

The House reassembled after lunch at five minutes Past two of the Clock. The Vice-Chairman (DR. RAFIQ ZAKARIA): in the chair.

Third Supplementary Demands for Grants (General) 1982-83

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF FINANCE (SHRI PAT-TABHI RAMA RAO): Sir, I beg to lay on the Table a statement (in English and Hindi) showing in the Third Supplementary Demands for Grants (General) for the year 1982-83 (March, 1983).

THE BUDGET (RAILWAYS) 1983-84—GENERAL DISCUSSIONS (Contd.).

श्री संयद अहमद हाशमी (उत्तर प्रदेश): मिस्टर वाइस चैयरमैन, मैं तमकिरा कर रहा था प्लानिंग कमीशन की ज्यादाती पर कि किस तरीके से उसने रेलवे की जहरीलात को इग्नोर किया और मैं समझता हूँ कि शायद सीतेलेपन का सबूत दिया और जितना फंड एलोकेट करना चाहिये था रेलवे को, उसके अंदर बुखालत बरती। यहीं पर मैं इस बात को रिप्लाइज करूंगा कि कुछ सख्त रिप्लिटीज और सख्त हकीकतें हमारी रेलवे मिनिस्ट्री ने तसनीम की हैं और कुछ अफसरशाही को दबाने की, कुछ उसकी परफार्मेंस को आगे बढ़ाने की कोशिश की है, मैं इसको रिप्लाइज करता हूँ। लेकिन जहां पर मैं इस हकीकत को रिप्लाइज करता हूँ कि कुछ कोशिशें रेलवे मिनिस्ट्री ने शुरू की हैं, वहां पर एक बात की शिकायत भी है और वह शिकायत यह है कि इस मुल्क में डेवलपमेंट के ऊपर जो गौर हो रहा है, वह उन्हीं इलाकों पर हो रहा है, जो पहले से तरक्कीवाफता हैं या खुशहाल हैं। बैंकवर्ड इलाकों और पिछड़े हुए इलाकों को बराबर नजर अन्दाज किया जा रहा है और इग्नोर किया जा रहा है। प्लानिंग कमीशन का यहां भी डिस्क्रिमिनेशन है, लेकिन इस डिस्क्रिमिनेशन

के अंदर रेलवे मिनिस्ट्री साफ है कि बैंकवर्ड इलाकों के ऊपर उसकी त्वज्जह नहीं है। मैं मिसाल दूँ कि जैसे वाराणसी-छपरा लाईन पर एक जमाने से कहता चला आ रहा हूँ कि यह वह लाईन है जोकि सीधे असम और गोहाटी जाती है, इसको ब्राड गेज के अंदर तबदील होना चाहिये और आलरेडी इसका सर्वे हो चुका है, लेकिन उसके ऊपर त्वज्जह नहीं दी रही है और मंत्रालय से अगर कभी बहुत जवाब देने की कोशिश की गई, तो यह कहा गया कि साहब फंड नहीं है। मैंने एक जमाने से इस बात के लिये आवाज उठाई कि गाजीपुर एक पिछड़ा हुआ इलाका है, वहां पर जरूरत है कि गंगा के ऊपर रेलवे ब्रिज की मैंने आवाज उठाई और कि गाजीपुर सिटी स्टेशन के ऊपर दूसरा प्लेटफार्म होना चाहिये, उसको ओवरब्रिज से जोड़ना चाहिये, लेकिन जैसे कि मैंने अर्ज किया कि बैंकवर्ड इलाके, पिछड़े हुए इलाके जो पहले से इग्नोर है, आज भी उनके साथ डिस्क्रिमिनेशन है और रेलवे मिनिस्ट्री भी उनके साथ वैसा ही बर्ताव कर रही है और मुलूक कर रही है।

मैंने यह बात इसलिए कही कि पिछले दिनों साबिक रेलवे मिनिस्टर ने इस बात का एश्योरेंस दिया था और इसको रिप्लाइज किया था कि नहीं गंगा के ऊपर गाजीपुर में रेलवे ब्रिज की आवश्यकता है और जरूरी है, लेकिन उसके बावजूद उम एश्योरेंस के, आज तक इस हकीकत के इन मानों में तसलीम नहीं किया गया कि वहां पर सर्वे करें और वहां पर गंगा के ऊपर रेलवे ब्रिज का काम शुरू किया जाये, लेकिन मैं यह बात इसके आगे और अर्ज करूंगा कि यह सीतेलेपन का सबूत या डिस्क्रिमिनेशन का जो सबूत पिछड़े हुए इलाके और पसमांदा के इलाकों के साथ, सिर्फ एरियाज के साथ नहीं है, सिर्फ इलाकों के साथ ही डिस्क्रिमिनेशन नहीं है; बल्कि हकीकत यह है कि यह डिस्क्रिमिनेशन

हकूमत के पूरे करेक्टर के अन्दर है और मैं आपको इस बात का सबूत दूँ, यह आपका पंपर है "कौमी आवाज" कांग्रेस (आई) का तर्जुमा है "कौमी आवाज",

सके अन्दर एक रिपोर्ट छपी है आपके इंडियन सोशल इंस्टीट्यूट की और इंडियन सोशल इंस्टीट्यूट ने अपनी सर्वे रिपोर्ट के अंदर यह कहा है कि 94 फीसदी तक को, यानी शेड्यूल्ड कास्ट और शेड्यूल्ड ट्राइब्स को पूरा नहीं कह रहा हूँ, शेड्यूल्ड कास्ट एंड शेड्यूल्ड ट्राइब्स के 94 फीसदी वह लोग हैं, जो इस बात को फोल करते हैं और महसूस करते हैं कि उनके साथ डिस्क्रिमिनेशन किया जा रहा है, इनके साथ इमलियाजीं मुलूक किया जा रहा है। इस के अलावा कोई उन का गुनाह नहीं कि वह शेड्यूल्ड कास्ट से ताल्लुक रखते हैं। यह एक सर्वे रिपोर्ट थी शेड्यूल्ड कास्ट की जिस से पूरी पिक्चर मालूम होती है कि किस तरह डिस्क्रिमिनेशन आन दि होल मुल्क के अन्दर उन के साथ किया जा रहा है। इस के अलावा इस मुल्क के अन्दर दूसरी माइनारिटीज भी हैं, मुसलमान भी हैं, दूसरी अक्लियतें भी हैं। अभी पिछले दिनों आन्तरेबिल मिनिस्टर के इल्म में यह बात आई होगी कि इसी दिल्ली के अन्दर जमायते इस्माती हिन्द ने एक तहरीक शुरू करनी चाही थी और वह मूवमेंट इस बात का आईनादार था कि माइनारिटी के अन्दर न सिर्फ सिक्कीमिटी के पीइन्ट आफ व्यू से बल्कि इस नुक्तेनिगाह से भी उन को बराबर आजाद हिन्दुस्तान में इगनोर किया जा रहा है। इसी तरह मुस्लिम लोग ने डिमांडेशन किया। उस के अन्दर भी दरअसल यही पीइन्ट आफ व्यू था कि मुसलमान इगनोर किया जा रहा है, नजरअन्दाज किया जा रहा है, उन के साथ इन्साफ किया जाय। मैंने यह बात सर्वे की और इन तहरीकों की इस लिए कही की जिस तरह पूरे मुल्क के

सेट अप की सिचुएशन है उसी तरह रेलवे मिनिस्ट्री के अन्दर यह सूरतेहाल है। हरिजनों, मुसलमानों और बंकवर्ड क्लासेज का रेलवे में रिप्रजेंटेशन नहीं है। अगर वह किसी वजह से अपनी सख्तजानी की वजह से कहीं पर हैं तो उन को तरह-तरह से हैरास किया जाता है, तरह-तरह से उन को परेशान करने की कोशिश की जाती है। मुसलमानों की बात छोड़ दीजिये। मैं पूछता हूँ शेड्यूल्ड कास्ट, शेड्यूल्ड ट्राइब का कोटा तो रिजर्व्ड है 22 फीसदी। मैं पूछूंगा कि क्या रेलवे मिनिस्ट्री ने शेड्यूल्ड कास्ट और ट्राइब का पूरा कोटा 22 फीसदी दे दिया? मेरी इल्म में यह बात है कि चार हजार वकैन्सीज को डिस्क्रिमिनेशन किया गया। यहां पर हरिजन, शेड्यूल्ड ट्राइब अपने हुक्क के लिये लड़ रहे हैं। उन को प्रापर रिप्रजेंटेशन कोर्ट के मुताबिक नहीं है। लेकिन फिर भी वहां चार हजार वकैन्सीज को डिस्क्रिमिनेशन किया गया, वह उन को नहीं दी गयी। चार हजार तो मेरे इल्म में है, आप तहकीकात करें, पता नहीं और कितनी होंगी। मैं सवाल पूछना चाहूंगा कि रेलवे बोर्ड में 27 डायरेक्टर हैं, उन में से कितने मुसलमान और कितने हरिजन हैं। मेरा ख्याल है कि शायद इस का जवाब निगेटिव होगा, इसके जवाब हां में नहीं होगा। उनमें से कोई हरिजन और मुसलमान नहीं होगा। मैं पूछूंगा कि जोइंट सेक्टेरी लेवल के अफसरों में कितने हरिजन और कितने मुसलमान हैं। मैं कहता हूँ कि रेलवे बोर्ड के अन्दर कोई भी मेम्बर शेड्यूल्ड कास्ट का, बंकवर्ड क्लासेज का नहीं है। मुसलमान की बात छोड़ दीजिये, उस का तो सवाल ही पैदा नहीं होता, वह बेचारा किस खेत की मूली है, लेकिन मैं कहता हूँ कि शेड्यूल्ड कास्ट, पिछड़े तबके के उनमें से कितने हैं। मैं पूछता हूँ जनरल मनेजरों में इंडियन रेलवे में कोई माइनारिटी का है, कोई मुसलमान है। मैं समझता हूँ कि शायद इस का जवाब भी निगेटिव होगा।

† [سری محمد احمد ہاشمی :

وہ (پریذیڈنٹ) مسٹر وائس چیمبرمیں
صاحبانہ میں [مذکرہ کر رہا تھا
پلاننگ کمیٹی کی رہائی پر کہ
نص ہر وقت سے اس نے ریلوے کی
بھلائی پر اگلوں کی اور میں
سمجھتا ہوں کہ شاید سوتیلے ہیں
کا ٹیوٹ دیا اور چوہہ کو - اس کے
کرنا چاہئے تھا ریلوے
اندر بھلائی بری - پھر یہ
اس بات کو دیکھ کر دیکھا کہ
سخت دیکھتے اور سخت حقیقتیں
مداری ریلوے مسٹر نے تسلیم کی
ہیں اور کچھ افسر شاہی کو دبانے
کی - کچھ اسکی پرفورمنس کو آئے
پڑھائے کو کونش کی ہے - میں
اسکو دیکھتا ہوں - لیکن جہاں
پر میں اس حقیقت کو دیکھتا ہوں
میں کہ کچھ کوششیں ریلوے منسٹری
نے شروع کی ہیں - وہاں پر ایک
بات کی شکایت بھی ہے اور وہ
شکایت یہ ہے کہ اس ملک میں
کوئلہ کی قلت کے اوپر جو فور ہو رہا ہے
وہ انہی علاقوں پر ہو رہا ہے جو
پہلے سے ترقی یافتہ ہیں یا خوشحال
ہیں - بھیک ورتے علاقوں اور پچھڑے
ہوئے علاقوں کو براہ نظر انداز کیا
جا رہا ہے اور اگلوں کو چاہا
ہے - پلاننگ کمیٹی کا یہاں بھی
قصور پیمائش ہے - لیکن اس
قصور پیمائش کے اندر ریلوے منسٹری
صاف ہے کہ بھیک ورتے علاقوں کے اوپر
اسکی توجہ نہیں ہے - میں مثال
دوں کہ جیسے وارانسی چھوٹا لائن
پر ایک زمانہ سے میں کہتا
چہ "وہاں کہ یہ وہ لائن ہے جو

کہ سیدھے اسام اور گھاتی جاتی ہے -
اسکو براہ کچھ کے اندر تبدیل ہونا
چاہئے اور اگرچہ اسکا سروے ہو چکا
تھا لیکن اس کے اوپر توجہ نہیں
دی جا رہی ہے اور منسٹری سے
اگر کوئی بہت جواب دینے کی
کوشش کی گئی تو یہ کہا گیا کہ
صاحب فلڈ نہیں ہے میں نے ایک
زمانہ سے اس بات کہلئے آواز اٹھائی
کہ فازپور ایک پچھڑا ہوا علاقہ ہے
وہاں پر ضرورت ہے کہ گٹا کے اوپر
ریلوے برج دی میں نے آواز اٹھائی
اور کہا کہ فازپور سٹی اسٹیشن نے
اوپر دو درجہ پلٹ فارم ہونا چاہئے
اسکو اور برج سے جوڑنا چاہئے -
لیکن جیسے کہ میں نے عرض کیا
کہ بیک ورتے علاقہ جو پہلے سے ہی
اگلوں میں آج بھی انکے ساتھ
قصور پیمائش ہے اور ریلوے منسٹری
بھی انکے ساتھ ویسا ہی برتاؤ
کر رہی ہے اور سلوک کر رہی ہے -
میں نے یہ بات اسلئے کہی کہ
پچھلے دنوں سابق ریلوے منسٹر نے
اس بات کا افسوس دیا تھا اور
اسکو دیکھ کر کہا تھا کہ نہیں گلٹا کے
اوپر فازپور میں ریلوے برج کی آویختگی
ہے اور ضروری ہے - لیکن اس کے
باوجود اس افسوس پیمائش کے - آج تک
اس حقیقت کے - ان معلوموں میں
تسلیم نہیں کیا گیا کہ وہاں پر
سروے کریں اور وہاں پر گلٹا کے
اوپر ریلوے برج کا کام شروع کیا جائے

لیکن میں یہ بات اس کے آگے اور
مرض کرونا کہ یہ سونچے ہیں کا
ثبوت یا قسریہ پولیس کا جو ثبوت
پچھڑے ہوئے علاقہ یا پس ماندہ علاقوں
کے ساتھ - صرف ایریز کے ساتھ نہیں
ہے - صرف علاقوں کے ساتھ ہی
قسریہ پولیس نہیں ہے - بلکہ
حقیقت یہ ہے کہ یہ قسریہ پولیس
حکومت کے پورے کریکٹر کے اندر ہے
اور میں آپکو اس بات کا ثبوت
دوں - یہ آپکا پیپر ہے "قومی آواز"
کانگریس (آئی) کا ترجمان ہے
"قومی آواز" اس کے اندر ایک رپورٹ
چھپی ہے آپکے انڈین انسٹی ٹیوٹ
کی اور انڈین سوشل انسٹی ٹیوٹ
نے اپنی سرورے رپورٹ کے اندر یہ کہا
ہے کہ ۹۴ فیصدی تک کو یعنی
شدولڈ کاسٹ اور شدولڈ ٹرائب کو
پورا نہیں کر رہا ہوں - شدولڈ کاسٹ
اور شدولڈ ٹرائب کے ۹۴ فیصدی وہ
لوگ ہیں جو اس بات کو فیل
کرتے ہیں اور محسوس کرتے ہیں
کہ ان کے ساتھ قسریہ پولیس کیا
جا رہا ہے ان کے ساتھ امتیازی سلوک
کیا جا رہا ہے - اس کے علاوہ کوئی
انکا گناہ نہیں کہ وہ شدولڈ کاسٹ
سے تعلق رکھتے ہیں - یہ ایک سرورے
رپورٹ تھی شدولڈ کاسٹ کی جس
سے بوری پکچر معلوم ہوتی ہے کہ
کس طرح قسریہ پولیس ان دی ہوئی
ملک کے اندر ان کے ساتھ کیا جا رہا
ہے - ان کے علاوہ ملک کے اندر دوسری

مانڈارٹیز بھی ہیں - مسلمان بھی
ہیں - دوسرے اقلیتیں بھی ہیں -
ابھی پچھلے دنوں انریبل منسٹر کے
علم میں یہ بات آئی ہوگی کہ
اسی دلی کے اندر دجیتھ/منا ہندہ
نے ایک تھریک شروع کرنی چاہی
تھی اور وہ مومینٹ اس بات کا
آئینہ دار تھا کہ مانڈارٹیز کے اندر
نہ صرف سیکورٹی کے پوائنٹ آف ویو
سے بلکہ اس نکتہ نگاہ سے بھی انکو
برابر آزاد ہندوستان میں اکلور کیا
جا رہا ہے - اسی طرح مسلم لیگ
نے بھی قومنسٹریشن کیا - اس کے
آندر بھی دراصل یہی پوائنٹ آف ویو
تھا کہ مسلسل اکلور کیا جا رہا ہے -
نظر انداز کیا جا رہا ہے - ان کے ساتھ
انصاف کیا جائے - میں نے یہ بات
سرورے کی اور ان تحریکوں کی اسلئے
کہی کہ جس طرح پورے ملک کی
سیٹ اپ کی سچوایشن ہے اس طرح
ریلوے منسٹری کے اندر یہ صورتحال
ہے - ہریجنوں - مسلمانوں اور
بیک ورڈ کلاسز کا ریلوے میں
دی پریزنٹیشن نہیں ہے - اگر وہ
کسی وجہ سے اپنی سخت چائی
کی وجہ سے کہیں پر ہوں تو انکو
طرح طرح سے حراس کیا جاتا ہے
طرح طرح سے انکو پریشان کرنے کی
کوشش کی جاتی ہے - مسلمانوں
کی بات چھڑ دیجئے - میں کہتا
ہوں شدولڈ کاسٹ اور شدولڈ ٹرائب
۹ کوٹہ تو زرورہ ہے ۲۲ فیصدی -

[شری سید احمد ہاشمی]

میں پوچھنا کہ کیا ریلوے منسٹری نے شڈولڈ کاسٹ اور شڈولڈ ٹرائب کا پورا کوٹہ ۲۲ فیصدی دے دیا - میرے عام میں ہے کہ چار ہزار وکلیسیز کو قی رزرو کیا گیا - یہاں پر ہریجن شڈولڈ ٹرائب اپنے حقوق کھاتے لڑ رہے ہیں - انکو برابر دی پریزنٹیشن کوٹہ کے مطابق نہیں ہے - لیکن پھر بھی وہاں چار ہزار وکلیسیز کو قی رزرو کیا گیا - وہ انکو نہیں دی گئیں - چار ہزار تو میرے عام میں ہیں - آپ تصدیقات کریں پتہ نہیں اور کتلی ہولکی - میں سوال پوچھنا جاہونگا کہ ریلوے بورڈ میں ۲۷ قائرینگر ہیں انہیں سے کتلی مسلمان اور کتلی ہریجن ہیں - میرا خیال ہے کہ شاید اس کا جواب نگیٹیو ہوگا - اس کا جواب ہاں میں نہیں ہوگا - ان میں سے کوئی ہریجن اور مسلمان نہیں ہوگا - میں پوچھوں گا کہ جوائنٹ سکریٹری لیبل کے افسروں میں کتلی ہریجن اور کتلی مسلمان ہیں - میں کہتا ہوں کہ ریلوے بورڈ کے اندر کوئی بھی ممبر شڈولڈ کاسٹ کا - بیکورڈ کاسٹ کا نہیں ہے - مسلمان کی بات چھوڑ دیجئے - اس کا تو سوال ہی پیدا نہیں ہوتا - وہ بھیچارا کس کھس کی مولی ہے - لیکن میں کہتا ہوں کہ شڈولڈ کاسٹ - پچھڑے طبقہ کے اس میں کتلی ہیں - میں پوچھتا

ہوں جنرل منسٹروں میں انہیں ریلوے میں کوئی مائلارٹی کا ہے - کوئی مسلمان ہے - میں سمجھتا ہوں کہ شاید اس کا جواب بھی نگیٹیو ہوگا -

एक माननीय सदस्य : मिनिस्टर हैं ।

श्री संयब अहमद हाशमी : आजकल यही हो गया है मुसलमान सदर जम्हूरिया बन सकता है, मुसलमान रेलवे मिनिस्टर बन सकता है, राष्ट्रपति बन सकता है, लेकिन उस को रोजगार नहीं मिल सकता, उस का रिप्रेजेंटेशन दूसरी सर्विसेज के अन्दर पब्लिक सेक्टर के अन्दर, प्राइवेट सेक्टर के अन्दर नहीं हो सकता ।

[شری سید احمد ہاشمی : آج کل

بھی ہو گیا ہے - مسلمان صدر جمہوریہ بن سکتا ہے - مسلمان ریلوے منسٹر بن سکتا ہے - واشٹریٹی بن سکتا ہے - لیکن اس کو روزگار نہیں مل سکتا - اس کا دی پریزنٹیشن دوسری سروسز کے اندر - پبلک سیکٹر کے اندر - پرائیویٹ سیکٹر کے اندر نہیں ہو سکتا -]

श्री सतपाल मित्तल : चैयरमेन श्री मुसलमान हैं ।

श्री संयब अहमद हाशमी : कुर्सी का एहताराम करते हुए मैं कहना चाहूंगा कि यह कुर्सीयां जो हैं यह दिखावे की, नुमाइश की ज्यादा हैं इन का कोई काम या उपयोग है नहीं ।

हरिजनों के लिये मैं पूछना चाहूंगा कि रेलवे में सिर्फ स्वीपर की जगहें ऐसी हैं कि जो फूल हैं इसलिये कि उस के अन्दर प्रापर रिप्रेजेंटेशन हो सकता है स्वीपर्स का, लेकिन क्लास फोर के अन्दर मैं जानना चाहता हूं कि पानी पिलाने वाले कितने हैं, उनमें हरिजन कितने हैं, चपरासी कितने हरिजन हैं। (समय की घंटी)

यह दस्तूरेजबां बंदी है कैसी तेरी
महफिल में,

यहां तो बात करने में तरस्ती है
जबां मेरी।

† [شری سید احمد ہاشمی : کرسی

کا احترام کرتے ہوئے میں کہتا چاہوں گا کہ یہ کرسیاں جو ہیں دکھاوے کی - نمائش کی زندہ ہیں - ان کا کوئی کام یا ایڈوائس نہیں -

ہر پچھڑوں کے لئے میں پوچھتا چاہوں گا کہ دیلوے میں صرف سوپر کی جگہیں ایسی ہیں کہ جو فل ہیں اس لئے کہ اس کے اندر پراپر دی پریزنٹیشن ہو سکتا ہے سوپر کے لئے - لیکن کلاس فور کے اندر میں جاننا چاہوں گا کہ پانی پلانے والے کتنے ہیں - ان میں ہر پچھڑوں کتنے ہیں - - - - - (وقت کی گھنٹی)

یہ دستور زبان بلدی ہے
کیسی نیروی متبادل میں

یہاں تو بات کرنے کو

ترستی ہے زبان میری

उपसभाध्यक्ष (डा० रफीक जकरिया) : आप ने कितना समय लिया है क्या इस का अंदाजा आप को है ? आप अदर्स में आते हैं जिस में 8 और बोलने वाले हैं और अब आप ही हिसाब लगाइये।

श्री संयद अहमद हाशमी : मैं इन्साफ की बात कर रहा हूँ।

† [شری سید احمد ہاشمی : میں

انصاف کی بات کر رہا ہوں -]

उपसभाध्यक्ष (डा० रफीक जकरिया) : दूसरों के साथ इस से नाइसाफी होती है।

श्री संयद अहमद हाशमी : मैं इन्साफ की ही बात कह रहा हूँ। मैं पूछना चाहता हूँ कि क्लास 4 की कैटेगरी में कितने हरिजन, मुसलमान और पिछड़े वर्ग के और पिछड़े तबके के लोग आते हैं। मैं एक बात और कहूंगा—बुरा न माना जाय, मुझे नहीं मालूम कि आनरेबिल मिनिस्टर के इल्म में यह बात है या नहीं, लेकिन कुछ क्लास हैं जिन की इजारेदारी है रेलवे के अन्दर। नाम लेना तो गुस्ताखी होगी लेकिन क्लास 1 और क्लास 2 में तकरीबन 80 परसेंट ब्राह्मण हैं और जनावेवाला क्लास 3 के अन्दर भी मैं कहूँ तो 45 परसेंट ब्राह्मण हैं। यहां पर हरिजनों का और मुसलमानों का कोई काम नहीं है। मैं एक बात जानना चाहूंगा कि आप की रेलवे मिनिस्ट्री के अन्दर दो इस्टीम्युशन्स हैं। एक है राइट्स का जो सर्विसेज को डील करता है और लोगों को बाहर भेजता है, रेलवे इम्प्लाइज

श्री सैयद अहमद हारशी

को । इसी तरह से दूसरा इरकान है जो कंस्ट्रक्शन के लिहाज से रेलवे के अमले को बाहर भेजता है और खुसी की बात है कि इरकान को 740 करोड़ का ठेका मिला है मिडिल ईस्ट में और साउदी अरेबिया में । लेकिन मैं पूछना चाहता हूँ कि यह दो इन्स्टीट्यूशन्स हैं उसे रेलवे इम्प्लाइज को बाहर भेज रहे हैं । उन्होंने कितने हरिजनों को और कितने मुसलमानों को बाहर भेजा है । या यहां पर भी इजारेदारी है एक पार्टिकुलर कम्प्युनिटी की, एक क्लास की । यह इजारेदारी आज भी है । मैं कहूंगा कि डेपुटेशन पर जो लोग भेजे जा रहे हैं उस में बैकवर्ड और पिछड़ी जातियों के कितने लोग हैं यह बताया जाय । हकीकत यह है कि डिस्ट्रिक्मिनेशन का जो करेक्टर है वह करेक्टर इंडियन रेलवे के अंदर भी है और यह बात हमें कहने दीजिए कि हरिजन तो पिछड़े हैं ही, शेड्यूल्ड कास्ट और शेड्यूल्ड ट्राइब्स के लोग जो मजलूम हैं और रिजर्वेशन के बावजूद भी उन को आज अपना हिस्सा नहीं मिल रहा है, लेकिन मुसलमान तो बेचारा हरिजनों से भी ज्यादा मजलूम है ।

[+श्री सैयद अहमद हारशी : मुझे

अन्वय की ही बात कर रहा हूँ -
मुझे प्योचला जाता हूँ कि क्लास
निरपेक्ष की कठिनाई में कल्ले हरे
मुसलमान और पंचेहरे रोग के और
पंचेहरे طبقे के लोग आते हैं -
मैंने एक बात और कही का बरा न
माना जाये - मुझे नहीं मालूम कि

अनुमेल मस्तर के मल में ये बात
है या नहीं - लेकिन कल्ले क्लास में
जो की अजारे दार है रेलवे के
अंदर - नाम लिया तो कल्ले हरे
लेकिन क्लास रन और क्लास में
तकरीबاً ८० परसेन्ट ब्रह्मण हों और
जलाल वाला क्लास नदी के अंदर भी
में कहीं तो पीनालिस परसेन्ट
ब्रह्मण हों - यहाँ पर हरिजनों का
और मुसलमानों का कौन्सी काम नहीं है -
में एक बात जानना चाहूँ कि
आप के रेलवे मस्तर के अंदर दो
अन्वय त्रिभुज में एक है राक्स
का जो सर्वेक्षक को मिल जाता है और
लोगों को बाहर भेजता है रेलवे
अप्लान्ट को - अन्वय तरह से दूसरा अरकान
है जो मस्तर के लक्षण से रेलवे
के मल को बाहर भेजता है और खुशी
की बात है कि अरकान को ७४० करोड़ का
ठेका मिला है मिडिल ईस्ट में और
साउदी अरेबिया में - लेकिन
पूछना चाहता हूँ कि कल्ले हरे
अन्वय त्रिभुज में जो रेलवे अप्लान्ट
को बाहर भेज रहा है - अन्वय ने
कल्ले हरिजनों को और कल्ले मुसलमानों
को बाहर भेजता है - या यहाँ पर भी
अजारे दारी है एक प्रोटेक्ल कम्प्युनिटी
की - एक क्लास की - ये अजारे दारी
आज भी है - मैंने कहीं का कि
प्रोटेक्ल में जो लोग भेजे जा रहे
हैं अन्वय में रेलवे और पंचेहरे
जातियों के कल्ले लोग हैं या

جائے - حقیقت یہ ہے کہ ڈسکریمیٹیشن کا جو کرہکٹر ہے وہ کرہکٹر انڈین ریلوے کے اندر بھی ہے اور یہ بات ہمیں کہلے دیجئے کہ ہریجن تو بچہ ہے ہیں ہی - شدولڈ کاسٹ اور شدولڈ ٹرائب کے لوگ جو مظلوم ہیں اور ڈسکریمین کے باوجود بھی ان کو آج پلما حصہ نہیں مل رہا ہے - لیکن مسلمان تو بے چارہ ہریجن سے بھی زیادہ مظلوم ہے -]

उपसमाध्यक्ष (डा० रफीक ज़करीया):
बरकत वहां तक नहीं पहुंचती ।

श्री सैयद अहमद हाशमी : जी हां । आधी फीसदी भी मुसलमानों का तनास्तुब मेरे ख्याल में रेलवे के इम्प्लायमेंट में नहीं हैं । मैंने यह बात इस लिये कही कि मैंने शुरू में ही एक बात कही थी कि रेलवे हमारी जिन्दगी से इतनी करीब है कि शायद अगर हम उस को अपनी जिन्दगी से अलग कर दें तो हमारे लिये सांस लेना मुश्किल हो जायगा । आप के पब्लिक सेक्टर में यह सब से बड़ा इदारा है, सब से बड़ा इन्स्टीट्यूशन है जो लोगों को रोजगार देता है, जाब्स देता है । कुदरती तौर पर मुल्क के रहने वाले, मुल्क के बसने वाले उस की तरफ देखते हैं कि उस के अंदर हमारा कितना हिस्सा है । लेकिन जब वह देखते हैं तो मालूम होता है कि नहीं, जिस तरीके से दूसरे शोबों में उन के साथ डिस्क्रिमिनेशन का बर्ताव किया जा रहा है ठीक उसी तरीके से रेलवे के अंदर भी उन के साथ डिस्क्रिमिनेशन हो रहा है, किया जा रहा है ।

†[شری سید احمد ہاشمی : جی

ہاں - آدھی فیصدی بھی مسلمانوں کا تناسب میرے خیال میں ریلوے

کے امپلائمنٹ میں نہیں ہے - میں نے یہ بات اس لئے کہی کہ میں نے شروع ہی میں ایک بات کہی تھی کہ ریلوے ہماری زندگی سے اتنی قریب ہے کہ شاید اگر ہم اس کو اپنی زندگی سے الگ کر دیں تو ہمارے لئے سانس لینا مشکل ہو جائے گا - آپ کے پبلک سیکٹر میں یہ سب سے بڑا ادارہ ہے - سب سے بڑا انسٹی ٹیوشن ہے جو لوگوں کو روزگار دیتا ہے - قدرتی طور پر ملک کے ریلوے والے - ملک کے بسنے والے اس کی طرف دیکھتے ہیں کہ اس کے اندر ہمارا کتنا حصہ ہے - لیکن جب وہ دیکھتے ہیں تو معلوم ہوتا ہے کہ نہیں - جس طریقہ سے دوسرے شعبوں میں ان کے ساتھ ڈسکریمیٹیشن کا برتاؤ کیا جا رہا ہے ٹھیک اسی طریقہ سے ریلوے کے اندر بھی ان کے ساتھ امتیاز ہو رہا ہے - کیا جا رہا ہے -]

उपसमाध्यक्ष (डा० रफीक ज़करीया) :
अब मुझ पर मेहरबानी कीजिये ।

श्री सैयद अहमद हाशमी : यह तो मसला अपनी जगह पर है कि उनको रोजगार कितना दिया जा रहा है और कितना नहीं लेकिन आलरेडी शक्ल यह है कि पर्सनल डिपार्टमेंट जो अप्वाइंटमेंट देता है, जहां से अप्वाइंटमेंट और तबादले डील होते हैं वहां उसकी पूरी फक्शनिंग हेरिसमेंट की है वीकर सेक्शन के साथ । वह चाहे पिछड़ी हुई जातियों हों, चाहे कमजोर तफरकात हों,

[श्री संयद अहमद हाशमी]

मुसलमाद हों या हरिजन हों। पिछले दिनों मुझे मालूम हुआ कि पटियाला के अन्दर एक मुस्लिम लेडी का तबादला कर दिया गया। इस तरह की बात जब हो रही है और आप रेलवे के कार कर्दगी को देख रहे हैं और आपकी कोशिश यह है कि बाकई रेलवे की फक्कनग प्रापर हो तो आपके विभाग द्वारा एक औरत के साथ डिस्कमिनेशन है, तो मैं कहूंगा कि वे लोग जो आपकी मिनिस्ट्री के अन्दर नाइसाफी के शिकार हैं, जो इंसफ नहीं पा रहे हैं, क्या आप इस बात को देखने के लिए तैयार हैं, इसको दूर करने के लिए तैयार हैं और आप इस बात की जमानत देंगे कि चाहे वह वीकर सेक्शन का हो या मुसलमान हो उनको रेलवे मिनिस्ट्री के अन्दर प्रापर रिप्रेजेंटेशन मिलेगी और उनके साथ इसाफ किया जाएगा ? . . .

