी का स्थानान्तरण नहीं होगा। केदार पांडे जी का भी आदेश था, पा० मी० सेठी जी का भी आदेश था, उसके बाद माननीय वर्तमान रेल मंत्री चौधरी साहब ने भी आदेश किया है कि प्रधान कार्यालय वहीं रहेगा। वाणिज्य मंत्री को भी उन्होंने लिखा है, लेकिन पता नहीं रेल के कौन अधिकारी उसमें रुचि रखते हैं। देश के हित को ध्यान में न रहते हुये अपने हित को देखते हुये उसमें किसी भी अधिकारी की भी नियुक्ति नहीं की गई है। (समय को घंटो)

अन्त में मैं आप से एक बात और कहना चाहता हूं। इलाहाबाद बहुत ही महत्वपूर्ण स्थान है। कई माने में कहत्वपूर्ण है। लेकिन इलाहाबाद से सीधे दिल्ली आने के लिये रेलगाड़ियों की हालत बड़ी खराब रहती है। तो मैं निवेदन करूंगा कि

इलाहाबाद से नयी दिल्ली के लिये एक नई ट्रेन चलाना बहुत जरूरी है। उसके लिये मैं कहना चाहता हूं कि अभी इलाहाबाद से दो डिब्बे लगाये जाते हैं तिनसुखिया मेल में, वह कभी 8 घंटे, कभी 10 घंटे लेट हो जाती है। इसी तरह से अपर इंडिया में 3 बोगी जोड़ी जाती हैं। दिल्ली हावड़ा एक्सप्रेस में 3 बोगी जोड़ी जाती हैं। इसी तरह से कुल 8 बोगियां दूसरी गाड़ियों में जोड़कर इलाहाबाद से आती हैं। हर गाड़ी में अपार भीड़ रहती है। तो 8 बोगियां ये हैं जो जोड़ी जाती हैं और 8 बोगियां और जोड़ दी जायें तो इलाहाबाद के यात्रियों को आवागमन की सुविधा एक नई गाड़ी से हो सकती है। इसलिये ऐसी ट्रेन होनी चाहिये जो इलाहाबाद से 9-10 बजे चलकर 6-7 बजे दिल्ली पहुंच जाये। तो इससे दिल्ली और इलाहाबाद स्टेशनों के बीच में पड़ने वाले स्टेशनों की जनता का भी भला होगा।

इस शब्दों के साथ मैं रेल मंत्री जी को बताने चाहता हूं जो प्रस्तुत किया है, जिसकी ओर देश की जनता एक टुक लगाकर देख रही थीं, उसके लिये बधाई देता हूं और उसका समर्थन करता हूं।

SHRI A. G. KULKARNI: (Maharashtra): Sir, I want to draw the attention of the Minister of State to certain questions. Because I am not going to make any speech, I will finish within three to five minutes. Sir, discussion was held here about six months ago about adequate provision for development and realigning of Railways in Marathwada. We were assured about it and even the Chairman took interest. But this time it seems that only a sum of Rs. 3 crores has been provided, if I am right. Sir, the demand of the people on that side was for a provision of Rs. 10 crores. Is it not possible to add something more for that backward area of the Maharashtra State, so that the line work can be taken up expeditiously?

Then, Sir, particularly the working of the South Central Railway has much to be desired. Sir, personally I have taken up the working of the South Central Railway with various Ministers, right from Mr. Kamlapati and even before him, up to Mr. Jaffar Sharief who is now holding the fort. One point about which I feel very sore is the promise given by Mr. Jaffar Sharief in the Consultative Committee, earlier by Mr. Kedar Pandey when he was the Minister, and by Mr. Kamlapati Tripathi and then by Mr. Sehi. Every Minister has given an assurance; and Mr. Jaffar Sharief sits on the file. The point is that the railway line was broad-gauged between Kollapur and Pune. We desired that it should be broad-gauged from Bangalore to Pune. We never said that the piece between Miraj and Bangalore should not be broad-gauged. Actually you are at fault. People are clamouring for broad-gauging the line right from Bangalore to Pune so that it will be a one piece line and there will be no problem. Sir, there are two trains running. One is the Mahalaxmi which is a prestigious train. Mr. Jaffar Sharief, I do not know that happens to you when you go to office and do not sign the file. That is what I am worried about. An assurance was given. They assured me that as soon as the Gundakal-Bangalore piece is done they would do it.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): He is deeply studying the line.

SHRI A. G. KULKARNI: That was done in January inaugurated by him or by some other Minister, I do not know.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF): Prime Minister.

SHRI A. G. KULKARNI: Thank God. But we, the unfortunate peo-

ple, are still facing the problem. I requested him to join it to train 8 which goes to Bombay, as promised, and put it in the time table.

Then about allocation of quota. Though I do not know properly. Mr. Jaffar Sharief, perhaps you come from Gulbarga; but you do not come from Hubri.

SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF: Devangore.

SHRI A. G. KULKARNI: He is mortally afraid of Hubri. He stopper our trains. Again we are going late. And more quotas are allotted, I Class, II Class, ACC, to Bangalore—a lion's share—though Bangalore has an outlet via Gundakal to Bombay. Before I retire from this House you implement your and your General Manager's promise. In Miraj a quota of two bogies is there, but that is en route quota. This is the problem. Sir, I hope Mr. Jaffar Sharief will be honest in respect of his assurance and give it to us.

SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF: Should I say....?

SHRI A. G. KULKARNI: Yes, you say.

SHRI H. HANUMANTHAPPA (Karnataka): He will give a reply after listening to me because we are also interested in that line.

Shri A. G. KULKARNI: Then, Sir, the third point I want to make is about the Kalyan Station. I think it is Mr. Jaffar Sharief himself who has done this act. I am very happy that he stopped the tea stall at the Kalyan Station. Perhaps you were in the train. Somebody told me that a Minister had stopped this stall in the Kalyan Station. There is no tea in the morning because the Mahalaxmi Express reaches there between 6.30 and 7.00 in the morning. The tea was very bad. But it has not yet been replaced. I am very much worried. Two months have gone since your order has been implemented.

[Shri A. G. Kulkarni]
There is no dam tea available at the Kalyan Station. What should we do? What do you mean by that?

SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF: I am sorry.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): Drink coffee.

SHRI A. G. KULKARNI: There is neither tea nor coffee. I am not asking for idli or wada. I am only asking for tea or coffee. Mr. Jaffar Sharief, the Moghul Badshah, stopped this tea stall. There is nothing now. What is the matter? (*Interruptions*)

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): Mrs. Das, please do not disturb.

SHRI A. G. KULKARNI: Sir, I agree with what my friend, Mr. Mohanarangam said about the people employed in the railways. Sir, I met one poor chap, Mr. Malidawale, who comes from Miraj. He belongs to a famous mosque in Miraj. He came to me and said, "I am a servant of the railways for the last 30 years." I asked, "Then, what happened? Are you retiring?" He replied, "No. I am still not confirmed." I do not understand this. He is a Coach Attendant. And that is why we meet him in the Mahalaxmi Express. I asked, "Why have you not been confirmed. He was interviewed seven times. There is some officer. I do not want to name him. It is very wrong on my part to name an officer. He was again interviewed and again selected. But ultimately, as Mr. Mohanarangam said, it seems that the poor chap could not produce the money which is required. I say this with full responsibility because I know this chap, Malidawale. He belongs to our workers. He was working with us for the last 30 years. So, I am sorry, such people are not finding employment and not being confirmed. So, this is something which should be looked into. I have written to you a separate

letter about Malidawale. There must be hundreds of Malidawales who have been, what you call, sacrificed to because they couldnot provide the favours which are required by the higher officers.

Sir, the last point I want to make is about the Mahalaxmi which is a prestigious train. I am demanding that the South-Central Railway including the Miraj-Pune Section should be withdrawn from that. This is because the Maharashtra side of the South-Central Railways is getting a step-motherly treatment. All the bogies, particularly the bogies in the II Class, the A.C. Class and the I Class, are the worst. When they are to be thrown away from the Bangalore side, they are brought on the Miraj side. I will take every railway line and every division as our division. But if you cannot provide good coaches for the Mahalaxmi Express which is run as a prestigious train, put us in the Central Railway. We will have another type of coaches. Do that.

Thank you very much.

SHRI M. M. JACOB (Kerala): Mr. Vice-Chairman, Sir, I am very happy that I got an opportunity now to participate in the discussion on the Railways. Well, Sir, we are happy that the Indian Railways are by far one of the largest network of the railway system in the world. where you find more passenger traffic and freight movement. But, as I mentioned earlier on one or two occasions, I have a feeling that we, the Indian Railways, should give more priority to the passenger traffic than to the goods traffic. From the point of view of goods movement and earning income, well, the goods traffic is good. But goods—except the priority items, the other items—can be moved by other means of transport like lorry transport, water transport and so on and so forth. But there is no other method, easier, more comfortable or attractive or agreeable to the common masses of the people in the country than the railways. That is one point which I thought I must

bring to the notice of the hon. Minister because I find that every time promises are made about new lines, increased lines and comforts, but the people do not feel the increase as much. Even in the present budget proposals, I was looking for one word about the promise of the Railway Minister and the Government of India to the Kerala State for connecting Ernakulam to Quilon up to Kayankulam. Every year when the railway budget comes, the people of Kerala State look up to the budget to find out whether that line has come, but unfortunately every time they get disappointed. Last time we thought that it was only because of the slogan of "punctuality, safety and security" that there was delay. But this year also at the end of the hon. Railway Minister's speech, we got a nice slogan. I appreciate and congratulate the hon. Minister for the good slogan, but we are still left where we were. Sir, the unfortunate part is that for a distance of 43 kilometres, from Alleppey to Kayankulam, they have provided in the budget Rs. 1 lakh. Is it not a disgrace to include Rs. 1 lakh for a line which people thought would be completed by 1984-85? Last year also one lakh of rupees was provided. This is a new line. And even for the trip from Delhi or Kashmir to Kanyakumari, this is the shortest route via Ernakulam, Alleppey and Kayankulam. I request you to kindly see that some change is made in the allocation this year and more funds are provided so that you may not withdraw the work already started on the Kayankulam-Alleppey sector.

Sir, in this budget I am sorry to note that one or two items in which my State is very much interested do not figure anywhere. The total allocation for the Kerala region is practically not much. I understand and appreciate that the Railway Minister has given good thought about the north-eastern region and also the central region. I have no grudge against it. That is also necessary. The

much-neglected north-eastern sector has to be developed and improved. But, Sir, the South as a whole, and Kerala in particular, is neglected this time. It is an irreparable loss to a certain extent. Regarding setting up of railway workshops, coach factories, etc., you find that in Tamil Nadu, our neighbouring State—the Vice-Chairman knows it—there are five railway workshops, two in Karnataka and one in Andhra Pradesh. I thought that naturally this year's budget will bring a good announcement that their is going to be one workshop in Kerala State. But that has also been a disappointment. So I think perhaps when the Railway Minister winds up the discussion he may say that the coach-building factory which is proposed in this budget will be located in Kerala. I request the hon. Railway Minister who is here.....

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): Mr. Jacob, every State wants it.

SHRI M. S. RAMACHANDRA (Tamil Nadu): Every town wants it.

SHRI M. M. JACOB: One important factor about Kerala is that it is a State where you find the maximum number of unemployed people. That is the State from where you are getting more foreign exchange by way of your commodities which are sent abroad. So it deserves a special consideration to reduce unemployment and also to get the finest variety of work produced, and a coach building factory in that State will be appropriate.

Next, the railway line running from the northern end of Kerala State to the southern areas has a prestigious train called the Parasuram Express. This is the only one train which is running from the northern side of Kerala connecting three regions, which is considered three regions. train, which can be used even by the tourists because this is the only train

[Shri M. M. Jacob]

that runs during the day time connecting the Malabar region, the Cochin region and the Travancore region, bringing about a sort of integration in the entire State. This train is of tourist importance. For this train I would request you to introduce AC first class so that people coming from outside can take advantage of it. This is of great value because people to and from Kanyakumari, from Mangalore or other places can very well use this Parasuram Express. Similarly, I do not know why the AC chair car is costing the first class fare in the Venad Express which is also plying in Kerala. In other places the fare of the chair car is less than the first class fare, I am told. But here I find, on this dilapidated, outmoded Venad Express the chair car fare is equivalent to the first class fare, and the comfort is practically nil, unfortunately. And when I describe this train as the dilapidated and outmoded, I do not mean the Railway Minister should withdraw it; no. I would request the Railway Minister not to withdraw it. Instead of two coaches we get only one and often many passengers stand and travel in the first class. This is one of the difficulties we are facing.

Apart from these things, generally I feel we should give priority to renewal of tracks. I am coming now to the general issues. A good percentage of the accidents occur because of the non-renewal of the tracks. I understand from the books that about 14,000 kms are to be renewed. This should be done at a faster speed. There are distress bridges, bridges which are almost on the verge of collapse. It is estimated that about 2000 to 3000 bridges are there like this. Money has to be found somehow or other to repair these bridges and also see that they are well-maintained.

Then about manning level-crossings. Level-crossing should be invariably manned for safe passage of trains. Railway did take care of the manning

of level crossing last year by providing money, they have taken care of the telephones and signalling system on the railways by providing more money. Some improvements are there. I am very happy that some improvements have taken place leading to manning of unmanned level-crossings otherwise, if the level-crossings are left unmanned it means you are allowing people to die. Therefore, all precautions should be taken. I would request that speedy efforts must be made for manning the unmanned level-crossings in the entire country.

