

all non-political people asked for permission to hold a public meeting but were not allowed, were not given permission by the authorities. So, these are the two serious things. Apart from prohibition which was the established law there in Gujarat, the ruling party, supported by their leaders and youth leaders, office bearers, have propagated and pleaded to break the law openly—that was one serious thing. A more serious thing was to use derogatory remarks against the Father of the Nation and Ravishanker Maharaj. Yet another serious thing was that The authorities gave protection to anti-social people and did not give protection to representatives of different constructive non-political institutions and who were the cream of the society. and who represent the feelings of the elite of the society. The authorities did not give protection to the society but they gave protection to anti-social people. These serious things should be brought to the notice of the Government of Gujarat. These non-party leaders have sent a telegram to the Prime Minister also on 15th when their meeting was not allowed to be held. Their telegram reads:

"To resent unbecoming abuses on Gandhiji and Ravishanker Maharaj by anti-prohibitionists publicly in Baroda. A public meeting by nonparty social workers was not permitted by the authorities. We strongly resent and draw the attention of the Government and request to make inquiry in the matter."

The signatories are Ramaribhai Patel, Mayor, Baroda, Kamalashanker Pandya and Haribhai Desai.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. R. MORARKA). The House stands adjourned till 2.15 P.M.

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

The House reassembled after lunch at eighteen minutes past two of the

clock The Vice-Chairman (Shri Dinesh Goswami) in the Chair.

#### THE BUDGET (RAILWAYS) 1980-81 GENERAL DISCUSSION—Contd.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH GOSWAMI): Mr. Ghan-shyambhai Oza.

SHRI A. G. KULKARNI (Maharashtra): Where is the Railway Minister?

SHRI ERA SEZHIYAN (Tamil Nadu): Is there nobody to represent Railway Ministry?

SHRI KALYAN ROY (West Bengal): Neither the Cabinet Minister for Railways nor the Minister of State for Railways is here. This has not happened before.

THE MINISTER OF STATE IN THE DEPARTMENT OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI SITARAM KESRI): He is in the toilet. He is coming.

SHRI GHANSHYAMBHAI OZA (Gujarat): The reply to the debate can be given by those sitting in the box.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH GOSWAMI): For personal reasons, he has gone. He is coming.

SHRI GHANSHYAMBHAI OZA: I was referring to the officials in the box because that will be more effective,

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH GOSWAMI): Do not take notice of the officers. You may continue your speech.

SHRI GHANSHYAMBHAI OZA: Sir, many years ago, the Railway Budget was separated from the General Budget and also, we constituted the Railway Board. Now, in all humility, I am asking why we did so. Did we not reconstitute all these things for better administrative efficiency, for better financial management and for better operational efficiency? We did this only with these ends in view. Now, if you want to judge the performance of the Rail-

[Shri Ghanshyambhai Oza]

ways, these are the main aspects from which we should judge. Let us now take the administrative side first. Can we say that we are happier now? Sir, in all humility, I must say that, every Minister who comes here says that the previous management was very bad. I do not blame the Government, the present Government, for this. Even the Janata Government also indulged in this sort of argument. In my humble view, persons who continue to be on the Railway Board must be made accountable for all these things in reality, because they are the people who are wielding more powers. They will say, "Our performance last year was very good", as the Minister would ask them to say or, they would say, "Our performance was very bad". I think this is not the way to improve the style of administration in this great concern.

Sir, the Administrative Reforms Commission was appointed and it went into these details and it had suggested that more powers should be delegated at the lower levels. They will immediately say, perhaps, that they have already delegated some powers, but not to the extent it was suggested. But, Sir, even whatever little powers have been delegated are not being exercised properly or, one can also say that they are not allowed to be exercised properly. I have an instance before me. Sir, we all know that between Hapa Station and Viramgam, the whole line has been converted into BG. Now, the line was to begin from the 17th or so and it was announced in the press that five trains would be running from Aajkot to Hapa and from Rajkot to Baroda. It was also, it is reported, announced on the radio and through the press also and in so many other ways. But, instead of five trains, only two trains were running and the public was subjected to so much hardship and inconvenience that one cannot imagine that. Why did this )

happen? It is alleged openly that a cold war is going on between the Member (Transport) and the Zonal General Manager, Western Railway, Mr. Gujral or somebody, whatever may be his name. A cold war is going on and this is what the press has also reported. This is not the first instance. Even at the time of inauguration a few months back or a few days back, there was something between them and the people came to know that they were not happy with each other. May be there are some personal equations. But who ultimately suffers. The poor public only. Imagine so many persons coming to the station to catch a train and having to go back. This is a very sorry state of affairs. Therefore, perhaps having such instances in view, the Administrative Reforms Commission had suggested that more powers should be delegated at the lower levels. I think that if you want to achieve efficiency, powers should not be concentrated only at Delhi. But more powers should be delegated and more powers should be delegated to the Zones and to the Divisions and it should also be seen that they are properly and effectively exercised. It may be that while exercising power, some officers may commit errors. It is human to commit errors. But, after all, they must be encouraged to exercise their discretion. What is happening today? They are scared of exercising -this discretion. The result is not only inefficiency at several levels but, <as I pointed out, such instances also happen when the public is put to a lot of trouble. Sir, this is the administrative side of the Railway Department. We cannot take any pride or satisfaction even in their efficiency. I know that this is not the only department which is suffering from inefficiency or indiscipline. That has become almost a malady which afflicts almost all department—and for so many reasons. One friend was very lightly saying that we have reached such a stage when "Subordinates hear not, superiors dare not and Ministers care not"...

THE MINISTER OF AGRICULTURE AND RURAL RECONSTRUCTION (RAO BIRENDRA SINGH): And the Opposition share not.

SHRI GHANSHYAMBHAI OZA: I am not finding fault with any particular political party. Things are the same because since freedom we have managed our affairs in such a way that we have reached this state of affairs. I do not find fault with any particular political party. I find fault with all politicians, including I myself. The way in which we have behaved after freedom has brought about this present situation, and you do not expect discipline from the lower staff when all of us behave in this manner at the top. When accusing fingers can be pointed at the highest amongst us for corruption, do you think that people at the lower level will behave in an honest and upright manner? Do you expect honesty and uprightness at the lower levels. Rightly or wrongly, fingers of accusation about dishonesty and corruption are being pointed at all of us, mind you! Kindly take note of this. I do not lay the blame at the doors of a particular political party. All the politicians are responsible for the present malaise that is prevailing in this country. It is difficult to manage in the present circumstances. Not only is it the case with the Railways. You ask the bank people, so many bank officers who have bank managers. They would tell you that they are prepared to serve at the lower level because it is difficult to take work even from a 'chaprasi' nowadays. This is the state of affairs. So, when the administrative side or the performance side of the Railway Board is such, we cannot derive any satisfaction out of this.