[श्री सید अहमद हाशमी : یہ تو

مسئلہ ایلی جگہ پر ہے کہ ان کو روزگار کدنا دیا جا رہا ہے اور کدنا نہیں - لیکن آل ویدی مشکل یہ ہے کہ پرسنل ڈیپارٹمنٹ جو اپائنٹ منٹ دیتا ہے - جہاں سے اپائنٹ منٹ اور تبادلے قیل ہوتے ہیں وہاں اس کی پوری فلکشن ہو رہی ہے ویکر سیکشن کے لئے -

وہ عامے پھری ہوئی جائیاں
ہیں - عامے کنزرو طبقات ہوں -
مسلمان ہوں یا ہرجن ہوں -

دیں مجھے معلوم ہوا کہ پٹیاالہ کے اندر ایک مسلم لہدی کا تبادلا کر دیا گیا۔ اس طرح کی بات جب ہو رہی ہے اور آپ ریلوے کی کارکردگی کو دیکھ رہے ہیں اور آپ ہی کوئٹس یہ ہے کہ واقعی ریلوے کی فکشلنگ پراپر ہو تو آپ کے وہاں دوازا ایک عورت کے ساتھ دستوری مینشن ہے - تو میں کہوں گا کہ وہ لوگ جو آپ کی دستوری کے اندر نا انصافی کے شکار ہیں جو انصاف نہیں پا رہے ہیں کیا آپ اس بات کو دیکھنے کے لئے تیار ہیں اور آپ اس بات کی ضمانت دیں گے کہ چاہے ویکر سیکشن کا ہو یا مسلمان ہو ان کو ریلوے دستوری کے اندر پراپر ری پریزٹیشن ملے گی اور ان کے ساتھ انصاف کیا جائے گا -]

उपसभाध्यक्ष (डा० रफीक जकरीया) :
आपने तकरीबन आधा वक्त ले लिया है।

श्री संयद अहमद हाशमी : अभी तो मैंने शुरुआत की थी। . . . (व्यवधान)

[श्री सید احمد हाशमी : ابھی

تو میں نے شروعات کی تھی -]

उपसभाध्यक्ष (डा० रफीक जकरीया) :
आप बरकत साहब के घर पर मिलिये और घर में जो बात की जाती है उसका ज्यादा असर होता है यह मैं आपसे कहता हूँ . . . (व्यवधान)

श्री संयद अहमद हाशमी : अभी मैंने रेलवे मिनिस्टर की तारीफ़ की थी। कि उन्होंने फंक्शनिंग को सुधारने की कोशिश की है उनको रिकगनाइज किया लेकिन जो चीजें उन्होंने करनी हैं उनको तो कहने दीजिये हुजुरेआला। मैं रेलवे की आपको मिसाल देता हूँ। . . . (बयान)

†[شری - محمد احمد ہاشمی : ابھی]

میں نے ریلوے افسر کی تعریف کی تھی کہ انہوں نے فنکشننگ کو سدھارنے کی کوشش کی ہے۔ ان کی رکنائز کو لیکن چرچوں ان کو کوئی عین ان کو تو کہیں دیجئے حضور والا۔ میں ریلوے کی پ کو مثال دیتا ہوں۔ . . . (مداخلت)

उपसमाध्यक्ष (डा० रफीक अकरीया) : आप मिसालों को छोड़ दीजिए।

श्री संयद अहमद हाशमी : मैं सीधे-सीधे कह देता हूँ। आर० पी० एफ० का जो आर्गनाइजेशन है उसकी सिक्विटि की बात छोड़ दीजिए हकीकत यह है कि आपकी रेलवे का पूरा भरोसा अब जी० आर० पी० पर रह गया है और आर० पी० एफ० का फंक्शनिंग नहीं रह गया है। मैं समझता हूँ कि आर० पी० एफ० को रि-आर्गनाइज करना चाहिये और उसको प्रापर पावर्स मिलनी चाहिये। आपकी रेलवे में बहुत सी जगहों में मेन स्ट्रीम जी० आर० पी० है (समय की घंटी)

एक बात आखीर में कह देना चाहता हूँ। रेलवे आपका पब्लिक सेक्टर है जो दूसरे पब्लिक सेक्टरों की तरह है लेकिन रेलवे इम्प्लाइज के साथ डिस्क्रिमिनेशन है और दूसरे पब्लिक सेक्टरों की तरह से

जैसे भिलाई, बोकारो के अन्दर जो आ-इटेरिया है इम्प्लाइज का वह रेलवे के अन्दर नहीं है। आपको इसकी जांच करनी चाहिये और इसे मेनटेन करना चाहिये।

एक बात और कहना चाहूंगा कि पिछले मांकों पर उर्दू के सिलसिले में शोर किया गया था कि इसका रिगाई किया जाएगा रेलवे के अन्दर लेकिन उसको हर जगह इगनोर किया जा रहा है। मैं खुद अपने स्टेशन की मिसाल आपको देता हूँ गाजीपुर सिटी की। अभी उसके एक हिस्से को रिनोवेट किया गया है लेकिन उस पर से उर्दू का नाम साफ हो गया है। तो मैं अर्ज कर रहा हूँ कि इस तरह की जो बहुत सी चीजें हैं जिनके उपर रेलवे मिनिस्टर को तवज्जह देना चाहिये और खसूसियत के साथ जो डिस्क्रिमिनेशन हो रहा है, जिससे नाइंसाफी हो रही है, जिससे वीकर सैक्शन ज्यादा मजबूत हो रहे हैं, मैं समझता हूँ कि उसको खत्म करने और कम करने की कोशिश की जाएगी और प्रापर रिप्रेजेंटेशन अक्लि-यतों और मुसलमानों को मिल जाएगा। इसके साथ ही मैं आपका शुक्रिया अदा करता हूँ।

†[شری - محمد احمد ہاشمی : میں]

سیدھے سادے کہہ دیتا ہوں۔ آر۔ پی۔ ایف۔ کا جو آرگنائزیشن ہے اس کی سہجرتوں کی بات چھوڑ دیجئے۔ حقیقت یہ ہے کہ آپ کی ریلوے کا پورا بھروسہ اب جی۔ آر۔ پی۔ پر لگایا ہے اور آر۔ پی۔ ایف۔ کا فنکشننگ نہیں رہ گیا ہے۔ میں سمجھتا ہوں کہ آر۔ پی۔ ایف۔

[شری سید احمد ہاشمی]

کر دی آرگنائز کرنا چاہئے اور اس کو پراپر پاورس ملنی چاہئے۔ آپ کی ریلوے میں بہت سی جگہوں میں میں نے اسٹریمنجی - آر - پی - ایہ (وقت کی گھنٹی)

ایک بات آخر میں کہہ دینا چاہتا ہوں - ریلوے آپ کا پبلک سیکٹر ہے - جو دوسرے پبلک سیکٹروں کی طرح ہے - لیکن ریلوے امپلائز کے ساتھ نسکری میٹیشن ہے اور دوسرے پبلک سیکٹروں کی طرح سے جیسے بھلائی - بوکارو - کے اندر جو کرائیڈریا ہے امپلائز کا وہ ریلوے کے اندر نہیں ہے آپ کو اس کی جانچ کرنی چاہئے اور اسے میٹین کرنا چاہئے -

ایک بات اور کہنا چاہوں گا کہ پچھلے موقعوں پر اردو کے سلسلے میں شور کیا گیا تھا کہ اس کا رگارت کیا جائے گا ریلوے کے اندر لیکن اس کو ہر جگہ اندر دیا جا رہا ہے - میں خود ایپ اسٹیشن کی مثال آپ کو دیتا ہوں غازی پور سٹی کی - ابھی اس کے ایک حصہ کو نیو ویٹ کیا گیا ہے لیکن اس پر سے اردو کا نام صاف ہو گیا ہے - تو میں عرض کر رہا ہوں کہ اس طرح کی جو بہت سی چیزیں ہیں جس کے اوپر ریلوے منسٹر کو توجہ دینا چاہئے اور خصوصیت کے ساتھ جو نسکری میٹیشن ہو رہا ہے جس سے نا انصافی ہو رہی

ہے جس سے ویکر سیکشنس زیادہ متحرک ہو رہے ہیں - میں سمجھتا ہوں کہ اس کو ختم کرنے اور کم کرنے کی کوشش کی جائے گی اور پراپر ری پریزینٹیشن اقلیتوں اور مسلمانوں کو مل جائے گا - اس کے ساتھ ہی میں آپ کا شکریہ ادا کرتا ہوں -

श्री सतपाल भित्तल (पंजाब) : उप-सभाध्यक्ष जी, मैं आपका शुक्राञ्जलि हूँ कि आपने मुझे वक्त इनायत किया।

जब भी डेवेलपमेंट के लिए रिसोर्सेज इकट्ठा करने के लिए कुछ टैक्स वगैरह लगाये जाते हैं जो कि जरूरी होते हैं तो यह फैशन हो गया है कि अपोजिशन उन जरूरी रिसोर्सेज को इकट्ठा करने के लिए भी गरीब आदम का, आम आदमी का नाम लेकर, उसका सहारा लेकर सरकार की निन्दा करता है और मेरा ख्याल यह है कि जैसा हर वक्त होता रहा है, उसी तरह से इस बार भी अपोजिशन यहां कामन मैन का नाम लेकर, गरीब आदमी का नाम लेकर रिसोर्सेज जो इकट्ठा करने जरूरी हैं रेलवे को नये ट्रेक देने के लिए, वॉगन्स को बदलने के लिए, उसमें तब्दीली करने के लिए, उसे तजरअंदाज करके अपोजिशन पुरानी बातों का सहारा लेकर सरकार की निन्दा करना चाहता है। हमारा पुराना तजुर्बा यह कहता है कि ये सब बातें जो हैं, अगर बिल्कुल गलत नहीं तो वे मुगालते में जरूर हैं। मैं बड़े अदब के साथ कहना चाहता हूँ कि जब हजारों वॉगन हमारे देश में ऐसे हो गये हैं जिन्हें फोरी तौर पर रिप्लेस करना बहुत जरूरी है और जो हमारे रेलवे ट्रैक्स हैं, लाइनें हैं उन्हें भी ठीक करना जरूरी है जिसमें करोड़ों रुपये का खर्च है। किसी मुल्क की इकोनोमी उस मुल्क की

रेलवे सिस्टम के बगैर चल सकती है ? हमारा एग्रीकल्चर का सामान एक जगह से दूसरी जगह जाना, इंडस्ट्रीयल इनपुट का एक जगह से दूसरी जगह ले जाना, इतने बड़े महान फैले हुए देश में हजारों सैकड़ों मील तक हम अनाज को कहां से लाते हैं और कहां ले जाते हैं, कोयला कहां से लाते हैं और कहां ले जाते हैं, आइरन ओर कहां से लाते हैं और कहां ले जाते हैं, तेल कहां से लाते हैं और कहां ले जाते हैं इन सब चीजों की इकोनोमी का बहुत बड़ा सहारा हमारी रेल के ऊपर है। ऐसी हालत में अपोजिशन की तरफ से, इस किस्म के जो सही रिसर्सेज खड़े करने के लिये कुछ टेक्सेज लगाये गये हैं, उनकी निन्दा कर मेरे ख्याल में ज्यादाती की एक्सरसाइज है। मैं यह भी कहना चाहता हूं कि जो हालात नज़र आते हैं उनको देख कर यह कहा जा सकता है कि फिन्कल और मोनेटरी की बात जब चलती है तो उसके साथ-साथ वही रिसर्सेज खड़े करने की बात भी सरकार की तरफ से की जा रही है जो कि जरूरी भी है। अगर उनको न खड़ा किया गया तो हमारी इकोनोमी को बड़ा भारी धक्का लगेगा। इसी लिये बहुत जरूरी है कि ऐसे मामले में एक नई अप्रोच की जाए। इकोनोमी जो देश की होती है वह इकोनोमी सब के लिये होती है। इसलिये उसको मजबूत करना और उसको खड़ा करना सारे देशवासियों का काम है। यह सिर्फ सरकार की जिम्मेदारी नहीं होती है बल्कि अपोजिशन की भी जिम्मेदारी होती है।

मैं बड़े अदब के साथ यह भी कहना चाहूंगा कि जहां बहुत सी चीजों को हम उनको करने के लिये कहते हैं वहां यह भी जरूरी है कि जब रिसर्सेज की बात हो तो उस समय वह बात छोड़ कर अपोजिशन को और हम को कुछ मुद्दों

पर सरकार की मदद भी करनी चाहिये। मामला यहां तक है कि हम सब चाहते हैं कि डेवलपमेंट हो, रेलवे ट्रैक्स ठीक होने चाहियें, गाड़ियां भी ठीक होनी चाहियें, उनमें सहूलियतें भी होनी चाहियें, पंखे भी ठीक होने चाहियें, एयर कंडीशंड गाड़ियां भी चलाई जानी चाहियें, गुड्स ट्रेन के जो फ्रेट्स हैं वे भी ठीक होने चाहियें और वक्त पर पहुंचने चाहिये। ये सारी चीजें हम चाहते हैं लेकिन हम इस बात के लिये तैयार नहीं हैं कि उनके लिये जो साधन हैं, रिसर्सेज हैं उनको खड़ा करने के लिये जब सरकार टैक्स लगाती है हम उसकी मुखालिफत न करें। हम उसकी मुखालिफत करते हैं।

मैं अदब के साथ कहना चाहूंगा कि हमारे देश में जहां एनर्जी का बड़ा भारी क्रेज है अगर हम सिर्फ रोड ट्रांसपोर्ट पर डिपेंड करें या रोड ट्रांसपोर्ट और रेलवे का मुकाबला करें तो मैं कह सकता हूं कि रेलवे से आमदनी रोड ट्रांसपोर्ट की बजाय कई गुणा ज्यादा है। इसलिये हमें रेलवे सिस्टम को स्ट्रेंथन करना चाहिये। चाहे वह गुड्स ट्रेन हो या पैसिंजर ट्रेन हो उसको मोडर्नाइज करना हमारे देश के लिये बहुत जरूरी है। इसको पूरा करने के लिये हमको नेशनल अप्रोच से काम लेना चाहिये। मैं जहां यह बात कहना चाहता हूं वहां रेल मंत्री जी की तबज्जो इस बात पर दिलाना चाहता हूं कि हमारे सामने जनरल बजट जब आया उस बजट में भी यह ख्याल रखा गया है कि जो पोस्टकार्ड हैं जो कि आम आमदमी लिख कर भेजता है उसको न बढ़ाया जाए और उसके दाम वही रखे गये।

लेकिन रेल मंत्री जी ने जब सेकेन्ड क्लास का किराया रिवाइज करने की बात सोची तो वह 10 परसेन्ट रखा और फर्स्ट क्लास पर 5 परसेन्ट रखा। मैं समझता हूं कि हमारे रेल मंत्री जी इस बात पर अपनी तबज्जह देंगे कि

[श्री सतपाल मिश्र]

हम अपने देश में इंग्लिटेरियन सोसायटी की बात करते हैं, डेमोक्रेटिक सोशलिज्म की बात करते हैं और हमारा दावा है कि हमारी ही पार्टी इस किस्म की समाज रचना कर सकती है, इसलिए हमको इस बात की तरफ ध्यान देना चाहिए कि समाज के अन्दर जो कमजोर तबके हैं, जो ज्यादा बोझ नहीं उठा सकते हैं उन के ऊपर कम से कम बोझ डाला जाये। उनसे ज्यादा बोझ उन लोगों पर डाला जाये जिनमें सहनशक्ति है, जो कुछ बोझ उठा सकते हैं, उन पर गरीब लोगों से ज्यादा बोझ डाला जा सकता है और जो बड़े अमीर लोग हैं, जो काफी बोझ उठा सकते हैं उन पर ज्यादा बोझ डाला जाय। यही हमारी एप्रोच रही है। इसलिए आपकी तबज्जह कुछ मुद्दों की तरफ दिलाना चाहता हूँ। हमारे देश में कुछ ऐसी स्टेट्स मौजूद हैं, हमारे मित्त कोई नाराज न हो, जिन स्टेट्स में हमारी गाड़ियाँ गुजरती है तो टिकट खरीदने का रिवाज नहीं है। बिना टिकट खरीदे ही लोग सफर करते हैं। अगर टिकट चेक करने वाल टिकट चे भी करे तो उसका अंजाम वही होता है जो ऐसे मौकों पर हुआ करता है। कुछ स्टेट्स में इतनी लालसनेस है कि गाड़ी में बैठने के लिए टिकट खरीदे ही नहीं जाते हैं।

किसी ने टिकट खरीद लिया तो उसकी तरफ ऐसे देखा जाता है कि जैसे वह कोई बहुत बड़ा मुजरिम हो। इसलिए मैं यह कहना चाहता हूँ कि जहाँ पर भी इंसीडेंट्स आफ टिकटलेस ट्रवेलिंग के होते हैं वहाँ पर सख्ती के साथ ऐसे इकदाम लेने चाहिए कि जो लोग टिकटलेस ट्रवेलिंग करते हैं उनको कड़ी से कड़ी सजा दी जानी चाहिए। इससे हम रेवेन्यू भी टैप कर

सकते हैं। इस बारे में मैं एक मिसाल देना चाहता हूँ। मेरी अपनी स्टेट में जिस शहर से मैं आता हूँ यानी लुधियाना, आप जानते हैं कि एक इंडस्ट्रियल टाउन है, वहाँ पर पिछले साल के मध्य में, जून में, 80 फीसदी तक इंडस्ट्रियल कॉल के ऊपर कट लगा दी गई और यह कहा गया कि सिर्फ 10-20 फी दी ही कॉल मंगाया जा सकता है क्योंकि हमारे पास बैगन्स नहीं हैं। एक तरफ तो रेलवे बैगन्स न मिलने का वहाना बना कर कट लगा दी गई और दूसरी तरफ, मैं आप की मारफत मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि अनस्पेन्सर्ड तीन सौ गाड़ियाँ रोज पंजाब के मुखतलिफ शहरों में आती रहीं। वे तीन सौ गाड़ियाँ कहां से आ गईं, वह कोयला कहां से आ गया, कहां से वह कोयला बड़े-बड़े कर्मचारियों और औहदारों की मारफत उनकी मिलीभगत से पैदा हो गया, यह मैं मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ? जिस मंत्रालय के पास कानून सनदकारों के लिए कोयला देने के लिए गाड़ियाँ नहीं हैं उनके यहां से अनस्पेन्सर्ड, इल्लिगल कोयला, लिफ्टज का कोयला, चोरी का कोयला कहां से आ गया? मैं पूछना चाहता हूँ कि पंजाब के दूसरे शहरों में इंडस्ट्रीज की खपत के लिए ये तीन सौ गाड़ियाँ रोज कहां से आ गईं? क्या मंत्री जी इन बातों की जांच करेंगे लुधियाना फैक्ट्रीज एसोसिएशन ने हमारी पूज्य प्रधान मंत्री जी और मंत्री जी को कई खत लिखे, तार भेजे और सी०बी० आई० की इन्क्वायरी करवाने के लिए भी कहा, लेकिन अभी तक कुछ नहीं हुआ। जो अफसर इस तरह के कामों के लिए जिम्मेदार हैं, जिनकी जिम्मेदारी से ये तीन सौ गाड़ियाँ गईं, जिनमें चोरी का कोयला गया, उनके खिलाफ सख्त कार्यवाही होनी चाहिए। जो गाड़ियाँ

चलती हैं उन में आर० आर० लिखा होता है और कुछ पर एस० डब्ल्यू० ए० लिखा होता है जिसका मतलब है कि सेन्डर वैंट एक्सेप्टेड, उसके अन्दर अन्डर इन्वोइसिंग और औवर-लडिंग होती है। औवर-लडिंग की मैं एक मिसाल देना चाहता हूँ। पिछले साल लुधियाना स्टेशन पर एक रैक आया। उस रैक पर एस० डब्ल्यू० ए० लिखा था। कुछ लोगों ने इंसिस्ट किया कि इसका वेमन्ट होना चाहिए। आपको यह सुनकर खुशी भी होगी और हैरानी भी होगी कि उस पर एक लाख पन्द्रह हजार रुपये ज्यादा चार्ज करना पड़ा। क्योंकि वह रैकस औवर-लडिंग था। अगर आप एक-एक गाड़ी का वाट कराये तो आपको पता चलेगा कि उनमें चार हजार में लेकर पाँच हजार तक कोयला ज्यादा लदा होता है। कौन जिम्मेदार हैं? रेलवे के आफिसर जिम्मेदार हैं। कौन जिम्मेदार हैं? काल इंडिया जिम्मेदार है, उसके बड़े बड़े आफिसर जिम्मेदार हैं। इसमें करोड़ों रुपयों का गबन होता है, बर्गलिंग होती है, बड़मानी होती है और चोरी होती है। मुझे अफसोस यह है कि यह सब कुछ हो रहा है, एक ऐसे मजबूत मंत्री के होते हुए हो रहा है जिसने बड़े-बड़े लोगों को जिन्होंने इन्डिसिप्लिन की बात की उनको हटा दिया, बड़े बड़ों को रिमूव कर दिया जिन्होंने सरकार की नीति से इन्हरेस किया। उनके होते हुए इस तरह की चोरी हो रही है, करोड़ों रुपये की बर्गलिंग हो रही है और वह रुपया बड़े-बड़े मगरमच्छों के मुँह में उनके पेट में जा रहा है जो कि मुनासिब नहीं है। इस लिये मैं प्रार्थना करता चाहता हूँ कि आप इस बात की इन्क्वायरी करायें, सी०बी० आई० से कि जो 300 गाड़ियाँ रोज आती रहीं वह कैसे आई। कोयला इंडस्ट्रीज को नहीं मिल रहा है और यह कह करके हमारे पास बैंगन मौजूद नहीं

है उनके कोयले का कोटा सिर्फ 10-20 फीसदी दिया जाने लगा और 80 फीसदी डिनाई करतें हैं। ये तीन सौ गाड़ियाँ अनस्टांसर कैसे आने लगों, कोयला कहां से आया ये गाड़ियाँ कहां से आई? यह मिली भगत बहुत बड़े लेबल पर होनी चाहिए। यदि आप इसकी इन्क्वायरी करना चाहेंगे तो मुझे इसमें कोई संदेह नहीं है कि आपके हाथ उनकी गर्दन पर पहुंच जायेंगे। मैं यही विनती करना चाहता हूँ कि यह केवल कोयले की बात नहीं है। जब भी किसी चीज की स्पेयर-सिटी होती है चाहे पिग आइरन हो, स्टील हो या तेल हो चाहे जो कि इंडस्ट्रियल इन-पुट हो, जिस चीज की भी कमी होती है उस में बड़े बड़े रेकेटियर्स आ जाते हैं और रेकेटियर्स के हमारे रेल मंत्रालय के बड़े बड़े अधिकारियों के साथ ताल्लुक होते हैं और दूसरी मिनिस्ट्री के आफिसर्स के साथ भी उनके ताल्लुक होते हैं। मैं प्रार्थना करूंगा, आपने अपने रिसॉर्च को मोप-अप करने के लिए सही एदमात उठा है और उसके लिए मैं अपने दिल की गहराइयों के साथ बधाई देना चाहता हूँ और सारा हाउस बधाई दे रहा है इस बात के लिए कि आम मार्डनाइजेशन की बात कर रहे हैं और आप रेलवे को और अच्छी से अच्छी रेलवे बन रहे हैं। रेलवे के बिना किसी देश की इकानामी आगे नहीं बढ़ सकती है, मजबूत नहीं हो सकती है। जहां इस बात के लिए हम आपको बधाई देना चाहते हैं यहां हम आपसे प्रार्थना करेंगे कि जहां-जहां भी चोरी हो रही है, लीकेज हो रहा है और वहां जहां भी मिली भगत से करोड़ों करोड़ रुपया जो रेलवे को आना चाहिए वह रेलवे को आने के बजाय कुछ लोगों की जेब में जा रहा है तो ये सारे जो लूपहोल्स हैं, जहां-जहां भी इस तरह के झरोखे हैं उनको बन्द करने का काम भी इस मंत्रालय को करना चाहिए।

[श्री सतपाल मिश्र]

दूसरी बात मैं अदब से यह कहना चाहूंगा कि बहुत देर से यह बात चल रही है, चंडीगढ़ को लुधियाना-अमृतसर को टच करने की। बहुत दिनों से यह बात चल रही है। चंडीगढ़ दो स्टेट्स कल कैपिटल है, उसका क्या फैमला हो लेकिन चंडीगढ़ आखिरकार हिन्दुस्तान का बहुत माडर्न सिटी है और वह कल पंजाब का हो, हरियाणा का हो, पूरा हो, आधा हो, यह बाद की बात है, यह पोलिटिकल सेंटलमन्ट की बात है। लेकिन चंडीगढ़ इस देश के नक्शे पर एक खूबसूरत स्थान है। इसको दिल्ली से, अमृतसर से और लुधियाना के साथ होते हुए जुड़ जाना आवश्यक है, बहुत-बहुत जरूरी है। पंजाब के लोग, हरियाणा के लोग और हिमाचल प्रदेश के लोग इस बात के लिये आपकी तरफ देख रहे हैं। काश्मीर के लोग भी इसके लिये आपकी तरफ देख रहे हैं। इसलिये मैं आपसे यह दरखवास्त करूंगा कि आप उस तरफ ध्यान दीजिये (समय की घंटी)

मेरे में मौलाना साहब की हिम्मत तो नहीं है लेकिन

बर्क भी गिरती है तो बचारे मुसलमानों पर,

मेरी भी बारी आई है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं बहुत कुछ कहने वाला था लेकिन आपका हुकम मैं टालूंगा नहीं, नहीं तो मैं भी उसी जुग्ले में चला जाऊंगा और गिना जाऊंगा। मैं आपका बहुत मशकूर हूँ कि आपने मुझे बोलने का समय दिया।

श्री लखन सिंह (उत्तर प्रदेश) :
उपसभाध्यक्ष महोदय, यह जो रेल बजट है यह मंत्री जी की अपनी सूझबूझ का बजट नहीं है। इस बजट पर अंतरराष्ट्रीय मुद्रा कोष, विश्व बैंक की प्रतिष्ठाया

पड़ी हुई है। इसलिये जो किराया और माल भाड़े में वृद्धि की गई है, उसके लिये मैं समझता हूँ कि मंत्री जी जिम्मेदार नहीं हैं। लेकिन दबाव-प्रवाह में आकर ये सारे काम किये गये हैं। 780 करोड़ रुपये की धनराशि बसूल की जायेगी उससे जो मंहगाई बढ़ेगी और उस मंहगाई के बढ़ने से जो गरीब आदमी देश का है, पीड़ित होगा। वैसे हमारे साथी अभी बोल रहे थे कि हम गरीबों की बात करते हैं और मैं जानता हूँ कि हमारे देश की प्रधान मंत्री गरीबों की बात करके गरीबों का वोट लेती हैं। आज गरीबों की बात करना देश के अन्दर एक राजनीति बन गई है। देश में 50 प्रतिशत लोग गरीबी की रेखा के नीचे रहते हैं। तो उन गरीबों की बात करना कोई गुनाह नहीं है। मैं जानता हूँ कि उत्तर प्रदेश के पूर्वी हिस्सों या बिहार से जो लोग पंजाब, हरियाणा और दिल्ली जैसे महानगरों में काम करने के लिए आते हैं, अपने पेट की भूख को बुझाने के लिए आते हैं उनको गाड़ियों में कोई जगह नहीं मिलती बल्कि वे छतों पर बैठ कर आते हैं। मैं समझता हूँ कि वे यह सोचते हैं कि यदि मर भी जाएंगे तो कम से कम इस दुनिया से तो छुटकारा मिल जाएगा। लेकिन मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि जो छतों पर बैठ कर आते हैं उनकी सुरक्षा के लिए आपके पास क्या कोई गारन्टी है? क्या आप उन लोगों से कम भाड़ा लेते हैं? अभी एक माननीय सदस्य बोल रहे थे कि यह लोग किराया नहीं देते, टिकट नहीं लेते। मैं यह कहना चाहता हूँ कि वे लोग तो टिकट लेते हैं लेकिन विद्यार्थी और पढ़े लिखे लोग किराया नहीं देते। गांव का आदमी पहले किराया देता है। गांव का आदमी तो सड़कों पर डरते हुए चलता है, स्टेशन पर भी वह डरता रहता है कि जाए तो कैसे जाए लेकिन

जो पैसे लिखे लोग हैं वह किराया नहीं देते हैं। आपने एक पैसा प्रति किलोमीटर से 2.47 पैसे प्रति किलोमीटर की दर तक से किराया बढ़ा दिया है इससे मैं समझता हूँ कि जो गरीब जनता है उस पर भार पड़ेगा और विशेषकर उपनगरीय रेल सेवाओं से जी लोग यात्रा करते हैं वे प्रभावित होंगे, वे लोग प्रभावित होंगे जो लोग छोटे डिस्टेंस की यात्रा करते हैं, कम दूरी की यात्रा करते हैं। इसका प्रभाव उन आम लोगों पर अधिक पड़ेगा। बड़े शहरों में जो दूर तक गाड़ियां जाती हैं उन से यात्रा कर वालों को सुविधा मिले यह बात बुरीने नहीं है लेकिन जो छोटे-छोटे स्टेशन हैं उनके लिए कोई सुविधा नहीं है। वहां पर पीने का पानी नहीं है, बैठने के लिए स्थान नहीं है और पंखों की बात मैं करना ही नहीं चाहता हूँ। मंत्री जी से मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या आपके पास महानगरों के लिए और पंचसितारा होटल संस्कृति के लिए बढ़ाने के लिए ही सारी योजनाएं हैं और गरीब लोगों के लिए जो उनके पेट की आग है उसको बुझाने के लिए जो इधर से उधर जाते हैं उनके लिए क्या आप के पास कोई योजना नहीं है। मैं नैनीताल इलाके का रहने वाला हूँ। आजादी के 35 वर्ष के अन्दर जम्मू काश्मीर से लेकर हिमाचल प्रदेश तक, उत्तर प्रदेश से उत्तराखण्ड और उत्तराखण्ड से लेकर आसाम तक किसी प्रकार की कोई योजना नहीं बनाई गई जिससे इन इलाकों को आपस में रेल से जोड़ा जाता। मैं यहां पर नैनीताल जिले की बात करना चाहता हूँ। 1971 में डाक्टर पुनाचा तत्कालीन रेल मंत्री थे। उन्होंने उद्घाटन किया था कि रामपुर से हल्दवानी को बड़ी रेल से जोड़ा जाएगा ताकि कुमाऊं में पर्यटन उद्योग को बढ़ावा मिले और कुमाऊं में पैदा होने वाले फल फूल, आलू इत्यादि

नीचे महानगरों तक पहुंचाए जा सकें भेजे जा सकें। आज स्थिति क्या है? राम गढ़ (नैनीताल) का पहाड़ों से जो माल आता है वह आगे जाकर मथुरा में पड़ा सड़ता रहता है वहां से आगे जाने के लिए कोई रेल के बैगन नहीं मिलते, हैं क्योंकि रेल बैगन मिलने में भी भ्रष्टाचार इतना है कि जब तक पैसे न मिलें तो रेल बैगन भी नहीं मिलते, तो जहां तक भ्रष्टाचार का सवाल है। सारा रेलवे प्रशासन ही भ्रष्टाचार में डूबा हुआ है। अब मैं रेलवे बोर्ड की बात कहता हूँ। आप एक व्यक्ति की बात कहते हैं। रेलवे बोर्ड से जो लड़ाई है उस लड़ाई से भी कोई बदलाव आने वाला नहीं है जब तक सारा प्रशासन इस बात पर एक मत हो कर के विचार न करे कि वास्तव में यह बुराई कहां पर है और किस जगह बुराई है। तो मैं कहना चाहता हूँ कि आपको एक राष्ट्रीय परिवहन नीति सुविचारित नहीं है इसमें कोई समन्वय नहीं है कि किस प्रकार से किन क्षेत्रों में रेलवे लाइन डाली जाए। अब तक ऐसा नहीं किया गया। रामपुर से लेकर हल्दवानी तक की जो रेलवे लाइन बनाई जानी है उसके लिए 10-12 साल से आपने जो किया है, जो धन बजट में रखा है इस बजट में उसके विषय में मैं कह देना चाहता हूँ। रामपुर से बिलासपुर रुद्रपुर होते हुए जो नयी रेलवे लाइन बिछेगी उसकी लम्बाई 78.4 किलोमीटर है और अनुमानित लागत 12 करोड़ 58 लाख 44 हजार रुपये है और अब तक जो 1983 तक खर्च होगा वह एक करोड़ 27 लाख 86 हजार रुपये है और इस प्रकार से इस बार 1983-84 के लिए धनराशि जो आपने रखा है वह केवल एक लाख रुपये है। उस एक लाख रुपये से क्या बनने वाला है। यह रामपुर हल्दवानी लाइन किस प्रकार से पूरी होगी? कितना समय लगेगा? दूसरे

[श्री लखन सिंह]

मुरादाबाद से छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलना चाहते हैं उसके लिए भी आपने जो बजट रखा है वह एक करोड़ रुपये का है और पिछले साल यह 97 लाख 75 हजार रुपये था। लेकिन वह पूरी स्कीम सात करोड़ 50 लाख 47 हजार रुपये की है। तीसरी स्कीम आपने और बना दी कि काशीपुर, लालकुशी तक छोटी लाइन बड़ी लाइन में बदली जायेगी लेकिन उसके लिए भी इस साल केवल एक लाख रुपए रखा है। पिछले साल चौथी रेल योजना भी आपने चालू की है कि बरेली से नयी हल्दवानी के लिए बरेली से भोजीपुर तक के लिए पैरेलल बड़ी लाइन आयेगी। भोजीपुर से छोटी लाइन की बड़ी लाइन बनाकर, छोटी लाइन को बदलकर काठगोदाम तक पहुंचाया जायेगा। पिछले वर्षों में एक फास्ट ट्रेन चलाने की बात चली थी छोटी लाइन पर द्वारिकाधीश एक्सप्रेस ट्रेन के नाम से। वह मथुरा तक जाती है। लेकिन रेलवे प्रशासन ने यह बात कह कर मना कर दिया, उसको खत्म कर दिया कि काठगोदाम में पर्याप्त यार्ड नहीं है। तो मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि बड़ी रेल लाइनों की जो स्कीम में आप बना रहे हैं इसके लिए काठगोदाम में यार्ड कहां से आयेगा, यह यार्ड कैसे पैदा होगा।

पिछले 60 वर्षों से केवल दो गाड़ियां चलती हैं। एक लखनऊ के लिए और दूसरी आगरा के लिए। पिछड़े 60 वर्षों में क्या यात्रियों की संख्या उतनी ही रह गयी है जितनी आज है। मैं समझता हूं कि यात्रियों की संख्या इन 60 वर्षों में 10 गुनी बढ़ी होगी। लेकिन आपकी कोई व्यवस्था नहीं है। इस संबंध में मैं यह भी कहना चाहता हूं कि जो आपके स्टीम इंजन लगते हैं स्टीम की कमी के कारण चल नहीं पाते हैं। पहले तो यह कि स्टीम इंजन अच्छे नहीं हैं और दूसरे

कोयला इतना खराब है कि वह गाड़ी लखनऊ से चलती है तो मरानी आकर खड़ी हो जाती है और मालूम करो कि गाड़ी क्यों नहीं चलती है तो ड्राइवर कहना है कि कोयला खराब है स्टीम नहीं बनती है और कभी आकर पीलीभीत में खड़ी हो जाती है। मालूम पड़ता है कि गाड़ी इसलिए नहीं चलती क्योंकि खराब पुर्जे लगे हुए हैं, नये पुर्जे इसके अच्छे नहीं बनते हैं।

मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि इन लाइनों पर लखनऊ से काठगोदाम और काठगोदाम से आगरा डीजल इंजन क्यों नहीं लगाया जा सकता है। यदि सरकार चाहे तो लगाया जा सकता है। पहाड़ के विकास के लिए उत्तराखंड के विकास के लिए, उसके उत्थान के लिए बड़ी रेल लाइन बिछाना आवश्यक है। वहां जो पैदा होता है और केवल पैदा ही नहीं होता है वरन् वहां तीर्थ स्थान हैं, पर्यटन केन्द्र हैं इन सबके लिए क्या आप इन लाइनों को नहीं जोड़ सकते थे। अगर नहीं जोड़ सकते थे तो फिलहाल कम से कम जो दो गाड़ियां चलती हैं लखनऊ से काठगोदाम और आगरा से काठगोदाम इनमें कम से कम डीजल इंजन लगाकर सवारी गाड़ी में अतिरिक्त डिब्बे तो जोड़ सकते थे। एक डिब्बा चलता है टनकपुर से पीलीभीत के लिये और जो गाड़ी आती है नैनीताल एक्सप्रेस, काठगोदाम से उसको जोड़ दिया जाता है। लेकिन मैं कहना चाहता हूं कि पिथौरागढ़ का पूरा जिला और नैनीताल का पूर्वी भाग जहां जनजाति के लोग रहते हैं, नेपाल की सरहद से मिला हुआ क्षेत्र है लेकिन वहां गाड़ी में बैठने के लिये जगह नहीं मिलती है। भेड़ बकरियों की तरह ठूस दिये जाते हैं। यह है आपका इन्साफ और कहते हैं कि हम सब कुछ बदल रहे हैं। बदल क्या रहे हैं। बदल उन लोगों के लिये रहे हैं जो पैसे

वाले हैं। एक डिब्बा रामनगर से आता है जो लालकुआं से जुड़ता है लखनऊ एक्सप्रेस में। उस डिब्बे की अवस्था भी वही है।

मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि जो आप कहते हैं, करते नहीं हैं। आपकी कथनी है और करनी है उसमें कितना अन्तर होता है। आप इसको दूर करिए। रेलवे प्रशासन में जो भ्रष्टाचार है वह दूर करिये। इसके साथ मैं एक बात और कहना चाहता हूँ। पिछले तीन वर्षों में तीन बार रेल मंत्री बलि के बकरे बना दिये गये हैं। चौथे मंत्री आप है। बधाई है आप कम से कम कुछ साल तो रहेंगे। लेकिन इसका भी भरोसा नहीं है कि कब तक आप रह पायेंगे। जब तक मंत्री जी कुछ सीख पाते हैं रेल मंत्रालय के संबंध में उसके सारे विषयों की जानकारी ले पाते हैं तब तक उस मंत्री को बलि का बकरा बना दिया जाता है। एक छुट्टी और हो गयी। अधिकारी भी क्या करें, कर्मचारी भी क्या करें! कहीं कोई स्थायित्व नहीं है। जब तक राजनैतिक स्थायित्व नहीं है, विभाग में स्थायित्व नहीं है, आपके रेल बोर्ड में कोई स्थायित्व नहीं है तब तक कुछ नहीं होगा।

मैं मौलाना हाशमी जी जो बोले हैं उनकी बात की तारीफ करता हूँ कि सौतेली मां का सा व्यवहार होता है नौकरियों में। उसकी बात कहना नहीं चाहूंगा लेकिन यह बिल्कुल होता है। रेलवे बोर्ड में कितने शिड्यूल कास्ट और ट्राइब के लोग डाइरेक्टर हैं, कितने अल्प-संख्यक लोग हैं। यह जानकारी कोई देने को तैयार नहीं होगा।

एक बात मैं और कहना चाहता हूँ कि कुमाऊं और गढ़वाल के क्षेत्र को यदि बड़ी

लाइन से नहीं जोड़ेंगे तो जो पहाड़ों में फल पैदा होता है, सब्जियां पैदा होती हैं वे दूर बम्बई तक जा सकती हैं लेकिन पहुंच नहीं पाती हैं। इसलिये वहां विकास नहीं होगा। पैदावार कलकत्ता तक जा सकती हैं दिल्ली तक आ सकती हैं। हमें भी जब नैनीताल जाना होता है तो बस से जाते हैं ट्रेन से नहीं जाते हैं क्योंकि सीधी ट्रेन नहीं होती है। अगर जाना होगा तो यहां से बरेली जायेंगे, बरेली से हम काठगोदाम जायेंगे, तब हम नैनीताल पहुंच सकते हैं।

तो महोदय, इस प्रकार से रेल का प्रशासन चल रहा है। मैं एक बात और कहना चाहता हूँ कि हम लोगो के जो आरक्षण होते हैं वे काठगोदाम से होते हैं। कहते हैं कि यदि आप वहां जाना है, लिख करके भेजिये। हम कहते हैं कि हमको फुरसत नहीं है, इस समय टेलीफोन पर आरक्षण कर दीजिये। आरक्षण अधिकारी कहते हैं कि बगैर लिखे आरक्षण करने के आदेश नहीं हैं, लिख करके भेजियेगा, तब तुम्हारा आरक्षण होगा, जबकि सारे हिंदुस्तान में टेलीफोन पर आरक्षण होता है।

अब फर्स्ट क्लास में पानी की कोई व्यवस्था नहीं है और कहीं-कहीं तो डिब्बों में लाइट्स भी नहीं है, दरवाजे नहीं हैं और जाड़ों के दिनों में जिस प्रकार से हवा आती है, इस प्रकार से यात्रियों को बहुत असुविधा होती है, उसका मैं जिम्मे कहां, तो कैसे कहां। उसके लिये कोई इलाज आपके पास नहीं है। यह कोयले की खान सरकार के अधिकार में है और स्टीम इंजिन नहीं चलता और कोल इंडिया बन जाने के बाद जो हालत देश की कोयले की लेकर खराब हुई है, सरकार के उपक्रम हैं, जो अण्डरटेकिंगज है, उन सब की हालत खराब है, कोई रेलवे मंत्रालय की

[श्री लाखन सिंह]

अलग से बात नहीं है कि रेलवे मंत्रालय की हालत खराब है। और माननीय मंत्री जी ने अपने वक्तव्य में कहा है कि हम टैक्स नहीं लगायेंगे, भाड़े नहीं बढ़ायेंगे। तो रेल का पूरा ढाँचा डूबने की स्थिति में है। इसके लिये कौन जिम्मेदार है, पैंतीस साल की इस अवधि में से केवल अढ़ाई साल निकाल दीजिये जनता शासन के, उसमें आप का ही शासन था, आप लोग ही विराजमान थे, यह सारी व्यवस्था क्यों ठीक नहीं की गयी? किसी प्रकार से राष्ट्र के हित को दृष्टि में रखकर राष्ट्रीय परिवहन नीति नहीं बनाई गई, कोई सुविचारित योजना नहीं बनाई गई।

अभी हमारे एक माननीय सदस्य बोल रहे थे कि जहाँ पर सर-सब्ज क्षेत्र हैं, जहाँ पर इलाके अच्छे हैं, उनकी तरक्की होती है, उनके लिये रेलें बनाई जाती हैं, उनके लिये सारी व्यवस्था की जाती है, लेकिन मैं कहना चाहता हूँ—रुद्रपुर एक ऐसा इलाका है जहाँ एफ० सी० आई० का बहुत बड़ा गोदाम है और चावल की मिलें हैं। मैं बताना चाहता हूँ कि रामपुर से लेकर हल्दवानी के बीच के तराई भाबर इलाके में जहाँ पन्तनगर कृषि विश्वविद्यालय पड़ता है, इसी तराई क्षेत्र में दो सौ से अधिक चावल की मिलें हैं, शूगर फैक्ट्री है, लेकिन सरकार का ध्यान इस ओर नहीं जाता। कहते हैं कि यहां तो एग्रीकल्चरिस्ट रहते हैं।

मैं बताना चाहता हूँ कि नैनीताल जो है एक लघु भारत है, पंजाब के लोग, हरियाणा के लोग, ऐसे ही बिहार, बंगाल, पूर्वी उत्तर प्रदेश, गुजरात के लोग वहाँ पर बसे हुये हैं, और मैं यह भी बताना चाहता हूँ किनीताल की तराई में

जितना चावल पैदा होता है, गेहूँ और गन्ना पैदा होता है—हमारे पंजाबी तथा अन्य भाइयों ने इतनी मोहनत की है और हमें यह दीखता है कि आज पंजाब जो है वह कृषि उत्पादन में पीछे है और नैनीताल की तराई आगे है, लेकिन वहाँ की पैदावार तो लाने, ले जाने की कोई व्यवस्था नहीं है। ग्यारह-बारह वर्षों में हम बड़ी लाइन को रामपुर से हल्दवानी को नहीं जोड़ सके। केवल हम राजनीति करना चाहते हैं और राजनीति भी कैसी, थोथे किस्म की।

एक स्कीम आपकी पूरी नहीं हुई, तो दूसरी स्कीम आपने मुरादाबाद-रामनगर से छोटी लाइन को बड़ी लाइन में कनवर्ट करने की शुरू कर दी। वह स्कीम अभी पूरी नहीं हुई कि आपने काशीपुर से लाल कुआँ की स्कीम भी शुरू कर दी और वह भी स्कीम अभी पूरी नहीं हुई बल्कि शुरूआत ही कर पाये थे, फिर से अपने 20 करोड़ की लागत की एक और चौथी रेलवे परियोजना बरेली से लेकर काठगोदाम तक की जोड़ दी। आप पहले किसको करेंगे? आप क्यों नहीं एक प्रियारटी फिक्स कर देते, क्यों नहीं आप वरीयता मानते कि इस साल में हम इस लाइन को पूरी बनायेंगे, और अगले साल दूसरी को पूरा करेंगे? लेकिन सारा काम एक साथ कैसे कर सकते हैं। जहाँ दूसरी ओर कहते हैं कि हमारे पास पैसा नहीं है, धन की कमी है, तो वहाँ पर धनाभाव की स्थिति में आपको प्रियारटी फिक्स करनी चाहिए।

रेलवे कनवेशन कमेटी या रेलवे सुधार समिति, अन्य संबंधित समितियाँ हैं, जैसे लोक लेखा समिति, इन समितियों ने जो आपको सुझाव दिये, क्या सरकार उन सुझावों को मानने को तैयार है? सरकार अगर उन सुझावों को पहले माने होती, तो आज रेलवे की यह दुर्गति नहीं होती। आज जो आपका यह बजट है,

वह बिल्कुल दिशाहीन है और गरीबों पर मार करने वाला है और जो माल भाड़े में आपने बढ़ोतरी की है, उससे मुद्रास्फीति को बल मिलेगा, मुद्रास्फीति घटेगी नहीं, बढ़ेगी और फलतः कीमतें बढ़ेंगी। पिछले वर्ष भी जब बजट आया था, तो आप ने कहा था कि कीमतें बढ़ेंगी नहीं, लेकिन वह तब भी बढ़ी थी और अब की बजट के बाद भी बढ़ रही हैं और आप के बजट के बाद भी कीमतें बढ़ेंगी।

इसलिए मैं चाहता हूं कि फल-फूल, दूध और खाद्यान्न की रियायती दरों पर माल ढोने के लिये आप विचार करें ताकि इससे गरीबों को राहत मिल सके।

इतना कहते हुये धन्यवाद।

SHRI SANTOSH KUMAR SAHU (Orissa): Mr. Vice-Chairman, Sir, I stand to support the Railway Budget presented by the hon. Railway Minister. If we see the record of the Railways' performance, actually, there was a very bad period before 1980. The freight-originated traffic never reached the 200 million tonnes which was contemplated in 1980-81. Gradually, by 1982-83 we are seeing that it has gone up to 227 million tonnes which has shown a symptom of life and survival. So, congratulations not of myself but of the nation belong to the Ministry and to the workers and officers of the railways who have made it a success. Actually, in his statement the Minister has said that this has been made possible by the managerial and operational efficiency. So, it is good that some innovations have been tried at the highest level and we are on the track of progress.

Sir, if we have a look at the projections of the Fifth Five Year Plan, we should have reached 300 million tonnes by the end of the Fifth Five Year Plan. So, naturally it gives us a caution to consider whether the way the country wants the railways to develop, can lead us to success. The Railway Budget not only presents a balance sheet, but it gives us a fair view of the state of affairs of the

organisation as a whole. Here if we go through the speeches of the hon. Minister, we will see how he has hinted at the basic truths which would come before the public and the Parliament, with regard to the real state of affairs of the railways as a whole. The Railway Tariff Committee has recommended that we require renewal of nearly 15000 km. track which requires Rs. 2700 crores and the Minister has now said that we require about Rs. 4500 crores and from 15,000 km. track renewal he has gone to 18000 kms. He has also said that it is a backlog which has been adding every year. Here, Sir, as a humble citizen of the country I would like to make one submission. Railways is one of the greatest undertakings of the Government of India. It has a long tradition and there is the Railway Board as an apex of the organisation. We have to ponder over the question as to why this backlog has been accumulated. Now we say that we require Rs. 4500 crores. It will be very difficult to find this money because the planning has different priorities for the country. I think the time has, therefore, come for us to evolve some new financial systems by which we are able to make sufficient provision in the Railway Budget for renewal of the damaged railway tracks every year. If we do not do that, if we neglect that, then within a course of one year you will see that the figure will go up. Already it has gone up by nearly Rs. 1800 crores and there may be time when we will be in a still bigger difficulty. So, my submission through you to the House is that it is necessary that every year the railways must have some automatic system of allocation of funds for renewal of continuing damaged tracks. Now Sir, there is a happening of three things. Firstly, new railway lines are demanded. Then there is overloading of the track and then more and more running on the track naturally causes more and more damage. This requires repairing of the track and thus more and more expenditure is needed. We cannot go on loading the donkey without taking proper care of the donkey. So, it is high time that we evolved some principle. There is the Railway Reforms Committee report. The National Transport policy has also come in. In the

[Shri Santosh Kumar Sahu]

Parliament also we have various checks and balances. The Railway Convention Committee is there. So, it is no use saying that we are giving so much dividend in the General Revenue. We cannot go on doing like that. The second 3 P.M. point I would like to submit is regarding increase in the freight and fares. It will be an exercise in futility if we discussed it today. We may not agree with all the points that he has done. But the Lok Sabha has already passed it and he has given some concessions. The basic question is how we can dwell on fundamental points. The new Minister is taking some steps as he has said in his budget speech about the new signalling system and the modern methods to check the tracks. That is, they want to have a scientific approach to the whole problem. But the moot question would be that in the depreciation fund, we have to create certain funds so that we can take certain measures at least to see that the railways run on proper lines.

The other question that I would like to touch upon is the question of development project. This year the budget has increased the outlay but it is not sufficient. In the past the question of social burden has been raised very severely that how in the last 20 years the railways had to take bit of social burdens. This year, it has been pointed out, that the social burden will be to the tune of Rs. 530 crores. If we analyse the history of this, we will see that it is due more to the British legacy which we have followed that this social burden has increased. The railway lines are connected from one metropolitan city to the other metropolitan city. Actually many of the deserving places which have mineral resources and are in the backward areas have not been connected. If we analyse this, the moot point would be that naturally the railways cannot function independently. They have to go through the Planning Commission. What I want to humbly point out here again is that probably the highest authorities in the railways have not been able to formulate any policy for their own healthy development. This is what is lacking today in

the whole dialogue at the national level. We have been discussing here different points as to the functions of the Railway Board and other things. The Railway Board should not act only as a duplicating agency of the zonal railways. Decentralisation has been agreed to and many of the powers have gone to the zonal railways. But the railways should modernise efficiency and evolve an in-built system by which the railways can run in future in a safe way. These are fundamental questions. They must project the reports of the different Committees to the Planning Commission so that resources can be created and the railways can run properly.

Coming to other points, the Minister has very rightly said that he is more concerned about safety, punctuality and security of the passengers. Sir, if we analyse the report supplied by the Railway Ministry about the review of accidents on the Indian Railways, we find that the failures of engines progressively increased from about 9000 in 1975 to 9067 in 1979 and to 10,115 in 1981-82. In this budget much stress has been laid on railway tracks, but a little increase of outlay is there. Unfortunately, we have gone down so far as maintenance of rolling stock is concerned. The provision for that has not gone higher up. So if this report is to be accepted, then how can you have security and safety? As the time is short, I would like to tell in a nutshell that these are the fundamental questions.

Then I would like to tell you about my own State Orissa which is almost a backward State. My humble submission to you is that it is an accepted policy of the Government to connect the nation's capital with the State capitals with super-fast trains. There is one train which was introduced in 1980 called Neelachal Express. This train has become from super-fast to fast train. This is an example of erratic behaviour of the authorities. Suddenly one day 3 months back though it was to start at 7 o'clock in the morning, it started at 6 o'clock. The passengers came but they did not know this. This was done without prior notice. Then my State has been demanding a Divisional Office or at least a zonal office. The one at

Calcutta cannot be removed because there will be commotion. But a Divisional Office at Rourkela is the minimum demand. There is a steel plant there which requires to move large cargoes. It is located between Kharagpur and Bilaspur but nobody here is doing anything about it though we have been demanding for it since long.

Then I have said about Talcher-Sambalpur which will create a healthy atmosphere by bringing together eastern and western parts of Orissa and Madhya Pradesh can also be connected with the hinterland of Paradip which would lead to national integration and also develop the Sambalpur zone by connecting it with Paradip and also certain parts of Madhya Pradesh which are very backward.

I again congratulate the Railway Minister for making a survey from Khurda Road to Bolangir-Phulbani. That is a very backward area, the survey of which will create a new hope. But the way we are going about changing things I am afraid about it but, at least, if a sincere effort is made, it will be a very good line.

Lastly, I would speak about my own area. Since the late Lal Bahadur Shastriji was Railway Minister, the conversion of narrow gauge from Rupsa to Bangripisi in S. E. Railway has remained the blackest spot in the history of the railways and that has never been taken up. If from the very beginning the railways had made a plan and undertaken the work, it could have been done by now because this constitutes only six per cent of the railway line but, unfortunately, no effective steps have been taken for its conversion. Now the Economic Survey of the aforementioned line has come and it is meant for ten years. Though Lal Bahadurji had promised it several times, up till now it has not been done. I would urge upon the Minister to look into it. The State Government is ready to co-operate, they will contribute for the earth work and pay for it. If from Rupsa to Bangripisi it is connected, then from Tata to Kharagpur-Howrah it can be connected in a different way and it

will serve most of the backward and Adivasj areas.

There is only one point I have to submit in general about the budget. About traction, Dr. Adiseshiah was very nicely pointing out that we should think of the future. It is accepted that diesel engine is more economic and more efficient than steam engine and electric engine is still more efficient. So, let us go in for electrification without going through some via media so that the railways can be more efficient. But this year if we see the budget, there is little provision for that and up till now we have only nine per cent of the track electrified. So I would urge upon the Railway Minister to see that at least the Kharagpur-Waltair portion is electrified and see that there is more provision so that other portions are also electrified.

Lastly, Sir, one word about passenger amenities. I am trying to be very brief. You mentioned about the security point. Pilferage is going on increasingly and passengers feel very unsafe. Therefore, I would suggest that there must be a new system in the trains like the security crew system by which the security crew would move in plain clothes along with the passengers and see that hooligans and robbers do not unnecessarily harass the passengers. This system was there in every train during the British period. They were maintaining all such things. These are some new ideas which we have to follow.

I would conclude by saying only one thing, lastly. Only the day before yesterday I went to the Howrah-Madras Mail to leave my son, at the Bhubaneswar station. He was to travel by second class three tier. He was in the Mangalore Coach—coach No. 2. When at about 9 o'clock I had left him there, there was a Lecturer in the same coach. He asked me one question: "You are a Member of Parliament. You have increased the fare and we are paying it; we are not going free. But, in the longest coach, from Howrah to Managalore which will take more than 40 hours, what amenities are there in the second class three-tier coach? We do not get even water. Even a small cushion in the second class three-

[Shri Santosh Kumar Sahu]

tier coach where we have to sit from 40 to 45 hours would have given much more comfort." So, what I say is, though it is going to cost you a little in the beginning, ultimately it will create a feeling among the passengers that you are caring for them by giving these little amenities for second class passengers. I think the railways need a long-term comprehensive policy to cater to the needs of the people, for the greater development of the country, specially in the backward regions. Without that, no national intergration, no industrial development is possible, nor can the economic situation change.

Thank you, Sir.

4

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Now Mr. Jaffar Sharief has to intervene. But I would like to make one small suggestion. I think it would be better if the Railway Minister or the Finance Minister were to reply first in this House, because after all the Lok Sabha is the final authority and once the concessions are announced there, there is very little reaction that comes out. So this is a mere suggestion with which, I am sure, the House will agree.

SOME HON. MEMBERS: Fully.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): It is for all concerned, because then the reaction here is that whatever has been done has been done. We cannot say that we have the last word. In money matters the Lok Sabha has the last word. Therefore, in reorganizing the programme—I am making the suggestion to all concerned — if this aspect is kept under consideration, I think the interests of this House will be served better. Thank you.

SHRI LAL K. ADVANI (Madhya Pradesh): Sir, it is a very valuable suggestion, I think the Government should consider it. The decision as to the shape of a budget, whether the Railway Budget or the General Budget, is that of the Lok Sabha. But let the discussion here be at least worthwhile.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI A. B. A. GHANI KHAN CHAUDHURI): What is the basic issue?

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): No basic issue. What I am trying to say is that your concessions etc. have to be announced in the Lok Sabha; they cannot be announced here. If you were to reply first and then give some indication as far as some of the suggestions are concerned, that would be better because once you have announced in the Lok Sabha you cannot do anything. Therefore, it is a question of reorganising....

SHRI V. GOPALSAMY (Tamil Nadu): At least he should spare some concessions for the Rajya Sabha.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Please, let the Minister speak first.

SHRI A. B. A. GHANI KHAN CHAUDHURI): Mr. Vice-Chairman, we have already concluded our discussion in the Lok Sabha.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Therefore, it is not to you, it is to the Members, as to the way the programme has to be arranged. The blame does not lie with you at all. I only said if the programme could be so arranged that the reply could first be given here and then in the Lok Sabha, because you go by the programme that has been fixed. No blame attached to you.

SHRI LAL K. ADVANI: It is a question of re-scheduling the programme for the two Houses. If the Railway Minister ends the discussion in this House and then speaks in the other House, he would have taken care of the views expressed here, though the formal announcement may be made in the other House because that is the final authority in these matters.

PROF. SOURENDRA BHATTACHARJEE (West Bengal): On a point of clarification on what you say. So far as the money matters are concerned, the Lok Sabha has the final authority. But the reply that is made by the Minister on the Budget discussion, and several other discussions, is actually not on money matters. I would like to know whether the Minister would be in a position, after he has considered some valuable points which

were not made in the Lok Sabha but made here in this House, to make certain announcements. I think it cannot be ruled out.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): It cannot be ruled out, but as a rule I do not think he can go beyond what he has said in the Lok Sabha. That position we will have to accept.

PROF. SOURENDRA BHATTACHARJEE: The Rajya Sabha must have its own quota.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): I said, he cannot go beyond it even if he wants to.

SHRI A. B. A. GHANI KHAN CHAUDHURI: Whatever I have said in the Lok Sabha is conclusive.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Therefore, I said, if you had replied to this thing here first and then explained to the Lok Sabha also that these are some of the suggestions that have come from the other House....

PROF. SOURENDRA BHATTACHARJEE: It would be in the nature of advice, whatever is said in this House.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF): Mr. Vice-Chairman, Sir, you have said something which we all are aware of and which is in practice. Nevertheless, I can assure the House that this House is equally important to us, as much as the other House. The valuable suggestions, guidance we have received from the hon. Members are, in no way, less important and we have given utmost consideration to every aspect of the observations made by the hon. Members of this House. Sir, I come from Lok Sabha. But I must say in all fairness, we have qualitatively quite a good number of people here although we have there also. So, in no way can one undermine....

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): You are very careful, Mr. Minister.

SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF:....
the views expressed in this House.

Sir, let me make beginning. About the present Railway Budget which is being discussed in both the Houses, any person who has got the vision of the future, who is interested in the development of the country, who is interested in, who is concerned about, the common man, would certainly welcome the Budget. And if anybody wants to criticise it he just wants to deceive himself and deceive the people, I must say it very emphatically, because there is no denial of facts. You can deny anything but you cannot deny the facts. It is not our pleasure to resort to this increase. But hard facts are before us. We cannot deceive the people of this country. We cannot deceive ourselves, thereby deny the reality of the facts. As you know, the entire Sixth Plan of the railways, we have called as Rehabilitation Plan, and the investment is more for renewals and replacements etc.

Sir, I am glad that some Members were talking about the backward areas. Naturally each one is interested in one's constituency, in one's region. I must say with all confidence that every region has been properly taken care of in terms of investment.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Except Marathwada.

SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF: Including Marathwada. I think it is even much more.

AN HON. MEMBER: Except Rajasthan, Sir.

SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF: No State is being neglected, not a single State is being neglected, in all fairness. Particularly you know the railway activities — new lines, gauge conversions, doublings, railway electrification, signal-telecommunication, workshops and sheds; these are the spheres of activities where mostly our investment goes. By and large every State has got its due share in terms of investment.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Mr. Minister, you know what I meant.

SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF: I know that, what you meant, I may assure you that it is not being neglected. Here although I do not want to elaborate on this aspect, but I want....

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): I want some assurance from you since the Railway Minister is sitting next to you.

SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF: Including you, I am assuring the entire House. There are Members coming from various regions, various States. Let me assure all of them that no State, no region, is being neglected and that every State is being taken care of. (*Interruptions*)

SHRI P. N. SUKUL: (Uttar Pradesh): Mr. Minister, there is the conversion of the Bhatni-Varanasi section sanctioned in 1977 but not yet completed.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): By so many protests we are only proving that is Minister is right, that every member got something or the other to say.

SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF: Many of the hon. Members have already spoken and some more likely to speak further, and my senior colleague is going to reply finally, and he will cover all those aspects. But I must point out another aspect which Maulana Hashmi was referring to about the Scheduled Castes and the minorities and the other weaker sections. He was telling that there have been Presidents and that there have been Ministers but that the interests of these sections was not protected. Sir, I must tell that if we are unable to protect the interests of the weaker sections, we are not fit to sit here. And we are not here for namesake. We are here to take care of the interests of the poor and particularly of the weaker sections, may be the Scheduled Castes, may be the minorities, may be the backward classes including the backward regions. Sir, we all come from the same stock, the same back-

ground. And it is not proper for anybody to say that we are here only to speak but not to practise. Sir, I do confess that there has been something which has gone against the interests of the Scheduled Caste. The difficulty was in not getting proper people in a particular region. But we have not allowed the administration to get through with this simple excuse. We have told them: if somebody is not available in a particular region, you go to the other region; you get even from the tribes. So sometimes it might have happened, but our utmost concern is to see that their interest is fully protected. Similarly with regard to the minorities also, it is not the prerogative of Mr. Hashmi to say that he can speak for them. We are in no way less important than him. We are equally concerned and we are equally competent to say that we give due representation to them.

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव (बिहार) :
स्वीपर की जगह पर हरिजनों को छोड़कर
कितने लोगों को बहाल किया है, क्या यह
जांच करके देखा है ?

श्री सी० के० जाफर शरीफ : सबको
कर रहे हैं । With regard to the
minorities, he was also speaking about
the Urdu language.

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव : स्वीपर
की जगह पर हरिजनों को छोड़कर कितने
लोगों को बहाल किया है ?

श्री सी० के० जाफर शरीफ :
आप जरा मुन लीजिये ।
Sir, about the Urdu language he was
mentioning. We have already issued in-
structions that according to the constitu-
tional provisions, according to the popu-
lation of Urdu-speaking people, they
should put name-boards at railway stations
wherever Urdu-speaking people are more.
Similarly, a Urdu time-table has also been
published by the Northern Railway and
the North Eastern Railway, and the South
Central Railway is also going to publish

it. So it is not that we are neglecting any section of the people. Even in the matter of recruitment, whether it is the Scheduled Castes, or backward classes or minorities, I must say one thing to all those Members who are very much concerned about them and who speak for them. After all, it is the interest of the country. It is true that the interests of the socially exploited people should be protected. But when we speak for them, we also owe a responsibility. Why don't Members who speak here take care of them? The Government is doing its best. And they can also contribute to see that quality comes. (*Interruptions*)

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव : उर्दू में बोलिये ।

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Order, please.

SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF: People should get trained. It is a competitive age. (*Interruptions*)

SHRI GULAM MOHI-UD-DIN SHAWL (Jammu and Kashmir): Everybody understands English. (*Interruptions*)

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Please don't distract attention like this.

SHRI GULAM MOHI-UD-DIN SHAWL: In English he can speak. Whenever we speak, they say "Speak in Hindi, speak in Urdu". What is this? (*Interruptions*)

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव : : आपको धन्यवाद है जो आपने कम से कम गुलामी की भाषा छोड़ रहे हैं ।

उपसभाध्यक्ष (डा० रफीक ज़करीया) : आपने गेल बजट को छोड़कर हिन्दी अंग्रेजी का झगड़ा शुरू कर दिया है ।

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव : उर्दू पर बोल रहे थे इसलिये मैंने उनको कहा ।

SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF: Sir, I would like to say one thing. (*Interruptions*)

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Please allow the Minister to continue. We want to hear him.

SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF: At least here, in both Houses of Parliament, let us be above this. It is not that we cannot speak in Hindi or we cannot speak in English.

SHRI V. GOPALSAMY: We cannot compel you to speak in Hindi.

SHRI R. MOHANARANGAM (Tamil Nadu): I compel him to speak in English because if he speaks in Hindi, I cannot understand. I came here to understand him. (*Interruptions*) Don't interfere. Your mother tongue is Hindi. I am not asking you. I am asking this gentleman.

SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF: I have started speaking in English; I will continue to speak in English. Please bear with me. मैं माफी चाहूंगा । हिन्दी मैं बोल सकता हूँ । यह हमारी राष्ट्र भाषा है । यह हमें जितनी ही प्यारी है जितनी आप सब को है । मगर भाषा को लेकर इस सदन में विवाद करना अच्छा नहीं है । कम से कम देश की एकता के लिये हम सब ऊँचे पैमाने पर बोलें इन बातों को न कहें । I am grateful to the honourable Members on both sides for their participation in the general discussion on the Railway Budget and for giving their valuable and concrete suggestions. It will be difficult for me within the limited time available to cover in detail all the points made in the course of the debate. I shall, however, attempt to cover during this intervention some of the more important points raised. At the same time I may assure the honourable Members that each and every point raised and suggestions made have been duly taken note of and will be fully looked into.

[Shri C. K. Jaffar Sharief]

To start with, I may bring to the notice of the honourable House details of the concessions in the increase in fares and freight rates announced by my senior colleague in the other House. There will be 25 per cent reduction in the increase proposed in the monthly season tickets for second class only subject to the rounding off rules. Thus up to 5 kms instead of the proposed season ticket fare of Rs. 15 the reduced fare will be Rs. 13; for 25 kms. the reduced fare will be Rs. 25.50 instead of the proposed fare of Rs. 28 and so on. It is not proposed to make any change in the monthly season ticket fares of first class although the concession given in second class will for the time being vitiate the formula that first class season ticket fare will be four times that of second class fare. It has also been decided to drop the proposal to restrict the distance limit for issue of season tickets to 80 kms and that too over suburban sections and for traffic to and fro metropolitan cities the existing practice will continue. In addition to the relief given in respect of monthly season tickets it has been decided to give some relief to second class passengers. The base fare for second class ordinary tickets for distance up to 150 kms only will be reduced from 6 paise per km to 5.75 paise per km; in Mail and Express trains also up to the same distance of 150 kms corresponding reduction will be available subject to existing fares being retained in both the classes wherever there is a drop. The reduced fare for second ordinary for a distance of 100 kms will be Rs. 6.20 instead of Rs. 6.50; at 150 kms the fare will be reduced from Rs. 9.50 to Rs. 9.10. The fares for distance beyond 150 kms will be retained as in the Memorandum explaining proposals for adjustments in freight rates and fares forming part of the Budget documents. It was the special consideration for the common people that prompted us to give this concession for the time being although it vitiates the rationale of the fare structure proposed by us to some extent.

While retaining the revised freight structure it is proposed to reduce the freight rates in respect of some essential com-

modities of common use by reducing their classification. For foodgrains—division B—wheat, rice, etc., the wagon load rate per tonne for average leads will thus be reduced by Rs. 9.60; an identical reduction will take place in respect of foodgrains—division B—paddy, pulses, etc. Salt for human consumption will gain in reduction of Rs. 10.20 and edible oil (oil division D) Rs. 10.80. Other commodities in respect of which similar reductions in freight rates will be made are: cotton raw, cotton manufactured, handloom products, agricultural implements, tea, coffee, safety matches, medicines, soap, milk, condensed milk, milk powder, books, exercise books, ink, toilet requisites and footwear. The reductions range between 3 to 6 per cent. The concessions now given will amount to Rs. 27.50 crores under passenger traffic and Rs. 30 crores under goods traffic, making a total of Rs. 57.50 crores. Consequently, repayment to General Revenue will be reduced from Rs. 170.73 crores to Rs. 113.23 crores if we do not make it up by other means. We shall endeavour to make up this reduction by further stricter control over expenditure and carriage of larger volume of traffic.

Sarvashri Ram Chandra Bharadwaj, Gulam Rasool Matto, Sukomal Sen, Harekrishna Mallick, and others made valuable suggestions in regard to taking up of new lines and other schemes. As already stated by the Minister in his budget speech, constraint of funds is coming in the way not only of taking up several new project but also speedily implementing those already in hand. It will be difficult for me to cover each of the proposals made. In the case of some of the projects referred to by the hon'ble Members, namely, construction of a railway bridge over Ganges near Patna, new railway line from Muzaffarpur to Sitamarhi, etc. surveys are already in progress. In the budget for 1983-84, provision has been made for survey for a new B.G. line connecting Khurda Road-Phulbani-Bolangir. Final decision on these various projects can be taken only after receipt and examination of the survey reports, clearance by the Planning Commission and with reference to availability of funds. Some of the other proposals referred to by the hon'ble Members have

already been considered earlier and have not been taken up either due to the projects not being viable and/or due to non-availability of funds.

Several Members have complained of inadequate allocations being made to many of the on-going projects and schemes. The guidelines adopted in making allocations to the various on-going schemes, in the context of limited availability of resources, has been outlined in the budget speech. I have taken note of the sentiments of the House in this regard and shall do my best to persuade the Planning Commission and the Finance Ministry to agree to additional allocation of plan funds to the Railways in the course of the year so that the allocations already made to the various projects can be supplemented.

