

The House re-assembled after lunch at four minutes past two of the clock, **Mr. Deputy Chairman** in the Chair.

### PAPERS LAID ON THE TABLE Contd.

#### Notification of the Ministry of Finance (Department of Revenue)

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** Mr. Sisodia

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF FINANCE (SHRI SAWAISINGH SISODIA): Sir, I beg to lay on the Table, under Section 159 of the Customs Act, 1962, a copy of the Ministry of Finance (Department of Revenue) Notification (GSR No. 169 (E) dated the 5th March, 1981, together with an Explanatory Memorandum thereon. [Placed in Library. See No. LT-2040/81].

#### SUPPLEMENTARY DEMAND FOR GRANTS (GENERAL) 1980-81

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF FINANCE (SHRI MANGANBHAI BAROT): Sir, I beg to lay on the Table a statement (in English and Hindi) showing the Supplementary Demands for Grants (General) for the year 1980-81 (March, 1981). [Placed in Library. See No. LT-2022/81].

#### THE BUDGET (RAILWAYS) 1981-82 —GENERAL DISCUSSION—contd.

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** We shall now take up the Railway Budget for further discussion. Yes, Mr. Ramnand Yadav.

**श्री शिव चन्द्र झा (बिहार) :** श्रीमन्, मेरा एक सबमिशन है।

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** What is your submission? There is nothing. I will not allow you. सदन के सामने ऐसा कुछ भी नहीं है।

**श्री शिव चन्द्र झा :** मेरा पाइन्ट आफ ऑर्डर है। श्रीमन्, मेरा पाइन्ट आफ ऑर्डर सदन की कार्यवाही और उसकी व्यवस्था के संबंध में है।

**श्री उपसभापति :** आपका पाइन्ट आफ ऑर्डर क्या है ?

**श्री रामानन्द यादव (बिहार) :** श्रीमन्, मेरा सजेण्ड यह है कि श्री शिव चन्द्र झा और श्री रामेश्वर सिंह को हाउस के वाइस-चेयरमैन के पैनल पर रख दिया जाय... (व्यवधान) आप पहले मेरी बात सुन लीजिए। मेरा कहना यह है कि इनको वाइस-चेयरमैन के पैनल पर रख दिया जाये ताकि इनको वहाँ बैठने का मौका मिल जाय... (व्यवधान)

**श्री उपसभापति :** आपका पाइन्ट आफ ऑर्डर क्या है ?

**श्री शिव चन्द्र झा :** श्रीमन्, आप पहले ही नाक-भौं क्यों सिकोड़ रहे हैं... (व्यवधान)। यह बहुत ही गम्भीर मामला है। सारा देश इससे चिन्तित है। दियागो गाणिया में... (व्यवधान)।

**श्री उपसभापति :** यह कोई पाइन्ट आफ ऑर्डर नहीं है।

Let it not go on record. Diego Garcia is not the point of order here. This will not go on record. Yes, Mr. Yadav.

(श्री शिव चन्द्र झा दोल रहे।)

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** This is not a point of order. This will not go on record. Diego Garcia, we are not concerned with at present. It is not before the House. स वक्त यह

विषय सदन के सामने नहीं है, इसलिए इस पर कोई बहस नहीं हो सकती है। ऐसे प्रश्नों को उठाने का अलग से दूसरा तरीका है... (व्यवधान)।

श्री शिव चन्द्र झा : मैंने इस विषय पर स्पेशल मेशन का नोटिस दिया है... (व्यवधान) ।

श्री उपसभापति : ठीक है, आपने दिया होगा, लेकिन वह मंजूर नहीं किया गया है ।

श्री शिव चन्द्र झा : मैं इसके विरोध में वाक-आउट करता हूँ ।

(At this stage, the hon. Member left the Chamber)

श्री रामानन्द यादव : उपसभापति जी, मैं कल रेलवे वजट पर बोल रहा था और उसका समर्थन कर रहा था । हमारे देश में प्रमुख ट्रांसपोर्ट के साधन एक तो रेलवेज हैं और दूसरे ट्रक्स हैं । यह कहा जाता है कि ट्रक्स और रेलवेज में सामंजस्य नहीं है । इन दोनों ट्रांसपोर्ट के साधनों के संबंध में एक पांडे कमेटी बनी थी । उस पांडे कमेटी ने कुछ सुझाव दिये थे । उन सुझावों में यह बात भी कही गई थी कि जो लॉग डिस्टेंस का गुड्स है वह तो ट्रक से जाता है और जो शोर्ट डिस्टेंस का गुड्स है वह रेलवेज से जाता है और उसका नतीजा यह होता है कि फ्रैट में अधिक पैसा नहीं मिलता है । ऐसी हालत में मैं सरकार से जानना चाहता हूँ कि पांडे कमेटी की जो रिपोर्ट है उसको इम्प्लीमेंट करने के लिए आप क्या कार्यवाही कर रहे हैं ? सरकार कहती है कि बैगनों की कमी के कारण माल को एक जगह से दूसरी जगह ले जाने में कठिनाई होती है । यह बात सही है । हमारे पास जो बैगन्स हैं वे पुराने हो गये हैं । माल ढाने के लिए जिस मात्रा में बैगनों की जरूरत होती है उतनी मात्रा में बैगन्स का निर्माण नहीं हो पाया है । जैसा मैंने कहा, बहुत से बैगन्स पुराने हो गये हैं । एक ही कारखाना दक्षिण भारत में बैगन्स बनाने का शुरू हुआ है । मैं सरकार से यह अनुरोध करता हूँ कि बैगन्स का मैनुफैक्चर करने के लिए जल्दी से जल्दी एक कारखाना पूर्वांचल में शुरू करे ताकि इस

समस्या को हल किया जा सके । सुनने में यह आया है कि जो स्कैप बैगन्स हैं, जो पुराने हो गये हैं, जिनका कोई उपयोग नहीं है और जिनका अम्बार लगा हुआ है, उनका नीलाम होने वाला है । यह भी सुनते हैं कि यह करोड़ों-करोड़ रुपयों का स्कैप होगा और इसके लिए ठेकेदार खोजा जा रहा है । इसमें घोटाले की भी बात है । मैं यह कहना चाहता हूँ कि जिन वक्त इस स्कैप को नीलाम किया जाय उस वक्त उस पर ध्यान दिया जाये और यह काम किसी एजेंसी को दिया जाये । जो संस्थाएं आइरन को गलाने का काम करती हैं, जो फाउंड्रीज हैं, उनको यह काम सौंपा जाये । यह सुनने में आ रहा है कि डिपार्टमेंट के लोग किसी ठेकेदार की खोज में हैं और इसका आक्शन होने वाला है । मैं यह कहना चाहता हूँ कि सरकार को इस मामले पर निगरानी रखनी चाहिए ।

श्रीमन्, इस बात के साथ-साथ मैं यह कहना चाहता हूँ कि हमारे देश में जो बड़े-बड़े पूंजीपति हैं और जो अपने माल को एक जगह से दूसरी जगह भेजते हैं, वे जल्दी से अपने माल को बैगनों से खाली नहीं करते हैं क्योंकि उनके सामान का मार्किट में उचित पैसा नहीं मिलता है । इस तरह से बैगनों में काफी डिले होती है । मैं चाहता हूँ कि सरकार को उन पर अधिक जुर्माना लगाना चाहिए और उस रकम को वसूल करना चाहिए । समय घटा देना चाहिए ताकि वे जल्दी खाली करें नहीं तो उन पर जुर्माना करे या सामान का आक्शन कर दें । एक बात और भी है, करोड़ों रुपया बैगन्स के फ्रैट का इस देश के इंडस्ट्रियलिस्टों के पास पड़ा हुआ है । मैं सरकार से जानना चाहता हूँ कि सरकार का एरियर इन बड़े बड़े इंडस्ट्रियल हाउसेज के पास फ्रैट का कितना बाकी है । अगर बाकी है तो उसे वसूलने

[श्री रामानन्द यादव]

के लिये सरकार कौन मो व्ययस्था कर रही है, कितना वह बमून पाई है और कितना बाकी है ?

उपसभापति जी, रेलवे के डेवलपमेंट के काम के सम्बन्ध में मैं बात करना चाहता हूँ। रेलवे का डेवलपमेंट जिस रूप में होना चाहिए, नहीं हुआ। हमारा देश एक विशाल देश है लेकिन यहाँ आज तक केवल 61 हजार किलोमीटर रेल लाइन बन पाई है। इतने विशाल देश में इतनी कम लाइनें बनी हैं, यह रेलवे का डेवलपमेंट हुआ है। पहला काम तो यह करना चाहिए कि प्लानिंग कमिशन जो पैसा देता है, जो फंड अलॉट करता है तो जो आपके डिपार्टमेंट के हथ में प्रोजेक्ट्स हैं उनको आप खत्म करें और उसको खत्म करने के बाद ही दूसरा प्रोजेक्ट लें। ऐसा होता है कि अभी कोई प्रोजेक्ट खत्म नहीं हुआ तब तक दूसरा शुरू कर देते हैं। उपसभापति जी, इसलिये मैं सरकार से चाहूंगा कि वह इस बात की घोषणा करे कि जो भी प्रोजेक्ट, चाहे वह कन्वर्जन का हो, रिन्यूवल का हो, डेवलपमेंट का हो, जो हाथ में है, जिस पर काम चलता हो उसको खत्म करने के बाद दूसरा नया प्रोग्राम लिया जाये। उपसभापति जी, अभी 5 हजार किलोमीटर रेलवे लाइन्स रिन्यूवल के लायक हो गई है। मैं चाहता हूँ जल्दी से जल्दी उसका रिन्यूवल होता चाहिए। कन्वर्जन के सम्बन्ध में मीटर गेज को ब्राड गेज में करने की मांग चारों तरफ से आती है। लेकिन मैं कहना चाहता हूँ कि मीटर गेज के साथ भी रेलवे की एफ़ीसियेंसी ज्यादा बढ़ाई जा सकती है। आज जापान में कन्वर्जन का काम स्टाप है। वहाँ पर अधिकांशतः मीटर गेज है, ब्राड गेज नहीं है। मैं सरकार से चाहूंगा कि वह मीटर गेज के कन्वर्जन का मतलब यह न लगा कि वर रेलवे लाइन को मीटर गेज

से ब्राड गेज में बदल दें। जितना पैसा है उसको ध्यान में रखकर ब्राड गेज लाइन में बदलें और साथ ही साथ जो इस तरह की लाइनें हैं उसकी कैपेसिटी को बढ़ाकर, उसकी माल ढोने की क्षमता को बढ़ाकर, उसकी स्पीड को बढ़ाकर और उसको और मजबूत करके भी हम अधिक माल को ढो सकते हैं और अधिक से अधिक पैसेंजर को सुविधा दे सकते हैं। इस तरह हम अधिक गाड़ियाँ चला सकते हैं, इसलिये सरकार को यह करना चाहिए।

उपसभापति जी, रेलवे एक ऐसा विभाग है जो सबसे अधिक लोगों को नौकरी देता है और उसकी नौकरी देने की सबसे अधिक क्षमता भी है। इसके लिये यह आवश्यक है कि डेवलपमेंट का काम ठीक से हो। एक किलोमीटर रेलवे लाइन बनाने में एक हजार आदमियों को इम्प्लाइमेंट मिलता है। अगर सरकार अन-एम्प्लाइमेंट को हल करना चाहती है तो उसे न्यू कन्स्ट्रक्शन आफ रेलवे लाइन का काम दृढ़ता से शुरू करना चाहिए ताकि अधिक से अधिक लोगों को इम्प्लायमेंट दिया जा सके। ब्रिटिश जमाने में जिस समय की अधिकांश रेलवे लाइनें बनी हुई हैं, उस समय उनका यह कायदा था और उनका मेन कन्सीडरेशन कच्चे माल को पोर्ट तक ले जा कर विदेशों को भेजना था। इसलिये जहाँ कच्चा माल उपलब्ध था वहाँ और पोर्ट के बीच रेल लाइन बनती थी। और जगह रेलवे बनाने में भी उनका यही कन्सीडरेशन होता था। परन्तु आज हमारे सामने दूसरा उद्देश्य भी है। बहुत से पिछड़े इलाके हैं, कार्मिशियल सेन्टर्स हैं, हिली प्लेसेज हैं, कुछ ऐसी जगहें हैं जहाँ लोगों ने रेल देखी नहीं है उस तरफ भी ध्यान दिया जाना चाहिए। ऐसी जगहें जहाँ पर पोर्ट हैं, जो कार्मिशियल हैं,

इंडस्ट्रियल एरियाज हैं, जहां मिनरल्स हैं, ऐसे स्थानों पर रेल को प्राथमिकता दी जानी चाहिए।

उपसभापति जी, माइनाइजेशन का काम सरकार को रेलवे के संबंध में शुरू करना चाहिए। आज हमारे देश में तीन तरह के इंजन हैं। एक इंजन स्टीम इंजन है, जिनकी संख्या 9 हजार के करीब है। एक डीजल इंजन है जिसकी संख्या 1900 है और तीसरा जो इलेक्ट्रिसिटी इंजन है उनकी संख्या 800 है, एक हजार से कम है। जो आज प्राबलम है कि डीजल नहीं मिलता, गाड़ियां कम हैं, इसको ध्यान में रखते हुए रेल के जो पुराने स्टीम इंजन हैं उनको रीप्लेस करना चाहिए और इलेक्ट्रिसिटी के द्वारा रेलों को चलाने की व्यवस्था होनी चाहिए। यदि इंजन खरीदे जाएं या बनाए जाएं तो बिजली से चलने वाले इंजनों का अधिक निर्माण होना चाहिए। बाहर से मंगाए जाएं तो भी दूसरे टाइप के होने चाहिए। डीजल इंजन का जहां तक सम्बन्ध है आजकल डीजल की कमी है और जो भी भंडार है वे भी सूखते जा रहे हैं। रेलवे के अपने केपिटिव पावर हाउसेज होने चाहिए जहां से यह बिजली ले सकें। एक और बात मैं सरकार से यह कहना चाहता हूं कि बहुत से लोकोमोटिव आपने बाहर से मंगाए हैं। लेकिन सरकार ने कभी यह नहीं सोचा कि आज से 20, 30 या 40 वर्ष पहले जो इंजन मंगाए गए थे वे कारखाने बन्द हो जाएंगे। जिस देश में यह बने हैं, उन देशों में भी इनके मशीनरी के स्पेयर पार्ट्स नहीं मिलेंगे। आज जो कलकत्ता, बम्बई में सबअरबन एरियाज में जो गाड़ियां चलती हैं उनके स्पेयर पार्ट्स न मिलने के कारण वहां पर गड़बड़ी होती है। सरकार को चाहिए कि अपने यहां स्पेयर पार्ट्स बनाने के लिए कारखाने बनाए और इम्पोर्ट करने

से पहले इस बात को भी सोचना चाहिए कि आगे चल कर के यह कारखाना जहां से इंजन मंगाए गए हैं वहां बन्द हो सकते हैं इसलिए इस बात का भी ध्यान रखना चाहिए। दूसरे देशों में वहां पर नये नये इजाद होते हैं, नये नये तरीके अपनाये जाते हैं उस हालत में स्पेयर पार्ट्स नहीं मिलेंगे। इसलिए सरकार को यह भी सोचना चाहिए कि जो स्पेयर पार्ट्स हम यहां बनायेंगे वे इन इंजनों में फिट हो सकेंगे या नहीं, चल सकेंगे या नहीं। इसलिए मेरा कहना यह है कि सरकार को बाहर से दूसरे देशों से इंजन मंगाने समय इन सभी बातों पर पहले विचार कर लेना चाहिए।

जहां तक भाड़े का सम्बन्ध है, बजट में यह प्रावधान है कि 150 किलोमीटर तक एग्जम्प्ट कर दिया गया है। अब इससे किस को फायदा होगा? जो शहर के लोग हैं उन्हीं को ही इससे फायदा होगा। जो शहरी इलाकों में रहते हैं अधिकांश उन लोगों को लाभ होगा। जो छूट आपने दी है उससे देहात में रहने वालों को तथा किसानों को फायदा नहीं होगा। जो शहरों में रहते हैं, डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर्स में रहते हैं उन को फायदा होगा। तो सरकार को इस बात को भी सोचना चाहिए कि उस क्लास को हम फायदा पहुंचावें जिसकी संख्या अधिक से अधिक देहातों में है। मैं मांग करूंगा कि आपको फर्स्ट क्लास को अबोलिश कर देना चाहिए। लॉग डिस्टेंस ट्रेन्स में फर्स्ट क्लास की अमेनीटीज दे कर सेकेंड क्लास किराया लेना चाहिए तो अच्छा होगा क्योंकि हमारा समाजवादी देश होने ज रहा है। हम उसी तरफ कदम बढ़ा रहे हैं। बराबरी हमारा सिद्धान्त है। हमारे स्टेट सोशललिस्ट स्टेट कैसे होगी, कैसे लो महसूस करेंगे कि यह समाजवादी राज है? जब देहात के लोग, गरीब लोग फाय

[श्री रामानन्द यादव]

क्लास को देखते हैं तो उनके दिल में जलन होती है कि हम फर्स्ट क्लास में तो तीन आदमी बैठे हैं और सेकेंड क्लास में पचासों आदमी बैठे हुए हैं, छत पर बैठे हैं। उनके अन्दर इस तरह से जलन होती है। कम से कम इस भावना को कम करने के लिए, देश में एकरूपता लाने के लिए आपको फर्स्ट क्लास को अबोलिश करना चाहिए। आप सेकेंड क्लास ही चलाइये, सेकेंड क्लास के फेयर लेकर फर्स्ट क्लास की अमेनीटीज देनी चाहिए। लांग डिस्टेंस ट्रेस चलाने की आवश्यकता है। इसमें हमारे देश की एकता मजबूत हो सकती है। सरकार के सामने एक प्रोजेक्ट भी था कि जम्मू-तवी से कन्या-कुमारी तक अनेक राज्यों से पास होती हुई रेल जाएगी। इसी तरह से एक छोर से दूसरे छोर तक देश के इंटीग्रेशन के लिए, एकरूपता को बनाये रखने के लिए लोगों के आवागमन के लिए जरूरी है कि लांग डिस्टेंस ट्रेस चलाई जाएं। आज पैसेजर्स की अमेनीटीज क्या है? आप चाहे फर्स्ट क्लास में चले जाइये या सेकेंड क्लास में चले जाइये। वहां पर पानी नहीं है, लाइट नहीं है, फैन नहीं है, पाखाना गन्दा पड़ा हुआ है। गाड़ी में सफाई करने वाला फोई नहीं है, देखने वाला नहीं है। स्थिति यह है कि आज रेलें हर जगह रोकी जाती हैं। टाइम पर नहीं चलतीं। कितनी कोशिश हुई रेलों को टाइम पर चलाने के लिए लेकिन नहीं चला सके। मैं चाहूंगा जब हमारी सोशललिस्ट स्टेट है, वेलफेयर स्टेट है, लाखों-लाख लोग प्रति दिन चलते हैं, उनकी अमेनीटीज की तरफ भी सरकार को ध्यान देना चाहिए लेकिन सरकार ध्यान नहीं देती है। उनकी अमेनीटीज बढ़ाने की कोशिश होनी चाहिए। आप किसी देहात के स्टेशन पर चले जाइये। वहां पर वेटिंग रूम भी नहीं मिलता। स्टेशन मास्टर ताला लगा कर

घर चले गए हैं। कोई बैठने की जगह नहीं है। वेटिंग रूम अगर कोई है तो वहां भी वही हालत है। पीने को पानी नहीं है, पम्प सूखा पड़ा है। कुंआं यदि कोई है तो बहुत दूर है। इसलिए परेशानी हो जाती है। अब मैं सरकार से चाहूंगा कि अधिक से अधिक लोगों को फैसिलिटी दे, अमेनीटीज दे ताकि जब फेयर बढ़ायें हैं तो अमेनीटीज भी मिलनी चाहिए पैसेंजर को।

उपसभापति महोदय, अब मैं थोड़ा कंटेरिंग के संबंध में सरकार से बात करना चाहता हूं। उपसभापति महोदय, कंटेरिंग में बड़ा गोलमाल हो रहा है। आपको याद होगा मैंने कहा था—जब पंडित कमला पति त्रिपाठी जी रेल मिनिस्टर थे—इस सदन में कि प्राइवेट कन्ट्रैक्टर्स को हटाईये। सब राटन खाना देते हैं लोग परेशान हो जाते हैं, बीमार हो जाते हैं, हैज के शिकार हो जाते हैं, समय पर देते नहीं हैं, उल्टा मारपीट करने को तैयार रहते हैं क्योंकि उनके पीछे बैकिंग रहती है, फोर्स रहती है और पंडित जी ने आश्वासन दिया था कि मैं जो प्राइवेट कन्ट्रैक्टर्स हैं अभी रखूंगा और धीरे-धीरे जब उनका टर्म हटता जायेगा तो उनको हटाकर मैं डिपार्टमेंटल करूंगा या कोआपरेटिक्स को दे दूंगा। यह उन्होंने आश्वासन दिया था और उस आश्वासन का पालन करते रहे थे। लेकिन न मालूम क्या कारण है? यह हमारा समाजवादी देश है हम चाहते हैं कि प्राइवेट मोनोपोली न हो, प्राइवेट लोगों के हाथों में ये सब चीजें न जायें, इसलिए न जायें कि किसी को हम अधिक से अधिक धनिक बनाना नहीं चाहते हैं। आज स्थिति यह है कि पटना से महेन्द्रघाट और महेन्द्रघाट से पहलेजाघाट तक जाने वाले स्टीमर हैं, हजूर चार स्टीमर चलते थे अप एण्ड डाउन उस पर उस कंटेरिंग

का डिपार्टमेंट था, उस पर सैकड़ों लोग जीते थे आज उसको हटा कर इस मंत्रिमंडल ने एक प्राइवेट आदमी को दे दिया जिसके खिलाफ एलीगेशन थे। यह डिपार्टमेंटल चल रहा था, 10 हजार रुपये प्रति महीने फायदा था लेकिन रेलवे विभाग ने, अभी ये जो मंत्री महोदय बैठे हुए हैं, इनकी रिजीम की मैं बात करता हूं कि केदार पांडे जी जब से आये हैं इस बीच मैं आज थोड़े दिन हुए इस कैटरिंग को...

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सी० के० जाफर शरीफ) : माफ कीजिए हमने नहीं किया।

श्री रामानन्द यादव : आपने नहीं किया... (व्यवधान) तो प्राइवेट कैटरिंग को प्राइवेट आदमी को दे दिया गया है और सैकड़ों मजदूर बेकार हो गये हैं, रोते हैं। मुझे याद है यहां आकर एक मजदूर जिसने पहले अन्शन किया था, वह मर गया। तो आज उस केन्टीन को प्राइवेट आदमी को दे दिया गया। ये सुरेन्द्र प्रसाद तिवारी या कौन थे। उससे सरकार को 10 हजार रुपये प्रति माह का फायदा था। जयंती जनता जो मुजफ्फपुर से दिल्ली आती है उसका भी किसी दूसरे आदमी को दिया गया, यही नहीं एटी मेल जो लखनऊ से गोहाटी तक जाती है उसे भी किसी प्राइवेट को दे दिया गया। यही नहीं गोमती एक्सप्रेस जो लखनऊ जाती है उसको प्राइवेट आदमी को—जो पहले डिपार्टमेंटल था, देने के लिए फाइल रन कर रही है, मेरे पास फहरिस्त है...

श्री महेन्द्र मोहन मिश्र (बिहार) : इन्होंने इसपर काफी रिसर्च किया है।

श्री रामानन्द यादव : मेरे पास फहरिस्त है कि प्राइवेट लोगों को दिया गया। मैं बराबर कहता हूं कि प्राइवेट लोगों को

न दिया जाय क्योंकि वे खाना ठीक नहीं देते हैं, ठीक से सर्विस नहीं करते हैं, अधिक चार्ज करते हैं, परेशानियां बढ़ती हैं। तिनसुकिया को भी दे दिया गया। आये थे हरिभजन को ओटन लगे कपास...

श्री उपसभापति : तिनसुकिया में पहले ही था।

श्री रामानन्द यादव : आये थे हरिभजन को, ओटन लगे कपास हम तो आये थे रेलवे में समाजवादी व्यवस्था कायम करने के लिए। पंडित जी ने आश्वासन दिया था तो उसको निन्दाहा लेकिन हमारे मंत्री जी जिन्होंने चार्ज लिया है वे धड़ल्ले से प्राइवेट लोगों को दे रहे हैं। श्रीमती इंदिरा गांधी का सुझाव है कि हम एक समाजवादी देश हैं हम प्राइवेट पूजा को अधिक बढ़ने की सुविधा प्रदान नहीं करेंगे। लेकिन हम देख रहे हैं... (व्यवधान)

श्री नागेश्वर प्रसाद शाहों (उत्तर प्रदेश) मैं समर्थन कर रहा हूं, रामानन्द यादव जी जो कह रहे हैं। आपकी बात सही है, डिपार्टमेंटल कैटरिंग तोड़ कर इंडिविजुअल को दी जा रही है।

श्री रामानन्द यादव : आप बठिये, क्यों मेरा समय खा रहे हैं। यह जो कैटरिंग दी जा रही है इनकी छानबीन होनी चाहिए और छानबीन बड़े अच्छे ढंग से होनी चाहिए। स्टाप इट फार एवर। आप सुन कर ताज्जुब करेंगे एक दूध बेचने वाली उत्पादक समिति थी कोआपरेटिव की, वह बरौनी में थी; वह दूध सप्लाई करती थी, रेलवे स्टेशन को लेकिन वह उससे छीन कर जो गवर्नमेंट का ग्रन्डरटेकिंग है उसको दे दिया गया। यह दूध उत्पादक सहयोग समिति कम रेट पर दूध सप्लाई करती थी और जो गवर्नमेंट की ग्रन्डर टेकिंग है दूध की वह दूध इनको दुग्गे

[श्री रामानन्द यादव]

रेट पर सप्लाई कर रही है। अनेकों रिजर्वेशन तक दिये गये थे लेकिन किसी ने सुना नहीं। अब मैं रिजर्वेशन की बात करना चाहता हूँ। आज सदन के लोगों को रिजर्वेशन मिल जाता है लेकिन साधारण लोगों को रिजर्वेशन नहीं मिल पाता है। हम लोगों से सुबह से शाम तक दस्तखत करवाते हैं यहाँ क्योंकि यहाँ कोई गड़बड़ नहीं है। हम लोगों के जो रिजर्वेशन आफिसिज हैं—यहाँ पर रिजर्वेशन सब को मिल जाता है। यहाँ पर किसी के साथ अन्याय नहीं होता है, पैसा नहीं मांगते। लेकिन बाहर चले जाइये बिना सौ-पचास दिये यदि रिजर्वेशन करा भी लें तो भी कहेंगे कि रिजर्वेशन तो है ही नहीं। आप तो वेंटिंग लिस्ट पर हैं और जब तक पैसा नहीं देंगे रिजर्वेशन नहीं मिलेगा और जो सीटें खाली जाती हैं दिल्ली से—संपोज कीजिए चटना के लिए, लखनऊ के लिए, उस पर गैर कानूनी ढंग से जो इन्चार्ज है, लोगों को बिठा कर ले जाता है और पैसा लेता है।

रेलवे विभाग में कुली लोग पोर्टर्स जो काम करते हैं उनकी हालत बड़ी दयनीय है। एम्पलायीज के लिए तो सब लोग बोल लेते हैं उनकी सुख सुविधा की बात करते हैं लेकिन जो हमारा और आपका सामान लेकर रेलवे स्टेशन पर एक जगह से दूसरी जगह डिब्बे में पहुँचाता है, उसकी दयनीय हालत है और उस पर बहुत कम लोग बोलते हैं। मेडिकल व्यवस्था का उसे कोई सहारा नहीं है और रहने के लिए कोई स्थान नहीं है। जाड़ों में भी वहाँ पतला लाल कपड़ा और गर्मियों में भी वही पहन कर जाना पड़ता है और जो उसके लिए सुविधाएँ होनी चाहिए वह उसे नहीं मिलतीं।

कुछ डिपार्टमेंटल केटरिंग हैं, उसमें काम करने वाले जो बैरे हैं, सरकार ने आश्वासन दिया था कि जो रेलवे डिपार्टमेंट में काम करने वाले बैरे हैं, इनको हम परमानेंट कर देंगे, इनको वर्दी देंगे लेकिन उसको भी निभाया नहीं। मैं चाहूँगा कि बैरे जो है, उस केटरिंग में जो डिपार्टमेंटली रन किये जा रहे हैं, या नान-डिपार्टमेंटली जो चलाए जायेंगे, उनके लिए भी एक समान वर्दी और एक समान तनख्वाह का और एक समान और सुविधाओं का प्रबन्ध सरकार की तरफ से, रेलवे विभाग की तरफ से करना चाहिए।

रेलवे का रिस्कूमेंट बहुत दिनों से बन्द है। मैं सरकार से चाहूँगा कि रेलवे रिस्कूमेंट जो बंद किया है, उसको हटा दें; क्योंकि अनएम्पलाइमेंट बढ़ती जा रही है, सुरमा जैसे बढ़ती जा रही है। आपने जो बंद लगाया हुआ है, उसको हटा दें और अधिक से अधिक लोगों को रिस्कू कीजिए ताकि यह अनएम्पलायड की जो आर्मी बढ़ रही है, उसकी संख्या घट जाए। मुझे याद है कि जब माननीय केदार पांडे जी ने बोर्ड का रिक्स्टीट्यूशन किया था, तो उन्होंने कहा था कि मैं किसी आफिसर को एक्सटेंशन नहीं दूँगा। मैं पूछना चाहता हूँ कि क्या कारण है कि मि० बगोल जो पूर्वोत्तर, एन०ई० मुजफ्फरपुर में रेलवे पब्लिक सर्विस कमिशन के चेयरमैन हैं, जिनके खिलाफ इतनी शिकायत है—पेरे घर पर एक आदमी सोया है जिसने तीस हजार रुपया पाँच आदमियों के लिए दिया। वे क्वालीफाई कर गये थे योग्य थे और जब तक उससे पाँच-पाँच हजार एक आदमी के लिए नहीं लिया तब तक वह बहाली नहीं की, जबकि उन्होंने रिटन में, साक्षात्कार में, सब में क्वालीफाई किया था—और उस आदमी को एक्सटेंशन दे दिया। यह क्या हो रहा है, हमारी समझ में नहीं आता। यह पालिसी भारत सरकार की है, यह पालिसी स्टेट गवर्नमेंट्स की भी है कि किसी भी बड़े आफसर को एक्सटेंशन नहीं मिलेगी। एक्सटेंशन

की सीमा होती है। लेकिन यहां कल सर्विस में रिटायर करने वाले को तो आपने रेलवे बोर्ड का चैयरमैन बना दिया और छः महीने के बाद वे रिटायर होंगे, तो आपको रिटायर करना ही होगा, नहीं तो हम हंगामा करेंगे। मैं पूछना चाहूंगा कि क्या कारण है आपने मि० बगोल को, जिसके खिलाफ चारों तरफ इतनी शिकायतें हैं, एकसेटेशन दे दिया, क्यों दिया ? ऐसे आदमी को एकसेटेशन नहीं मिलना चाहिए था।

अब पुराना जो हमारा रेलवे का एक्ट है . . .

**श्री उपसभापति :** अब समाप्त करिए, बहुत हो गया . . .

**श्री रामानन्द यादव :** पुराना जो एक्ट है, उसमें तरमीम होनी चाहिए। अभी भी इस देश में दम-बारह प्राइवेट रेलवेज हैं जिनको प्राइवेटली लोग रन करते हैं। आप उन सबों को हटा दीजिए या नेशनलाइज कर दीजिए। हमारे यहां इस्लामपुर, फतवा की रेलवे लाइनें हैं जो लोगों को बड़ा ही कष्ट देती हैं। ये मोनोपोलीज की लाइनें हैं। इन्हें आप नेशनलाइज कर दें, आप की आमदनी बढ़ेगी।

उपसभापति जी, रेलवे में बहुत से कैजुअल लेबरर्स हैं। पण्डित जी धीरे-धीरे यह व्यवस्था कर रहे थे और आप भी व्यवस्था कर रहे हैं कि कैजुअल लेबरर्स को परमानेंट कर दें। हम लोग पूछते थे तो आप लोग बराबर कहते थे कि परमानेंट कर देंगे। आप कैजुअल लेबरर्स को जल्द से जल्द परमानेंट कीजिये। परम्परा रही है कि रिटायरमेंट (व्यवधान)

SHRI HARI SHANKAR BHABHRA (Rajasthan): Minister is directing him; that is objectionable.

**श्री रामानन्द यादव :** उपसभापति जी, पिछले जमाने में रेलवे के पासेज का कुछ कोटा होता था। जो उन को दिये जाते थे जो सोशल वर्कर थे, जो रिलीफ से

एसोसिएटेड थे। उस के लिए कुछ प्रिजिस्ड थे कि ऐसे आदमियों को रेलवे के पास देंगे जिस से वे एक जगह से दूसरी जगह जा सकेंगे और समाज की सेवा कर सकेंगे। अब बड़ी धाधली हो रही है। मंत्री जी किस क्राइटेरिया पर पास इशू कर रहे हैं इस के सम्बन्ध में हम लोगों को बताइये

What are the norms, conditions and terms on which you are issuing the Passes like anything? You want to create a scandal there. इसलिए मैं चाहूंगा कि रेलवे केनासेज के सम्बन्ध में नीति की घोषणा हो जानी चाहिए कि रेलवे के पास उस आदमी को देंगे जो ये-ये कन्डीशन पूरा करेगा, इसलिए नहीं कि मैं रेलवे मिनिस्टर हूं जिस को चाहूं पास इशू कर दूं। जो समाज की सेवा करता है . . .

**श्री महेन्द्र मोहन मिश्र :** सनाज सेवी को मिलना चाहिए।

**श्री रामानन्द यादव :** यही तो मैं कह रहा हूं।

**श्री महेन्द्र मोहन मिश्र :** समाजसेवी को मिल रहा है।

SHRI HAREKRUSHNA MALLICK (Orissa): Sir, ... (Interruptions)

**श्री रामानन्द यादव :** अरे, हनुमान बैठो।

**श्री उपसभापति :** आप दो मिनट में खत्म करिये।

**श्री रामानन्द यादव :** अभी रेलवे बोर्ड के चैयरमैन ने नयी बात की है। जो रेलवे का स्लीपर, सीमेंट, ईंट, पत्थर डेवलपमेंट के काम के लिए एक जगह से दूसरी जगह जायेगा और जो उसका भाड़ा होगा उसको उन्होंने जनरल रेवेन्यू में शामिल कर दिया है। यह किसी



[श्री रामानन्द यादव]

तरह से आंफड़ों को इन्फ्लेट करने के लिए किया जा रहा है : जैसा कि मैंने आपको बताया मुइस के ढोने में इम्प्रूवमेंट हुआ है तो ढोने में रेलवे का जो सामान ढोया जाता है, उसको भी जोड़ दिया।

उपसभापति जी, यह हेन्डीकेप का इयर है। चाहिए, तो सरकार को था कि जो बच्चे हैं सात वर्ष तक के, पांच वर्ष तक के . . . आप लोग बच्चे पैदा कर देती हैं, आप बताइये।

श्री उपसभापति : आप ने पैदा नहीं किये, आप नहीं जानते हैं।

श्री रामानन्द यादव : रेलवे में बच्चों के लिए कुछ छूट मिलती है, फेयर नहीं लगता है।

SHRIMATI MONIKA DAS (Karnataka): He is unmarried; that is why, he is asking.