What about the finances? Sir, may I say that I do not boast of being very knowledgeable about the finances of the Railways. But without increasing any freight rate or passenger fare, we can save so much money, provided we can stop leakages and wastages and all corruptions. We need not

levy a single paisa as new tax provided we are capable of plugging all these loopholes. It is not possible, I know. Nobody has got a magic wand. But this is the state of affairs. Now, so far as the finances are concerned, it is a sorry state of affairs. Do you know what is being talked in the bazaars of cities? 'Claims' have become a business with the Railways to file claims, rightly or wrongly for so much damages or so much loss to the property or deterioration of property it has become a business at several centres. This is what is going on. All of us know all these things. I need not stress this further.

The Railway Minister has stated that the Tariff Committee has already submitted its report. Could we not have waited for sometime to study the report of this Tariff Committee and then come forward with this hike in either the passenger fare or the freight rate? Could we not wait for some time? But we became impatient. He says, "The Report of the Tariff Committee has been received only recently. The elimination of the various recommendations made by this Committee have been entrusted to a special cell." It takes so much time and in the meantime he has to raise the resources as if the heavens were going to fall if this report had been properly studied and a rationale had been evolved as to what burden should be placed on what and whether on passenger fare or on freight. But he had not that much patience.

Then, Sir, the Planning commission also has suggested that there must be co-ordination in the various means of transport. I think, we should try to evolve such co-ordination as early as possible. To be very frank, I look at this whole enterprise as a commercial enterprise. After all, we are rendering service to the people. If the Government wants that certain sections of the community which are poor should be helped in a certain manner by the subsidized passenger fare, then the Government should

[Shri Ghanshyambhai Oza] come forward to pay that much money and is being done in other countries. In the UK, in the USA and in West Germany and everywhere, the Government is bearing the burden. Sir this concern should be run purely on a commercial basis. And they must be accountable. Since you are rendering service, you cannot afford to make losses. You must not only pay interest but also earn reasonable profit to expand your activities. And if the Government wants that poorer sections of the community should be allowed to travel at a lesser concessional fare, then it is for the Government to come forward and pay the subsidy. Unless we do this, I think, this exercise will be futile and we will be burdened with more liabilities. After all, we know that there are so many sections in this country where people have not even seen a coach or a railway engine. There are thousands of villages in this very country where people have not seen a train even, and they are supposed to bear the burden of these travellers. I think, it is not fair. I don't complain, therefore, about hike in passenger fare or for that matter in the freight. But I only urge the Ministry to see that this is run on a purely commercial basis. And if the Government comes forward—whatever Government it may be—saying that they want to help the poor people, they must come forward to subsidize.

Sir, there is another point which I wanted to make because the Railway Minister, in his wisdom, raised the second-class passenger fare by 5 per cent for short journeys and by 10 per cent for longer journeys. It must be, in my humble opinion, the other way round. I have also made some survey about this thing. People travel the short distances without rhyme or reason. For a work which can be disposed of through a post-card, they go on travelling. But they undertake the long journey only when it is absolutely necessary. Poor

people undertake long journeys when it is absolutely necessary. In the case of short journeys, I have seen common people going to picture houses from a distance of 10 KMs, 15 KMs. Why should they be spared if they undertake short journeys to see pictures and such things? I think, this should also be properly examined.

Sir, last time when the Railway Minister decreased the platform ticket fare from 50 paise to 30 paise, I was not happy. People come to the railway stations to see off their guests. Suppose a man goes to the railway station. How much does he spend on a rickshaw or a bus or a taxi to go to the railway station? Why should we spare such people? Let them say good-bye at their doorsteps to their guests. If they want to come with a luxury of saying good-bye at the railway station, they must pay for that.

So, Sir, these are the aspects which the Railway Ministry should take into consideration if they want to run this concern purely on a commercial basis, which, I say, we should do as the other countries, the developed countries, have been doing.

Sir, this is all I have to say. Thank you.

**श्री हरी शंकर भाभड़ा (राजस्थान) :**  
उपसभाध्यक्ष महोदय, कल जब जनरल बजट लोकसभा में आया तो लोगों को लगा कि बहुत बड़ी राहत मिली है किन्तु उसके मुकाबले में जब हम इस रेलवे बजट को देखते हैं तो यह बिल्कुल विपरीत दिशा में जा रहा है। 204 करोड़ रुपये का भार साधारण आदमी पर लगाने पर भी जो सुविधाएं उनको मिलनी चाहिये वे सुविधाएं भी उनको न मिलें तो यह स्वाभाविक है कि इस देश की जनता में इस बजट को देखकर रोष पैदा होगा।

रेलवे मंत्री जी ने अपने बजट भाषण में कई सुविधाओं की बात कही है लेकिन मैं एक प्रश्न पूछना चाहूंगा कि आप रेलवे

का टिकट देते हैं। आप दुनिया भर की सुविधाओं की बात करते हैं लेकिन क्या आप टिकट देने वाले पैसों को कम से कम यह गारण्टी दे सकते हैं कि उसको बैठने के लिये जगह मिलेगी। जो न्यूनतम सुविधा है कि उसको रेल में बैठने की जगह मिले उसकी गारण्टी आप दे नहीं सकते, उसका परिणाम यह होता है कि लोग रेलों की छतों पर अपनी जान को खतरे में डाल कर यात्राएं करते हैं। इतना ही नहीं उसका फायदा चोर और उच्छेक उठाते हैं जो उनके साथ बैठ कर रेल में सफर करते हैं और रेल में चोरियां करते हैं। न्यूनतम सुविधा तो हम दे नहीं सकते और बड़ी-बड़ी सुविधाओं की बात हम करते हैं। इसका कारण यह है कि जिस पैटर्न का बजट हम बना रहे हैं यह उसी का परिणाम है। मैं समझता हूँ यह बजट भी उससे भिन्न प्रकार का नहीं है।