A demand has been made by Shri U. R. Krishnan for the electrification of the Madras-Coimbatore section in view of Coimbatore being an important industrial town. Parts of this section have already been electrified and on some others work is in progress. According to present indications, it may not be desirable or feasible to electrify certain portions of this route in the near future due to comparatively lower density of traffic and the compelling need for making investment in other priority areas.

Several hon'ble Members, including Shri P. N. Sukul, Shri Ram Chandra Bharadwaj and Shrimati Saroj Khaparde, have made demands for construction of road over-bridges in various towns and cities. As the Members are aware, Railways undertake the work of replacement of existing busy level crossings by road over-bridges jointly with the State Governments on cost sharing basis and proposals in this regard have to be sponsored by the State Governments. If the concerned State Governments make firm proposal for provision of these road over-bridges, the Railways will be in a position to take further action.

Shrimati Saroj Khaparde referred to the construction of a road over-bridge in replacement of a level crossing at

Panchpaoli, I am glad to say that the site of the proposed road over-bridge has been finalised in a joint meeting held on 31-12-1982 followed by a site inspection on 4-1-1983 between the city engineers, Municipal Corporation, Nagpur, engineers of the Nagpur Improvement Trust and the officials of the South Eastern Railway. The appropriate cost of this road over-bridge is Rs. 2.5 crores which will be shared in the ratio of 50 : 50 by the State Government and the Railways. As soon as the Municipal Corporation of Nagpur and the State Government of Maharashtra convey their acceptance to their share of the cost and to close the level crossing after completion of the road over-bridge, the Railways will initiate action to include this work in their works programme. With reference to the demand that the entire cost of such overbridges should be borne by the Railways, I would like to place before the honourable Members the following facts:

At present, 83 road overbridges or underbridges are sanctioned including those proposed in the 1983-84 works programmes and Rs. 29 crores would be required to be spent as the Railways' share of the cost to complete these works. The increasing demand for road over-bridges is taking away more than 1/3 of the total funds available under the Plan head "Bridges", thus leaving very little funds for the much-needed rehabilitation of old railway projects. It will be appreciated that the Railways, with their meagre resources, cannot finance the entire cost of providing road overbridges or underbridges the need for which arises primarily on account of the growth of cities and road traffic.

I am glad that there is unanimity of views on the question of need for raising additional resources for replacements and renewals. Some honourable Members have questioned whether the resources raised will be properly utilised for this purpose or are likely to be frittered away on unproductive expenditure, losses, thefts, etc. I can assure the honourable Members that apart from meeting the unavoidable increases in the cost

[Shri C. K. Jaffar Sharief]

of operation due to the escalation in prices and also the Railways' increasing liability to the Pension Fund, the entire funds available will be used for replacements, renewals and other developmental expenditure. As the Members would have observed, we have stepped up substantially the appropriations from the Depreciation Reserve Fund in the current year and the share of the Railways for the Plan expenditure has increased in this Budget. It will be our endeavour to plug all leakages of revenue and stopping of wastages and losses. Some of the honourable Members have referred to the proper utilisation of the railway assets such as the locomotives, wagons, track capacity, etc. I entirely agree with them that the railway assets in any form should be fully utilised. The Members would be glad to know that over the past three years, the utilisation of the diesel and the electric locomotives, average train loads, wagon utilisation, wagon turn-round, track utilisation, etc. have shown considerable improvement. For example, the engine-kilometre run per day by diesel locomotive hauling passenger trains, which was 610 in 1980-81, has gone up to 700 on BG during 1982-83. Similarly, in the case of steam locomotives for goods services, the kilometrage per day has increased from 303 to 381 during this period. The utilisation of electric locomotives for goods has also increased. The wagon utilisation, which is measured by net tonne kilometres per wagon-day, has also stepped up from 986 in 1980-81 to 1,263 during 1982-83 on the BG system. The wagon turn-round has also improved from 15.2 in 1980-81 to 12.96 in 1982-83.

A question has been raised as to why the Railways are going in for the import of 20 electric locomotives from abroad when they have well-established locomotive establishments which are capable of designing and producing locomotives to meet the country's requirements. As has already been explained in the Budget speech, the Indian Railways propose to acquire by import a limited number, not exceeding 20, of high HP prototype electric locomotives incorporating the

latest technology available in the world. This limited number is primarily intended to help the Indian Railways modernise its fleet of electric locomotives. Taking advantage of the latest technology currently available, the most suitable will be selected after service trials, and with the necessary collaboration arrangements, indigenous manufacture of such locomotives will be undertaken in the Railways' own production units. One-time import of 20 locomotives will not affect in any way the full utilisation of the existing production capacities in any of the locomotive workshops.

Some Members have referred to the labour relations on the Railways. On this subject, Sir, I would like to assure the honourable Members that fairness would be ensured. At the same time, discipline will be maintained strictly as that is the very basis on which the Railways can run without interruption. There is always a negotiating table available to settle differences and there should be no need for any hasty or extra-legal action. It will be the endeavour to foster and maintain harmonious relations between the administration and the workers through the media of the Railway Federations. Acts of indiscipline—be they by the workers, the supervisors or the officers—will be dealt with firmly and immediately and punitive action taken so that discipline does not become a casualty.

Sir, Shri Surendra Mohan and Shri Kesava Rao referred to the plight of casual labour on the Railways. It has been pointed out that a large casual labour force on the Railways remains without appointment to regular jobs for years to come. Decasualisation of labour on the Railways is a continuing process. All vacancies except in Railway workshops are now to be filled by screening casual labour. The possibility of departmentalising items of work of permanent nature so that more casual labour can be regularised is also under examination.

Shrimati Saroj Khaparde, Shri Hanumanthappa, Shri Narendra Singh and Shri Kesava Rao referred to the discriminatory

treatment meted out to SC/ST candidates. Sir, I do not want to repeat it, since I have already covered the point made by Maulana Hashmi.

Some hon. Members referred to the deteriorating punctuality of trains including that of superfast passengers carrying trains like the Rajdhani. We are quite concerned about the punctuality of passenger carrying trains and punctuality has to improve. The punctuality of some of the more important trains is being monitored personally by the Minister of Railways and by me. Further, as already stated, though there are certain extraneous factors like alarm chain pulling and miscreant activities, there are many aspects which we have to improve internally. One thing I must say here that the Minister has already made a positive commitment on the floor of the other House that strict punctuality and security will be the main theme and he has taken very positive steps. Sir, this would be possible only with the cooperation of State Governments and of the Members of this House as well as the public at large.

SHRIMATI USHA MALHOTRA (Himachal Pradesh): What about Himachal Pradesh?

SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF: Untiring efforts will continue to be made to achieve still better results in providing punctual train services.

Sir, suggestions have been made for rooting out corruption in reservation and eradication of other malpractices. It has also been suggested that computerisation should be adopted in reservation. I can assure the hon. Members that I am fully alive to the need for taking measures to curb the various malpractices in reservation. Strict surveillance is maintained over reservation/booking offices. Sir, we have already taken up a project for computerisation of reservations in Delhi area. Based on experience gained, this will be extended to other metropolitan cities. In addition to that, strict surveillance is maintained over reservation/booking offices jointly by the commercial and vigi-

lance organisations in association with police and the CBI and other agencies.

Some hon. Members have raised the issue of spouses and companions of the Members of Parliament being asked to pay the difference in charges when they travel in AC 2-Tier Coaches. The matter has been looked into and with the approval of the Department of Parliamentary Affairs, instructions have now been issued that spouses and companions of the Members of Parliament, when accompanying the MPs, may be allowed to travel in A. C. 2-Tier Coaches in any train including the Rajdhani Express without payment of extra charges.

As Members are aware, the compensation presently payable to passengers killed or injured in railway accidents is limited to Rs. 50,000 in case of death and Rs. 10,000 to Rs. 50,000 in case of injury.

SHRI A. G. KULKARNI (Maharashtra): What about Mahalakshmi? You say something about Mahalakshmi.

SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF: I am going to speak....

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Please don't interrupt. Let him finish.

SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF: I am glad to inform the House that based on the recommendations of the Railway Reforms Committee, it has been decided to increase the amount of compensation from the existing limit of Rs. 50,000 to Rs. 1 lakh in each case. The Indian Railway Act will be amended accordingly.

A suggestion has been made that the Budget has been framed under pressure from some of the international lending agencies and that our decision-making process is not free. Nothing can be farther from the truth. I emphatically deny such a suggestion. The Railway Budget has been framed entirely to meet our own requirements without any influence from any outside body.

[Shri C. K. Jaffar Sharief]

As submitted earlier, it is not possible for me to go in detail into each of the suggestions and demands made by the hon. Members. However, I can assure them that I have taken note of the important suggestions made and shall have these examined in details for taking further action. I have also taken note of the requests for progressing on going schemes and for undertaking new ones. These shall receive due consideration consistent with the availability of funds and other constraints.

I once again thank the hon. Members...

SHRI A. G. KULKARNI: Sir, I want him to say something about Mahalakshmi.

SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF: Sir, before concluding, I would like to satisfy my friend Mr. Kulkarni who has not spared me in any of the sessions about his Mahalakshmi.

SHRIMATI USHA MALHOTRA: Sir, I am on a point of order.

SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF: From the new Time Table I have assured him that once this Bangalore-Guntakal is complete we will readjust it. It has been taken care of. From the 1st of April, it is going to be implemented.

SHRIMATI USHA MALHOTRA: Sir, he has not said anything about the points raised by me.

SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF: I once again thank the hon. Members for their participation in the discussions...

SHRIMATI USHA MALHOTRA: Sir, before he sits down, I want him to say something.

SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF: ...and for the support they have given to the Railway Budget.

SHRI A. G. KULKARNI: Sir, I also thank him for making the arrangement that the Mahalakshmi will run in time from Kolhapur to Bombay and vice versa.
(Interruptions)

SHRIMATI USHA MALHOTRA: The hon. Minister has not replied to the points raised by me...

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Since this was an interim reply, I am sure, the Railway Minister will be a little more generous to this House.

SHRIMATI USHA MALHOTRA: I hope the Minister will say something.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): This is an interim reply. The Railway Minister is yet to reply.

SHRI A. G. KULKARNI: Sir, you yourself have referred in your speech to the agitation in Marathwada. Sir, you are on the Panel of Vice Chairman and Mr. Jaffer Sharief in his interim reply does not say anything about Marathwada. It looks a little bit awkward for us. You are presiding over the House and the Minister is replying. So, he can say something on Marathwada.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Let me inform the Minister that this was a matter on which not only I but several Members have spoken. And this is a matter which has created quite an agitation as the Minister is aware. Ignoring it like this was not something which, I think, can be appreciated. That is a fact. And, therefore, I am hoping that when the Railway Minister speaks, at least he will refer to this matter.

SHRI A.G. KULKARNI: Why not just now, Sir? He can say something now. On that day we all walked out on this issue. Now, the Minister is present. He can say something.

SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF: He is speaking tomorrow.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Is the Minister going to say something on this matter?

SHRI A. G. KULKARNI: Why don't you say something? Don't feel shy.
(Interruptions)

SHRI V. GOPALSAMY: Our State is also neglected a lot.

SHRIMATI USHA MALHOTRA: Sir, I request the hon. Minister to kindly throw some light on certain suggestions that I had put up on behalf of my State. I had also spoken about them but they have not been mentioned. And there are certain things which I had brought to the notice of the hon. Minister and I have received no reply. (Interruptions)

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF AGRICULTURE (SHRI YOGENDRA MAKWANA): He is simply intervening in the Debate. The final reply will be given by the Minister. (Interruptions)

SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF: The Cabinet Minister will reply.

SHRIMATI USHA MALHOTRA: You also kindly put in a few words. (Interruptions)

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): The Minister wants to say something. Will you please allow him to speak. Later I will call you.

SHRI A. B. A. GHANI KHAN CHAUDHURI: The matter about which you are very anxious and about which the other Members from Maharashtra are also very anxious, the only thing that I can say, Mr. Vice-Chairman, Sir, is that I am doing my best. I do not want to say anything more than that at this stage. (Interruptions)

श्री शिवचन्द्र झा (बिहार) : मंत्री महोदय ने बताया कि किसी भी रीजन के साथ, किसी भी इलाके के साथ भेदभाव नहीं बरता जायेगा, किसी को भी इग्नोर नहीं किया जायेगा कोई डिस्ट्रिक्मिनेशन नहीं किया जायेगा। मैं जानना चाहता हूँ कि समस्तीपुर-दरभंगा ब्राडगेज कन्वर्जन जिसका उद्घाटन भी हो चुका है उस काम को आगे बढ़ाने के लिये आप कौन से कदम उठा रहे हैं और उसके लिये कितना पैसा एलाट किया गया है? वहाँ क्योंकि आंदोलन चल रहा है इसलिए मैं कहना चाहता हूँ।

मराठवाड़ा की बात नहीं है दरभंगा में भी आंदोलन चल रहा है कि ब्राडगेज कन्वर्जन का काम क्यों रुका हुआ है। आप साफ करें कि दरभंगा समस्तीपुर ब्राडगेज के लिये कितने पैसा एलाट किया गया है ताकि वह आगे बढ़े? दूसरी बात यह है कि दरभंगा जयनगर को ब्राडगेज बनाने के लिये कमलापति त्रिपाठी जी ने अपने बजट भाषण में सर्वे की बात कही थी। उनका बजट भाषण आप चश्मा लगाकर पढ़ लें। कमलापति त्रिपाठी जी ने सर्वे की बात कही थी। मैं जानना चाहता हूँ उसमें आप क्या कर रहे हैं? ये दोनों बातें मैं आपसे साफ-साफ जानना चाहता हूँ।

[उपसभाध्यक्ष (श्री सतपाल मिश्र) : वापस आ जाएँ]

श्री प्यारेलाल खंडेलवाल (मध्य प्रदेश) : मेरा निवेदन है (व्यवधान)

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SAT PAUL MITAL): Excuse me, the appropriate time for you to say something would be when the Minister has replied and not today. So...

श्री प्यारेलाल खंडेलवाल : मुझे अभी चेयर ने कहा था कि झा साहब के बाद आपको बुलाया जायेगा। मुझे बहुत थोड़ा सा निवेदन करना है

उपसभाध्यक्ष (श्री सतपाल मिश्र) : किसी ने कहा था मुझे पता नहीं। कल मंत्री जी जवाब देंगे। उसके बाद जो आपको कहना है कहिये।

श्री प्यारेलाल खंडेलवाल : मेरा एक छोटा सा सवाल है कि केदार पांडे जी जब वह रेल मंत्री थे तो भोपाल में यह घोषणा की थी कि भोपाल से दिल्ली तक सांची एक्सप्रेस चलेगी। अभी मंत्री महोदय ने अपने वक्तव्य में बताया कि किसी प्रदेश के साथ कोई भेदभाव नहीं

[श्री प्यारेलाल खंडेलवाल]

बरता जायेगा। मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि मध्य प्रदेश साथ भेदभाव हो रहा है। जो घोषणा की गई थी कि सांची एक्सप्रेस चलेगी वह मध्य प्रदेश में अभी तक शुरू नहीं हुई। केदारपांडे जी जब रेल मंत्री थे तो उन्होंने यह आश्वासन दिया था कि सांची एक्सप्रेस चलेगी। मैं यह पूछना चाहता हूँ कि इस बार में रेल मंत्रालय क्या करने जा रहा है (व्यवधान)

श्री जगन्मोहि प्रसाद यादव : मैं भी एक सवाल पूछना चाहता हूँ कि जमालपुर में रेलवे का एक पुराना कारखाना है तो उसके बारे में (व्यवधान)

उपसभाध्यक्ष, (श्री सतपाल मित्तल):
आप बैठ जाइये। श्री मोहनरंगम।

SHRI R. MOHANARANGAM: Mr. Vice-Chairman, Sir, I am not going to take much time because more than 20 Members have already spoken about this thing, namely, the Railway Budget. Since almost all the Members have discussed the matters about their own States and about their own constituencies and since it is the Railway Budget, it is my duty to talk about my own State, even though it is my duty to speak something about the whole of this country. But I am going to speak only about my own State because it has been neglected for a very long time. If any hon. Members says that some State is completely neglected for a very long period, that may be only for argument's sake or that may be for the sake of a discussion only. But if I come forward to say that my State has been completely neglected, it comes from the bottom of my heart. Our Minister comes from Karnataka which is nearer to my State and which is the gateway of South India, and he knows fully the conditions prevailing in our State. Sir, about ten to fifteen days back, Members of the Railway Convention Committee visited Madras City and they have travelled in our suburban elec-

tric trains. It is no exaggeration if I say that for the past four years as a Member of this House as well as Lok Sabha, I have been pointing out the worst condition of the electric trains which run between Madras Beach and Tambaram. The railway line between Madras Beach and Tambaram is such that it actually divides Madras city into two parts, one is South Madras and another is North Madras. For the past 35 years, we have been having the electric trains in Madras. We had 24 trains. Now, we have 36 trains, out of which, 15 trains are not running properly. This means, we have only 21 trains at present for the population of 80 lakhs. I do not know what made the General Manager of the Southern Railway say this. Of course, he has very good intentions. But without knowing what exactly he is doing, he has stated that he is going to increase the number of trains from the present number by fifteen or sixteen, and that each and every minute, an electric train will go from Madras Beach to Tambaram, which will help the millions and millions of passengers to go very easily without any interruption from Tambaram to Madras Beach and from Madras Beach to Tambaram. But he did not pay attention to one thing. As I said, this railway line cuts the Madras city into two parts. Nearly fifteen to sixteen lakhs of people have to cross from South Madras to North Madras, to go for their colleges, to go for their offices and to other important places. Since the railway line cuts Madras city into two parts, exactly 50 per cent of the population are residing on this side and the remaining 50 per cent on the other side of the city. When anybody wants to go from this side to the other side, the railway gates are closed, and they are not in a position to cross the railway line because every two or three minutes, electric trains are going and this prevents the population from crossing the railway line from this side to the other side which is the main part and which is the heart of the entire Madras city.

Last time, when I spoke on the Railway Budget, I suggested that at least from Guindy Railway station to Tambaram, there should be two bridges. To this, I have received two replies, one from Mr. Madhu

Dandavate and another from your predecessor who said that this matter will be considered definitely, that they are giving importance for this and that they are going to take very serious steps for construction of bridges between Guindy and Tambaram. I do not know what exactly the stage at which the matter stands at present. But I would like to tell the hon. Railway Minister that Madras city expects at least two or three bridges between Guindy and Tambaram. Unless you construct bridges, the population will not be able to move, smoothly.

I have already mentioned about the condition of the electric trains. The Britishers started with 24 trains. Now, we have 21 trains. But even out of this, half of them are not in good condition. In this connection, what I would like to suggest is that the metre gauge should be converted into broad gauge. It is no exaggeration if I point out that after 1947, that is, after Independence, for the past 35 years, not even a single Km. of metre gauge line has been converted into broad gauge in Tamil Nadu. For the past 35 years, in Tamil Nadu, not even a single Km. of metre gauge line has been converted. This was my allegation in 1978, 1979, 1980, 1982—in 1981, I was not here—that Railways have not taken proper steps to convert metre gauge lines into broad gauge. Unless and until metre gauge lines are converted into broad gauge, the population of Madras will not be able to move smoothly from one place to another, between Madras Beach and Tis-

sa-
4 P. M. mbaram. Last week our Railway Convention Committee visited Madras. They travelled by electric train. They had to travel by hanging on the footboard. One of our Members has pointed out that this is the his first experience of travelling by hanging onto the train. That is the state of affairs of the electric railway traffic at Madras city. Our Railway Minister has been very kind enough to allot Rs. 1 crore at the initial stage for starting rapid transit system. We have been asking for the rapid transit system for the past so many years. Members belonging to both the Houses have been speaking rapidly on the floor of the House for this rapid transit system. Very dashingly they have spoken, but unfor-

tunately, they have sanctioned only one crore of rupees for this. When I enquired about this from the officials, they said that this one crore of rupees was not sufficient even to start an office for the purpose. Sir, they are going to collect Rs. 489 crores by increasing the railway fare for second class and first class passengers. They could have spent Rs. 15 to 20 crores at the beginning but they are going to spend only one crore of rupees for this rapid transit system. I want to ask one straight question, is it possible to make a beginning of this system with the help of Rs. 1 crore only where you can find more than 50 lakh only residing population, not the floating population which is about 80 lakh now? Madras city is the gateway of the entire South India where we are spending only one crore of rupees out of Rs. 489 crores just to start this rapid transit system, to give more facilities, additional facilities for the city population, whose number has exceeded by more than 50 lakhs. I want to have a categorical answer from our Minister whether this amount of Rs. 1 crore is enough for the entire city population to move from one point to another.

Then there is the other point. When I spoke on the Presidential Address, I made a mention about Hindustan Photo Films, Ooty. I said, if you want to start a new industry, you should start it at a place where it has all the infrastructure available, but one of the Members from the Treasury Benches said that it was not the question of starting a new industry, it was only an expansion of the existing industry. I told them that expansion was different from starting a new industry. Likewise, there is an Integral Coach Factory at Madras. The coaches which we are producing or manufacturing are not sufficient to cater to the needs of the entire country. Now they do not want to expand the existing factory, but they want to start a new factory at a different place. I want to know from the Railway Minister as to why they are not expanding the existing factory where all the infrastructure is already available, why they want to shift that factory to some other place.

My third point is this. Just now our State Minister of Railways was talking-

[Shri R. Mohanarangam]

about the herculean task with regard to the overbridges. Out of 2100 bridges more than 1000 are in a bad condition. They have to be repaired. Now there is a bridge at Saidapet which is a popular place in Madras. This is an example only and there can be so many other examples. That bridge was not used by the public. They said that they had to cross nearly 110 ft. height. So, they wanted that bridge to be removed. After removing that bridge they have fixed it in my village Palavanthangal thinking that they can climb 210 ft. height. I said that this was a wasteful expenditure and instead of that you could have constructed bridges at the places where they were required. The airport area and other places needed overhead bridges. Up to the period of his predecessor, Shri Kedar Nath Padney, it was said that the bridges would definitely be provided, but till now no action is taken to even survey the areas. So, these are some of the very important points for my area. They have to start this rapid transit system rapidly. It should be completed within two or three years. Sufficient funds should be allotted for this purpose. Construction of bridges should be started so that there is no difficulty for the people to go from one end to another. Thirdly, we have to travel by G.T. Express to come from Madras city to Delhi to attend our Parliament sessions. We have to travel by this train. It will not be an exaggeration to say that the conditions prevailing in GT Express are really awful. Even in the first class we are not in a position to travel properly because there is dust and the supply of food and other things is not so good. Then we have been asking the authorities to change the name of GT Express to Bharati Express at least now that we are having Subramanya Bharati's centenary celebrations. But steps have not been taken. They have changed the names in different places. Actually we do not know the names of those trains even. Such a thing is going on. Then I request our Minister to take steps to spend more money on rapid transport system. The work has already been started, but you have to allot more funds for that. In Madras city, they have to start constructing bridges. Only by doing so, we can some-

what prevent the trouble faced by our city population in Madras.

With these words and hoping that the Minister would definitely take proper steps to tackle this problem, I conclude my speech.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SAT PAUL MITTAL): Shri Roshan Lal. Not there. Shri Dhuleshwar Meena.

श्री धूलेश्वर मीणा (राजस्थान) :
उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं रेलवे बजट पर माननीय रेल मंत्री जी का जो रेल बजट पेश किया है उसका समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। श्रीमान्, हमारे इस विशाल देश में जहाँ पर करीब 61,000 रूट किलोमीटर रेलवे लाइन, 70,000 स्टेशन और करीब 10,000 लॉकोमोटिव हैं जहाँ पर करीब 60-70 लाख टन भारी वहन किया जाता है और करीब करीब 11614 ट्रेनें प्रति दिन सारे देश में चलती हैं। इस प्रकार में 1980-81 में करीब 195.93 मिलियन टन भार वहन किया गया, 1981-82 में बढ़ कर के 221.20 मिलियन टन हो गया, 1982-83 में 277 मिलियन टन और जैसा कि इकोनॉमिक सर्वे में दिया गया है 1983-84 में रेलवे बोर्ड यह आशा करता है कि 241 मिलियन टन हो जाएगा मैं यही आंकड़े देकर आपका ध्यान उस ओर आकर्षित करना चाहता हूँ आपके माध्यम से मंत्री महोदय का और रेलवे बोर्ड के जो कर्मचारी बैठे हुए हैं उनका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि कस बाग देश में जहाँ पर रेलों का जाल बिछा हुआ है और उसकी प्रगति दिन प्रति दिन देश की आजादी के बाद से यानी 1950 में जब रेलों का राष्ट्रीयकरण हुआ तब से ले कर रेलों का विकास काफी द्रुत गति से होता जा रहा है। मैं माननीय सदस्यों का और खास करके हमारे विरोधी भाइयों का हालांकि मुझे मासूम है कि

दिल से वे इस बजट का विरोध नहीं कर रहे हैं लेकिन फिर भी जो कुछ भी विरोध कर रहे हैं वह सिर्फ नाम मात्र के लिए विरोध कर रहे हैं। मैं मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ कि आज की स्थिति के अन्दर जब देश का चारों तरफ से विकास हो रहा है आपने जो रेलवे बजट पेश किया है उसमें कुछ आपने जरूर परिवर्तन कर भाड़े में बढ़ोत्तरी की किरायों में बढ़ोत्तरी की। मैं यह चाहता था कि आप सेकेंड क्लास के भाड़े के अन्दर और जो आवश्यक चीजें रोजमर्रा की चीजें हैं उनको लाने ले जाने में भाड़े में कमी कर उसको मदद नज़र रख कर आपने काफी तरमीम कर दी रियायत दे दी उसके लिए मैं आपको बहुत बहुत धन्यवाद देता हूँ। श्रीमन्, मैं आपका ध्यान खास कर के उस ओर ले जाना चाहता हूँ कि आपने अपने रेलवे बजट में मैंने पहले भी निवेदन किया था राजस्थान को आपने बिलकुल टच नहीं किया है। एक ही सिगल लाइन दे करके सिर्फ इतना सा आपने फरमाया है कि जो कुछ स्टेट्स छूट गये हैं उसमें से राजस्थान भी एक है। उसकी तरफ ध्यान दिया जायेगा। श्रीमन्, सबसे पहले मैं मेरे क्षेत्र की उस ट्रेन की ओर आपका ध्यान ले जाना चाहूंगा कि जो दिल्ली से अहमदाबाद को चलती है राजस्थान होकर। उसमें आपने गये साल ए० सी० सी० टू टायर जो लगाया है उसकी बहुत भारी प्रशंसा हुई है और इसी प्रकार से मैं उसमें यह चाहता हूँ कि उस ट्रेन के अलावा अब अप्रैल से एक दूसरी ट्रेन जो आप चलाना चाहते हैं जो सुपर फास्ट होगी लेकिन उसको चलाने में, यह मेरी नोटिस में लाया गया है कि उसमें जो कर्मचारी काम करेंगे वे या तो अहमदाबाद डिवीजन के होंगे या दिल्ली अथवा जयपुर के होंगे। मैं आपसे निवेदन करूंगा कि आपका एक डिवीजन बीच में पड़ता है अजमेर;

वहां भी काफी टेक्निकल हेड्स, इस प्रकार के लोग अवेलेबल हैं इसलिए उनको भी उसमें लिया जाय। अब मैं आपका खासकर ध्यान उस ओर ले जाना चाहूंगा कि एक ट्रेन जो कोटा से चित्तौड़ चला करती है उसका आगे खम्भात की खाड़ी तक ले जाने का प्रस्ताव है लेकिन अब तक उसमें काम करना शुरू नहीं किया गया है। मैं चाहूंगा कि इस लाइन को शीघ्र ही शुरू करें। क्योंकि इसको शुरू करने से खासकर राजस्थान का वह इलाका जो पिछड़ा इलाका है लेकिन जहां पर खनिज पदार्थ भरे पड़े हैं और उसका एक्सप्लोरेशन उसकी खुदाई अब सरकार ने शुरू की है वह प्राइवेट पार्टियों की या गवर्नमेंट की लेबिल पर और वह सारा कच्चा माल हम एक्सपोर्ट करना चाहते हैं देश की आर्थिक हालत को सुधारना चाहते हैं—उसका विकास होगा। तो इस ट्रेन को जल्दी से जल्दी शुरू करे और इस पर खनिज ले जाने की सुविधा जल्दी कर दें तो बहुत बड़ी राहत हो जायेगी।

एक चीज और कहूंगा कि खासकर राजस्थान का जो दक्षिणी भाग है जो ट्राइबल एरिया है, आपको राजस्थान सरकार ने निवेदन किया है (समय की घंटी) तो उसके लिए सरकार ने भी आपको निवेदन किया था। क्योंकि राजस्थान का दक्षिणी भाग ही सारे खनिज पदार्थों में भरा हुआ है। तो उधर से रतलाम, बांसवाड़ा, डूंगरपुर और अहमदाबाद से हिंमतनगर तक लाइन को जरूर जोड़ा जाय। मैंने गये साल रेलवे बजट पर बोलते हुए भी यही निवेदन किया था। मैं आपको और रेलवे बोर्ड को बहुत बहुत धन्यवाद देता हूँ कि कुछ मने आपने पूरा की लेकिन उसमें भी जो कमियां रह गयी हैं।

श्री शिव चन्द्र झा : रेलवे बोर्ड को नहीं।

श्री धूलेश्वर मोणा : अच्छी बात है, मंत्री महोदय को कहूंगा, मंत्री महोदय को धन्यवाद देता हूँ। मैं उस पाइंट पर आ रहा हूँ कि आपने बहुत कुछ उसमें तरमीम करके लोगों को राहत पहुंचाई है। लेकिन खास करके चेतक एक्सप्रेस के बारे में जो टाइम के बारे में निवेदन किया था उसमें अभी भी कोई परिवर्तन नहीं किया है। क्योंकि अगर चेतक एक्सप्रेस को 6 बजे के बजाय सात बजे खाना कर और दिल्ली जल्दी पहुंचने का प्रोग्राम बनाया जाय तो लोग समय पर आकर जहां से काम करके फिर वापस जा सकते हैं।

श्रीमन्, इसके अलावा आप इस बात के लिए भी बधाई के पात्र हैं कि आप हमारी इस रेलवे की जो पुरानी पद्धति है उसको बदल करके एकदम एक नये ढर्रे पर उसे लाना चाहते हैं। जैसे कि आपकी दो तीन कमेटियां हैं जो आपको एडवाइस करती हैं उन कमेटियों के आधार पर आप रेलवे बजट को पेश करते हैं लेकिन उन कमेटियों में मेरी मान्यता है कि कोई जनता का प्रतिनिधि नहीं बैठा हुआ है। रेलवे बोर्ड में या मंत्रालय में बैठे हुए वे व्यंग्रुपेंट जो कि एयर कंडीशंड कोच में घूमते हैं या फर्स्ट क्लास में चलते हैं वे आम आदमी की हालत क्या है यह नहीं जान पाते हैं। क्योंकि हम यानी मेम्बर आफ पार्लियामेंट, एम० एल० ए० और मिनिस्टर्ज आम आदमियों के साथ रात दिन घूमते हैं और उनकी क्या समस्याएँ हैं, उनकी देखते हैं, उनके सामने जो प्रॉब्लम आते हैं, उनका सामना करना पड़ता है। लिहाजा मैं निवेदन करूंगा कि इस प्रकार की कमेटी

मैं एक दो-तान आफिशल मेम्बर, भी आप इनक्लूड करें जोकि वास्तविकता क्या है, वास्तविकता में उन लोगों के सामने परेशानी क्या है, वह बता सकें।

श्रीमन् मैं आपका ध्यान उस ओर भी ले जाना चाहूंगा कि हमारी शुरू से बहुत पहले से मांग है कि राजस्थान में सभी मीटर गेज लाइनें हैं, एक भी ब्राड गेज लाइन नहीं है। तो आपने मंत्रालय में इस बात को स्वीकार किया था कि जल्दी से जल्दी राजस्थान में और खास करके दिल्ली से अहमदाबाद जो चलने वाली लाइन है, इसको शीघ्र ही मीटर गेज से ब्राड गेज में परिवर्तन करेंगे। इसको आपने माना है, इसको आपने स्वीकार किया है। इसलिये आप इसको ब्राड गेज से जल्दी से जल्दी परिवर्तन करें।

अब मैं आपका ध्यान उस ओर ले जाना चाहूंगा क्योंकि जब आप रेलवे बजट देते समय टैक्स में बढ़ोतरी करते हैं, भाड़े में बढ़ोतरी करते हैं, तो साथ ही साथ पैसंजर की सुविधाओं को भी देखना पड़ेगा। आज फर्स्ट-क्लास में पैसंजर ट्रेवल करते हैं, हम हमेशा दिल्ली-अहमदाबाद ट्रेन से चलते हैं—फर्स्ट क्लास में पैसंजर्स को ओढ़ने के लिये एक कम्बल देते हैं और नीचे बिछाने के लिये कुछ नहीं देते हैं, दो-तीन आर्टिकल्स ऐसे देते हैं जिससे कि ठंड से बिलकुल बचाव नहीं हो सकता है। यह आम आदमियों की शिकायत है कि आप बेडिंग पूरी तरह से नहीं देते हैं। पानी पीने की वहां पर सुविधा नहीं होती है, बाथरूम में पानी नहीं होता है, शीशे टूटे पड़े हुये हैं और आप की जितनी बोर्गज है, वह सब पुरानी है। तो मैं निवेदन करूंगा कि इस प्रकार से खिड़कियां टूटी हुई हैं, बाँच टूटे हुये हैं, इस प्रकार से इस

सुविधाओं की जो आम मांग है, इनकी तरफ ध्यान दें।

समय-समय पर हम लोग पार्लियामेंट में या तो लोक सभा में और या राज्य सभा में सब जगह और आपको चिट्ठी लिख कर भी निवेदन करते हैं, लेकिन मुझे खेद है कि आपके बार-बार नोटिस में जाने पर भी इसकी ओर ध्यान नहीं दिया जाता रहा है।