श्री महेन्द्र मोहन मिश्र : क्या कह रहे हैं ?

श्री उपसभापति : बच्चा तो पैदा नहीं किया, दूसरों से पूछ रहे हैं।

श्री रामानन्द यादव : मैं आप से यह कह रहा था कि बच्चे और हेन्डीकेप पर फेयर नहीं लगना चाहिए। यह वर्ल्ड हेन्डीकेप इयर मनाया जा रहा है। कम से कम यह एनाउन्स कर दीजिये कि इन्टरनेशनल हेन्डीकेप इयर में बच्चों के लिए, लंगड़े, लूलों को, बहरों को, अन्धों को आप रेल पर फ्री कर देंगे या कुछ कन्सेशन देंगे।

उपसभापति जी, एक बात . . .

श्री उपसभापति : अब समाप्त करिये।

श्री रामानन्द यादव : आज तक यह हमारा समाजवादी देश है। हमारा प्रोग्राम भी उसी तरह का है। प्राइम मिनिस्टर जिस सीढ़ी से जाती हैं उस सीढ़ी से सब लोग जाते हैं सेक्रेटेरियट में जहां वह बैठती हैं लेकिन मुनने में आया है कि जिस गेट से रेल मंत्री जी जाते हैं उसको बी० आई० पी० कर दिया गया है। पहले वह पांच मंजिल तक जाती थी, लेकिन अब दो मंजिल तक ही रह गयी है इसलिये कि रेल मंत्री जी वहां बैठते हैं। मैं यह लिफ्ट की बात कर रहा हूं। मुझे याद है अखबारों में निकला था कि टाटा जब एयर इंडिया के चेयरमैन थे तो वह भी लिफ्ट से जाते थे और उसी से जाते थे जिस से दूसरे कर्मचारी जाते थे। अगर उस के आगे क्या बना हुआ रहता था तो वे खड़े रहते थे और जो इंप्लाइज होते थे वे कहते थे कि आप पहले चले जाइये तो वे कभी लाइन में आगे नहीं जाते थे। लेकिन यहां क्या हो रहा है कि लिफ्ट बजाय पांच मंजिल के अब दो ही मंजिल तक जाने लगी है। पहले सब उस का उपभोग करते थे, लेकिन अब . . .

एक माननीय सदस्य : मिश्रोरिटी का मामला है।

श्री सी० के० जाफर शरीफ : आप कह रहे हैं कि मुनने में आया है। आप ने देखा तो नहीं है?

श्री रामानन्द यादव : यह हुआ है।

श्री उपसभापति : पहले से ही रहा होगा नया नहीं है।

श्री रामानन्द यादव : लेकिन अब नहीं जाती है।

श्री महेन्द्र मोहन मिश्र : आप विरोधियों को मसाला दे रहे हैं।

**श्री रामानन्द यादव :** रेलवे में पिलफरेज बहुत होता है और उस की वजह से रेलवेज को ह्यूज कंपेंसेशन देना पड़ता है जिस का माल ले कर वह जाती है उस को तो मैं सरकार से चाहूंगा कि वह बताये कि कितने करोड़ रुपया कंपेंसेशन का उस को देना पड़ा है पिछले साल में और दूसरे यह कि इस पिलफरेज को रोकने के लिये सरकार ने क्या किया है ? इस की क्या वजह है ? सुगमसंवाय है या ऐसी ही दूसरी जगह हैं जहां कि यह पिलफरेज बहुत होता है । इस लिये मैं जानना चाहूंगा कि कितने करोड़ रुपयों का पिलफरेज हुआ है और आप को उस के लिये कितना कंपेंसेशन व्यापारियों को देना पड़ा जिन का माल चोरी चना गया है ।

लास्ट में मैं दो निवेदन और करना चाहता हूं । रेलवेज में बोनास के सिस्टम को आप ने इंटीग्रिटीस किया है लेकिन रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स को इस से अलग कर दिया है । रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स के लोग बहुत अच्छा काम करने हैं और मैं देखता हूं कि बरसात में कपड़ा पहन कर राइफल ले कर बिना टार्च के रेलवे लाइन को प्रोटेक्ट करते हैं । उन की बड़ी यूजफुल सर्विसेज हैं और उन को मैं इस स्थिति में आप को रखना चाहिए ।

लास्ट में बिहार एक बड़ा स्टेट है । छोटे-छोटे स्टेट्स में भी दो-दो, तीन-तीन जोनल आफिस हैं, लेकिन हमारे यहां तो काफी लाइनें भी हैं और नयी लाइनें बनने जा रही हैं । मैं चाहता हूं कि सरकार इस बात पर विचार करे कि बिहार में भी जोनल आफिस हों । **(व्यवधान)** यह जोनल आफिस बिहार में जरूर होने चाहिए । मैं अंत में सरकार से निवेदन कहूंगा कि बिना किसी जांच पड़ताल के बिना कोई कमीशन

बिठाये रेलवे का जो सिस्टम है जो उस के तौर तरीके हैं ऐज ओल्ड, उन को आप न तोड़ें । आप एक कमीशन बिठा कर रेलवे की वर्किंग के संबंध में जांच करें कि कैसे उस में सुधार हो सकता है, उस के बाद कुछ करें कि एडवाइस में जो चाहें कर दीजिए । कोई एक सिस्टम चला आ रहा है उस को तोड़ने के लिये जो चाहे कर दीजिए ऐसा नहीं होना चाहिए । यू फर्स्ट इस्टैबलिश ए कमीशन । पहले कमीशन का निर्माण कीजिए जो रेल की होल वर्किंग को फ्राम ए टु जैड जांच करे और वह जो रिक्मेंड करे उस के आधार पर आप निर्णय लें ।

गजियाबाद से हुजूर प्रति दिन लाखों आदमी मिटो ब्रिज हो कर आते हैं और जो नया ब्रिज बना है उस से नहीं आते और दो एक ट्रेन्स ही आती हैं और उन में लोग छतों पर बैठे रहते हैं । तो सरकार को चाहिए कि नये ब्रिज से रेलवे लाइन पर रेल चलाये ताकि लोगों को फायदा हो ।

इन शब्दों के साथ मैं इस बजट का समर्थन करता हूँ और जो मैंने सुझाव दिये हैं आशा है कि सरकार उन सुझावों पर विचार करेगी और कही भवती हो तो उस को सुधारने की कोशिश करेगी । इन शब्दों के साथ मैं इस बजट का समर्थन करता हूँ ।

**SHRI NARASINGHA PRASAD NANDA (Orissa):** Sir, this self righteous Railway Minister indirectly indicts his predecessor, which is an example of bad taste. It shows lack of grace. It is an act of impropriety, an act of indecency and it is setting a very unhealthy precedent, particularly, for a Cabinet form of Government. After all, if something happened during Shri Kamlapati Tripathi regime, it happened when the same Prime Minister was there, in who

[Shri Narasingha Prasad Nanda] Cabinet he was the Railway Minister. It was reported in the press that the present Railway Minister went to Shri Kamalapati Tripathi and apologised to him for what had been observed in his speech.

SHRI N. K. P. SALVE (Maharashtra): That is the misunderstanding you people have been creating.

SHRI NARASINGHA PRASAD NANDA: Mr. Salve, you will speak after me. Why are you trying to break my link... (Interruptions)

MR. DEPUTY CHAIRMAN: He is competent to reply.

SHRI NARASINGHA PRASAD NANDA: I would demand of the present Railway Minister to tender apology to his predecessor on the floor of this House. I think that would be a fair gesture, if he is not mean.

Sir, there can be absolutely no controversy on the question of the role of railways. As a matter of fact, it is the barometer of the nation's economic health, but speaking generally, without giving instances to prove this point for which there are innumerable such instances, I would submit very respectfully that the railway efficiency is on the lowest. I will prove it now from some of the figures. Sir, it will not be possible for me to congratulate this Railway Minister. After all, the State from which I come, has absolutely no share in the entire budget proposals of the present Railway Minister. I wrote a letter to his predecessor and he had replied to some of the points I had raised in the railway budget discussion while I was participating in the last budget on 18-6-1980. And he was good enough to write to me in detail about my State. I now quote the then Railway Minister:

"I find that Orissa is having a route length of 1948 kilometres out of the total route kilometreage of 60,777 kilometres on the Indian railways. The route kilometres per thousand square kilometres in Orissa is 12.5 as against the national

average of 18.48 and the route kilometres per lakh of population in Orissa is 8.88 against the national average of 11.09."

So, the then Railway Minister himself agreed with me that so far as railways are concerned, Orissa has not so far got a fair treatment. And he did promise to me that certain actions will be taken and are being taken. I will again quote from his letter:

"The preliminary engineering-cum-traffic survey for the rail link from Koraput to Salur/Parvatipuram/Rayagada (170 kms.) is being carried out by M/s. Rail India Technical and Economic Services and the survey is expected to be completed by September, 1980. A decision on the Talchar-Samberpur-Rupsa-Nagariposi, Koraput-Salur/Parvatipuram/Rayagada rail links will be taken after the survey reports are received and examined keeping in view the financial viability and availability of funds as well as clearance by the Planning Commission\*."

Sir, I have quoted this letter from Shri Kamalapati Tripathi just to prove that when we were just trying to attract the attention of the Minister of Railways, Kamalapatiji was sacked and a new Minister was inducted. And I find, Sir, in the entire budget proposals, there is absolutely no reference to any of these railway lines for which Kamalapatiji had promised that the surveys would be conducted or some action would be taken which would give us a ray of hope that the kilometrage in my State of Orissa would be increased from the present kilometrage. I mean at least he had raised the hope and expectation that if in my generation they would not be able to see this development, my grand-children would be able to see this development. That ray of hope was there at least. But Mr. Kedar Pande is more concerned with the development of a region from which he himself comes. I find, Sir, this

gentleman has a very narrow and parochial perspective of national development; he does not seem to have a national perspective. I am very sorry to say that such a man has been put in charge of the railways.

Having said this, I must make a few points so far as general working of Railways is concerned. After all, railways is a big affair and it is not possible to deal with all aspects of the matter. So, I will deal specifically only with a few points which I raised even in the last budget discussion. Here Shri Kamalapati Tripathi was courteous enough to write letters to me frequently. I had raised a point regarding finding out the rationale between the unit revenue and the input cost which is the basis of the entire budgeting process. Sir, I am not taking you through the entire budgeting process. I raised this question and on the basis of this, I had said that ours is one of the countries where the operating ratio is the largest. After that Kamalapati had asked me to write to him in detail giving him facts about the position in other countries. In fact, I wrote him a lengthy letter and after that he wrote to me like this:

"I am in receipt of your letter dated 10th July, 1980, about the high operating ratio in Indian railways. I am having the matter looked into and shall write to you again."

Sir, on this operating ratio, he did write to me a letter subsequently on August 20, 1980. He said:

"As you know, operating ratio is an index bringing out the ratio of total working expenses to gross traffic receipts. As such, any imbalance between these two factors will have its impact on the index derived therefrom i.e. operating ratio."

Then he goes on to say:

"As you know, the Rail Tariff Enquiry Committee's report is currently under examination in my Ministry."

Now, Sir, in 1980, the Rail Tariff Enquiry Committee's report was under examination by the Ministry. I have very carefully gone through the present speech of the Railway Minister. Absolutely there is no indication that any of these recommendations have been accepted. You will kindly find at page 24 that he has again reiterated the existence of the report of the Rail Tariff Enquiry Committee. He says that it has made so many recommendations; and

"the recommendations being of an integrated nature it is not possible to pick out a few for partial implementation."

What a plea he has taken for not implementing even some of those recommendations! And he says:

"In view of the nature and the large number of areas of working covered by the Committee's recommendation, it has not so far been possible to process to finality all the recommendations."

I am just making a comparison of his action and that of his predecessor. I do not know what impressed madam Prime Minister to pick up this gentleman as the Railway Minister of the country. But it is her prerogative. She has chosen this gentleman as the Railway Minister. I have nothing to say on that. In any case, the point I am making is this. I am afraid the present Railway Minister might not have gone through the recommendations of the Rail Tariff Enquiry Committee at all. Has he any time to go through them? Is he really a very serious person studying all these problems of the railways? Although I was assured by his predecessor that some serious exercise would be conducted by the Ministry on the operat-

[Shri Narasingha Prasad Nanda]  
ing ratio, I do not find any such exercise having been conducted although a valuable year has already passed.

I personally feel that so far as our railways are concerned, in the Budget Estimates of course he says that "from 91.1 per cent the operating ratio will now be 88.8 per cent." This is the Budget Estimates for 1981-82. When the Revised Estimates will come, it is the usual practice that it will exceed 91 per cent. Then he will explain to us, "The cost of the inputs has gone up, the price of diesel, coal etc. have increased. What could I do? Therefore I had to revise these estimates." His predecessor had promised to conduct serious exercise for revising the operating ratio so that more amount is available to feed back for developmental purposes. This Budget does not reveal that basic purpose. These proposals do not reveal any such serious approach on the part of the Railway Minister in that direction.

Sir, another point which I made in my last speech on the Railway Budget was regarding the passenger amenities. This point had not been raised earlier by any Member unfortunately, and I raised this point for the first time and drew the attention of the Railway Minister to this question. The Railway Minister promised to look into the matter. I had pointed out that out of a total outlay of more than 760 crores of rupees they were spending on the passenger amenities only 0.6 per cent, and he assured me to look into the matter. Because of an assurance given, the Minister for Parliamentary Affairs laid a statement on the Table of the House on 27-12-80 wherein he said:

"Shri Nanda pointed out that only 0.6 per cent is being spent for passenger amenities out of Rs. 760 crores proposed to be spent during the year. The Member wanted an increase in the allocation of funds for passenger amenities..."

And so on and so forth. I am not going into the other points. There are several other points. And how is it fulfilled, Sir? "After taking into account the overall resources position..." Now, will the Railway Ministry indulge in this kind of harangue. Does it serve any purpose? It is the passengers who pay. You realise money through traffic and freight. From freight and from passenger fares you collect all the money. And when it comes to the question of passenger amenities or enhancing the allocation for passenger amenities, you talk about the overall resources available. "The allocation of funds under the various Plan heads, including passenger and other amenities, is finalised in consultation with the Planning Commission and so on and so forth. I am very grateful to the Railway Minister for having increased it from Rs. 4 crores to Rs. 5 crores! For 65 crores of people in this country who use these Railways as their nerve system of transport, the Railway Minister increased it from Rs. 4 crores to Rs. 5 crores. This is how the passengers are treated by the Railways. This is a concrete instance of the total indifference of the Railways towards the passengers. If you do not make any allotment in the budget, even if the Minister goes on speaking that the passengers will be provided with larger and greater amenities, how can you provide greater and larger amenities unless the funds are there? Sir, regarding passenger amenities, the allocation in 1979-80 was Rs. 3.88 crores. In the budget estimates for 1980-81 it was Rs. 4.81 crores. Not that it was Rs. 4 crores from which he has now increased it to Rs. 5 crores. This is absolutely wrong. I am reading from the budget papers. From Rs. 4.81 crores, they have increased it to Rs. 5 crores. Now, Sir, in the budget estimates for 1980-81 it was enhanced to Rs. 4.86 crores. Now in the budget estimate of 1981-82 it is Rs. 4.81 crores. It includes other amenities such as railway users' amenities. It also includes railway employees' amenities, their clubs,

their hospital facilities and other things. Taking everything together, from Rs. 4.17 crores in 1979-80, they have increased it to Rs. 5 crores in 1980-81 and in the budget proposals for 1981-82, they have maintained that figure of Rs. 5 crores. Now, how much more are you taking from the passengers? You are taxing even the second class passengers. There is a general increase in the case of second class fares of 10 per cent. I am not going into the first class fares. They have also been increased. Then so far as freight is concerned, there is a blanket 15 per cent increase in freight rates. But you are providing them only the same amount of amenities, though on this side you are increasing the tax burden on the passengers. So there is no link between the passenger amenities on the one hand and the tax imposed on the passengers, on the other, I would submit, therefore, that there should be some rationalisation when you increase the tax. You cannot do it arbitrarily. You may increase the tax, it is all right. But there must be some rationale behind your imposition of an increased rate of tax. I do not find any rationale in the whole thing.

I will do a bit of exercise on the question of unit revenue and input cost. It is a very highly technical question. Kamalapati also wrote to me and in his letter he gave me figures. Statistics is a double-edged weapon—Government statistics. The statistics of unit revenue versus input cost given to me earlier does not agree with the unit revenue versus input costs published in the "Memorandum Explaining The Proposals For Adjustments in Freight Rates And Fares in the Railway Budget 1981-82." Here are two sets: one is what was sent to me by his predecessor, and the other is the one which is printed now. Of course, they will say, the first one was provisional. You know there is a word called provisional. That was provisional and this is estimated. And then there will be a re-

vised estimate. The story will continue till they give the revised estimates. Mr. Kedar Pande is trying to make a scapegoat of Kamalapati. He should try to know his job better. By increasing 1 per cent in the traffic—and then for other reasons, not of his own personal capabilities, for other reasons which are known to everyone in this country—if the increase is at the rate of 1 per cent more or 1 million tonnes more, there is nothing to be happy about it; one need not blow one's trumpet about it. Sir, my time is running out. I never take more than the time allotted to me ...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Seven to eight minutes more.

SHRI NARASINGHA PRASAD NANDA: But this is a very important thing. I will try to be within my time.

If you make a deep study, the correlation between the unit revenue and input costs is shown to us in such a manner as if the railways had been running at a loss since their inception. If that is the position, then there is something very seriously wrong with the railways. I will give one example, average rate per passenger kilometre is the unit revenue. Compare the position with what was obtaining in 1970-71. Let us assume, as we do for whole-sale price index, consumer price index, 1970-71 as the base year and take the figure of 100. Then the average rate per passenger kilometre has increased by this time by 1.68 per cent. And they say the price of coal has increased by 3.2 per cent. That is how they are trying to justify the increase in the expenditure. If that is correct, if the figures worked out by the Railway Ministry are correct, then it naturally leads us to the conclusion that the surplus shown by the Railway Minister at 49.89 crores of rupees is not likely to be achieved. If this is the trend, then the surplus expected to be achieved by the Railway Minister will not be achieved. Last year also in the Railway Budget Kamalapati told

[Shri Narasingha Prasad Nanda]

this House and the other House that there would be a surplus of Rs. 42.71 crores. But the Revised Estimate of 1980-81 show a deficit of Rs. 52.34 crores. So, a surplus Budget of Rs. 42 crores in the Revised Estimate, was converted into a deficit of Rs. 52.54 crores. Now, Shri Kedar Pande has come forward with a surplus Budget of Rs. 49.89 crores. I am afraid, Sir, if this is the trend as shown to us by the Railway Ministry in the unit revenue versus input cost index, then I am sure, there will be an escalation of the cost, and Mr. Kedar Pande, in spite of his sumptuousness, will not be able to achieve any surplus as has been claimed by him. Therefore, Sir, I mentioned these points just to show that very little exercise is conducted on this basic question. There is no national perception. And shall I tell you, Sir, in brief, how there is no national perception? Sir, he says very unfortunately in his speech that the main thrust in the Sixth Plan so far as the Railways are concerned is of a rehabilitation plan. Just after the partition of this country we had a rehabilitation plan. Next year, probably, he will come with a relief plan for the Railways. Then, in the rest of the years of the Sixth Plan, it will be again a rehabilitation plan. The Railway system is there in this country for a longer period. It has a long, glorious history. It is our nerve system. And you are talking of a rehabilitation plan now. You do not have any perception for the future. You have no perception for the growth and development of transport and communications for the future. And you are talking of a rehabilitation plan.

Sir, I will now mention one more fact about the Railways. That is research and development. It is very unfortunate that very little is done in this direction by the Railways. I will not take much time of the House, Sir, on this.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You have only three minutes.

SHRI NARASINGHA PRASAD NANDA: That is why, Sir, I am not developing this point and I am just mentioning it. Sir, if you kindly scrutinise this research and development aspect of the Railways you find that it is in a sorry state of affairs. Mr. N. K. P. Salve who will, probably, follow me will bear with me on this point. Please go through that and develop that point. I am just giving a hint, Mr. Salve. And, I think, you will have the same opinion as I have though you may not use the same language, and you may not be equally harsh to the Railway Minister as I am, since you are on the treasury benches. And you have certain obvious disadvantages. But, so far as the substantial point is concerned, I am sure, certainly you will agree with me. Sir this is one branch which is neglected by the Railways. Sir, we are now in the year of the Lord of 1981. Sir, the Railway Minister has shown a surplus in the Budget. The Finance Minister has shown a deficit of Rs. 1590 crores. He thinks that he will mop up the resources by realising Rs. 800 crores from the bearer bonds. The price of coal, steel and everything has been increased. And they increased the prices even before the Budget proposals were brought before the House and therefore, the Parliament is being ignored on every matter. And if you make a study of the unit revenue versus input cost, you will find that the Railway Minister will not be able to give a surplus, and will again land in deficit by the end of the year. Therefore, Sir, I would submit and I would submit and I would pray that some serious exercise should be conducted. The Prime Minister may have a large number of supporters with her. But, after all, you cannot run the Government with a quantitative strength. You also require quality. You also require capable people who know things, who have got the brain power, who can understand the things, who have got

the national perception, who can think of the future, who can draw a picture about the future of the country, and who can help her. She is now a lone lady with a load of quantitative strength. I do not know whether this itself will pull her down and throw her out of the present position.

**SHRI N. K. P. SALVE:** Mr. Deputy Chairman, Sir, the very wide network of railways constitutes the core of our infrastructural facilities and, therefore, the working of the railway makes a very positive, vital and decisive impact on the economy of the nation as a whole. The operational and administrative efficiency of the railways is a *sine qua non* not only for improved results of the railways but for the better working of the economy as a whole. With such efficiency, operational and administrative, the railways are showing better results, and if we evaluate the matter a little more objectively and not through coloured glasses—to which I will be adverting later—it will be seen that there has been a trend of better management and a better operational efficiency in the railways.

I must congratulate the trio, the Minister, Shri Kedar Pande, and his brilliant team of two juniors, Shri Jaffar Sharief and Shri Malikarjun. Friends have been gunning for Shri Pande. It is a very uncharitable view to take. Mr. Nanda has gone away. In fact, I have heard one more speech of Mr. Raju on Shri Kedar Pande. It is a very uncharitable view. I am glad that Shri Nanda is back here.

Sir, I was submitting that some hon. Members have been gunning for Shri Kedar Pande resting the butt of their gun on the shoulder of Mr. Kamlapati Tripathi. It is not a very charitable approach. What is it that Mr. Kedar Pande has said for which so much fault is found with him and it is being made out that he is arrogating to himself the better management of the railways. The railways are not functioning in a vacuum. They

are a part and parcel of the economy of the country. And with the improvement in the economy and with some changes that have taken place, the improvement is to be seen. The particular sentence in his Budget speech at page 2. "As a result of various administrative and innovative steps taken three months ago and with the economy turning the corner, the railway operation is now 'back on the rails.'" These measures which have been taken, implemented three months ago were being discussed, considered and, in fact, had been conceived much before three months. Therefore, those friends who seem to find that this particular three months means that Shri Kedar Pande has been trying to run down Shri Kamlapati Tripathi are just making a political capital out of a sentence which is innocently written and which has some different meaning. They are not taking the more important part of the sentence that with the economy turning the corner the railways could never have functioned better if the economy had not turned the corner. It is a fact and part and parcel of the same thing. Therefore, those persons who have been lamenting, shedding tears for Shri Kamlapati Tripathi—I am sure Shri Kamlapati Tripathi will think these are my friends, I do not need any enemies—why are they doing this thing unnecessarily? That is what Tripathiji had said. I do not want to gain the sympathies of those who have been trying to sympathise with me now and came out with bitter indictment when he was sitting here in place of Shri Kedar Pande. I was also surprised equally by the criticism levelled by Shri Raju the other day, who is otherwise a very sober and balanced speaker and also by Shri Nanda.

So far as the working of the railways is concerned—and they seem to be determining the efficiency or otherwise only with reference to the net revenue—if one were to assess the position a little more objectively, what is the precise trend? Shri Nanda



[Shri N. K. P. Salve]

talked of a trend. According to him, the trend is that there is going to be a fall in operational and managerial efficiency. I would draw, through you, the attention of the House to how the trend has been. On page 113 of this Railway Report, a chart has been given; statistics have been given and from 1973-74 onwards if one were to look at these figures, one would find that in 1973-74, the Railways were at its lowest ebb with operating ratio of 93.4 per cent, and there was a massive deficit of Rs. 115 crores. Next year, the ratio was 92.4 per cent and the overall deficit was Rs. 113 crores. Thereafter, a time came; that was the period of emergency, a glorious period so far as discipline in the country was concerned, and there was some improvement. The operating ratio went down to 89.3 per cent and in 1976-77 it further went down to 84.4 showing much better results. That is the trend. In 1973-74, it was bad; in 1974-75 it was very bad; from 1975 onwards, things improved, and the improvement lasted till 1977-78. In 1978-79, the downfall started again and the situation was worse in 1979-80 when for six months, Shri Nanda's party was in power. I do not know how Shri Raju paid tribute to his own party when he says: "Our management was one of the best." Anyway, let us not talk as to which are the parties, how many time the parties came and the Prime Ministers came. For the situation in 1979-80, whoever else may be responsible, we are not responsible for the results. In 1979-80, the results have been the worst. Operating ratio went up to 91.5 per cent; there was a deficit of Rs. 66.24 crores and the net revenue fell down to Rs. 227.29 crores. I do not want to give statistics here because that makes a very boring speech. But one thing is clear. Whereas during the period of emergency, due to discipline, due to efficiency, due to efficiency of the management, and due to better operations, the results showed a positive progress with surplus, decline came from 1977 onward. The

year 1977-78 was a good year because at that time...

**SHRI HAREKRUSHNA MALICK:** The hon. Member is making an erroneous statement. He should state the facts; facts cannot be changed. The Ministry itself has accepted... (Interruptions).

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** Please do not disturb; let him give his views.

**SHRI N. K. P. SALVE:** I can only sympathise with the hon. Member. I do not want to even reply to what he has said. In 1977-78 the results were very good rather, at its best, with graph going up, but, as I pointed out, thereafter the decline started. I am conceding that; after all, once the car has gone into the reverse gear, you cannot put it in the top gear straightaway; it takes a little time. And that is how, it went up during the period Shri Kamlapati Tripathi was there. It was the result of the total effort made from January, 1980 onwards and the Railways are doing much better. I am talking with reference to a certain trend and if one is to evaluate it keeping away one's political affiliation, one will have a more objective assessment. I can talk with facts and figures outside the lobby when I will have no constraint of time.

Sir, it might be realised that this Railway budget has been presented at a time when for large many months, in the beginning of 1980-81, the country was in the midst of an acute economic crisis, and thereafter the Budget has to be presented in the midst of a milieu, of an atmosphere, where for the last few months, the economy has taken a turn for the better. The run of the economy could not be impaired by any proposals which had come in the budget and I submit, the best possible efforts have been made to ensure that the run of the economy which has taken a turn for the better in the last two months—there is a reference to it and to that I have al-

ready referred earlier—is not now impaired in any manner whatsoever.

There is another point for which the trio deserves our congratulations. Sir, there are a few aspects of the matter about the Budget to which I would like to draw the attention of the House. All these years, I have refrained myself from making any speech on the Railway Budget, because, tens of thousands of demands are made in the speeches which are made on the Railway Budget. Hence, I thought that when tens of thousands of demands are being made, I *must* not rush where the angels would fear to tread. Nothing would happen about it. That is why, I have refrained myself from making any speech on the Railway Budget. But this time, I would like to draw the attention of the hon. Railway Minister to some aspects, and also the Finance Minister, to whom, I hope, it will be duly communicated. Firstly, the question is, whether it is necessary to have a separate Railway Budget? I go to the root of the matter. The Railway Budget is a legacy of the twenties when it was considered that the deployment of the financial resources of the Railways were a little too rigid and were a little too inelastic. Railway finances were, therefore, sought to be liberated from the general finances. In the twenties, way back in the twenties, the concept was entirely different. It was a time when the British were ruling. They were not worried about the development of the country. They were not carrying on their shoulders the onerous and cumbersome task of establishing a welfare State. It was a country which they were using for their own purposes. The entire policy was different at that time. They thought that let the Railway Budget be separated and whatever funds are generated from the Railway Budget should be used for the Railways as such. But Sir, how much water has flown down the Jamuna since then? Is this the position today? Are we taking up the development work of the Railways

only with the help of Railway funds? Are Railways capable of generating so much money? Certainly not. They are not. In fact, today, it is dependent entirely on the policies shaped by the Planning Commission and approved by the Public Investment Board. Hence, when the entire development plan of the Railways comes from the main Budget itself, where is the necessity for a separate Railway Budget? I would submit to you, Sir, that the Railway Budget, in the context of the situation as it exists today, is not only anachronistic, but this sort of a separate Budget is also an unnecessary drain in the Railways as such. Railway should become part and parcel of the overall planning of the nation. The funds should come from the overall economy and not from the Railways economy as such. If that is to be done, the first step which needs to be taken is this. I do not say that purely converting it into a larger Budget or having a consolidated and comprehensive Budget, would straightaway bring about a miracle. No miracle ever happens. Laws of Economics never know any miracle. Laws of Economics never succumb to any platitudes and slogan mongering nor do they succumb to an evaluation tainted by political commitments and motives. Hence, I think, we should consider the possibility of having a more rational approach, getting rid of the rigid approach, let the Railway finance be brought within the purview of the General Budget as such.

The second aspect is the concept of dividends. Now, Sir, the concept of dividends also is very substantially out-dated. Dividend has to be paid as a charge on the revenues. This is also a very exceptional approach. Dividend is usually appropriated out of profits. A company earns profits and it pays dividend out of it. The statutory dividend which has to be paid in accordance with the recommendations of the Railway Convention Committee, is a charge on the revenues, on the gross revenues, as such. Sir, the first

[Shri N. K. P. Salve]

pernicious, the first deleterious and undesirable effect of this sort of an approach is that even if the Railways are not making sufficient net revenues, they have to pay a dividend and for payment of dividend, even if they do not want it, they have to raise the freight. This is what has happened this time. A net dividend of Rs. 293.53 crores became due bringing about a deficit of Rs. 66.24 crores. It has to be understood, Sir, that Railways is not an institution, is not an undertaking, for making any profiteering. If it wants to profiteer, then, it has only to hold the country to ransom. They will raise any amount of freight, any amount of fares and the country will have to, willy nilly, pay the same and it will be an undertaking which will be making bumper profits. But what will be the social impact? What will be the economic impact? What will be the political impact of this sort of situation? Sir, supposing we supply water to the people or we supply electricity to the people; likewise, there are social commitments, very heavy social commitments, social obligations involved in the Railways and as such, if it means that the payment of dividend also indicates efficient working, higher net revenues and efficient working and management of the Railways, to that extent one can call upon that there should be better results, better profits, but the question still arises whether there should be an obligation to pay dividends out of your gross revenues. Payment of dividend out of gross revenues puts an empargo, puts a restriction, puts a constraint on the railways, that even where it is not otherwise desirable, the railways have to raise their revenues, they have to enhance freight and fare as they have done this time. Therefore, it needs to be considered whether we still have this system of dividends being a charge on the gross revenue when the railways have a very heavy social responsibility to discharge, a very heavy and onerous responsibility for the economy as such, to be discharged.

Today, I must submit with all respect, that the way the freight rates have been raised is a very risky proposition. He was compelled to do so and let me tell you why it was necessary for him to do so. One has to look at the figures. He had to do so because in a total net revenue, out of a total revenue of Rs. 2920 crores, the expenditure is Rs. 2876 crores and there is a net revenue surplus of Rs. 43.24 crores. Again there is a liability of dividend of Rs. 349 crores. Deducting the surplus of Rs. 43 crores, there is an overall deficit of Rs. 306 crores against which they have to pay a dividend liability. To be able to pay the dividend liability they have to increase the freight, raise the freight at this critical stage when the economy of the country continues to be very highly inflamed. I am afraid, raising of the freight is likely to stoke the fire of inflation further. There are some burdens on the nation which multiply so far as the inflationary pressures are concerned. You raise one paisa on a kilogram of things. If one were to pay Rs. 5 for 500 kilograms on vegetables to be brought from suburbs to the metropolitan city of Delhi, it means, one paisa per kilogram, but when that vegetable goes to Shrimati Yadav or Mrs. Salve, the will not raise the cost of vegetable by one paisa per kilogram, he will raise 25 paise per kilogram. That is the difficulty. There are some burdens, some levies which have a multiplying effect so far as inflationary pressures are concerned. Railway freight is just one example. Therefore, if there is no liability of dividend, I think there would not have been any necessity for the railways to take a recourse to this increase in freights and fares as such. We have reached such a stage where every taxation, direct or indirect, through levies, through raising freights, etc. is going to be very highly inflationary and that causes harassment to that sector, to that section of the society, the less privileged, the under-privileged section which has trusted my leader the most, my party the most.

Therefore, I submit that this aspect needs to be considered.