सबसे पहले हमारे सामने यह बात आएगी कि आखिर हम हिन्दुस्तान की इस रेलवे मैनेजमेंट को किस दृष्टि से देखें। मान्यवर, दुनिया में और जगह नेशनलाइज्ड रेलवेज हैं, जैसे—यू०के० में है, कम्युनिस्ट कंट्रीज में हैं, फ्रांस में पार्श्वी है। हम को सबसे पहले यह तय करना पड़ेगा कि रेलवे को हम कामशियल बेसिस पर चलाना चाहते हैं। ससे फायदा उठावें या उसको हम कामशियल बेसिस पर चलाना चाहते हैं जो प्रतिबंधात्मक है तथा सरकार को बाध्य करती है कि हिन्दुस्तान की जनता को रेल की सुविधा देनी ही पड़ेगी चाहे इससे रेलवे को कितनी ही हानि क्यों न हो। जब तक हम इन दो विचारों में से एक विचार को नहीं अपनायेंगे तब तक रेलवे बजट बनाने का जो परम्परागत पैटर्न है उसमें कभी परिवर्तन नहीं किया जा सकेगा। आप रोज सुविधाएं बढ़ाने की बात करेंगे तो उसके लिये आपको धन की जरूरत पड़ेगी और धन कहीं और से ले नहीं सकते तो आपको किराया बढ़ाना पड़ेगा। किराया बढ़ाते-बढ़ाते आखिर आप इस हद तक चले जायेंगे कि उसकी कोई

कल्पना नहीं की जा सकती। इसीलिये अभी समय है यह तय करने का कि रेलवे का जनता की सुविधा की दृष्टि से चलाना चाहते हैं—जैसे और भी डिपार्टमेंट्स हैं—वाटर वर्क्स है, बिजलीघर की व्यवस्था संचालित करती है इन डिपार्टमेंट्स में नो प्रोफिट नो लॉस बेसिस पर काम होता है। हमें पहले बेसिकली यह स्टैंड लेना है कि हमें रेलवे सर्विसेज कामशियल बेसिस पर चलाना चाहते हैं या रेलवे सर्विसेज को हम जनता की सुविधा के लिये चलाना चाहते हैं जैसे और बिजली-पानी आदि के विभाग चलाये जाते हैं। यदि हमारा यह दृष्टिकोण स्पष्ट हो जाता है तो उसके बाद बजट के पैटर्न में भी परिवर्तन हो सकता है अन्यथा यही परम्परागत पैटर्न बना रहेगा जिसके परिणामस्वरूप किराया इतना बढ़ा दिया जाएगा कि साधारण आदमी—उस किराये को सहन नहीं कर सकेगा। मान्यवर, यदि साधारण आदमी पर इतना बजन पड़ जाएगा तो उसका परिणाम यह होगा कि कोई गरीब आदमी अपने किसी सम्बन्धी से, बेटे से, बाप से, मां से मिलने के लिये जाना चाहेगा तो उसको सोचना होगा कि टिकट के लिये उसके पास पैसे कहां से आयें। कोई एतराज न होगा किराया बढ़ाने में, माल पर अधिभार बढ़ाने में यदि उसके साथ-साथ हिन्दुस्तान के लोगों की आमदनी भी बढ़ती है, बेकारी कम होती है। अगर ऐसा होता है तो यह सहनीय है क्योंकि उस वक़्त वह यह सोचेगा कि मेरी आमदनी बढ़ रही है और जब आमदनी बढ़ रही है तो उसमें से कुछ सरकार को देना चाहिये ताकि सुविधाएं उपलब्ध हों।

लेकिन जिस अनुपात में यात्री किराये बढ़ते जा रहे हैं, माल पर अधिभार बढ़ता जा रहा है, उस अनुपात में हिन्दुस्तान के लोगों की आमदनी नहीं बढ़ रही है। उनके खर्चे तो उल्टे बढ़ते जा रहे हैं। हमारे देश में गरीबी की रेखा से नीचे रहने वाले लोगों की संख्या प्रति वर्ष बढ़ती जा रही है। एक तरफ तो हमारे देश में गरीबों की संख्या बढ़ती रही है, लेकिन दूसरी

[ श्री हरी शंकर भाभड़ा ]

तरफ इस प्रकार से किराये बढ़ते जा रहे हैं। इसलिए मैं निवेदन कहूंगा कि जहां आप सुविधाएं देने की बात करते हैं वहां पर नई रेलवे लाइनों बिछाने की तरफ भी ध्यान दीजिये। सबसे पहली बात तो यह है कि हमारा देश बहुत बड़ा है। इस देश में बिना रेलवे के कोई काम चल नहीं सकता है। इसलिए आवश्यकता इस बात की है कि अधिक से अधिक लोगों को रेलवे लाइनों की सुविधा दी जानी चाहिए। जो अच्छी सुविधाएं आप देना चाहते हैं उसको आप कुछ समय के लिए रोक सकते हैं, लेकिन कम से कम इस देश के हर कोने में और हर स्थान पर रेलों से आने जाने की सुविधा लोगों को मिले, इसका ध्यान पहले रखा जाना चाहिए। मैं चाहता हूं कि सरकार अधिक से अधिक रेलवे लाइनों का निर्माण करे। इस दृष्टिकोण को लेकर अगर आप काम करेंगे तो हमारे देश के अधिक से अधिक लोग रेलों में यात्रा करने की सुविधा का लाभ उठा सकेंगे। प्रश्न यह है कि आखिर आप रेलवे को क्या बनाना चाहते हैं? अगर आप देश के कोने-कोने में रेल लाइनों का विस्तार करेंगे तो इससे आपके रेलवे बजट के पेट में भी कुछ परिवर्तन हो सकता है। अन्यथा हर बार इसी प्रकार का बजट पेश किया जाता रहेगा। हर बार आप किराया और अधिभार बढ़ाएंगे और हर बार उसका विरोध होता रहेगा।

इस बजट को अगर कोई समाजवादी बजट कहे तो मैं समझता हूं कि वह अतिशयोक्ति होगी और एक प्रकार की गर्वोक्ति होगी; क्योंकि जनसाधारण की स्थिति को ध्यान में रखकर यह बजट नहीं बनाया गया है। आज हमारे देश में महंगाई बढ़ रही है उस महंगाई को ध्यान में रखकर यह बजट नहीं बनाया गया है। जिस प्रकार से यात्री किराया और अधि-