Then the Railway Protection Force is doing a good service. I am very happy about the role played by the Railway Protection Force. But some more vigilance is necessary, because passengers from the extreme south travel to the extreme north. I say this not because of parochialism of Kerala region, but it is a fact that people in large numbers travel from Kerala to north for employment, for jobs, for everything, they come to Delhi because Delhi is our capital. And they have to travel more than 2000 to 3000 kms. So they need absolute security. Security is a very important aspect for us. Then, when you say or talk of tapering of fares and giving special concession to the north-eastern region for long distance travellers; why not you extend that facility and concession to the people who travel for more than 1000 kms on a *pro-rata* basis give some proportional reduction in the fare so that the fare will not be so much for the Kanyakumari passenger to reach Delhi. It must be a different rate which must be lesser.

Then I congratulate the railways in another respect, and that is for the encouragement given to the sports people. I have heard from the speech of the Hon. Minister and also from other informations and facts that the Railway are giving good recognition to sports. I am happy, even last year in the ASIAD the Railway Ministry

was good enough to give promotion to Valsamma, who brought gold medal to India in sports. The Railways are able to give recognition to the sportsmen. That is why today in this country and outside, the Railways are able to fare better and well in the field of sports. I feel and wish that the Railway Ministry will give more incentives and more support to the sportsmen and sportswomen of this country, so that our prestige is maintained as best as possible.

Before concluding, I would like to make a request to the Railway Minister. The most important point which I thought of the Budget provisions seemed to be the budget provision for the Kayam-Kulam line. It is a burning issue in that area. It is very difficult to go back to our State like this. It is a crying need of the people there for the last ten years. You have promised. Please see that something is done about it. It is a very important problem, Sir. Thank you.

I would congratulate the Railway Minister for presenting a Budget which gives us hope and also expectation.

श्री सैयद अहमद हाशमी (उत्तर प्रदेश) :

मिस्टर वाइस चायरमैन, रेलवे बजट के ऊपर हम बहस कर रहे हैं। सच्ची बात यह है कि किसी भी बजट के ऊपर या किसी भी वादे के ऊपर अब जनता और पवाम का भरोसा रह नहीं गया है इसलिए जो बजट पेश किये जाते हैं उसके बाद किरां भी बढ़ते हैं और कीमतें भी बढ़ जाती हैं। जो वादे किये जाते हैं हमेशा उनके बरखिलाफ किया जाता है। मैं याद दिलाऊँ आनरेबल मिनिस्टर को कि रास्ट इयर भी रेलवे बजट की स्पीच के अंदर मैंने कुछ बातें कहीं थीं और अगर वे अपने जहन पर जोर डालेंगे तो शायद उन्हें याद आ जायेगा। मैंने उस वक्त भी कहा था कि इतना बड़ा इनफ्लास्ट्रक्चर, इतनी बड़ी वह इंस्टीट्यूशन, जिससे लोगों की जिदगियां

जुड़ी हुई हैं, जिससे लोगों के रोजगार जुड़े हुए हैं, अगर उसमें मुल्क के हर तबके का पार्टिसिपेशन नहीं हो, तो ख्वामखाह के लिए डिस्ट्रिक्मिनेशन और नाइंसाफी का अहसास होता है।

हमने कुछ मिसालें दी थीं गुजिश्तस साल—हमने कहा था कि बतलाइये कि शेड्यूल्ड-कास्ट्स एण्ड शेड्यूल्ड ट्राइब्स जिनका पार्टिसिपेशन साढ़े बाइस फीसदी का है, क्या आपके रेलवे ने उसे पूरा किया?

इसी तरीके से हमने अकलियतों के बारे में, मुसलमानों के बारे में पूछा था कि रेलवे मिनिस्टर इसका जवाब देने की कोशिश करें कि उनका पार्टिसिपेशन रेलवे के अंदर कितना है?

इसी तरीके से वीकर सैक्शन और बैकवर्ड क्लास के बारे में हमने पूछा था और मुझे ख्याल यह आता है कि मैंने कुछ मिसालें भी दी थीं। हमने पूछा था कि जनरल मैनेजर मे ही जरा तलाश कर लीजिए, जरा बोर्ड के मंम्बरों में तलाश कर लीजिए डाइरेक्टर्स में तलाश कर लीजिए, ग्रेड वन, अब्बल दर्जे की नौकरी के अंदर तलाश कर लीजिए, सेकेंड ग्रेड में तलाश कर लीजिए, आपको यह पार्टिसिपेशन कहीं जीरो परसेंट और अगर कहीं बहुत हुआ तो क-डेढ़ परसेंट से ज्यादा नहीं मिलेगी।

मुझे ख्याल आता है कि शायद रेलवे मिनिस्टर ने अपनी तकरीर के रेपरेंस के अंदर इस बात का एक्प्योरेंस दिया था कि वह डिस्ट्रिक्मिनेशन, वह इम्तयाज, वह नाइंसाफी जो रेलवे मिनिस्ट्री के अंदर या रेलवे के महकमों के अंदर अकलियत के साथ, मुसलमानों के साथ, हरिजनों के साथ पसेमांदा तबकात के साथ हो रहो है, उनको दूर किया जाएगा, लेकिन आज मुझे फिर कहना पड़ता है कि आज एक साल गुजर जाने के बाद कि हमारा अहसास, अपनी वह फीलिंग अपनी जगह पर कायम है। उसकी सुरतेहाल बदली नहीं है।

(श्री सैयद अहमद हाशमी)

मैं यह मानता हूँ कि पिछले दिनों रेलवे मिनिस्ट्री के अंदर रिक्लूटमेंट पालिसी के तौर पर आपने एक चोज अडाप्ट की कि ऐसी रिक्लूटमेंट कमेटियाँ बनायेंगे, जिनके अंदर एक माइनारिटी का आदमी भी रहेगा। लेकिन मुझे कहने दीजिए कि उन कमेटियों की फंक्शनिंग निल है। उस की कोई कार्यकदंगी और उस का कोई डेवलपमेंट सामने नहीं आया। आप को यह रोना होता है कि आदमी नहीं मिलते इसलिए कि पार्टिसिपेशन नहीं है मुसलमानों और दूसरी अक्लियतों का। रिक्लूटमेंट कमेटी के लिए भी आदमी नहीं मिलते। मैं इस लिए पॉइंट आउट कर रहा हूँ कि अगर आप ने कदम बढ़ाया भी है, कुछ इन्वोशिएटिव लेने की कोशिश की है तो यहां पर भी आप पूरी तरह से कामयाब नहीं हैं। कोई मुसलमान किसी रिक्लूटिंग कमेटी के अंदर आ भी गया—चूँकि वह स्टेस के एतवार से दूसरों के मुकाबले में कमतर दर्जे का होता है—उनके मुकाबले में बैठ नहीं पाता या उन की हाँ में हाँ मिलाने पर मजबूर होता है क्योंकि हाँ में हाँ न मिला तो दूसरे रोज मुलाजिमात से बर्बाद कर दिया जायेगा या उस के खिलाफ चार्ज आयद कर दिया जायेगा। अगर आप ने यह पालिसी एडाप्ट की है तो उसी पर डिपेंड न कीजिए। रिक्लूटमेंट कमेटी में महकमें का आदमी न लेकर बाहर से उसी स्टेस का आदमी लायेंगे तब आप कामयाब हो सकेंगे।

मैं और बतलाऊँ। हो सकता है कि इस में आप इन्वोशिएटिव लें तो कोई अच्छा नतीजा निकल सके। लेकिन यही मसला प्रमोशन के अंदर भी है। यही पालिसी आप को एडाप्ट करनी पड़ेगी प्रमोशन के अंदर। अभी तक प्रमोशन के अंदर, जहाँ तक मेरी मालूमात है, यह क्राइटेरिया एडाप्ट नहीं किया गया है और उसी तरीके से डिस्क्रीमिनेशन हो रहा है।

मैंने पहले भी कहा था कि रेलवे के पर्सनल डिपार्टमेंट में एक सेल ऐसा बनाना चाहिए जो कि उन डिस्क्रीमिनेशन को रोकने के लिए काम करे जो बैकवर्ड क्लास, मुसलमानों और हरिजनों के साथ हो रहे हैं। एपोइन्टमेंट और प्रमोशन के अंदर जनरल डिस्क्रीमिनेशन होता है। तवादले भी ऐसी जगह पर किये जाते हैं, मिसाल के तौर पर पटियाला या ऐसे इलाकों के अंदर जहाँ औरत तो क्या मर्द ही नहीं बाहर निकलना चाहेंगे जिस से कि वे मजबूर होकर छोड़ दें। आप को डायरेक्टर के दर्जे का आदमी रख कर एक सेल बनाना पड़ेगा। तब जा कर हो सकता है कि इस में आप कुछ कामयाब हों।

इसी तरह की एक बात और कहूँगा। जो सारी पालिसी रिक्लूटमेंट की आपने बनाई यह क्लास थी के लिये बनाई है, लेकिन क्लास फोर के अंदर भी—मैं पूरे जोर और कुव्वत के साथ कहूँगा—मुसलमानों का, दूसरी अक्लियतों का, परमांदा तबकों का पार्टिसिपेशन नहीं है। मैं मिसाल दूँ कि पाखाना साफ करने के लिए तो हरिजन आज जरूर मिल जायेगा, लेकिन क्लास फोर की दूसरी नौकरियों में आप हरिजन को भी लेने को तैयार नहीं हैं। आप को यही क्राइटेरिया रिक्लूटमेंट और प्रमोशन का क्लास फोर में भी अपनाना पड़ेगा। तब जा कर हो सकता है आप किसी नतीजे पर पहुंच सकें, हो सकता है कि कुछ एतमाद या भरोसे की बहाली कर सकें।

आप को मैं याद दिलाऊँ शायद आप की इस पालिसी का रिएक्शन था—यह तो आप एक्सप्लेन करेंगे—इलाहाबाद, मुजफ्फपुर, शानापुर, बम्बई में रिजल्ट कैंसिल कर दिया गया शायद इसलिए कि उन के अंदर कुछ परमेंटेज मुसलमानों की रिक्लूटमेंट में ज्यादा हो गई थी। यह आम इत्तिला है पूरे मुल्क के अंदर। सलिए मैंने कहा कि जो मेरा अहसास

लास्ट डयर था आज उसी अहसास पर खड़ा हुआ हूं, वाई डेवलपमेंट नहीं है। मैं आनरेबिल मनिस्टर से कहूंगा कि अगर इस मुल्क के अन्दर पार्टिसिपेटेड डेमोक्रेसी को जन्दा रखना चाहते हैं और जाव-रिजर्वेशन नहीं दे सकते हैं तो आप को कुछ करना पड़ेगा जिस से सब का पार्टिसिपेशन हो रेलवे मनिस्ट्री के अन्दर।

दूसरी बात मैं अर्ज करूंगा कि आप ने बजट पेश गिर दिया। बहुत तरफ से बाहवाही भी हो रही है, मगर मैं जानता हूं कि उस के अन्दर किस तरह का खेल खेला गया है। (व्यवधान) यह तो शायद मुझ से लास्ट डयर भी कहा गया था। इत्तिफाक से रफीक जकरीया साहब चेयर पर बैठे हुए थे। मैंने उस वक्ता कहा था कि मुसलमानों को चेयर की जरूरत नहीं है। मुसलमानों को तो रोजगार चाहिए, काम चाहिए। आप उनको फोर्थ क्लास का काम दे दोजिए। हो सकता है कि आप उन को प्रेसीडेंट बना दें लेकिन थर्ड क्लास या फोर्थ क्लास का काम आप उन को देने के लिए तैयार नहीं हैं। मैंने इसकी मसाल रेलवे को ले कर दी है। आप इस महकमों को टटोलें तो आप को मेरी बात का सही अंदाजा हो जायेगा।

यह ठीक है कि इलेक्शन बजट आप लाये हैं और हो सकता है कि आप कुछ बाहवाही इसके चलते ले लें, लेकिन जैसा कि दूसरे साथियों ने कहा और अपना शुभा इजहार किया, हमें भरोसा नहीं है कि आप कब और किस तरह से रेल के किराये के रेट्स में इजाफा नहीं कर देंगे।

मैं एक दूसरी चीज अर्ज करना चाहता हूँ कि हमेशा से रेलवे मनिस्ट्री

का यह तरीका रहा है कि उस ने उन इलाकों को प्रिफरेंस दिया है, कि जो पहले से ही डेवलप्ड हैं और वह इलाके जो पहले से पिछड़े हुए हैं जो पसमांदा हैं उन के साथ उस ने सीतेली मां का सा सलूक किया है। मैं आप को बतलाऊं कि आप का पूर्वी हिन्दुस्तान नार्थ ईस्ट रीजन जो है उस को आप देखें कि रेलवे के एतबाद से उस को कितना नजरअंदाज किया गया है। मैं समझता हूं कि इस से बड़ा इंबैलेंस हो नहीं सकता। जो डिस्ट्रिक्मिनेशन उन के साथ किया गया है उस से ज्यादा हो नहीं सकता और अगर आप बरसों तक उस की तरफ तवज्जेह दें तो हो सकता है कि यह बेइसाफी खत्म हो सके। मैं समझता हूं कि यह आप के लिये फायदेमंद नहीं है। यह आप के लिये नुकसानदेह है इस लिये कि बीच में इस गैप को पूरा करने के लिये एक बड़ा आलीशान ट्रांसपोर्ट सिस्टम तैयार हो गया है। बसें तैयार हो गयी हैं। आपने कुछ ट्रांसपोर्ट चार्जें कम किये हैं मजह इसलिये आज बस ट्रांसपोर्ट आपके मुकाबले में ज्यादा बेहतर तरीके से माल ले जा सकता है और अच्छे तरीके से माल को अपने स्थान पर पहुंचा सकता है। इसी तरीके से पैसेंजर ट्रैफिक के लिये अगर आप ने इलाकों को नजरअंदाज किया तो वे मजबूर होंगे कि बस ट्रांसपोर्ट को अख्तियार कर लें और हो सकता है कि इससे प्राइवेट सेक्टर आगे आये, लेकिन इससे आप के पब्लिक सेक्टर को नुकसान होगा। इसलिये इस तरफ आप को पूरी तवज्जह देनी चाहिये। मैं एक मिसाल दूँ अपने जिले गाजीपुर की। गाजीपुर वह जिला है जिस ने हिन्दुस्तान की आजादी में अहम रोल अदा किया है और शायद यह हिन्दुस्तान में पहला डिस्ट्रिक्ट है कि जब 1942 में आंदोलन हुआ और हिन्दुस्तान में आजादी की तहरीक चली तो हिन्दुस्तान का यह वह जिला है कि जहां पर यूनिथन जैक को सबसे पहले उठा कर