There are commendable factors about which I referred to earlier, in augmenting the efficiency of the railways. Daily average wagon loading has gone up by 4000 wagons. None of the Members on the opposition has even made a mention of it. It is not a miracle that it has gone up to 4000 wagons per day. This is due to certain changes brought about and the commendable efforts that have been made in this field. There are further notable efforts made in the freight movement as such and last year's estimated movement of 214.5 million tonnes could not be reached for several factors. Various factors worked against us. That also brought about decrease in our revenues. There was deterioration in the discipline. That is the one factor which always adds to the higher ratio of the operational cost. Then there was backlash of the frightening drought. There were inflationary pressures. There were unsatisfactory loading and movement of coal. There was decline in production of steel, decline in production of cement. Therefore, the input movement was not adequate. Then there was labour trouble in Bailadila, there was Assam trouble and power cuts in the eastern sector. All these factors have to be considered. Can you consider the working of the railway, divorcing it from the totality of the factors which go into the very working of the infrastructure of the country, which is the hard core of the infrastructure? Therefore, all these factors have to be looked into and then make an assessment and evaluation whether Shri Kedar Pande or Shri Jaffar Sharief is capable of a miracle or not, whether their efforts are the best ones or not. Therefore, Sir, for the year 1981-82 the freight movement is estimated to be 215 million tonnes and if this is met, I submit with all humility, it will help rapid industrialisation of the country. It will help the economy of the country and it will certainly improve the budget-

ary position as such. There has been considerable improvement in the productivity of the rolling stock, primarily because there has been a segregation of wagons which are moving what is known as, "express stream". This "express stream" of wagons will carry essential commodities, such as foodgrains, fertilisers, cement, and coal. The "sick fleet" has been separated. The "sick fleet" has to be isolated, otherwise it may affect the running of the healthy fleet. Wagons and coaches which have reached near the end of their life and on which maintenance and repairs would be unremunerative should be condemned. Longer and heavier trains should be introduced to reduce the pressure of trains on the track. If this is done, the same amount of traffic can be moved with a lesser number of trains than would be required. Otherwise, for this purpose, the ideal load of passenger and goods trains should be formulated taking into account the authorised operational maintenance.

There is one aspect of the railway working to which I have to make a reference. I am happy my friend from the Communist Party is sitting here. And this is about the unfortunate deterioration in the discipline. The railway's productivity—either in terms of the rolling stock or in terms of the finance or overall productivity augmentation of productivity and optimisation of output—is never possible unless the services improve. Work-stoppages and wild-cat strikes are taking place every now and then. I am sure the railways have a long and well-established tradition of attending to the legitimate grievances of the staff. Yet I often hear that the greatest trouble comes from the running staff—the Loco-Running Staff Association (LRSA) and the Carriage and Wagon Council. They adopt agitational approach even on matters which can hardly be said to be part of legitimate trade union activity. (*Time best rings*) I shall conclude in five minutes. Sir, it is not only irresponsible and militant trade-unionism in the railway:

[Shri N. K. P. Salve]

which militates against the efficient working of the railways, but the unions have gone still further and started talking on their heads activities which are by no means or manners within the purview of the legitimate jurisdiction of the trade union movement. One of the instances is, there was a quarrel between a group of passengers and a driver on a sectional passenger train over the detention of a train. More recently, in South-Eastern Railway, they made an issue of the behaviour of a local *dada* in the Railway Colony at Talcher railway station. Whereas the residents of the colony retired peacefully on the Administrator's assurance that the matter would be taken up with the civil administration, the LRSA chose not only to continue the agitation but also to extend it to other stations of that railway. When they were dealt with firmly and some of them removed from service, they tried to twist the arm of the administration by giving an all-India call for mass sick leave starting from the zero hour of 29th January, 1981. The administration was given hardly 72 hours' notice to react to this. Luckily, a large section of the loco-running staff had the good sense not to listen to this unbecoming message of the Association. The unauthorised absenteeism continued for 27 days before the LRSA decide to call off their agitation.

Sir, I should like to congratulate Shri Jaffar Sharief, I should like to congratulate Shri Mallikarjun and I should like to congratulate Shri Keddard Panda and all the bureaucrats who tackled the situation firmly. Ultimately, Sir, I am one of those people who want the employees to be given a fair deal and the Government employees must get what is due to them. The salaried sector is the hardest hit to seitor under inflationary pressure. But, Sir, it is that Government alone owes the responsibility and the employees do not own any responsibility? And is it not part of the duties of the trade

unions to ensure that they do not hold the country to ransom by having this sort of strikes without giving proper notice, without coming to the negotiating table to have their grievances redressed? Are they not responsible to see that the country is not held to ransom? If the railway is paralysed, then I can travel by plane; my friends can travel by plane; but there are many other people who have no other means of travel excepting the railways. How will the goods move? And if the goods do not move to scarcity areas, what happens to those people who are languishing below the poverty line and those who are less-privileged under-privileged? Sir, the next point is about reservation. I am for reservation. Reservation is something which is non-negotiable, as far as my party is concerned. But unfortunately it has been the cause of strong feelings of resentment in Gujarat. Today I was talking to somebody who is from Gujarat—somebody who is un-connected with policies—and he told me that in spite of the very pious attitude by the BJP here, it is the BJP which is fanning this sort of discontentment. It is most unfortunate this sort of fanning discontentment. Some day it will boomerang against those very people who are trying to do that. We are for reservation. In the Railways, reservation must remain. But there is one aspect of the matter when it comes to reservation. There should not be an attitude of reservation so far as the promotions are concerned. You should give facilities to that section which had been oppressed for years and centuries and which has been economically backward, but after they are recruited, please do not promote that basis of reservation. That will only increase inefficiency.

There are few more things, but I will leave them, except stating one point and then I am done. I want that the experts associated with the Railways on finance matters,

charatered accountants and others, should be associated right from the beginning itself. The working must become more realistic. The accounting system in the Railways is hopelessly outdated. It is the largest commercial undertaking and they say that they have a double entry system there. I do not know what approach is there. Their system is based on cash system of accounting. Cash system of accounting had been given a go by nearly fifty years ago. We have now a mercantile system of accounting. Modernization requires that the Railways must attune themselves to the modern mercantile system of accounting so that it gives them a more comprehensive picture of their profits and losses which have accrued, not merely determined with reference to the outgoings of money and the incomings of money. That is an extremely inaccurate, unscientific, obsolete and outdated method of determining profits or losses. I hope this will be seriously considered, to switch over to modern methods of mercantile system of accounting.

Thank you very much.

**श्री हरि सिंह नलवा (हरियाणा) :**  
मान्यवर, रेलवेज का जो बजट हमारे रेलवे मंत्री जी ने इस हाउस में प्रजेंट किया है, मौजूदा हालात को मद्दे-नजर रखते हुए, इससे अच्छा और सूझ-बूझ और अक्ल वाला बजट कोई दूसरा प्रजेन्ट नहीं कर सकता था ।

[उपसभाध्यक्ष (श्री दिनेश गोस्वामी)  
पीठासीन हुए]

मैं इस बजट की पुरजोर तारीफ करता हूँ । लेकिन साथ-साथ चन्द ऐसी बातें हैं जो मैं सरकार की नोटिस में लाना चाहता हूँ और यह जानना भी चाहूंगा कि क्या कारण है कि इतना बड़ा रेलवे विभाग है, फिर भी इसमें इतना घाटा क्यों होता है ? मेरी उम्मीद करीब

50 साल की हो गई है । 30 साल से मैं सूझबूझ रखने लगा हूँ और देश की हालत के बारे में बहुत सोचने की कोशिश भी करता रहा हूँ । मैं अभी तक इस सवाल का जवाब नहीं पा सका हूँ कि रेलवे के अन्दर चाहे आप रात को जाइये, दिन में जाइये और चाहे फर्स्ट क्लास के टिकट खरीदने के लिए जाइये, थर्ड क्लास का टिकट खरीदने के लिए जाइये, सेकेंड क्लास का टिकट खरीदने के लिए जाइये, टू टायर का टिकट खरीदने के लिए जाइये, थ्री टायर का टिकट खरीदने के लिए जाइये, आपको टिकट नहीं मिलता है । इसका मतलब यह है कि रेलवेज फुल कैपेसिटी में चलती है । हमारी रेलें चौबीसों घंटे चलती हैं । जब इतना बड़ा विभाग फुल कैपेसिटी में चलता है और कोई भी सीट वेंकेन्ट नहीं होती है तो मेरी समझ में नहीं आता है कि रेलवेज में घाटा क्यों होता है ? आज तक मैं इस पर सोचता रहा हूँ । मैं सरकार से यह निवेदन करना चाहता हूँ कि वह इस बात का जवाब दे कि क्या कारण है कि जब महीनों-महीनों तक टिकटों की वेंटिंग लिस्ट बनी रहती है, लोगों को टिकट नहीं मिलते हैं तो फिर घाटा क्यों होता है ? मुझे ऐसा लगता है कि जरूर कहीं न कहीं रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन में कोई फाल्ट है या अपोजीशन पार्टियों के लोग बीच में घुसे हुए हैं और वे रेलवे के एडमिनिस्ट्रेशन को मिसमैनेज करते हैं । मिसाल के तौर पर आर० एस० एस० के लोग हैं, सी० पी० एम० के लोग हैं । मैं चाहता हूँ कि सरकार को इन लोगों से सावधान रहना चाहिए । मैं जानना चाहता हूँ कि इस घाटे का क्या कारण है ? रेलवे के बजट में यह जो मिसमैनेजमेंट है और जो घाटा होता है, उसका क्या कारण है, इसकी मंत्री महोदय बतायें ।

दूसरी बात यह है कि गुड्स ट्रेन जितनी भी हैं अगर उनको देखें तो वहां कोयले की आवश्यकता है जो पूरी नहीं हो रही है । कोयला नहीं आ रहा है । यह क्यों नहीं आ रहा है ? क्योंकि बोगियां नहीं मिलती । बोगियां

[श्री हरि सिंह नालवा]

इतनी हैं ही नहीं जिनसे देश की डिमांड पूरी हो सके। तो गुड्स ट्रेन में भी अवे-लेविलिटी नहीं है बोगीज की, तो वहां भी इतनी भीड़ है, रण है, वे भी पूरी कैपेसिटी पर जाती हैं तो फिर घाटे का सवाल क्यों पड़ा होता है।

**एक माननीय सदस्य :** अपोजीशन के मمبر ले जाते हैं।

**श्री हरि सिंह नालवा :** अपोजीशन के लोग खुद बोगियां हैं तो वे क्या ले जायेंगे।

मेरा तीसरा सवाल यह है कि रेलवे के अन्दर एक्सीडेंट्स क्यों होते हैं, यह बात मेरी समझ में आज तक नहीं आई। जब कि रेलवे लाइन सेप्रेट है, रेलवे लाइन पर हवाई जहाज चलते नहीं हैं, बैल गाड़ी नहीं चलती, मोटर साइकिल नहीं चलती, रेल गाड़ी ही चलती है। जब रेलवे लाइन पर रेल गाड़ी ही चलती है तो एक्सीडेंट्स क्यों होते हैं? कहीं इन एक्सीडेंट्स के पीछे विरोधी दलों का हाथ तो नहीं है? तो मैं सरकार से यह जानना चाहूंगा कि सरकार इस बात का जवाब दे कि वे कौनसी विरोधी पार्टियां हैं, वे कौन से तत्व हैं, जो देश के अन्दर रेल जो चलती हैं, उनमें एक्सीडेंट्स करवाते हैं। क्या रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन के अन्दर आर० एस० एस० के लोग भर्ती हो गये हैं और वे टाइम गलत करके रेलों का एक्सीडेंट करवाते हैं या सी० पी० (एम) वाले लोग दूसरे देशों से साजवाज रख करके और रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन के लोगों को मिस-गाइड करके या उनको करेंट करके रेलों के एक्सीडेंट्स करवाते हैं, मैं यह चीज जानना चाहता हूँ। मेरे दिमाग में आज से नहीं 30 साल से यह बात समझ में नहीं आई, इसलिये मैं सरकार से यह बात जानना चाहूंगा... (व्यवधान)

मैं यह भी जानना चाहूंगा कि ट्रेन इस देश के अन्दर लेट क्यों होती हैं। जब कि ट्रेन के टाइमिंग्स फिक्स हैं। ट्रेन जो चलती है उनकी लाइन सेप्रेट होती है। तो लेट होने का क्या कारण है, इसका भी मैं कारण जानना चाहूंगा। ये तीन मेरे बहुत इम्पोर्टेंट क्वेश्चंस हैं और देश की सुरक्षा से और देश की इकानामी से इन तीनों सवालों का सीधा सम्बन्ध है। इसके अलावा जो रेलों में चैन खींची जाती है, जिसके कारण ट्रेन लेट हो जाती है तो क्या यह काम साखा लगाने वाले, नेकर पहनने वाले, जनसंघ पार्टी के लोग, आर० एस० एस० वाले या भारतीय जनता पार्टी या कम्युनिस्ट पार्टी के लोग इसको खिंचवा कर ऐसा नहीं करते हैं, मैं यह भी सरकार से जानना चाहूंगा। और मुझे उम्मीद है कि सरकार एक देशभक्त सरकार होने के नाते और देश की सुरक्षा को ध्यान में रखते हुए इन सवालों का जवाब देगी और जो लोग शरारत करके ऐसा काम करते हैं उनको सजा भी देगी।

इस सम्बन्ध में मेरे कुछ सजेशंस हैं और वे यह हैं कि रेलवे में जो करेप्शन होता है तो हमारे देश में 750 के ऊपर एम० पी० हैं... (व्यवधान)

आप लोग सुनिये मैं आपके मतलब की बात कह रहा हूँ। अगर आप वाकई देशभक्त हैं, देश की इकानामिक और देश के एडमिनिस्ट्रेशन में सुधार लाना चाहते हैं तो आप इस पर गौर फरमाइये।

तो मैं भारत सरकार से और खास करके रेल मंत्री महोदय से कहना चाहूंगा कि सारे देश के अन्दर 750-780 के करीब एम० पी० हैं तो आप उन सब को अथोराइज्ड कर दीजिये। उनके पास आइडेंटि कार्ड होता है, इसलिये आप उनको अथोराइज्ड करें कि जहां भी करेप्शन होता है वहीं मौके पर उनको पकड़ सकते हैं। इसमें यह न देखें कि एम० पी० किस पार्टी का है।

सभी एम० पी० को यह अधिकार होना चाहिए कि जहां पर भी वह करप्शन को पाये मौके पर ही उनको पकड़ लें ... (व्यवधान) आप सुनिये । मैं आपके फायदे की बात कर रहा हूँ ।

इसलिये मैं सरकार से प्रार्थना करता हूँ कि आप यह अधिकार उनको दें और देश के प्रति अपना कर्तव्य निभाने के लिये, देश भक्ति का काम करने के लिये, देश से करप्शन को खत्म करने के लिये, रेल जो लेट होती है उसको लेट न होने देने के लिये गवर्नमेंट का हाथ बंटाने में उनका सहयोग लें । रेलवे में जो करप्शन होती है उसके लिए यहां पर भी और बाहर भी हम सुझाव देते हैं । इस में आप सबको हाथ बटाना चाहिए जिससे करप्शन समाप्त हो सके । इससे आपको भी अयाटी मिल जायेगी और हम को भी मिल जायेगी हम सब लोग मिल कर रेलवे स्टेशनों पर जायें । क्योंकि हमारी कोई खास ड्रेस तो नहीं है पता नहीं किस ड्रेस में भगवान मिल जायें । वे यह सोचेंगे कि पता नहीं किस ड्रेस के अन्दर एम० पी० आ जायें और करप्शन करते हुए पकड़ लें । इस तरह से हर रेलवे इम्प्लॉई डरेगा और घबरायेगा । इस तरह से करप्शन नहीं होगी । जब करप्शन नहीं होगी तो असली चीज सामने आ जायेगी । सरकार को इस से सही ज्ञान लग जायेगा कि वाकई एडमिनिस्ट्रेशन में कहीं कमी है या यह अपोजिशन पार्टियां ही शरारत कर रही थीं, देश के साथ गद्दारी कर रहे थे । तो इन सब बातों का सरकार को पता चल जायेगा । यह मेरे दो-चार सुझाव हैं और मैं आशा रखूंगा कि मंत्री महोदय उनको नोट फरमायेंगे और देश के हित में इन बातों पर गौर फरमायेंगे ।

मेरी एक डिमांड भी है । वह यह है कि पानीपत, डिस्ट्रिक्ट करनाल हरियाणा

में है और रेलवे जंकशन है । वहां से लेकर यू० पी० के अंदर शामिल जो रेलवे जंकशन है जिला मुजफ्फरनगर में हैं, एक रेल लाइन खींच दी जाये ताकि यू० पी० और हरियाणा आपस में जुड़ जायें । अब लोगों को बहुत तकलीफ होती है । कभी वे वाया अम्बाला जाते हैं तो कभी दिल्ली जाते हैं । इस प्रकार से हरियाणा के लोग जब यू० पी० जाते हैं और यू० पी० के लोग जब हरियाणा में आते हैं तो उनको तकलीफ भी होती है, वक्त भी जाया होता है तथा पैसा भी ज्यादा खर्च होता है । सरकार मेरी इस डिमांड को मान ले तो इस में ज्यादा पैसा खर्च नहीं होगा । यदि खर्च होगा भी तो पैसा पब्लिक इंड्रेस्ट में खर्च करने के लिए ही होता है । मैं समझता हूँ कि यह मेरी डिमांड जायज है और मंत्री जी को इसको मानना चाहिए और अगले साल के बजट से पहले यह रेलवे लाइन बनानी चाहिए । जय हिन्द ।

SHRI P. N. SUKUL (Uttar Pradesh): Mr. Vice-Chairman, Sir, I rise to support the Railway Budget for 1981-82, and at the very outset, I wish to congratulate the Railway Minister, Shri Kedar Pande, for the keen interest he is taking for toning up the railway administration and for improving the operational services, and especially for his great confidence to be able to effect the desired improvement in services as well as revamping for administration before long. Sir, when Mrs. Gandhi's Government took over the reins of the Government in January, 1980, the Indian Railways were in very bad shape.

AN HON. MEMBER: They were in good shape.

SHRI P. N. SUKUL: During the Janata and Lok Dal regimes, more than 120 passenger trains were cancelled for want of coal. Secondly,



[Shri P. N. Sukul]

the punctuality of the trains was at its lowest ebb. And corruption was also prevalent in matters of reservation. All this caused great hardship to the people and also considerably affected our national economy.

**THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH GOSWAMI):** Well, according to Mr. Nalwa's argument, you will be held responsible. That is the difficulty.

**SHRI P. N. SUKUL:** There was a record rate of inflation during the Janata regime. In this connection, Sir, just as Mr. Salve said, I would also like to recall the days of Emergency when there was much better punctuality of trains and much less corruption. That is why soon after Mrs. Gandhi's Government was back in power, there was a marked improvement in the operational services of the railways. In 1980-81, 79 additional non-suburban trains were introduced, besides the restoration of 100 odd passenger trains, and the runs of 27 trains were extended.

Sir, our railways constitute the largest public undertaking, with total assets of about Rs. 5,900 crores, employing 17 lakh persons and causing a revenue of more than Rs. 2,00 crores annually. Daily about one crore passengers are transported and about 6,50,000 tonnes of freight is also hauled in the country. That shows the importance of our railway system in our national economy. We are proud of the fact that so many other countries have sought to be benefited by our knowhow, by our expertise by our railway experts. Saudi Arabia seeks our railway expertise. Rail India Technical and Economic Services Limited completed several assignments in Syria, Sri Lanka, Malaysia, Nigeria, Iran, Bangladesh and Ghana. The other day I read in the newspapers that eighteen of our experts are to go to Zambia also to help improve their railway

system. Indian Railways are the life-line of our country's economy. National economy depends largely on the efficiency of the railways. There has been a growth in passenger traffic in the last three years by more than 30 per cent and it is anticipated that this growth will be to the extent of 38 per cent by 1988-89 and the railways expect to carry about 300 million tonnes by 1982-83 and 370 million tonnes—by 1988-89. The railway network therefore needs to be geared up as best as possible. Railways are supposed to need as many as Rs. 36,000 crores to meet the traffic by the turn of the century. There is no doubt at present there is a shortage of 20,000 wagons. And the other problem is that our 15 per cent locomotive engines and 10 per cent of passenger coaches and 5 per cent of goods wagons have become over-aged and need prompt replacement.

As regards increase in fares, I think during the Janata regime also, if you recall the budget of 1979-80, there was a raise in freight by 5 per cent to 10 per cent and as against the estimated net surplus to the tune of Rs. 28 crores, that year closed with a deficit of Rs. 66.24 crores.

Sir, I will not take much time of the House; many Members have already given a lot of data. I shall, therefore, come up with my suggestions which, I hope, the Railway Minister will keep in mind and try to implement. Sir, hill concessions have been cancelled. I would like the hill concessions to be restored. It is not correct to say that hill resorts are for the higher income group people only and therefore they do not deserve any concession. There are Government employees, a large number of employees and workers from the hills, working in the plains, even in the south, and they do want to go to their homes in the hills and if these hill concessions are restored, these low-paid people will be helped a lot. Then, railways should also be extended to the hill areas in UP; Almora;

if possible Pauri and Tehri. if not Chamoli exactly. At the beginning of the century the Britishers had a plan to take the railways to our hills in UP, but so far railways have not been able to reach there. I would, therefore, like our Government to give a thought to it and plan for extension of the railway facility to UP hills—Kumaon as well as Garhwal hills.

The main criticism that has come from the Opposition is regarding accidents, the number of accidents, the number of dacoities and robberies, and punctuality of trains. In the last ten days of October, 1980 sixtythree persons were reported to have been killed and 214 injured in three major train accidents. As regards deaths, Sir, in 1978-79 during the Janata regime, there were 74 deaths, and the number of injured was 370. Then in 1979-80—mostly the Janata period—there were 113 deaths and 468 wounded. In 1980-81, Sir, I read somewhere that 257 persons have died. As regards dacoities and robberies, Sir, in 1977, there were 278 cases of dacoities and robberies on trains. In 1978, there were 223 cases, in 1979 there were 253 cases. This is the performance of the Janata regime during which so many robberies and dacoities were committed. And they are still being committed. And attention should be paid to their removal.

As regards punctuality of the trains, Sir, this is linked up with the question of chain-pullings. Unauthorised passengers like students and other workers who travel daily pull the chains and that is why the trains are held up, and the punctuality is affected. To avoid the chain-pulling, Sir, I would like to request the Minister to consider the proposal of having an automatic central system of closing and opening of the doors of compartments as in Japan. If there is a central system by which all the doors are closed at one time and all the doors are opened at one time, the chain-pulling will be removed. and there will be no scope for late run-

ning of trains due to chain-pulling. So, Sir, this system, if possible, should be introduced in our railways.

Sir, it has already been pointed out that greater attention should be paid to these unremunerative or uneconomic branch lines. The operational cost of the narrow gauge and the metre-gauge is supposed to be more. So, the change-over to broad-gauge is necessary, and work is being done in this respect. Sir, somewhere I read in the newspaper. the other day, either the Minister or an official saying that it is not so, and that the operational cost on narrow-gauge and the metre-gauge is not more. And it was also referred that in Europe and other western countries also there are metre-gauge trains. But there, Sir, all is electric traction. They are not driven by coal, they are not driven by steam engines. That is why the cost there is much less. But here in India, the operational cost on narrow-gauge and metre-gauge is more and, therefore, the change-over has to be there, and it should be expedited as much as possible. Sir, I read in newspapers recently that the goods offices which were functioning have been cancelled in so many cities and towns. Now, they are not functioning. I request the Minister to kindly reconsider this. These goods offices should be re-opened in various cities and towns where they have been cancelled. As regards backward areas, Sir, an hon. Member was referring to Rajasthan the other day. Our Eastern UP also constitutes a backward area. So, they should be attended to. They should not be neglected, and as many railway lines as are possible should be opened there.

Now, Sir, there is one point regarding the compensation. Compensation, under the Railway Act, is payable to the dependents of the passengers. If somebody dies in a rail accident, the dependents are to be paid compensation. And no compensation is, perhaps, payable for the death of a person who has no dependents, just like students.

[Shri P. N. Sukul]

So, the Railway Act should be amended and compensation should be paid in respect of all those who die or who are injured while travelling.

Sir, electrification where the traffic density is heavy is a must. And in this connection, Sir, I would like to request the Ministry to have the Moghulsarai-Lucknow section electrified as early as possible. There are two routes—*via* Faizabad and Sultanpur. And if you electrify the Moghulsarai-Lucknow-Kanpur sections, this will go a long way to improve the economy of that region. Sir, the railway users' committee should also be geared up, and greater security of passengers is a must. Under this thing, Sir, I would suggest insurance of the passengers. There should be an insurance scheme as  
4 P.M. exists in the case of State Roadways Corporations. In Uttar Pradesh and elsewhere too there is a sort of insurance scheme and so here in the case of railways also we could have a scheme of insurance of passengers and also strengthening of the Railway Protection Force so as to ensure greater security of passengers.

Then, Sir, casual workers should be made permanent. Mr. Tripathi had said that there are 6 lakhs of casual workers who would be regularised, made permanent. I do not know what their real number is. But these workers, who are the lowest paid, deserve sympathetic consideration and they should be made permanent as early as possible.

Now, Sir, as regards the increase in fares of second class passengers, this is something which is going to pinch the common man, at least the middle class man. The sleeper charges for the first night have been raised from Rs. 5 to Rs. 8. The reservation fee has been raised from 25 paise to Rs. 2. So from Rs. 5.25 it has been raised to Rs. 10 now and it means a

hike of 95 per cent in the reservation fee and sleeper charges. This should be reduced, if possible. If it is reduced, a large number of salaried people, low income group people, workers, common people and farmers will be benefited and they will be all praise for our dynamic Government headed by Shrimati Indira Gandhi.

Sir, our hon. Minister has already evinced great interest in the welfare of employees as mentioned in his Budget speech. He is now looking forward to an era of prosperity and modernisation of the system and the well-being of the railway men and their families. Just now, a few minutes back somebody was talking about corruption and this and that. It is true that it is there. No doubt about it. The elements really responsible for it should be discovered and punished. However, I hope this Government is going to have the most cordial relations with its employees. Their problems should be attended to and there should be no scope for agitations, as far as possible. I know our Government is very considerate and very sympathetic to the problems of the railway employees. Shri George Fernandes was talking of bonus for all. (*Time bell rings*). When he became a Minister he never talked of bonus for all. And I remind you that had the elections not been announced, the railway men too would not have got that bonus that was announced at a very very late stage, perhaps in October or November, when the elections were going to be held three or four months later.

So, Sir, I hope our Railway Minister and his officers will attend to these problems and will consider my suggestions that I have just now given.

With these remarks, Sir, I support the Budget and request the other hon. Members to pass it unequivocally.

SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF:  
Mr. Vice-Chairman, Sir, at the outset I would like to convey my heartfelt

gratitude to all those Members who have participated in this discussion in the past few days. In all, up till now 35 Members have participated in this debate. The deep interest taken by the various sections of this House in the well-being of the railway system, improvement in its operational efficiency and its financial viability has been amply demonstrated in these discussions.

It is obviously not possible for me to cover in my intervention all the points that have been raised although the Railway Minister who is here will also be replying to the debate. However, I assure all the speakers that each and every suggestion made by them during these discussions will receive our personal consideration and the conclusions arrived at will be communicated to them. Sir, I shall be confining myself to clarifying the position on some of the general points. Sir, some of our learned friends, particularly Mr. Raju and even Mr. Nanda, referred to it that we have found a scapegoat in our predecessor, Shri Kamlapatiji for whom we have a very high regard and respect. It is a very unkind remark. We have only tried to highlight the improvement in the performance being witnessed during the recent past. That does not mean that the period immediately preceding this phase, has no contribution to its development. As you know, Railways are a very complex system that functions and progresses with the expansion in activities in various fields in co-ordination with various services like scientific, technical, economic, industrial, administrative, etc. The process started from the beginning of 1980 when we took over and it has been speeded up recently. And that is being highlighted in the Budget speech.

The claim that the year 1977-78 was the best year, is not factually correct. In fact, the best performance was in 1976-77 when the Railway carried 212.6 million tonnes. As the hon.

Member, Mr. Raju, was pointing out, the year 1976-77 was the emergency year. During that year, the national economy touched its highest peak. In the next year, the figure came down by 2 million tonnes. In the subsequent year, the figure again came down by 11 million tonnes and 1979-80, it took a stupendous fall of 182.5 million tonnes. It clearly indicates that the achievement made during the emergency period was completely washed away during the three years of Janata rule. In other words, within a short span of three years, the Railways lost 20 million tonnes. A complete wreck of Indian Railways was the legacy left behind by the Janata Government to us. The improvement now visible, as I said earlier, in the performance, is obviously due to unrelenting efforts made by the Government, our Railway Board and Railway Ministry since the beginning of 1980.

Sir, it is our policy to expand the railway network and go in for gauge conversions to improve our service and also to develop backward areas. But as the hon. Members are aware, paucity of funds is in our way. Mr. Nanda is not here. He was accusing the hon. Minister that he is parochial and all that. Sir, in Orissa, there is one line, Koraput-Rayagada new B.G. link of 174 Kms. which costs about 112 crores which is under active consideration and will be included in the Sixth Plan. The second one is Sambhalpur-Talchar new B.G. link of 158 Kms. of Rs. 35 crores which is under examination in the Board's office. Without ascertaining the facts, they sometimes get into wild allegations and it is very uncharitable. Only Rs. 380 crores have been provided for the new lines. However, I am happy to announce that Karur-Dindigul-Tuticorin line has been cleared by the Planning Commission. Similarly, few other important projects have been included in the Railway budget. Metropolitan Transport Office at Madras is being retained. This organisation is to survey the conversion of Madras-Tambaram suburban system. Action

[Shri C. K. Jaffar Sharief]

is being taken to establish new Railway Divisions at Bangalore, Bhopal and Ambala and a special committee has been set up—Mr. Kalyanasundaram was very particular as he mentioned it in his speech. A high-powered committee has been set up to give recommendations for new zones and diversions to improve the efficiency.

I saw in some newspapers where it is being mentioned that Madhya Pradesh has been neglected. The Guna-Etawah survey was included in the last Budget. Good progress has been made on this and this is being expedited. Once the survey is over, it will be taken up and it will go to the Planning Commission for its clearance.

Sir, many comments have been made in regard to the rise in freight and fares. Sir, we do not believe in deceiving ourselves or the people. We have adopted a realistic approach, a pragmatic and a practical approach, and we would like to take the people of this country and this House into confidence. The increase in dearness allowance, cost of fuel and stores account for Rs. 307 crores. Without passing this burden to the general taxpayers, the Ministry has decided to raise this amount by increasing the fares and freight rates. Suburban passengers, of short distance rail travel, upto 150 Kms., who constitute ninety per cent of railway users, have not been affected by this increase. For a distance upto 1,000 Kms. the increase in freight would be at the rate of one paise per Kg. in the case of food grains, one and a half paise in the case of fertiliser and less than two paise in the case of kerosene oil. Even though the Paranjpe Committee which was appointed by the Janata Government recommended a much higher increase, we have only made the minimum required increase.

In regard to passenger traffic, recently, we have double-headed the K. K. Express, which is for the benefit of the people of Kerala and Karnataka. We have said in this Budget that the A. P. Express will be double-headed soon and an addition capacity of 33 per cent is being added to the Delhi-Howrah Rajdhani Express.

Sir, Mr. Nanda was speaking about the inputs. The need for rehabilitation speaks what? Without taking the cost of inputs into consideration, how can we run the Railways? All the time, we have been hearing in this House a lot of criticism about safety of travel, accidents, derailments and so on. The goods traffic carried in 1950 was 73 million tonnes. In 1981-82, this has increased to 195 million tonnes. The increase is about 266 per cent. The passenger traffic carried during this period showed an increase of 285 per cent.

Sir, we have been intensively replacing our assets in phases every year. Renewal of track and replacement of rolling stock are being done over a period of time. Due to paucity of funds, there has been some accumulation of arrears in regard to replacement of rolling stock, renewal of track and so on . . .

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH GOSWAMI): Mr. Minister, . . .

SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF: We also want to introduce new methods and technology in the Railways.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH GOSWAMI): Mr. Minister, . . .

SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF: This also require additional funds.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH GOSWAMI): I think, there has been too much of conversation from the Ministers' quarter. It is difficult for them to take down. They are finding it difficult to take down.

**SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF:** Sir some of the friends were very concerned about the working class. I must tell you, Sir, that Railwaymen are our own workers and they are a part of the Railway family. The policy of our Government is to be more considerate to them and to look into their grievances and solve them. My friend, Shri N. K. P. Salve, being an economist, has lessened my burden. During his speech he made many points which are worth remembering. Many of the Members, such as Shri V. B. Raju, Mr. Ramamurti, made some valid points. Shri Surendra Mohan, Shri Khushwant Singh, Shri Kalyanasundaram, Shrimati Usha Malhotra, Shrimati Nijma Heptulla, Shrimati Monika Das and so many other friends have...

श्री महेन्द्र मोहन मिश्र : यहां भी मेरा नाम छोड़ देते हैं और वहां भी छोड़ देते हैं।

श्री सी. के. जाफर शरीफ : आप तो हमारे साथ हैं।

उत्तराखण्ड (श्री दिनेश गोस्वामी) : कोई कंक्लेंट है तो मंत्री जी बैठें हैं उनसे कीजिये।

**SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF:** I may not be able to cover all the names.

**SHRI B. SATYANARAYAN REDDY (Andhra Pradesh):** Everybody has contributed in one way or the other.

**SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF:** Every Member from every section of the House has spoken. I thought I should mention at least a few names. They have all made a very valuable contribution, I must say. Now I was referring to the interests of our workers. Regarding the recent loco running staff strike, about which some of the Members were very much concerned, I must say if any section, particularly the Members from the CPI(M)—I think Mr. Kalyanasundaram will bear with me—talked of the organised sector, what would happen to the people who are living in this villages? (Interruptions). Mr. Salve explained

this point very well. It is not the problem of carrying passengers, but there is the question of taking the goods to the remotest parts. During the last few months, when there was severe drought in the northern States, even the responsibility of carrying drinking water was shouldered by the railways. So, if locomen or any running staff went on strike...

**SHRI M. KALWANASUNDARAM (Tamil Nadu):** Did they at any time refuse to do such service? No comment. They have never refused to do such service.

**SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF:** I am coming to your point. Without any reasonable ground, without any rational approach, if they just want to threaten and hold the country to ransom, let me tell you, we are more concerned with the welfare of the people at large and not a few sectors who would like to hold the country to ransom and threaten the Government. Sir, it is, therefore, in the interest of the workers, in the interest of the people of this country, in the interest of the economy of this country, when we talk of so much of development. I have been listening to and I myself am very much interested about the expansion of the railway network in the country. Every section, practically in every budget that has been discussed on the floor of this House or the other House, or the number of questions that we come across in Parliament, is more concerned with the developmental activity of the railway network in this country. Where do you find the money from? For that money has to be generated. And if the money has to be generated, functioning should be there, we should be able to produce more. And we can produce more only when everybody works with discipline. This is the actual thing about which the Government is very keen and the Government is not vindictive. We are clear in our mind that whatever channels are open to them according to the rules, they are free to take up

[Shri C. K. Jaffar Sharief]

these channels and the cases will be considered on merit if they are in any way deserving of consideration.

**SHRI M. KALAYANASUNDARAM:**

Now that the agitation has been withdrawn, will you at least reconsider and take them back to duty. More than a thousand locomen have been removed from service. They are all experienced men.

**SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF:** It is only for that reason that I told you that they can make use of the channels that are open to them and every case would be considered on its own merit.

Now coming to passenger amenities, some of the Members criticised that there is some de-departmentalisation of catering. Let me assure the House that it is not within our knowledge. If there is anything like that, this Government is not going to go against the established practice or policy. If anything like that anywhere has happened by mistake, such a thing should be corrected. Our policy is to improve the catering system. Wherever departmental system is essential, we are going ahead with that and doing more than that. There was an allegation that we are favouring the contractors. I have taken personal care to see that the catering system must become an employment-oriented scheme so that our people can get jobs and run the catering service well.

Secondly, Sir, some Members have talked about the drinking water and lavatories. Let me tell the hon. Members that most of the time I travel by train, and whenever I travel by train, whatever I have gone, it has been a surprise and shock for the Station Masters that I have gone to see the lavatories first before anything else. So it is our endeavour to see that the passenger amenities are also improved.

**SHRI V. GOPALSAMY (Tamil Nadu):** Will the hon. Minister reconsider about the reservation period also? Many are terribly affected by this. Previously it was 6 months, which has been reduced to 1 month. If it could be made 3 or 4 months : . .

**SHRI M. KALYANASUNDARAM** will come to that. The question was, there was complaint about corruption. To ease that situation, we have opened a number of new reservation counters.

**SHRI V. GOPALSAMY:** Employees particularly are very much affected—particularly people coming from the Southern States. These employees are here, coming from far away places in the Southern States. They will be much affected. So please try to reconsider it.

**SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF:** I am telling you that it is only in the interest of the travelling public that this decision has been taken so that there should not be advance reservations by the travel agencies and all other people who indulge in corruption. If the duration is less, then people who are generally in need can go and have it. Anyway, let us try this practice. After sometime, if it is necessary, we can think of revising it.

**SHRI V. GOPALSAMY:** Kindly consider having some safeguards for at least the Government employees and the Central Government employees.

**SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF:** How do you discriminate?

**SHRI V. GOPALSAMY:** They are very much affected. There cannot be malpractices regarding reservations by Government employees.

**SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF:** But how would you discriminate? It is mostly meant for everybody. How would you discriminate between Government employees and others?

SHRI V. GOPALSAMY: They come from far away places in Andhra Pradesh, Karnataka, Tamil Nadu etc.

SHRI C. K. JAFFAR SHARIFF: Anyway, we will examine it.

So, Sir, I was continuing about amenities. It is the earnest desire of the railways not only to give an improved service to the railway users, but also to look after . . .

SHRI ARVIND GANESH KULKARNI (Maharashtra): Sir, may I make a query?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH GOSWAMI): Let him finish.

SHRI ARVIND GANESH KULKARNI: On this giving an improved service, I have got a problem. Can I make a query?

SHRI C. K. JAFFAR SHARIFF: Sir, Mr. Kulkarni has always got problems.

SHRI ARVIND GANESH KULKARNI: Sir, if he says . . .

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH GOSWAMI): If I do not give him a chance, the problem will pass on to me. So it is better that I give him a chance.

SHRI ARVIND GANESH KULKARNI: Sir, I thank you for allowing me to ask one clarification, when he is saying about improving the services to the railway users. I may remind Mr. Jaffar Sharief—his senior is also sitting and his junior is also sitting at the same time—that last year when Kamlapatiji was replying to the Railway Budget . . . (Interruptions) You don't go on protecting your Ministers. They are quite competent.

SHRI KALP NATH RAI (Uttar Pradesh): They are the most competent Ministers. That they are competent, you also admit (Interrup-

tions). They are not just competent but the most competent.

SHRI ARVIND GANESH KULKARNI: And competent unsurpassed, I can say.

SHRI KALP NATH RAI: Nobody is as competent as you are.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH GOSWAMI): Mr. Kulkarni, you address the chair.

SHRI ARVIND GANESH KULKARNI: Sir, I made a reference particularly to the difficulties of the Railway users in the Sangli-Miraj area, more particularly about the Mahalakshmi Express which was introduced by the earlier Government to cater to the need of the hinterland of Western Maharashtra. Running from Kolhapur, it reaches Bombay at 8.30 in the morning and then leaves Bombay at 8.30 in the night. This is to see that the travelling public gets all the benefits. Unfortunately, usually, the train—about 80 per cent of the times—leaves . . .

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH GOSWAMI): Now you are going into details too much.

SHRI ARVIND GANESH KULKARNI: Within one minute I will finish. I will not take even one and a half minutes. The problem is that this train is joined by the Karnataka Mahalakshmi Express. The Karnataka Mahalakshmi Express leaves Bangalore in the morning and reaches Miraj at 10, but it never comes in time because it has to travel a long distance. When last time Kamlapatiji was saying about the Varanasi Express, the Shiv Shankar and other things, I had asked him about the Mahalakshmi Express, and he had said *Mahalakshmi bahut prasann hai*. I had asked him: Will the Mahalakshmi Express ever reach Bombay at 8.30? It has never been enquired into. I want to suggest again that the Karnataka Mahalakshmi Express should



[Shri Arvind Ganesh Kulkarni]

be joined to the Sahyadri Express which leaves at 12 O'clock and the Kolhapur-Bombay (Mahalakshmi Express) should be allowed to leave at 10.45 so that it reaches Bombay at 8.30. Please see that this assurance which your predecessor had given is fulfilled. Otherwise, it does not become what you call the benefit to the travelling public.

SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF:

Sir, I am glad Mr. Kulkarni not only spoke for himself but also for me because the Mahalakshmi Express originates from Bangalore and reaches Bombay. Sir, in the last year's Budget, we had assured that it will be double-headed. This is a vast programme, as I said earlier. The KK Express was double-headed recently. In this Budget, we have said about the AP Express. Like that, we will do it. There is one problem, namely, that of platforms in Bombay. That is the major problem we are facing in double-heading that train. After the Budget last year, our main thrust for the next few months was on freight movement because it is very important from the revenue point of view. It is more the freight which brings more revenue to the Railways rather than the passenger traffic. The passenger traffic is more a social obligation. So our main thrust was on improving the freight movement so that we could earn more to spend more for better amenities, to which Mr. Kulkarni was just now pointing out. Now our thrust is on punctuality and better maintenance of the rolling-stock and tracks, as has been explained in the Budget, and our catering system. Our thrust is on these things. I am sure by the time we meet next after this Parliament session, either during the Question Hour or on some other occasions, the hon. Members will themselves praise it. They will themselves see visible improvements in the performance of the Railways.

SHRI ARVIND GANESH KULKARNI: The promise had been made by Kamlapatiiji that this train will reach Bombay as 8.30 but it has still not been implemented.

SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF: I would certainly assure you, Mr. Kulkarni, that all this we can achieve provided Mr. Kalyanasundaram and other friends advise their working class to co-operate with us. That is the main problem.

SHRI M. KALYANASUNDARAM: Put the blame on the workers.

SHRI ARVIND GANESH KULKARNI: That means nothing will happen. They will never co-operate.

SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF: Mr. N. K. P. Salve said that there was no need for the railways to pay the dividend. I would like to clarify the position that the dividend paid by the railways is not comparable to the term used for commercial companies. The dividend paid by the railways is in the nature of interest on the loan capital invested by the general exchequer, there being no equity capital as such invested in the railways. The dividend actually paid is fixed by the Railway Convention Committee which is a Parliamentary Committee; and that Committee takes into account the average borrowing rate of the Government. This is what I also wanted to clarify.

Besides these, I would like to place on record my compliments to the railwaymen who have given their best in serving the country and the people. I must pay my compliments to the officers of the railways in different Divisions and Zones and especially to the new Railway Board which has put in its untiring efforts. In fact some of the railwaymen were telling me when I went on tour the other day that they were seeing a new experience—they had earlier doubts about their capacity—and that they had developed

confidence that they can work better. This confidence could be gained by the direction, by the better management and by the better supervision imported by the new Railway Board. So, I compliment all of them.

I thank you very much for giving me this opportunity.

**SHRI M. KALYANASUNDARAM:** May I seek a clarification? Just one minute, Sir.

**THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH GOSWAMI):** I think, Mr. Kalyanasundaram, it will be better if you ask for clarification at the end because there will be duplication otherwise. The Railway Minister will reply.

**THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI KEDAR PANDE):** I shall reply to the debate.

**THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH GOSWAMI):** He would be replying at six today. There are still quite a large number of speakers.

**श्री बी० सत्यनारायण रेड्डी :** उपसभाध्यक्ष महोदय, रेलवे बजट पर सैम्बराने ने जो अपने विचार प्रकट किये हैं, रेलवे मंत्री महोदय ने जो बजट पेश किया है, सारे जो दस्तावेज उसके साथ दिये गये हैं, उनको देखने के बाद यह पता चलता है कि रेलवे मंत्री महोदय ने सिर्फ एक साल का हिसाब किताब देने का काम किया है। असल में रेलवे के बजट में कोई ऐसी नई दिशा नहीं दी गई है जिससे कि सारे देश को रेलवे लाइन से जोड़ने का काम बन सके। देश के एक कोने से दूसरे कोने तक जो इलाके हैं उनको एक दूसरे के साथ रेल से मिलाने की जो योजना होनी चाहिए उसके बारे में कोई दिशा इस बजट के अन्दर रेलवे मंत्री महोदय ने नहीं बताई। आप देखेंगे कि अभी कुछ सैम्बरान यह कह रहे थे और मंत्री महोदय ने भी कहा कि जो कुछ खराबियाँ आज हम देख रहे हैं चाहे एक्सीडेंट हों,

इकैतियाँ हों या चैन पुलिंग हों, चाहे जो भी हो हर चीज के बारे में, कीमतों के बढ़ने के बारे में हों, कच्चे के बारे में हों, सब पिछली सरकार को दोष दिया जाता है लेकिन यह नहीं कहा गया कि हम इस रेलवे को देश के अन्दर सुधारने के लिए कौन-कौन से काम कर रहे हैं, कदम उठा रहे हैं। एक लपज भी इस के बारे में भी नहीं कहा गया। सरसरी तौर पर यह जरूर कहा गया है कि हमने इतनी लाइन्स इतने डिब्बे और गाड़िया बढ़ा दी हैं। इस में समस्या हल नहीं हो सकती बल्कि मुल्क के सामने, आवाज के सामने एक ऐसी योजना बनानी चाहिए, रखनी चाहिए जिससे कि लोगों को यह कानफिडेंस हो जाये कि रेलवे आइदा से ठीक ढंग से चल सकती है। और देश के एक कोने से दूसरे कोने तक जो चीजें सप्लाय करनी हैं और जो इंडस्ट्रियल गुड्स उनको पहुँचानी है और देश के कोने कोने में जो कारखाने हैं उन को जो रा मैटेरियल की जरूरत है, वह उनको पहुँचाने की जरूरत है और देश के एक कोने में रहने वाले चाहे किसान हो, मजदूर हो, या कारखानों में काम करने वाले हों जो चीजें पैदा करते हैं उसे दूसरे हिस्सों में रेल द्वारा पहुँचाने के लिए क्या आप कोई योजना बना रहे हैं। किस ढंग से पिछड़े इलाकों को देश के दूसरे इलाकों से रेलवे द्वारा जोड़ा जा रहा है इस के बारे में कुछ नहीं कहा गया है। मंत्री महोदय से मैं चाहूंगा कि हिन्दुस्तान एक बहुत बड़ा देश है काश्मीर से लेकर कन्या कुमारी तक और गुजरात से लेकर अरुणाचल प्रदेश तक पूरे देश के अन्दर जो मौजूदा रेल लाइनें हैं और हिन्दुस्तान के आजाद होने के बाद से जो नयी रेलवे लाइनें डाली गयी हैं उसका व्यौरा क्या है? इंडियन रेलवेज इयर बुक 1979-80 में कुछ आंकड़े दिये गये हैं, मैं उदाहरण के लिए आपके सामने पढ़ देता हूँ :

[ श्री श्री ० सत्यनारायण रेड्डी ]

"During the last 29 years since 1950-51, 7,337 kilometres of new lines have been added to the network."

तो हिन्दुस्तान के आजाद होने के बाद से 1980-81 तक सिर्फ 7,337 किलोमीटर की नयी लाइनें बनीं। यह आपकी करामान है। देश में जुमला रेल लाइन 60,933 किलोमीटर है। इस में से सिर्फ 7,337 किलोमीटर आजादी के बाद बनाया गया 30-32 साल में तथा जो कुछ सारे देश के अन्दर रेलवे लाइन्स मौजूद हैं वे आजादी से पहले ही बन चुकी थीं। तीस सालों में आपने कौन सा ऐसा काम किया जिससे कि इस तादाद में इजाफा हो। इस सिलसिले में कोई ज्यादा काम नहीं हुआ है इस लिए सरकार या रेलवे को इस पर ज्यादा ध्यान देना चाहिए कि देश के अन्दर ज्यादा से ज्यादा रेलवे लाइनें बनें और इस के साथ-साथ जो पिछड़े इलाके हैं देश के जैसे नागालैंड, अरुणाचल प्रदेश, मिजोरम, त्रिपुरा, गोआ, अन्धमान निकोबार आइसलैंड, जम्मू और कश्मीर उन प्रान्तों में कितनी लाइनें हैं इस के बारे में आप सोचें। अभी कुछ इलाके हैं जहां कोई रेल लाइन नहीं है और कहीं बहुत कम हैं। उदाहरण के लिए हिमाचल प्रदेश में जुमला 256 किलोमीटर लाइन है, जम्मू और कश्मीर में सिर्फ 77 किलोमीटर, और इसी तरह से नागालैंड में सिर्फ 9 किलोमीटर, त्रिपुरा में 12 किलोमीटर, गोआ, दमन और द्वीवों में सिर्फ 79 किलोमीटर, पांडेचेरी में 27 किलोमीटर तथा मिजोरम और अरुणाचल प्रदेश में एक किलोमीटर लाइन भी नहीं है। तो मैं चाहूंगा कि जो पिछड़े इलाके हैं और देश के अन्दरूनी इलाके हैं, जो इन्टीरियर एरियाज हैं जो हिन्दुस्तान की सरहद के इलाके हैं उन को रेलवे लाइन से जोड़ने का काम किया जाना चाहिए, इस सिलसिले में रेलवे मंत्रालय या सरकार

क्या सोच रही है, क्या योजना है, मैं रेलवे मंत्री महोदय से चाहूंगा कि इन इलाकों को रेलवे लाइन से जोड़ा जाये। अगर कहीं ड्रोट कन्डीशन है, कहीं फ्लड है लोगों को खाना पहुंचाने की चीजें मुहैया करानी हैं तो वे कैसे वहां पहुंचेंगी। मिजोरम में एक भी किलोमीटर लाइन नहीं है वहां अनाज आदि कैसे पहुंचेगा? वहां पर न रेलवे लाइन है न सड़कें ठीक हैं, न एयर पोर्ट का प्लान है। वहां एयर पोर्ट भी नहीं है, मैं वहां गया था, वहां की हालत को देखा है। वहां आसानी से पहुंच नहीं सकते हैं, वहां सिक्योरिटी की हालत बहुत बिगड़ी हुई है। अतः इन हालात में ऐसे इलाकों को देश के दूसरे प्रान्तों से रेलवे लाइन से जोड़ना जरूरी है। ऐसा ही अरुणाचल प्रदेश है। हिमाचल प्रदेश है। हिमाचल प्रदेश में कुल्लू, मनाली और आगे जाने के लिए कोई रेलवे लाइन नहीं है। सिर्फ शिमला तक है। शिमला के बाद कोई रेलवे लाइन आगे नहीं है। वहां टूरिस्ट सैन्टर्स हैं, वहां के देहातों में जो लोग बसते हैं, उनको आने जाने के लिए कोई ठीक रास्ता नहीं है, कोई दूसरा जरिया है ही नहीं। तो अगर रेलवे लाइन इन इलाकों में बनाई जाये, तो वहां के आम लोगों को सामान पहुंचाने में, आने-जाने और पानी पहुंचाने में और जिन्दगी की दूसरी जरूरियात पहुंचाने में मदद मिलेगी।

कश्मीर के एक मेरे मैनबर-डोस्त कह रहे थे कि वहां पर रेलवे लाइन की सख्त जरूरत है। मैं भी पिछली बार कश्मीर गया था। जम्मू तक रेलवे लाइन है। जम्मू के आगे कोई रेलवे लाइन है ही नहीं। तो जम्मू-कश्मीर को कैसे जोड़ेंगे। सिर्फ एक रोड है और वह काफी नहीं है। तो उस इलाके में भी रेलवे लाइन को बनाने की सख्त जरूरत है।

इसी तरह से हिमालय का पूरा रीजन है। वहां पर रेलवे लाइन की

कोई योजना है ही नहीं। तो यह जो तमाम जो इन्टीरियर और पिछड़े हुए इलाकों हैं उन के लिए जल्द-अज-जल्द ऐसी योजना बननी चाहिए ताकि इन इलाकों में रेलवे लाइन बूना जल्द-अज-जल्द हो जाय।

जहाँ तक आन्ध्र प्रदेश का सम्बन्ध है, इसी सिलसिले में कुछ कहूँ कि आजादी के बाद से अभी तक एक भी नई लाइन आन्ध्र प्रदेश में नहीं बनी। एक लाइन बीबी नगर, नालगोंडा से होती हुई ... (अवधान)

**श्री लाडली मोहन निगम (मध्य प्रदेश):** काहे को बात बोल रहे हैं, मिनिस्टर साहब तो सुन नहीं रहे हैं।

**श्री बी. सत्यनारायण रेड्डी :** मंत्री महोदय सुन नहीं रहे, इसलिए मेरे साथी कह रहे हैं कि बोलने की बात नहीं है।

**श्री केशर पांडे :** मैं आप की बात सुन रहा हूँ।

**श्री सत्यनारायण रेड्डी :** सुन रहे हैं, तो ठीक है।

तो आन्ध्र प्रदेश में बीबी नगर से नड़िकुडे तक जो रेलवे लाइन बननी है, उसकी शुरुआत तो हुई है, कई साल हो गये हैं, अभी तक कम्पलीट नहीं हुई है। रेलवे मंत्री ने अपने भाषण में कहा है कि यह बहुत जल्द पूरी हो जाएगी, गुजिस्ता साल भी यही आश्वासन मिला कि पूरी हो जाएगी, पर आज तक कम्पलीट नहीं हुई। वहाँ की जनता को

सहलियत नहीं है। गुजिस्ता साल मैंने कहा था कि जो ओवर ब्रिज बनाने के हैं—हैदराबाद से वारंगल जाने के रास्ते में कई लैवल-क्रॉसिंग आते हैं और लोगों को आने-जाने में दो-तीन घंटे रुकना पड़ता है और कई एक्सीडेंट्स उस इलाके में होते हैं।

फिर मंत्री महोदय अपनी बातों में लगे हुए हैं। मैं अहम बात के लिए बोल रहा हूँ। हैदराबाद से वारंगल तक जो रूट है, उसमें दस-बारह लैवल-क्रॉसिंग हैं। वहाँ पर ओवर ब्रिज बनाने की जरूरत है। गुजिस्ता साल भी मैंने अपने भाषण में कहा था कि इस रास्ते पर छह-सात लैवल-क्रॉसिंग आते हैं, उन पर ओवर ब्रिज बनाने की जरूरत है क्योंकि हैदराबाद से वारंगल जाने के लिए लोगों को एक-एक लैवल पर चार, पाँच, छह घंटे खड़े अपना समय गुजारना पड़ता है और उस रास्ते पर एक्सीडेंट्स भी ज्यादा होते हैं। जो बेगमपेट का ब्रिज है, उसका तो फाउंडेशन हुआ है, लेकिन अभी उस पर कोई काम शुरू नहीं हुआ। यह बहुत ही जरूरी है। कई सालों से वहाँ की जनता की डिमांड है कि वह जल्द-अज-जल्द बने। आन्ध्र प्रदेश में या तो फलड्स, या तो ड्राउट, इन दो समस्याओं से पूरा आन्ध्र प्रदेश मुबतला है और खास कर आन्ध्र प्रदेश में दो जगह बहुत ही बैकवर्ड हैं—एक तेलंगाना रीजन जिसके अंदर दस जिले हैं और दूसरा रायलसीमा जिसके अंदर पाँच जिले हैं। वहाँ हमेशा ड्राऊट या किसी न किसी मुसीबत में यह जिले पड़े रहते हैं और वहाँ के लोगों के लिए, जैसे कि रेलवे मिनिस्टर ने कहा कि रेलवे ने पीने का पानी पहुंचाने का काम किया है—मैं नहीं जानता कि

[ श्री बी सत्यनारायण रेड्डी ]

तेलंगाना के किसी इलाके में, जो डाऊट ग्रफकटेड एरियाज हैं; वहां पानी पहुंचाने का काम रेलवे ने किया है। आज तक नहीं किया है। कई गांव ऐसे हैं जहां पीने के पानी का कोई इंतजाम नहीं है, यही नहीं खाने-पीने की जो जरूरी चीजें हैं उनको पहुंचाने के लिए कोई दूसरी सहूलियतें नहीं हैं। तो ऐसे इलाकों में रेल के जरिये लोगों के आने-जाने के लिए और उनके लिए जिन्दगी की जरूरियात के लिए जो-जो चीजें चाहिए उन तक पहुंचाने के लिए रेलवे लाइनों डेवलप करना बहुत जरूरी है। ये सभी काम तो हैं ही और रेलवे मंत्री जी ने अपनी बजट स्पीच में यह भी कहा है कि 5000 हजार अधिक माल के डिब्बे बनाने की योजना है, 500 सवारी डिब्बों को तैयार करना है और 300 ए० ई० एम० यूनिटों को बदलवाना है और 14600 रेलवे पथों का नवीकरण करना है। ये तमाम बातें रेलवे मंत्री ने अपनी भाषण में कही हैं और पंच-वर्षीय योजना में उसके लिए जो राशि, जो रकम, जो पैसा आपने मंजूर किया है वह 5101 करोड़ रु० है। इसके अन्दर कैसे इतने बड़े काम का आप मुकम्मल कर सकेंगे? देश के सारे काम को रेलवे का जो सारा काम है, उस का कैसे मुकम्मल करेंगे, मंत्री समझ में नहीं आता इसलिए मैं मंत्री जी से चाहत हू कि जब आपके इतने काम करने ही हैं...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH GOSWAMI): No, talk please. I am appealing to this side and that side not to carry on this kind of discussion. Reporters will not be able to take down the proceedings.

श्री बी० सत्यनारायण रेड्डी : छठी पंच वर्षीय योजना जब तैयार हो रही थी उससे पहले आपने सुझाव क्यों नहीं दिया? रेलवे मंत्रालय ने इस तरफ ध्यान क्यों नहीं दिया कि इससे ज्यादा

रकम की जरूरत है, क्योंकि देश की उन्नति देश की तरक्की और लोगों की खुशहाली रेलवे पर बहुत ही मुनहसिर करती है। अगर रेलवे ठप्प हो जाए तो देश के सारे काम ठप्प हो सकते हैं, देश की तरक्की रुक सकती है... (समय की घंटी)... मेरा टाइम अभी बाकी है।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH GOSWAMI): If you conclude it, it is better.

SHRI D. SATYANARAYAN REDDY: I have to use my time. All my points are not over.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH GOSWAMI): We are squeezing the debate today. I am requesting you to be as brief as possible.

श्री बी० सत्यनारायण रेड्डी : इसके बाद अब एक तरफ तो देश में कोयले की कमी है, तेल की कमी है। जब यह कमी है तो फिर रेलवेज ठीक ढंग से चल नहीं सकेंगी। इसके लिए कोई दूसरा तरीका ढूँढना ही चाहिए। वह तरीका इलेक्ट्रिफिकेशन का है। इलेक्ट्रिफिकेशन के लिए हर स्टेट से हर मेट्रोपोलिटन सिटी से खास कर डिमांड है कि उन इलाकों में जो ज्यादा पापुलेटेड हैं, जहां ज्यादा ट्रेफिक है, जहां लोगों की आमोदरफ्त और आना-जाना बहुत ज्यादा है, ऐसे इलाकों में इलेक्ट्रिफिकेशन हो, इस काम को करने में भी ज्यादा तरक्की नहीं हुई है। मंत्री महोदय ने भी अपनी स्पीच में बताया है कि कुछ किलोमीटर तक इलेक्ट्रिफिकेशन हुआ है और उस को करने के रास्ते में हम हैं लेकिन यह रास्ता बहुत ही स्लो है, बहुत ही सुस्त है। हम चाहते हैं, देश के हालत को देखते हुए, कोयले और तेल की कीमतों को मद्देनजर

रखते हुए, इस इलेक्ट्रिकफिकेशन के काम को, बिजली से चलने वाली ट्रेनों के वास्ते रूट को और ज्यादा बढ़ाएं।

आन्ध्र प्रदेश में कई दिनों से यह डिमाण्ड है कि जो सबअर्बन ट्रेन्स हैं, उन को इलेक्ट्रिकफिकेशन ट्रेन्स बनाने के लिए जल्द से जल्द कदम उठाया जाना चाहिए और खास कर साउथ इंडिया रेलवे पैसंजर्स एसोसिएशन और विधान सभा के मेम्बरान ने और पार्लियामेंट के मेम्बरान ने कई बार यह रेप्रेजेंटेशन भेजा है कि बेलाराम में फल्क-नुमा तक एक अलग लाइन हो। और इलेक्ट्रिक से चलने वाली गाड़ी इस्तेमाल में जल्द से जल्द लायें, लेकिन इसके बारे में कोई कदम नहीं उठाया गया। मुझे नहीं मालूम सरकार या रेल मंत्रालय या रेल मंत्री इस सिलसिले में क्या सोच रहे हैं।

कृष्णा-गुंटुर-तेनाली-रायपिल्ली सेक्शन जो आन्ध्र प्रदेश का है उस में इलेक्ट्रिकफिकेशन के सिलसिले में रिप्रेजेंटेशन हुआ है। जनता सरकार के दिनों में इस के बारे में साउथ सेंट्रल रेलवे ने रिकमेंडेशन भी की थी, लेकिन बाद में मालूम हुआ—मैं ने उस रिपोर्ट को नहीं देखा—हम को सूचित किया गया कि प्लानिंग कमिशन ने इस को मंजूर नहीं किया। रेलवे मंत्री से मैं चाहूंगा कि इस सिलसिले में वह असर डालें और इस चीज को पूरा करने में हाथ बढ़ाएं।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH GOSWAMI): Please conclude now.

SHRI B. SATYANARAYAN REDDY: I will finish now. मुञ्जिलफ इलाकों की तरह हमारे यहाँ भी समस्या है छोटी लाइन को बड़ी लाइन में तब्दील करने की। मंत्री महोदय ने अपने भाषण में कहा कि यह लग्जरी है अपने देश

के लिए और यह ज्यादा कारामद भी नहीं है। लेकिन मैं अभी जो रिपोर्ट पढ़ रहा था उस से पता चलता है कि मंत्री महोदय ने जो विचार प्रकट किये हैं वे सही नहीं हैं क्योंकि इस इयरबुक आफ इंडियन रेलवेज 1979-80 में कहा गया है कि जो बड़ी लाइनें हैं उन से ज्यादा फायदा होता है, वे कारामद हैं। मैं रिफरेंस के लिए पढ़ देता हूँ :

"Although Broad Gauge forms only 5 per cent of the route-kilometres, it accounts for 86.6 per cent of the freight tonne kms. and 75.5 per cent of the passenger kms. Metre Gauge covering 42 per cent of the total route kms. carries only 13.3 per cent of the freight tonne kms. and 21.8 per cent of the passenger kms. Narrow Gauge comprises about 7 per cent of the network and accounts for the residual 0.1 per cent of the freight tonne kms. and 0.7 per cent of the passenger kms."

इसके साथ-साथ आगे इसी रिपोर्ट में कहा गया है—चाहे गुड्स को ले जाना हो, चाहे पैसंजर्स को ले जाना हो—उस में ज्यादा फायदा होता है बनिस्वत छोटी लाइन के। तो मैं मंत्री महोदय से यह कहूंगा कि जो विचार उन्होंने अपनी स्पीच में रखा है कि यह लग्जरी है और छोटी लाइन को बड़ी लाइन में तब्दील करने से कोई फायदा नहीं होगा इस पर आप फिर पुनर्विचार करें और जो छोटी लाइन हैं उन को बड़ी लाइन में तब्दील करने की सख्त जरूरत है।

इस के साथ-साथ जहाँ लाइनें मौजूद हैं वहाँ उन को डबल करने की सख्त जरूरत है।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH GOSWAMI): Now please conclude.

SHRI B. SATYANARAYAN REDDY: I will finish.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH GOSWAMI): No; now please, conclude I have a list of 10 speakers.

SHRI B. SATYANARAYAN REDDY: I am concluding now.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH GOSWAMI): You have already taken 23 minutes. You have taken this much time with the result that other speakers will not get their time.

श्री बी० सत्यनारायण रेड्डी : इस के साथ-साथ मंत्री महोदय से मैं कहूंगा कि जो एक्सीडेंट्स दिन ब दिन बढ़ते जा रहे हैं उनको रोकने के लिए कोई तजवीज, कोई हल निकालने की आप कोशिश कर रहे हैं। हर रोज हम पढ़ते हैं कि ट्रेन के कोलाइजंस से इतने लोग मर गये, इतने एक्सीडेंट में मर गए, रोजाना ट्रेन में डकैती और चोरियां बगरह के बारे में खबरें आ रही हैं लेकिन उन के बारे में कुछ नहीं हो रहा है। मंत्री महोदय मेरी बात से सुनने की कृपा करें।

(Interruptions)

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH GOSWAMI): Mr. Minister, kindly listen to his speech. Otherwise I will be in trouble. (Interruptions)

AN HON. MEMBER: He is listening. . . (Interruptions)

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH GOSWAMI): Please conclude now.

श्री बी० सत्यनारायण रेड्डी : एक एक्सीडेंट हुआ था ट्रेन का आंध्र प्रदेश में जलगांव में उस समय जब कि लाल बहादुर शास्त्री रेलवे मंत्री थे। उस वक्त उन से किसी ने डिमांड नहीं की रिजिनेशन के लिए, लेकिन सारे देश की और सारी रेलवे की अटेंशन दिलाने के लिए उन्होंने अपना रिजिनेशन दे दिया, अपना इस्तीफा दे दिया। आज जो रोज व रोज एक्सीडेंट बढ़ते चले जा रहे हैं और ट्रेनों में डकैतियां और चोरियां बढ़ती जा रही हैं और दिन दहाड़े जो हो रहा है उस के लिए रेल मंत्री या उन के सहयोगी मंत्री जो

हैं उन्होंने उन के बारे में क्या कभी सोचा है और क्या उन्होंने सोचा है कि उन को रिजिनेशन देने की कोई जरूरत या न नहीं। क्या उन्होंने कभी इस सवाल पर गंभीरता से सोचा है ?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH GOSWAMI): I think he is taking too much of indulgence. It will not go on record now.

(SHRI B. SATYANARAYAN REDDY continued to speak.)

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH GOSWAMI): Mr. Reddy, whatever you are saying is not going on record.

(SHRI B. SATYANARAYAN REDDY continued to speak.)

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH GOSWAMI): This is not going on record.

(SHRI B. SATYANARAYAN REDDY continued to speak.)

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH GOSWAMI): Nothing is going on record.

(SHRI B. SATYANARAYAN REDDY continued to speak.)

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH GOSWAMI): Will you kindly sit down now?

(SHRI B. SATYANARAYAN REDDY continued to speak.)

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH GOSWAMI): This is very unfair. Nothing is going on record. For the last ten minutes I have been requesting you to conclude. You have been saying that you are going to conclude after making one point.

SHRI B. SATYANARAYAN REDDY: I have not yet taken the time allotted to me.

**THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH GOSWAMI):** You have taken more time. There are still seven speakers. The Railway Minister has to speak at 6 O'clock. If it goes on like this, then two or three Members will not get their chance. I have given you three or four minutes more. But, still you are going on. (Interruptions). Yes, Mr. Haq.

[The Vice-Chairman (Dr. Rafiq Zakaria) in the Chair.]

**श्री (मोलाना) असराहुल हक (राजस्थान):** रेलवे जो हमारे देश का एक लाजमी जुज है इस में शक नहीं कि इस बजट में उस के मामलात सुधारने और खराब हालत को बेहतर बनाने की काफी कोशिश की गयी है। यह एक तारीखी रविश है यहां की। लेकिन किराया बढ़ाने की प्रेक्टिस में कोई खास तबदीली नहीं आयी है बल्कि पुरानी लकीर को पीटा गया है। और जब बजट पेश किया जाता है तो रेलवे का किराया, भाड़ा और सामान के महसूलात बढ़ा दिए जाते हैं। जब भी हाउस में रेलवे का बजट आता है तो एवान से यह आवाज आती है कि :

“सैयाद ने बढ़ाई है इस तरह मश्के जुल्म...”