भार बढ़ाया गया है उससे महंगाई और बढ़ेगी। सरकार ने आम बजट में तो 15-20 करोड़ रुपये की राहत दी है, लेकिन रेलवे बजट में 15 प्रतिशत का अधिभार बढ़ा दिया है। इससे महंगाई कम नहीं होगी बल्कि महंगाई और बढ़ेगी। सरकार ने आम बजट पेश करते हुए यह कहा है कि साइकिल पर से एक्ससाइज ड्यूटी माफ कर दी गई है। लेकिन जो साइकिल दिल्ली में बनती है, अगर उसको हिन्दुस्तान के किसी दूसरे हिस्से में जैसे यू० पी० आदि किसी स्थान पर ले जाया जाएगा तो उसकी कीमत में किसी प्रकार की कमी नहीं होगी; क्योंकि जो अधिभार और किराया रेलवे में बढ़ा दिया गया है उससे उसकी कीमत में कोई कमी नहीं आएगी। इसलिए यह स्पष्ट है कि रेलों के अन्दर किराया बढ़ जाने से और अधिभार बढ़ जाने से आम जनता को महंगाई का सामना करना पड़ेगा। इसलिए आप आम बजट में कोई सुविधा नहीं दे रहे हैं बल्कि लोगों के कण्ठों को और बढ़ा रहे हैं। जो भी टैक्स और किराया आप बढ़ाते हैं उसका असर आम जनता पर पड़ता है। मैं समझता हूं कि यह रेलवे बजट जनता की कठिनाइयों को ध्यान में रखकर नहीं बनाया गया है।

रेलवे मंत्री जी ने अपने भाषण में यह क्लेम किया है कि पिछले चार-छ: महीनों में रेलवे की स्थिति में बड़ा सुधार हुआ है। उन्होंने कहा है—

"I have no hesitation in saying that we have had a dent on the problem." लेकिन वास्तविक स्थिति यह नहीं है। मुझे पार्लियामेंट का मेम्बर होने के नाते अनेक बार रेलों से यात्रा करनी पड़ती है। इसलिए रिजर्वेशन के मामले में कितना घोटाला होता है इसकी कुछ जानकारी हो जाती है। पार्लियामेंट के मेम्बर तक को 15 दिन पहले टेलीग्राम देने के बाद भी ठीक टाइम पर रिजर्वेशन

नहीं मिलता है और कभी-कभी तो वेटिंग लिस्ट में भी नाम नहीं रहता है। मैंने इस संबंध में अनेक उदाहरण दे कर रेलवे मंत्री जी को पत्र लिखे हैं। लेकिन फिर भी स्थिति में किसी प्रकार का सुधार नहीं हुआ है। रिजर्वेशन के मामलों को लेकर लोगों पर क्या गुजरती है, इसका आप अन्दाजा इस बात से लगा सकते हैं कि अगर पार्लियामेंट के सदस्यों को रिजर्वेशन नहीं मिल पाता है तो अन्य लोगों की क्या स्थिति होगी। इस संबंध में रेलवे में एक प्रकार का भ्रष्टाचार व्याप्त है। मैं पिछले दो सालों से रेलवे से यात्रा करता रहा हूं, लेकिन पिछले तीन चार महीनों में तो स्थिति और भी खराब हो गई है। इसलिए रेलवे मंत्री जी का यह कहना कि रेलों की स्थिति में अब सुधार हो गया है, गलत है। इसी तरह से कोचेज की बात को ले लीजिये। यात्रियों को स्टेशनों पर बड़ी परेशानी होती है। मैं एक उदाहरण देना चाहता हूं। मेरे किसी एक मित्र को पंजाब मेल से जाना था। स्टेशन पर आरक्षण चार्ट लगा हुआ था। लेकिन उसकी कार्बन कापी इतनी अस्पष्ट थी कि उस को पढ़ा नहीं जा सकता था। जितने भी यात्री थे उनको काफी देर तक खड़ा रहना पड़ा। जब ट्रेन आई तो लोगों को अपना नाम ढूंढने में बड़ी कठिनाई का सामना करना पड़ा। आप जानते हैं कि ट्रेन 10-12 मिनट से ज्यादा स्टेशनों पर नहीं रुकती है। परिणामस्वरूप सभी यात्रियों को कंडक्टर के पीछे दौड़ना पड़ता है। इस प्रकार से जो आरक्षण चार्ट वहां पर लगा हुआ था वह बेकार साबित हुआ। पुरानी दिल्ली स्टेशन पर आरक्षण चार्ट में कोचों के नम्बर नहीं दिये जाते, इससे सारे यात्रियों को जो कि बैसे ही ट्रेन में रहते हैं क्योंकि उनके साथ सामान होता है, असुविधा होता है और कुली अलग से परेशान करता है,

447 RS—7.

बच्चे साथ रहते हैं तो उसे पता नहीं चलता कि मेरा कौन सा कोच है। इस जरा सी गलती के कारण जोकि बहुत छोटी सी है, उसके कारण यात्रियों को कितनी परेशानी उठानी पड़ती है इसका एक नमूना मैंने आपके सामने रखा है।

आपने केटरिंग के बारे में कहा कि इसकी हम बड़ी अच्छी व्यवस्था कर रहे हैं। लेकिन मैं समझता हूं कि इस मामले में स्थिति अभी भी संतोषजनक नहीं है। यह संतोषजनक तो है ही नहीं परन्तु उसको सुधारने के लिये जो प्रयास करने चाहिए वह प्रयास नहीं हुए। कोचेज में फैन बकं नहीं करते हैं लाइट ठीक नहीं होती है, लेट्रीन में टंकी लीक करती है, पानी टपकता है परन्तु इसको देखने वाला कोई नहीं है। शिकायत किससे करें। कंडक्टर कहता है कि यह मेरा काम नहीं है, सफाई वाले को सूचना देते हैं परन्तु वह आता नहीं है। कंडक्टर कहते हैं उसको यदि जोर देकर कहा जायेगा तो वह मैन-हैंडल करेगा। यह स्थिति रेलवे में आम है और इसका परिणाम यात्रियों को भुगतना पड़ता है। इसलिये यह कहना कि हमने बहुत ज्यादा सुधार कर दिया है, मैं समझता हूं कि यह अतिशयोक्ति है। आपको इस तरह की बात अभी नहीं करनी चाहिए, उसमें अभी सुधार की बहुत गुंजाइश है इसलिये पहले इसको पूरा करना चाहिए।