(श्री संयद अहमद हाशमी)

फँक दिया गया था और यहां पर आजाद हुकूमत कायम हुई थी। लेकिन वही गाजीपुर जिला आज उस डिस्ट्रीमिनेशन का शिकार है कि एक जमाने से रेलवे कंसल्टेटिव कमेटी में और इस ऐवान में, राज्य सभा में मैंने बार-बार कहा कि वह एक जंजीरा बना दिया गया है और उसका कोई डवलपमेंट नहीं हो पा रहा है। जब तक कि उसको ब्राड गेज से नहीं जोड़ा जाता उसका कोई डवलपमेंट नहीं हो सकता। मैंने बार-बार मांग की कि गंगा पर अगर रेलवे ब्रिज बना दिया जाये तो कोई हर्ज नहीं होता लेकिन सालों के डिमांड के बाद भी आज तक हमारी इस मांग को बराबर रिजेक्ट किया जा रहा है और यह बहाना किया जा रहा है कि इसके आगे मीटर गेज है। एक मर्तबा यह बात रेलवे कंसल्टेटिव कमेटी में उठायी गयी तो जवाब आया कि क्योंकि आगे मीटर गेज है इसलिये हम मजबूर हैं। लेकिन इसकी ज़रूरत अपनी जगह पर है यह मानते हैं लेकिन आगे चूँकि मीटर गेज है इसलिये हम कुछ नहीं कर सकते। लेकिन मैं याद दिलाऊँ आनरेबल मिनिस्टर को कि एक ब्राड गेज लाइन भटनी से वाराणसी को जा रही है। इसको क्यों नहीं वाराणसी छपरा लाइन किया जाता और उसे ब्राड गेज किया जाता। क्यों नहीं उसे ब्राड गेज बनाया जा सकता। अगर आप के पास फंड नहीं हैं या प्लानिंग कमिशन आप की मुद्दमांगी रकम नहीं देता तो भी मैं कहूँगा कि एक लाइन आप ब्राड गेज में तब्दील कर रहे हैं तो क्यों नहीं रेलवे ब्रिज बना कर मऊ से उसको मिला दें या औडिहार से मिला दें ताकि वह बैंकवर्ड इलाके जो वहाँ हैं उनका कुछ डवलपमेंट हो सके। मैंने कहा कि किसी इलाके, किसी एरिया का, किसी रीजन का, किसी जिले का डवलपमेंट जुड़ा हुआ है रेलवे लाइन से। अगर आपकी रेलवे लाइन वहाँ पर नहीं है, अगर रेलवे की मुनासिब

सहूलियतें नहीं हैं तो न वहाँ कोई इंडस्ट्री लग सकती है, न पब्लिक सैक्टर या प्राइवेट सैक्टर की वहाँ पर दिलचस्पी हो सकती है। इसी का शिकार हमारा गाजीपुर का जिला है। वहाँ पर एक इलाका नद काजा इंडस्ट्रियल एरिया बनाया गया है, लेकिन आज तक इसीलिए कामयाब नहीं हुआ है कि वहाँ ब्राड गैज लाइन से लिंक अप नहीं है। लिहाजा न कोई प्राइवेट सैक्टर वाला, न पब्लिक सैक्टर वहाँ पर आता है। मैं याद दिलाऊँ कि मैंने अभी जो कहा कि आपका कोई ऐहसान नहीं था, वह गुलामी की यादगार कहा जाए कि एक ओपियम फैक्टरी गाजीपुर में है लेकिन उसको हटाने की कोशिश की गई चूँकि वहाँ पर रेलवे ट्रांसपोर्ट नहीं है, बेसिक फैसिलिटी रेल ट्रांसपोर्ट की नहीं है। बहुत शोर किया गया, तब जाकर वह रुका। लेकिन वहाँ पर उसका एक्सपेंशन इसीलिए नहीं हो सकता और ओपियम बैस्ट मँडिसिन जो हो सकती है, वे इसलिये नहीं क्योंकि रेलवे ट्रांसपोर्टेशन की सहूलियत वहाँ नहीं है। इसलिए मैं कहूँगा कि हमारे ऊपर रहम कीजिए।

मैं फिर कहूँगा कि हमारे हिन्दुस्तान की पूरी तरक्की नहीं होगी अगर एक इलाका भी पिछड़ा हुआ है। एक इलाका भी आप छोड़ दें, अपने नक्शे से निकाल दें तो मैं नहीं समझता कि हिन्दुस्तान का डवलपमेंट होगा या हिन्दुस्तान की तरक्की होगी। हमारे नौजवान हजारों की तादाद में बेरोजगार हैं, मुल्क के दूसरे हिस्सों में जा रहे हैं, उनकी सरजमी पर रोजगार नहीं मिल रहा है। इसलिए मैं दो तीन बातें कह कर अपनी बात खत्म करता हूँ। एक बात हमने कही कि पाटिसिपेटेड डेमोक्रेसी का रास्ता अख्तियार कीजिए। अगर आपकी रेलवे में नहीं है

प्राक्रिया ।

(انٹر پورٹ میں) : مسٹر وانس، چیئر مین۔
 ریالوے بجٹ کے اوپر ہم بحث کر
 رہے ہیں۔ سچی بات تو یہ ہے کہ
 کسی بھی بجٹ کے اوپر یہاں کسی
 بھی وعدہ کے اوپر اب جلتا اور عوام
 کا بھروسہ وہ نہیں کیا ہے۔ اس لئے
 کہ جو بجٹ پہلے کئے جاتے ہیں
 ان کے بعد کرایہ بھی بڑھ رہے ہیں اور
 قیمتیں بھی بڑھ جاتی ہیں۔ جو
 وعدہ کئے جاتے ہیں ہمیشہ انکے برخلاف
 کیا جاتا ہے۔ میں یہاں دلوں آنریبل
 منسٹر کو کہ لاسٹ ایئر بھی ریالوے
 اسپیکر کے اندر میں نے کچھ باتیں
 کہی تھیں۔ اور انڈیا وہ اپنے ذہن کے
 اوپر زور دالیں گے تو شاید انہیں یہاں
 آجائے گا۔ میں نے اس وقت بھی یہ
 کہا تھا کہ اتنا بڑا انڈیا سٹریکچر۔ اتنی
 بڑی وہ انسٹی ٹیوشن جس سے لوگوں
 کی زندگیاں چڑی ہوئی ہیں۔ جس
 سے لوگوں کے روزگار چڑے ہوئے ہیں۔
 اگر اس میں ملک کے ہر طبقے کا
 پارٹی پیشہ نہیں ہو تو خواہ مخواہ

مجھے خیال آتا ہے کہ شاید دیلوے
منسٹر نے اپنی تقریر پر ریفرنس
کے اندر اس بات کا ایشورنس دیا تھا
کہ وہ قسکوہ میٹھن - وہ امتیاز - وہ
ناانصافی جو دیلوے منسٹری کے اندر
یا دیلوے کے محکمہ کے اندر اذیتوں
کیساتھ - مسلمانوں کیساتھ - ہر محکمہ
کیساتھ - مسلمانہ طبقات کیساتھ ہو
رہی ہے ان کو دور کہا جائے گا -
لیکن اب مجھے پھر کہنا پڑتا ہے کہ

[شری سید احمد ہاشمی]

آج ایک سال گزر جانے کے بعد ہمارا احساس - اپنی وہ فیلنگ اپنی جگہ پر قائم ہے - اس کی صورتحال بدلی نہیں ہے -

میں یہ مانتا ہوں کہ پچھلے دنوں ریلوے منسٹری کے اندر ریکروٹمنٹ پالیسی کے طور پر آپ نے ایک چھوڑاؤ کی کہ ایسی ریکروٹمنٹ کمیٹیاں بنائیں گے جنکے اندر ایک ماٹو نارتی کا آدمی بھی رہے گا - .. لیکن مجھے کہنے دیجئے کہ ان کمیٹیوں کی فنکشننگ نل ہے - اس کی کوئی کارکردگی اور اس کا کوئی ڈولپمنٹ سامنے نہیں آیا - آپ کا یہ رونا ہوتا ہے کہ آدمی نہیں ملتے اس لئے کہ پارٹی سلیکشن نہیں ہے - مسلمانوں اور دوسری اقلیتوں کا - ریکروٹمنٹ کمیٹی کھلتی کھلتی بھی آدمی نہیں ملتے - میں اس لئے پوائنٹ اُٹ کر رہا ہوں کہ اگر آپ نے قدم بڑھایا بھی ہے - کچھ انیہیتھو لٹے کو کوشش بھی کی ہے تو یہاں پر بھی آپ پوری طرح سے کامیاب نہیں ہیں - کوئی مسلمان کسی ریکروٹنگ کمیٹی کے اندر آ بھی گیا - کیونکہ وہ اسٹیٹس کے لحاظ سے دوسروں کے مقابلے میں کم درجہ کا ہوتا ہے - انکے مقابلے میں بیٹھ نہیں پاتا یا انکی ہاں میں ہاں ملانے پر مجبور ہوتا ہے - کیونکہ ہاں میں ہاں نہ ملانے تو دوسرے روز برخاست کر دیا جائیگا یا اسکے خلاف چارج سائد کر دیا جائیگا -

اگر آپ نے وہ پالیسی اڈاپٹ کی ہے تو اسی پر فیڈبک نہ کیجئے - ریکروٹمنٹ کمیٹی میں محکمہ کا آدمی نہ لیکر باہر سے اسی اسٹیٹس کا آدمی لائینگے تب آپ کامیاب ہو سکیں گے -

میں اور بتاؤں - ہو سکتا ہے آپ اس میں انیٹیو لیں تو کوئی اچھا نتیجہ نکل سکے - لیکن ابھی مسئلہ پرموشن کے اندر بھی ہے - یہی پالیسی آپکو اڈاپٹ کرنی پڑیگی پرموشن کے اندر - ابھی تک پرموشن کے اندر جہانتک میری معلومات ہیں یہ کرائی ٹیریا اڈاپٹ نہیں کیا گیا ہے اور اسی طریقہ سے ڈسکری ملیشن ہو رہا ہے - میں نے پہلے یہ کہا تھا کہ ریلوے کے پرسونل ڈیپارٹمنٹ میں ایک سیل ایسا بنانا چاہئے جو کہ ان ڈسکری مائشنس کو روکنے کھلنے کام کرے جو بیک درجہ کلاس .. مسلمانوں اور ہریجنوں کے ساتھ ہو رہے ہیں - ایڈمنٹمنٹ اور پرموشن کے اندر جنرل ڈسکری ملیشن ہوتا ہے - تبدیلی بھی ایسی جگہ پر کئے جاتے ہیں - مثال کے طور پر پتوالہ یا ایسے علاقوں کے اندر جہاں صورت تو کچھ ایسی ہے کہ وہ مجبور ہو کر چھوڑ دیں - آپکو ڈائریکٹر کے درجہ کا آدمی رکھ کر ایک سیل بنانا پڑیگا -

تب جا کر ہو سکتا ہے آپ اس میں
کامیاب ہوں -

اسی طرح کی ایک بات اور کہونا۔
جو ساری پالیسی پروٹیکشن کی
آپ نے بنائی یہ کلاس تھی کھلے
بنائی ہے - لیکن کلاس فور کے اندر
بھی - میں پورے زور اور قوت کے
ساتھ کہونا - مسلمانوں کا - دوسری
اقلیتوں کا - پسماندہ طبقوں کا پارٹی
سیشن نہیں ہے - میں مثال دوں
کہ پانچواں صاف کرنے کیلئے تو
ہریجن آج ضرور مل جائینگے لیکن
کلاس فور کی دوسری نوکریوں میں
آپ ہریجن کو بھی لینے کو تیار
نہیں ہیں - آپکو یہی کرائی تیار
دی پروٹیکشن او پرموشن کا کلاس فور
میں بھی اپنانا پوینا - تب جا کر
ہو سکتا ہے آپ کسی نتیجہ پر
پہنچ سکیں - ہو سکتا ہے کچھ
اعتماد یا بہدروسہ کی بحالی
کر سکیں -

آپکو میں یہاں شاید آپکی
اس پالیسی کا ری ایکشن تھا - یہ
تو آپ ایکسپلین کریں گے - الہ آباد -
مظفر پور - دانا پور - بمبئی میں
رزلٹ کیسٹل کر دیا گیا شاید
اسلئے کہ اسکے اندر کچھ پروٹیکشن
مسلمانوں کی پروٹیکشن میں زیادہ
ہو گئی تھی - یہ تمام اطلاع ہے
پورے ملک کے اندر - اس لئے میں
نے کہا کہ جو میرا احساس لاسٹ

ایر تھا آج اسی احساس پر کہوا
ہوا ہوں - کوئی ڈولہمیلٹ نہیں
ہے - میں انٹریمبل منسٹر سے کہونا
کہ اگر اس ملک کے اندر پارٹی
سویٹڈ ڈیموکریسی کو زندہ رکھنا
چاہتے ہوں اور جاب رزرویشن
نہیں دے سکتے ہیں تو آپکو کچھ
کرنا پوینا - جس سے سب کا پارٹی
سیشن ہو ریلوے منسٹری کے اندر -