5 P.M.

किसी न किसी लिहाज से महसूल में, किराए में इजाफा किया जाता है। मेरी गुजारिश यह है कि जब बड़े हद तक किराये बढ़ाकर आमदनी हासिल कर ली जाती है तो उसी ऐतबार से मुसाफिरों की जान और माल की भी हिफाजत होनी चाहिए। जब एक मुसाफिर आपके रेलव कंपार्टमेंट में दाखिल हो जाता है तो यह रेलवे की हिफाजत में आ जाता है। अब अगर वह लूट लिया जाता है या उसका सामान चोरी चला जाता है, या डाका डाला जाता है या उसे मजबूर किया जाता है, उस पर हमला किया जाता है तो यह रेलवे की पूरी जिम्मेदारी है कि उसको अपनी जगह तक सह लामत पहुंचाए। आपको इस बात का ऐलान करना

चाहिए। कि आपकी मुहाफ़ज़त में जो आदमी लूटा जाए आप तो उसको कितना मुआवज़ा देंगे? न आप उसको उसके माल का मुआवज़ा देते हैं, न उसके सामान का मुआवज़ा देते हैं, न उसकी जान का मुआवज़ा देते हैं। पूरे ट्रेन लुट जाती है और लूटने वाले इस कदर ज़िन्दा दिलेरी से लूट जाते हैं जिसमें मालूम पड़ता है कि इस रेलवे के लोगों का भी सहयोग होता है। टुंडला स्टेशन पर रिवाल्वर दिखलाकर ड्राइवर को कहा कि ज़हां ले चलो। बाकायदा इरमीनान से गाड़ी वहां ले जाकर लूटी आर्य लूटने के बाद फिर उस गाड़ी को वहां वापस कर दिया। डाकू भी भाग गए, आदमी भी भाग गए और बाद में उसी ड्राइवर को, उसी रेलवे के आदमी को सस्पेंड किया गया। पनिशमेंट इनको दिया गया। बाकी मारा किसी ने, लूटा किसी ने और मुजरिम कौन हुआ। उसके सीने पर जब गोली दाग दी गई तो उसके पास सिवाय इसके कि वह जहां कहे चले, क्या चारा था? उस ड्राइवर को डाकू ने कहा कि चलो। अगर रेलवे की तरफ से बेहतर इंतजाम होता तो इस तरह की चीज़ नहीं होती। आज हाल यह है कि जो ट्रेनें रास्ते में रोककर लूटी जाती हैं, डाकुओं द्वारा चोरियों का शिकार हो रही हैं, रेलवे के अफसरान के लिए वह तमाशाई खेल है। यह शर्मनाक बात है। जल्द ऐसा इंतजाम किया जाए कि ट्रेनें डाकुओं का शिकार न बनें।

इसके अलावा यह भी देखा गया है कि ब्रांच लाइनों पर फ़स्ट क्लास के डिब्बों में पंखें, बल्ब, शीशें, बर्थ के कवर आदि भी चोरी चले जाते हैं और इनसे लोग थैले बनाते हैं। मैं अभी पटना से गया जा रहा था। बी० जी० पैसंजर में बैठ गया। उसमें फ़स्ट क्लास के डिब्बों में घुसने की जगह ही नहीं मिल पाई। बड़ी मुश्किल से दो चार आदमी जान-पहचान के मिल गये तो फ़स्ट क्लास के डिब्बों में हम दाखिल हो गये। पुन-पुन स्टेशन



[श्री (मोलाना) असराखल हक]

पर आनरेबल टिकट कलेक्टर साहब से मेरी मुलाकात हुई। मैंने उनसे रिक्वेस्ट की कि इस डिब्बे में तमाम बिना टिकट के लोग फर्स्ट क्लास में घुस आये हैं। इनको निकाल कर हमें जगह दिला दीजिए। तो उन्होंने कहा, भैंसी जी जरा ध्यान दीजिए, कि फर्स्ट क्लास में घुसने का नाम मत लो नहीं तो आपकी पिटाई हो जाएगी और मेरा क्रियाकर्म हाँ जाएगा। जहाँ जगह मिले वहीं चले चलिये। वह हाल है। आप आज पैसेंजर गाड़ियों पर सफर नहीं कर सकते हैं। ये चोरियाँ कौन करती है? फर्स्ट क्लास का सामान कौन लूट ले जाता है, कौन इन चीजों को गायब करता है, कैसे ये गायब होती हैं जब कि रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स भी वहाँ मौजूद है और स्टेशन मास्टर भी वहाँ है, खलासी भी वहाँ है, चौकीदार भी वहाँ है, हर किस्म के पहरेदार हैं। लेकिन मेरे ख्याल में कोई भी तबज्जह इस ओर नहीं दी जाती है। इससे भी ज्यादा ताज्जुबखेज बात मैं आपको बतलाता हूँ। एन०ई० रेलवे की जो छोटी लाइन है उसमें मैं एक दिन शाहजहापुर से पीलीभीत जा रहा था। रेलवे का एक किस्सा हाल ही में एक आदमी ने बताया कि पीलीभीत से शाहजहापुर से एक साहब जा रहे थे। शाहजहापुर में जब वह साहब बाहर आये तो टिकट कलेक्टर ने उनसे टिकट माँगा। यह कहा कि आप 40 साल के आदमी होकर आधा टिकट पर सफर कर रहे हैं तो मैंने कहा कि यह मेरा कसूर नहीं है। जब मैंने टिकट खरीदा था तो मैं नाबालिग था। यह आपकी ट्रेन के सफर में 40 की उम्र पहुँच गई। आज उस ट्रेन की हालत यह है कि शाहजहापुर से पीलीभीत तक किसी स्टेशन पर टेलीफोन नहीं है। हर स्टेशन पर सिगनल उठता नहीं।

श्री लाडली मोहन निगम : खड़ा होता नहीं।

श्री (मोलाना) असराखल हक : खड़ा होता ही नहीं। बीमारी लगी हुई है। वह ट्रेन आगे चल कर रुक जाती है तो पूछा गया कि ट्रेन क्यों रुक गई तो कहते हैं गाई साहब नाश्ता करने गये हैं। आगे चल कर फिर गाड़ी रुकी। तब फिर पूछा गया। यही कहा गया कि गाई साहब कहीं चले गये। इस प्रकार से आज भी इस जमाने में जब हम 1981 में कदम रख रहे हैं और जब दुनिया में हवाई जहाज छोड़ कर मिसाइल्स और राकेट चल रहे हैं तो हमारी हालत यह है कि शाहजहापुर से पीलीभीत तक पहुँचना भी हमारे लिये मुश्किल हो गया है। बिना टिकट लोग सफर कर रहे हैं। अब मैं आपसे एक निवेदन यह करना चाहूँगा कि कोटा हमारे यहाँ एक इंडस्ट्रियल टाऊन है। वहाँ की बहुत बड़ी आबादी है। बहुत-सी वहाँ इंडस्ट्रीज हैं।

श्री धर्मवीर (उत्तर प्रदेश) : जिन तीन जगहों का इन्होंने नाम लिया व तीनों जगह आपके घर हैं कोटा, पीलीभीत और शाहजहापुर।

श्री (मोलाना) असराखल हक : पूरा हिन्दुस्तान हमारा है। हिन्दी है हम वतन हैं हिन्दुस्तान हमारा।

उपसभाध्यक्ष (डा० रफीक जकरिया) : वक्त कम है। इसलिए मेहरबानी करके इन्ट्रप्ट मत कीजिए।

श्री लाडली मोहन निगम : देर तक बैठा जा सकता है। पूरी वहम होने दीजिए।

उपसभाध्यक्ष (डा० रफीक जकरिया) : आपकी तरकीबों से मैं अच्छी तरह वाकिफ हूँ। मेहरबानी करके सहयोग कीजिए।

श्री (मोलाना) असराखल हक : कोटा से हावड़ा जाने के लिये कोई भी ट्रेन नहीं है। हजारों-हजार लोग कोटा में काम करते हैं। व बड़ी-बड़ी फैक्टरियों में, मिलों में काम करते हैं, उनको वहाँ तक पहुँचने का कोई साधन नहीं।

वर्षों के साथ जाएं या सामान के साथ जाएं तो उनको गाड़ी बदलनी पड़ती है तब वहां पहुंचते हैं। मैं चाहूंगा मिनिस्टर साहब इस तरफ तवज्जो दें। तूफान एक्सप्रेस जो दिल्ली से हावड़ा जाती है वह आसानी से उधर की तरफ डाइवर्ट की जा सकती है। बयाना होकर कोटा और कोटा से हावड़ा और फिर हावड़ा से कोटा डाइवर्ट की जा सकता है। इससे वहां के लोगों को सहुलियत मिलेगी। कोटा से दिल्ली आने के लिये शाम के वक्त सिर्फ एक ट्रेन है। इसको मिनिस्टर साहब अच्छी तरह से देख चुके हैं। उसमें पैसेंजर्स को जगह नहीं मिलती है। उनको छतों पर बैठकर जाना पड़ता है। बीच की जगह पर लोग खड़े रहते हैं जिससे कई बार एक्सीडेंट हो चुके हैं। अगर आप कोटा से दिल्ली एक गाड़ी चला दें तो लोगों को बहुत-सी सहुलियतें हो जाएंगी और बहुत से फायदे पहुंचेंगे।

इसके अलावा राजस्थान की राजधानी है जयपुर। आपको पता है कि कोटा एक इंडस्ट्रियल टाउन है और मेन सिटी है लेकिन कोटा से जयपुर जाने के लिये जितना टाइम लगता है उतनी देर में हम कलकत्ता पहुंच सकते हैं। इस तरफ आपको ध्यान देना चाहिये। पिछले दिनों आनरेबल मिनिस्टर गेटा गये थे। एक जनरेशन पूरा हो गया, 4 साल हो गये जब से कोटा के लोग उठा रहे हैं कि कोटा-बूंदी-चित्तौड़ लाइन खोली जाए। वह मंजूर भी हो गया और बहुत हद पूरा हो गया। आनरेबल या कि 15-20 रोज गटन किया जाएगा जाएगा। लेकिन अभी तक पता सका उद्घाटन और कब लोग सकेंगे।

अगर मैं आज रेलवे मिनिस्टर की तारीफ करता हूं तो इससे लोगों को शिकायत नहीं होनी चाहिए। अगर कोई आदमी यह कहे कि आज सभा में अच्छी-अच्छी तकरीरे हुई और लोग अच्छा बोले हैं तो इसका मतलब यह नहीं है कि कल हफ्ता में जो लोग बैठे हुए थे और उन्होंने जो तकरीरें की हैं वे अच्छी नहीं हैं या उनकी कोई इंसल्ट हो गई। आज अगर मैं टाइम की तारीफ कर रहा हूं तो इसका मतलब यह नहीं है कि पिछला जो टाइम था उसको मैं खिलाफ बोल रहा हूं। अगर आज मैं श्री केदार पांडे के काम की तारीफ करता हूं तो इसका मतलब यह नहीं है कि मैं श्री कमलापति त्रिपाठी जी के खिलाफ बोल रहा हूं। यह बिल्कुल गलत है समझने वालों और बोलने वालों को धोखा है। पंडित कमलापति त्रिपाठी जी की और श्री केदार पांडे जी की एक ही राशि है, इनमें कोई मतभेद नहीं है। बल्कि श्री कमलापति त्रिपाठी जी सीनियर हैं और श्री केदार पांडे जी अपने को हमेशा फील्ड वर्कर कहते रहे हैं। इंडियन एक्सप्रेस ने छाप दिया कि श्री केदार पांडे ने सैकड़ों की तादाद में पास इशु कर दिये। कुछ लोग छोटी-छोटी बातें कहते रहते हैं, यह ठीक नहीं है। अगर हमें इस भारतवर्ष को ऊपर उठाना है ऊंचा उठाना है तो अगर कोई सोशियल वर्कर अपने घर का मकान बेच कर भी देश की खिदमत के लिए आगे आता है तो हमें उसकी मदद करनी चाहिए। हमारे मुल्क के देहातों में लोग एक जगह से दूसरी जगह जाते हैं तो हमें उनकी मदद करनी चाहिए। अगर हम इस तरह के सोशियल वर्कर्स को तनख्वाह नहीं दे सकते हैं तो कम से कम उनको सफर करने की सहुलियत तो दे सकते हैं। इसलिये मैं समझता हूं कि इस किस्म का जो

[ श्री मोलाना असरारुल हक ]

एतराज किया जाता है वह सिर्फ बदनाम करने के लिए किया जाता है।

अखिर मैं अपने रेलवे मिनिस्टर साहब से यह गुजारिश करूंगा कि वह कोटा की तरफ ध्यान दें। मैं चाहता हूँ कि कोटा, बूंदी और चितौड़ के बारे में आज वे हाउस में एलान करें ताकि हमारा होसला बढ़ सके। इस आवाज को उठाते हुए 22 वर्ष हो गये हैं। अभी तक किसी भी रेल मंत्री ने इस बारे में कुछ नहीं कहा। आप पहले मिनिस्टर होंगे जो हमारे लिए खास तौर पर कोटा के लोगों के लिए कुछ काम करेंगे ताकि कोटा की पिछड़ी जनता बहुत दिनों से जो दुख पा रही है उसको कुछ सहूलियत मिल सके।

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Now, the Minister has to reply at 6 O'clock. I, therefore, propose to call your more speakers, two from the Opposition and two from the Congress (I) Party. From the Opposition. Shri Shiva Chandra Jha and Shri Warjri will speak and from the Congress (I) Party, Shri Dharmavira and Shri Kalpnath Raj will speak.

SHRI AMARPROSAD CHAKRABORTI (West Bengal): Sir, what will be our fate?

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): From your side only I am calling Shri Warjri.

श्री लाडली मोहन निगम : श्रीमन्, आप और मेम्बरों को भी बोलने का मौका दीजिये।

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): No, that is not possible, because the instructions given are that at 6 O'clock the Minister has to reply. The Minister has got other engagements also. This has all been decided upon. The Minister will reply at 6 O'clock. Therefore, I

am making it clear in the very beginning. I am calling only two people from the Opposition side.

श्री लाडली मोहन निगम : श्रीमन्, मेरा पाइन्ट आफ आर्डर है। इसका मतलब तो यह है कि आप गिलोटीन कर देंगे, किसी को बोलने नहीं देंगे, बोलने पर बंदिश लगा देंगे। यह कैसे होगा? मैं आपसे इतना ही निवेदन करना चाहता हूँ कि अब तक यह परम्परा रही है कि किसी साल भी मिनिस्टर महोदय दोनों सदनों में एक ही गोज जवाब नहीं दिये हैं। मेरी गुजारिश यह है कि आप मिनिस्टर साहब से कहें कि जो बातें सदस्यों ने कही हैं उनको वे सुन लें और उनका जवाब कदमों में मुकम्मल तौर पर दे दें। मैं मिनिस्टर साहब से भी कहूंगा कि संसद की परम्परा की दृष्टि से आज आप प्रत्येक सदस्य को अपनी बात कहने दीजिये और अपना जवाब कल तक के लिए मुलतवी कर दीजिये।

उपसभाध्यक्ष (डा० रफीक जकरिया): भाफ कीजियेगा, आपने जो निवेदन किया है, वह परम्परा के खिलाफ है। परम्परा यह है कि बिजनेस एडवाइजरी कमेटी में जहाँ सब पार्टियों के लोग शामिल रहते हैं, उनकी जा राय रहती है, उनका जो निर्णय होता है, उसकी कद्र की जाती है। यह फैसला बिजनेस एडवाइजरी कमेटी ने किया है और उससे अनुसार ही मैं सिर्फ यह बात कह रहा हूँ एक स्पीकर दूसरे स्पीकर का कामकाज न ले। मुझे ये इन्स्ट्रक्शन्स पहले ही मिली हैं।

श्री लाडली मोहन निगम : सदस्यों का बोलने का मौका लेना चाहते हैं।

उपसभाध्यक्ष : मंत्री को बिल्कुल को भी वही बिजनेस एडवाइजरी कमेटी का जवाब आज

हो जाता है। मंत्री को कोई विशेषाधिकार नहीं मिला है कि जब वह चाहें वहे कि मैं जवाब दूंगा। माफ कीजियेगा। इसलिये आपका प्वाइंट आफ आर्डर कोई नहीं है और आप खामोशी से बैठ जाइये तथा मेरे साथ सहयोग कीजिये। (व्यवधान)

कल फाइडे है। कल रिप्लाय नहीं हो सकता है। बहुत-सी बातें हैं। निगम जी आप बड़े ज्ञानी हैं, बड़े अनुभवी हैं। बिजनेस एडवाइजरी कमेटी का जो फैसला है उसके ऊपर अमल होगा और उसके अनुसार मैं श्री शिवचन्द्र झा जी से गुजारिश करता हूँ कि वे बोलें लेकिन आप मेहरबानी करके 10 मिनट के अन्दर अपना भाषण खत्म कर दें।

श्री शिवचन्द्र झा : उपसभाध्यक्ष जी, रेल के मुत्तलिक, रेल के परफार्मेंस और काम के मुत्तलिक प्रधानमंत्री जी ने जो स्टेटमेंट किया था वह एक बहुत क्लासिकल स्टेटमेंट है और वह आज भी लागू है जिस तरह से उस दिन लागू था जिस दिन कि उन्होंने यह स्टेटमेंट दिया था और जिसके कारण पंडित कमलापति त्रिपाठी जी धाराशाही हुये थे। रेल का नक्शा अभी भी दुस्त नहीं हुआ मंत्री महोदय ने अपने भाषण में बहुत कोशिश की यह बताने की कि हम इनोवेशंस कर रहे हैं। एडमिनिस्ट्रेटिव इमेजिनेशन और डाइनेमिक तौर पर स्टेप ले रहे हैं। कौनसे-स्टेप आप ले रहे हैं? हम इनोवेशंस की बात तब मानते जबकि आप रेलवे बोर्ड को खत्म करते जो कि एक ह्वाइट ऐलीफेंट है और जिसके बारे में हर साल यहा हमला किया जाता है। जो वहां पर अफसरशाही का बोलबाला है क्या आप उसको खत्म कर रहे हैं? नहीं कर रहे हैं? आप क्या कर रहे हैं? आप कर रहे हैं अपने मन के मुताबिक कि उसको हटाओ, इसको हटाओ, मगर इनोवेशन नहीं होता है। जहां तक इसके प्रशासन का सवाल है उसमें आप कोई परिवर्तन नहीं करते हैं, उसमें कोई बुनियादी परिवर्तन नहीं होता है। मैं तो चाहता हूँ कि मंत्री महोदय की सारी बजट स्पीच जो है वह पिछले रेल मंत्री को डेनीग्रेट करने का काम है।

उनके किये की कन्न खोदी जा रही है। उनको कन्न से उखाड़कर हटाया जा रहा है। इस तरह की बात हो रही है।

उपसभाध्यक्ष (डा० रफीक जकरिया) : आपको बड़ी हमदर्दी है उनसे।

श्री शिवचन्द्र झा : मेरी हमदर्दी उनके साथ इसलिये है कि रेल मंत्री होते हुए उन्होंने कुछ अच्छे काम किये जिसको ये खत्म करने जा रहे हैं।

उपसभाध्यक्ष (डा० रफीक जकरिया) : लेकिन जब वे मंत्री थे आप उनको इसी तरह से कहा करते थे।

श्री शिवचन्द्र झा : नहीं। मैंने धन्यवाद भी दिया। यह रिकार्ड में है। यह उस सब काम को खत्म करने में लगे हुए हैं। सारे हिन्दुस्तान में रेल के संबंध में बहुत-सी कठिनाइयां हैं लेकिन मैं उन सब की ओर न जाकर केवल बिहार, जो मेरा इलाका है, उसकी बातें उठाता हूँ।

अपने बजट में पंडित कमलापति त्रिपाठी जी ने कहा था हम लोगों के जोर देने पर और यहां पर आवाज उठाने पर कि दरभंगा से जयनगर, समस्तीपुर दरभंगा नहीं, यह पुराना बात है, उसका उद्घाटन करने फरवरी 12-13 को जाने वाले थे, मालूम नहीं क्या हुआ, पता नहीं—दरभंगा-जयनगर इस लाइन को बनाने के लिये अपने बजट भाषण में, कि उसको हम कर रहे हैं, या जो कन्वर्जन की बात है, इसका कोई जिक्र नहीं है कि क्या हुआ, स्पष्ट आई कि नहीं आई, उस पर कौन-सी कार्यवाही हो रही है, इसका भी कोई जिक्र नहीं है। उपसभाध्यक्ष महोदय, वह स्वयं का भी इलाका है, समस्तीपुर-दरभंगा जिसके लिये बड़ी लाइन की बात है, उसको ही वे ठप्प कर रहे हैं और चितीनी बघार की बात कर रहे हैं। इस तरह का डिसक्रिमिनेशन नहीं होना

[श्री शिव चन्द्र झा]

चाहिए। जो काम पहले का है उसको पूरा करना चाहिए और तब नया काम करना चाहिए। इस बारे में अगर मैं सारी बात उठाने लगूँ तो वह एक लम्बी दास्तान हो जायेगी। सबोटान करने में ये लगे हुए हैं और उससे ऐसा मालूम होता है कि रेल प्रशासन आज से शुरू हुआ है पहले से नहीं था। यह गलत बात है।

महोदय, उस इलाके में गाड़ियों के संबंध में जो बातें हैं उनकी ओर मैं मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। समस्तीपुर से निर्मली, जयनगर दोनों गाड़ियाँ एक साथ चलती हैं, वहाँ पर 10.30 पर मिथला एक्सप्रेस आती है। इसलिए लोगों की माँग है कि क्योंकि एक 10.30 बजे की है और दूसरी निर्मली वाली 11 बजे जाती है, इसलिये यह गाड़ी 1.30 बजे चले और यह गाड़ी सकरी तक चली जायेगी। उनको बहुत बैठना पड़ता है और इससे वे अरलियर चले जायेंगे। और बाकी लोग निर्मली वाली लाइन से चले जाएंगे सकरी से और बहुत से साधन हैं। निर्मली वाले तो उससे चले जायेंगे। यह माँग वहाँ पर बहुत दिनों से है। लेकिन आप पता नहीं लगा कर रहे हैं। कई बार मैंने इस सम्बन्ध में लिखा है लेकिन कोई ध्यान नहीं दिया गया। इसी तरह से वहाँ की जनता की माँग है कि मधुबनी और पंडोल के बीच एक हॉल्ट हो। यह बहुत बड़ा डिस्टेंस है, बहुत दूरी है और जो आपका क्राइटेरियन है उसके मुताबिक भी वहाँ हॉल्ट होना चाहिए सरहद गांव के सामने। इसलिए सकरी और पंडोल के बीच में हॉल्ट बन उसकी दूरी बहुत है। स्वर्गीय राम सुभाग सिंह बेचारे ऐंमें थे हालाँकि अधिकारी लोग ब्लाक कर रहे थे लेकिन ड.० राम सुभाग सिंह जी ने इनिशियेटिव ले कर के हॉल्ट को बनाया। मैंने यह बात लोक सभा में उठाई थी। यह माँग की थी कि मधुबनी और पंडोल के बीच में हॉल्ट हो लेकिन क्यों

देरी हो रही है समस्तीपुर का जो आपका डिवीजन है यह डैन आफ कम्पेशन है इन्फेक्शियेसी यहाँ पर बहुत ज्यादा है मैं आज फिर माँग करता हूँ कि समस्तीपुर डिवीजन को सप्लिट किया जाए और मधुबनी में आप डिवीजन बनाइये। मधुबनी, दरभंगा सहरसा, सीतामढ़ी को लेकर यह जो सारा बार्डर एरिया है इस वजह से एक डिवीजन मधुबनी में बनाइये। सारी इन्फेक्शियेसी का जो किला है, गढ़ है उसको आप खत्म कीजिए। वे काम होने नहीं देते हैं। उसी तरह से मैंने यह बात उठायी थी कि मधुबनी स्टेशन पर पानी की बहुत दिक्कत है। म्युनिसिपैल्टी से जो पानी की व्यवस्था है वह ठीक नहीं है। राजनगर स्टेशन में जिस तरह से पानी निकालने का काम इलेक्ट्रिक ट्यूबवेल द्वारा होता है उसी तरह से मधुबनी में भी व्यवस्था की जाये। क्योंकि मधुबनी जिला सेंटर है वहाँ पर मैं बराबर जाता हूँ वेटिंग रूम में भी पानी नहीं रहता है, इस लिए वहाँ पर दिक्कत रहती है। मंत्री जी जरा ध्यान देंगे। तो जिस तरह से राजनगर में व्यवस्था है उसी तरह से मधुबनी में भी आप व्यवस्था कीजिये। तीसरी बात (समय की बंदी) खास करके रेलों का जब मसला होता है तो इलाके की बात होती है नीति की बात नहीं होती है इसलिए मैं अपने इलाके की बात रखना चाहता हूँ। वहाँ की जनता की माँग है, बहुत पुरानी माँग है। जैसे मैंने आपको बताया कि एक गाड़ी 11 बजे चला देंगे, शाम को ही गाड़ी जाती है, जयंती जाती है, इस लिए एक गाड़ी आप चलाइये, जनता की बहुत पुरानी माँग है। इस के बारे में इक्वारी भी हुई है। लोहना रोड स्टेशन का नाम बदल कर विदेश्वर धाम रखना चाहते हैं, इस माँग को भी आप पूरा कर दें। और बातों के साथ-साथ आसाम मेल की बात भी कहना चाहता हूँ। जिस तरह से आसाम अफेक्टिड है उसी तरह से आसाम मेल भी

अफेक्टिड है। इसमें कुव्यवस्था है लेकिन सरकार का ध्यान नहीं जाता है। जो दिल्ली और मुजफ्फरपुर की बोगी है उसमें कोई कंडक्टर नहीं रहता है। जब आप फस्ट क्लास की बोगी जोड़ते हैं तो कंडक्टर भी होना चाहिए। इसमें चलना बहुत खतरनाक हो जाता है। रेलवे वालों ने मुझे कहा कि आप बन्द कर लीजिए। मैं इसमें अकेला चलता हूँ और कई बार चल चुका हूँ। आप इसमें कंडक्टर की व्यवस्था क्यों नहीं कर पाते हैं।

अब मैं कैजुअल मजदूरों के बारे में कहता हूँ। तीन महीने या 120 दिन काम करने के बाद आप उनको परमानेंट कर देंगे। बहुत से लोग हैं क्या इस बारे में आपने एक नीति तय कर ली है यदि नहीं की है तो कर लीजिये। जो आदमी तीन महीने या 120 दिन काम कर लेता है उसको जरूर परमानेंट कर दिया जाए। लाखों लोग उससे अफेक्टिड होते हैं तो यह सुविधा आपको देनी चाहिए (समय की घंटी) अब आप हालत देखते हैं कि आप हम अल्जीरिया जा रहे हैं, फिलिपाइंस जा रहे हैं, बंगलादेश जा रहे हैं लेकिन आप नेपाल में क्यों नहीं जाते? नेपाल सरकार से आप बात कीजिये। रक्सौल से, जयनगर से जो कि इंडियन टैरीटरी से काठमांडू के नियरिस्ट है इसको आप काठमांडू से रेल द्वारा कनेक्ट कर दें तो इससे दोनों देशों को बहुत लाभ होगा। सुरक्षा की दृष्टि से भी बहुत लाभ होगा। इसलिए यह सब तो बातें हैं। जहां तक ट्रेन चलने की बात है वह तो एक बीमारी है। असुरक्षा, डकैतियां, चोरियां यह सब बातें हैं। खाने का प्रबन्ध भी अच्छा नहीं है। जनता को सुविधाएं नहीं हैं। लेकिन जिन इलाकों की बात मैंने रखी है आप उस पर कार्यवाही कीजिए, इसमें कोई वहां खर्च भी नहीं है। पंडित कमलापति त्रिपाठी जी को कुदर से मत

उखाड़िये, इतना ही मुझे कहना है (व्यवधान)

**उपसभाध्यक्ष (डा० रफीक जकरिया) :** श्री धर्मवीर।

**श्री धर्मवीर :** माननीय उपसभाध्यक्ष जी, इस रेलवे बजट के बारे में सबसे पहले तो मैं रेलवे मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ कि जैसे ही उन्होंने कार्यभार ग्रहण किया, आपने देखा कि उनको मौका लगा और बहुत जल्द ही उन्होंने एडमिनिस्ट्रेटिव रिफार्म करने के लिए एक मजबूत कदम उठाया जिसका सर्वत्र स्वागत हुआ। खासकर मजदूर यूनियनों में—मैं चूँकि मजदूरों का काम करने वाला हूँ, खुद मजदूरों से संबंधित हूँ—इसका स्वागत किया गया। यह उम्मीद थी कि हमारे रेलवे मंत्री जी आगे नीचे स्तर तक एडमिनिस्ट्रेटिव चेंजेज रेलवे में करेंगे ताकि रेलवे विभाग के अंदर कार्य कुशलता आ जाये। मैं मान्यवर, सिर्फ उनकी जानकारी में तीन चार बात लाऊंगा। पहला यह है कि आज जो जनता के अंदर सबसे पहली मांग है और जो हम भी महसूस करते हैं जिस पर सभी माननीय सदस्यों ने जोर दिया है, वह है सुरक्षा की, सिक्योरिटी आफ द पैसेंजर्स और साथ ही साथ सिक्योरिटी आफ द प्रापर्टी आफ द रेलवे डिपार्टमेंट।

जो पैसेंजर्स ट्रेवल करते हैं आये दिन ट्रेनों में डकैती रावरी वगैरह होती है उसके लिए मैं मंत्री जी से कहूंगा कि सरकार स्थानीय एवं प्रदेशीय सरकारों से इसका संबंध बनाये और एक इंटर स्टेट पालिसी ऐसी बनाए कि जहां से ट्रेन चले, वहां से ट्रेन राबर्स को रोकने के लिए ही हर सवारी गाड़ी में पांच पांच, सात सात या दस दस ऐसे सिपाही सी आरपी के, बी एस एफ के, जी आरपी के या स्टेट पुलिस विभाग के हों, जो मुस्तैदी के साथ पोस्ट किये जाएं और जैसे ही दूसरी सीमा प्रारम्भ हो वहां से दूसरी व्यवस्था हो जाय तथा इसका जोरों से प्रचार भी हो। इससे यह रहता है कि

[श्री धर्मवीर]

जहाँ कहीं गाड़ी रुके तुरंत उनको उतर जाना चाहिए और फौरन ही दोनों तरफ ट्रेन को घेरकर देखना चाहिए कि किस वजह से ट्रेन रुकी है। अक्सर ट्रेन रुक जाती है पैसेंजर्स उतरते नहीं हैं डकैत उन्हें लूटकर चुपचाप चले जाते हैं। इसके बारे में प्रदेशीय सरकारों से सम्पर्क स्थापित करके उनको जिम्मेवारी दें ताकि वे इसकी व्यवस्था कर सकें। तथा खुद रेलवे की सुरक्षा फोर्स भी रहती है उसके द्वारा भी व्यवस्था करें ताकि जनता के अंदर जो भय सा व्याप्त हो गया है असुरक्षा का वह धीरे धीरे समाप्त हो।

दूसरी बात खद रेलवे डिपार्टमेंट के अंदर जो कम्पार्टमेंट हैं उनकी हालत बड़ी खराब हो चुकी है। यहां तक कि दरवाजों में लाख नहीं है, सिटकनी नहीं है कि लोग उसको बंद कर सकें और ये खुले रहते हैं इससे चाहे कोई भी आदमी हो घुस सकता है बहुत इनसिक्योरिटी रहती है। तो मेन्टिनेंस डिपार्टमेंट जो आपका है वह बहुत लापरवाह है यह मुझे लगता है। स्टेशनों पर उसकी कोई व्यवस्था नहीं हो पाती है। रेलवे प्रापर्टी जैसा एक माननीय सदस्य ने बताया कि कैन्वास या बल्ब वगैरह चोरी चले जाते हैं लेकिन रिमूव होने के बाद फिर महीनों लग जाते हैं इसके बाद भी रिप्लेसमेंट नहीं हो पाता है। यह हमारी जिम्मेवारी है। यह कहने से काम नहीं चलता है कि सामान चोरी हो गया क्या करें? पैसेंजर्स से जो आप पैसे लेते हैं तो सारी सुविधायें जितनी अधिक से अधिक हो सकती हैं वह उनको दें और जब तक आप डिपार्टमेंट के अंदर कड़ाई नहीं बरतेंगे तब तक यह होने वाला नहीं है। तो दो चीजें मैंने आपसे बतायीं एक सिक्योरिटी पैसेंजर्स की ओर खुद विभाग की तथा इसका इंटर स्टेट आर्गनाइजेशन प्रदेशीय सरकारों के साथ करें ताकि उनकी सुरक्षा व्यवस्था हो सके।

दूसरी बात मैं मान्यवर, कहना चाहता था पंचुअलिटी की। यह एक गुडविल बनाती है विभाग की। पंचुअलिटी आजकल ट्रेनों में बिल्कुल नहीं है। अब इधर दिल्ली से ट्रेन बिल्कुल सही जाती हैं परन्तु उधर पूरब से जो आती हैं दो तीन चार घंटे लेट आती हैं खासकर तिनसुकिया की हालत बड़ी खराब है, और ट्रेनों की भी हालत खराब है। तो पंचुअलिटी और भी जगहों पर होनी चाहिए। इससे आपके विभाग की गुडविल बनेगी अगर आप अपने अधिकारियों के साथ बैठकर उनको परामर्श दें, उनको इन्स्ट्रक्शन दें कि ट्रेनों को हर हालत में निश्चित समय पर पहुंच जाना चाहिए। बहुत सी बातें होती हैं जिसकी वजह से उसका प्रभाव अच्छा नहीं पड़ता है और मैं समझता हूं कि जहां इलेक्ट्रिक लाईन्स हैं वहां तो ठीक है लेकिन जैसे कि प्रश्नोत्तर काल में समझ में आया कि उद्योग मंत्री जी ने, कोल माईन्स की मिनिस्ट्री ने कहा कि कोयले की कमी नहीं है लेकिन आपकी तरफ से आया कि कोयले की कमी है। बहरहाल यह कमी रेलवे पर असर कर रही है, हमारे वॉगन्स हमारी ट्रेनों का मूवमेंट बहुत कुछ सही मात्रा में कोयला न मिलने की वजह से खराब है। बहुत सी ट्रेनों को आपको कैन्सिल करना पड़ा है इसको आप जल्दी से जल्दी सुधारने की कोशिश करेंगे तो अच्छा होगा। तो मैं आपसे दूसरा निवेदन करूंगा कि ट्रेनों के अंदर पैसेंजर गाड़ियों की पंचुलिटी के ऊपर विशेष ध्यान दें अगर आप रेलवे विभाग की गुडविल को बनाना चाहते हैं।

दूसरी बात सैनिटेशन की है। स्टेशंस पर और कम्पार्टमेंट में सैनिटेशन की हालत बदतर होती जा रही है, न लेवोट्रीज की हालत ठीक है, न टैंकी में पानी रहता है। तो मैं चाहूंगा कि खास

तौर पर बिल्डिंग्स में और स्टेशन के आसपास एक अजीब सा गंदा माहोल जो रहता है जहाँ गाड़ियाँ खड़ी होती हैं, उस जगह आप देखेंगे कि अच्छा सा नहीं लगता जिसकी वजह से वह आलोचना का विषय बनता है। तो सैनिटेशन की तरफ भी आपका ध्यान जाना चाहिए।

मैं समझता हूँ कि यह दो-तीन बातें हैं जिन पर अगर आप ध्यान देंगे, तो उसके लिए जरूरी है कि इम्प्रूवमेंट आपको करना पड़ेगा। सर्विसेज में, जो नीचे के स्टाफ हैं, जो मुख्य जिम्मेदारी का काम करते हैं, चाहे वे स्वीपर्स हों चाहे वे कुली हों, ड्राइवर हों, फायरमैन हों, चाहे वे और हों, यह छोटे-छोटे जो कर्मचारी जिनको आप कहते हैं, इन्हीं की बदौलत आप रेल चलाते हैं। यह बड़े-बड़े एयर-कंडिशन में बैठे हुए अफसरान, रेलवे बोर्ड के चैयरमैन और बड़े-बड़े टैक्नीकल अफसर जो लम्बी तनख्वाह लेते हैं, इनकी बदौलत ट्रेन नहीं चलती। ट्रेन चलाने वाले जो हैं, अगर उनके सुख-सुविधाओं की तरफ आप ध्यान देंगे और उनसे आप अपील करेंगे, उनकी यूनियन के लीडरों को बुला कर, जहाँ वे अपनी मांग मनवाते हैं, वहाँ आपको अधिकार है कि यूनियन के नेताओं से आप कह सकते हैं आपके विभाग की गुडविल के लिए आपसे सहयोग करें। तो इसमें कोई शक नहीं है कि म्यूचुल कोऑपरेशन से आप इस डिपार्टमेंट की गुडविल को बना सकते हैं। तो मैं विशेष तौर से कहूँगा कि इम्प्रूवमेंट—जो नीचे की क्लास के लोग हैं, थर्ड क्लास और फोर्थ क्लास के जो एम्प्लॉयीज हैं, इनकी सर्विस कंडिशन, इनको जो सुविधाएँ देते हैं, आज की परिस्थितियों को देखते हुए यदि आप उस पर विचार करें तो उनमें एक इन्सैन्टिव पैदा होगा काम को करने के लिए।

इन सुझावों के साथ, एक व्यक्तिगत सुझाव देकर मैं समाप्त करूँगा।

इलाहाबाद से कानपुर की दूरी उतनी ही है जितनी इलाहाबाद से लखनऊ की है। इलाहाबाद भी एक इम्पार्टेंट शहर है, जिला है, हमारे दो-दो, तीन-तीन प्रधान मंत्री वहीं से आए हैं। भारत की प्राचीन राजधानी रही है। अब वर्तमान में उत्तर प्रदेश की राजधानी लखनऊ हो गई है। इलाहाबाद से कानपुर अढ़ाई घंटे में पहुँचा देते हैं, लेकिन इलाहाबाद से लखनऊ जाने वाले हम जो पैसेन्जर हैं, छह घंटे कम से कम और बारह घंटे तक लग जाते हैं और दूरी उतनी ही है। आप कल्पना कर सकते हैं कि कितनी मुश्किल होती है। पाँच, छह, सात घंटे तो एक्सप्रेस ट्रेन में लग जाते हैं, पैसेन्जर ट्रेन में चले तो खुदा-न-खास्ता कभी तो पहुँच ही जाएंगे। उसका तो सवाल ही नहीं उठता।

स्व० ललित नारायण जी जघ जीवित थे तो उनसे मैंने निवेदन भी किया था और वहाँ के तमाम विधायक बन्धुओं ने लिख कर के भी दिया था कि एक फास्ट ट्रेन चलाई जाए जो अढ़ाई-तीन घंटे में पहुँच जाए। उसके बाद उन्होंने एक त्रिवेणी एक्सप्रेस चलाई थी। लेकिन उसकी भी वही हालत है, छह घंटे से नीचे नहीं पहुँचती। तो मैं चाहता हूँ कि कोई मेल ट्रेन या इन्टर-स्टेट—लखनऊ से मध्य प्रदेश जाने वाली, अगर इधर से ऐसी ट्रेन हो जो अढ़ाई-तीन घंटे में ...