जहां तक रेलों को समय पर चलाने की बात है इस स्थिति में कोई सुधार नहीं हुआ है, बल्कि पिछले दो महीनों में स्थिति ज्यादा बिगड़ी है। कोई भी ट्रेन हिन्दुस्तान में ऐसी नहीं जो कि टाइम पर चले, एक भी ऐसी ट्रेन नहीं है। हमारे यहां जोधपुर-दिल्ली मेल का रिकार्ड है कि वह 94 प्रतिशत टाइम पर चलती थी परन्तु अब उसका रिकार्ड भी खराब है, वह भी लेट चलती है। कोई भी ट्रेन

[श्री हरी शंकर भाभड़ा]

ऐसी नहीं है जो समय पर चले। इस-  
लिये इसमें किस तरह का सुधार हुआ है,  
यह इससे सिद्ध है।

अब मान्यवर, मैं निवेदन करना  
चाहता हूँ, रेलवे बोर्ड के परफार्मेंस के  
बारे में। यह एक प्रश्न है जिस पर रेलवे  
मंत्रालय को निश्चित रूप से विचार करना  
चाहिए कि रेलवे बोर्ड की उपयोगिता क्या  
है। जैसे कि अभी मेरे पूर्व वक्ता ने  
कहा कि ट्रेफिक मेम्बर और जनरल मैनेजर  
के बीच में आपसी खींचा-तानी के कारण  
कई काम नहीं होते हैं, यह बात सही है।  
रेलवे बोर्ड का खर्चा दस वर्षों में 500 गुना  
बढ़ गया है जब कि बाकी सारी रेलवे का  
खर्चा 67 प्रतिशत से ज्यादा नहीं बढ़ा है।  
जो आफ़्टर रेलवे बोर्ड में बैठे हैं उनका  
प्रमुख काम जोन टू जोन कोऑर्डिनेशन  
करना है। परन्तु यह कोऑर्डिनेशन का  
काम बिल्कुल नहीं होता है। मुझे मालूम  
है कि जोधपुर मल्धर एक्सप्रेस चालू  
करने के लिये पिछले साल रेलवे बोर्ड  
ने क्लियरेंस दे दिया था परन्तु क्योंकि  
वैस्टर्न रेलवे और नार्दन रेलवे के बीच  
आपसी झगड़ा रहता है इसलिये छः महीने  
लड़ने के बाद बड़ी कठिनाई से वैस्टर्न रेलवे  
ने क्लियरेंस दिया तब वह गाड़ी जो कि  
पिछले साल चालू हो जानी चाहिए थी  
वह 22 मई को चालू हुई। रेलवे बोर्ड  
कोऑर्डिनेशन कर पाता है यह मुझको  
नहीं लगता। रेलवे बोर्ड इस तरह के  
काम करने में सक्षम नहीं है। रेलवे  
बोर्ड की पावर्स को नीचे तक डेलीगेट  
करने के लिये—जनरल मैनेजर और डिप्टी  
डिविजनल मैनेजर को डेलीगेट करने के  
लिये नीति के रूप में कमेटी की रिपोर्ट  
है और मैं समझता हूँ कि यह बहुत  
प्रेक्टिकल सुझाव है। यदि इसको मान  
लिया जाय और अधिक से अधिक  
पावर नीचे तक डेलीगेट कर दिया जाय

तो कम से कम छोटी मोटी बात के  
लिये उनको रेलवे बोर्ड की ओर देखना  
नहीं होगा। परन्तु पावर जब किसी को  
मिल जाती है तो वह उसको छोड़ना  
नहीं चाहता। इसलिये रेलवे बोर्ड के  
परफार्मेंस के बारे में कृपया विचार कीजिये।  
एक सुझाव मेरा यह भी है और मैं  
पहले भी कह चुका हूँ कि राजस्थान में  
वैस्टर्न और नार्दन रेलवे का एक अलग  
जोन मीटर गेज का बनाया जाना चाहिए;  
क्योंकि राजस्थान में वैस्टर्न रेलवे और  
नार्दन रेलवे के बीच में आपस में इतना  
झगड़ा चलता है जिससे दोनों ही तरफ  
के कर्मचारियों को तकलीफ होती है और  
पैसेंजर्स को परेशानी का सामना करना  
पड़ता है। इसलिये यह एक नया जोन  
राजस्थान में बनाया जा सकता है जो कि  
इकानामिक्ली वाइबल है, सब तरह से  
और इसको बनाने से काम में यात्रियों  
व रेलवे प्रशासन को सुविधा हो सकती है।  
इससे एडमिनिस्ट्रेशन में भी सुविधा होगी  
और गाड़ियों को चलाने में भी सुविधा  
होगी। इसलिये मेरा सुझाव है कि  
इस पर विचार किया जाना चाहिए।  
मैं समझता हूँ कि यदि इस वक्त इस पर  
विचार किया जाय और जिस तरह से  
रेलवे मंत्री महोदय ने अपने भाषण में  
कुछ डिवाजन बना देने के लिये बात कही है  
तो मैं निवेदन करूंगा कि इस जोन के  
रिआगनाइजेशन के बारे में वह विचार करें।

उपसभाध्यक्ष (श्री दिनेश गोस्वामी):  
कृपया समाप्त करें। आप काफी बोल  
चुके हैं।

श्री हरीशंकर भाभड़ा : मेरे कुछ  
प्वाइंट हैं। कृपया मुझे कहने दीजिये।  
मैं ज्यादा समय नहीं लूंगा।

इस जोन का रिआगनाइजेशन करना  
चाहिए और मैं यह मांग करूंगा कि राज-  
स्थान के लिये अलग से मीटर गेज का  
जोन बनाया जाना चाहिए।