دوسری بات میں عرض کروں گا
کہ آپ نے بھٹ پمپس کر دیا -
بھٹ طرف سے واہ واہ بھی ہو رہی
ہے - مگر میں جانتا ہوں کہ اسکے
اندر کس طرح کا کھیل کھیل گیا ہے
..... (مداخلت) یہ تو شاید مجھ
سے لاسٹ ایر بھی کہا گیا تھا - اتفاق
سے رفیق ذکریہ صاحب چھٹر پر بھٹ
ہوئے تھے - میں نے اس وقت کہا
تھا کہ مسلمانوں کو چھٹر کی ضرورت
نہیں ہے - مسلمانوں کو تو روزگار
جوائے - کام چاہئے - آپ ان کو فورٹ
کلاس کا کام دیدیجئے - ہو سکتا ہے
کہ آپ ان کو پریزیڈنٹ بنا دیں
لیکن تھوڑے فورٹ کلاس کا کام آپ
ان کو دینے کیلئے تیار نہیں ہوں -
میں نے اس کی مثال ریلوے کو لے
کر دی ہے - آپ اچھے محکموں کو
تنگنیں تو آپ کو مہری بات کا صحیح
اندازہ ہو جائے گا -

یہ ٹھیک ہے کہ الیکشن بھٹ
آپ لئے ہوں اور ہو سکتا ہے کہ

[شری سید احمد ہاشمی]

آپ کچھ واہ واہ کرنے والے... لیکن جیسا کہ دوسرے ساتھیوں نے کہا اور ایسا شبہ ظاہر کیا ہمیں بھروسہ نہیں ہے کہ آپ کب اور کس طرح سے ریل کے کرایہ کے ریٹس میں اضافہ نہیں کر دیں گے۔ میں ایک دوسری چیز عرض کرنا چاہتا ہوں کہ ہمیشہ سے ریلوے منسٹری کا یہ طریقہ رہا ہے کہ اس نے ان علاقوں کو پریفرنس دیا ہے کہ جو پہلے سے ہی دولت مند ہیں اور وہ علاقے جو پہلے سے ہی پچھڑے ہوئے ہیں۔ جو ہمسائے ہیں ان کے ساتھ اس نے سوتیلی ماں کا سا سلوک کیا ہے۔ میں آپ کو بتاؤں کہ آپ کا پوری ہندوستان - نارتھ ایسٹ ریجن جو ہے اس کو آپ دیکھیں کہ ریلوے کے اعتبار سے اس کو کتنا نظر انداز کیا گیا ہے۔ میں سمجھتا ہوں کہ اس سے بڑا امپبلنس ہو نہیں سکتا۔ جو ڈسکری ملشن ان کے ساتھ کیا گیا ہے اس سے زیادہ ہو نہیں سکتا اور اگر آپ برسوں تک اس کی طرف توجہ دیں تو ہو سکتا ہے کہ یہ بے انصافی ختم ہو سکے۔ میں سمجھتا ہوں کہ یہ آپ کیلئے فائدہ مند نہیں ہے۔ یہ آپ کیلئے نقصان دہ ہے۔ اس لئے کہ بیچ میں اس کیپ کو پورا کرنے کیلئے ایک بڑا عالیشان ٹرانسپورٹ سسٹم تیار ہو گیا ہے۔ بس میں تیار ہو گئی ہیں۔ آپ نے کچھ ٹرانسپورٹ چارجز کم کئے ہیں۔ محض اس لئے کہ آج بس ٹرانسپورٹ

آپ کے مقابلے میں زیادہ بہتر طریقہ سے مال لے جا سکتا ہے اور اچھے طریقے سے مال کو اپنے استھان پر پہنچا سکتا ہے۔ اس طریقہ سے پسینہ بھر ٹریفک کیلئے اگر آپ نے علاقوں کو نظر انداز کیا تو وہ مجبور ہوں گے کہ بس ٹرانسپورٹ کو اختیار کر لیں۔ اور ہو سکتا ہے کہ اس سے پوائنٹ سیکٹر آئے آئے۔ لیکن اس سے آپ کے پبلک سیکٹر کو نقصان ہوگا۔ اس لئے اس طرف آپ کو پوری توجہ دینی چاہئے۔ میں ایک مثال دوں اپنے ضلع غازی پور کی۔ غازی پور وہ ضلع ہے جس نے ہندوستان کی آزادی میں اہم رول ادا کیا ہے اور شاید یہ ہندوستان میں پہلا ڈسٹرکٹ ہے کہ جب ۱۹۴۲ میں انڈرلن ہوا اور ہندوستان میں آزادی کی تحریک چلی تو ہندوستان کا یہ وہ ضلع ہے کہ جہاں پر یونین چیک کو سب سے پہلے اٹاکا پھیل گیا تھا اور یہاں پر آزاد حکومت قائم ہوئی تھی۔ لیکن وہی غازی پور ضلع آج ڈسکریملیشن کا شکار ہے کہ ایک • سے ریلوے کلسٹریٹو کمیٹی میں اور اس ایوان میں - راجہ سبھا میں میں نے بارہا کہا کہ وہ ایک جزیرہ بنا دیا گیا ہے اور اسکا کوئی قونسلمنٹ نہیں ہو رہا ہے۔ جب تک کہ اسکو ہرقہ کیچ سے نہیں جوڑا جاتا اسکا کوئی قونسلمنٹ نہیں ہو سکتا۔ میں نے بار بار

مانگ کی کہ کلک ہر اگر ریلوے برج
 بنا دیا جائے تو کوئی خرچ نہیں
 ہوتا لیکن سائوں کی قمانڈ کے بعد
 بھی آج تک ہماری اس مانگ کو
 برابر رجسٹر کیا جا رہا ہے اور یہ
 بہانہ کیا جا رہا ہے کہ اسکے آگے
 میٹر گھج ہے - ایک مرتبہ یہ بات
 ریلوے کلسٹریٹو کمیٹی میں اٹھائی
 گئی تو جواب آیا کہ کیونکہ آگے
 میٹر گھج ہے اسلئے ہم مجبور ہیں -
 لیکن اسکی ضرورت اپنی جگہ پر
 ہے یہ مانگے ہیں لیکن آگے چونکہ
 میٹر گھج ہے اسلئے ہم کچھ نہیں
 کر سکتے - لیکن میں یاد دلاؤں
 آپریٹل منسٹر کو کہ ایک بات گھج
 لائن بھٹلی سے وارانسی کو جا رہی
 ہے اسکو کڑوں نہیں وارانسی پر پورا
 لائن آیا جائے - اور اسے بات گھج
 کیا جائے - کیوں نہیں اسے بات گھج
 بدایا جا سکتا - اگر آپے پاس فنڈ
 نہیں ہے یا پلاننگ کمیشن آپکو
 مذہم مانگی رقم ہیں دیتا تو وہی
 میں کہونگا کہ ایک لائن آپ بات گھج
 میں تبدیل کر دے ہیں - تو
 کیوں نہیں ریلوے برج بنا کر منٹو
 سے اسکو ملا دیں یا اوڈیہار سے
 ملا دیں تاکہ وہ بیک رٹ علاقے جو
 وہاں ہیں ان کے کچھ ترقی پات
 ہو سکے -

میں نے کہا کسی علاقے - کسی
 ایریا کا - کسی ریجن کا - کسی
 ضلع کا قبولیت جتا ہوا ہے ریلوے
 1907 RS-11.

لائ ہے - اگر آپکی ریلوے لائن
 وہاں پر نہیں ہے - اگر ریلوے کی
 مناسب سہولتیں نہیں ہیں تو
 نہ وہاں کوئی انڈسٹری لگ سکتی
 ہے نہ پبلک سیکٹر یا پرائیویٹ
 سیکٹر کی وہاں پر دلچسپی ہو
 سکتی ہے - اسی کا شکار ہمارا
 غازیپور کا ضلع ہے - وہاں پر ایک
 علاقہ نلد کاجا انڈسٹریل ایریا بنایا
 گیا ہے - لیکن آج تک اسی لئے
 کامیاب نہیں ہوا ہے کہ وہاں پر
 برات گھج لائن سے ملک آپ نہیں
 ہے - لہذا نہ کوئی پرائیویٹ سیکٹر
 والا نہ پبلک سیکٹر وہاں پر آتا ہے -
 میں یاد دلاؤں کہ میں نے ابھی جو
 کہا کہ آپکا کوئی احسان نہیں تھا
 وہ غلامی کی یادگار کرنا جائے کہ
 ایک اویم فیکٹری غازیپور میں ہے
 لیکن اسکو ہٹانے کی کوشش کی گئی
 چونکہ وہاں پر ریلوے ٹرانسپورٹ
 نہیں ہے بسک ٹیسٹنگ ریلوے
 ٹرانسپورٹ کی نہیں ہے - بہت شور
 کیا گیا تب چاکر وگا - لیکن وہاں پر
 اسکا ایکسپنشن اسلئے نہیں ہو سکتا
 اور اویم بیسٹ میڈیسنس جو ہو
 سکتا ہے وہ اسلئے نہیں کیونکہ ریلوے
 ٹرانسپورٹیشن کی - وہاں وہاں
 نہیں ہیں - اسلئے میر کہونگا کہ
 ہمارے اوپر رحم کھائے -

میں پور کہونگا کہ ملدوستان
 کی پوری ترقی نہیں ہوئی اگر ایک
 علاقہ بھی پچھڑا ہوا ہو - ایک

[شری سید احمد ہاشمی]

ملاقہ بھی آپ چاہوز دیں - ایک نقشہ سے نکالیں تو میں نہیں سمجھتا کہ ہندوستان کا قیام کیا ہوگا یا ہندوستان کی قیام ہوگی -

ہمارے نوجوان ہزاروں کی تعداد میں بے روزگار ہیں - ملک کے دوسرے حصوں میں جا رہے ہیں - ایک سر زمین پر انکو روزگار نہیں مل رہا ہے - اسکے میں دو تین باتیں کہہ رہی ہیں بات ختم کرتا ہوں - ایک بات ہم نے کہی کہ باوقی سپریم کورٹ کے سامنے احتجاج کر رہے - اگر آپکی رہاؤں میں نہیں رہیں تو میں سمجھتا ہوں کہ اس سے پدماک کو کوئی فائدہ نہیں ہے - اور یہ شکایت بھی رہی کہ اسکے اندر آپ کسکریملیشن کر رہے ہیں مسلمانوں کے ساتھ - دیگر سیکشنس کے ساتھ - طبقات کے ساتھ - ہرجاؤں کے ساتھ - ناانصافی جسے پہلے تھی ویسے ہی آج بھی ہو رہی ہے - اگر اگر آپکے دیکھنے والے آپکے مشورے نے اسکو کریمل کرنے کا طریقہ اذیت نہیں دیا تو وہ کسکریملیشن ہو رہا ہوگا - میں سمجھتا ہوں کہ انڈین اسلامک مسلمون امر کا یقین دلانے کے لئے اس کسکریملیشن کو وہ درر کریملے - [شکریہ]

آیو شانتی ہواگو (उत्तर प्रदेश)
मान्यवर, मैं सदन का और अपना बहुत कम वक्त लूँगा और अपनी बात संक्षेप में कहूँगा।

अनी सदन में हमारे विरोधी पक्ष के माननीय सदस्यों ने रेलवे बजट पर कुछ बातें कहीं। जनरल बट भी हाउस में आया। वह पार्लियामेंट में पेश हो चुका है। अब वारात में भी और विनक्ष के नेताओं के भी जनरल बजट और रेलवे बजट पर कमेंट्स आ चुके हैं। उनकी मुख्य बात यह है कि दोनों बजट, रेलवे का भी और जनरल बजट भी इन्वेंशन के बजट हैं। मेरा निवेदन यह है कि जनता को राहत दी जाए और जनरल बजट के जरिए देश का औद्योगिकरण हो, देश को आगे बढ़ने के लिए, कृषि को बढ़ाने के लिए, शिक्षा को बढ़ाने के लिए कुछ सुविधायें दी जाएं तो उसको यह कहकर डिमिस किया जाता है कि इन्वेंशन बजट है।

महोदय, जैसा कि मैंने रेलवे बजट को स्टडी किया है, उसमें जो मुख्य बात मुझे मिली है वह यह है कि साधारण यात्रियों के ऊपर जो आम जनता रेलों में सफर करती है, उसके ऊपर कोई बर्जन या भार नहीं डाला गया है। सेकिंड क्लास के जो मुनाफि पैनेयर ट्रेनों में सफर करते हैं, उनके ऊपर कोई भी टैक्स या सरचार्ज नहीं बढ़ाया गया है अलबत्ता ए० सी० सी० फास्ट क्लास पर 5 रुपये और ए० सी० सी० सेकिंड क्लास स्लोपर पर फी यात्री 3 रुपये का सरचार्ज रखा गया है। मैं समझता हूँ कि यह जायज है और इन मायने में कि इस कैटेगरी में जो सफर करते हैं वह धनोमाना हैं और वे पे कर सकते हैं। इनके अलावा जो प्लेट फार्म का टिकट पहले 50 पैसे था उसको बढ़ा कर जो ए० सी० रखा किया गया है, मेरी अपनी राय में यह ठीक नहीं है। पंतो जो जो इस के ऊपर पुनर्विचार करना चाहिये और पचास पैसे की जो राशि वाउचर फिर् से रेस्टोर करना चाहिये।

इनके अलावा बजट में जो बातें उही गई हैं कि सरचार्ज और माल के यातायात से 1984-1985 के साल में हम को लगभग 1 अरब 14 करोड़ और 22 लाख की आमदानी होगी

मैं समझता हूँ कि आने लोगों के बजट जो मैं बाजारों में, शहरों में और अपने मुहल्लों में सुनता हूँ उससे पता चलता है कि इनसे लोगो को राहा मिली है उन्होंने इनका स्वागत किया है। मैं भी इस बजट का स्वागत करता हूँ। माननीय मंत्री जी ने साधारण जनता का बजट पेश किया।