**उपसभाध्यक्ष (डा० रफीक जकरीया):**  
पैसेन्जर भी हैं कि नहीं ?

**श्री धर्मवीर :** पैसेन्जर बहुत हैं, जगह नहीं मिलती, जिसकी वजह से



[श्री धर्मवीर]

बसेज में जगह नहीं मिलती । तो बड़ी असुविधा होती है । आपको भी अगर आना पड़े, लखनऊ जाना पड़े—दैन्य विल हैव टू गो बाई कार ।

**उपसभाध्यक्ष (डा० रफीक जकरीया) :**  
पांडे जी की आपने इतनी तारीफ कर दी है, तो वे कुछ न कुछ कर देंगे ।

**श्री धर्मवीर :** मैं इतना ही कह करके नहीं—मैंने इनकी तारीफ किसी वजह से नहीं की है अभी पांडे जी ने नया नया डिपार्टमेंट लिया है, इससे पहले एक सफल मुख्य मंत्री भी रहे और पांडे जी ने एक प्रकार से एक बहुत बड़ा काम किया है, जिसको कभी-कभी माफ कीजिए, बड़े-बड़े मंत्रिगण कदम नहीं उठा सकते, इतना डास्टिक चेंज शुरू किया था—मगर किसी वजह से भाड़ी रुक गई है—मैं चाहता हूँ कि अपनी गाड़ी चलावे और नीचे तरा परिवर्तन लायें और एक मजबूती के साथ जगहों को देखते हुए, मैं समझता हूँ कि इसमें वे सफल होंगे ।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपका आभार प्रकट करता हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया ।

**SHRI ALEXANDER WARJRI (Meghalaya):** Mr. Vice-Chairman, Sir, actually I did not intend to speak on the Railway Budget. I have spoken on this practically every year for three years. But seeing that hardly anyone has spoken about the North-Eastern Frontier Railway, I have no alternative but to take a stand and speak on this. In spite of assurances from the Minister concerned, practically nothing has been done with regard to the North-Eastern Frontier Railway. Mr. Kamla-

pati Tripathi was the Minister then and in reply to my speeches, he had written many letters to me assuring me that conditions in the passengers trains for the North-East would be improved. I thank him for his assurances, but, also, he is no longer a Minister. Till now, practically nothing has been done. The Tinsukia Mail is the worst train in the country. It has become famous for its delayed arrival and delayed departure.

**SHRI BIPINPAL DAS (Assam):** say, notorious.

**SHRI ALEXANDER WARJRI:** I reached . . .

**SHRI BIPINPAL DAS (Assam):** It is notorious.

**THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA):** He did not follow you.

**SHRI ALEXANDER WARJRI:** No, I follow him. If it is late by one hour or so, it is something good. But how notoriously late it is as a routine, you cannot imagine. I will tell you my own experience. On the 8th January, I left Shillong early in the morning to catch Tinsukia Mail which was to leave Gauhati at 3 O'clock. I reached Gauhati at 11 O'clock. It is supposed to leave Gauhati at 3 O'clock, but it left Gauhati at 2 O'clock the next day. This is the usual performance of the Tinsukia Mail and other mail trains to and from Assam. On reaching Bongaigaon that day, I came across four girl students studying for medicine with a problem. Reservations were made for them, but their seats were forcibly occupied by the Army personnel. Even the train superintendent could not do anything to help them. He went to ask them to vacate the seats but they threatened him. I had no other alternative but to accommodate those students in my own compartment with my family. It seems that actually the Army is controlling the

trains from the north-east. I hope the Minister will do something by contacting the Army authorities on this question.

A number of speakers before me complained about the conditions of lights, latrines, fans and other amenities on their railway lines. I would request those Members to travel for once to the north-east either by the Tinsukia Mail or by the Assam Mail or by the Kamrup Express or by any other train. I am sure that they will find that the passenger trains in their States are much better than those in the north-east. Very often, there is no light even in the first class compartments, the places where once the lights for reading were provided are found sealed it will be a luxury if we can operate the fans. Then the bathrooms are in the worst condition. You find that in the Tinsukia Mail there are some European commodos, but they are not usable. I think it is time that they are removed. When that is the condition in the first class, I cannot imagine the condition in the second class. Then the Tinsukia Mail has a dining-car which supplies food to the passengers. But the food supplied is of the worst kind. I suggest that the Minister should either change the caterers or seriously warn them to improve their catering service.

Mr. Vice-Chairman, Sir, I would like the Minister to listen to my suggestions. The Army personnel should be allotted special bogeys solely for their use and no Army personnel should be allowed in the civil compartments. That is for the trains coming from or going to the north-eastern side. Reservations for the passengers are there. Those with reservations should be provided seats without fail. And the direct passengers from or to the north-eastern should be allotted special compartments, irrespective of reservation. Immediate repair or replacement of the out-dated coaches should be done to bring them on par with other

long-distance trains in the rest of the country.

Further, I would like to ask the Minister: When will the broad gauge line be completed upon Gauhati? How long further is it going to take to complete the line from Bongaigaon to Gauhati, so far how many crores have been spent for the extension work of the new broad gauge line? Is it not a fact that crores of rupees have been spent till now for this broad gauge line and that the amount would have been sufficient to complete the line up to Tinsukhia itself? I demand that a special enquiry be instituted to enquire into this.

My last point is this: I would like to know from the Minister the number of the tribals employed in the North-Eastern Railway only in grade III and grade IV. Is it not a fact that till now the number of the tribal employees from the north-east, from the seven States, is very negligible although reservations have been provided for the tribals? Is it not a fact that most of the recruits are mainly from certain communities and that some of them are of doubtful origin and are not Indians?

I hope the Railway Minister will give special attention to the North-Eastern Frontier Railway. He should do this if the north-east has to develop and progress. If country is to be properly defended, the completion of the broad gauge line up to Dibrugarh, up to Dispur and up to Silchar, is a must, and this should be taken up immediately on a war footing basis.

Finally, Sir, I also suggest that a special committee composing of the MPs from the north-east should be constituted to advise the Minister on the North-Eastern Frontier Railway. It is not enough that the committee should be constituted, but this committee should be called as often as possible.

With these words, I resume my seat.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Lost speaker Shri Kalpnath Rai.

SHRI AMARPROSAD CHAKRABORTY: Sir, I want to speak.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): I am sorry, within the allocation it is not possible.

SHRI AMARPROSAD CHAKRABORTY: It is very important.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): You have spoken several times.

SHRI AMARPROSAD CHAKRABORTY: You have allowed others. Why do you not allow us?

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): You have spoken several times.

SHRI AMARPROSAD CHAKRABORTY: I have not.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): You have spoken several times. He had not spoken. That is why I allowed him.

SHRI AMARPROSAD CHAKRABORTY: I have not spoken on the President's Address.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): You have spoken on other occasions. I have allowed you in this session to speak.

SHRI AMARPROSAD CHAKRABORTY: It is not proper.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): I am sorry.

SHRI AMARPROSAD CHAKRABORTY: It is not proper on your part. It is a clear discrimination.

श्री कल्पनाथ राय : आदरणीय उप-सभाध्यक्ष महोदय, सरकार ने जो रेल बजट प्रस्तुत किया है मैं उसका समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मेरे बहुत से साथियों ने बहुत सी बातें कहीं। मैं उन बातों को यहां दोहराना नहीं चाहता, लेकिन मैं चाहता था

कि आदरणीय रेल मंत्री जी यहां मौजूद होते तो अच्छी बात थी। उपसभाध्यक्ष महोदय, अंग्रेजों ने हिन्दुस्तान के विभिन्न इलाकों से रा मैटीरियल के शोषण के हथियार के रूप में रेलवे लाइन बिछायी थीं और उनका लक्ष्य था कि हिन्दुस्तान के रा मैटीरियल को इंग्लैंड में मैनचेस्टर के कारखानों में ले जाएं और फिनिश गूड्स पैदा करें। इस दृष्टिकोण से, इस पर्सपेक्टिव से अंग्रेजों ने हिन्दुस्तान में रेलवे लाइनों का निर्माण किया। लेकिन आजादी के बाद हमारी सरकार को यह आजादी के लड़ाई के जो उद्देश्य हैं, जो स्वराज्य का उद्देश्य है उन्हें पूरा करना चाहिए। यह उद्देश्य है हिन्दुस्तान का चतुर्दिक विकास, सर्वांगीण विकास, हिन्दुस्तान के एवाम का, यहां की जनता का, यहां का अर्थ-व्यवस्था का सर्वांगीण विकास और यही हमारी रेलवे के भी आन्जक्विटज है। तो फिर स्वराज्य का जो उद्देश्य है, जो हमारी रेलवेज के उद्देश्य हैं उनके अनुसार ही हम पूरे हिन्दुस्तान में रेल लाइनें बिछावेंगे और ऐसा करके ही हम हिन्दुस्तान का सर्वांगीण विकास कर सकेंगे। तो जिस नजरिये से अंग्रेजों ने हिन्दुस्तान में रेलवे लाइनों का निर्माण किया उस नजरिये से विल्कुल भिन्न नजरिया हमारी आजादी की लड़ाई का था और यही भिन्न नजरिया हमारी सरकार का और हमारे रेल मंत्री का है। फिर इस देश का सर्वांगीण विकास करने के लिये, पिछड़े क्षेत्रों में रेल लाइनें बिछाने के लिये यह जरूरी है कि व्यापक पैमाने पर ऐसी रेल लाइनों को बिछाया जाये कि जो उसके लिये सहयोगी सिद्ध हो सकें। हमें इस देश में भूदान की अर्थ व्यवस्था को लाना है। हमारे देश की प्रधान मंत्री ने घोषणा की है कि हम हिन्दुस्तान को एक आधुनिक विकसित समाजवादी और शक्तिशाली देश बनाना चाहते हैं और इस काम के लिए हम राष्ट्रीय मतैक्य के आधार पर राष्ट्रीय समस्याओं का हल ढूँढते हुए कठोर परिश्रम का आह्वान करते हैं। तो मैं रेल मंत्री जी से यह कहना

चाहता हूँ कि हमारे देश की अर्थ व्यवस्था की गाड़ी और रेल की गाड़ी दोनों एक ही सिक्के के दो पहलू हैं। जितने ही तेज इस मुल्क की रेल गाड़ी के पहिए चलेंगे उतनी ही रफ्तार से इस मुल्क की अर्थ व्यवस्था की गाड़ी चलेगी। आज कोर सेक्टर एकोनामी आधुनिक अर्थ व्यवस्था के लिए आवश्यक है इसलिये आज रेलवे लाइनों उन इलाकों में बिछानी होंगी जहाँ कि स्टोल पैदा होता है, उन इलाकों में रेलवे लाइनों को बिछाना होगा कि जहाँ सीमेंट पैदा होता है। उन इलाकों में हमें रेल लाइनों को बिछाना होगा कि जहाँ कोल डिपॉजिट्स हैं। वहाँ रेल लाइनों को बिछाना होगा कि जहाँ हमारे रा मैटोरियल्स हैं, मिनरल्स हैं। देश की धरती के पेट में जो अथाह सम्पदा है जिसको एक्सप्लायट करके हम मुल्क को एक आधुनिक और शक्तिशाली देश बना सकते हैं, उन इलाकों में हमको अपनी रेल लाइनें बिछानी होंगी। तो मैं आदरणीय रेल मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि उन्होंने अपने मुल्क की आधुनिक अर्थ व्यवस्था को बिल्ड अप करने के लिए जो इंफ्रा स्ट्रक्चरल एक्टिविटीज को बिल्ड अप करना है उसके लिए उन्होंने कितने सौ मील लम्बी रेल लाइन बनाने का फैसला अगले बजट में किया है या इस बजट में किया है और वह कितने दिनों में उसे पूरा करना चाहते हैं। यहां विरोधी दल के लोग यह सवाल उठाते हैं कि टैक्स बढ़ गया और रेल का किराया बढ़ गया। मैं साफ कहना चाहता हूँ कि किसी नये देश और आधुनिक देश का निर्माण केवल आपोलोजिटिक सेंस से नहीं होता। किसी देश का निर्माण करने के लिए टैक्स लगेंगे, टैक्स लगने चाहिए और जनता को, विरोधी दल को और हमको भी इसके लिए तैयार रहना चाहिए कि इस बोझ को हम अपने ऊपर डालें ताकि हम नये देश का निर्माण कर सकें। हमेशा यह कहना कि फलां रेल मंत्री हुए उन्होंने किराया नहीं बढ़ाया, उन्होंने यह नहीं किया, उन्होंने वह नहीं किया इससे देश का निर्माण होने वाला नहीं है और जिस

दुनिया में हम रहते हैं उस दुनिया के संदर्भ में हमें देखना होगा, एशिया के संदर्भ में हमें अपने को देखना है, अपने पड़ोसी देशों के संदर्भ में हमें देखना है और नये भारत का निर्माण करने के लिये कितनी रेल का विकास हमको करना है इस संदर्भ में हमें देखना चाहिए। मैं आदरणीय केदार पांडे जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि लोको की हड़ताल जो सी पी एम ने, जनघाती और राष्ट्रघाती ताकतों ने इस दौर में कराने की कोशिश की जब हमारे मुल्क की अर्थ व्यवस्था टेक्नॉफ स्टेज में है, जब हम इंफ्लेशन को कंट्रोल करके अर्थ व्यवस्था को एक सुधार की तरफ ले जा रहे थे, बिल्कुल उसी वक्त पर लोको की हड़ताल करायी गयी। सब जानते हैं और सारे विरोधी दल के लोग जानते हैं कि आर्गनाइज्ड सेक्टर में कितनी ज्यादा तनखाह इस मुल्क में मिलती है और हमारे देश के अन्य लोगों की अपेक्षा आर्गनाइज्ड सेक्टर के लोग ज्यादा सुखी जीवन व्यतीत कर रहे हैं। सिर्फ ऐसे लोगों की जो पार्टियां हड़तालों के लिए उकसाती हैं, वे एन्टी पीपुल, एंटी नेशनल हैं और मैं केदार पांडे जी को इसके लिए बधाई देना चाहता हूँ कि लोको की हड़ताल को उन्होंने दबाकर इस राष्ट्र के लिए और देश के लिए बड़ा कल्याणकारी कदम उठाया है। सवाल देश की जनता का है, सवाल राष्ट्र के विकास का है मुट्ठी भर कर्मचारियों का नहीं है। मैं यह जानता हूँ कि इन्हीं लोको कर्मचारियों ने श्री एल० एन० मिश्र के जमाने में हड़तालों की कम्यूनिस्ट पार्टी के समर्थन के कारण पहले उंगली पकड़ी, फिर पौचा पकड़ लिया जबकि उस समय 14 प्रांतों में सूखा पड़ रहा था। 1973 में 35 पैसेट इनफ्लेशन था, विदेश से हमें 1200 करोड़ रु० का अनाज मंगाना पड़ा, बाहर से अनाज मंगाना पड़ा। उस समय विरोधी दलों के नेता जार्ज फरनैंडीस के नेतृत्व में उन्होंने हड़ताल का नोटिस दिया था। 2600 करोड़ रुपये का नुकसान देश को कराया। पूरे देश की अर्थ-व्यवस्था को चौपट कराया था। 1977 में जब जनता पार्टी के लोग

[श्री कल्याण राय]

शासन में आये तो तब भी जार्ज फर्नैंडीस ने जो कैबिनेट में पड़े रहे तो एक दिन भी बोनस देने का ख्याल नहीं किया। श्रीमती इंदिरा गांधी को मैं बधाई देना चाहता हूँ कि सत्ता में आने के बाद पहला कदम यह उठाया कि रेलवे के कर्मचारियों को बोनस दिया। ऐसी हालत में श्री पांडे जी ने जो कदम उठाया, वह बड़ा उचित, सामयिक और राष्ट्रीय दृष्टिकोण और हितों को देखते हुए उठाया। मैं चाहूंगा कि जो रेलवे ऐडमिनिस्ट्रेशन में उन्होंने परिवर्तन किया और जो एक्सटेंशन की प्रथा को खत्म करके नया रेलवे बोर्ड गठित किया, जिस तरह का एक साहसिक कदम उठाया, वह सराहनीय है।

पांडे जी एक फ्रीडम फाइटर हैं। इनके दिल में राष्ट्र को ऊंचा ले जाने का सपना है। जितने ही रेलवे के गहिये ठीक से चलेंगे उतनी ही इस मुल्क की गाड़ी ठीक ढंग से चल सकेगी।

उपसभाध्यक्ष महोदय, एक तीसरी बात मुझे यह कहनी है कि प्लानिंग कमीशन का पर्सपेक्टिव क्या है। आज मैंने सवाल उठाया था पांडे जी के सामने कि हमारा पूर्वी उत्तर प्रदेश का इलाका पिछड़ा इलाका है और वहां रेलवे लाइन बिछाई जाए। रेलवे को प्लानिंग कमीशन ने रिपोर्ट दे दी कि चूंकि रेलवे लाइन इकानामिकली वायबुल नहीं है, लाभप्रद नहीं है, इसलिए यह रेलवे लाइन नहीं बन सकती। यह दृष्टिकोण अंग्रेजों का है, यह दृष्टिकोण आजादी की लड़ाई लड़ने वालों का नहीं है। हमारा दृष्टिकोण यह है कि जब तक पिछड़े क्षेत्रों में बड़े रेलवे लाइनों नहीं बनाते हैं तब तक वह इलाका इकानामिकली वायबुल नहीं हो सकता। जब तक पिछड़े क्षेत्र में हम रेलवे लाइन नहीं बिछाएंगे, कल कारखाने नहीं खुलेंगे, कल कारखाने नहीं खुलेंगे तो विकास नहीं होगा। जब तक विकास नहीं होगा वह इलाका इकाना-

मिकली वायबुल नहीं होगा। तो मैं पांडे जी से निवेदन करना चाहूंगा कि जो प्लानिंग कमीशन का यह पर्सपेक्टिव है, जिस पिछड़े इलाके में रेलवे लाइन इकानामिकली वायबुल नहीं है, इसलिए बड़ी लाइन नहीं बन सकती, यह दृष्टिकोण ही रेलवे बोर्ड और प्लानिंग कमीशन का त्रुटिपूर्ण है। इस दृष्टिकोण को नहीं अपनाना चाहिए बल्कि प्लानिंग कमीशन और रेलवे बोर्ड और फाइनेंस मिनिस्ट्री को यह दृष्टिकोण अपनाना चाहिए कि जो इलाके पिछड़े हैं, सदा से पिछड़े हैं, इन इलाकों में स्टील है, जिन इलाकों में खनिज पदार्थ है, अगर नहीं भी इकानामिकली वायबुल है तो वहां बड़ी लाइन बिछाकर उनको इकानामिकली वायबुल बनाया जाए। (समय की घंटी)

उपसभाध्यक्ष महोदय, आखिरी बात मुझे यह कहनी है कि बिहार और उत्तर प्रदेश ये दोनों इलाके पिछड़े हैं और बिहार से मैं पूर्वी उत्तर प्रदेश को अलग नहीं करता और उत्तर प्रदेश और बिहार आज हिन्दुस्तान की आजादी की लड़ाई में सबसे आगे रहे हैं, आज आजादी की लड़ाई के बाद प्लानिंग कमीशन ने कहा कि सबसे पिछड़े हुए राज्य हिन्दुस्तान में बिहार है, इसके बाद पिछड़ा उत्तर प्रदेश है तो जिस इलाके के लोगों ने आजादी की लड़ाई में सबसे ज्यादा आगे बढ़कर हिस्सा लिया वह इलाके आज आर्थिक दृष्टि से पिछड़े हुए हैं।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मेरा कहना है कि यह दृष्टिकोण पूरे देश का है। इस मुल्क की आजादी की लड़ाई में इस इलाके के लोग सबसे आगे थे आखिर आज वे पिछड़े क्यों हैं। आजादी के पहले इस इलाके के लोग सिंगपुर, बर्मा, लंका, फिजी, ग्याना, मारिशस में जाकर नौकरियां ढूँढते थे। बर्मा, फिजी, बंकाक

में जाकर नौकरियां करते थे। कलकत्ता, बम्बई में उनको जगह मिलती थी। इसी इलाके के लोग दुनिया में जाकर कैंले थे और रोटी-रोजी करके अपनी जिन्दगी गुजारते थे लेकिन आजादी के बाद हमारे इस उत्तर प्रदेश और बिहार के लोगों का विदेश में जाना बन्द हो गया। सिगापुर, बर्मा में उनको नौकरी नहीं मिलती और कलकत्ता और बम्बई में उनके लिये कोई जगह नहीं है। मेरा कहना यह है कि इन इलाकों की स्थिति एक तरह से विस्फोटक हो रही है। मैं पांडे जी से कहना चाहूंगा कि इस इलाके में छोटी लाइनों की जगह बड़ी लाइनें बिछवा दें। अंग्रेजों ने इस इलाके में अपने जमाने में बहुत सी छोटी लाइनें बिछवा दी थीं। यदि इन लाइनों को बड़ी लाइनों में बदलने की कोशिश करेंगे तो मैं समझता हूं कि यहां रोजगार के अवसर खुलेंगे। कलकारखानों का विकास होगा। प्राइवेट सेक्टर और पब्लिक सेक्टर में कारखाने खुलेंगे। जो लाखों, करोड़ों लोग इधर-उधर घूम रहे हैं उनको रोटी कमाने का अवसर मिलेगा। आखिर में एक बात कह कर मैं अपनी बात समाप्त करूंगा। आदरणीय पांडे जी, एल० एन० मिश्रा जब रेल मंत्री थे तो उन्होंने इस सदन में ...

**श्री केदार पांडे :** छपरा के बारे में...

**श्री कल्पनाथ राय :** एल० एन० मिश्रा का बयान था कि समस्तीपुर बाराबंकी तक रेलवे लाइन सन् 1977 में पूरी हो जाएगी। आज सन् 81 है। रेल मंत्री ने वचन दिया था सदन में कि यह रेलवे लाइन पूरी हो जाएगी लेकिन आज तक यह रेलवे लाइन पूरी नहीं हुई। त्रिपाठी जी ने भी इस सदन में वचन दिया था कि भटनी से बनारस की छोटी लाइन बड़ी लाइन में सन् 82

तक पूरी हो जाएगी लेकिन दो साल के बाद उस पर काम जितनी तेजी से होना चाहिये था वह नहीं हुआ। यहां रेल मंत्री ने लिखा है—

“Demand for conversion of Mau to Shahganj and Chupra to broad gauge has also been taken up for consideration.”

इस निर्गुण बात से कुछ नहीं मिला। सगुण बात बोलिये। आप बताइये कि माओ से शाहगंज और छपरा के लिये क्या ठोस कदम उठा रहे हैं। सगुण रूप से जवाब दीजिए तो मैं धन्यवाद दूंगा, पिछड़े उत्तर प्रदेश और बिहार के लोग धन्यवाद देंगे। देश के लोग धन्यवाद देंगे। आप रेल के पहिये को तेज करेंगे तो देश की अर्थ-व्यवस्था के पहिये तेज होंगे। इन्दिरा गांधी, आपके रेल के तेज पहियों से आधुनिक विकसित समाजवादी शक्तिशाली देश का निर्माण करके दुनिया को नेतृत्व प्रदान कर सकेंगी ऐसी मुझे संभावना है।

**THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA):** Only a few minutes are left now. I will call up on Dr. Malcolm Adiseshiah to please finish his speech before 6 P.M. You can just make your points. In fact I am under pressure from the Minister of Parliamentary Affairs and I have accepted that. Please make your speech in five minutes.

**DR. MALCOLM S. ADISESHIAH (Nominated):** Mr. Vice-Chairman, one of the advantages of being the last speaker is that since all the points that had to be made have been stated, there is no need to repeat them and I will not repeat what has already been said.

I support the Budget with four sets of comments. My first comment is that I want to associate myself with hon. Member Mr. Salve who raised the question whether there is need.

[Dr. Malcolm S. Adiseshiah]

to have a separate Railway Budget presentation and discussion. If we are doing to have sectoral discussions, I think we might well discuss the agricultural budget or the industrial budget. This is a long-term issue. It does not concern only the Ministry of Railways, but the entire Government. The Minister of Parliamentary Affairs is here and he will convey this view to the Government.

I am also glad that Mr. Jaffar Sharief has answered the question raised by Mr. Salve that the dividend is not dividend but is interest on money that is borrowed from the Government.

My second set of comments is with regard to the generally accepted principle which has been emphasized by all the speakers, namely, linkage between the Railways as a major infrastructure of the economy, and development of the economy. As the economy grows, the 6 P.M. railways grow, and as the economy falls or declines, the railways decline. Now, in 1979-80 the economy declined by, we do not know, how much. The Economic Survey of last year puts it at 3 per cent and the Economic Survey of this year puts it at 4.5 per cent and the CSO's quick estimates put it at 6 per cent. Anyway, there has been a decline and, therefore it is not surprising that we have had in 1979-80 Rs. 66 crores of deficit. This is natural because the economy declined and the railway also shows the deficit and an operating ratio of 91.5 per cent. But the surprising thing is that in 1980-81, when the economy is supposed to have risen by 6.5 per cent, the Railway deficit is still Rs. 52 crores and the operating ratio 91 per cent. This is a reflection of the basic imbalance that exists today in the railway investment and railway operations to which I will come later.

My third set of comments, Mr. Vice-Chairman, Sir, refers to the 1980-81 Budget and the revised Budget,

wherein the Minister has explained, and the explanatory Memorandum has also explained, that the total earnings decreased by Rs. 42 crores, both passenger earnings by Rs. 34 crores and goods earnings by Rs. 32 crores. Unlike the Memorandum, the Minister's speech explains very clearly, why the goods traffic declined. But he does not explain nor does the Memorandum explain why the passenger traffic earnings declined by Rs 34 crores. It is a very big decline. Now, I myself, Sir, and my Institute made rather a quick survey of the amount of bribes, corruption and other leakages that are taking place among both the passengers who are travelling and those who are sending goods. We arrived at a rough figure—that is only rough—and we came to the conclusion that 10 per cent of the total passenger fare is going in the form of tips and bribes and 11 per cent of the goods charges is going like that. If that is so, then my figure is that a sum of Rs. 250 crores in relation to the total receipts appearing in the Railway Budget, is going into the hands of the various middlemen and the railway staff. This is not only a moral problem, but also a problem of serious loss of revenue for the Government.

Now, one of the other things that the Budget points out is that in 1980-81 there was an increase in the cost of railway operation and the Explanatory Memorandum ascribes that increase mainly to the high price of HSD and the increased DA, that is, Rs. 34.77 crores. But there is one very significant little sentence in the Explanatory Memorandum, on page 11, which says that the increase in the railway expenses was met by saving on the maintenance of rolling stock, that is, non-utilization of the full provision towards maintenance of rolling stock, etc. (*Time bell rings*) Now, this is the basic reason for the accidents which all the speakers have referred to, because we have saved on the expenditure on the rolling stock in order to meet the

additional expenditure. In this context Sir, may I ask the Railway Minister whether the Sikri Committee's Report and the recommendations made therein to prevent accidents are going to be given effect to now? Sir, as you have rung the bell, may I make my last set of comments with regard to the 1981-82 Budget Estimates? Here I must say that I am not as happy as the Minister is—the Minister seems to be happy—over the Sixth Railway Plan which has now been approved, because the total railway investment has been steadily declining, 20 per cent in the Second Plan, 11 per cent in the three Annual Plans, 9 per cent in the Fourth Plan, 4.6 in the Fifth Plan and now 5.2 per cent in the Sixth Plan. Though the decline has been arrested, what has been proposed for the Sixth Plan is less than half of what is needed by the Railways. With this if you are going to have a development Plan—and you call this a Rehabilitation Plan—it means that there will be no development, and if you take into account the rising costs, then there will be no development in the Seventh Plan. This will be the result. There will be no development at all during the Seventh Plan period. And, Sir, these comments apply equally to 1981-82 Annual Plan that the Government have put forward. You say that the plan has a 29 per cent increase. But if the 15 per cent for the price rise that is taking place is allowed, and, in my opinion, another fifteen per cent for 1981-82 is taken into account, then it is going to be 1 to 2 per cent only as far as the Seventh Plan is concerned.

May I end by simply telling my hon. colleagues that the reasons for raising passenger fares and freight have been fully explained in the Paranjpe Committee Report if they take the trouble of going through it. My only question to the Minister is whether he could not have spread the sharp rise over two or three Budgets instead of concentrating it all in this Budget.

My last point is about the broad gauge versus metre gauge controversy. I understood that out of 60,000 odd kilometres of railway track, 25,000 kilometres are metre gauge, and the State which suffers most from the metre gauge is Tamil Nadu. My Institute has made a calculation that in the Southern Railway, metre gauge railway, we are losing annually something up to Rs. 2000 crores in trade, and if it is converted into a broad gauge, we could have had industrial development and agricultural development in that area to the extent of Rs 5000 crores. Now, the problem is not as simple as you, Mr. Minister, have stated in your Report. If you had said, "I am sorry I do not have the money to convert the metre gauge into broad gauge then that was a position on which there could be no discussion.

But all the economic studies on Railways show that the metre gauge is 50 to 60 per cent less efficient as compared to broad gauge from all points of view. Therefore, I hope the time will come when we can give the Railways more adequate resources, so that they can help stop the wastage in transshipment points and the pilferages that take place with the two gauges we have, when we have a uniform system.

श्री केदार पांडे : मान्यवर, इस सारी बहस में 41 माननीय सदस्यों ने भाग लिया और उसमें जो मैंने तकरीरें सुनी हैं ...

SHRI M. KALYANASUNDARAM:  
Why don't you speak in English?

SHRI V. GOPALSAMY: Sir,...  
(Interruptions)

SHRI M. KALYANASUNDARAM:  
The translation is so slow.

SHRI U. R. KRISHNAN (Tamil Nadu): We want to hear him directly. (Interruptions).



**THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA):** This is an unnecessary waste of the time of the House. You have the translation facility. I do not understand why.... (Interruptions). Mr. Minister, you begin in whatever language you like. It is your option.

**श्री केदार पांडे :** अगर कहीं जरूरत हुई तो अंग्रेजी में बोल दूंगा ।

**SHRI V. GOPALSWAMY:** We do not make it an issue. We leave it to the discretion of the Minister. (Interruptions)

**THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA):** Stop this discussion. (Interruptions)

**श्री केदार पांडे :** तो 41 माननीय सदस्यों ने भाग लिया और उन्होंने अच्छे-अच्छे सुझाव दिये और सुझाव काफी लाभदायक हैं और उससे काफी हम प्रभावित हुए हैं । कुछ बुनियादी बातों की तरफ मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ ।

पहली बात तो यह है कि जो फेयर एंड फ्रेट में सरचार्ज हुआ है, ऐसा क्यों हुआ, इसकी जरूरत क्या थी ? ये बुनियादी बातें हैं । यह जो फेयर एंड फ्रेट की बात हुई है इससे हमें कितनी राशि मिलती है इससे हमें जो राशि मिलती है वह है 356 करोड़ रुपये । लेकिन इसमें आप जानें कि जितने इम्प्लॉईज लोग हैं, 1.7 मिलियन पिपुल, जो काम करते हैं, जो 17 लाख हैं, उनके डेयरनेस अलाउन्स, कोयले के दाम में बढ़ोत्तरी और पयूल के दाम में बढ़ोत्तरी, इन तीनों चीजों को लेकर 307 करोड़ रुपया इसमें खर्च हो जाता है । 356 करोड़ की राशि हमको मिले और 307 करोड़ रुपये इन तीन मदों में चले जाएंगे । पैसे तो नहीं थे तो यह जो इधर एसकेलेशन आफ प्राइस जो हुआ,

कोयले के दाम में, पयूल के दाम में, डीजल के दाम में और डीयरनेस अलाउन्स पर 307 करोड़ रुपये खर्च हो रहे हैं तो बचा क्या ? मान लीजिये, हम एक पैसा भी सरचार्ज नहीं करते अर्थात् फेयर और शेट चार्जेंज न बढ़ाते तब क्या होता ? यह 356 करोड़ रुपये हमको कहीं से लेना है । जनरल बजट से लेते और सरकार से कहते कि हमको इतना पैसा और चाहिए तो इससे जनरल बजट के डेफिसिट में 356 करोड़ रुपये और ऐड हो जाते । तो समझ लीजिए कि क्या नक्शा होता, सोचिये कि क्या होता, पैसा तो आना है । क्योंकि यह लाजमी है, कम्पलसरी है, इसके बिना तो ट्रेन नहीं चल सकती । रुपया चाहिए । या तो जो ट्रेन में चलने वाले लोग है या जो गुड्स ट्रेन चलाना चाहते हैं अपना सामान लादना चाहते हैं उन से लूं या फिर भारत की जनता से मैं बांट कर के थोड़ा-थोड़ा लूं । यह बताइये, क्या तर्क-युक्त बात होगी । मुनासिब क्या होगा । बेसिकली रेलवे एक कर्मशियल अंडरटेकिंग है । इस पर सोशल अर्जेज हैं, मैं इस बात को मानता हूँ लेकिन यह बात सही है कि यह कर्मशियल प्रोपोजीशन है, अंडरटेकिंग है । तो जो ट्रेन में चलें, माल को ढोयें, वें दें । क्यों जनरल पब्लिक से आप लेना चाहते हैं इसमें बुनियादी बात यह है कि अगर थोड़े से पैसे की हमको जरूरत पड़े तो ट्रेवलर्ज, गुड्स ले जाने वाले जो लोग हैं, उनसे पैसा ले लें । यह बात है इसलिए इसको ले कर यह इतना एजीटेशन, हल्ला है ... (व्यवधान)

**THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA):** Dr. Mallick, you can ask for any explanation afterwards. I will give you a chance.