मैं निवेदन करूंगा कि जहां तक पहले भी निवेदन किया था कि शेड्यूल कास्ट्स एंड शेड्यूल ट्राइब्स के लोगों का इम्प्लाय-मेंट का जहां तक सवाल है, अभी माननीय मंत्री जी इंटरवीन करते समय कह रहे थे कि शेड्यूल कास्ट्स एंड शेड्यूल ट्राइब्स, माइनारिटी कम्युनिटी की तरफ हम ध्यान देंगे, लेकिन देने के लिये यह आश्वासन देते-देते ही यह काम किस प्रकार से चलेगा। मैं निवेदन करूंगा कि शेड्यूल कास्ट्स एंड शेड्यूल ट्राइब्स के लोगों के साथ में ठीक है कि फर्स्ट क्लास सेकंड क्लास के कैटेगरी की सर्विसेज को छोड़ दीजिए, लेकिन चतुर्थ क्लास सर्वेंट्स के अन्दर भी काफी परेशानी आती है। वहां पर भी आप सर्वर्ण लोगों को ज्यादा प्रेफरेंस देते हैं, शेड्यूल कास्ट्स के लोगों को नहीं देते हैं। मैं आपके सामने नाम नहीं लेना चाहता हूं, कल ही रेलवे स्टेशन पर मेरे सामने टिकट कलेक्टर शेड्यूल कास्ट का था और उसको स्टेशन मास्टर बुरी तरह से डांट रहा था और उसके बाद मैंने पास में खड़े रहना भी उचित नहीं समझा। बाद में उन्होंने मुझे से आकर शिकायत की, तो मैं निवेदन करूंगा, और उन्होंने कहा कि हमारी यहां पर कोई भी सुनने वाला नहीं है।

लिहाजा आप इस प्रकार के इंस्ट्रक्शंस दें और मेरी तो राय यह है कि एक

इस प्रकार की ग्रीवासेज को देखने के लिये यदि एक कमेटी बनाएं जो इन बातों को इस प्रकार के ग्रीवासेज आपके पास कलैक्ट करके भेजे और उस पर आप विचार करें। तो इस प्रकार से आप इसकी तरफ भी ध्यान दें। (समय का घंटा) मैं सिर्फ एक-दो ही मिनट और लूंगा।

मैं खास करके एक प्वाइंट निवेदन करना चाहता हूं कि के० के० एक्सप्रेस के बारे में मेरा एक एक्सपीरिएंस है, हालांकि उधर से आने वाले माननीय सदस्यों ने कहा होगा और कहेंगे, लेकिन मेरा एक्सपीरिएंस यह है कि के० के० एक्सप्रेस जो चलती है, उस गाड़ी में सब से पहले अनाकुलम से आपकी डाइनिंग कार में कार्य करने वाले कर्मचारी चलते हैं, तो दो दिन में दिल्ली पहुंचते हैं और वहां से वापिस रवाना होकर यह जानते हैं केरल, कर्नाटक, तो यह साहब बंगलौर जाते हैं... और बंगलौर से वापस दिल्ली आते हैं और दिल्ली से वापस अनाकुलम जाते हैं और इस प्रकार उन को दस दिन लगते हैं और उनको रेस्ट के लिये समय नहीं मिल पाता है। एक बार हम लोगों की कमेटी वहां गयी थी और उन लोगों ने हमें कहा था। मैं उस तरफ मंत्री महोदय का ध्यान खीचना चाहता हूं। उन लोगों के लिये बीस बर्थ की एक बोगी थी रेस्ट करने के लिये। वह आप ने खत्म कर दी। तो मैं समझता हूं कि दस दिन तक जो लोग पैसंजर्स के खाने-पीने का इंतजाम करते हैं उन को रेस्ट की जरूरत पड़ती है। बिना रेस्ट के वह किस तरह 10 लोगों के लिये भोजन और दूसरी चीजों की व्यवस्था कर सकते हैं। मैं समझता हूँ कि पुरानी व्यवस्था को फिर वांटिन्स किया जाय। इस के अलावा बहुत सी बात मुझे कहनी थी लेकिन उपसभाध्यक्ष महोदय का आदेश पालन करने के लिये मैं

[श्री धूलेश्वर जीणा]

केवल एक ही बात निवेदन करना चाहता हूँ। खासकर डिफेंस के लिये, कि हमारे राजस्थान बार्डर पर जितनी लाइनें हैं वह छोटी लाइन, मीटर गेज की हैं, और पाकिस्तान हमारा पड़ोसी देश है। राजस्थान, हरियाणा और पंजाब पर पाकिस्तान का ध्यान बराबर लगा रहता है। उधर से बराबर मांग रहती है कि अगर ट्रेन को ब्राड गेज का कर दिया जाए तो बहुत बड़े खतरे से बचाव हो सकता है। मैं एक ट्राइबल होने के नाते कहता हूँ कि काफी ट्राइबल मिलिटरी और पुलिस में भर्ती हैं और देश की सीमाओं पर अपनी सेवाएँ दे रहे हैं। वे हमारे भाई हैं। उनके सामने दिक्कत यह है कि डिफेंस के जितने भी पर्सनल एक जगह से दूसरी जगह जाते हैं तो उनको परेशानी होती है। उन को पैसेजर्स ट्रेन से अलग होकर जाने की सुविधा दी जाय ताकि जो बटालियन एक साथ मूव करती हैं उन को किसी दिक्कत का सामना न करना पड़े। इस बात को ध्यान में रखते हुये उन को सुविधाएं दी जाये।

अन्त में मैं आप को धन्यवाद देते हुए अपना वक्तव्य समाप्त करता हूँ।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SAT PAUL MITTAL): Mr. M. M. Jacob,

SHRI M. M. JACOB (Kerala): Mr Vice-Chairman, I shall go by

SHRI V. GOPALSAMY: Mr. Vice-Chairman, you are calling the Members from the same party.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SAT PAUL MITTAL): I can assure you, Mr. Gopalsamy, I go by the time allotted by the Committee. Bear with me. The Congress Party allotted 4 hrs. 15 mts, out of which 1 hr. 43 mts. were taken by that Party, and 2 hrs. 32 mts. are still due.

If I delete the time that the Congress Members have taken today, it comes to about 2 hours. You will be given time. Do not worry. I am giving you time after he has spoken. But we have to proceed according to certain procedure.

SHRI GULAM MOHI-UD-DIN SHAWL: My submission is only one. To-day we are closing our discussion on the Railway Budget.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SAT PAUL MITTAL): Do you want me to make a departure from what was being done?

SHRI GULAM MOHI-UD-DIN SHAWL: There is no harm. There are certain points.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SAT PAUL MITTAL): I am not denying you the opportunity. All I said was that we should proceed according to a certain procedure. Kindly bear with me.

श्री शिव चन्द्र झा : दो मिनट दे दें उन को भी।

उपसभाध्यक्ष (श्री सतपाल मितल) : जरूर दूंगा, लेकिन यह इंसिस्ट न करें कि अभी उन को समय दिया जाये।

SHRI M. M. JACOB: Mr. Vice-Chairman, Sir, as a Member coming from the Southern-most part of the country from where the people will have to travel more to come to the capital city by the train, and when there is fare hike the most affected State is the southern-most State of Kerala, I should have been disappointed at the Budget. But on the contrary when I looked at the contents of the Budget, I was congratulating the Railway Minister for presenting such a marvellous, well-balanced and just and reasonable Budget before the people of this country and before the House. We must be proud of the fact that during the last 30 years the Indian Railways have shown a remarkable progress, about 160 per cent increase in the passenger traffic and also 207 per cent increase in the gross tonnage. These two are remarkable achievements of the

Indian Railways. Also the Railway Minister has revealed all the pitfalls and failures that prevented further growth of the railway system. Sir, we are thankful to the Minister for giving an honest picture before the House and before the Nation about the pitfalls and failures that block the Railways from progress. I have one or two points to add in this connection. The whole budget is satisfactory in the sense that safety, security and punctuality are assured to us in the budget. We are happy about it. But at the same time, the development aspect has to be given more emphasis and more thought to it, by the Minister. Why? Because as a developing country, we have to think of a developing railway system. Railway is the only one major transport system in the country which is acceptable, which is useful, and which is also nearer to the common man of the country. The other modes of transport are not accessible so easily to the common man and they are not as acceptable to the common man as the railway system is. So the development aspect has to be given a tremendous lead when compared with other aspects. That is why I mentioned that this should have been highlighted a little more. More trains are required, more lines are required, and all that.

I would like to make a little deviation from the emphasis given here. Here the freight traffic and the passenger traffic are almost considered equal. But I feel that it may be better to give more thrust for the passenger traffic in this country because the lorry transport system is existing there in the country. At the moment there is a recession in the lorry transport system. I am not advocating the lorry transport system for all purposes. For carrying coal, for carrying foodgrains, for carrying essential items, our railways are the best and most useful transport system, and this agency will have to be relied upon. But as more and more economic development takes place there are more and more passengers to travel, and we have to cater to the need of these passengers. Other modes of transport like trucks cannot do this. So I feel that more priority should be given to the passengers traffic than to the goods traffic. Goods traffic is important, but I

feel it has to be given an orientation this way.

The next point is about punctuality, safety and security, about which he has said: When I read "A Review of Accidents on Indian Government Railways", I was shocked in a way to read on the 9th page the following:

"About 76 per cent of the train accidents which took place during 1981-82 were the result of human failure, including 67 per cent due to failure of Railway staff. Of the total accidents, 29 per cent could be attributed to direct operational failure of staff, either caused by their negligence, indifferent working or error of judgement; 38 per cent were caused by human failure in examination or maintenance of equipment and thus leading to its failure."

This human failure aspect is something really painful. It has to be corrected. I am happy that the Railway Minister is correcting it and we thank him for providing in the budget substantial sums—though it is not sufficient—for renewal of tracks and for bridges and for the signalling system and other systems. Well, Sir, of the 74,000 kilometres of running track in the country, 14,000 kilometres of track have to be renewed, according to the Railway Minister's own statement. But the amount included for it is very insufficient. The difficulty that is going to come will be that if we neglect this thing now, tomorrow we will have to face a serious accumulated problem because "now or never" will be the fate of the Railways. I am afraid. About 2,500 bridges are distressed bridges, according to the Railways themselves. They accept that these bridges are distressed. They have to be renovated. If you don't renew the tracks, if you don't correct the signalling system, if you don't properly handle the level-crossings, tomorrow we will have to face more and more price escalation. In the case of rail the cost escalation of steel etc. in the last two years has been 140 per cent. It is 90 per cent more for the wooden sleepers. And there is an increase of 108 per cent in the case of fish-plates during the last two years. So there

[Shri M. M. Jacob].

is an increase of almost 140 per cent for renewal of tracks. That means, if you postpone it, you will have to find an enormous amount for it later. So, I would request the Railway Minister let us work out together and see that we get more money and try to solve this problem today itself without postponing further.

There are a lot of other things which I would like to add but I would only touch upon a few in relation to Kerala State. As I went through this Explanatory Memorandum I found on page 28: Extension of Ernakulam-Alleppey. Kayankulam-43 kms. Rs. 1 lakh is provided in this Budget, whereas Rs. 9.69 lakhs is required for its completion. This was a felt need of the State and the people of the State have been requesting the Railway Department and the Ministers for several years now. So, though the present allotment is only Rs. 1 lakh, I hope we get more money by the increase in fares and freight rates and there will be some way to provide a little more money for construction of this line; otherwise, it is rather disappointing to the people there. I am not complaining about other areas where money is not provided. Of course, we have a slight disappointment because Guruvayur-Kuttipuram line is not included. Guruvayur is an all-India famous religious place and a lot of pilgrims come to the Guruvayur temple to worship. Naturally we all want that this Guruvayur-Kuttipuram line should be taken up and completed. After, all, it does not cost much. Similarly, we thought Madurai-Kottayam will be linked but nothing is heard about Madurai-Kottayam. For products like cardamom, coffee rubber, tea, etc. coming from the hilly tracts which have to pass through this line, we thought this line would be of immense help and of immense use.

Then there is another thing. A lot of people from South India are working in the eastern sector of India like Assam, Meghalaya, Nagaland and Manipur, and all those people will have to travel to their homes in South India—Kerala—at least once in two years. For their travel at the moment there is only one bogie which is connected at Bongaigaon near Gauhati. From Gauhati they have to change at

Howrah. From Howrah they have to come to Madras. And from Madras they have to come to Trivandrum from where again they have to take other route for their home towns. Thus they have to change trains four or five times in a journey involving four or five days. They have also to face a lot of difficulties on the way. The direct bogie is not there. Therefore, at least one coach must be attached from north-east to the extreme south. It will be of a very great help to the people hailing from south India and working in the north-east. Generally people from that part of India are prepared to go and accept work in the terrains in the north-east. More and more people from south India are working in Assam, Nagaland and other places. So the Railway Department should make available facilities for those people to be able to travel from north-east to their home towns in the south within the shortest possible time. The eastern and the north-eastern sector must be connected direct with the southern sector.

Another thing is about railway level crossings. In the Budget I am happy to find a provision of Rs. 4.3 crores for the manning of the unmanned level crossings etc. Look at the figures of accidents at level crossings when there are 24000 unmanned level crossings in the country. With such a great number of unmanned level crossings naturally accidents are bound to occur because of human error. So the Railway Minister should provide some money for manning these level crossings. That will help not only the human employment aspect but it will help in avoiding accidents. The reduction of 38 per cent accidents in the last one year is a commendable achievement and I congratulate the Government and the Minister for this achievement. The Railway Minister will certainly accept my feelings that human failure shall not be a major factor in any accident in a country like ours. That has to be avoided. Signalling system is one of the important factors. It is necessary to have proper oil lamps and proper telephone system must be there. It is astonishing to look at the

situation. In many cases accidents have taken place for want of a telephone connection and want of communication from the level crossings to the station. This defect has to be rectified. These are not small things. But where there is a will, there is a way. Of course, there is no point in blaming government officers in general who are handling this. There is no point in attacking the officers who are handling it day and night. They have to take it more seriously. I would put it this way. They have to take up the responsibility on themselves. Right from the Chairman, Railway Board upto the person who is working at the tracks will have to accept the responsibility. It is their responsibility because human life is valuable wherever it is. I would say that the Railway Budget presented this year is a deviation from the earlier budgets and its aims are rehabilitation and consolidation of. And as a rehabilitation budget, it is an excellent one. It will give us a base. In the non-aligned conference our respected Prime Minister said that it is a base camp and let us progress forward from the base camp. Similarly this budget is a base camp for the Railways. After 35 years of our independence, we have now been able to establish a base camp where we can correct all the deficiencies and defects in the Railways. I would say that this is oriented for development.

SHRI K. MOHANAN: (Kerala): As far as our State is concerned, there is no deviation.

SHRI M. M. JACOB: There is substantial improvement that I find in relation to the State of Kerala also. I think the Shoranur-Olavakot line is being doubled and workshops are being set up in several places in the State of Kerala. It is uncharitable to say that a particular State is neglected in the country. When a particular State suffers the whole country suffers. As Plato said, if the finger is hurt you do not say that the finger suffers. You

say the man suffers. It is the man who suffers and not the finger. Similarly if a particular part of the country suffers, it is the country that suffers, it is the Ministry that suffers, the Government suffers and the people suffer.

My State and his State is the same and I know that people of that State has problems like people of any other State. Look at the problems of commuters in Bombay. People have problems in other parts also. North-eastern part has its own problems and the Railway Minister has given a six per cent rebate on transport in North-Eastern region. We in our State do not have that subsidy. But the country is ours and we have to run it. We have to look after the development progress and the country as a whole has to sacrifice more and more in this period of history in order to see that we are a foremost force in this area.

Lastly, I would like to say one word on what is mentioned on page 18 in the Budget Speech about import of electric locomotives. I am not going to oppose import of the locomotives because this electric locomotive system is going to be brought here are modern and sophisticated and we are going to utilise it. I want only to emphasize one point.

We have technologists and technicians in our production centres of railways in the country. Even the most critics of our country speak highly of them. In a foreign magazine published two years ago it was said that India has got one advantage. They are able to capture the market in both the under-developed countries and also the developing countries in the Far East and African areas because their technology can be applied in smaller contexts unlike the developed country's technology which can be applied only in larger contexts in massive, gigantic projects. Indian technology can be applied in small projects and they are viable projects which are suitable to any smaller or poor country. If we give importance to our

[Shri M. M. Jacob]

production units and develop technology there, we will be able to sell them to other countries on the basis of some bilateral arrangement and get money. Thus, even if we do not raise the fares and freights, we can cover up our losses by selling our own new technological produce in other countries. Therefore, it is essential to lay emphasis on this kind of production units because our technologists are superior to technologists in many other countries of the world. The Railways must take the initiative in building it up.

Soon after the publication of the First Five Year Plan in 1951 an expert from the United States had published a report. This was when Pandit Jawaharlal Nehru wanted our Chittaranjan Locomotive factory to be set up. The whole report was published in the form of a booklet. There that expert had said that in India there are no people who can run a workshop or a factory. They can at best have a repair shop for their old, outmoded locomotives. It was a shameful thing to have been published then. It was the view of the expert who was connected with financing that project under the Five Year Plan. I mention this to show that this was the attitude then. Now, during the last 30 years, from the repair shop which was then expected of us, we are now able to export coaches to other countries. We have our own locomotives. With the help of our own technicians and technologists we can produce these things.

So, even if permission is there for the import of 20 locomotives, at least please reduce the number. Then try to mobilise resources and try to spend the money on our technicians and scientists. Let them produce more and let us, Sir, under the able Railway Minister, start a new chapter in the history of railways and let us solve the problem of the common man of India by more trains and less fare, and more comfort and less trouble, and all that. Thank you, Sir.

SHRI V. GOPALSAMY: Mr. Vice-

Chairman, Sir, I am grateful to you for giving me this opportunity. I would like to make some observations on the Railway Budget for the year 1983-84 which has been presented here for discussion.

This Railway Budget for 1983-84 is the fourth one in the series to inflict successive doses of passenger fare and freight increases. When Mr. Kamalapati Tripathi presented the Budget for the year 1980-81, he proposed an increase, a hike in passenger fares to the tune of Rs. 73.31 crores and a freight increase to the tune of Rs. 130.93 crores, the total amounting to Rs. 204.24 crores. In the next year, 1981-82, Mr. Kedar Pande presented his Budget and he also did not fail to increase the fares to the extent of Rs. 70.04 crores and the freight rates to the extent of Rs. 268.22 crores, the total amounting to Rs. 338.26 crores. Again, Sir, Mr. P. C. Sethi, when he introduced his Budget for the year 1982-83, he also joined his predecessors and increased the passenger fare to the extent of Rs. 172.20 crores and the freight rates to the extent of Rs. 88.85 crores, the total amounting to Rs. 261.05 crores. Now, Sir, the honourable Mr. Ghani Khan Chaudhuri has presented his Budget for the year 1983-84 and he has also increased the fare to the tune of Rs. 178.90 crores and the freight rates to the tune of Rs. 310 crores, the total amounting to Rs. 488.90 crores. And, Sir, the honourable Minister has justified these increases saying that we need resources, that we have to mobilise resources for the rehabilitation programme, and so on. Of course, we need resources. For the track renewal programme, we need resources; we need resources for manufacturing wagons; and we need resources for manufacturing coaches. At the same time, we should not forget one thing. I do not want to bring in politics here, but I want to present the facts as they are. During the Janata regime, when the Railway Budget was presented by the then Railway Minister, Prof. Madhu Dandavate, for the years 1977-78 and 1978-79 and 1979-80 there was no hike at all. Actually, only in the year 1978-79, there was a small hike in the season ticket fares. Actually, there was a reduction in the

changes for sleeping accommodation. So, in contrast to these Budgets, there was no hike at all either in the passenger fares or in the freight rates during that period. But the successive Budgets presented by this Government have increased the fares and freight charges.

With regard to the track renewal programme, Sir, of course, he has admitted that tracks of a length of 15,000 kms. need replacement and they are worn out. Before the end of this plan, Sir, I am afraid, the total length of the worn-out railway lines will be double this figure. You have made a provision of one lakh rupees as far as coach is concern. These things are very meagre if we take into account our needs. Sir, because the time at my disposal is very short, I would like to point out some of the aspects which concern my State, that is, the State of Tamil Nadu. I am very sorry to point out that my State has been totally, has been deliberately, has been wantonly, neglected by the railway administration. I do not want to criticise the present Minister. But I would like to tell the present Railway Minister that he should know what is happening and what has been happening so far. He should know what are the grievances. Every year a new Minister introduces the Budget. But I hope the present Railway Minister, Mr. Ghani Khan Chaudhuri, will present the Budget for next year also. Therefore, he should know what has happened so far; so far as our State is concerned, no provision has been made. My learned friend, Mr. Mohanaragam, also pointed out this thing.

Sir, you know the Karur-Dindigul BG line was included in the Budget. Of course, we have been demanding this and we have been fighting for it for so many years. The year before last, when the proposal did not find a place in the Budget proposals, all the Members, irrespective of their political parties, from Tamil Nadu, made a joint memorandum and a representation to the Prime Minister. Something took place. We got the proposal sanctioned. But how much amount has been allotted for the project. Karur-Dindigul project? The total cost estimated is nearly Rs. 42 crores. But how much have they so far allotted? Sir, since Inde-

pendence this is the only line which has been sanctioned. But how much have they allotted and how much amount has been spent so far? It is really paining my heart. Out of the total cost of Rs. 42 crores and 86 lakhs, out of this, so far, during two years, only Rs. 3.72 crores has been spent. And for this year, in this Budget, a provision of only Rs. 1.75 crores has been made. I am not jealous of my colleagues from the State of Kerala. That is also my sister State. But I would like to point out what has happened. Of course, they have their own demands. But I will quote some figures from the book supplied to us, entitled "Works. Machinery and Rolling Stock Programmes of Railways for 1983-84 (Part II)"—pages 166-167. Here you will find that for the proposed new BG line between Ernakulam and Alleppey, the total cost is Rs. 14.9 crores. Of this, Rs. 7.2 crores has already been allotted and has been spent, and again Rs. 1.7 crores has been sanctioned for this year. So, for a project that is to cost Rs. 14 crores, already Rs. 7.2 crores been spent during two years and again Rs. 1.7 crores has been allotted. But for a project which is to cost Rs. 42 crores, only Rs. 3.72 has been spent. Is it justified? No. At the same time you have to look into every case. Whenever the question of the State of Tamil Nadu, the State of Karnataka and the State of Kerala is taken up or when it comes into the picture and whenever they take the figures into account, they say that the Southern Railway has been allotted such and such amount and such and such amount has been spent. For the extension of Ernakulam-Alleppey new line, the total cost is Rs. 11 crores. Rs. 1.4 crores has already been spent and now they have allotted only Rs. 1 lakh. For doubling of line between Olavakkot and Shoranur, the total cost is Rs. 8.7 crores, Rs. 4.7 has already been spent and an amount of Rs. 2.4 crores has been allotted. Again, I come to Shoranur-Alwaye section. The total cost is Rs. 49 crores. So far they have spent Rs. 3.8 crores, and the balance of Rs. 27 lakhs has been fully allocated this year. Again, I come to Shoranur-Alwaye section. The total cost is Rs. 3.57 crores. So far, they spent only Rs. 25 lakhs. Now, in

[Shri V. GOPALSAMY]

this year, Rs 1.6 crores have been allotted. So, when we compare both the States, Tamil Nadu and Kerala, my point is that you have allotted Rs. 8.5 crores for the State of Kerala this year but you have allotted only Rs. 2.9 crores for Tamil Nadu. Over the last three years, you have spent nearly Rs. 24.44 crores for the State of Kerala but you have spent only Rs. 5.3 crores for my State of Tamil Nadu over the last three years. So, this is discrimination. I know that many high-ups sitting in many places are doing this injustice. And when the General Manager was there, he also did the same thing. So, our State has been completely neglected.

Then, Sir, what is taking place? I would like to draw the attention of the Minister to this particular point. For the Karoor-Dindigul line *via* Madurai, Tirunelveli and Tuticorin, we have been fighting. The amount that has been spent so far is Rs. 3.2 crores. Where has it been spent? From Tuticorin Harbour to Tirunelveli *via* Maniyachi, that line has been constructed. But, Sir, that line has not been constructed as per the original plan. This line does not touch the Tuticorin station and it never touches the Maniyachi junction. So, they formed this line. Now, what is going to happen? The goods traffic will move from Tuticorin Harbour *via* Trivandrum towards North. So, the line is completed. And I am really very sorry to going out this act; there is really a conspiracy in the Railway Administration. And I quote from page 28 of the Explanatory Memorandum on the Railway Budget. Here they give the Expenditure—provision and balance of sanctioned cost and also the date of opening. Here, they say: Construction of BG line from Karur to Dindigul—72.9 KMs.; Parallel BG line from Dindigul to Madurai—64.3 KMs.; Conversion from MG to BG from Madurai to Maniyachi—127.25 KMs.; Parallel BG line from Maniyachi to Tuticorin and from Maniyachi to Tirunelveli—60 KMs. Sir, only the last part was spent. But what about the date of opening? For all the other projects they have mentioned the date of opening. You say some year. You say 1985 or 1987 or 1988. You tell us some year. But, here it is very blank. And you do not anticipate the date of

opening because the project costs Rs. 42 crores. You allot every year Rs. 70 lakhs or Rs. 1 crore. Then, they will take 30 years. That means, you are going to abandon the project. Yes, I am afraid it is so because the Tuticorin Harbour has new been linked with North India *via* Trivandrum, and that line has been formed. But no work has been started for what we have been fighting. From Karur, the construction work should have started simultaneously. But that has not been done. That work should have been started simultaneously. Actually there was a tender schedule for the construction of the line—between Dindigul and Madurai. That is the mid-section between Karur and Tuticorin. There was a tender schedule but that was abandoned wantonly. So, the work has not commenced from this line. So, what will happen is that it will take years. That is why they have not mentioned the date of opening. For all the other projects, they have mentioned the date. For Karur to Dindigul, the date of opening is blank. You kindly see the Memorandum. So, what will happen is that it is not going to come up. Then, Sir, the line between Tirunelveli and Nagercoil was not demanded by our Kerala friends. But due to some sinister design, that was annexed to Trivandrum Division. But we wanted it in our Division. There was an agitation. Even your predecessors came there. And our hon. Minister, Mr. Jaffar Sharief also came there and he made some promises but those promises have not been fulfilled. But, what I am afraid is that this present line which you have constructed may also be annexed to the same Division adding insult to injury. In that case, there will definitely be an agitation, there will be a demonstration, and there will be public agitation. I really warn you because I am afraid of such a sinister design of annexing that line. I do not charge the Railway Minister. But I would like to bring to the notice of the hon. Railway Minister what is going on there.

Now, about the suburban traffic, my friend has also given some details because the Railway Convention Committee only ten days or one week back visited Bombay and Madras. There is huge suburban tra-

ffic. Just if you look at these photographs you can see how there is overcrowding in the suburban traffic and the traffic potential has increased from 78 million passengers in 1967 to 140 million passengers this year. But the number of trains has only increased from 220 to 260; only 40 trains have been increased. The total number of passengers travelling every year has been doubled from 1967. So, the problem is there. What should be done? There are 22 level crossings. Unless over-bridges and under-bridges are constructed, you cannot increase the free flow of traffic of trains. Otherwise road traffic will also be affected. The alternative is that metre-gauge lines should be converted into broad-gauge lines. I would like to draw the attention of the Minister to these things because Members from Maharashtra are demanding something, Members from other States are demanding something else. But I would like to appeal to all the Members of the House coming from different States that they should know that the heartline of our State is metre-gauge line running through Madras, Villupuram, Trichy and Madurai, which are metre-gauge lines. This is the legacy of the British. The whole Railway network was laid by the British in my State (*Time bell rings*).

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SAT PAUL MITTAL): Please wind up now, you have spoken for 18 minutes.

SHRI V. GOPALSAMY: This line is a metre-gauge line. At least you convert this metre-gauge line to broad-gauge line, at least from Beach Station to Tambaram. That carries the main suburban traffic. This should be converted. The estimated cost is Rs. 52 crores and you kindly sanction the proposal. Otherwise the problem would not be solved. The conversion should be extended up to Chenglepet, another 30 k.ms. At least you convert this line. The railway line from Beach Station up to Tambaram, that metre-gauge line should be converted into broad-gauge line. From Vilivakkam to Trivellore, electrification, everything is made possible but there is no separate track to run the suburban traffic. We need a separate track

here. An expenditure of Rs. 10 crores has been estimated and only rupees one lakh you have allotted for this purpose this year, when Rs. 10 crores is the estimated cost. This is most important. Otherwise, we would not be able to run the suburban traffic. (*Time bell rings*)

As far as the manufacture of coaches is concerned, I would like to draw the attention of the Minister to a particular point. The Integral Coach Factory is the pride of our country because you are exporting coaches which we produce at the Integral Coach Factory. That infrastructure is readily available for expansion of coach factory. So, you will kindly consider that proposal also and if you are going to have another independent separate coach factory, you please give that coach factory to one of the backward districts of Madras like Madurai, Ramanathapuram or Tirunelveli. You may allot that coach factory to one of these backward districts. (*Time bell rings*)

As far as the welfare measures of the railway employees are concerned, I would like to draw the attention of the Minister to one or two points. So far as coach attendants are concerned, every first class coach must have one attendant. But in the Madurai Division that is not taking place. They should moreover be given resting rooms. Previously the TTEs were allotted berths. Now up to 300 kms. they have either to keep on standing or they can sit only with the mercy of a passenger. So, the previous practice of giving sleeper berths should be restored. Then uniforms and footwear should be supplied to gangmen. The facilities in railway colonies should be properly looked after. (*Time bell rings*)

Then there should be proper facilities in railway hospitals. Especially in the Salem railway hospital the number of doctors is inadequate to look after the needs of the railwaymen there. At least one lady doctor should also be posted there. (*Time bell rings*). Before I conclude, I would like to 5 P.M.

point out one thing. If I am wrong, the Minister can correct me. This has appear-

[Shri V. Gopalsamy]

ed in the Press wherein the hon. Minister is reported to have said that because the loco running staff, the drivers, are driving under the influence of liquor, accidents take place. I do not know under what circumstances the hon. Minister has said this. It has really pained and it has actually troubled the minds of the loco running staff who are running the trains. They have to work in excessive heat. Sometimes, they have to work for more than ten hours. It has already been decided that they should not work for more than ten hours. But sometimes, they work for more than ten hours. They are working in such difficult circumstances. I can say, nowhere, an accident has taken place because the drivers have been under the influence of liquor. I do not know why such a statement has been made. I hope, the Minister will come forward and clarify this.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SAT PAUL MITTAL): You have made your point. Please conclude.

SHRI V. GOPALSAMY: Many discussions are taken by VVIPs over Cocktail parties. Why should these drivers be blamed who are working day and night? Such a statement should not have come from the Railway Minister. This is the point I wanted to make.

As far as Tamil Nadu is concerned, I would appeal to the hon. Minister to kindly sanction at least Rs. ten crores for this Karur-Dindigul project. In regard to the rapid transit system, you have allocated one crore. Out of Rs. 52 crores, which is the total cost, you have allocated only one crore. What will happen? This will not solve the problem. I have given the figures. You should sanction at least Rs. ten crores for this year for the Karur-Dindigul project. Otherwise, this project will remain only in paper. As far as the other proposals are concerned, I hope, the Railway Minister would have taken note of it and I hope my request will be considered.

SHRI VISHVAJIT PRITHVIJIT SINGH (Maharashtra): Mr. Vice-Chair-

man, there is a very short point which I want to make *vis-a-vis* the Railway Ministry. The suburban commuters of Bombay have been asked and soon they will be paying an increase of 130 per cent in the fare. increase of 130 per cent. I do not say that this increase is uncalled for. But we have to view in consonance with the statistics provided about passenger traffic. The passenger traffic has been increasing by leaps and bounds over the last few years. Every year, one finds that more and more passengers are travelling by suburban trains in Bombay, even to the extent that we are having deaths due to overcrowding in these suburban trains. But the number of ticket buying passengers is decreasing. The revenue from the suburban trains is decreasing proportionate to the increase in the fares. Every time there is an increase in the fares, there is a drop in the proportion of ticket buying passengers. I would like to ask the hon. Minister whether it is a fact or whether it is not a fact, that this does take place. I have come to know from reliable sources that there is an insurance agency working in Bombay and this insurance agency charges Rs. 5 per month from every passenger and allows them to travel ticketless. These people travel ticketless. When a passenger is caught, he pays his fine and he recovers it from the insurance agency. The insurance company is more than adequately covered. They are making lakhs and lakhs of rupees and all these passengers are travelling ticketless.

PROF. SOURENDRA BHATTACHARJEE: All passengers?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SAT PAUL MITTAL): He is talking about those who travel without tickets. Not all.

PROF. SOURENDRA BHATTACHARJEE: Insurance cover for ticketless travel.

SHRI VISHVAJIT PRITHVIJIT SINGH: This is all I have to say. I would request the hon. Minister when he replies, to elucidate on this.

SHRI KRISHNA MOHAN BHAMIDIPATI (Andhra Pradesh): Mr. Vice-Chairman, Sir, while associating myself with

the views expressed by hon. Members in support of the Budget, may I, with your kind permission, place my own views so far as the functioning of the Railways is concerned with particular reference to our region?

Sir, ours is a developing country. The railways are playing and still have to play a very important and significant role in shaping the economy of this vast country. The present Railway Minister with the cooperation of his colleagues and other officials in the department is doing his best to overhaul the administrative set-up at the highest level by shedding the deadwood and trying to give a new image and dimension to the Indian railways. When the Budget was presented, I had an impression that the Railway Minister, in his own anxiety or over-enthusiasm to reduce the gap between the revenue receipts and expenditure, had resorted to the unpleasant necessity of increasing the passenger fare and the freight charges.

[Mr. Deputy Chairman in the Chair]

After reading his reply in the Lok Sabha, that the railways are in a bad shape and there is no other go except to resort to the increasing of the passenger fares and freight charges, and after hearing the interim reply of our State Minister for Railways, I am quite convinced that the Railway Minister is justified in increasing the freight and passenger fares. But submitting himself to the criticism levelled by some of the Members both from the Treasury Benches and the Opposition Benches about the increase in fares, particularly of the season tickets, he has shown some concession to the season ticket holders and the freight charges.

Sir, when we increase the fares, particularly the first class and the second class fares, a duty is cast on the Railways to see that minimum basic amenities are provided in the compartments. I would like to quote one example. Howrah-Madras mail was at one time considered to be one of the most prestigious trains. My colleague was just now commenting that while he was travelling from Howrah a passenger from Mangalore compartment

complained to him that no water was coming in the compartment. May I place my own experience.