योजना आयोग ने जो पैसा रेलवे को दिया है वह बहुत कम है। मैं समझता हूँ सदन में इस बारे में कोई दो राय नहीं हैं। माननीय वित्त मंत्री जी ने रेलवे डिपार्टमेंट के लिये पीछे उदारता दिखाई थी अब ऐसा लगता है उस उदारता से काम नहीं लिया। रेलवे की आमदनी के साधन बहुत कम हैं और पिछले साल में उनको हानि भी हुई है। यह बात यहां बहुत के दौरान आ चुकी है। इस पृष्ठ भूमि में मैं समझता हूँ वित्त मंत्रालय और योजना कमिशन जो भी रेलवे को पैसे का एलाटमेंट करने में उदारता से काम लेना चाहिये या और मैं समझता हूँ ये दोनों इस पर पुनर्विचार करेंगे।

हमारा जिला मेरठ जिला बहुत महानगर जिला है। इस माने में कि इस मेरठ जिले से किसी एक छे में सी अधिक के लिये इस देश के प्रधान मंत्री बन चुके है। वह बेचारे कुछ कर नहीं पाये मेरठ जिले के लिये। इसलिये मेरी रेल मंत्री महोदय से मांग है प्रार्थना है कि इस साल में यहां के बारे में कुछ सोचे। वह प्रधान मंत्री किसानों में पैसा हुए उन्होंने किसानों के लिये बहुत सारे बातें कही थी लेकिन कुछ नहीं किया। वहां का विकास नहीं कर पाये। मैं समझता हूँ अब वजन आ गया है नम के नम आने के साथ से इस जिला हो सकेगा। मेरठ की जनता ने आजादी के आंदोलन में और देश के विकास के कार्य में हमेशा आगे आकर हिस्सा लिया है। मैं आपको याद दिलाऊँ कि रेलवे मंत्रालय ने एक सर्वे का किया था बड़ौता ने होकर हस्तिनापुर तक की रेलवे लाइन बिछाने का। उस सर्वे

में चार लाख रुपये खर्च हुए अभी तक वह रेलवे लाइन बिछी नहीं। गाजियाबाद और मेरठ के बीच डबल रेलवे ट्रैक हो और वह इलेक्ट्रीफाई हो यह तत्काल मेरठ की जनता से बार-बार हुआ है। इनकी तरफ भी आपकी तबज्जो मैं आज दिला रहा हूँ। मैं आशा करता हूँ कि मेरठ और गाजियाबाद के बीच डबल ट्रैक और वह भी इलेक्ट्रीफाई हो, यह कोशिश इसी वर्ष आप करेंगे।

इसके अलावा मेरठ से इनाहाबाद के लिये एक संगम एक्सप्रेस चलती है। मेरठ के लोगों की मांग यह है कि उनही यह प्रार्थना स्वीकार करें कि मेरठ से खुर्जा तक डीजल का इंजन लगा दें ताकि कम से कम तीन-चार बोगी मेरठ से संगम ट्रेन में जुड़ने से वहां के लोगों को सुविधा होगी। यह भी मैं रिक्वेस्ट करूंगा।

मेरठ में एक पन्नाई ओवर का निर्माण होना है। इसके बारे में केन्द्रीय सरकार और आपका मंत्रालय विचार कर चुका है। यू.पी.० की राज्य सरकार ने इस के बारे में कहा है। यह बहुत दिनों से योजना लटकी हुई है। मैं समझता हूँ कि बागपत रोड पर जो पन्नाई ओवर स्वीकृत है मेरठ स्टेशन के करीब, उसके निर्माण के लिये आप धन देंगे। इनसे लोगों को सहूलियत हो जायेगी। इन अलकाज के साथ मैं इस बजट का स्वागत करता हूँ और विपक्ष के साथियों से अपील करता हूँ कि इलेक्शन तो आयेंगे अपने टाइम पर। वह कब आयेंगे यह प्रधान मंत्री जी जानती है या जैसा नविधान कहता है उस हिसाब से आयेंगे। स्टेट के बजट अभी आयेंगे। वे अपना-अपना बजट रखेंगे। सेन्ट्रल का बजट पेश हो चुका है। हमेशा आप कहते रहेंगे कि यह इलेक्शन का बट है।

अगर गरीब जनता को, देश की साधारण जनता को कुछ कंसेशन दिये जायें, सुविधाये दी जायें, मास-भाड़े में रियायत दी जाय, यात्रियों को अगर सुविधा दी जाय तो उसको आप इलेक्शन बजट कहने की कोशिश

[श्री शान्ति त्रिपाठी]

करेंगे त. बारखायेंगे। कांग्रेस की सेवा करना है, कांग्रेस सरकार को जनता की सेवा करना है और उत्तम प्राप्ति के लिये अपने बजट के जरिये, प्रगति के जरिये कुछ कार्य करना है चाहे वह इन्फ्रैस्ट्रक्चर में सफल रहे या न रहे। इन प्रत्येक के साथ में रेल मंत्रा को जिन्होंने जनता को सुविधायें पहुंचाने की कोशिश की है उनका अभिमान करता हूं और मैं चाहता हूं कि मेरठ के लिये जो छाटा-मोटा मैंने आपसे रियायतें मांगा हैं, कुछ मांग रखी है उनकी पूर्ति करने में आप अवसर होंगे। आपको बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI AJIT KUMAR SHARMA (Assam): Mr. Vice-Chairman, Sir, the Railway administration is, in fact, a parallel Government, with its own independent Budget. But unfortunately this is a Government without management. In spite of all the statistics, given in the Railway Budget, there is a singular lack of perspective in the whole Budget. Railways have developed in different ways. Many lines have been extended and new lines have been laid. And they have provided many facilities to the passengers. But the point is, even in the previous years, the Minister of Railways promised, on different occasions, in regard to travel specific points, that the trains will run in time, that the second class passengers will have reasonable comforts, that there will be no corruption in regard to reservations and the people will have easy facilities of easy reservation of seats in the trains. Also, there is a promise that there will be improvement in the goods traffic. But on all these counts, the present Budget does not give us any assurance or does not show that these promises have been fulfilled. What we find is that the second class passengers have still to go through a lot of harassments, difficulties and sufferings. As has been pointed out by hon. Members Shri Ladli Mohan Nigam, one basic fact is that the railways do not care for

these illiterate and poor passengers who do not even understand how to reserve a seat. The result is that they suffer the most. When we find that in the long distance trains, there are only reserved bogies and there is no scope for any ordinary passenger who has not reserved to get into it, then, either these poor people have to remain in the stations or they have somehow to bribe some officers or ticket-checkers to get a seat. This state of affairs should be ended and the Railway Ministry should take special measures to help this section of the people. In this respect, the Railway administration has a particular duty to see that its own officers, the ticket-checkers and other officers, who are entrusted with the task of looking into the comforts of the passengers and also to see that tickets are taken by the passengers, must not be corrupt. They should be helpful to the passengers. They should not only help Members of Parliament, but also the general passengers.

In this context, what do we find in the Delhi station itself in regard to reservations? For some time, there was some improvement. But again now, we find that there are so many complaints in regard to reservation of seats in the Delhi station itself. I would like to point out to the hon. Railway Minister that unless we succeed in effecting some improvements in regard to these simple things, other claims of the railways will all be meaningless. Regarding timely running of trains, the less said the better. If I can give you an example, the Tinsukia Mail has been running, for the last one month, on an average, late by ten hours. Now, if this be the state of affairs, people cannot travel in trains with any certainty about reaching their destinations. This matter has to be deeply gone into by the Administration and we hope that things will improve at least in the next year.

About the development of railways also there is no perspective in the Railway Administration. As honou-

able Shri Hashmi has pointed out, the railways still want to improve the system only in those areas where the system is already ahead of other places. Now if I refer to this north-eastern region, we find that we have been fed with promises only since 1953. For instance, about providing an alternative rail link in the south of the Brahmaputra connecting Gauhati with Dibrugarh via all the towns which was made in 1953 and repeated every year, even today we find that the Railway Ministry has clearly pointed the whole scheme to the North-Eastern Council. Whenever the people agitate, whenever they go to jail, when they create a situation, the Government come out with some proposal, but that is with all insincerity as is sound. Regarding this alternate link between Gauhati and Dibrugarh promises have been made, but not only do they remain unfulfilled but also there is an element of hypocrisy in the railway administration. I would like to know from the Minister what actually has been decided by the Ministry for the purpose of providing this alternate link. Simply providing some short links and saying that we have touched all the states and territories in the N.E. Region does not do any good to the people. Regarding railway connection with Meghalaya, the people and the Government of Meghalaya have rejected the Railway Department's plan for connecting Gauhati with Burni. So this matter of broken promises has to be looked into. I hope the Railway Ministry and the Railway Board will take up this scheme and prove its sincerity in implementing its assurances given since 1983.

Now there is another point about the railway administration in the north-eastern region regarding appointment of local candidates of the region—Assam, Meghalaya, Manipur, Nagaland and Arunachal Pradesh. The NF Railway has systematically and in a planned way deprived the local candidates of employment in this particular area. The NF Railways has been turned into a kind of colony of

people from Bangladesh and other places. This is systematic deprivation of the local people of Assam, Meghalaya, Nagaland and Arunachal Pradesh. It must end. The railways made a promise to end this State of affairs but I find that even today it is continuing. Only three or four days back I received a letter saying that 200 candidates were interviewed and medically examined, but they have not been given appointments. There is a clear conspiracy going on in the administration of the area. This must be ended. I hope the Railway Ministry and the Railway Board will take immediate steps to remedy this situation.

Now I do not want to add many more things because every year we have been discussing the same issues. But I want the railway administration to take concrete measures to bring about improvement in the railway communication in this north-eastern region so that people can travel with comfort from there to the rest of the country and within the region. Improved and expanded railway communication is also necessary for purposes of integration which is a much talked about subject concerned.

Thank you, Sir.

SHRI H. HANUMANTHAPPA:

Thank you, Mr. Vice-Chairman, for the opportunity given to me. Our senior friend Mr. Ladli Mohan Nigam while initiating the debate on the Railway Budget, called it a *makhmali thaili full of gund*. I will just try to show what *makhmali thaili* contains before I go over to the other aspects. Mr. Nigam pointed out that the Planning Commission is not fair in sanctioning the amounts to the Railways. Knowing this, I will just go through the items of what the railways have given with the limited resources they have. Sir, of course, the Minister's Budget speech gives details. Hundred new trains introduced, 12 long distance trains added, 72 trains dieselised, 237 trains speeded up, 40 new

[Shri H. Hanumanthappa]

suburban trains started. In addition to this, with the help of the Planning Commission, 950 locomotives during the Sixth Plan, 5000 coaches, 72000 wagons, and renewal of 9150 kms. and electrification of 1824 kms. in spite of a push up in the working expenses to the extent of Rs. 292.50 crores, which includes relief to the staff, additional DA instalments, increase in fuel cost, upgrading the posts and more breaches due to floods and patrolling of tracks increased. With all constraints on the resources, as admitted by my friend Mr. Nigam who initiated the discussion, with the scarce resources given by the Planning Commission, Railways have given a better picture. No doubt, they have admitted lapses where they are. In revenue earning they could not reach the target. In passenger-kilometres also, they could not reach the target. But still, with whatever money they had got, how far they are justified in managing the railways, these figures speak for themselves.

Sir, with this background, I come to the aspect of punctuality of trains. I request the Minister one thing. There was a time, then late K. Hanumanthaiah was the Railway Minister, there was a lot of punctuality. That is still there in the minds of the railway passengers. He was able to bring punctuality in the running of the railways. I request the Railway Minister and the railway officers to go through the measures that Mr. Hanumanthaiah adopted during these days. Of course, I agree there was a lot of increase in the operational staff on trains but when you come out with a pro-

CONCL

...by that
Punctuality ... in some
of the major trains and gradually that
can be increased. You have also
given happy picture about the acci-
dents. The accidents which were 645
during 1982 have been reduced to

529. But, Sir, you have neglected to implement the recommendations given by the Kunzru Committee and the Sikri Committee which are 10/15 years old. You have now looked into them and you have started gradual implementation of these recommendations, and thereby. There is gradual reduction of the accidents. Had they been implemented vigorously and seriously, I think certainly the accidents would have been reduced considerably.

Sir, I heard Mr. Mohanarangam and Mr. A. G. Kulkarni. Mr. Mohanarangam comes from Madras where he has got the Zonal Headquarters. And Mr. A. G. Kulkarni comes from Maharashtra where we have got two Zonal Headquarters, the Headquarters of the Central and the Western Railways. I remember there is a proverb. On a shanty day if it rains, the persons selling salt will cry that their salt will be washed away by the rains. But here are people who are selling coconuts. They are also crying, with the railway network in Madras with the Zonal Headquarters and Bombay with two Zonal Headquarters. This reminds me the story of Kisagauthami. When Budha asked he go to each house and find out if there was any house in which nobody had died, she found that in every house somebody or other had died. So, her grief comes down. So, when I see that every person in this House is crying, I feel that my sorrow has become less and that my crying will have no value at all before the Railway Minister.

But, Sir, I want to point out one thing here. Now-a-days we are discussing much about national integration. State-C ship, T and areas developed areas, the question of and comes, as properly, here the regionalism comes, separatism comes. They feel that they have been neglected at the hands of the Centre, that proper justice has

not been done in their case. It is then only that the man who is in need, who is not developed, feels that he has been neglected and that he should strive to ask and shout or also he may better manage if he severs from the Centre which is far away from him. Sir, here is need to look into this aspect. If anybody shouts, appeals, the genuineness behind it has to be examined, and the Centre or the administration should come to his rescue.