(Interruptions)

**DR. HAREKRUSHNA MALICK:** I am not saying anything irrelevant.

**THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA):** I will give you

a chance after the Minister has finished his speech.

**SHRI KEDAR PANDE:** If you have got any doubts, I shall remove them. अब इसमें देखिये जो फेयर बढ़ाने की बात हुई उसमें कामन मैन का विशेष ध्यान रखा गया। इसीलिए सैकंड क्लास में 150 किलोमीटर पर कोई सरचार्ज नहीं है, उसके ऊपर 10 प्रतिशत है और खास कर कामन मैन सैकंड क्लास में चलता है और उसके बाद जो फ्रेट की बात है उसमें भी 1000 किलोमीटर अगर सामान ढोया जाए तो उसका हिसाब पर के. जी. एक पैसा है और फूडग्रेस के बारे में यह है कि फूडग्रेस आप ढोयें, एक हजार किलोमीटर ले जाएं तो एक पैसा एक किलोग्राम पर भड़ा लगेगा और डेढ़ पैसा लगेगा एक किलोग्राम फर्टिलाइजर के लिए और दो पैसे से कम एक लीटर केरोसीन तेल के लिए। यह शेट का असर है। यह बहुत ही कम है और इसमें मैंने कोशिश किया कि जितना कम बढ़ाये उतना अच्छा है। माननीय दण्डवते जो जब रेल मंत्री थे उन्होंने एक कमेटी बनाई थी जिसका नाम प्राइमरी कमेटी था। उसने उन्होंने क्या सिफारिश की। उन्होंने जो सिफारिश की अगर उसको मैं मानता तो 25 प्रतिशत फ्रेट और फेयर बढ़ाता जो आज मैंने सन्धान दिया है उसका दुगुना बढ़ाता। तो अभी मैंने उ.ा. पर खयाल नहीं किया और सोचा कि कम से कम हमें जितने की जरूरत है उतना ही दे दें। और इसीलिए रेलवे बजट सरप्लस है 11 करोड़। इसको हम डिफिसिट बना सकते थे। हम नहीं चार्ज करते कह देते नहीं कि 11 करोड़ का है दो सौ करोड़ का डिफिसिट कर दो। वह मुनासिब नहीं होता इसलिए इसमें तो माननीय सदस्यों को समझना चाहिए। यह बिल्कुल तर्क-युक्त बात है। यह बिल्कुल लाजिकल भी

है। मैंने यह रखा है तो इसमें कोई ऐसी ज्यादाती नहीं है। दूसरी बात मैं कहना चाहता हूं कि सिक्सथ फाईव इयर प्लान में हम लोगों ने मांग की कि 11 हजार करोड़ रुपया चाहिए। 11 हजार करोड़ रुपया अगर हम चाहे रेलवे को और अच्छा बनाना, इसका विकास करना और काफी पैसा लगाना चाहें तो उसमें हमको 11 हजार करोड़ रुपया होना चाहिए। लेकिन हमको मिला कितना? हमको मिला 5,100 करोड़ छठे पंचसाला योजना जिसका यह पहला वर्ष जा रहा है और दूसरा वर्ष बजट इयर है 81-82 छठी पंचसाला योजना का दूसरा वर्ष और आज करंट इयर है यह पहला वर्ष है। तो 5,100 करोड़ रुपया छठी पंचसाला योजना के लिए हमें मंजूर हुआ। उसमें हम 2,492 करोड़ रुपया चाहते हैं रिन्यूअल और रिप्लेसमेंट में खर्च करना। मैं समझता हूं यह है 49 परसेंट आफ द टोटल। 5,100 करोड़ का 49 परसेंट हुआ 2,492 करोड़ रुपया। इसमें हम कहां खर्च करना चाहते हैं, रिन्यूअल एण्ड रिप्लेसमेंट आफ द रोलिंग स्टिक। इसमें खर्च करना चाहते हैं। क्योंकि एक अच्छी गाड़ी आप खरीद ले और उसको चलाते जायें और सर्विसिंग न करें तो क्या होगा? उस गाड़ी की क्या हालत होगी? वह गाड़ी खत्म हो जायेगी। तो रिन्यूअल और रिप्लेसमेंट में ज्यादा से ज्यादा पैसा खर्च करना जरूरी है ताकि मैं इस इंडियन रेलवे को सही तरीके से आगे चला सकूँ, गुड्स ट्रेन ढो सकूँ, पैसंजर ट्रैफिक ठीक कर सकूँ, गुड्स ट्रैफिक ठीक कर सकूँ। इसलिए बुनियादी बात थी यह, इसलिए वह रुपया तो हम नयी लाईन में नहीं खर्च करेंगे.. (व्यवधान)

**श्री नरसिंह प्रसाद नन्द :** आपके रुपये की कीमत 26 पैसे हो गयी है, आप ये बात क्यों बता रहे हैं ?

श्री केदार पांडे : जो भी आज की हालत है बुद्धिमान आदमी उसी के बारे में सोचेगा। क्या होगा उसको छोड़िये जो है उसके बारे में सोचिए। आप दूसरी बात क्यों सोचते हैं। रुपये की कीमत डाऊन हो गयी है इसी सरकार-स्टॉसेज में हमें जीना है, रहना है, भारत को बनाना है इसलिए इसके बारे में सोचिए.. (व्यवधान) यह रिन्यूअल और रिप्लेसमेंट की बात है इसके बारे में.. (व्यवधान)

श्री शिव चन्द्र झा : रेलवे का परफॉरमेंस बहुत खराब है.. (व्यवधान)

श्री केदार पांडे : सुनिये तो हमारी बात। जब हमारी सारी बात सुन लीजिए तब आपकी समालोचना बन्द हो जायेगी। इसीलिए मैं कहता हूँ कि इसमें यह जो बात है। हम रेलवे का इलेक्ट्रिफिकेशन करना चाहते हैं इसका माडरनाइजेशन करना चाहते हैं, इसका डीजलाइजेशन करना चाहते हैं और जो हमारे स्टीम इंजिन डरते हैं उसमें से बहुत इंजन ओवर एज्ड हैं उनकी हालत खराब है, हमारे ट्रेक्स वाने आउट हो गये हैं। आप उस क्षेत्र से आते हैं, उत्तरी बिहार से आप जानते हैं कि कटिहार से मालदा की जो रेलवे लाइन है, ट्रेक है उसी में 40 फ्रेक्चर हैं.. (व्यवधान) ट्रेक के अन्दर फ्रेक्चर..

उप-भाष्य (डॉ० रफीक जकारिया)  
फ्रेक्चर पर भी आपको समझाये।

श्री महेश्वर नोहम मिश्र : और फ्रेक्चर लग फ्रेक्चर तो समझते हैं अब ट्रेक का भी फ्रेक्चर हो रहा है। 'अंजाम जाने गुलिस्ता' क्या होगा।

श्री केदार पांडे : उसको हम ठीक नहीं करते, यही रिन्यूअल रिप्लेसमेंट की बात है। उस लाइन को रिप्लेस करने

जा रहे हैं। एक करोड़ अट्ठासी लाख उसमें जायेंगे.. (व्यवधान) एक करोड़ अट्ठासी लाख कम होते हैं। कम नहीं हैं यहां तो एक एक पैसे की जरूरत है। हम कहना चाहते हैं माननीय झा जी से जो उस क्षेत्र के रहने वाले हैं। मैं भी उसी क्षेत्र का हूँ, वहां का रहने वाला हूँ, हम दोनों एक दूसरे को जानते हैं, उस क्षेत्र को भी जानते हैं, उस क्षेत्र की जानकारी अच्छी तरह से है.. (व्यवधान) नहीं, सबके सामने बात करूंगा तब ठीक होगा न, अबले तो हम बात करते ही रहते हैं। उसमें कोई इधर-उधर नहीं है।

इसलिए मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि रिन्यूअल और रिप्लेसमेंट में हम इसको टाप प्रायटी दे रहे हैं इस बार ताकि हम रोलिंग स्टॉक को राइट लाइन पर ला सकें ताकि अच्छी तरह से फ्रेट ट्रैफिक और पैसेन्जर ट्रैफिक बढ़ा सकें, इसकी जरूरत है। तो पैसे मेरे पास बहुत कम है और इसलिए आप सोचगे इस बात को कि 1981-82 के बजट इयर में सिर्फ 45 करोड़ न्यू लाइंस के लिए हैं। मैं क्या करूंगा। हम तो चाहते हैं कि हमको ग्यारह हजार करोड़ मिलता तो मैं सब कर देता। तो इसलिए सब से पहली बात यह होनी चाहिए कि जो काम अभी जो प्राजैक्ट्स कंस्ट्रक्शन में हैं, उनको कम्प्लीट करे और उसके बाद कहीं एकाध जगह न्यू लाइन ले लें, क्योंकि कट युअर कोट अकाउंटिंग टु युअर क्लाय। ऐसा न हो कि कपड़ा इतना हो और कोट इतना बड़ा हो। ऐसे नहीं चलेगा। इसलिए यह लाजिकल बात है कि सदन के माननीय सदस्यों को मैं कान्फिडेंस में लेना चाहता हूँ कोई भी छिपाना नहीं चाहता हूँ और तब उसके बाद आप नक्शा बनाइये। इसलिए नीति रखी है कि प्राजैक्ट्स जो

आन हैं, उनको ही कम्पलीट करें और तब आगे प्राजैक्ट्स शुरू करें। इसलिए इस से भी धवराने की जरूरत नहीं है, आगे आने वाले दिन अच्छे हैं।

**उपसभाध्यक्ष (डा० रफीक जकरीया):** लेकिन मंत्री महोदय, मैंने जैसे आपसे कहा कि यह मनमाद और औरंगाबाद देखिये उसको पिछले साल एक करोड़ रुपया रखा था। वह कम्पलीशन प्रोसेस में हैं। आपने इस साल सिर्फ एक लाख रुपया रखा। इसलिए जो कह रहे हैं, वह उसके बर्खास्त जाता है।.. (व्यवधान) मैं सफाई चाहता हूं, माफ कीजिए।

**श्री केदार पांडे :** मेरी नीति जो है, उसके समर्थन में चैंबर है.. (व्यवधान)

**श्री कल्पनाथ राय :** यह क्या तरीका है ?

**उपसभाध्यक्ष (डा० रफीक जकरीया) :** आर्डर प्लान... (व्यवधान) यह निगम साहब की पुरानी आदत है।

**श्री केदार पांडे :** जो हमारी नीति है, उसका समर्थन चैंबर से हो रहा है। जो नीति है कि जो काम आपने हाथ में लिया है, उसको पूरा करने के लिए कोशिश करनी चाहिए, इसीलिए उस स्कीम के बारे में जो मैंने अभी रखा है, तो हम जरूर उस पर ध्यान देंगे और चाहेंगे कि इतनी कम राशि उसके लिए न हो, और भी राशि उसमें दें ताकि और भी काम आगे बढ़े। यही मैं कहूंगा... (व्यवधान)

तो इसलिए मैं कहना चाहता हूं कि उसके साथ दो बातें हैं—4,913 रूट किलोमीटर का इलेक्ट्रिफिकेशन 1-4-80 तक हो चुका है। यह फिगर आप देखेंगे अच्छी है। भारत में 4,913

रूट किलोमीटर का इलेक्ट्रिफिकेशन हुआ है।

हम क्या करने जा रहे हैं सिक्सथ फाइव इयर प्लान में—2,800 रूट किलोमीटर इस छठी पंचवर्षीय योजना में हम इलेक्ट्रिफाई करेंगे। तो उदास होने की क्या जरूरत है? तो बताइये, इतने साल में तो 4,913 रूट किलोमीटर हुआ, अब छठी पंचवर्षीय योजना में एक छलांग मारते हैं और छलांग मार कर के 2,800 रूट किलोमीटर को इलेक्ट्रिफाई कर रहे हैं, तो उदास क्यों हैं ?

**उपसभाध्यक्ष (डा० रफीक जकरीया) :** मुन हैं निगम साहब.. (व्यवधान)

**श्री केदार पांडे :** अभी जो डाक्टर साहब कह रहे थे तो उदासी की बात कुछ कर रहे थे। तो हम तो उदास आदमर्न नहीं हैं, हम तो पैसिमिस्ट विचार के हैं नहीं, अप्टिमिस्ट हैं और आपको भी होना चाहिए और तभी यह देश बनेगा। उदास होने से देश विकसित नहीं होगा... (व्यवधान)

एक बात और कहना चाहता हूं.. (व्यवधान)

**उपसभाध्यक्ष (डा० रफीक जकरीया) :** मोहम निगम, मंत्री जी के जवाब से आप मुतमईन है।

**श्री केदार पांडे :** निगम जी तो जरूर है। आप अब दूसरी बात सुनिये... (व्यवधान) हम आगे क्या करना चाहते हैं? अभी तो यह इलेक्ट्रिफिकेशन के बारे में आप को बताया। बैकवर्ड एरियाज इस देश में बहुत है, जो पिछड़े इलाके हैं वहाँ नयी

[ श्री केदार पांडे ]

रेल लाइनें जानी चाहिए और उन का भारत के साथ सरोकार होना चाहिए, इस नीति को मैं मानता हूँ, और केवल कामर्शियल आऊटलुक रखने से वहाँ काम नहीं चलेगा मैं इस बात को भी मानता हूँ। इसी लिए, नेशनल ट्रांसपोर्ट पोलिसी के लिए जो कमेटी प्लानिंग कमीशन ने बनाई है उसके मुताबिक हम सोचते हैं कि जो बैकवर्ड एरियाज हैं उनको हम आइडेन्टिफाई करें और वहाँ पर अगर स्टिर्न कुछ कम भी आए तो उस पर विशेष ध्यान देने की जरूरत है और उसके लिए स्पेशल कंसिडरेशन होना चाहिए।

श्री बी० सत्यनारायण रेड्डी : आपके मुताबिक वे बैकवर्ड एरियाज कौन-कौन हैं ?

श्री केदार पांडे : अब नाम बताऊँ, तो सैकड़ों हैं और हर एक स्टेट में बैकवर्ड एरिया है.. (व्यवधान)... सुन तो लीजिए। सब जगह कैसे हो जाए ? एक बार में कैसे हो जाए—इट विल टेक टाइम। मगर तो भी.. (व्यवधान)

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

श्री बी० सत्यनारायण रेड्डी : आप कहते हैं हर स्टेट में बैकवर्ड एरिया है। कितने स्टेट में कौन बैकवर्ड एरिया है ? (व्यवधान)

श्री केदार पांडे : अब इस के लिए हम और क्या करना चाहते हैं ? एक प्रयास हमारा यह हो रहा है कि नयी-नयी ट्रेनों की संख्या बढ़ाएँ, यह न करके जो ट्रेनें आज हैं भारत में—अभी तो 11000 ट्रेनें हमारी चलती हैं भारत में, टोटल नम्बर आफ ट्रेन्स, तो हमारा इरादा यह है कि

उनमें स्पेस कैपेसिटी बढ़ाई जाए.. (व्यवधान) ....

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Mr. Nanda, please stop your running commentary.

श्री केदार पांडे : तो क्या किया जाए ? अभी हाल में—साऊथ के लोगों को मैं बताना चाहता हूँ—के० के० ट्रेन का उद्घाटन हमने किया.....

श्री नरसिंह प्रसाद नंद : वह सही बात है।

श्री केदार पांडे : दो इंजिन हमने फिट कर दिए और 14 कैरिज के बदले में... (व्यवधान) ...

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): May I request the Members to let the Minister have his say.

श्री केदार पांडे : तो उसी में (व्यवधान)

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Mr. Reddy, this is not fair. Please listen; thereafter if you want any clarification, you will get the opportunity.

श्री केदार पांडे : अब राजधानी एक्सप्रेस दो है—एक बम्बई की तरफ, एक कलकत्ता की तरफ—जो दिल्ली से है। हमने योजना बनाई है कि इसकी एडीशनल एक्मोडेशन 33 परसेंट और बढ़ा दें, और यह कब से ? 16 मार्च से...

**श्री धर्मवीर : और इलाहाबाद को ?**

**श्री केदार पांडे :** कलकत्ता भी आप का है, इलाहाबाद भी आप का है और दिल्ली भी आपकी है। तीनों आप के हैं। इलाहाबाद आप का है और हम भी इलाहाबाद के हैं। सभी लोग डकट्टा हैं। यह जो 33 परसेंट बढ़ाएंगे इसमें एक नीति सरकार की है कि हम नम्बर आफ ट्रेन्स नहीं बढ़ाना चाहते हैं क्योंकि हमारे ट्रैक सब फंस जाते हैं। गुड्स ट्रेन्स कैसे चलें? माननीय कल्प नाथ राय ने बहुत अच्छी बात कही क्योंकि इस देश की जो इकानामिक एक्टिविटीज हैं उसकी नर्व सेन्टर हैं इंडियन रेलवेज। हिन्दुस्तान की आर्थिक व्यवस्था का रेलवे नर्व सेक्टर हैं। अगर इस देश को धनी बनाना है, आर्थिक व्यवस्था ठीक करनी है तो एग्री इंडस्ट्रियल बेस को मजबूत करना होगा।

**श्री लाडली मोहन निगम :** कब होगा ?

**श्री केदार पांडे :** कर रहे हैं; करते जा रहे हैं। आप भी सोचिए। हमारा साथ दीजिए। बात यह है कि अगर एग्री इंडस्ट्रियल बेस आप को बनाना है तो इंडस्ट्रियलाइजेशन होना चाहिए। एग्रिकलचरल प्रोडक्शन होता है तो अनाज ढोने के लिए बैग्स चाहिए, पावर हाऊस चलाने के लिए कोयला चाहिए, और बिना गुड्स ट्रेन के होगा नहीं। लोहे के जितने कारखाने हैं उनको और आगे बढ़ाएं, उसके लिए कोयला दीजिए, सीमेंट के कारखाने और बढ़ें, और भी जो कारखाने हैं वे खूब चलें। फूड ग्रेन्स तो इस वर्ष 135 मिलियन टन इस देश में होगा, बम्पर क्राप है इस साल। ढोयेगा कौन? रेल को छोड़ कोई ढो

सकता है? इस लिए ये सब बातें हैं। फर्टिलाइजर की जरूरत है। 3 लाख टन हमने फर्टिलाइजर एक कोने से दूसरे कोने तक ढोया है। इसलिए मैं कहना चाहता हूं कि भारत की जनता के मनोविज्ञान में आमूल परिवर्तन की जरूरत है और वह यह है कि फ्रेट-ओरिएण्टेड साइकोलोजी होनी चाहिए।

Freight should be given top priority and then passenger traffic, अभी तक क्या है? पैसिजर ट्रैफिक ओरिएण्टेड साइकोलोजी हमारी आप की है। अभी तक डिमान्ड होती है कि यहां ट्रेन दो, वहां ट्रेन दो। उस के साथ-साथ पूछा जाता है पैसा कहां से आयेगा, सरकार कहां से लाये? आप से मांगें। फिर आप की परेशानी बढ़ जायेगी। जब तक यह बात दिमाग में नहीं आयेगी इस देश का उत्थान नहीं हो सकता। आप चाहते हैं कि यहां की इकोनोमी टेक-आफ कर जाये। स्वर्गीय पंडित नेहरू के वक्त में इकोनोमी के टेक-आफ की बात शुरू हुई थी। अब तो उस की आवाज ही बन्द हो गयी है। एक पीरियड आयेगा जब बिना फ्रेट-ओरिएण्टेड साइकोलोजी के न इस देश में इंडस्ट्रियलाइजेशन होगा, न इस देश में एग्री-इंडस्ट्रियल बेस मजबूत होगा और जितनी इकोनोमिक एक्टिविटीज हैं सब ठप्प हो जायेंगी। इस लिए हमारी नीति यह है कि हम फ्रेट को आगे रखना चाहते हैं। इसी लिए आज 32 हजार बैगन प्रति दिन लाद रहे हैं। कोयला कितना ढो रहे हैं? 10 हजार बैगन से ऊपर।

**श्री लाडली मोहन निगम :** 14 हजार का कोटा है।

**श्री केदार पांडे :** 14 हजार का कोटा नहीं है, 10 हजार का हम 11 हजार

[ श्री केदार पांडे ]

टन वैन तक लाद सकते हैं। इतना कोयला कभी नहीं लदा था। इतनी दूर तक हम पहुंचे हैं। आज टर्न-राउन्ड कितने दिन का है और इमरजेंसी के पीरियड में टर्न-राउन्ड कितना था? इमरजेंसी के वक्त में 13 दिन का टर्न-राउन्ड था।

श्री महेन्द्र मोहन मिश्र : टर्न-राउन्ड समझा दीजिये।

श्री केदार पांडे : टर्न राउन्ड के माने यह हैं कि अगर एक जगह से वैन लोड होता है.... (व्यवधान)

SHRI V. GOPALSAMY: Sir, we are sitting till late hours to hear the speech of the hon. Minister. But at the same time, we should be permitted to put forth one or two questions.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): I will give you an opportunity after he concludes his speech.

SHRI V. GOPALSAMY: When he has said that he will give top priority to freight, he should have exempted agricultural commodities.

श्री केदार पांडे : इमरजेंसी में 76-77 में टर्न-राउन्ड 13 दिन था और आज 13.4। कुछ दिन पहले 16 दिन था। इस का मतलब यह था कि जो फ्रेट ट्रैफिक था वह धीरे-धीरे चलता था। हम चाहते हैं कि फ्रेट-ओरिएण्टेड साइकोलॉजी इस देश में डेवलप हो और इस पर विशेष ध्यान हम दें। पैसिजर ट्रैफिक को भी वेलेंस में रखने की जरूरत है। इन दो बातों की जानकारी हमें होनी चाहिए। जब हम ने काम शुरू किया तो बीच में लोको रनिंग स्टाफ ने क्या किया

हम को थ्रोट किया, 5 जनवरी को लोको रनिंग स्टाफ में बड़े-बड़े झड़वर हैं, और लॉग है जो किसी फिलोसोफी से प्रभावित है। (व्यवधान) हम कहना नहीं चाहते। सब लोग जानते हैं उस को कहने की क्या जरूरत है। बात यह है कि उन्होंने 5 जनवरी को स्ट्राइक की नोटिस दी। 72 घंटे की क्या नोटिस होती है। एक बार उन्होंने कोणिश की कि सारे इंडियन रेलवे सिस्टम को पैरेलाइज कर दें। इसकी कहानी है। स्व० ललित नारायण मिश्र जब रेल मंत्री वहां के थे तब यह घटना घटी 73-74 में। उस वक्त कुछ दूर तक यह बात सही है कि इंडियन रेलवेज परेलाइज थी। उन लोगों ने महसूस किया कि फिर इतिहास का रिपीटिशन हो, फिर 5 जनवरी को हम को थ्रोट किया, कहा कि रेल मंत्री जी को यह सब करना होगा। कारण यह है कि किसी एक जगह किसी गुंड ने रेलवे कालोनी में बदमाशी का काम किया हालांकि वाद में पता लगा कि वह बहाना था। वही बहाना कर के नोटिस दिया गया और इंडियन रेलवे सिस्टम को ठप्प करने की कोणिश की गयी। तो मैंने सोचा कि यह सब काम गड़बड़ा गया। आई हैव स्टार्टेड वेल, और बीच में यह लॉग अडचन डालते हैं। तो मैंने कहा कि इस पर मैं थ्रीड नहीं करूंगा और मैंने मुकाबला किया। मैंने रिपयूज किया और जितने हमारे जनरल मैनेजर्स हैं, बोर्ड के मेम्बर हैं, चेयरमैन हैं और जितने फेथफुल इंप्लाइज हैं उन लोगों ने मेरा साथ जम कर दिया और उस का असर क्या हुआ कि स्ट्राइक अपने आप फिजिल आउट कर गया और उन की ताकत जम नहीं सकी क्योंकि उस के पहले जो मैंने कार्यवाही की थी उस का असर बहुत से रेलवे कर्मचारियों के दिमागों पर था और मैं जब आया था तो जितने लोग एक्सटेंशन पर थे मैंने

उन सब को हटा दिया और नया रेलवे बोर्ड बनाया । आज मैं साफ बहना चाहता हूँ कि रेलवे इम्प्लाइज में एक भी आदमी एक्सटेंशन पर नहीं है । उसका रिप्लेसमेंट हुआ समूचे रेलवे कर्मचारियों में । आप जानते हैं कि मैं भी एक ट्रेड यूनियनिस्ट रहा हूँ । मजदूरों में मैंने सेवा की है । मजदूरों की साइकोलाजी का पूरी तरह से अध्ययन मुझ को है । उस वक़्त मजदूरों की तरफ से डिमांड थी कि क्यों एक्सटेंशन पर बड़े बड़े अधिकारी रहते हैं । ऐसा होने से प्रमोशन का चांस दूसरों को नहीं मिलता । मैंने उस को जान लिया था और इस लिये आते ही मैंने पहला काम यह किया और उस का एप्रिसियेशन सारे भारत में हुआ । रेलवे कर्मचारियों ने इस की तारीफ की और माननीय सदस्यों ने भी इसकी तारीफ की और इससे रेलवे कर्मचारी मेरे साथ हो गये । इस के बाद भी कुछ लोग पोलिटिकल फिलासफी को ले कर डिस्आर्डर पैदा करना चाहते थे । मैंने कहा कि “अब न व्यापे राविर माया ।” अब लोग मेरे साथ हैं तुम्हारे साथ नहीं हैं और इस का असर पड़ा । लेकिन इस के साथ साथ मैं कहना चाहता हूँ कि जो रेलवे के कर्मचारी हैं उन के प्रति मेरी हमदर्दी है, उन का मैं नुकसान नहीं चाहता । इसलिये उन पर मैंने कुछ कार्यवाही की । वह कार्यवाही करना मेरा धर्म था, पवित्र काम था । हम रेल को चलाना चाहते हैं । हम भारत को बनाना चाहते हैं और यहां की एकोनामिक एक्टिविटीज को एक्सिलरेट करना चाहते हैं । गुड्स ट्रेन्स, पैसेंजर ट्रेन्स चलाये और ऐसे लोग जो उस काम में अड़चने डालते हैं क्या वे देश के दोस्त हैं ? सोचना चाहिए उन को भी । उनको अपने दिमाग को बढ़ाना चाहिए और उस फिलासफी की, जिससे वे प्रभावित हैं, उस की जरूरत इस देश में नहीं

है इस बात को उनको समझना चाहिए । यह गांधी का देश है, यह नेहरू का देश है, यह देश किसी दूसरे का नहीं है । इस बात को उनको समझना चाहिए । और यह इसलिये मैं कहना चाहता हूँ कि उस दर्शन का यहाँ कोई असर नहीं पड़ेगा । थोड़ा सा हम लोगों को और मेहनत करने दी जाये तो पता लग जायेगा सब को । यही बात है । इससे जो काम मैंने शुरू किया उसमें अड़चन डाली गयी । लेकिन अब वह अड़चन कम है । आज मैं दावे के साथ वह सचता हूँ कि आज गुड्स की लोडिंग बढ़ी है और आगे बढ़ने वाली है । हम आगे बढ़ रहे हैं । इसलिए जो जनरल बजट पेश हुआ, इस देश के फाइनेंस मिनिस्टर ने जो पेश किया उन्होंने तारीफ की रेलवेज के परफार्मेस की और कहा कि जितना इंफ्रास्ट्रक्चर इस देश का है वह ढंग से काम कर रहा है । पावर हाउसेज हमारे चल रहे हैं । लोहे के कारखाने चल रहे हैं, सीमेंट के कारखाने चल रहे हैं और हम आगे बढ़ रहे हैं । तो यह बात माननी होगी । हाँ, पंचकुल्लिटी की बात, ट्रेनों के टाइम पर आने की बात और कंटेरिंग की गड़बड़ी की बात को मैं मानता हूँ । हमारी ट्रेन्स पंचकुल्लिटी नहीं हो सकी है । जहाँ हमें सफलता नहीं मिली है उसको मैं मानूंगा और जहाँ मिली है उसको कहूंगा । अभी तीन, साढ़े तीन महीने की बात तो है । मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि जब हम 13 महीने की बात कहते हैं (व्यवधान) तो आज भी कहना चाहता हूँ कि 13 महीने पहले जब हमारी सरकार बनी तब से रेलवे की टोन बदली है लेकिन जब जनता पार्टी की हुकूमत थी तो रेलवे की हालत बहुत खराब थी और उसके बाद (व्यवधान)

**श्री बी० सत्यनारायण रेड्डी :** जो सवाल उठाये हैं, उनका जवाब दीजिये ।

**श्री केदार पांडे :** अब एक्सल और ह्वील की बात है । एक्सल और ह्वील हम इम्पोर्ट करते हैं ।



**श्री शिव चन्द्र झा :** आप तीन महीने की बात करते हैं। . . . (व्यवधान)

**श्री केदार पांडे :** मैं सारे फाइनेंशल इयर की बात करता हूँ। हम जो बात करते हैं वह सारे फाइनेंशल इयर की बात करते हैं। हम जो 1980-81 का रिवाइज्ड ऐस्टिमेट है उसकी चर्चा करके बजट की बात करते हैं। यह नियम है बजट का। इसलिए किसी के ऊपर कोई रिप्लेक्शन नहीं है। मेरे दिमाग में इसका इंटेंशन भी नहीं है। अगर कोई कहता हो तो समझ लीजिए कि मेरा इंटेंशन ऐसा नहीं है। सभी लोग मेरे आदरणीय हैं। मैं कहना चाहता हूँ कि रेल मंत्रालय में इतने बड़े-बड़े लोग हुए हैं और जो पंडित कमलापति त्रिपाठी जी थे, हमारे रेल मंत्री थे, वह सब मेरे आदरणीय हैं। . . . (व्यवधान) मेरे लिए सब सम्मानित है और उनके प्रति मेरा आदर है।

**श्री धर्मवीर :** माननीय मंत्री जी तीन महीने की बात करते हैं। . . . (व्यवधान)

**श्री केदार पांडे :** मैं आपको बताता हूँ। ये सारे जो ओमिशन और कमिशन है यह मेरा है, मेरी पार्टी का है। हमने जो किया है, हमने जो कहा है, रेल मंत्री ने जो कहा है जिसमें पंडित कमलापति त्रिपाठी भी शामिल हैं वह हमारी जिम्मेदारी है। आपको परेशानी क्यों हो रही है? . . . . . (व्यवधान)

**श्री शिव चन्द्र झा :** सारा रेल ऐडमिनिस्ट्रेशन मैसे में है . . . . (व्यवधान)

**श्री केदार पांडे :** वाराणसी से समस्तीपुर लाइन इस साल जुलाई में तैयार हो जाएगी। जो काम पहले से शुरू हुआ है वह हो रहा है, इसमें कोई दो मत नहीं हैं। . . . . (व्यवधान)

**श्री महेन्द्र मोहन मिश्र :** गाड़ी नई दे रहे हैं कि नहीं उस पर? . . . . (व्यवधान)

**श्री केदार पांडे :** शाहगंज से मऊ तक सर्वे रिपोर्ट तैयार है और मऊ से छपरा लाइन और शाहगंज छपरा लाइन बने, यह आवश्यक है। यह हम करने जा रहे हैं और लानिंग कमीशन को योजना भेजेंगे। इसमें चिन्ता की बात नहीं है।

मनमाड से औरंगाबाद का भी कार्य पूरा करने के लिए एक करोड़ से ज्यादा रुपया उसमें खर्च हुआ है, उसमें और भी पैसे लगायेंगे। अभी जो राशि उसमें कम रखी गई है, मैं उसको बढ़ाऊंगा। इसलिए महाराष्ट्र के लोगों के दिमाग में कोई ऐसी चिन्ता की जरूरत नहीं है। उस पर हम विशेष ध्यान देंगे। हमारे सभापति जी ने भी इसको रेफर किया था। इसमें काम चल रहा है। इसको आगे करेंगे।

**श्री शिव चन्द्र झा जी ने एक बात कही** समस्तीपुर साइड या सकरी हसनपुर की बात। उस पर विशेष ध्यान मेरा है। मैं तो यह सोचता हूँ कि कोसी नदी में निर्मली में ब्रिज बनाना जरूरी है। अगर वह हो जाए तो काफी सुविधा होगी।

**श्री कल्पनाथ राय :** आप उनकी लाइन बना रहे हैं। . . . (व्यवधान)

**श्री केदार पांडे :** उन्ही की लाइन नहीं है। वह भी चलेंगे हम भी चलेंगे। वह हमारी लाइन है। इस मामले में राजनीति नहीं है।

**श्री धर्मवीर :** एक ही कम्पार्टमेंट में बैठिये तो क्या हर्ज है? . . . . (व्यवधान)

**श्री केदार पांडे :** उनको वही रहने दीजिए . . . . (व्यवधान)

**उपसभाध्यक्ष (डा० रफीक जकरीया) :** बिहारी-बिहारी में कोई भी झगड़ा हो आखिर में एक हो जाते हैं।

**श्री शिव चन्द्र झा :** पुल कब तक बन जाएगा (व्यवधान) ?

**श्री केदार पांडे :** स्वर्गीय ललित बाबू जी ने जो काम शुरू किया था या जो वायदा किया था मैं उसे पूरा करूंगा । घबराते क्यों हैं । उनकी चिन्ता नहीं है हम को देश की चिन्ता है । (व्यवधान) दूसरी बात यह कहूंगा कि मुजफ्फरपुर से सीतामढ़ी तक की नई लाइन की बात है । उसका सर्वे शुरू करा दूंगा (व्यवधान) सर्वे होगा तब ही तो काम होगा । (व्यवधान)

**THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA):** Order, Please. Just a minute. The Minister is making important announcements. One section of the House may not be interested in them; but the other is. So please listen to him when he is making announcements.