**उपसभाध्यक्ष (श्री विनेश गोस्वामी):**  
आप दो मिनट में समाप्त कीजिये।

**श्री हरी शंकर भाभड़ा :** अंत में मैं निवेदन करूंगा कि रेलवे ने प्रारम्भ से ही जो हमारी वार्डर स्टेट्स हैं उनकी ओर एक तरह से सदा दुर्लक्ष्य किया है। चाहे आप नार्थ ईस्ट को ले लें या आप राजस्थान को देख लें, दोनों वार्डर स्टेट्स हैं। आपको ताज्जुब होगा कि डिफेंस के लिहाज से यह इतने महत्वपूर्ण क्षेत्र हैं लेकिन वहां पर रेलों का सिस्टम यह है कि कई इलाकों और कई गांवों में तो 24 घंटे में एक बार रेल जाती है। कोयला सप्लाई न होने से पिछले साल गाड़ियां महीनों तक बन्द रहीं हैं, एक ट्रेन बाड़मेर से जोधपुर, एक ट्रेन जाओर से जोधपुर, जैसलमेर से जोधपुर एक ट्रेन है लेकिन बाड़मेर, बीकानेर, जैसलमेर, गंगानगर जो वार्डर इलाके हैं इनको मिलाने के लिए एक भी ट्रेन नहीं है। देश की सुरक्षा की दृष्टि से और कम से कम उस क्षेत्र के पिछड़ेपन को दूर करने की दृष्टि से यह आवश्यक था कि रेलवे को वहां पर प्रमुख रूप से ध्यान देना चाहिए और इसमें यदि डिफेंस डिपार्टमेंट को भी सहयोग लेना पड़े तो वह भी लेना चाहिए और जो वार्डर एरियाज हैं वहां पर भी सफाई कम्प्युनिकेशंस का तो जाल बिछाना चाहिए, जिससे वहां लड़ाई के वक्त में कोई परेशानी न हो। इसलिये मैं निवेदन करूंगा कि राजस्थान का यह जो वेस्टर्न वार्डर है इसकी ओर ध्यान देकर विशेष तौर पर योजना बनाई जाए।

मान्यवर, अहमदाबाद से दिल्ली ब्राडगेज लाइन की बात पिछले बजट में स्वीकार कर ली गई थी। मुझे खेद है कि रेल मंत्री महोदय ने अपनी इस बजट स्पीच में इसका कोई उल्लेख नहीं किया है। उनको इसका उल्लेख करना चाहिए और इस लाइन को जल्दी से जल्दी बनाना

चाहिए ताकि राजस्थान के जो बड़े शहर हैं वे सब ब्राडगेज से कनेक्ट हो जाएं। राजस्थान के औद्योगिक विकास और रा स्थान में जो खजिन सम्पदा है उसके लाभ के लिए इस ब्राडगेज का होना बहुत ही आवश्यक है। इससे राष्ट्रीय आय में बढ़ोत्तरी होगी और यह हमारी प्रगति को आगे बढ़ायेगी। इस लिए इस संबंध में भी रेल मंत्रालय ध्यान दे। डुंगरगढ़ से बांसवाड़ा एक ऐसा क्षेत्र है जहां पर एक भी रेलवे लाइन की व्यवस्था नहीं है। लोगों को वहां पर तकलीफ होती है। वहां पर पिछड़ा इलाका है। वहां पर आदिवासी लोग रहते हैं। एक भी ट्रेन वहां पर नहीं है। ऐसा लगता है कि अभी तक यह मान्य नहीं कि वहां पर कौन-सी लाइन बनानी चाहिए। जो हमने अग्नेजों से रेलवे लाइन प्राप्त की थी उसमें हमने बहुत कम एडिशन किये हैं। हमने ट्रेस खूब चलाई हैं लेकिन ट्रेक वहीं हैं। इसलिए हमें उन पिछड़े इलाकों में जहां पर अभी तक कोई ट्रेन नहीं गई उनको विशेष तौर पर रेल लाइनों से जोड़ने के लिए एक डिटेल्ड सर्वे करके योजना बनानी पड़ेगी और समय बढ तरीके से हमें यह काम करना चाहिए। यह मेरा निवेदन है।

एक और बात मैं निवेदन करूँ कि रेलवे की एक्सपेंडिचर्स समिति की रिपोर्ट है कि रोड क्रॉसिंग पर एक्सपेंडिचर्स बहुत होते हैं। यह बात मेरी समझ में नहीं आई कि जब रेलवे लाइन बनाई जाती है तो उस लाइन पर जो रोड क्रॉसिंग आते हैं उन रोड क्रॉसिंग पर सुरक्षा की व्यवस्था लाइन निर्माण के साथ ही साथ करनी चाहिए। स्टेट गवर्नमेंट के भरोसे रह कर कि 50 प्रतिशत खर्च वे देंगे और 50 प्रतिशत खर्च हम करेंगे तभी लोगों की सुरक्षा की व्यवस्था होगी इस बात की प्रतीक्षा न कर के रेलवे को अपनी लाइन के खर्च

[श्री हरी शंकर भामंडा]

में इसको शामिल करके वहाँ पर सुरक्षा व्यवस्था करनी चाहिए ताकि लोगों को इस अव्यवस्था के कारण अपनी जान न खोनी पड़े।

वैसे और भी कुछ बातें कहने के लिए हैं। उपसभाध्यक्ष महोदय, आसाम को राजस्थान से सीधा जोड़ा जा सकता है। डिब्रुगढ़ से लखनऊ मीटरगेज है, लखनऊ से टूंडला आगरा मीटरगेज है आगरा से जोधपुर मीटरगेज है, जोधपुर से आगरा ट्रेन जाती है। आगरा से टूंडला, लखनऊ और लखनऊ से डिब्रुगढ़ जाती है। चाहे आप एक ट्रेन चलाएं लेकिन कोई नया ट्रेक नहीं बनाना पड़ेगा। इसलिए मेरा कहना यह है कि उनको जोड़ा जा सकता है। कम से कम राजस्थान के अनेक लोग जो आसाम में हैं उनकी सुविधा के लिए जोधपुर आगरा पैसेंजर में कुछ डिब्बे इस गाड़ी को डीजलाइजेशन करके जोड़े जा सकते हैं ताकि डिब्रुगढ़ से सीधा राजस्थान का संबंध आसाम से हो जाएगा तो फिर यह अलगाव की बात, मैं समझता हूँ कि इस पर भी कुछ असर पड़ेगा और लोग अलगाव की बात नहीं सोचेंगे। उनको इधर आने के लिए मौका मिलेगा। लोग केवल जायेंगे ही नहीं वापस भी आयेंगे। अतः इस प्रस्ताव पर रेलवे विचार करेंगे। कोटा और नीमच के बारे में मंत्री महोदय ने स्पीच में कहा है। लेकिन मैं समझता हूँ कि जल्दी से जल्दी इस कार्य को करना चाहिए। इसके अलावा सवाई माधोपुर और जयपुर का एक छोटा-सा टुकड़ा है। उसको बड़ी आसानी से मिलाया जा सकता है। उसको मिलाने से जयपुर जो राजस्थान की राजधानी है वह ब्राड गेज में आ जायगी इससे काफी लोगों को सुविधा हो जायगी। इन सुझावों के साथ मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