Sir, I had to travel by Howrah Mail to Madras, I boarded the train at Rajahmundry. In the compartment that was allotted to me to board at Rajahmundry, I found water was coming from the toilets, light and fans were not working, fan and light wires were exposed without any switches. This was the condition of the most of the compartments of the Madras-Howrah mail. Most of the first class compartments of this train and Bokaro Express and East Coast Express should be condemned. Even animals would refuse to go in those compartments. I suggest that the General Manager of the South Eastern Railway should travel one day by the Howrah-Madras mail from Howrah to Madras instead of travelling in his special saloon. Let him travel personally so that he can see the sufferings of the passengers.

Secondly, Sir, our Railway Minister has placed before us that he has introduced a novel system of reservation against cancellation (RAC). RAC system will become successful only when the reservation quota at the intermediate station is increased. A waiting list passenger from the starting point goes on travelling in the train and if there is any cancellation that berth is given to him and not to the person who boards from the intermediate station. So, for the benefit of the intermediate passengers, reservation quotas at all intermediate stations should be increased.

Secondly when we are making reservations at important stations, some system should be evolved to restrict the number of the wait-list passengers. They should know how many wait-list passengers have to be listed. There are stations where the waiting list of passengers goes beyond 200 or 300. They are collecting the berth fares for the super-fast trains for air-conditioned coaches, second class ACC coaches. In case of cancellation, the passenger will not get the berth fare and superfast surcharge also.

[Shri Krishna Mohan Bhamidipati]

I am very happy that the Railway Minister has introduced important railway electrification projects in Andhra region—i.e. from Vijayawada to Balharshah and from Vijayawada to Gudur and between Kazipet and Hyderabad. I hope the Railway Minister will introduce the electrification programme from Vijayawada to Waltair also. There is a constant demand that the Godavari Express which runs from Waltair to Hyderabad should be double-engined and more compartments should be added to cope up with the demand of more passengers. If it is not possible to increase more compartments for that particular train, a new rail from Kakinada to Hyderabad may be introduced. The railways are running a train from Vijayawada to Tirupati which is a pilgrim centre. The train leaves Vijayawada at 9 O'clock and reaches Tirumala in the morning and again the train reaches Vijayawada in the morning at about 5 O'clock and is lying idle till 9 PM. So instead of terminating the train at Vijayawada, let the train be extended up to Rajamundry or Waltair so that it will serve several districts in the coastal area.

Vishakapatnam is fast developing into an industrial area. A steel plant is coming up there. When the steel plant starts production, it will produce about 3.4 million tonnes of steel. I am happy that for meeting the incoming and outgoing traffic and for providing better facilities, the railways have included in the present budget about Rs. 26 crores and for the current year they have earmarked about Rs. 15 lakhs. I am happy that Rs. 15 lakhs have been earmarked. My suggestion is that the Waltair Division in the South-Eastern Railway be linked with the South Central Railway.

Another suggestion I want to make is that more railway zones be created making the boundaries of the new zone co-terminus with the boundaries of the States. Regarding amenities to passengers, I want to make one suggestion. The travelling ticket examiners are now entrusted with the job of clearing the unauthorised hawkers and detect chain-pullers.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: That will do.

SHRI KRISHNA MOHAN BHAMIDIPATI: That job has to be entrusted to the Railway Protection Force or the Railway Police.

With these few remarks, I support the budget presented by the Railway Minister.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: There are many speakers and the time left is very short. I would request Members to be brief and not to take more than 5 or 7 minutes each so that we can call all the Members; otherwise they will be disappointed. Now Mr. B. C. Pattanayak.

*SHRI B. C. PATTANAYAK (Orissa): Mr. Deputy Chairman, Sir, we are discussing the Railway Budget which has been presented by hon. Minister for the year 1983-84. I rise to support the Railway Budget whole-heartedly. I would like to extend my thanks to the hon. Minister, the Railway Ministry, and lakhs of railway employees for having given a remarkable performance in the movement of freight traffic and revenue earned from passenger fare.

Sir, a lot of criticism and comments have been made against the raising of passenger fares. But if you look into the requirements of the railways and the way calculation has been made, we will certainly appreciate the Budget that has been presented. Members, irrespective of parties and the public all over India will certainly like the budget.

Sir, the increase in the passenger fares should not be the point of discussion. We should look into the other aspects also. It is really a matter of great concern that the country is facing a serious crisis today particularly on the economic front. Railway is the largest public sector undertaking. It is the life of the nation. The condition of the railways has very much deteriorated. Thousands of kilometres of railway tracks are in a very bad shape today. They need urgent and immediate repair. Unless old tracks are repaired or replaced, there is every possibility of acci-

*English translation of the original speech delivered in Oriya.

dents. The expenditure required for repairing may be much more than the cost of new track. Therefore it is better to replace them with new tracks. Unless immediate measures are taken in this connection, I am afraid the number of accidents may increase in future.

Old signal machinery should be changed. Most of the old railway bridges are in a very bad shape. In those places new rail bridges should be constructed. Many locomotives have become outdated. They should be replaced forthwith. New machines and other ancillary equipments should be supplied to the railways. I request the hon. Minister to make necessary arrangements in this regard.

Coming to the prevailing conditions of the coaches I am sorry to say that they need immediate attention of the Minister. Some coaches attached to the trains are age old. Those coaches are not repaired in time. All coaches do not have fans, lights, and drinking water connections. Some railway employees do not pay much attention to fill water at the stations. The complaints and requests of passengers to fill water are not attended to by the railway employees. The passengers of the long distance trains suffer during their journey for want of water. It is a matter of great regret that the cases of theft and dacoits are in increasing in the running trains. Railway property is being stolen. Some times railways have to pay high demurrage charges due to this.

I am glad that the Hon. Minister of Railways has given the slogan of safety, security and punctuality. It is good if this slogan is implemented in the spirit it has been given. (*Time bell rings*).

SHRI B. C. PATTANAYAK: Sir, I have taken only one minute.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Take one minute more.

SHRI B. C. PATTANAYAK: Why one minutes Sir? Just now I have started.

But I must say, that whatever slogan is given of whatever financial allocation is

made it will be of no use unless it is implemented sincerely by the railway staff. In this connection I suggest to the honourable Minister to mobilise various railway organisation and all railway employees in maintaining the security, safety and punctuality.

The slogan will be a great success if the railway employees are sincere and honest. They should be brought in the mainstream for the improvement of railways. At the same time I request the honourable Ministers of railways to be generous to the railway employees. Their genuine grievances must be looked into. Meetings should be called and the problems of the employees should be considered sympathetically.

It is necessary to safeguard the luggage of the passengers. They are quite unable to protect their belongings from dacoits. They become helpless when they are attacked by dacoits suddenly. The railways have to bear heavy amount of compensation and demurrage charges. It is the first and foremost duty of the Government to safeguard the lives and property of the travelling passengers. I am happy that a sum of Rs. 15 crores has been earmarked in the 1983-84 budget for the security of passengers. I must say this amount is very inadequate. This amount must be doubled. At the same time I demand that the existing number of 7000 personnel of Railway protection force should be raised to 15,000. Unless this is done, the railway property and the passengers cannot be protected.

I would like to say a word about punctuality. Once the passengers enter into a train, they have every right to reach their destination in time. But it is really a pity that the trains are not reaching in right time. One of main reasons therefore is that the Chain pulling has increased. Some ticketless travellers are deliberately doing this. They pull the chain when their Village or Town comes without bothering for the comfort of other passengers. I am sorry to say that in many cases the rail employees pull the chain when the trains reach their villages. In some parts of the country the students are doing this. I re-

[Shri B. C. Pallanayak]

quest the honourable Minister to take immediate steps to find out the persons indulging in such activities. Severe action should be taken against such person. Railway Police should be posted to check the incidents of chain pulling. If chain pulling is stopped, the punctuality can be maintained.

Finally, I would like to say a word about the welfare of the families of railway employees. In order to bring about greater devotion to duty, some more facilities should be provided to them. Provision should be made for the appointment of the children of the railway employees after they retire from their service. They should have a feeling that the railways care for them. Of course the employees who do not have a good record of service should be exempted from this facility.

With these words I conclude my speech.

SHRI JAGADISH JANI (Orissa).
Mr. Deputy Chairman Sir, I rise to speak a few words on the Railway Budget. At the outset, I welcome this budget. I would like to confine my speech to the problems of railways in Orissa. Before making my point I would like to extend my thanks to you for having given me the opportunity to participate in the discussion.

Sir, I came from phulabani district in Orissa. This is a tribal populated district. This district is lagging far behind in communication. Thirty-Five Years have past since we achieved our freedom. But it is a matter of great regret that no steps have taken for providing rail link to this district. It is rather unfortunate that the people of my district have not seen a train. However, I am glad that the honourable Minister of Railways has said in this budget speech that a survey will be conducted between Khurda Road and Balangir via Nayagarh and Phulabani. I request that the honourable Minister to take immediate steps for the completion of survey. I am happy that if every thing goes well, a line will be constructed between the above mentioned places which will go via my district.

*English translation of the original speech delivered in Oriya.

I would like to speak a word about the proposed 160 kms. Talcher-Sambalpur railway line. The Railway administration carried on two surveys to determine the financial viability and technical feasibility of this rail link. But the construction work has not been started on one pretext or the other. Construction of this railway line would be shorten the distance between Northern Central India and the eastern coast by nearly 470 kms and would effect considerable economy in the cost of transportation. The new railway link would provide a direct and for more economical route to Paradip Port.

In the absence of the railway line the heavily congested Jharsugada-Kharagpur section of the South Eastern Railway has to carry the entire traffic the eastern coast. The sections between Jharsugada-Rourkela, Rourkela-Tatanagar, Tatanagar-Kharagpur, are over saturated. Unless Talcher Sambalpur line is constructed, the main traffic route between Jharsugada and the Kharagpur would post a serious bottleneck for free flow of traffic. Moreover, the Talcher-Sambalpur railway line would provide a direct communication between coastal Orissa and Western Orissa. At present one has to travel through the States of West Bengal and Bihar in order to reach Sambalpur. The proposed railway line is therefore vitally important in bringing about the much needed emotional integration between coastal Orissa and Western Orissa where a feeling of alienation has been smouldering for the last three decades. In view of this I appeal to the honourable Minister of railways to take all possible steps to take up the construction work of Talcher-Sambalpur railway line during the Sixth Plan period.

Now I would like to deal with another important line i.e. 179 kms. Jakhapura-Banspani Orissa is one of the leading States as far as mineral resources are concerned. Keonjhar district of Orissa is the store of iron ore. The iron ore available in this district is mainly export grade. This area is called Banspani-Barbil sector. Iron ore transported from Banspani by rail goes to Paradip Port via Tatanagar and Kharagpur and subsequently exported to

other countries through that port. Banspani Jakhapura rail link was planned mainly for the purpose of the fullest exploitation of Iron ore and other minerals available in Keonjhar district as it would be able to provide easy transport. At present the trains carrying iron ore to Paradip covers around 600 kms. as the traffic moves in a circuitous route. Once this line is constructed it will provide direct link between Banspani and Paradip port. This will also reduce the distance by at least four hundred Kms.

The line has been divided into three phases. The first phase is between Jakhapura and Banspani. The distance between these two places is only 33 kms. This first phase was opened for traffic in 1980. In the mean while the Ministry of Railways has sanctioned the 95 Kms. second phase of this rail link between Daitari and Keonjhar. But it is regrettable that the construction work has not been started so far. I request the honourable Minister to start the construction work of the second phase immediately. At the same time I demand that the construction of the third phase between Keonjhar and Banspani should be sanctioned during the current financial year.

Then I would like to emphasise on the construction of Korapur-Rayagada rail link. I am happy that steps have been taken for the construction of this rail link. But the work is going on at a very slow speed. This line has been planned mainly for the purpose of meeting the needs of the Aluminium plant under construction at Pamanjori, in Korapur district. More over the absence of rail transport facility in that tribal area has irritated the inhabitants very much. The construction of Korapur, Rayagada rail link will help those people very much. Therefore, I request the Hon. Minister to expedite the construction of this rail link. It should be completed within the time bound programme.

Another important point I would like to deal with is the establishment of a new Railway Division in Orissa. Under South Eastern Railways Two Thousands KMS. of railway lines have been laid in Orissa.

Out of that the maintenance of 600 KMS of rail lines comes under Khurda Road Division. The rest 1400 KMS are managed by Waltair. Chakradharpur and Bilaspur Division. Waltair is in Andhra Pradesh, Chakradharpur is in Bihar and Bilaspur is in Madhya Pradesh. As these divisions are established out side the state of Orissa, maintenance of the 1400 kms of rail lines of Orissa has become quite impossible. If one more railway division is set up in Orissa, the railway line can be given better attention. In view of this, I demand that a new railway division should be set up at Jharsugada, Sambalpur or Rourkela in Orissa. I shall be failing in my duty if I do not say a word about the trains running between Delhi and Puri. I would like to give certain suggestion for the improvement of these trains. Firstly I would like to say about Nilachal Express. I am sorry to say that this train is not at all maintaining its punctuality. The arrival time of this train at New Delhi is 9.05 P.M. But usually it arrives at New Delhi three to four hours late. So the arrival time of Nilachal Express is not at all convenient for the passenger coming from such a long distance. A mid night they fail to get any conveyance to go to their destination. Therefore, I request the Hon. Minister to change the arrival time of Nilachal Express at New Delhi. It should be fixed somewhere between 5 to 7 P.M. Sir, Dining Cars have not been attached with Kalinga and Utkal Express.

The provision of water supply in these two trains is very poor. Theft cases occur in these two trains very frequently. Due to these reasons, the passenger suffer a lot. Both these trains are long distance trains. (*Time bell rings*).

Sir, one minute please. Therefore, Dining Cars should be provided in these two trains. Night Police patrolling should be provided in these two trains.

Sir, one suggestion I would like to make regarding Nilachal Express. The ticketless travellers are troubling the passengers very much. They enter into the reserve compartments second class three

[Shri Jagadish Jain]

tier and also into first class and A.C. two tier coaches. They occupy the seats unauthorisedly and harass the passengers travelling in those compartments. Therefore surprise checks should be conducted in Nilachal Express so as to protect the passengers from ticketless travellers. This train should run every day.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Yes, please conclude now.

SHRI JAGADISH JAIN: Sir, please allow me one more minute.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You have made some good suggestions. Now please wind up. Please conclude now. Good suggestions, you have made. Thank you very much.

Mr. Khushwant Singh.

SHRI KHUSHWANT SINGH (Nominated): Mr. Deputy Chairman, Sir, before I utter acid words of criticism, I would like to sweeten my remarks by a few compliments.

The Railway Ministry deserves congratulations on four counts. First, its achievement in 1981-82 when they made a record revenue earning train freight lift amounting to 221.2 million tonnes.

This was an increase of 25.7 million tonnes yielding an additional revenue of Rs. 300 crores. This was a very commendable achievement. It deserves congratulations again for the fact that in the year 1983-84 this trend will continue. Although the freight lift will fall short of the target of 3 million tonnes. The net receipts for 1982-83 will be higher than the years before. I am glad that even in 1983-84 there is provision for an appropriation of Rs. 850 crores to the Depreciation Reserve Fund, and the net traffic receipts will be much higher than they have been before. Perhaps even more than these, what you deserve credit for is that you have made hard decisions to raise the fares and freight rates, decisions that your predecessors shirked from making.

Now, Sir, a few words of criticism. The Minister himself admitted that the Railways were in disarray, but he added that this was due to the wrong policies carried out by the Governments two years before this present Government took office. I do not think this criticism is either fair or borne out by the facts. It may be legitimate for you to hit the Janata Government, but the statistics do not support your case. As a matter of fact, the disarray in the Railways started in the seventies, and you know full well that this was due to the fact that although the Railways had the capacity to carry a certain amount of freight, the freight was not being carried for a very simple error which has not been brought to the notice of the House earlier. We introduced in the seventies new BOX and BCX wagons which would not couple with the old wagons which were screw wagons. It is unbelievable that the simple method of devising ways where one set of wagons made for one particular purpose would not be linked to another set of wagons was not thought of. So we had periods of chaos where these wagons of the old type were clogging the sidings and terminals at various places, and it was only in the 'eighties that the simple decision to have a whole train carrying only one kind of wagons and another carrying the other carrying another set of wagons was taken. This, believe it or not, was the work of the former Chairman of the Railway Board, Mr. M. S. Gujral, who really broke through the impasse that had been created in the carriage of freight. I regret to say that instead of patting this man on the back, your Ministry has treated him in a very shabby manner. What it does to the morale of the civil services can only be guessed. I do not know what the Railway officials now think about this matter. All I would like to warn you is that this is a job for technocrats, not for politicians, and I think it would be best to allow technocrats, who can sometimes stand up to you and say, "You are making a mistake; don't do it", to do the job. May I just use the words of Soltykoff: if the people that you have got keep on saying "yes, yes, yes", they will get you in a mess. I think you should realise that when it comes to a thing like

railways, it is these people who have the experience of a lifetime, who can deliver the goods, better than politicians who make decisions because they want trains to run to their own areas and considerations like that. It has been reported that your Minister has a somewhat inflated ego. That is legitimate for all politicians, but when it comes to working a thing which is really beyond the ken of people who have been brought up in politics, I would submit to you quite humbly, that you should listen more to your civil servants working under you than to the politicians or the Members of this House.

Now just two other points. We have had a lot of debate on the feasibility of introducing more electric traction at the expense of diesel traction. I think this is legitimate. Although the prices of oil are coming down, electric traction is the better answer to our problems. Particularly top priority should be placed on what is known in railway jargon as the "golden quadrilateral". That is, the trains running from Delhi to Bombay, Delhi to Calcutta and Calcutta to Madras, and Calcutta to Bombay.

I would like to make one last point. You have not properly adverted to the fact of the enormous indebtedness to the General Revenues that the Railways has, particularly to the Development Fund and the deferred dividend liability. These are enormous sums. I would like to know from you what plans you have to clear these liabilities and in what time, because as long as you have these millstones hanging around your neck, you will not be able to have enough resources of your own to plough back for further development and expansion. Thank you.

श्री सूरज प्रसाद (बिहार) : मैं रेलवे बजट पर कुछ जनरल बातें कहने के पहले बिहार में जो रेलवे की स्थिति है, उसकी ओर ध्यान मैं रेलवे मंत्री जी को आकर्षित करना चाहता हूँ। मैं यह कहना चाहता हूँ कि आरा-सासाराम में पहले एक लाइट रेलवे थी, जो बाद में

चल कर के खत्म कर दी गई और बाद में सरकार ने यह कहा कि आरा-सासाराम रेलवे को हम बड़ी लाइन में परिवर्तित करेंगे। काफी दिनों से इसकी चर्चा है, रेल के कुछ अफसर वहाँ गये, जमीन की भी उन्होंने नापी की, अधिग्रहण की भी बातें हम लोग सुनते हैं कई सालों से, लेकिन अभी तक आरा-सासाराम रेलवे की क्या प्रगति है, वहाँ की जनता को कोई जानकारी नहीं है। जमीन पर रेलवे की लाइन अभी तक उतरी नहीं है।

मैं रेलवे मंत्री जी का ध्यान इस बात की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ कि आरा-सासाराम रेलवे बिहार के दो प्रमुख जिलों में गुजरती है, भोजपुर और रोहतास। यह राइस प्रोड्यूसिंग सेंटर है बिहार का। यह दो ऐसे जिले जहाँ अनाज आवश्यकता से अधिक पैदा किया जाता है। ऐसी स्थिति में यह जो आरा-सासाराम की लाइट रेलवे थी, वह न सिर्फ पैमेंटर की दृष्टि से, बल्कि गुड्स डोने की दृष्टि से भी बहुत ही महत्वपूर्ण थी, लेकिन अभी तक उस रेल के बारे में कोई प्रगति नजर नहीं आती है। मैं मंत्री महोदय से कहना चाहूंगा कि उस पर वह जरा विशेष ध्यान दें।

उसी तरह से फतुआ-इसलामपुर लाइट रेलवे थी। जिस कम्पनी की यह लाइन थी, उस कम्पनी की वह भी रेलवे लाइन थी फतुआ-इसलामपुर। जहाँ तक मुझे व्यक्तिगत जानकारी है, उस पर सिर्फ दो गाड़ियाँ चलती हैं और दो गाड़ियाँ आती हैं। वह लाइन भी इम्पोर्टेंट जगह से गुजरती है। ऐसी अवस्था में वह लाइन अभी तक प्राइवेट कम्पनी के हाथों में छोड़ा गई है। उसका कोई औचित्य नहीं हो सकता है। जबकि आरा-सासाराम की लाइट रेलवे को सरकार ने अधिग्रहण करने की घोषणा की, तो कोई कारण नहीं है वही कम्पनी बंद

[श्री सूरज प्रसाद]

रेलवे लाइन, जो बिल्कुल ही दीवाला जिस लाइन का निकल चुका है, उस लाइन को आप अभी भी प्राइवेट कम्पनी के हाथों में चलायेंगे, जिसमें कि चलाने की क्षमता नहीं है और जो काफी मात्रा में गाड़ी भी नहीं चला सकती है, उसके हाथों में इस गाड़ी को चलाना, हम समझते हैं कि इससे इस सरकार की नीति का भी एक दावालापन साबित होता है।

उसी तरह से मैं कहना चाहता हूँ कि जब केदार पांडे हमारे यहां के मुख्य रेलवे मंत्री थे, तो वह पटना...

एक माननीय सदस्य : आपने मुख्य मंत्री कहा।

श्री सूरज प्रसाद : श्री केदार पांडे हमारे यहां के जब रेल मंत्री थे—मैं कह रहा था कि उन्होंने यह कहा कि हम पटना के इर्द-गिर्द में सुबरबन ट्रेन चलायेंगे। काफी अखबारों ने सुर्खियों में इस समाचार को छापा भी था। हमको तो लगता है कि जब कोई मंत्री बदल जाता है तो उसकी प्रायोरिटी भी बदल

एक माननीय सदस्य : पटना के इर्द गिर्द कहां हो सकता है।

श्री सूरज प्रसाद : पटना से मोकामा, पटना से गया और पटना से बक्सर। यह तीन जगहें हैं जहां सुबरबन ट्रेन चलाने की उन्होंने घोषणा की थी। यह बन्द हो गयी। जब से चौधरी साहब आये हैं, इस की बात बन्द हो गयी और अब उन की प्रायोरिटी कहां है यह मैं नहीं जानता। लेकिन मैं कहना चाहता हूँ कि सुबरबन ट्रेन्स न चलने की वजह से पटना से तीनों तरफ की जो ट्रेन्स हैं चाहे वह कलकत्ता की तरफ जायें या दिल्ली की तरफ जायें, या

पटना से गया होते हुए रांची की तरफ जाएं, कोई भी गाड़ी समय पर नहीं चल पाती है। इस लिये मैं कहना चाहता हूँ कि अभी भी आप इस को प्राथमिकता दें और इस लिये मैं सरकार से कहना चाहूंगा कि इस चीज पर गहराई से विचार किया जाना चाहिए। जब केदार पांडे जी थे तो उन का कहना था कि कि जगन्नाथ मिश्र हम को जगह नहीं देते हैं प्लेटफार्म के लिये, गाड़ी चलाने के लिये। अगर वह जगह नहीं देते हैं तो सरकार तो जगह को, जमीन को अर्जित कर सकती है और रेलवे लाइन बना सकती है।

चौथी बात जो मैं कहना चाहता हूँ वह यह है कि पटना से गया की एक रेल लाइन है जो सिंगिल लाइन है। वह डबल लाइन नहीं है। उस के लिये काफी दिनों से मांग चल रही है कि उस को डबल लाइन में परिवर्तित किया जाय। क्या उस के बारे में सरकार की कोई थिंकिंग है? उस के बारे में काफी आंदोलन चला था, कुछ लोगों ने रेल लाइन पर धरना भी दिया था, कई तरह की बातें हुई थीं, लेकिन मुझे लगता है कि यह सरकार अभी सुनेगी जब मराठवाड़ा जैसा कोई बड़ा आंदोलन वहां जनता छेड़ दे। सरकार को अपनी बात सुनाने के लिये, उस के जेहन में अपनी बात बिठाने के लिये, सरकार से निर्णय कराने के लिये, सरकार को मजबूर करने के लिये अगर कोई रास्ता है तो लगता है कि यही है। साधारण बात तो सरकार नहीं सुन सकती है। यह सरकार दरखास्त की भाषा नहीं सुनती, अब यह सरकार प्रदर्शन की भाषा भी नहीं समझती, यह सरकार भाषा बूझती है रेल को जाम करने की। अगर रेल जाम करने से यह सरकार बात सुनती है तो मैं सरकार से कहना चाहता हूँ

कि बिहार के लोग इस कला में काफी माहिर हैं। वह जानते हैं कि सरकार को अपनी बात कैसे सुनानी चाहिए।

श्रीमती उषा मल्होत्रा : सत्यानाश राष्ट्र का करना है तो वह भी हो सकता है।

श्री सूरज प्रसाद : तो मैं कहना चाहता हूँ कि यह चार बातें मैंने सरकार को सुनायीं। इन चारों बातों पर सरकार को गहराई से विचार करना चाहिए। मैंने कहा था कि जनरल बजट पर मैं कुछ कहना चाहूंगा। मैं उस बजट पर भी नहीं बोला हूँ।

श्री उपसभापति : इतनी देर में तो आप जगे हैं तो हम क्या करें।

श्री सूरज प्रसाद : तो मैं सरकार से कहना चाहता हूँ कि जहां तक सरकार के सेफ्टी, सेक्योरिटी और पंकचुरेलिटी के नारे की बात है यह भी कहीं उसी तरह से खोखला न रह जाय जैसे कि 20 प्वाइंट प्रोग्राम का नारा खोखला रह है। कोई भी गाड़ी आज नियमित चलती हो तो मुझे मंत्री जी बता दें। मैं आज ही डिलक्स से आया हूँ और वह दो घंटा लेट आयी है। पटना से चली हूँ और वह दो घंटा लेट आयी है। आज ही मैं आया हूँ। जहां तक रेलवे में सेक्योरिटी का प्रश्न है, अगर एक जगह से दूसरी जगह कोई जाता है और वह अपने लक्ष्य स्थान पर पहुंच जाता है तो रेलवे अथॉरिटीज की उस में कोई दया नहीं है। यह तो भगवान का शुक्र है कि वह वहां पहुंच जाता है वरना रेलवे में कहीं भी डकैती, खून और दुर्घटना हो सकती है और रेल मंत्री तो आज आम तौर पर दुर्घटना मंत्री के नाम से पुकारे जाते हैं। जो फीगर उन्होंने दिये उन को देख लीजिए। उन्होंने कहा कि कुछ घट गये हैं, एक्सी-

डेंट्स, हो सकता है कि यह सही हो लेकिन फीगर देने में यह लोग काफी माहिर हैं। जहां तक सरकार का कहना है कि रेलवे फेयर बढ़ा दिया, मगर हालत बहुत खराब है और मैं सरकार से कहना चाहता हूँ कि रेलवे फेयर बढ़ा कर सरकार ने अपने माथे पर जो कलंक का टीका लिया है उसका कुफल यह होने जा रहा है कि मंहगाई को सरकार शह देगी। अगर फ्रेट बढ़ेगा तो उसके चलते जो चीजें ढोयी जायेंगी उनका खर्चा भी बढ़ेगा और मंहगाई बढ़ेगी। भले ही सरकार कहे कि हमने जीरो रेट पर मंहगाई को ला दिया है, लेकिन सच्चाई से इसका कोई मेल नहीं खाता है।

जहां तक रेल भाड़ा बढ़ाने का सवाल है, इससे बस परिवहन की ओर लोगों का आकर्षण बढ़ रहा है। मैं बक्सर से पटना के बारे में निश्चित रूप से जानता हूँ। इस समय वहां पर 10 गाड़ियां चल रही हैं और लोग रेलगाड़ी से चलने के बजाय बसों से जाना पसन्द करते हैं क्योंकि बस समय पर उनको पहुंचा देती है। रेल और बस भाड़े में भी कोई अन्तर नहीं रह गया है। ऐसी हालत में बस से चलना लोग प्रेफर करते हैं और यही सिलसिला रहा तो हमारा ख्याल है कि रेलवे की आमदनी में और घाटा होगा, अभी भी घाटा हो रहा है। इसलिए सरकार को सोचना चाहिए कि रेलों को नियमित ढंग से चलाये। कल ही मैं आ रहा था तो मैंने एक स्टेशन मास्टर से पूछा कि रेलगाड़ियां लेट क्यों चलती हैं। मैं नाम नहीं बताऊंगा, लेकिन उस स्टेशन मास्टर ने कहा कि इसके दो तीन कारण हैं। पहला कारण यह है कि रेलों में जो कोयले की आपूर्ति होती है वह घटिया किस्म का है जिससे स्टीम नहीं बनती है। दूसरा कारण उसने बताया कि मुगल सराय से पटना तक

[श्री सुरज प्रसाद]

दो पैसंजर गाड़ियां चलती हैं। एक पटना मुगलसराय पैसंजर और दूसरी मुगलसराय हावड़ा पैसंजर गाड़ी। दोनों ही गाड़ियां चार चार घंटे लेट चलती हैं तो एक्सप्रेस ट्रेन लेट क्यों नहीं चलेंगी। हर जगह में गाड़ियों में चैन पुलिंग होती है और यह प्रधान कारण है गाड़ियों के लेट चलने के।

तीसरा कारण उसने यह बताया कि सरकार के पास इंजन नहीं हैं। एक इंजन जब दूसरी गाड़ी से निकला तो बिना मेंटिनेंस के उसे दूसरी गाड़ी के साथ जोड़ दिया जाता है। उसका मेंटिनेंस नहीं होता है और वह बीच में ही खड़ा हो जाता है, फेल हो जाता है। और भी कारण हो सकते हैं गाड़ियों के लेट चलने के, लेकिन ये प्रधान कारण उसने बताये। (समय का घंटा)

मैं रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि इन चीजों को दूर करने की दिशा में उन्हें कदम उठाना चाहिए ताकि रेलें समय पर चलें। आज कोई नियम नहीं है। रेलगाड़ियों के लेट चलने का नियम है और समय पर चलें तो यह अपवाद है। इसलिए इसको दुरुस्त करने के बारे में भी रेल मंत्री को कदम उठाने चाहिए।

अपने समय कम देने के लिए तय ही कर दिया है, इसलिए मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

SHRIMATI MONIKA DAS (Karnataka). Mr. Deputy Chairman, Sir, though the Railway Budget shows an increase in fares and freight, yet it deserves appreciation as in the prevailing circumstances no better budget can be prepared. Railways is one of the vast and economical departments in India where beggars to rich people can travel. Performance of

the Railways has a direct bearing on vast sections of the people. But the public is unaware of the physical and mental struggle which a labour force of 1.7 millions and the Railway field management undergo to load over 32,000 wagons and carry about 9 million passengers a day. India has sophisticated signalling and electrical equipments necessary for high density traction spread out in the midst of many improvised areas. Frequent petty theft of railway installations and rampant chain pulling cause heavy losses in passenger and freight operation. In this year's budget, the fare for the monthly season ticket holders of second class in suburban trains should remain as last year, because the commuters of second class who commute daily to earn their living belong to financially weaker section. By an increase in freight rates, the Railway is not going to gain much. Many factors mutilate against better utilisation of Railway assets. The three major assets of the Railways are the permanent way, fixed installations, the rolling stocks, both locomotive and wagons, and above all, 1.7 million workers. Since the man behind the machine is very important, the large force of workers should receive the prime attention of the administration, otherwise all investments made in fixed or moving assets can go waste. Sir, I would like to say that the administrative machinery should be strengthened to allow for a dialogue with various staff organisations from different categories and staff spread on the line. Railways can show a healthy trend of improvement. A sincere effort can bear better result to re-vamp the Railway administration. But there is further scope to economise in the expenditure of the Railways and also to improve the efficiency. If the following steps are taken the Railways will be able to save some money here and there.

The working-fields are always in the populated areas of the country. It is not understood why the Railways require a separate medical department which has an additional Member in the Railway Board, more than 2300 Medical Officers and a big force of para-medical personnel, the number of which may not be less

than 25,000. This medical department has also many well equipped hospitals manned by specialists. But this vast medical department caters only for the Railway employees and their families. If the Railway medical department can be merged with C.G.H.S., then it will be useful for all the Central Government servants of all the areas where there are Railway hospitals and dispensaries all over India. By this way other departments of the Central Government need not spend extra money by way of reimbursement and also creating separate medical facilities for their employees all over India.

Non-practising allowance for the railway doctors should be withdrawn. Every Government doctors gets an average of Rs. 250/- per month as NPA. If the Railways want to save some money, they have to stop it. They should be allowed private practice subject to the condition that there will be no private practice during duty hours. Now they are using both the sides. If the Government stops it completely and allows them to practice outside the working hours, they can save some money on this account.

Thirdly, you give six passes to each railway officer every year. They are getting these passes for themselves, their families and their servants also. Even as Members of Parliament we do not get so many passes for our children. We get one for our spouse only during session time. But the Railways give six passes to their employees every year. They should curtail this or they may give LTC like the Central Government. They can cut down some expenditure in that way. The fourth point I would like to mention is about the wagon-breaking in the running trains. That is very common in every train. So, I would like to request the hon. Minister that he should examine the possibility of providing sufficient number of RPF personnel. I know that the RPF personnel are involved in most of the wagon-breakings. The Minister may not agree with me. I am the wife of a Railway employee and I know what the RPF does. They themselves are involved in these breaking. So, they have to check those RPF personnel who are on duty. They

have to check these wagon-breakings. Otherwise this wagon-breaking is common in running trains.

Then, Sir, there is the unnecessary routine transfer of Railway employees and officers. This is very common in the Railways. Within two years, they are transferring the workers and officers. In this way, how much are they spending? On routine transfers, passes and these things, they are spending so much and they should stop this unnecessary expenditure. Then only they can earn some money.

Then, Sir, the labour problem in the Railways is very important. The Personnel Officers in the Railways never tackle the labour problems properly. The labour working in the Railways are never treated properly by these personnel officers. The personnel officers should understand the psychology of the workers. They should understand under what psychological strain these labourers are working in the Railways. Sir, the railway work is very hard. And that work is done by the labourers. The officers just give the orders. The track maintenance and other jobs are done by the workers. So, the personnel officer has to look after these labourers properly. For this, the Railways should start an intensive training in Industrial Psychology for the officers. And it should be understood by them that the man behind the machine is most important. And there should be a time-bound procedure for speedy redressal of the grievances of the workers.

Then, Sir, I would like to congratulate the Railway Minister because the number of casual labour employed in the Railways has come down. There were five lakh casual workers in the Railways. At present, the number has come down to 2.5 lakhs. And it has come down through the Railway Minister's special efforts. It has come down and it will come down more if the Railway Minister pays more attention. About this casual labour, I think, either they have to give them permanent jobs or they should not take them.