**श्री केदार पांडे :** समस्तीपुर से दरभंगा का काम शुरू हो जाएगा । उसकी इनागुरेशन सेरेमोनी करने जा रहा हूँ बहुत जल्दी । 12 तारीख को जाने वाला था नहीं जा सका । अब मैं अप्रैल के महीने में जाऊंगा । मैं आसनपुर भी जाऊंगा और दरभंगा भी जाऊंगा । इसलिये बिहार के जो माननीय सदस्य हैं उनको धैर्य रखना चाहिए और बात करनी चाहिये । (व्यवधान)

**श्री शिव चन्द्र शा :** कब तक कम्पलीट हो जाएगा (व्यवधान)

**श्री कल्पनाथ राय :** भटनी के बारे में बताइये ।

**श्री केदार पांडे :** उसको मैं देखूंगा । तमिलनाडु में नई लाइन की बात है तो जैसा हमारे राज्य मंत्री जी ने घोषणा की है वह सही है । कर्नूर, डिडिगल और तूतिकोरिन को हम लेने जा रहे हैं । मद्रास में रेपिड ट्रान्सपोर्ट सिस्टम की जो बात है

I shall keep it. We are not going to remove it.

**SHRI V. GOPALSAMY:** Will you provide one crore of rupees?

**श्री केदार पांडे :** ये सब बातें हैं । कुछ आवश्यक बातें हैं । बोलिये कहें या नहीं ।

**कुछ माननीय सदस्य :** कहिये । (व्यवधान)

**THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA):** Mrs. Das, please do not disturb now.

**श्री केदार पांडे :** हम कुछ और भी कंसेशन देना चाहते हैं । (व्यवधान) हमारे राज्य मंत्री जी ने बहुत सी बातें कहीं उनको मैं दोहराना नहीं चाहता । अन्त में मैं यह कहना चाहता हूँ . . . . .

**श्री महेंद्र मोहन मिश्र :** ए० सी० और फर्स्ट क्लास के बारे में बता दीजिए ।

**श्री केदार पांडे :** फर्स्ट क्लास और सैकिण्ड क्लास ए०सी०सी० में चलते थे वही भाड़ा रहेंगा । उसमें कोई हेरफेर नहीं होगा ।

**श्री महेंद्र मोहन मिश्र :** एम० पीज़ के लिए ।

**श्री केदार पांडे :** हाँ, एम० पीज़ के लिये । जिस तरह से वे फर्स्ट क्लास और ए०सी०सी० सैकिण्ड क्लास में चलते थे एक ही टिकट पर, वैसा ही रहेगा । जो 25 रुपये का इजाफा हुआ है वह उनके लिये नहीं हुआ है । (व्यवधान)

**श्री लाडली मोहन निगम :** यह अच्छी बात नहीं है । (व्यवधान) सब के लिए ऐसा करिए । गांधी जी की आपने बात कही फिर ऐसा फर्क क्यों कर रहे हैं । (व्यवधान)

श्री बो० सत्यनारायण रेड्डो : चाहे एम० पी० हो या एम० एल० ए० हो या ग्राम आदमी हो सब के लिए एक जैसा होना चाहिये ।

(व्यवधान)

श्री केदार पांडे : हमने अपने बजट स्पीच में कहा कि परेट पर 15 परसेंट सरचार्ज होगा । तीन वस्तुओं पर हमने एक्जेंप्शन दी है । वह है चारकोल, साल्ट और फायरवुड । इसमें हम दो और ऐड कर रहे हैं । एक तो मेडिसिन और दूसरा मिल्क है ।

SHRI V. GOPALSAMY: Agricultural commodities?

श्री केदार पांडे : बताता हूं । जरा धैर्य रखिये । तीन आइटम जो एक्जेंम्पटीड है उनमें दो और ऐड कर दी है । अब पांच हो गई हैं । (व्यवधान)

श्री लाडली मोहन निगम : किताबों को भी कर दीजिए ।

(व्यवधान)

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Mr Nigam, how many times will you go on disturbing like this? This is not fair. Please (Interruptions) Yes, listen to him for whatever it is worth. Do not interrupt him. It is not fair.

श्री केदार पांडे : मैं यह भी कहना चाहता हूं कि इटेबल आइटम्स जो हैं उनमें पोटेटो और ओनियन पर जिस पर पहले 15 परसेंट लगता है अब इन पर 10 परसेंट कर दिया है । फ्रैट चार्जेज अब इन पर 10 परसेंट लगेंगे ।

(व्यवधान)

SHRI V. GOPALSAMY: Millions of kisans came here at the call of the Prime Minister. Why don't you exempt them?

SHRI KEDAR PNADE: Vegetables, including potatoes and onions, booked

as parcel will be subjected to a 5 per cent surcharge instead of the proposed 10 per cent.

इसके साथ-साथ हमने यह भी किया है कि जो हैण्डिकैड लोग हैं, अंधे लोग हैं, लूले लोग हैं, इनको हम अब तक 50 परसेंट कंसेशन देते थे, अब हमने इसको 75 परसेंट कर दिया है ।

श्री धर्मवीर : यह विकलांग वर्ग है ।

श्री केदार पांडे : चूंकि यह हैण्डिकैड ईयर है, इसलिए रेलवेज ने भी सोचा कि हम यह काम करें और हमने इसको 50 परसेंट से 75 परसेंट कंसेशन कर दिया है । यह जो सुपर फास्ट ट्रेन में सप्लीमेंटरी चार्ज होता है फोर सेकेण्ड क्लास, अब वह 2 रुपया होगा । बजट में हमने इसको 3 रुपया कर दिया था । लेकिन अब उसके बदले में हमने इसको 2 रु० कर दिया है । यह सुपर फास्ट ट्रेन्स में सेकेण्ड क्लास के लिए होगा । स्लीपर चार्जेज जो रिजर्वेशन के थे वह पहले कहा गया था कि 8 रु० पहले दिन के लिए होंगे और दूसरे दिन के लिए 5 रु० और तीसरे दिन के लिए भी 5 रु० होंगे । इसको घटा करके 8 रु० के बदले 5 रु० कर दिया है । अब यह 5 रु० दूसरे दिन भी 5 रु० होंगे अर्थात् इसको हमने 5, 5 कर दिया है । यह पहले 8, 5, 5 था । इसमें 18 रु० के बदले 10 रु० कर दिये हैं । अब 5 रु०, 5 रु० को मिलाकर 10 रु० कर दिया है । तीसरे और चौथे दिन की कोई बात नहीं है . . . (व्यवधान) । आप कहीं तो हमको बधाई दीजिये ?

श्री शिव चन्द्र झा : दरभंगा की लाइन के बारे में आपने कोई खुलाशा नहीं किया है ।

श्री केदार पांडे : मैं चाहता हूं कि आप दरभंगा के फंक्शन में जरूर आइये । इसके बाद एक डिजीजन आपको मैं और बताता हूं जिसको शायद आप ज्यादा पसन्द करेंगे ।

यह कामनमैन की एज है। सर्वसाधारण का हिन्दुस्तान में बहुमत है और उन्हीं के बहुमत को लेकर हम यहां पर बैठे हैं। यह सर्वसाधारण कामनमैन सेकेन्ड क्लास में चलता है . . . .

(व्यवधान)। श्री निगम मेरी बात मुनें तो ठीक रहेगा। इसमें अभी तक क्या था? बजट में यह कहा गया है कि 150 किलोमीटर तक कोई सरचार्ज नहीं है और उसके ऊपर 10 परसेंट है। मैंने उसमें सुधार किया है। इसको मैंने 150 किलोमीटर के बदले में दो सौ किलोमीटर कर दिया है। 200 किलोमीटर तक तो सरचार्ज और जो 10 परसेंट है उसको 5 परसेंट कर दिया है। यह कामनमैन हम सब के दिमाग में है। यह कामनमैन का संसार है दुनिया है। कामनमैन साथ है तो बड़े-बड़े लोग साथ दें या नहीं दें, इसमें कोई फर्क नहीं पड़ता है।

उपसमाध्यक्ष (डा० रफीक जफरी) : अगर श्री निगम साथ नहीं दें तो कोई परवाह नहीं।

SHRI V. GOPALSAMY: Taking off one straw from the camel's back.

SHRI KALPNATH RAI: What about kulak parties?

श्री केदार पांडे : कुलक पार्टी में 15 परसेन्ट देने वाल हैं। वे उसको खरीदते और पैसा देते हैं।

श्री माडन मोहन निगम : इसको आप 20 परसेंट कर दीजिये।

श्री केदार पांडे : यह विडिकिटव होगा हमने यह नहीं किया है। मैंने जान-बूझ करके ये घोषणाएं की हैं और ये सब कन्सेशन दिये हैं। आप लोग बोने, आप लोगों की बात सुनकर, लोक सभा के माननीय सदस्यों की बात सुनकर और इस हाउस के माननीय सदस्यों की बात सुन कर वह सब किया है, सदन का आदर किया है। इस सदन में और उस सदन में अपार आप सब लोग हैं। आपने कहा और हमने किया है। आप तो सत्ताधारी हैं।

हम तो आपके सेवक है। आप लोगों की राय थी, इसलिए हमने किया। आपकी राय की बड़ी कीमत हमने दी है। यह सोच कर हमने किया है कि कामनमैन खुश रहे। मैं समझता हूं कि यह जो रेलवे बजट है, इसका स्वागत सब जगह होगा। थोड़ा बहुत तो मानते ही हैं। अब इतना भी कबूल नहीं है तो रेल चलेगी कैसे। इसलिए अब इसमें कहीं कोई समालोचना की गुंजाइश नहीं है। मैं सभी माननीय सदस्यों को धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने सहयोग दिया और मैं निवेदन करता हूं कि आप एक राय से इसको पास कर दें। . . .

(व्यवधान) यह जो मैंने किया, रेलवे बोर्ड के जितने हमारे मेम्बर हैं, चेयरमैन हैं, रेलवे के जो कर्मचारी हैं, 17 लाख, मैं सब को हार्दिक धन्यवाद देता हूं। रेल मंत्री की हैसियत से उन्होंने मुझे पूरा सहयोग दिया और उन लोगों ने रात दिन काफी परिश्रम किया है, मेहनत की है, तभी यह रिजल्ट आया है। लेकिन जहां तक पंक्चुरलिटी की बात है और सब बात है, मैं इसको ठीक करूंगा, इसका मुझे पक्का विश्वास है। हमारे माननीय सदस्यों को कुछ दिनों के बाद यह चीज मालम होने लगेगी। धन्यवाद,।

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Now, one by one, Dr. Mallick.

SHRI HAREKRUSHNA MALLICK: Sir, I thank you very much for giving me a few minutes. I shall only give some useful suggestions and advice.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Now only ask for clarifications.

SHRI HAREKRUSHNA MALLICK: The hon. Minister while he talked about economy and earning of the railways, said that it is not only a commercial organisation, but again he contradicted himself. . .

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Please. Now don't go into that philosophy. If you have some particular clarifications to ask for, please do so. If you go into the question of "commercial", "social" and so on, it will become another debate.

SHRI HAREKRUSHNA MALLICK: He said it is a social burden...

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Dr. Mallick, don't go into that. Ask for some specific clarifications which pertain to your area or in which you are interested, because we are already nearing 7-00.

SHRI HAREKRUSHNA MALLICK: He contradicted himself when he said it is a social burden. The Railways while earning have also to serve the society. That is why there is a social burden. He may stand corrected. That is number one. Number two...

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Don't correct him. Please ask for clarifications.

SHRI HAREKRUSHNA MALLICK: I am asking about two or three points only. Regarding the State of Orissa, the Sambalpur-Talcher link is only about 70 miles or 120 to 130 kilometres. It has been kept pending for the last several decades. The hon. Minister has been silent on this. I have received a long letter.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): That is all right.

SHRI HAREKRUSHNA MALLICK: Orissa has received no attention. Now the hon. Minister should give an assurance in the House that during the budget session some work will be started. There is no use of going on saying that the survey is going to be finished, that the survey is about to be finished. I want a clear assurance.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): You have made your point.

SHRI KEDAR PANDE: I know the Sambalpur-Talcher project. The Chief Minister of Orissa has also repeatedly told me, and the Members from Orissa have already asked this question. We are serious about it. That is very very essential. That is the most backward area. That project has been surveyed. It has been sent to the Planning Commission. We are waiting for the green signal from the Planning Commission. Then we shall consider it.

SHRIMATI MONIKA DAS: Sir, one word...

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): No. Mrs. Das. Afterwards. Now, Mr. Dharmavira.

श्री धर्मवीर : माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ क्योंकि उत्तर में उन्होंने इस बात का जिक्र नहीं किया क्योंकि सदन में...

उपसभाध्यक्ष (डा० रफीक जकरीया) : आप कमेंटरी मत कीजिये। देखिये 7 बज गये हैं। मेरी आपसे विनती है कि वक्त बहुत हो गया है। आप बड़ी फहरिस्त में न जायें, कमेंटरी न करें और जो प्रश्न आपको पूछना है या क्लेरीफिकेशन लेना है वह शार्ट में पूछें।

श्री धर्मवीर : मैं रेल मंत्री महोदय से पूछना चाहता हूँ कि जो देश के अन्दर कोच फैक्टरीज बनाने के प्रपोजल आपके पास है, उसमें इलाहाबाद का भी प्रपोजल है, उसके बारे में माननीय मंत्री जी बताने की कृपा करें कि कोच फैक्टरी वहाँ बनेगी या नहीं बनेगी। दूसरा इलाहाबाद-लखनऊ की जो दूरी है, उसको तय करने में 6-7 घंटे लगते हैं इसको आप कैसे कम करेंगे?

**श्री केदार पांडे :** इसके बारे में अभी कोई निर्णय नहीं हुआ है। प्लानिंग कमीशन में यह मामला है। जब वां से ग्रीन-सिग्नल पायेंगे तब विचार किया जायेगा।

दूसरा, लखनऊ से इलाहाबाद की दूरी और कानपुर से इलाहाबाद की दूरी दोनों एक है। एक में समय 3 घंटे लगता है और दूसरी में 6 घंटे लगता है। इस पर हम जरूर विचार करेंगे कि स्पीड को बढ़ाया जाय ताकि समय कम लगे।

**THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA):** Now if anybody makes a speech, I will stop him. Please just ask questions for clarifications. Mr. Kalyanasundaram.

7 P.M.

**SHRI M. KALYANASUNDARAM:** The honourable Railway Minister and the Minister of State for Railways who spoke earlier...

**THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA):** Please ask clarifications. Everybody knows the Minister of State spoke and the Railway Minister spoke. Please avoid all this.

**SHRI M. KALYANASUNDARAM:** ...emphasised the need for cooperation from railwaymen and about the action taken against the railwaymen. Rules made under section 14(2) have been freely used to remove railwaymen from service without any inquiry or without giving them an opportunity to represent. Will the Minister kindly review all the cases and put them back to duty?

**SHRI KEDAR PANDE:** Rule 14 (2) is under Article 311 of the Indian Constitution. According to that if we have to remove any Class I officer, in that case the Union Public Service

Commission is to be consulted; so far as other classes of employees are concerned, there is no need to make an inquiry. If they have got any grievance, if they are aggrieved, they should follow the proper channels and those proper channels will work. They should go to their immediate boss, that is, the DRM; then the General Manager, then Chairman of the Railway Board. Those are the channels to be followed by the particular employees. We do not talk to that union which has behaved very badly.

**श्री कल्पनाथ राय :** आदरणीय उपसभाध्यक्ष महोदय, पिछले बजट में भटनी-बनारस की छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के लिए 32 करोड़ रुपये की स्वीकृति हुई थी। मैं यह जानना चाहता हूँ कि इस पर अब तक कितना खर्च हो चुका है और यह लाइन कब तक बन जाएगी। जितना रुपया बजट में इस लाइन के लिए रखा गया था उसमें से अब तक कितना खर्च हुआ है? यह रेलवे लाइन कब तक बन जाएगी और इसकी क्या प्रगति है?

**श्री केदार पांडे :** इसका पता हम लगा लेंगे। इस समय हमें याद नहीं है। इसके बारे में माननीय सदस्य को हम खबर करेंगे। मुझे उनके साथ हमदर्दी है भटनी बनारस लाइन बननी चाहिए लेकिन उसमें क्या है, जो भी पैसे का प्रावधान है उसको हम देख लेंगे?

**THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA):** There is one thing which please note, I will not allow any fresh questions to be put like this to the Minister because it is not fair. It is possible there are questions which were already raised during the debate but which might not have been answered. You might seek clarifications on those points only. And then there are thousands

[Dr. Rafiq Zakaria]

and thousands of miles of railway lines and it is not fair to ask the Minister about every small thing. How will he have information on each and every small thing? So please ask clarifications only in respect of points which have been raised during the discussion. And nothing more will I allow.

**श्री केदार पांडे :** माननीय कल्पनाथ राय जी को मैं यह बताना चाहता हूँ कि 1980-81 में यह 75 लाख रुपये का आउट ले था। इस साल भी 1981-82 में 53 लाख रुपये हैं। काम जारी है, बननी शुरू है इसलिए इसमें माननीय सदस्य को भ्रम नहीं होना चाहिए।

**SHRI V. GOPALSAMY:** I shall ask only one clarification straightaway. Has the honourable Minister considered the suggestion that the period of reservation which he reduced from six months to one month, should be extended to six months or at least reduce it only to two months or three months? Krishan Kant Committee had already considered all aspects of the problem and only then had it come to the conclusion that advance reservation should be allowed up to six months. Otherwise exploitation will be more now. And that is a serious point.

**SHRI KEDAR PANDE:** We have reduced the time to one month to avoid corruption.

**SHRI V. GOPALSAMY:** The suggestion is to extend it ...

**THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA):** You got the answer. That will do.

**श्री लाडली मोहन निगम :** माननीय श्री जी मैं आपकी राय से बिल्कुल तफाक करता हूँ (व्यवधान)

**THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA):** No speech, please. Only clarification.

**श्री लाडली मोहन निगम :** सवारी गाड़ियों पर मालगाड़ियों को प्राथमिकता देनी चाहिए ऐसा आपने अभी कहा। मैं आपसे सिर्फ एक बात जानना चाहता हूँ कि क्या आप जिस तरीके से सवारी गाड़ियां सुपर फास्ट चलाते हैं उसी तरीके से माल गाड़ियां भी सुपर फास्ट चलायेंगे और अगर ऐसी सुपर फास्ट गाड़ियां चल रही हैं या चलाने जा रहे हैं तो क्या इस मुझाव को भी कबूल करेंगे कि उन सुपर फास्ट माल गाड़ियों में भी सवारी गाड़ियों के एक डेस्टीनेशन से दूसरे डेस्टीनेशन तक के-दो दो डिब्बे पीछे जोड़ दिये जायें ताकि दोनों ही काम आपके आसानी से हो सकें।

**श्री केदार पांडे :** यह मुझाव बहुत अच्छा है हम लोग विचार करेंगे।

**श्री महेंद्र मोहन मिश्र :** हमने अपने भाषण में कहा था (व्यवधान) हमने कहा था कि... (व्यवधान) उस इलाके में बैंगन आप बनाने जा रहे हैं छठी पंचवर्षीय योजना में तो मैंने कहा था कि बिहार में दो बैंगन फैक्टरीज है भारत बैंगन की एक मुजफ्फरपुर और दूसरी मुकामा में... (व्यवधान) ये अभी इंडस्ट्रीज डिपार्टमेंट के अन्दर हैं क्या रेलवे मंत्रालय उसको अपने अधीन लेने के लिए कुछ सोच रहा है या नहीं?

**श्री केदार पांडे :** छठी पंचवर्षीय योजना में हम एक लाख बैंगन प्रोक्वायर करना चाहते हैं और बैंगन इतने बनते नहीं हैं। एक मुकामा और दूसरा मुजफ्फरपुर यह दोनों कारखाने केन्द्रीय सरकार ने ले लिये हैं और हम चाहते हैं उनमें भी बैंगन बन, इस पर हम विचार कर रहे हैं।

SHRIMATI MONIKA DAS: The day before yesterday I spoke about the casual labour employed in the Railways and their fate. We are not given any reply to that. What is the decision of the Railway Ministry?

श्री केदार पाण्डे : इसमें जो कैजुअल लेबरर है 12 हजार, पहले ही इनको रेगुलर इम्प्लायमेंट मिल चुका है और 24 हजार ऐसे हैं जिनको आज कल में मिलने वाला है। 12 हजार, 24 हजार और जो ग्रुप 'डी' में है जो काम करने की बात है उसमें भी कैजुअल लेबरर ही लिये जायेंगे जो वर्कशाप में भी काम करते हैं और कुछ लेबरर तो रह ही जायेंगे। कुछ लेबर की तो जरूरत पड़ती है, बहुत से काम टेम्पोरेरी नेचर के और कन्स्ट्रक्शन के होते हैं उसमें कैजुअल लेबरर लेते हैं।

SHRIMATI MONIKA DAS: Sir,...

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): No more clarification. The Minister should not reply. No clarification on clarification.

SHRI NARASINGHA PRASAD NANDA: The hon. Minister announced some concessions today. I would like to know from him what is the total amount involved in these concessions so that the surplus will be reduced by that amount. We would like to know the position. In terms of money what is the amount involved?

SHRI KEDAR PANDE: Approaching Rs. 3 crores. From Rs. 11 crores you can reduce this amount and you will get Rs. 8 crores.

श्री राम भगत पासवान (बिहार) : उपसभाध्यक्ष जी, मंत्री महोदय ने अभी कहा है कि जो रेलवे निर्माण का कार्य अभी चल रहा है उसी पर हम खर्च करेंगे तो मैं जानना चाहता हूँ बिहार में सक्री हसनपुर लाईन...

उपसभाध्यक्ष (डा० रफीक जकरीया) : देखिए, आप सवाल कीजिए।

श्री राम भगत पासवान : सवाल ही कर रहा हूँ। सक्री-हसनपुर लाईन जिसका कि निर्माण का कार्य शुरू हो गया है उसमें पांच करोड़ रुपया पिछले बजट में आया था तो मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूँ कि वह निर्माण कार्य जो शुरू कर दिया था जिसमें पांच करोड़ रुपया बजट में आ गया था स्वर्गीय ललित नारायण मिश्र के अर्थवर्क के लिए उसका उद्घाटन करने के बाद यह शुरू हो गया था परन्तु इसके बाद वह बंद हो गया तो क्या मंत्री महोदय उस रेलवे लाईन को पुनः चालू करेंगे, यही मैं जानना चाहता हूँ। दूसरा रिजर्वेशन के बारे में कुछ नहीं कहा गया है। रिजर्वेशन जो शिड्यूल कास्ट और शिड्यूल ट्राईब...

उपसभाध्यक्ष (डा० रफीक जकरीया) : भाषण मत कीजिए।

श्री राम भगत पासवान : इसीलिए, जो उनके रिजर्वेशन का कोटा है...  
(व्यवधान)

उपसभाध्यक्ष (डा० रफीक जकरीया) : आपके सवाल की तारीफ हुई थी, तब भी आप खुश नहीं होते...  
(व्यवधान)

श्री केदार पाण्डे : जहां तक रिजर्वेशन की बात है, सतरह लाख एम्पलायीज रेलवे में हैं, 21 प्रतिशत शिड्यूल कास्ट और शिड्यूल ट्राईब्स है अभी और उसमें रिजर्वेशन हम स्ट्रिकटली फॉलो करते हैं। हम चाहते हैं कि रिजर्वेशन रहना चाहिए और कहीं भी डिपार्चर हो, तो हमारे नोटिस में आए—आई शैल टेक सीरियस एक्शन जहां तक हसनपुर की बात है, उस पर हम विचार करेंगे।... (व्यवधान)



डा० हर प्रताप सिंह (उत्तर प्रदेश) : मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि सन 1977 के लोक सभा के चुनाव के पूर्व अमेठी संसदीय निर्वाचन क्षेत्र के लखनऊ-सुल्तानपुर लाइन पर पड़ने वाले वारिसगंज नामक स्थान पर जो पेसेन्जर गाड़ियाँ रुकने लगी थीं, जनता राज में वह जनता की सुविधा की उपेक्षा करके जो वहाँ पर गाड़ियाँ रुकने लगी थीं, उनका रुकना बंद कर दिया गया था। तो क्या उस क्षेत्र की जनता की मांग जो निरन्तर आपसे है, उस पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करते हुए वहाँ पर पुनः पेसेन्जर गाड़ियों के रुकने की व्यवस्था करेंगे ?

श्री केदार पाण्डे : उस पर मैं पूरी सहानुभूतिपूर्वक विचार करूँगा।

श्री गुरुदेव गुप्त (मध्य प्रदेश) : आपके माध्यम से मैं मंत्री महोदय से जानना चाहूँगा कि मध्य प्रदेश पर इस बार न मालूम क्यों उनकी कृपा दृष्टि रेलवे बजट में नहीं हुई। लेकिन वहाँ पर ललितपुर से सिंगरोली तक रेलवे लाइन डालने का सर्वे हो रहा है जो 31 मार्च 1981 तक पूरा होना था। उसकी क्या स्थिति है और उस पर मंत्री महोदय क्या कर रहे हैं ?

श्री केदार पाण्डे : एक बात है, मैं उसका जवाब नहीं दे सका। ललितपुर से बांदा और ललितपुर से सिंगरोली-छतरपुर दोनों का जोड़ है, तो ललितपुर से छतराऊन—तो इन दोनों के बारे में लोक सभा में आश्वासन दिया है और आज यहाँ भी मैं आश्वासन दे रहा हूँ, इसलिए मध्य प्रदेश यह न कहे कि हमारे यहाँ कुछ नहीं हुआ।

SHRI U. R. KRISHNAN: Sir, a majority of the Members who took

part in the discussion expressed their concern about the growing accidents and the train robbery that is taking place these days.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Please ask the question.

SHRI U. R. KRISHNAN: And, Sir, the Minister has not stated what steps he has taken or is going to take to reduce the instances of train robbery and the accidents to trains. One of the Members even asked about the triple accident which took place in Tamil Nadu near Vaniyambadi. An officer has been appointed there who is not conversant with the local language. I would, therefore, like to know whether a high-power inquiry committee would be set up to inquire into the accident there.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): No, please. (Interruptions)

SHRI U. R. KRISHNAN: Sir, this is a very serious matter. (Interruptions).

SHRI V. GOPALSAMY: Sir, this is a very serious matter and it is a very serious accident. (Interruptions)

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

SHRI U. R. KRISHNAN: What steps is he taking to prevent accidents?

SHRI V. GOPALSAMY: Sir, he has raised a very serious matter and he has asked a question on a very serious accident. The Minister should reply to that. (Interruptions)

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Order, please. If the Minister is not in a position to give the reply, he will make a note of it and he will send you the reply. (Interruptions)

SHRI V. GOPALSAMY: No, Sir. The Minister must say what safe-

guards he is providing for preventing such rail accidents. Not a word he has said about rail accidents. (*Inter-ruptions*)

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Yes, Mr Satyanarayan Reddy.

**श्री बी० सत्यनारायण रेड्डी :** मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि मेरे भाषण में इस चीज के बारे में आपका ध्यान दिलाया था—वह यह कि जनता की मांग है, कई जमाने से जो इलैक्ट्रिक ट्रेन चलाने के सिलसिले में जो मांग है बोलरम से फलकनुमा तक, इसके बारे में कुछ नहीं कहा गया है। इससे पूर्व दण्डवते जी ने सिफारिश भी की थी, इसके बारे में आपने कोई राय नहीं दी।

दूसरी चीज यह है कि हैदराबाद से वारंगल तक जाने वाले रूट पर कई लेवल क्रॉसिंग है... उसकी ओर भी कई जमाने से लोगों की डिमाण्ड है। इन दोनों के बारे में आपने जवाब नहीं दिया है।

**श्री कदार पांडे :** जहां तक हैदराबाद से वहां जाने की बात है, क्रॉस लेवल की बात है, उस पर जरूर विचार करेंगे। लेकिन जो क्रॉस लेवल बनाते हैं, पहले ब्रिज बनाते हैं। उसके लिए स्टेट गवर्नमेंट से इनिशियेटिव आना चाहिए, फिफ्टी-फिफ्टी परसेंट के आधार पर, 50 परसेंट रेलवे खर्च करे, 50 परसेंट स्टेट गवर्नमेंट खर्च करे। लेट दि प्रपोजल बी सेन्ट बाई दि स्टेट गवर्नमेंट।

**श्रीमती प्रतिभा सिंह (बिहार) :** मैं मंत्री जी से जानना चाहूंगी, जो मैंने रेल बजट पर अपने भाषण में भी कहा है कि स्क्रैप डिस्पोजल, जो पुराना तरीका चल रहा है कि आक्शन द्वारा बहुत बड़े कांटेक्टर्स को ही वह माल मिल पाता है, नतीजा यह होता है कि जो ग्रैजुएट इंजीनियर्स हैं, अन-इम्प्लाइड ओवरसियर्स हैं, उन लोगों को किस प्रकार से फायदा हो क्या इसके लिए

कोई नई योजना बनाने को आप सोच रहे हैं? क्या मंत्री जी इस विषय में स्पष्टीकरण करने की कृपा करेंगे?

**श्री कदार पांडे :** इस में एक बात है, हिन्दुस्तान स्टील में जो सिस्टम है वह यह है कि सब में प्राइस फिक्स होता है। वहां एक कमेटी है और जो हिन्दुस्तान स्टील से आइरन एण्ड स्टील वगैरा डिस्पोज आफ होता है, सब का प्राइस फिक्सड है; वह मिस्टम रेलवे में नहीं है। रेलवे में शुरु से सिस्टम चला आया है ओपन आक्शन का। ओपन आक्शन के बारे में सोचा जा सकता है लेकिन यह बड़ा डेलिकेट इश्यू है क्योंकि हम को ज्यादा से ज्यादा रुपया मिलता है आक्शन में। ऐसे दाम हम फिक्स करें, हिन्दुस्तान स्टील का एग्जाम्पल फोलो करें, यह भी सोचा जा सकता है। अभी यहीं तक है। इस पर ध्यान हमने नहीं दिया है। लेकिन माननीय सदस्या ने जो प्रस्ताव रखा है यह जरूर सोचना चाहिए क्योंकि हमारे देश में बहुत से अनएम्प्लाइड ग्रैजुएट्स हैं, अगर उनको हम कुछ मदद कर सकें तो अच्छी बात है लेकिन कुछ उसका प्राइस फिक्स अप कर दें—क्योंकि वे आक्शन में नहीं आ सकते—यह विचारणीय विषय है। माननीय सदस्या ने जो कहा है कि यह हिन्दुस्तान स्टील का तरीका है और उस पर विचार हो सकता है।

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Mr. Jha, I will not allow you. Last question.

**डॉ० मदन मोहन सिंह सिद्धू (उत्तर प्रदेश) :** मंत्री महोदय जी, लखनऊ से दिल्ली जो गाड़ी आती है उसमें होता यह है कि मुरादाबाद सेक्शन में सिगल लाइन है उसकी वजह से अकसर देर होती है गाड़ी के आने में। सिगल लाइन की वजह से दुश्गवारी पड़ती है

[डॉ० मदन मोहन सिंह सिद्धू]

और हमेशा देर हो जाती है। तो इस तरफ मैं आप का ध्यान दिलाना चाहता हूँ और उम्मीद करता हूँ कि आप इस तरफ कोई न कोई कदम जरूर उठाएंगे।

श्री केदार पांडे : इस पर मैं विचार करूँगा

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Now, I think, you will agree with me that the Minister was subjected to a lot of grueling questioning, and I must compliment him on the competence and the ability with which he handled every question...

श्री शिव चन्द्र झा : चेयर को नहीं कॉम्प्लिमेंट करना चाहिए। The Chair should be neutral.

THE VICE-CHAIRMAN: Why should I not? He should be neutral. But I hope you will agree with me, there are certain occasions when we feel it is also our duty to share our feelings, and I am sharing the feelings of the House. I am sure you will agree with me. You cannot disagree.

SHRI SHIVA CHANDRA JHA: I disagree.

#### ALLOCATION OF TIME FOR DISPOSAL OF GOVERNMENT LEGISLATIVE AND OTHER BUSINESS.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): I have to inform Members that the Business Advisory Committee at its meeting held today, the 5th March 1981, allotted time for Government Legislative and other Business as follows:—

1. General Discussion on the General Budget for 1981-82—four days i.e. 9th, 10th, 11th and 12th March, 1981.

On 14th March, 1981, the business will be as follows:

2. Statutory Resolution seeking disapproval of the Delhi Sikh Gurdwaras (Amendment) Ordinance, 1981 and consideration and

passing of the Delhi Sikh Gurdwaras (Amendment) Bill, 1981.

3. Discussion on the Resolution regarding recommendations of the Railway Convention Committee.

4. Discussion on the Resolutions for disapproval of the Government Notifications under Section 7 of the Indian Telegraph Act, 1885.

On 16th March, 1981, the business will be as follows:

5. Statutory Resolution seeking disapproval of the Life Insurance Corporation (Amendment) Ordinance, 1981 and consideration and passing of the Life Insurance Corporation (Amendment) Bill, 1981.

6. Statutory Resolution seeking disapproval of the Special Bearer Bonds (Immunities and Exemptions) Ordinance, 1981 and consideration and passing of the Special Bearer Bonds (Immunities and Exemptions) Bill, 1981.

On 17th and 18th March, 1981, the business will be as follows:

7. Consideration and return of the Appropriation Bills relating to the following after they have been passed by Lok Sabha:—

(a) Demands for Grants (Railways) for 1981-82.

(b) Supplementary Demands for Grants (Railways) for 1980-81.

(c) Demands for Excess Grants (Railways) for 1977-78.

(d) Demands for Excess Grants (Railways) for 1978-79.

(e) Demands for Grants on Account (General) for 1981-82.

(f) Supplementary Demands for Grants (General) for 1980-81.

(g) Demands for Excess Grants (General) for 1977-78.

(h) Demands for Excess Grants (General) for 1978-79.