Sir, of course, as Mr. Mohanaram rightly pointed out that, there is need to look into the map of the railways, where there is concentration. After all, most of the money is being spent on the concentration only. Luckily or unluckily the British developed the railways in the northern parts and some important cities. And most of the Budget of the railways is being spent only in maintaining these things. That has caused negligence of under-developed areas, and thereby it has created a sense of negligence towards the under-developed and undeveloped areas, and that aspect is creating anger and anguish against the administration. The people feel that they are neglected. Sir, in this respect I have already, while speaking on the Appropriation Bill of the Railways, mentioned what part Karnataka has in spite of having a four Cabinet Ministers and Ministers of State now. But still Mr. Kulkarni was explaining about the Mahalaxmi problem. I was asking just to hear me before assuring to Mr. Kulkarni. Sir, about this Mahalaxmi Express, actually to that the broad gauge train should stop at Miraj. After all, Bangalore-Bombay line, I do not know, but the train stop at Miraj. This is the kind of problem explained in the Budget. I was asking about the conversion of the line and the direct train from Bangalore to Bombay. But all the people of Karnataka do not live in Bangalore alone. The main line is Bangalore-

Miraj. This is the heart-line of Karnataka which passes in between Karnataka. So, the people of Shimoga, Hubli, Bidar, Chitradurg and Tumkur, to reach either Bombay or Delhi, have to go Bangalore, the State Capital and then take the long-distance train. I am told that the survey between Miraj and Bangalore has been completed. I request the Railway Minister at least to see that this is included in the Seventh Plan to give justice to the people of Karnataka in the matter of railways. About the reservation point, the metre gauge train that starts from Bangalore is also called Mahalaxmi Express and it reaches Miraj around 7 o'clock in the morning. The Mahalaxmi Express to Bombay would have left that place by then. You were kind enough to adjust the time-table so that a man who started from Tumkur, Chitradurg, Davanagere or Hubli, 300 to 400 kilometres away, could get into the train at Miraj to go to Bombay. Now, if by listening to Mr. Kulkarni, you change the time-table, the people coming from Hubli, Tumkur, Chitradurg and so on, will have to wait for hours together or days to get a direct train to Bombay. So now, before giving an assurance or changing the time-table, kindly keep this in view that people from Hubli, Sholapur, Dharwar, Tumkur, Shimoga and Karwar will be affected if you agree to the suggestion of Mr. Kulkarni to re-schedule the Mahalaxmi Express from Miraj to Bombay. I hope the Minister will come out with a suitable answer in his reply as he seemed anxious to give an assurance to Mr. Kulkarni.

AN HON. MEMBER: He is also from your State.

SHRI H. HAN

This is the worst kind of problem.

Minister M. Shantappa of the Government of Karnataka is saying. Mr. Shanti Tyagi is the Prime Minister is from U.P. but she is unable to do much for Meerut. That is the fate Karnataka also having so many Ministers at the Centre.

[Shri H. Hanumanthappa]

Now, you have taken over the Mysore State Railway which was earlier managed by the Mysore Maharaja. But unfortunately Mysore, the erstwhile State Capital, has not been given due consideration. For the Bangalore-Mysore conversion which is in progress, you have allotted only Rs. 50 lakhs, which is hardly sufficient to maintain the establishment. That means, you do not want to take up the Mysore-Bangalore conversion at all during 1984-85. Sir, I have got a newspaper from Mysore today by name "Navadhwani" which has questioned the Minister of State for Railways himself as to why he has not been able to get sufficient funds for the Bangalore-Mysore conversion. Sir, this conversion was started long back and it is taking a long number of years. After all, it is an old line which was built by the Maharajas. The Railways have not invested anything. It is the Mysore Maharaja's line that you have taken over. Mysore was the earlier State Capital and Bangalore is the present State Capital. A broad gauge line connecting these two Capitals is a "must" which will facilitate the journey of the people of Mysore and around to Bombay and Delhi. So kindly see that the allocation of Rs. 50 lakhs is increased for 1984-85.

Sir, every State Capital has got a Rajdhani Express. I do not know why Bangalore is neglected. You have written off Karnataka as a State...

AN HON. MEMBER: Your Minister is there.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: But he cannot be called a Rajdhani Express. Can he? Rajdhani Express is meant for something. The Minister cannot be called a Rajdhani Express. It is your policy to link all the important cities by a Rajdhani Express. Bangalore is a State capital, if you really meant it is a State capital. Why don't you introduce a Rajdhani to Bangalore? Is it wrong that we are

having a Minister from our State? I am sorry, what comes in your way in naming a Rajdhani Express? The injustice that you have done to Karnataka is indeed very much. Last October you announced a daily train from Bangalore to Delhi. Where is the train? We have to file a complaint before the police saying that one train is missing. You have announced it. It is on record. And the train is not running, just because our friend, Mr. Satyanarayan Reddi came in the way, or Mr. N. T. Rama Rao came in the way, you took it away. This is the way of your appeasement of the Opposition...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): It seems to be the case of a missing train.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: I do not know. Kindly reintroduce that train. This gives the impression that Karnataka is being neglected. That is what the local paper 'Nava Dhwani' from Mysore has written. Please don't give such impressions to grow. That will result in regionalism and regional parties which will be the greatest danger to the integrity of this country. I hope in your reply you will assure us a daily train—whether you link it with Andhra Pradesh or make it a direct train, we are not concerned with it. We want a daily Rajdhani Express from Bangalore to Delhi.

One more injustice has been done to the Hospet-Bellary area because of the Bangalore-Guntakal line. There is a broad gauge line already existing between Hospet and Bellary. It is only to be tested for passenger traffic, and your Budget has provided sufficient funds for platforms also. Kindly see to it; three or four platforms are necessary in between Hospet and Bellary so that Hospet area will come to the main line. The track may be tested for passenger trains. Please construct some platforms in Hospet area so that in future the Vijayana-

Karnataka Steel Plant area people, the people of Karnataka, will be linked to the main line of Delhi and Bombay. Kindly see that Hospet-Bellary train is introduced. Our bad experience in Karnataka is whatever we demand in railways, it takes decades. We were demanding for Chitradurga-Rayadurg since long before I was born in this world; I used to read about it when I was 8 or 10 years. But that has come about now when I am aged 50. Our demand for conversion of Miraj-Bangalore also is there since several decades. Similarly, our Konkan railway and Hubli-Karwar railway demands are there, for which Mrs. Monika Das is joining me. These are there for several decades. When the first independent Government came, when we had organised rallies, the Congress said when the Congress Government comes we are going to take up this Konkan railway, we are going to take up this Hubli-Karwar railway, and so on. Now, after 35 years of independence, nowhere do we find this Konkan railway coming up, nowhere do we see Hubli-Karwar line in spite of our having four Ministers from Karnataka. I am giving all these instances because the other day the impression was created that there must be a Railway Minister from the State in order to get some benefits. That is why I am elucidating the position, that in spite of our having successive Ministers, this is the fate of Karnataka State. I would like to voice the grievance of under-developed and undeveloped area, the backward classes, backward regions and backward areas. In the interest of national integration you cannot neglect such areas and people. If you neglect them, they get agitated. I have now heard from M. Hashmi that weaker sections, the minorities, backward areas and Scheduled Castes are not being given proper representation. It is not only the representation. It is the question of involvement, sense of involvement and participation as we are all citizens of this country. They

should feel that they have got an involvement in the administration, that they have an involvement in shaping the future of this country. It is not a question of getting some job or money or some employment; it is the question of involving people into the mainstream, involving these people in shaping their future. They should not become merely vote banks—vote and keep quiet. They should have a feeling that they have got a part to play in shaping the future of this country. With this sense of participation and involvement, demands, of reservations are being voiced. After all, a man lives, as a coolie, as a clerk, as an officer... (*Time bell rings*)

Now, Sir, I come to staff quarters. In his Budget speech the hon. Minister has said that 5.87 lakh quarters are there in the Railways. But please go to the railway colonies and see their condition. Kindly do not boast that you have constructed so many quarters. They were constructed earlier. They were built by the Britishers, as well as the successive Government. What is the condition of these colonies today. And you have added 6500 more quarters in 1983-84 and you have plans for 6600 more in 1984-85. But all told, it comes to only around 6 lakhs, whereas your population of employees is 18 lakhs. Even then you are covering only 30 per cent of the employees; the other 70 per cent of the employees are left without quarters today.

Sir, I do not know why they are not exploring the idea of forming employees' cooperative societies and get money from the housing schemes like HUDCO. I do not know why the Railways have not tapped this source. They can form employees' cooperative societies. All Government employees and private and public undertakings employees are forming their own cooperative societies and approaching Housing Boards for housing facilities.

[Shri H. Hanumanthappa]

Now, what we find is that when a railway employee retires he gives an application for a job for his son so that he will not be shifted from his quarter, otherwise tomorrow he will be in the streets. You give a job to his son on humanitarian grounds. Thus Railways have become a monopoly house. You should break this monopoly by encouraging them, by giving them housing loans or by organising them into cooperative societies and by coordinating between HUDCO and the housing boards so that more quarters can come up.

One more aspect. There is a dark spot below the lamp post. I want to bring to the notice of the hon. Minister that here in Parliament canteen, there is canteen staff. Government have given uniforms for the winter season to Class IV employees. They are given woollen uniforms. But our caterers in the Parliament canteen have not been given woollen uniforms. Perhaps, every hon. Member has noticed that during the winter months they are in their white uniforms when our hon. Members are quite comfortable in their overcoats. They have given an application. I do not know whether it is with Mr. Jaffar Sharief or with Mr. Ghani Khan Choudhury. I don't know who is sitting over the file. Their application is not taken care of. This shows the upathy and the attitude of the Railway Administration towards their employees. I do not want to dwell more on this aspect.

I join with Mr. Ashwani Kumar regarding the recruitment and promotional policies. What has been committed in the House has not been implemented properly. The hon.

do not
Head-
10 to 12 thousand
being looked after You
have said that you are preparing a
brochure incorporating the various
up-to-date rules regarding reserva-

tion for Scheduled Castes and Scheduled Tribes. I do not know at what stage the brochure is. He has also said that no efforts will be spared in the Indian Railways to complete to the maximum extent the percentage of reservation. I will only expect the Minister to come out with a reply giving the results of his efforts in this respect.

Before coming to a close, I want to say something about your kitchens. You have said that 14 long distance trains are being covered by your 7 base kitchens. Kindly make an inspection of your base kitchens. If anybody goes to the base kitchen and looks at the atmosphere in the kitchen, I bet that he will not take his food. This is the condition. You have no trained kitchen servants. You have no trained cooks. If the D.C.S. or the Catering Inspector wants to put his relatives there and whoever comes to him, he is put into the kitchen. This is also a monopoly. Kindly see that trained cooks are appointed. A time has come to review the working of the base kitchens. Kindly look at the capacity of the base kitchens. These base kitchens were started about 12 years ago. The number of trains has increased during these years. You have claimed that 100 trains have been added during this year. How will the base kitchens handle this traffic? Your cooks have got to be trained. The condition of your base kitchens has to be reviewed and given a new look. (Time bell rings)

Why do you form Committees at all if you do not respect their recommendations? The Railway Reforms Committee has given 110 recommendations. What is the fate of these recommendations? You have accepted 250 out of which 109 have been implemented. Leaving a balance of 110 recommendations. Is it an eye-catcher form Committees? If you do not respect their recommendations and you are not in a position to implement those recom-

ions, why do you form the committees at all? Why do you constitute the committees? The Committees are constituted. They make an in-depth study and they send their recommendation, and they go to the cold storage. Then how are you going to improve? If you are really interested in improvement and if you are really interested in the development of the railways, you have to give a serious thought to the various recommendations and the criticism in the Public Accounts Committee, and the suggestions given by the Members also.

With these words, I conclude my speech. Thank you, Sir.

SHRIMATI MONIKA DAS (Karnataka): Mr. Vice-Chairman, Sir, I fully agree.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): Dr. Adisesiah, let Mrs. Monika Das speak. Instead of interrupting every speaker, let her speak for two or three minutes.

SHRIMATI MONIKA DAS: Sir, I fully agree with my colleague, Mr. Hanumanthappa about the railwayline which he has mentioned. And it is very much a fact that the previous Railway Minister has given me a reply that the survey is over and that next year we are going to get the broad-gauge railwayline from Miraj to Bangalore which is only 400 Kms. But recently I have received a reply from the Railway Minister saying, "due to shortage of money, I am unable to do that much of line". Now, I am telling another instance. When Mr. Hanumanthappa was the Chairman of the Public Service Commission—I am not boasting because he is a friend of mine—he has given appointments to about 200 poor people without any reason. So, in this way, if a Chairman can do this much, what about the Railway Minister? Can he not do such a small thing? (Interruption) He has given appointments to 1,500 people. In my district alone,

he has given jobs to 100 people, on my recommendation, he has given jobs. So, in this way, if one Chairman can do, the hon. Minister should know what the demand is of our State. That is not a major demand. It is a small demand. So, I request the hon. Minister to look into this matter very seriously, and see that our demand is fulfilled immediately. Otherwise, there will be a very dangerous situation after a few years or a few months, I may tell you.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): Anything more you want to say?

SHRIMATI MONIKA DAS: No. Thank you, very much.

DR. MALCOLM S. ADISESHIAH (Nominated): Mr. Vice-Chairman, Sir...

SHRI LADLI MOHAN NIGAM: Sir, this speech of Mrs. Monika Das cannot be recorded because this was not spoken from her seat. I think, the Reporters cannot take it down because she has not spoken from her seat.

DR. MALCOLM S. ADISESHIAH: Mr. Vice-Chairman, Sir, I rise to support somewhat reluctantly the Railway Budget presented by the Government for 1984-85. The Budget which has been presented for the next year follows very closely the Budget which was presented for the current year 1983-84, and the Revised Estimates that have been submitted by the Government by the Minister to us. And I criticised last year the Budget on various technical and financial grounds. Next year's Budget is a continuation of this year's Budget.