Lastly, Sir, I should congratulate the Railway Minister for the pains he has taken to improve the Railways.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Thank you.

SHRIMATI MONIKA DAS : Sir, I must congratulate specially our Minister. Mr. Jaffar Sharief. He is from my State (Interruptions) I should congratulate him for what he has done for my State.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Don't disclose all that.

SHRIMATI MONIKA DAS: Sir, the long-standing demand of the people of Karnataka for the conversion of Guntakal-Bangalore metre gauge to broad gauge has been met by the speedy completion of this work. And the Railway Minister in his Budget had assured that Hubli-Karwar and Miraj-Bangalore lines are going to be broad-gauge. And they are telling that the Government has to start the survey work for this. So, I request the hon. Minister to see that this survey work is completed as early as possible and the conversion from meter gauge to broad gauge is completed early. Sir, the distance to be covered is only 800 or 600 Kms. That should be converted into broad-gauge immediately. (Interruptions).

With these few words, Sir, I support the Railway Budget. It is a very good Budget in the special circumstances in which it is presented. And if the Railway Minister pays more attention, the Railways can do still better. Thank you, Sir.

SHRIMATI USHA MALHOTRA: He has done so much for Karnataka. Where do I go? He is not listening to us.

श्री उपसभापति : श्री घनश्याम सिंह जी, लम्बी बहस मत कीजियेगा, संक्षेप में अपनी बात कहिये क्योंकि हमारे पास समय बहुत कम है।

श्री घनश्याम सिंह (उत्तर प्रदेश) : माननीय उपसभापति महोदय, मैं आपको इस बात के लिये धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने के लिये मौका दिया। मैं माननीय मंत्री

जी को इस बात के लिये धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने बहुत सारी परेशानियों और कठिनाइयों के होते हुए भी माल दुलाई और यात्री दुलाई में आशातीत प्रगति की है। मैं समझता हूँ कि योजना आयोग का व्यवहार रेलवे को अधिक पैसा देने में उचित नहीं रहा है। प्रथम पंचवर्षीय योजना में 11.33 परसेन्ट पूर्ण योजना का रेलवे के लिये दिया गया। द्वितीय पंचवर्षीय योजना में यही बढ़कर 18.68 प्रतिशत कर दिया, तृतीय में 11.86 प्रतिशत रहा, चतुर्थ पंचवर्षीय योजना में 6.6 प्रतिशत रहा और छठी योजना में 5.23 प्रतिशत रखा है। तो माननीय उपसभापति महोदय, इस तरीके से योजना आयोग ने रेलवे का जो बजट अलोकेशन किया है, उसका परसेन्टेज निरन्तर गिरता गया है। साथ ही ट्रांसपोर्ट सेक्टर में द्वितीय और तृतीय पंचवर्षीय योजना में 66.91 और 59.89 प्रतिशत था वह घटकर अब 32.59 प्रतिशत रह गया है। इस तरीके से योजना आयोग ने धन का आवंटन करते वक्त में रेलवे के साथ न्याय नहीं किया। इसलिये मैं आपके माध्यम से माननीय प्रधानमंत्री जी का ध्यान इस ओर आकृष्ट करना चाहूंगा कि वे योजना आयोग में रेल मंत्री जी को एक सदस्य के रूप में मनोनीत कर दें जिससे कि रेलवे के साथ इस वक्त तक जो अन्याय होता रहा है, वह आगे न हो सके।

उपसभापति महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी से एक निवेदन उनके मंत्रालय के संबंध में करना चाहूंगा कि जब उनकी तरफ से फण्ड अलोकेशन किया जाता है उसमें भी रीजनल इम्बैलेंस रहता है। मैं इस बात की डिटेल् में नहीं जाना चाहता क्योंकि समय का अभाव है लेकिन मैं उत्तर रेलवे की बात कहना चाहूंगा

जो फण्ड अलोकेशन किया जाता है, भारत में उत्तर रेलवे सबसे बड़ी रेलवे है, लेकिन फण्ड का अलोकेशन करते वक्त में उत्तर रेलवे को उसका हिस्सा जितना होता है उतना नहीं दिया जाता है। इसलिये मैं चाहूंगा कि माननीय मंत्री जी इस ओर ध्यान दें कि उत्तर रेलवे को उसका उचित हिस्सा दिया जाय, जिससे कि उसके साथ न्याय हो सके।

उपसभापति महोदय, इस वर्ष के बजट को देखें तो यह दिखाई पड़ता है कि नये कन्स्ट्रक्शन में कलकत्ता के लिये 62 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है जब कि समूचे देश के लिये बहुत ही कम प्रावधान किया गया है। तो इस चीज को देखने से ऐसा लगता है कि रेलवे का काम बड़े-बड़े शहरों तक ज्यादा सीमित किया जा रहा है और सुदूर के अंचल, देहातों में रेलवे को प्राथमिकता नहीं दी जा रही है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि सुदूर अंचलों में भी वे अपने कार्य को बढ़ावें।

मान्यवर, भीड़-भाड़, असुरक्षा, समय से न चलना, यह रेल में एक आम बात हो गई है। भीड़-भाड़ को कम करने में सबसे बड़ी दिक्कत सवारी डिब्बों की उपलब्धता में कमी बताई जाती है। मैं इससे इत्फाक करता हूँ कि आपने इस दिशा में काम किया है। लेकिन आम जनता जोकि डिब्बों के ऊपर बैठकर लोगों को सफर करते हुए देखती है, उसको आपके द्वारा किये गये प्रयासों पर यकीन नहीं होता है। मैं इस संबंध में आपको यह बता देना चाहता हूँ कि कोई भी व्यक्ति खतरा उठाकर सफर नहीं करना चाहता है परन्तु जब आपकी गाड़ी में जगह नहीं है तो वह बेचारा यात्री क्या

करेगा ? इस स्थिति को आपको बुर करना ही होगा अन्यथा यह सब किये कराये पर आपको श्रेय मिलने वाला नहीं है।

मान्यवर, आपने अपने भाषण में आंकड़े देकर बताया कि दुर्घटनाओं में 26 प्रतिशत की गिरावट आई है। यह स्वागत योग्य है। परन्तु इससे संतुष्ट होकर आप जो दुर्घटनाओं का कारण, मानवीय भूल, जिन परिस्थितियों में होती है, जिनमें आर्थिक और सामाजिक कारणों का जिक्र किया है, मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि कर्मचारियों के सामने जो आर्थिक और सामाजिक परिस्थितियाँ हैं, उनके सुधार के लिये अविलम्ब कदम उठावें।

गाड़ियों के समय से चलने पर आपने विशेष बल दिया है। यह होना ही चाहिये। आदरणीय पंडित कमलापति त्रिपाठी जब हम लोगों के 1975-77 में रेल मंत्री थे उस वक्त कौन नहीं जानता कि रेलें कितने समय से चलती थीं। लोगों ने अपनी घड़ियाँ रेलों से मिलानी प्रारम्भ कर दी थी। मान्यवर, बीच में जनता रिजिम आई और वे स्टैंडर्ड गिर गये। यह बात सही है कि आपने इसमें प्रगति की है, कुछ सुधार भी किया है। लेकिन मान्यवर, अभी तक वह स्थिति नहीं आई है कि रेल गाड़ियाँ समय से चल रही हैं। मैं एक बात की ओर मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ। मान्यवर, माननीय मंत्री जी को मैंने एक पत्र लिखा था कि हमारी रेल गाड़ियाँ समय से नहीं चल रही हैं। माननीय मंत्री जी का उत्तर मिला जिसमें उन्होंने कहा कि हम खुद मोनेटरिंग कर रहे हैं। अब भारत में 10 प्रतिशत से अधिक रेल लेट नहीं चल रही हैं। तो मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि

[श्री धनश्याम सिंह]

कृपया मोनेटरींग पूरे भारत में रेलों का एक जगह मिलकर न करें। उत्तर रेलवे पटना के कुछ मित्र अभी बात कर रहे थे कि जो ट्रेनें पटना से होकर दिल्ली आती हैं कोई समय से नहीं आती। इसका क्या कारण है? वह आप भी जानते हैं और मैं भी जानता हूँ। मैं इसकी डिटेल में नहीं जाना चाहता। क्योंकि समय का अभाव है लेकिन मैं माननीय मंत्री महोदय को कहेगा कि मोनेटरींग करते वक्त पूरे देश की रेलों का न करें, केवल उत्तर रेलवे का करिये। आज स्थिति यह है कि मैं अलीगढ़ से आता हूँ। कभी भी भरोसा नहीं होता कि समय पर दिल्ली पहुंच जाऊंगा। स्थिति यह है कि बाँकर समय पूछे स्टेशन आ जायें तो वहाँ कोई न कोई गाड़ी मिल जायेगी और मैं दिल्ली जाऊंगा। रेलें 10 घंटे, 8 घंटे लेट आती हैं। मान्यवर, ऐसी हालत में यह आपका प्रथम जिम्मेदारी है और जिससे आपने वचन-वद्धता भी की है कि रेलें समय पर चलें और मैं समझता हूँ कि इसको पूरा करने की आप कोशिश करेंगे।

मान्यवर, आपने घोषणा की है कि एक नई कोच फैक्टरी लगाई जायेगी यह घोषणा स्वागत योग्य है। कोचेज की कमी को दूर करने के लिये ऐसे कदम उठाने चाहियें। लेकिन केवल इस घोषणा से काम होने वाला नहीं है। जो, मान्यवर, चार-पांच दिन पहले इसी सदन में क्वेश्चन आवर में चर्चा चली रही थी मैं उसकी ओर आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ। पब्लिक अडरटेक्निंग में कोचेज की फैक्ट-रियां लगी हुई हैं।

क्या आप उनको पूरी क्षमता से चला पा रहे हैं। उनकी क्षमता 22

हजार कोचेज फोर व्हीलर्स की टर्म में बनाने की है। मान्यवर, आप 10 हजार कोचेज बनवा रहे हैं। जब हमारी वर्तमान में जो कोच बनाने की फैक्टरीज है, हम उनको ही नहीं चला पा रहे हैं, उनमें आप निर्माण नहीं कर रहे हैं वैसे परिस्थिति में नई फैक्टरीज बना कर आप क्या करिश्मा करने वाले हैं। मुझ जैसे छोटे आदमी को यह यकीन नहीं होता है। मान्यवर, एक ऐसा स्कैंडल मेरी जानकारी में लाया गया है कि टैक्स-मेको कम्पनी जो कोचेज बनाती है उसकी क्षमता 3600 कोचेज बनाने की है लेकिन आप उस फैक्टरी से पांच हजार दो सौ कोचेज बनवा रहे हैं। श्रीमन्, जब आप उस फैक्टरी की क्षमता से अधिक कोचेज बनावाएंगे जो उसमें क्या क्वालिटी कंट्रोल रह पाता होगा, यह भी आप गहराई से देखें। मुझे तो यहां तक बताया गया है कि यह टैक्समेको कम्पनी वालों ने एक नई यूनिट बंगाल में नहीं लगाने दी। आपके अधिकारियों से तथा इंडस्ट्रीज विभाग वालों से मिलकर के। यह बात मैं आपसे कह रहा हूँ इसलिये आप इसकी जांच करवायें और इसमें गहराई से जाने की कोशिश करें। साथ ही साथ नई कोचेज फैक्टरी बनाने के साथ-साथ हमारी क्षमता मौजूद है, उसका उपयोग करके कोचेज बनाने की कोशिश करें। मान्यवर, क्योंकि समय का अभाव है, मैं बहुत ही कम समय लेना चाहता हूँ। मैं आपसे नई रेल लाइन बनाने के लिये नहीं कहूंगा, देश में जितनी रेल लाइनें हैं, जैसे कि दूसरे माननीय सदस्यों ने भी कहा है कि नयी रेल लाइनें बनाई जायें तो मेरा कहना यह है कि शायद अगले 20 वर्षों में भी हम यह नहीं लगा पायेंगे। मैं इसलिये बड़ी-बड़ी बात न करके छोटी-छोटी बातों की ओर माननीय मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहूंगा। नई बात आप सुन

नहीं पायेंगे क्योंकि अभी जितनी रेल गाड़ियां चल रही हैं वे ही समय से चले तो ज्यादा अच्छा है। मान्यवर, मैं अलीगढ़ का रहने वाला हूं। विशेषकर चार पांच हजार डेली पैसेंजर दिल्ली में रोजाना आते हैं। दिल्ली, बम्बई, मद्रास, कलकत्ता में आप बहुत ज्यादा ध्यान दे रहे हैं, दिल्ली में आपने ई०एम०यू० कोचेज चलाई है। इनमें कितने यात्री बैठते हैं, यह मैंने अपनी आंखों से देखा है। उसकी चर्चा करने की जरूरत नहीं है। मान्यवर, दिल्ली में नौकरी करने के लिये दूर-दूर से लोग आते हैं। एक ओर अलीगढ़ से आते हैं, दूसरी ओर आगरा से एवं दूसरी जगहों से आते हैं। यदि आप कुछ नहीं कर सकते तो कृपा करके आप कम से कम जो कर्मचारी रोजाना आपकी सेवा करने के लिये यहां पर आते हैं आप उनके लिये एक एक्सप्रेस सवारी गाड़ी अलीगढ़ से चला दें, जिससे कि...

श्री उपसभापति : आप अभी कह रहे थे कि नई रेल गाड़ी के लिये आप नहीं कहेंगे। जो गाड़ी चल रही है, उनको ही आप टाइम पर चलवा दें।

श्री घनश्याम सिंह : मैं इसलिये कह रहा हूं कि क्योंकि जब मैं गाजियाबाद से निकलता हूं तो मैं देखता हूं कि वहां पर ई०एम०यू० कोचेज खड़े रहते हैं। मान्यवर, मेरी प्रार्थना है कि उन्हीं को ही आप बढ़ा दें, अलीगढ़ तक। उसके अन्दर यदि ऊंचे प्लेट फार्म नहीं हैं, तो जहां जहां पर वर्तमान में ऊंचे प्लेट-फार्म हैं, वहां पर तो इनका यात्रियों की सुविधा के लिये उपयोग किया जा सकता है। आप इससे लोगों की कठिनाइयों को दूर कर सकते हैं। (सत्र की घंटी) अभी दो मिनट में समाप्त कर रहा हूं। मैं ज्यादा समय नहीं लूंगा। श्रीमान्, पांच हजार यात्री ऐसे हैं जो रोजाना

दिल्ली से अलीगढ़ आते जाते हैं, लेकिन यदि वे कभी गलती से जो गाड़ी शाम को सात बजे चलती है, 9 बजे अलीगढ़ पहुंचती है, उसमें बैठ जाते हैं, बैठ कर यात्रा करते हैं तो उनको पकड़ लिया जाता है और उनको पांच-पांच सौ, सात-सात सौ रुपए तक जुर्माना कर दिया जाता है। मान्यवर, अलीगढ़ बहुत संवेदनशील जगह है और इससे लोगों में एक बड़ी खराब भावना उत्पन्न होती जा रही है या तो आप कोई नई सवारी गाड़ी चला दें या उन गाड़ियों में दैनिक यात्री कर्मचारियों को यात्रा करने दें। यह जो ई०एम०यू० कोचेज आपके डेकार खड़े रहते हैं, यह चलवा दें। आपने अपने बजट भाषण में भी कहा है कि हम यह कोशिश कर रहे हैं कि जहां जो ट्रेन निकलती है उनका स्टापेज है, उसका शायिकाओ का कोटा बढ़ाया जायेगा। मान्यवर, अलीगढ़ ऐसा स्थान है, जहां से सैकड़ों लोगों को अक्सर लखनऊ जाना पड़ता है। किसी गाड़ी में दो जगह होती हैं तो किसी में चार जगहें होती हैं। लखनऊ जाने के लिये वहां से गंगा जमुना एक्सप्रेस गाड़ी है जिसमें पांच शायिकायें प्रथम की जगह और दस सेकेंड क्लास की हैं। मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि आप वहां से एक कोच स्पेशल लगा दें या फिर वहां से कोटा बढ़ा दें। साथ ही गोमती एक्सप्रेस का स्टोपेज बनवा दें, अलीगढ़ में। (सत्र की घंटी) मैं अभी समाप्त कर रहा हूं। मान्यवर, भाजादी के 35 वर्ष बाद भी, एक रेलवे लाइन ऐसी है, जो अलीगढ़ से बरेली तक जाती है उसकी तरफ मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं। इन 35 वर्षों में उस रेलवे लाइन पर न तो कोई नयी रेल गाड़ी चलाई गई बल्कि जो रेल गाड़ी 35 वर्ष पहले चलती थी, उसी तरह से आज भी चल रही है। इसमें कोई इम्प्रोवमेंट नहीं है। मैं अनुरोध

श्री घनश्याम सिंह

कहूंगा कि कृपया माननीय मंत्री जी अलीगढ़, बरेली, अलीगढ़, मुरादाबाद के बीच में ध्यान देने की कोशिश करेंगे। एक ट्रेन छोटी सी चलती है, हाथरस से अलीगढ़ तक इसकी इतनी उपयोगिता नहीं हो पा रही है इसलिये तो आपसे अनुरोध करूंगा कि (सकय की घंटी)

श्री उपसभापति : अब रहने दीजिये। समाप्त कीजिये।

श्री घनश्याम सिंह : अभी कर रहा हूं (समय की घंटी) तो इन शब्दों के साथ जो बहुत सी बातें अलीगढ़ की समस्याओं के बारे में मंत्री जी के सामने रखी हैं और आपने जो सुरक्षा, समय पालन का नारा देकर कर्मचारियों को आह्वान किया है उसके लिये आपको बधाई देना चाहता हूं और इन शब्दों के साथ रेलवे बजट का समर्थन करता हूं।

श्री बी० सत्यनारायण रेड्डी (आन्ध्र प्रदेश) : उपसभापति महोदय, मैं मंत्री महोदय का ध्यान 6-7 मुद्दों की तरफ खींचना चाहता हूं और वह यह खासकर आन्ध्र प्रदेश के जो पिछड़े इलाके हैं, वहां की जो तरक्की और बहबंदी है, वह सब रेलवे पर ही हाँ सकती है। आन्ध्र प्रदेश में अब तक जो कई रेलवे प्रोजेक्ट्स हा में लिये गये हैं। उन पर काम रुका हुआ है। वे सब बन्द पड़े हुए हैं। कई बार इस सदन में और सदन के बाहर भी केन्द्रीय सरकार का और मंत्री महोदय का ध्यान इस तरफ दिनाया गया है। लेकिन हर बक्त यही जवाब मिलता है कि पैसे की कमी की वजह से यह काम पूरा

नहीं हो रहा है। मैं मंत्री महोदय का 6-7 मुद्दों की तरफ ध्यान दिलाऊंगा। पहला यह कि जो विजयवाड़ा बेल्लारेंशाह का इलैक्ट्रीफिकेशन प्रोजेक्ट है जिसको हाथ में लिया गया है वह भी अभी तक मुकम्मल नहीं हुआ है। मैं मंत्री जी से कहूंगा कि यह ऐसा प्रोजेक्ट है कि जिसको बहुत ही जल्द से जल्द तकमील करना चाहिये। एक प्रश्न के जवाब में इस सदन में मंत्री महोदय ने जवाब दिया था कि दो करोड़ नहीं 81 लाख रुपया इस प्रोजेक्ट से दूसरों मुद्दों पर डाइवर्ट किया गया है। मैं मंत्री महोदय से यह जानना चाहता हूं कि यह पैसा क्यों डाइवर्ट किया गया। इस प्रोजेक्ट के लिये जब यह अमाउंट मुकर्रर किया गया तो दूसरे कामों के लिये क्यों लिया गया। यह मेरी समझ में नहीं गम्राया। मंत्री महोदय से कहना चाहता हूं कि आन्ध्र प्रदेश में जो प्रोजेक्ट हाथ में हैं, उनको जल्दी से मुकम्मल करना चाहिये।

दूसरा यह कि गुंटूर माचीरला रेल लाइन जो बड़ी लाइन में तब्दील करने का है वह काम भी रुका पड़ा है। अगर यह मुकम्मल नहीं हुआ तो जो विशाखापट्टनम का स्टील प्लांट तथा और दूसरे उससे संबंधित तमाम काम हैं वे रुक जायेंगे। और बन्द हो जायेंगे। इसकी तरक्की नहीं होगी। इसलिये मैं मंत्री महोदय से चाहता हूं कि जो ऐसे प्रोजेक्ट्स हैं, जिनकी वजह से पूरे आन्ध्र प्रदेश की इण्डस्ट्रीयल और दूसरी तरक्की हो सकती है, उनको रोकने में वे मदद न करें बल्कि उनको पूरा करने में वे सहायता करें।

तीसरी बात यह है कि बीबीनगर से नडीकुर रेलवे लाइन जिसकी कई साल

पहले शुरूआत हो चुकी है जो आधी दूरी तक बनी है उसका काम भी रुका हुआ है। कई बार इस तरफ ध्यान दिलाया गया कि इस लाइन को तकनीक किया जाये। लेकिन इस तरफ रेलवे मंत्री या सरकार ने ध्यान नहीं दिया है। वह लाइन भी तामुकमल है।

चौथा यह है कि हैदराबाद शहर के जो सर्वबन रेलवे हैं, उनके इलैक्ट्रीफिकेशन के सिलसिले में कई बार यहां रिप्रेजेंटेशन किया गया, सदन में कहा गया, मांग की गई, लोगों के भी आपके पास रिप्रेजेंटेशन आये, लेकिन उसकी तरफ कोई कदम नहीं उठाया गया। मैं समझता हूं कि कम से कम जो सर्वबन एरियाज हैं, उनके इलैक्ट्रीफिकेशन का काम जल्द से जल्द शुरू करना चाहिये। नहीं तो ग्राम लोगों की ग्राम दरफन में बाधा पैदा होगी।

ग्रान्ध प्रदेश के कई इलाके, खासकर तेलंगाना के पिछड़े इलाके, के जिले करीमनगर महबूब नगर के जो अन्दरूनी इलाके हैं, जहां नई रेल लाइन की जरूरत है, वहां नई रेल लाइनों की मांगें हैं। खासकर करीम नगर से कागजनगर तक, कागजनगर से करीमनगर तक नई रेल लाइनें हैं, जिनको बहुत जल्दी हाथ में लेना चाहिये ताकि मजदूर और ग्राम लोग जो उस इलाके में काम करने के लिये आते जाते हैं कागजनगर जाते हैं। कुत्तगुडम जाते हैं उनको ग्रामदरफत के लिये सहूलियत मिले। यह काम जल्द से जल्द हाथ में लेने की जरूरत है। इसका भी पहले वायदा किया गया था लेकिन अब तक उसके बारे में कोई कार्यवाही नहीं की गयी है।

इसी तरह से महबूब नगर, नागरकुरनूल, अक्षमपेट के जो अन्दरूनी इलाके में कोई रेलवे लाइन नहीं है, उसका सर्वे करने के

लिए भी सरकार से मांग की गयी थी लेकिन उसकी तरफ भी सरकार ने अभी तक कोई तवज्जह नहीं दी है।

मैं मंत्री महोदय का ध्यान इस तरफ भी दिलाऊंगा कि एक नया रेलवे स्टेशन 1974 में नंदीगामा के करीब दत्तार्म वं बारे में प्रोपोजल हुआ था और उस वक्त यह बनाने के लिए रेलवे मंत्रालय की तरफ से भी आश्वासन हुआ था। लेकिन उस तरफ अभी कोई तवज्जह नहीं दी गयी है। ये स्थान ऐसे हैं जो हैदराबाद ट्रेणाचलम के रास्ते में पड़ते हैं और शादनगर से आठ किलोमीटर की दूरी में पड़ते हैं। वह इंडस्ट्रियल इलाका बनता जा रहा है। वहां बहुत जरूरी है कि एक नया रेलवे स्टेशन बने। इस तरफ भी मंत्री जी ध्यान दें।

आखिरी चीज यह है, वहां के लोगों में बहुत ही रिसेंटमेंट है कि साऊथ सेंट्रल रेलवे पब्लिक सर्विस कमीशन के जो चेयरमैन इससे पहले तेलगू भाषी थे, उनको हटा दिया गया और उनकी जगह दूसरे को रखा गया है। तो मैं मंत्री महोदय से कहूंगा कि जो वहां के लोग हैं खासकर तेलगू भाषी हैं उनको कोई जगह नहीं मिल रही है। वहां बहुत ही रिसेंटमेंट है मैंने हाल में ग्रान्ध प्रदेश का दौरा किया था। हर एक ने कहा कि इस तरफ आप रेलवे मंत्री का ध्यान दिलायें कि जो साऊथ सेंट्रल रेलवे पब्लिक सर्विस कमिशन के चेयरमैन हैं वे तेलुगू भाषी हों। ताकि वहां के लोगों की भाषा से वह जानकारी रखें।

मैं मंत्री महोदय से यह अनुरोध करूंगा कि वह इस विषय पर ज्यादा ध्यान दें ताकि वहां के लोगों में जो ताराजगी है, जो बैचैनी फैली हुई है, वह खत्म हो।

दूसरी चीज यह है कि ग्रान्ध प्रदेश का जो तेलंगाना का इलाका है, वह बहुत ही पिछड़ा हुआ इलाका है। वहां पर एक कोच

[श्री बी० सत्यनारायण रेड्डी]

बिल्डिंग फैक्टरी बनाने की मांग है, कई सालों से यह मांग रही है। मैं समझता हूँ कि उस इलाके में कम से कम एक नई कोच बिल्डिंग फैक्टरी बनाई जाए, ताकि वहाँ के लोगों को रोजगार मिले और जो आपकी कमी है कोचेज की, उसकी भी पूर्ति हों जाए, और...

श्री उपसभापति : बस, आप समाप्त कीजिये।

श्री बी० सत्यनारायण रेड्डी : दूसरी चीज यह है कि आदिलाबाद में सीमेंट फैक्टरी बन रही है, उसके लिये नई लाइन की जरूरत है, वानी से पिपलकोटि—इस नई रेलवे लाइन की जरूरत है। जब तक यह मुकम्मिल नहीं होगी, वह जो सीमेंट की फैक्टरी आदिलाबाद में है, वह तो खत्म हो जायेगी।

इसी तरीके से जो लिंक लाइन भद्राचिलम से मंगूरु का है जिसे कोयला बगैरह सिंगरे की कोल फील्ड्स पहुंचाने के लिये सहूलियत होगी, इसको भी बहुत जल्द से जल्द बनाने की सख्त जरूरत है। ये तमाम प्रोजेक्ट्स हैं, आन्ध्र प्रदेश में जो खास करके पिछड़े हुए इलाके में लगाये गये हैं, इनको जल्दी से जल्दी मुकम्मिल करना चाहिये, नहीं तो बहुत से प्रोजेक्ट्स जैसे विशाखापत्तम में स्टील प्लांट, सीमेंट फैक्टरी है, वह तमाम ठप्प हो जायेंगे और उनकी तरक्की नहीं होगी और यह आम तौर पर आन्ध्र प्रदेश में यह ख्याल किया जा रहा है कि सेंटर द्वारा खास करके.....

श्री उपसभापति : अब समाप्त कीजिये।

श्री बी० सत्यनारायण रेड्डी : आन्ध्र प्रदेश के साथ स्टेप-मदलीं ट्रीटमेंट किया जा रहा है। मैं रेलवे मंत्री से अनुरोध

करूंगा कि वह इन मुद्दों पर ध्यान दें और जल्द से जल्द इनको पूरा करने की कोशिश करें और जो बजट में जो पैसा आन्ध्र प्रदेश के लिये अलॉट हुआ है, वह काफी.....

श्री उपसभापति : ठीक है, अब समाप्त करिये।

श्री बी० सत्यनारायण रेड्डी : नहीं है। वह प्लानिंग कमीशन और फाइनेंस मिनिस्ट्री से ज्यादा से ज्यादा पैसा इस को मुकम्मिल करने के लिये डिमाण्ड करें।

SHRI B. IBRAHIM (Karnataka): At the very outset, let me congratulate the hon. Railway Minister for having presented this well-balanced budget for the year 1983-84. Since the time is very short at my disposal, I need not go into details. Since fortunately the Minister from our own State is here I would like to point out a few important works which should be taken up as far as Karnataka is concerned.

Number one, I should congratulate the Railway Minister, especially the Minister of State, Mr. Jaffar Sharief, for having completed the conversion of Guntakal to Bangalore line from metre gauge to broad gauge.

Number two, in the Budget I have seen that the Minister has agreed to conduct surveys for two lines—i.e., from Chikmagalur to Kadur and from Karwar to Hubli. I would request the hon. Minister to complete this work as early as possible.

Number three, which is very important and of which my friend is aware, is the Konkan railway. The work started last year. While participating in the debate on the Railway Budget last year I had requested the Railway Minister to start the work from the other side—i.e., Mangalore side also. They have started from one end. I would request the hon. Minister to be kind enough to start the

work simultaneously from the other end also so that it could be over at an early date, otherwise as per the schedule, it should be over by 1991, but at this rate if they take up this work, I am afraid it will require another 50 years to complete. I would request the hon. Minister to take up this work at the other end also. I need not go into details as he is aware of it.

The next one is Jayanti Janata Express. We have got only one direct train which goes from Delhi to Mangalore—i.e., Jayanti Janata Express. At present it takes nearly 56 hours and I have been repeatedly requesting the hon. Minister to reduce the stops of this train so that we can reach Mangalore earlier. But nothing has come out so far. As I have already said, this is the one and only direct train from Delhi to Mangalore and if they reduce the stoppages, we can reach Mangalore early.

Regarding the powers of the Railway Police Force, I had raised this subject in the last budget session also and for that I received a reply from the then Railway Minister stating that it will be considered, but nothing has materialised so far.

Regarding the Mangalore railway station, we had a wireless station there and our Mr. Jaffar Sharief is very much aware of it and I have brought to his notice also. At the instance of one Mr. Chaturvedi, Assistant Divisional Manager, Olavakot, that wireless station was completely stopped abruptly without any notice and without any reason, and in spite of repeated requests they have not reinstated that. I would request the hon. Minister to look into it and reinstate this wireless station immediately at the Mangalore railway station.

Regarding placement of wagons at the New Mangalore Port, there are two shifts in the port timings—one from 8 a.m. to 5 p.m. and the second one from 6 p.m. to 3 a.m. I am told the wagons are supplied at 12 midnight or one o'clock so that from 3 to 8 a.m. there won't be any working hours, and, as a result, the leaders will have to pay demurrages. So, I would request the hon. Minister to look into this problem.

Sir, on the 7th September 1982 I received an intimation that I have been nominated as a member of the Divisional Railway Users' Consultative Committee for the Mysore Division, Sir, we are in the month of March but till today I have not received any intimation regarding any of the meetings of this Committee. I would like to request the hon. Minister to enlighten us as to the powers and functions of such committees.

Then coming to accidents, my colleagues have also pointed it out....

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Leave that point now. That has been raised already.

SHRI B. IBRAHIM: Only one or two things, Sir.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Say anything of your State. Otherwise, leave it.

SHRI B. IBRAHIM: I have not repeated even a single point.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: That is all right. The time is not there. What can I do?

SHRI B. IBRAHIM: Sir, I shall be failing in my duty in case I do not congratulate the hon. Railway Minister for the bold action he has taken against the Railway Board. My colleagues have already congratulated him. I too join them and I should congratulate him further for having shown the real powers of the executive head.

With these words, Sir, I fully support this budget. Thank you.

श्री विठ्ठलराव माधवराव जाधव (महाराष्ट्र) : माननीय उपसभापति महोदय, मे आप का आभारी हूँ कि आप ने मुझे थोड़ी देर के लिये बोलने का मौका दिया मैं कुछ बात अपने इलाके के बारे में कहना चाहता हूँ। लेकिन पहले मैं कहना चाहता हूँ कि हमारे रेल मंत्री श्री गनीखा चौधरी साहब रेल को सही ट्रैक पर चला

[श्री विठ्ठराव माधवराव जाधव]
 की कोशिश कर रहे हैं। हमारे मराठ-
 वाड़ा में जो मनमाड मुठबेड़ का मसला
 है वह बहुत गंभीर हो चुका है। वहां
 पूरे सात जिलों में बहुत बड़ा आन्दोलन
 चल रहा है। वहां के लोगों ने वहां के
 प्रतिनिधियों को, एम पीज को एम एल
 एज को और मिनिस्टर्स को बंद कर
 दिया है और इस मनमाड मुठबेड़ के
 लिये 10 करोड़ की मांग की गयी थी
 और 1952 से ले कर यह मांग चली
 आ रही है कि इस मीटर गेज का
 ब्राड गेज में कन्वर्ट होना चाहिए। लोग
 वहां यह मांग करते रहे और फिर जब
 सूखा पड़ा महाराष्ट्र में 1973 में, तो
 17 जनवरी 1973 को हमारी भारत की
 प्रधान मंत्री श्रीमती इन्दिरा गांधी वहां
 गयी थीं और उन्होंने आश्वासन दिया
 था कि हम जल्दी ही इस मीटर गेज
 को ब्राड गेज में कन्वर्ट कर देंगे, लेकिन
 फिर भी उस में कोई काम नहीं हुआ
 यह 29-30 करोड़ रुपये का जो प्रोजेक्ट
 है उसके लिए दो करोड़ रुपया खर्च हो
 चुका है। पिछले साल 1 करोड़ 45 लाख
 का प्राविजन किया था, इस साल
 उससे भी कम करके 1 करोड़ 10 लाख
 का प्राविजन किया है। इससे लोगों में
 बहुत बड़ा असन्तोष है। डा० जकरीया साहब
 ने इस बारे में सवाल उठाया और डा०
 मलकम आदिशेर्षैया ने कहा कि इसकी
 इकानामिक फिजिबिलिटी क्या है।
 मैं कहना चाहता हूँ कि उस भाग में
 17 शुगर फैक्टरीज हैं और 50 शुगर फैक्टरीज
 और आ रही हैं जिससे सरकार को 25-
 30 करोड़ रुपये का रेवन्यू मिल सकता
 है। मुझे आश्चर्य लगता है कि मराठवाड़ा
 की पापुलेशन 80 लाख है और बम्बई की 80
 लाख है लेकिन बम्बई कल्याण और विरार
 से चच गेट तक सेंट्रल रेलवे को 26.27
 करोड़ रुपया और वेस्टर्न रेलवे को 6.70
 करोड़, कुल मिलाकर 32.97 करोड़

रुपये का प्राविजन रखा है। लेकिन
 मराठवाड़ा के लिए जो 35 साल से
 मांग कर रहे हैं, उसमें सिर्फ 1 करोड़
 रुपया मिलता है। मैं उन लोगों की
 भाषा बोलता हूँ जो देहातों में रहते हैं,
 वे बातें बहुत कम करते हैं लेकिन जब
 वक्त आता है तो ऐसा आंदोलन छेड़
 देते हैं जिसका मुकाबला करना किसी
 भी सरकार के लिए मुश्किल हो जाता
 है। आज तक उनकी मांग 35 साल से
 उबल उठी है। वह कहते हैं कि आप
 एम० एपी० होंगे, लेकिन हम आपको
 अपने एरिया में नहीं आने देंगे जब तक
 आप 10 करोड़ का बजट हमारे लिए
 नहीं कराते। मैंने पार्टी मीटिंग में भी
 श्री गनीखान चौधरी से कहा था कि
 शहरों में 32 करोड़ रुपया दिया, लेकिन
 जो पिछड़ा हुआ भाग है जिसकी उतनी
 ही पापुलेशन है उसको 1 करोड़ रुपया
 दिया है। हम कहते हैं एक तरफ कि
 हमारे ग्रामीण भागों को ऊपर उठाना
 चाहिए और उसके साथ साथ हम यह
 कर रहे हैं कि जो बजट होता है उससे
 पता नहीं चलता कि हम ऊपर उठ रहे
 हैं। इसलिए मैं अपनी ओर से तथा
 अपने लोगों की ओर से अपील करता हूँ
 कि मंत्री जी हमारी इज्जत का ध्यान
 करिये और इस बजट में 10 करोड़ रुपया
 खर्च करने का प्रावधान कीजिए जिसके बारे
 में लोगों ने मांग की है।

दूसरी बात, आपने अपनी स्पीच में
 लिखा है कि --

When a Member of Parliament makes
 a demand, it is to be assumed that it is
 the demand of the people."