श्री बी० सत्यनारायण रेड्डी  
(आन्ध्र प्रदेश): उपसभाध्यक्ष महोदय,

रेलवे मंत्री जी ने जो बजट पेश किया है उसको देखने से पता चलता है कि यह एक किस्म का हटीन बजट है। वे कोई नयी चीज इस देश और देश की जनता के सामने नहीं रख पाये हैं। क्योंकि हम देख रहे हैं कि हिन्दुस्तान को आजाद हुए 30 साल हो गये हैं आजादी से पहले पूरे देश में जो रेलवे लाइनें हैं उसको देख कर और आजादी के बाद जो रेलवे लाइनें बनी हैं अगर उनको कम्पेयर किया जाय तो ऐसा मालूम होगा कि गवर्नमेंट 1/100 भी नहीं बना सकी है।

जब रेलवे बजट बनता है तो सिर्फ यह नहीं कि पैसेंजर पर इतना टैक्स बढ़े या इतना कम हो बल्कि रेलवे मिनिस्ट्री को ज्यादातर यह करना चाहिए कि सारे देश के अंदर देश को एक कोने से दूसरे कोने तक आम लोगों के जाने के लिए, आम लोगों के एक जगह से दूसरी जगह सामान ले जाने के लिए तथा अन्य चीजें पहुंचाने के लिए कैसे सहुलियत दी जाय। यह काम सिर्फ रेलवे से हो सकता है। इसकी कोई गुंजाइश, कोई चीज इस बजट के अंदर नहीं बतायी गयी है कि वह कब हो सकता है जब कांभीर से लेकर कन्याकुमारी और राजस्थान से लेकर आसाम तक नागालैंड मिजोरम यह सारा हिन्दुस्तान रेलवे लाइनों से मिलाया जाय तब कहीं देश को मजबूत और इंटिग्रेटेड बनाया जा सकता है, नहीं तो नहीं। आप हम देखते हैं कि मिजोरम में कोई रेलवे लाइन नहीं है, अरुणाचल प्रदेश में कोई नहीं है। नागालैंड में कोई रेलवे लाइन नहीं है। थोड़ी है, कोई ज्यादा नहीं है और इसी तरीके से जो पिछड़े इलाके हैं, पहाड़ी इलाके हैं जहाँ लोग आसानी के साथ नहीं आ-जा सकते हैं, उस हिस्से को हमेशा से नेगलेक्ट किया गया है। उसको कोई तवज्जह नहीं दी गयी है। मैं एक चीज आपको जो

इंडियन रेलवे की इस बुक में बताया गया है पढ़कर बताता हूँ। इससे यह पता चलेगा कि गवर्नमेंट हमेशा इन रेलवे लाईनों को इम्प्लीमेंट करने में और उसमें इजाफा करने से कैसे कोताही कर रही है :

In this publication, Indian Railways, there is a table showing the State-wise route-kilometres of railways in 1978-79. Uttar Pradesh heads the list with 8,811 kilometres followed by Madhya Pradesh with 5,736 route-kilometres.

अब स्टेटमेंट में यह दिया गया है The State-wise figures are: Andhra Pradesh—4708, Assam—2184, Bihar—5312, Gujarat—5670, Haryana—1450, Himachal Pradesh—256, —Jammu and Kashmir—77 (neglected area); Karnataka—2960, Kerala—887, Madhya Pradesh—5736, Maharashtra—5234, Nagaland—9,

मैं यह कह रहा था कि नागालैण्ड में सिर्फ 9 किलोमीटर है, ज्यादा नहीं।

इसी तरीके से दूसरा स्टेटमेंट है Tripura 12, Chandigarh 11, Delhi 79, Goa and Daman 27, —

बाज इलाकों में है ही नहीं जैसे मिजोरम है, अरुणाचल है, मणिपुर है। इन स्टेट्स का जिक्र है ही नहीं। वहां कोई रेलवे लाइन नहीं है। तो मेरे कहने का मतलब है कि जो पिछड़े इलाके हैं जहां रेलवे लाइन नहीं है, जहां सही मायनों में लोग एक जगह से दूसरी जगह जाना चाहते हैं वहां कोई दूसरा रास्ता नहीं है। मैं मिजोरम गया था मैंने वहां देखा हालांकि अब तो वार्डर रोड

बाले कुछ रोड्स बना रहे हैं। वहां 3 P.M. जाने का कोई इंतजाम नहीं है।

या तो कलकत्ता से हवाई जहाज से जाना है असम और कहीं उतरना है और वहां फिर रोड से मिजोरम जाना पड़ता है। तो बेतमाम पिछड़े हुए हैं।

इसी तरह से अरुणाचल प्रदेश, जितने भी पहाड़ी इलाके हैं, जो नर्थ ईस्ट नॉर्जीन है, वह पूरी तरह से निगलेक्ट किया गया है। तो रेलवे मिनिस्ट्री को इसकी तरफ ज्यादा त्वज्जो देनी चाहिए, सारे देश को रेलवे लाइन से मिलाना होगा—उत्तर से दक्षिण और ईस्ट से वेस्ट तक सारे देश को रेलवे लाइन से मिलाना होगा। तभी सारे देश में एक कोने से दूसरे कोने तक जा सकते हैं, एक जगह से दूसरी जगह फूडग्रेस पहुंचा सकते हैं। तब देश एक बन कर रहेगा नहीं तो क्या होगा कि एक जगह से दूसरे हिस्से में लोग जा नहीं सकेंगे।