I have said which I will... minutes... First... the total earnings of the Railway for 1983-84 have declined by Rs. 212 crores—Rs. 38 crores on passenger traffic, of which, of course, Rs. 27 crores was announced by the Railway

[Dr. Malcolm S. Adiseshiah]
Minister when we concluded the Railway Budget discussion earlier this year; and Rs. 174 crores loss on goods traffic. And the Railway Minister announced that against a target of 241 million tonnes of revenue earning traffic, he has revised the traffic down to 230 million tonnes. I believe, Mr. Vice-Chairman, that there are some lessons to be learnt here. When we look at the 1984-85 Budget, I see that they have not been learnt. Again the passenger earnings for 1984-85 have been computed at Rs. 1500 odd crores. I think this is an optimistic estimate which you are not going to obtain. Even more, the goods traffic earnings have been estimated at Rs. 3,689 crores and the target for the coming year is placed at 245 million tonnes and no reason is given as to why the Ministry thinks that from 230 million which he thinks is going to be attained this year, it is going to be 245 million tonnes next year. I believe that both the income side of the estimates for this year and the next year needs very careful scrutiny. They are unsatisfactory. When we look at the expenditure we find that the ordinary working expenditure for 1983-84 have increased by Rs. 187 crores the dividend to the general revenues is reduced by Rs. 100 crores. When we come to 1984-85, the expenditure is shown as Rs. 5,566 crores and here I have got a question to ask. The Minister says that the dividend liability to general revenues for 1984-85 is Rs. 4980 crores but he has paid only Rs. 420 crores and Rs. 70 crores has disappeared into something called deferred liability account. I would like the Minister to explain in his reply what this deferred liability account is where this Rs. 70 crores has disappeared.

My next point is with regard to the Plan. The Plan for 1984-85 is Rs. 1650 crores, compared to Rs. 1342 crores to 1983-84. Now, the first point about this Plan is that the Minister has said that with this money in 1984-85 we will buy so many locomotives, so many coaches, so many

kilometres will be electrified, we buy so many wagons and so many kilometres of worn out tracks will be repaired. He also refers at the Sixth Plan as a whole. Out of 980 locomotives we will buy only 950 locomotives at the end of the Sixth Plan. Out of 2500 kilometres of electrification only 1800 kms. will be electrified. Out of 77 thousand wagons needed only 72000 will be procured and out of 14000 kms. of worn out tracks only 9150 kms. will be modernised. So, the Sixth Plan is going to end with a serious shortfall in every one of the items. My question to the Minister is this am I right from my studies, where I find that even if the Sixth Plan is fully implemented, we will be modernising on new coaches, new locomotives and on modernisation of tracks only to the extent of 60 to 65 per cent of what is needed. Am I right or wrong? I would like to pose this as the second major question.

Now we will be ending the Sixth Plan with a total of Rs. 6593 crores. I think this is good because what was originally approved for the railways, which made many of us very upset and very angry, was Rs. 5100 crores. On the other hand, Rs. 1400 crores more will have been spent on the railways in the Sixth Plan of which about 50 per cent comes from the railways and 50 per cent from the general revenues. Now, Mr. Vice-Chairman, here is a question which nobody has debated though committees have looked into it. Given the fact that the railways are providing some very important social services, is it right that the general revenues contribute only 50 per cent to the railways? This question needs to be faced. In my question this should be 60:40. rather than 50:50, because the railways have to carry out the social functions entrusted to it. From the point of view of making lines and from the security point of view, the railways are engaged in activities which do not produce any revenue. Taking all this into ac

count. I believe that this method of plan financing—fifty-fifty from the internal resources and general budget—will be re-examined. I am in fact, for a 60-40 ratio.

Looking at the budget for 1984-85, may I say to the Minister that I think—and in his heart of hearts he may also feel—that in spite of what Mr. Ghani Khan Choudhury said in his speech, the budget for 1984-85 like the budget for 1983-84, is totally unsatisfactory. I will give you just three reasons why I say so. First of all, most serious is the depreciation reserve fund which is described on page 97, annex. 12 of the explanatory document. The Saran Committee had recommended that every year, the depreciation reserve fund should have Rs. 1110 crores. What you have provided against that is Rs. 565 crores for 1982-83, Rs. 858 crores for 1983-84 and Rs. 861 crores for 1984-85. I am quoting from your document. The Saran Committee had said that you must put Rs. 1110 crores every year for ten years in order to modernise the railways, to have coaches, locomotives, tracks and so on. But now we are putting aside something like 60 to 70 per cent of what has been recommended. And reasons for the revenue earning target not being attained is not only what Mr. Ghani Khan Choudhury said about steel and bulk items not being carried, but because the railway tracks and railway wagons are incapable of carrying the traffic. Not providing in full for this depreciation reserve funds means we are going to have more accidents; we are going to be incapable of carrying the commodities of the producers to consumers.

The second reason why I say so is that there is a very serious—what I call—deficit financing. You don't use the word 'deficit financing' in the Railways; we use it in the General Budget. But I find, for instance, that your indebtedness to General Revenue for

1983-84 is Rs. 450 crores—correct me if I am wrong; and you provided only Rs. 338 crores, so that there is a deficit of Rs. 111 crores. Again, for 1984-85, your net indebtedness and your actual provision for it leaves a gap of Rs. 70 crores as I pointed out.

Finally, I would say that in annexure 17 of the document you say that the deferred liability dividend upto 1982-83 is Rs. 486.32 crores. Is that your total deferred liability dividend? This is what I call part of the deficit financing and by using the term deferred liability dividend, we are hiding the fact that Railways are being put into a position where they are not able to pay as far as the dividend liability to the general reserve is concerned.

Against this background, I have four suggestions to make. First, I believe that the Railway budget resources should be increased. Last year we made an effort to increase it by Rs. 160 crores as a result of our pleadings.

Then came the cut of 5 per cent and it became one hundred crores of rupees. I think, instead of having these continuous accidents, and the fact that we are not able to deliver coal, which my State needs, that we are not able to deliver coal for thermal plants or the cement plants, that we are not able to deliver rice in time, that we are not able to deliver wheat in time and so on the only way to deal with this situation is that the Railways' Budget should be increased. My calculation is that we need an increase this year of at least two hundred crores of rupees from the general budget.

Secondly may I say to the Railway Minister—my second suggestion—that I regret very much that the Government, the Ministry, have not raised revenues adequately? I think, there is no excuse for this. There is no excuse in this situation for the Government to come forward and say that we are not going to raise more than Rs. 114 crores, that we are able to raise only this much. I think, Government should have raised at least the same amount which I am

[Dr. Malcolm S. Adiseshiah]
now requesting. At least two hundred crores of rupees should have been raised, if not more, this year. I regret that the Railway Budget is very parsimonious in not raising revenues.

My third suggestion is, there is need for increasing the productivity at every level in the Railways. We find that the staff costs are going up. We find that the Group C costs have increased during 1984-85 by nearly 14 per cent. Per capita staff costs generally go up. They have doubled in six years. Between 1978-79 and 1983-84, there has been doubling of staff costs doubling of per capita staff costs. I am not surprised at this, because, with the inflation that has taken place, these increases are necessary. But there is no evidence that this is being accompanied by any kind of increase in productivity. Therefore, my third suggestion is that while increasing funds for the Railways, both in the General Budget and by the Railways raising more resources, there is urgent need for increasing the productivity of the railways.

Finally, Mr. Vice-Chairman, I come back to my constant plea. Here, I do not agree with my friends from Karnataka, I do not agree with my friends from Tamil Nadu and many of the people who have spoken. I think, the only thing on which the Railways should spend its money is to ensure that its tracks are safe for the wagons to run on, that these wagons which carry coal, wheat, rice and various other essential commodities, as well as the coaches are not accident-prone. That is why, I do not agree with all this business of starting new lines, all these new requests, which are being made. When I read this, I was very sorry. I find that you are proposing new lines here, including the lines for Tamil Nadu. Instead of starting new lines, I wish, you could complete the long overdue Karur-Dindigul line which is a long-standing demand, as has been pointed out by Mr. Mohanaragam. As I said, you should finish what is pending and you should not start new lines for which you do not have the money. These are the four suggestions. Thank you, Mr. Vice-Chairman.

श्री राम भगत पाल (बिहार) :

उपसभाध्यक्ष महोदय, भारतीय रेल मंत्री

द्वारा जो 1984-85 का रेल बजट प्रस्तुत किया गया है, उसके समर्थन में मैं खड़ा हुआ हूँ।

उपसभाध्यक्ष जी, रेल हमारे देश के हर विकास का आधार स्तम्भ है, उद्योग व्यवसाय का, सामाजिक सेवा का यह एक प्रमुख साधन है, लेकिन कभी-कभी यह सुन कर बहुत ही खेद होता है कि जो विकास का इतना बड़ा साधन है, उसके लिए धन का अभाव है। जहाँ देखते हैं, रेल की व्यवस्था है, रेलगाड़ियाँ चल रही हैं, वहाँ के लोग काफी खुशहाल हैं और जहाँ रेल की व्यवस्था नहीं है, अभी भी आजादी का आर्शवाद वहाँ टच नहीं कर पाया है। तो इसीलिए हम योजना आयोग और वित्त मंत्रालय से आग्रह करेंगे कि रेल के विकास के लिए जो भी धन खर्च हो, चाहे वर्ल्ड बैंक से लोन ही क्यों न लेना पड़े, इसके विकास के लिए जो धन की आवश्यकता है, उसकी पूर्ति हर तरीके से की जाए। उपाध्यक्ष महोदय, उत्तर बिहार हिन्दुस्तान का सब से पिछड़ा हुआ इलाका है। जब से आजादी मिली है तब से वहाँ एक भी रेलवे का कार्य नहीं किया गया है। कई जगह सर्वे भी हो गया, इंजीनियरिंग सर्वे भी हो गया, अधिकारी भी पहुँच गये, 75 लाख रुपया भी खर्च हुआ, इसके बावजूद भी रेलवे लाइन नहीं बन सकी। उदाहरण के लिए दरभंगा-शमशेरपुर वह रेलवे लाइन है जिसके लिए स्व. ललित नारायण मिश्र ने अपनी जिन्दगी के अन्तिम क्षणों में जनता को आश्वासन दिया था। इन के बाद केंदार पांडे ने उस का विधिवत उद्घाटन भी कर दिया था और आश्वासन भी दिया था कि तेन साल के अन्दर बन जायेगा। दोनों मंत्री चले गये। मंत्री महोदय को यह जानकारी होगी कि प्रत्येक दिन उस रेलवे लाइन के निर्माण के लिए जनता अरेस्ट हो रहा है। ऐसा लगता है कि आपके कानों में जनता की फरियाद नहीं पहुँच रही है। ललित नारायण मिश्र ने अपने जीवन के अन्तिम क्षणों में इस

बनने का आश्वासन दिया था, जब बम फटा था, मैं भी वहाँ था, मुझे भी गोली लगी थी। रभंगा-समस्तीपुर 5 लिए सर्वो भी हो चुका है। सिर्फ 30 किलोमीटर है, 8-10 करोड़ रुपये लगने। रेलवे को भी इससे फायदा है। जितनी कनकता से गाड़ियाँ जाती हैं, दक्षिण भारत से गाड़ियाँ जाती हैं, उन सबका शिपमेंट के जरिये माल उतारा जाता है और सरकार को प्रतिदिन 50 हजार रुपये डेभरेज के रूप में देना पड़ता है क्योंकि वहाँ से छोटी लाइन शुरू हो जाती है। रेलवे मंत्री महोदय इनको नोट करते तो बड़ी कृपा होती। रेलवे को कितना घटा हो रहा है? 50 हजार रुपये पर डे डेभरेज के रूप में देना पड़ता है। सारे बिहार से उत्तर बिहार कट-आफ है। हम आग्रह करेंगे कि जनता की फरियाद को सुन लीजिए और उसका कार्य प्रारम्भ कर लीजिए।

सकरो-हसनपुर लाइन के लिए भी सर्वो हो चुका है। इना अविकसित क्षेत्र है। सिर्फ 60 किलोमीटर है। उस पर भी आठ-दस करोड़ रुपये लगेंगे। उसका भी कार्य प्रारम्भ कर दिया जाए।

इसी तरह लक्ष्मि सराय से बुगालहारी भी बहुत वीरान इलाका है। जनता की डिमांड है कि इन अविकसित इलाके में रेलवे लाइन बनाई जाए। यह छोटी-छोटी फरियादे हैं जिन पर अच्छे तरीके से विचार नहीं हो रहा है।

रेल मंत्री महोदय को मैं बहुत धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने जयन्तो जनता का गोरखपुर हो कर कर दिया है। लेकिन जो जयन्ती जनता पटना हो कर जाना तो ही एक मात्र ट्रेन थी उत्तर बिहार के लोगों के लिये पटना जाने के लिये। अपने उत्तर से ले लिये और उत्तर दे दिया। आपको इधर से भी ट्रेन चली चढ़िये। आपको मालूम है

कि महात्मा गांधी सेतु बन जाने से उत्तर बिहार के लिए अभी की रेलवे लाइन बेकार हो गई है। पटना के उत्तर बिहार जाने में बस सेतीन घंटे लगते हैं जबकि ट्रेन से जाने में 12 घंटे लगते हैं। कोई डाइरेक्ट ट्रेन है भी नहीं। दानापुर एक्सप्रेस 5 बजे खुलती है। रात में सब डब्ल्यूटी जाते हैं। सुबह यहाँ से डीलक्स जाती है, मगध एक्सप्रेस है, उन के बाद विजयशिला जाती है। इस लिये इसके टाइम में परिवर्तन कर दीजिये 12 बजे का दोजिग पटना से। यह उत्तर बिहार के समस्तीपुर तक जाती है। तब इस गाड़ी की सार्थकता भी हो जाएगी। महात्मा गांधी सेतु बन जाने से रेल विभाग को बहुत ही घाटा है।