पहले अगस्त के सेशन में भी रेल
 बजट पर भाषण करते हुए मैंने कुछ नये
 रेल प्रोजेक्ट्स मांगे थे। मैं कहना चाहता
 हूँ कि शोलापुर से लेकर अकोला तक

600 किलोमीटर का एरिया है, वहां कोई ब्राड गेज नहीं है, मीटर गेज ही चल रहा है। तो इससे उस क्षेत्र का विभागीय असन्तुलन पूरा नहीं हो सकता उस लिहाज से मैंने मांग की थी कि इसे ब्राड गेज किया जाए तथा मनमाड से मुठखेड़ तक इसे किया जाए।

दूसरी मांग मेरी रामगुंडम—निजामाबाद—बोधन—दगलूर—मुठखेड़—कांधार परली कुड़वाडी तथा अतिलाबाद और जगर—बीड—परली—नांदेड परभाषी तक कंवर्सन करने की थी। उस बजट में आपने लिखा था लेकिन जवाब ऐसा आता है कि यह फिर कबुल नहीं है। अगर इस तरह से फिर्सीविलिटी का सर्वे करेंगे तो कोई भी लाइन भोकर से लेकर अतिलाबाद तक जो आपके एजेन्ट्स हैं वह टिकट इश्यू नहीं करते हैं और आप देखते हैं कि कितना प्रेट हुआ कितनी टिकट बिकी, उसका मतलब यह है कि फिर्सेविलिटी इस लाइन की नहीं होगी। (समय की घंटी)

मैं सिर्फ दो बातें कहकर अपना भाषण समाप्त करता हूं, मैं समय का पावन्द हूं। काचीगुडा से जो मीटर गेज पर अजमेर तक (जो एक्सप्रेस चलती है उसे दिल्ली तक ले जा कर आंध्र प्रदेश महाराष्ट्र राजस्थान और मध्य प्रदेश को जोड़ सकते हैं। दूसरी बात हमने यह मांगी थी कि मुतखैल से लेकर औरंगाबाद तक इंडस्ट्रियल टाउन्स के लिए दो शटल ट्रेन्स मांगी थीं और दिन में एक काचीगुडा मनमाड एक्सप्रेस मांगी थी। मैं रेल मंत्री जी से चाहता हूं कि इस बारे में विचार करें।

हमारे रेल मंत्री जी ने जो बजट रखा, उसका समर्थन करता हूं। उन्होंने राजधानी एक्सप्रेस शुरु की, फास्ट एक्सप्रेस शुरु की, अच्छी गाड़ियां बनाकर रेल

को दुरुस्त किया। उस लिहाजसे मैं उस का अभिनन्दन करता हूं और आपने बोलने का मौका दिया, उसके लिए आपका आभार प्रकट करता हूं।

श्री राम भगत पासवान (बिहार)

उपसभापति महोदय, मैं आपका आभार प्रकट करता हूं कि आपने रेलवे बजट पर बोलने का मौका दिया और साथ ही रेल मंत्री जी को भी धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने समाजवाद और प्रगतिशील रेलवे बजट से लाकर रेलवे की विकास की ओर ध्यान दिया है। जब उपसभापति महोदय, सरकार की यह पालिसी है कि पिछड़े हुए इलाके हैं वहां पर रेलवे लाइन होनी चाहिए, रेलवे का विकास होना चाहिये। लेकिन खेद है कि उत्तर बिहार देश का सबसे पिछड़ा हुआ इलाका रहते हुए भी वहां रेलवे के विकास का कोई काम नहीं हुआ है। जो-जो योजनाएं बनी उनका सर्वे भी हुआ उनके लिये आश्वासन भी दिये गये लेकिन उनको कार्यान्वित नहीं किया गया। जैसे समस्तीपुर दरभंगा ब्राडगेज लाइन है। ललित बाबू ने मरते समय, जिस वक्त उनकी गोली लगी थी उस वक्त उन्होंने यह आश्वासन दिया था ब्राडगेज लाइन का सकरी-हसनपुर की लाइन पर भी काम होगा। उनके बाद जितने लोग आए जितने मंत्री आए सब ने आश्वासन दिये कि ललित बाबू ने जो शब्द कहे हैं जो कार्य उन्होंने टेक-अप किया था उनकी पूर्ति की जायेगी। लेकिन खेद है कि रेलवे बोर्ड ने जनता की फर्याद को और रेल मंत्री के आश्वासन को दफना दिया है। केदार पांडे जी ने 19 अप्रैल 1981 को यह कहा था कि समस्तीपुर दरभंगा को ब्राडगेज में बदलने का काम तीन साल में कम्पलीट हो जायेगा। वह आश्वासन देकर चले आए लेकिन उसके

[श्री राम भगत पासवान]

बाद भी यह कार्य प्रारम्भ नहीं हुआ। हम लोगों ने पार्लियामेंट रेलवे कंसल्टेटिव कमेटी में इस बात को उठाया था तो उस वक्त यह कहा गया था मेट्रीरियल सब गिराया जा रहा है, टेंडर इन्वाइट कर दिये गये हैं लेकिन उसके बाद कुछ नहीं हुआ। फिर पूछा गया भी यह कहा गया कि अब कार्य प्रारम्भ हो जायेगा। इसके बाद भी कार्य प्रारम्भ नहीं हुआ। रेलवे मंत्री जी से पूछने पर यह जवाब मिलता है कि वह कार्य करने में असमर्थ हैं क्योंकि सरकार की फाइनेन्शियल पोजिशन अच्छी नहीं है। जिस कार्य का उद्घाटन कर दिया गया था, जिस का आश्वासन दे दिया गया था उसके लिये अब यह कहते हैं यह कार्य नहीं होगा क्योंकि सरकार की फाइनेन्शियल पोजिशन खराब है। इस तरीके से जनता की फर्याद को ये लोग दफना देते हैं। मैं रेल मंत्री जी का ध्यान इस बात की ओर दिलाना चाहता हूँ की जनता को जो आश्वासन दिया गया है जिसके लिये स्व० ललित बाबू मिश्र ने मर वक्तों भाषण में कहा कि यह कार्य पूरा हो जायेगा उस कार्य को अभी तक पूरा नहीं किया गया। इसके लिये कितने ही लोग अरेस्ट हुए कितने ही जेल में पड़े हुए हैं इसलिये मैं आपसे आग्रह करूँगा कि इस कार्य को जल्दी से टेकअप किया जाय।

दूसरा रेलवे मंत्री जी से यह निवेदन करूँगा कि पटना में गंगा ब्रिज जो बना है उस ब्रिज के चलते किस तरह से उत्तर बिहार की सारी गाड़ियों को नाकामयाब कर दिया है। बस चलाने वाले, स्कूटर चलाने वाले, जो बस आनर्स हैं उनसे रेलवे अधिकारियों ने ब्राइब लिया हुआ है इसलिये उत्तर बिहार की सब गाड़ियों को रद्द कर दिया गया है।

एक गाड़ी है 78 टाउन। इस को भी रद्द कर दिया गया है। पटना से लेकर समस्तीपुर दरभंगा, नरकटियागंज की अधिकांश गाड़ियां बंद कर दी गई हैं महात्मा गांधी सेतू बन गया है। वे कहते हैं कि यहां पैसंजर नहीं मिलते हैं। हैं। पैसंजर न मिलने का कारण यह है कि पहले ट्रेन स्टीमर से कनेक्टिड था और अब पुल से कनेक्टिड हो गया है। ये युक्ति संगत बातें हैं जो स्टार्टिंग प्वाइंट पलेजाघाट में था वह महात्मा गांधी सेतू आता है वहां स्टार्टिंग प्वाइंट देना चाहिये था वह नहीं देते हैं। पलेजाघाट से यहां हाजीपुर आने पर तीन घंटे लग जाते हैं जबकि बस द्वारा पटना से मधुबनी या नरकटियागंज जाते हैं तो वहां भी तीन घंटे लगते हैं। इसलिये ये सब नाकामयाब कर दिया गया है।

श्री उपसभापति : पुल बन गया है उससे जाइये। परेशानी क्या है।

श्री राम भगत पासवान : परेशानी है कि गाड़ियां उत्तर बिहार की बंद कर दी गई हैं। उनको चाहिये की स्टार्टिंग प्वाइंट जो पहले पलेजाघाट था वहां से हटा कर हाजीपुर में होनी चाहिये।

उपसभापति महोदय अब मैं आपका ध्यान एक बहुत ही इम्पोर्टेंट मामले की ओर दिलाना चाहता हूँ। बिहार में चिमड़ियाघाट एक बहुत पवित्र स्थान है। वहां पर हजारों यात्री हर साल आते हैं। लेकिन वहां पर कोई स्टेशन नहीं है। इसके कारण लोगों को बहुत दिक्कत होती है। उसका सर्वे भी किया गया था, लेकिन अभी तक स्टेशन नहीं बनाया गया है। मैं सुझाव देता हूँ कि वहां पर रेलवे स्टेशन शीघ्र बनाया जाना चाहिए। अभी वहां पर यह हालत है कि टिकट खरीदने के लिये यात्रियों को

दूसरी तरफ जाना पड़ता है टिकट बेचने का काम एक ठेकेदार को दिया गया है। इसमें बहुत ब्लैकमार्किंग होती है। चार रुपये का टिकट बहुत ज्यादा रुपयों में बेचा जाता है। इस दिक्कत को दूर किया जाना चाहिए।

अब मैं आपका ध्यान रेलवे में बड़े हुए किराये की तरफ भी दिलाना चाहता हूँ।

श्री उपसभापति : अब आप इस पाइन्ट को मत लीजिए। इस पर काफी लोग बोल चुके हैं।

श्री राम भगत पासवान : खाद्यान्न का किराया भी बढ़ा दिया गया है। सेकेंड क्लास का किराया नहीं बढ़ाया जाना चाहिये। गरीबों का भाड़ा किसी भी दृष्टि से नहीं बढ़ाया जाना चाहिये। अगर आप किराया बढ़ाना ही चाहते हैं तो फर्स्ट क्लास पर किराया बढ़ा दीजिए, लेकिन सेकेंड क्लास पर किराया नहीं बढ़ाया जाना चाहिये। इसके साथ-साथ रेलों की पंचवुएलिटी पर भी ध्यान दिया जाना चाहिये।

इसके साथ-साथ मैं आपका ध्यान उत्तर विहार में रेलवे के अर्न्तगत जो चारियाँ और डकैतियाँ होती हैं उन की तरफ भी ध्यान दिलाना चाहता हूँ। आपने जो आर० पी० एफ० के लोग डिपुट किये हुए हैं वे लोग गाड़ियों में सो जाते हैं। फर्स्ट क्लास के डिब्बों में सो जाते हैं। कभी कभी बे हमारे डिब्बों में भी सो जाते हैं। जब चोरी या डकैती होती है तो उनका पता ही नहीं होता है। कई बार स्टेशन मास्टर्स ने भी इस संबंध में कम्प्लेंट की है। मेरा कहना यह है कि आर० पी० एफ० के लोगों की स्टेशन मास्टर के अन्डर में होना चाहिये ताकि जब चोरी या डकैती हो तो वह तुरन्त प्राप्त हो सकें।

उपसभापति महोदय, एक बात मैं पटना के संबंध में भी कहना चाहता हूँ कि वहाँ पर राजेन्द्र नगर में एक गुमटी है, वहाँ पर कई बार एक्सीडेंट्स हो चुके हैं। पटना शहर बहुत बढ़ गया है। राजेन्द्र नगर में जो गुमटी है वहाँ पर शीघ्र ओवरब्रिज बनाया जाना चाहिये। इसी प्रकार से किशन गंज में भी ओवर ब्रिज होना चाहिये। इसके साथ-साथ साथ मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि भटनी से बनारस की छोटी लाइन को बड़ी लाइन में शीघ्र बदला जाना चाहिये उसका काम बहुत धीमी गति से चल रहा है। इस काम का सन् 1983 तक पूरा हो जाना चाहिये। इसके लिए अभी बहुत कम रकम दी गई है। इस काम के लिए कम से कम 10 करोड़ रुपया रखा जाना चाहिए ताकि वह लाइन समय पर पूरी हो जाये।

मैं आपका ध्यान रिजर्वेशन की तरफ भी दिलाना चाहता हूँ। उसमें सुधार किया जाना चाहिये। रेलवे के अन्दर शीड्यूल्ड कास्ट्स और शीड्यूल्ड ट्राइब्स के एम० ए० पास लड़कों को भी नहीं रखा जाता है। एक हरिजन का लड़का जो मजिस्ट्रेट के पद के लिए बहाल हो जाता है उसको रेलवे सर्विस कमीशन अयोग्य घोषित कर देता है। वे कह देते हैं कि हाँ, इज नाट फाउन्ड सूटेबल। इस तरह से हरिजनों के साथ बहुत अत्याचार हो रहा है। उनको अयोग्य घोषित कर दिया जाता है। हरिजनों के पढ़े लिखे लड़कों जो एम० ए० पास होते हैं, उनको रेलवे में नहीं लिया जाता है दूसरी जाति के मैट्रिक पास लड़के को रख लिया जाता है। रेलवे पब्लिक सर्विस कमिशन में एन० ई० रेलवे में, हरिजनों को उचित कोटा दिया जाता है। मुजफ्फरपुर में आपने हाल ही में जो रेलवे पब्लिक सर्विस कमीशन बनाया है उसमें बहुत

[श्री राम भगत पासवान]

घाघली हो रही है। हरिजनों के पास हजारों रुपये नहीं होते हैं जिससे वे उनको रुपया दे सकें। इसलिये मेरी यह मांग है कि इस संबंध में एक कमीशन बनाया जाना चाहिए जिसका मँस्बर कोई हरिजन हो और वह यह देखे कि रेलवे में हरिजनों को पूरा पूरा स्थान दिया जा रहा है या नहीं।

दूसरा कज्जुवल लेवर . . .

श्री उपसभापति : वह छोड़िये। कहा जा चुका है। इस तरह से कैसे गाड़ी चलेगी और भी बोलन वाले हैं।

श्री राम भगत पासवान : मैं उस समाज से आता हूँ . . . (व्यवधान) कज्जुवल वरकर्स के लिये समस्तीपुर डिवीजन में हम लोगों को कहा जाता है कि कज्जुवल वरकर्स बहाल नहीं होते . . . (व्यवधान) . . . जो स्थान होते हैं न वे एडवर्टाइज होते हैं और न उनकी पब्लिसिटी होती है और कोई भी हरिजन नहीं रखा जाता है। इसलिये मैं आग्रह करूँगा कि समस्तीपुर डिवीजन में क्लास फोर में जो नियुक्तियाँ हुई हैं, इसके लिये एक कमीशन बिठाया जाये। वहाँ पर जो नियुक्तियाँ हुई हैं हम जानते हैं कि वहाँ किस तरह होता है इसलिये मेरा आग्रह है कि इसके लिये आप कमीशन बिठायें ताकि यह पता चल सके कि इन लोगों को उनका उचित कोटा मिल रहा है या नहीं। इन शब्दों के साथ मैं रेलवे का बजट का समर्थन करता

राज्य कार्य विभाग में राज्य मंत्री (श्री कलश नाथ राय) : उपसभापति महोदय, विरोधी दल का एक भी नेता उपस्थित नहीं है।

श्री उपसभापति : नेता नहीं, सदस्य कहिये।

SHRI GULAM MOHI-UD DIN SHAWL (Jammu and Kashmir): Mr. Deputy Chairman, Sir, it is just like the bigger fish taking and eating the smaller fish, that just as allocation in the General Budget is made to bigger States at the cost of smaller States, in the allocation of funds in the Railway Budget also when it comes to smaller and backward States, all sorts of constraints come up. That is my point. As far as the figures and the technical aspects of the Budget are concerned, my friends have taken so much time days on end. I would only submit that for the regional imbalance created in this country, whatever the offshoots of it are, mostly it is the Central Government which is responsible. In 1980 I had emphasised and submitted with much vehemence that railway-line be extended to Udhampur from Jammu. It was in 1981 that they were generous enough to concede that point. But as far as allocation of funds is concerned it is too meagre and you will see that it will take decades to lay the line between Jammu and Udhampur. And when we ask for more funds, they say they have financial constraints. We welcome the rise in the fares and freight. At the same time we submit, when you save money, please see to it that these backward areas, the underdeveloped States, are given top priority. In every country topmost priority must be given to the Defence problems. Udhampur is the biggest centre of military personnel and equipment, and for carrying military personnel and equipment to and from Udhampur the quickest mode is by train. So you have to see that our State is not vulnerable to foreign aggression. You should expedite the matter and if you think there are still constraint you must make some arrangements to overcome it. The railway line must be extended to the Kalakot, Rajouri, Raisi and the Vaishnodevi shrines. By this the pilgrims to Vaishnodevi can get a lot of facilities if you extend the railway line beyond Udhampur. . . . (Interruption) Please Madam Saroj Khaparde. This is neither a symposium nor a seminar. We have the constitutional duty to express and

ventilate our grievance and put forth our demand and it is the constitutional obligation of the Central Government to meet our demands and if they do not meet them, then, it shall be—God forbid—at the cost of the defence of the country. As my friend there has rightly pointed out, if there is one part of the country which is weak and economically under-developed, the whole country suffers. Perhaps you realised it by now.

Then the question is about the railways from Juggar Kotli to Riyazi and then beyond to Rajouri. From Rajouri we are going to construct an alternative route to Kashmir. You cannot have this railway line because the survey is yet to be done. I would request you, please have the survey done this year so that the matter can be taken up next year.

I had written a letter to the Railway Minister on the 5th January with regard to their contribution to the road transport corporation funds. He has been kind enough to tell me and I have received a letter from him just today that they have released certain funds. They are proposing to release a sum of Rs. 99 lakhs and out of this amount a sum of Rs. 82 lakh has already been released in favour of the road transport corporation of Jammu and Kashmir State because under the Road Transport Corporations Act, under section 23, the Central Government has to go to their assistance by providing the sufficient funds. Here the Central Government miss one thing. I have not been able to understand the rationale behind that point. It is that the Northern Railway out agency for years in the past is in the hands of a private firm, namely, N. D. Radhakishan and Company. It continues to be so even now. First it was your statutory obligation to assist the State Road Transport Corporation by saying 'No' to that company and allotting this out agency to the Road Transport Corporation of the State. Now the funds are also there in that co-operation. It becomes your commercial duty to see to it that the unit is viable and it does not suffer from any loss monetarily. As far as the out agency of N. D. Radhakishan and Company is concerned, I have repeated it so many times here and

I am going to repeat it in future also. I will not leave it like that. From Jammu to Srinagar the transport is nationalised. It is only the Road Transport Corporation of the State which can ply its buses on that route. No private operation can do that. As far as trucks are concerned, our Road Transport Corporation has the biggest fleet in the whole of northern India. This company N. D. Radhakishan and Company does not have even a single bus or truck. Still it has the out agency with them. We have not been able to understand the rationale behind it. It is not only that we are losing a good amount at the hands of Railways, we are suffering from so many other handicaps. Our main industry is tourism. This company has only one office in Srinagar whereas our Corporation has so many offices. For reservation, the person comes to Jammu, he finds there is no reservation. He has paid the amount, but there is no reservation. There is no list of reservation. The Jammu Station Staff complain that they have not received any list for the last fortnight. That is another trouble. Kindly see to it that this mischief is undone.

Secondly in 1974 the Railway Minister was kind enough to come to Jammu and there he had ordered about the reservation for these passengers who are not able to reach Jammu in time. There are two trains from Jammu leaving at evening. One is the Jhelum Express which leaves 9.25 and the other is the Janata which leaves at 10.30. I had twice given notice of a Special Mention about the blocking of our National Highway. But you were kind enough not to allow it. The fact is that the road gets blocked generally in winter and in summer also whenever there is rain. You will not believe me when I say this unless and until you see it yourself. As far as these Ministers are concerned, they can fly from Delhi to Srinagar and back and so, they won't know what havoc it causes to the general public, particularly the tourists. But I will come to that a little later. Here, Sir, I would like to submit that when the road is blocked, when the passengers are held up and when they cannot reach Jammu, they can not catch any train in Jammu

SHRI GULAM MOHI-UD-DIN

on that date. In 1974, the then Railway Minister, as I said was kind enough to order evaluation of the tickets issued to these passengers. He had at that time issued orders to the railways to revalidate these tickets if the passengers could get a certificate from the tourist officers at Jammu that this particular bus or taxi could not reach Jammu in time. In that case, the ticket could be revalidated. But in 1979 the Railway Board stopped this thing.

SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF: That is from the Srinagar side?

SHRI GULAM MOHI-UD-DIN

SHAWL: Of course, from that side. They stopped it for reasons best known to them because when things are like this, when they are in a mass, you do not know what they do. So, our Minister submitted last year a letter to the Railway Minister asking him to see to it that these tickets of the passengers, these tourists, are revalidated whenever the buses or taxi do not reach Jammu in time.

Then, Sir there is the question of the Jhelum Express which never reaches Delhi in time because it starts from Pune. Previously it used to start from Delhi and it was in time. You know, the trouble is because the train starts from here at 9-25. In fact, all the Members coming from the State of Jammu and Kashmir had submitted a memorandum to the Prime Minister in this connection and had requested that the timings should be changed so that Jhelum Express starts from here at 7.00. But that has not been considered as yet. Anyway, you can start the Jhelum Express from Delhi. From Jammu no train is late. But the trouble is that when the passengers reach Jammu, they reach at 12.00 or 1-00 p.m. next day and, at that time, they cannot reach Srinagar and they do not want to stay in Jammu especially in the hot season, and they do not want to stay enroute to Srinagar too. They have come for Kashmir and they want to leave for Kashmir the same day. But they are late and they cannot reach Srinagar that same day. Our submission is that you should be kind enough to change

the timings of the Jhelum Express and, at the same time, to start it from Delhi so that it reaches there early in the morning.

Then, Sir so far as the northern part of India is concerned, it is cold. But bed-rolls are not provided to the passengers beyond Delhi to Jammu. We do not understand this at all. If you run the railways on commercial lines, instead of, say, five rupees, you can charge eight rupees and provide these bed-rolls to the passengers. But they do not do this and the passengers suffer or badly because they have to travel during the night. Then, Sir, there is the Janata Express and other Expresses also are there. All these trains are having no AC or First Class. Kindly provide them also. (*Time bell rings*) Sir, I am only submitting important points and I am cutting my speech short.

Then, Sir, there is the question of catering. From Delhi to Pathankot you will find that it is only at Pathankot that the railways are doing the catering service. At all other stations, this job is done by the commercial concerns, by the private persons, and they fleece the passengers. We know what have they cause: A poor passenger gives a ten-rupee note to the private caterer and the man goes away and all these passengers suffer because of this. You should give this catering to the Railways and snatch it from private persons. Kindly double the Ambala-Jammu railway track... (*Time Bell rings*). I beseech them to see that our demands are met. It would be far better, because we mainly depend on tourist industry. As far as trade and industry are concerned, you know, we suffered a lot and the common people suffer a lot because the Railways have no satisfactory arrangement from Jammu to Pathankot. In Jammu itself, as I submitted before you, there is no telecommunication office. It suffers from other inconveniences. Telecommunication is nil in Jammu. I do not know how far it is a fact, because it is all technical. Whenever I ask them, "Could you not give a signal to Ambala?", they say, "We have none—no telecommunication system at Jammu" or it is in bad shape.

Then, Sir, on the question of housing.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Do not repeat. That you have already said.

SHRI GULAM MOHI-UD-DIN SHAWL: Thank you, Sir.

श्री राम पूजन पटेल (उत्तर प्रदेश) : माननीय उपसभापति जी, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने का मौका दिया।

माननीय रेलवे मंत्री जी बधाई के पात्र हैं कि इन्होंने रेलवे बोर्ड में परिवर्तन करके जो अपनी अस्था कायम की है। मैं दो-तीन सुझाव देना चाहता हूँ, एक तो मेरा सुझाव है कि आज जितनी रेलगाड़ियाँ चल रही हैं, उनकी लम्बाई दिन प्रति दिन बढ़ती जा रही है। तो मेरा इसमें सुझाव है कि प्रथम श्रेणी के स्थान पर ए० सी० सी० सेकण्ड क्लास की बोगी बढ़ाई जायें जिसमें कि ज्यादा पैसेंजर उसमें चल सकें और उसकी लम्बाई कम होने से सुरक्षा मिल सके।

दूसरा यह है कि इलाहाबाद में विद्युतीकरण का प्रधान कार्यालय है। उसको हटाने के लिए तमाम योजना बनी, लेकिन हमको उत्तर पार्लियामेंट में दिया गया है कि केवल फील्ड यूनिट खोला जा रहा है। लेकिन आज तक वहाँ पर जी० एम० का पोस्टिंग नहीं की गई है। यह बात समझ में नहीं आयी कि पार्लियामेंट में जवाब देने के बाद ऐसा क्यों किया गया है?

तीसरी बात यह है कि इलाहाबाद से तिनसुखिया मेल ट्रेन चलती है दिल्ली के लिए: उससे अच्छी और कोई ट्रेन हम लोगों के आने के लिए नहीं है। लेकिन उसमें ए० सी० सी० एक दिन चलता है, एक दिन फर्स्ट क्लास चलता है। तो मेरा निवेदन है कि उससे पैसेंजर्स की कठिनाई होती है। रेगुलर ए० सी० सी० सेकण्ड क्लास दिया जाय और उसके साथ-साथ द्वितीय श्रेणी में जो टिकट का दाम ज्यादा बढ़ाया गया है, मेरा निवेदन है कि

उस पर विचार करें और उसे कुछ कम करना चाहिये, जो भी सम्भव हो, क्योंकि लोक सभा में कुछ वयान मंत्री जी दे चुके हैं और उसके साथ-साथ इलाहाबाद से लखनऊ के लिए कोई भी ऐसी ट्रेन नहीं है कि जिससे कि आने-जाने के लिए लोगों को सुविधा हो क्योंकि इलाहाबाद में हाई कोर्ट भी है और लखनऊ हमारे उत्तर प्रदेश की राजधानी है।

श्री उपसभापति : गाड़ी है तो, आप ऐसे कैसे कहते हैं ?

एक माननीय सदस्य : कौन सी ट्रेन है ?

श्री उपसभापति : त्रिवेणी एक्सप्रेस है।

श्री रामपूजन पटेल : त्रिवेणी एक्सप्रेस से छह घंटे लगते हैं, माननीय उपसभापति जी।

श्री उपसभापति : रात वाली गाड़ी है दो गाड़ियाँ हैं।

श्री रामपूजन पटेल : फास्ट ट्रेन की व्यवस्था करनी चाहिये जिसमें ज्यादा से ज्यादा साढ़े तीन घंटे लगे। यह 179 किलोमीटर पड़ता है लखनऊ से इलाहाबाद और उसके छह घंटे लगते हैं आने-जाने में और रायबरेली से इलाहाबाद के लिए कई शटल चलनी चाहिये क्योंकि कचहरी के समय में वहाँ आने-जाने का कोई साधन नहीं है। देश के अन्दर यातायात की सुविधा को देखते हुए मेरा सुझाव है कि छोटी लाइन की बड़ी लाइनों में बदला जाये।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं रेलवे बजट का समर्थन करता हूँ और माननीय मंत्री जी को बधाई देता हूँ कि आज आपने

[श्री राम पूजन पटेल]

देश में रेलवे विभाग का एक इम्प्रेशन जमाया है क्योंकि आपने जो रेलवे बोर्ड में परिवर्तन किये हैं, उससे हम लोगों को आशा है कि रेलवे विभाग में सुधार होगा।

श्री उपसभापति : अच्छा, आपको भी बोलना है हाशमी साहब। अच्छा आप भी बोल दीजिए। आपकी यह पहली स्पीच है शायद।

श्री हाशमी रजा आबदी इलाहाबादी (उत्तर प्रदेश) : मैं डिप्टी चैयरमैन साहब का शुक्रिया अदा करता हूँ। . . . (व्यवधान) आप पार्लियामेंटरी अफेयर्स के मिनिस्टर होते हुये भी कह रहे हैं कि पहली स्पीच है, बड़े अफसोस की बात है।

मैं डिप्टी चैयरमैन साहब का आभारों हूँ और शुक्रगुजार हूँ कि उन्होंने रेलवे बजट पर मुझे बोलने का मौका दिया है। आज मैं रेलवे बजारात को भी मुबारकबाद देता हूँ कि उसने ऐसा मुतवाजिन बजट पेश किया है। लेकिन अब तक जितने भी मेम्बरान ने तक्रार की हैं तक्रारोबन सबने यह कहा कि ट्रेन वक्त पर नहीं चलती और लेट चलती हैं और मैं यह समझता हूँ कि रेलवे में जितनी भी अस्लाहात हो जायें जितनी भी अच्छी चीजें हो जायें, लेकिन अगर ट्रेन वक्त पर नहीं चलेंगी तो उसके अस्लाहात और अच्छाई को नहीं समझा जायेगा। ट्रेनें दिन ब दिन लेट होती जा रही हैं और उसकी एक वजह सिर्फ और सिर्फ यह है कि वह नामनिहाद सोकाल्ड स्टूडेंट्स चेनपुलिग करते हैं और उस चेन पुलिग के कारण दो, दो और तीन, तीन घंटे ट्रेनें लेट होती हैं। उस चेन पुलिग को सिर्फ और सिर्फ जी आर पी रोक सकती है जो कि गवर्नमेंट रेलवे पुलिस

कही जाती है लेकिन मुझे बड़े अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि नाम तो उसका है जो ०आर०पी०, गवर्नमेंट रेलवे पुलिस लेकिन उस पर रेलवे का कोई अधिकार या हक या कोई सवाल जवाब नहीं है। और यह आप यकिन कर लीजिए कि जब तक चेन पुलिग नहीं रोक जायेगी तब तक ट्रेनें टाइम पर कभी नहीं चलेंगी। इमर-जेंमी पीरियड का तारोफ की गयी। हां, वाकई कबिले जिक्र जमाना था कि जब ट्रेन के साथ टाइम मिला लिया जाता था और उसकी वजह यह थी कि उस जमाने में पुलिग आफ चेन बिल्कुल बन्द थी। उसी तरीके से अगर मिनिस्टर साहब चाहते हैं कि चेन पुलिग न हो और ट्रेनें वक्त पर आयें तो उनको जी० आर० पी० को अपने पास लेना पड़ेगा, अपने अख्तियार में लेना पड़ेगा और उसका हैड क्वार्टर स्टेट से हटा कर रेल भवन में करना पड़ेगा। जब तक यह नहीं होगा उस वक्त तक रेल अपने वक्त पर नहीं चलेगी और यह बदनामी जो इस वक्त है वह कायम रहेगी।

दूसरा सवाल यह है कि बहुत से मेम्बरान ने अपने क्षेत्रों की शिकायत की है। इतिफाक यह है कि हमारा मोहतरिम अजीम रहनुमा श्रीमती इन्दिरा गांधी को भी शिकायत है कि रेलवे मिनिस्ट्री से और उनकी शिकायत यह है कि 8 साल पहले उन्होंने रामपुर हल्द्वानी लाइन का उद्घाटन करते हुये जो भाषण दिया था उसमें यह कहा था कि यह रेल लाइन जल्द-जल्द बनाई जाएगी। लेकिन 8 साल खतम होने के बाद भी अभी तक एक बटा दस काम भी उसका नहीं हुआ और इस तरीके से हमारी रेलवे मिनिस्ट्री ने हमारी वर्जरेआजम को शिकायत का मौका दिया है और हम अपने वर्जरे आजम की इस शिकायत के माध्यम से अपनी बजारात से यह उम्मीद करेंगे कि

वह जल्द-अज-जल्द इस 8 साल पुराने उनके वायदे को पूरा करेगी ।

दूसरी चीज यह है कि मैं अभी बिहार गया था तो किशनगंज भी गया था । वहां मैंने यह देखा कि एक रेल लाइन है जिसके एक तरफ तो टाउन है और एक तरफ कचहरी है और 4 घंटे हम लोग रुके रहे इसलिए कि हमारी मोटर वहां से पास हो जाए तो जब हम कहीं जाते हैं तो हमारा फर्ज है कि वहां भी जो कहा सुना और देखा है उसको यहां सुनायें । इसलिए मेरी इन सेडुआ है यह कि

किशनगंज का ख्याल रखा जाय और रामपुर लाइन के लिए वर्जारे आज़म ने वहां जो वायदा किया था उसका ख्याल रखा जाय । थैंक यू ।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, the discussion is complete. The Railway Minister will reply to the Debate tomorrow.

सदन की कार्यवाही कल 11 बजे तक के लिए स्थगित की जाती है ।

The House then adjourned at five minutes past seven of the clock till eleven of the clock on Tuesday, the 15th March, 1983.