इसलिये गंगा पर जो ब्रिज बनाने की योजना है उसको आप कार्यान्वित कीजिये ताकि उत्तर बिहार का निकट दक्षिण भारत से लगा रहे। नहीं तो अभी उत्तर बिहार की गाड़ियों की स्थिति यह है कि बिंद आउट टिकट वाले भी उन गाड़ियों पर नहीं चढ़ते इसलिये कि उनमें टाइम बहुत लगता है। लोग बसों से निकल जाते हैं। किसी गाड़ी का किसी से कनेक्शन नहीं है और इसलिये गाड़ियाँ खाली दौड़ती रहती हैं। दूर जाने वाले पैजैजों ने उनमें चढ़ना छोड़ दिया है इसलिये मैं कहना चाहता हूँ कि महात्मा गांधी सेतु हो जाने से लोग बसों से चले जाते हैं और रेलवे की उपयोगिता नहीं रह गयी है। इसलिये दक्षिण भारत से उत्तर भारत को रेल लाइन लाने के लिये गंगा पर अविलम्ब रेल पुल को बनवा देना चाहिये।

एक है मगध एक्सप्रेस। वह राधधानी से चला जाता है और उनी हवा लोग उत्तर से यहाँ आते हैं। वह एक-दो बजे चलाई है या कई बार 4 बजे तक

[श्री राम रगत पस्रान]

चलती है और उधर पहुंचने में 12 या 1 बज जाता है। तो इसका टाइम ऐसा होना चाहिये कि हम लोग वहां 10 बजे तक पहुंच सकें।

एक है पलामू एक्सप्रेस जो आपकी श्रृंखला से चली है। वह डल्टेनगंज से पटना तक आती है और हाल ही में इस गाड़ी की शुरुआत हुई है। यह पटना से गया के बीच में पैसेन्जर ट्रेन हो जाती है और बहुत टाइम लेने लगती है। इसलिए मैं आग्रह करता हूं कि इसको एक्सप्रेस ट्रेन ही चलने दिया जाये। और बीच में जो यह रुक-रुक कर चलती है उसको समाप्त कर दिया जाए। इस के अलावा सेक्योरिटी की व्यवस्था भी ठीक से कां ज़ाये क्योंकि कई घटनाएँ वहाँ हो चुकी है। इस बात क ख्याल रखा जाए।

पिछले साल बजट में भटनों से बनारस लाइन को व्यवस्था थी। इस लाइन को 1983 में पूरा हो जाना चाहिये था। लेकिन अभी तक वह पूरी नहीं हुई है। उनके लिये एक करोड़ रुपये दिया गया है जबकि 25, 30 करोड़ रुपये की उस के लिये डिमांड है। तो अगर धन हो नहीं दिया जायेगा तो उसका कार्य कैसे पूरा होगा। इस बजट में उनके लिये कोई प्रावधान नहीं है। तो भटनों से बनारस को लाइन को बां जाना चाहिये था लेकिन वह नहीं बनो है। इसलिये आपको जल्दी से जल्दी बनाने की आप प्रण करें।

जहां तक सेक्योरिटी सेपटी का और पश्चुरैलिटी की बात है उसमें काफी सुधार हुआ है। और उसके लिये मैं रेल मंत्री जी का आभार प्रकट करता हूं लेकिन आपके अधिकारियों के कारण ही रेलवे में कई बार सेक्योरिटी और सेपटी का अभाव हो जाता है। उसका

कारण आपके पुलिस वाले हैं। 77-78 डाउन गाड़ियों में वे लोग कांटेक्ट कर लेते हैं क्योंकि उनमें कोई स्टन्डेंट नहीं चलाता है और यही लोग डकैतों और चोरों से कांटेक्ट कर के चोरी करवाते हैं गाड़ियों को रुकवाकर जहां तक पुलिस का प्रश्न है पुलिस वाले रेल के फर्स्ट क्लास में ही चलते हैं और सैकिड वे चढ़ते बेच देते ही नहीं इससे जेनुईन पैसेन्जर को कई बार बहुत कष्ट होगा है अब तो वे जेनुईन पैसेन्जर से बिहेवियर भी खराब करते हैं और कई बार भले आदमी उनको पैसे देकर सीट बेंच करवाते हैं तो आर० पी० एफ० वालों को अगर रेलवे वालों के अधीन कर दिया जाए तो अच्छा होगा नहीं तो चोरी की घटनाएँ उनकी वजह से ही हो रही हैं। मैं उदाहरण देना चाहता हूं कि दरभंगा स्टेशन पर राम विलास नाम का एक अधिकारी था जो कि माल की सुरक्षा करता था उससे आर० पी० एफ० वालों ने डिमांड की तीन चार आनाज की। बोरे उसने नहीं दिया तो फल यह हुआ कि उस के घर पर जा कर झूठा केस बना कर उसको फंसा दिया गया। इसी तरह से आर० पी० एफ० वाले चोरी और डकैती को बढ़ावा देते हैं इस स्थिति में सुधार किया जाना चाहिये उपसभाध्यक्ष महोदय जहां तक एक्सीडेंट का ताल्लुक है आपके रेल पुराने हैं, ट्रैक पुराने हैं, पटरिया पुरानी हैं जिनके चलते ये दुर्घटनाएँ हो रही हैं। 18 हजार किलोमीटर की रेल लाइन खराब है। उसकी तरफ आपको ध्यान देना चाहिये।

महोदय, पूर्वोत्तर रेलवे में चलने वाली जितनी गाड़ियां है उनमें फर्स्ट क्लास के डिब्बों की हालत इतनी खराब है, इतनी गन्दगी उनमें है कि कुछ कहा नहीं जा सकता। सीट ठीक नहीं है, फल यह होता है कि उसमें चोरी होती है, डकैती

होती है। पूर्वोत्तर रेलवे में फर्स्ट क्लास के डिब्बे बहुत ही मोजे रहते हैं।

उपसभाध्यक्ष महोदय, जहाँ तक पूर्वोत्तर रेलवे का संबंध है, वहाँ बड़े बड़े स्टेशनों पर बिजली नहीं रहती है, पैसेजर्स की भीड़ रहती है, वे बिजली के न होने के कारण असुविधा हो जाते हैं, उनमें चोरियाँ व डकैतियाँ भी होती हैं। इनमें हाजीपुर, सोनपुर, समस्तीपुर, मुजफ्फरपुर, दरभंगा, लहेरिया मराय के स्टेशनों में लाइट नहीं रहती। इसलिए वहाँ पर इमर्जेंसी लाइट की व्यवस्था होनी चाहिये। बिजली की कमी की वजह से रात-रात भर वहाँ लाइट नहीं होती और पैसेजर्स लूटे जाते हैं। लाइट न होने से पेय जल, शौचालय, विश्राम घर इन सबकी हालत दयनीय है। हाजीपुर स्टेशन को अगर आप देखेंगे तो पता चलेगा कि कितने दिनों की गंदगी वहाँ पर पड़ी रहती है। मुझे मैं यह आया है कि रेलवे के अधिकारी लोग सफाई वालों को अपने व्यक्तित्व कामों में लगा देते हैं, इसलिये स्टेशन पर गंदगी रहनी है। रेल मंत्री महोदय से मैं आग्रह करता हूँ कि आप इसकी जाँच कर उपयुक्त व्यवस्था करायें। (समय की घंटी)

उपसभाध्यक्ष महोदय, अभी तो बहुत कुछ कहना बाकी है।

उपसभाध्यक्ष (श्री आर. रामकृष्णन्):
अच्छा बोलिये, 5 मिनट बोलिये।

श्री राम भगत पासवान : महोदय, जहाँ तक सीट रिजर्वेशन का सवाल है, इन बारे में मैं कहना चाहता हूँ कि रिजर्वेशन में बहुत धांधली है। बहुत से अधिकारी 15-20 रोज पहले ही रिजर्वेशन करा देते हैं जबकि उनमें सीटें खाली रहती हैं और लोगों को नहीं मिलती। तो कम

से कम कलकत्ता, बम्बई, मद्रास, पटना आदि जंक्शनों पर कम्प्यूटरों की व्यवस्था करनी चाहिये ताकि रिजर्वेशन की सुविधा पब्लिक को हो सके और कोई गड़बड़ी उसमें न हो।

जहाँ तक शेड्यूल कास्ट और शेड्यूल ट्राइव्स के रिजर्वेशन का प्रश्न है, उसमें कोटा पूरा नहीं होता है। इसलिये हम आग्रह करेंगे कि इस के लिये एक सेल होना चाहिये, एक कमेटी होनी चाहिये जो यह देखे कि शेड्यूल कास्ट और शेड्यूल ट्राइव्स का कोटा पूरा किया जा रहा है कि नहीं। अच्छी-अच्छी डिग्रियाँ वालों को नियुक्ति नहीं दी जाती है उससे कम क्वालिफिकेशन वालों का नियुक्ति हो जाती है। इसलिये मैं रेल मंत्री महोदय से आग्रह करूँगा कि रिजर्वेशन के अनुसारा शेड्यूल कास्ट और शेड्यूल ट्राइव्स की नियुक्ति नियमित रूप से करने के लिये इसकी एक कमेटी या सेल बना दीजिये।

श्रीमन्, एक प्वाइंट और कह देना चाहता हूँ। रेलवे की लाइनों के दोनों तरफ जमीन पड़ी रहती है, उसे हरिजनों भूमिहीनों सेवानिवृत्त सैनिकों को दिया जाना चाहिये, लेकिन जिनके पास जमीन है उनको नहीं देना चाहिये। लेकिन ऐसे-ऐसे व्यक्तियों के पास वह जमीन है जिनको भूस्वामी कहा जाता है, या जो ठेकेदार हैं। रेलवे किनारों की जमीन भूमिहीनों को दी जाय तो 20 सूची कार्यक्रम के अन्तर्गत यह बहुत बड़ा कार्य होगा। हम आपसे आग्रह करेंगे कि रेलवे इस भूमि को अविलम्ब हरिजन को दे।

उपसभाध्यक्ष महोदय, एक बात मैं और कह देना चाहता हूँ। रेलवे के अन्तर्गत 22 लाख कर्मचारी हैं जिनमें से 15 लाख स्थाई हैं और 7 लाख टेम्पोरेरी हैं।

[श्री राम भगत पासवान]

7 P.M.

इनको भी सुविधा देने की व्यवस्था करें। उनको जो चिल्ड्रन एलाउन्स मिलता है और दूसरी चीजें मिलती हैं उसमें वृद्धि होनी चाहिये।

संसदीय कार्य विभाग में राज्य मंत्री (श्री कल्प नाथ राय) : बहुत मिलती हैं।

श्री राम भगत पासवान : मेरा यह कहना है कि उनको कम मिलती है उसमें वृद्धि होनी चाहिये। इन शब्दों के साथ मैं रेल मंत्री जी के प्रति आभार प्रकट करता हूँ जिन्होंने एक कल्याणकारी बिल, समाजवादी बिल और मानवीय बिल पेश किया है।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): Mr. Ghulam Rasool Matto, you start your speech and then we will adjourn so that you will be the first speaker tomorrow. Just two lines.

श्री कल्प नाथ राय : उपसभाध्यक्ष जी, विरोधी दल का कोई भी नेता मौजूद नहीं है। इतने इम्पोर्टेंट बिल पर बहस हो रही है और कोई भी मान्यता प्राप्त दल का नेता मौजूद नहीं है।

श्री गुलाम रसूल मट्टू : (जम्मू और काश्मीर) यहां सब का ठेका मैंने लिया हुआ है।

श्री कल्प नाथ राय : आप कोई विरोधी दल के नेता नहीं हैं। विरोधी दल का कोई भी नेता यहां मौजूद नहीं है। यह कलने सीरियस हैं इस देश के विषय में, जनता के विषय में, यह इससे पता चलता है। इसको आप कृपया नोट कर लें।

श्री गुलाम रसूल मट्टू : आपका भी यहां पर यही हाल है।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): Hon. Members, I fully endorse the opinion expressed by the hon. Minister of State for Parliamentary Affairs. In the interest of parliamentary democracy, when there is an agenda before the House on all important issues, it is rather a sad commentary on the working of our Parliament itself that on very many important issues, sometimes the Opposition is not there...

SHRI KALP NATH RAI: Only the Opposition.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN):... or their attendance is very thin and sometimes the ruling party...

SHRI KALP NATH RAI: Today it is the Opposition.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): Today, it is the Opposition, I agree with you. So I fully support what you say. In the interest of effective functioning of Parliament and to make Parliament more meaningful—we have all heard how much it costs per minute of running it...

SHRI KALP NATH RAI: Of all the Opposition parties, nobody is present. You please point it out.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): Yes, I pointed out. I agree with you. I fully agree with, and endorse, what you said.

SHRI KALP NATH RAI: Of all the Opposition parties, nobody is present.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): That has been noted. The point is well taken. Therefore, it is my nearest appeal so late in the day that it is necessary, for making Parliament more meaningful, that there should be fuller participation on all subjects, particularly on subjects like the General Budget and the Railway Budget which are very important and where everybody wants

to express something. It is only fair that both sides should hear each other and be fairly represented.

Now, Mr. Matto, please just start and then we will adjourn.

SHRI GHULAM RASOOL MATTO:
Mr. Vice-Chairman. Sir, I rise to speak something on the Railway Budget.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): You are from a State where there is not much of railway.

SHRI GHULAM RASOOL MATTO: I come from a State which has a railway link in Jammu and also potential for railway to Srinagar. I will continue my speech tomorrow.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): The House stands adjourned till 11 A.M. tomorrow.

The House then adjourned at three minutes past seven of the clock till eleven of the clock on Wednesday, the 7th March, 1984.