इसलिए मेरा निवेदन है कि इस चीज को जरूर शामिल किया जाए और बजट को इनक्रीज किया जाए, नई रेलवे लाइन्स बिछाने के लिए, नई नई ट्रेन्स इंटीरियर्स करने के लिए त्वज्जों दी जाए न कि सिर्फ पैसेजर्स के लिए फर्स्ट क्लास, सैकन्ड क्लास का कुछ इजाफा किया जाए। यह लोगों को कुछ तमाशा नहीं दिखाना है, कुछ करके दिखाना है।

जहां ट्रेन का लेवल क्रॉसिंग होता है, उसकी तरफ कोई त्वज्जों नहीं दी गई है। सेन्ट्रल गवर्नमेंट इस तरफ त्वज्जो करने और बजट में इजाफा करने के लिए तैयार नहीं है। जैसा कि मेरे दोस्त ने कहा कि सेंटर को कहें तो स्टेट के ऊपर ब्लेम दिया जाता है और स्टेट को कहें तो सेंटर के ऊपर ब्लेम दिया जाता है। हमारी स्टेट आन्ध्र प्रदेश में हैदराबाद से बारंगल तक ट्रेन जो जाती है, उसे आठ नौ जगह पर लेवल क्रॉस करना पड़ता है। एक जगह से बाई रोड जाना होता है तो दस दस पन्द्रह पन्द्रह मिनट बेट करते हुए, चार पांच घंटे तो ऐसे ही गुजर जाते हैं। तो वहां एक्सीडेंट होने की कई खबरें हुई हैं और हमने कई मतवा मह डिमांड किया है कि इस पर

[श्री सत्यनारायण रेड्डी]

गौर किया जाए और यहां से पैरेलल रोड बन सकती है तो वह बनाई जाए, जो भी सही हो किया जाए। इस बजट में इसका प्राविजन जरूर रखना चाहिए। मैं समझता हूं कि रेलवे मिनिस्ट्री इस तरफ जरूर तबज्जो देगी।

दूसरी चीज हैदराबाद शहर में—यह कई साल से है—बेगमपेट का एक क्रास है—हैदराबाद और सिकन्दराबाद दोनों को यह डिवाइड करता है, हैदराबाद से सिकन्दराबाद शहर तक जाना है तो कभी कभी आधा-आधा घंटा ट्रेन के अनेक तक जाने वालों को वहां रुकना पड़ता है।

तो इसलिए पहले से हम यह डिमांड कर रहे हैं कि या तो अण्डरग्राउंड रास्ता बनाइये वहां, या ओवरब्रिज बनाइये। तो सारे देश में इसी तरीके की हालत है। तो इसकी तरफ हुकूमत और रेल मंत्री को तबज्जो देनी चाहिए।

तीसरी चीज यह है कि तेलंगाना, नागालैण्ड, अरुणाचल, मिजोरम, यह सब पिछड़े हुए इलाके हैं, जैसे बिहार है, इसी तरीके से तेलंगाना और रायलासीमा जो आन्ध्र प्रदेश के हिस्से हैं, वे बहुत ही पिछड़े इलाके हैं। वहां आज तक कोई रेलवे लाइन की तरफ तबज्जो नहीं दी गई है। एक रेलवे लाइन जो बड़ी मुश्किल से कोशिश के बाद जनता गवर्नमेंट के समय में बीबी नगर से नड़ीकुंडे शुरू हुआ वह भी आज तक कम्पलीट नहीं हुआ, वह नागालैण्ड तक बनकर रुका हुआ है। तो इस तरफ भी तबज्जो देंगे और ज्यादा

पैसा इस तरफ देकर इस लाइन को जल्दी से जल्दी पुरा करने की जरूरत है। पुरे तेलंगाना में आज तक कोई नई रेलवे लाइन नहीं बनी है। न सिर्फ तेलंगाना में, बल्कि आन्ध्र प्रदेश में।

तो मैं चाहूंगा कि रेलवे मिनिस्ट्री इस तरफ तबज्जो दे और सर्वे करे और खास करके हैदराबाद, मेडक, करीम नगर और निजामाबाद का जो रूट है कोई रेलवे नहीं है, उन जिलों को रेलवे लाइन से मिलाना होगा। उसी तरह से रायलासीमा में जहां-जहां रेलवे लाइन की सख्त जरूरत है लोगों ने मांग की है, उस तरफ तबज्जो करेंगे, मुझे उम्मीद है जहां तक पैसेजर्स का सवाल है और बजट में यह मंत्री महोदय ने कहा है कि—

“These proposals have been evolved on the consideration that the burden of the proposed increases on weaker sections of the society should be minimal.”

यह कैसे हो सकता है? आप जानते हैं, इस मुल्क के 90 फी सदी लोग गरीब हैं, जो आम तौर पर सेकंड क्लास में सफर करते हैं एक जगह से दूसरी जगह। उनके ऊपर भी आपने फेयर बढ़ा दिये हैं 5 परसेंट से 10 परसेंट तक। पैसेंजर ट्रेन्स के ऊपर भी बढ़ा दिया है। तो यह बर्डन किसके ऊपर पड़ा? यह बर्डन बीकर सेक्शन के ऊपर ही तो पड़ा, गरीबों पर पड़ा। यह सारा बर्डन आम लोगों पर ही बजट का पड़ता है क्योंकि जो फर्स्ट क्लास में एयर कंडिशनड में जाने वाले हैं वे केवल 5 फी सदी लोग हैं। बड़ाओ या न बड़ाओ इसकी बात नहीं है,

आम लोग जो सेकेंड क्लास में ट्रेवल करने वाले पैसेंजर्स हैं उनकी तकलीफ़ात को दूर करने के लिए भी कोई प्रपोजल रखा है? यह भी नहीं है। इसलिए यह तो एन्टी पॉपुलर, एन्टी जनता बजट है, आम लोगों की तकलीफ़ों और ज्यादा करने के लिए, उनकी तकलीफ़ों और ज्यादा करने के लिए है। और बड़े ताज्जुब की बात यह है कि उन्होंने इकनामिक डिफिकल्टीज के लिए सारा ब्लेम जनता सरकार के ऊपर डाला है जो ढाई साल जनता सरकार में हुकूमत की। यह बड़ी अजीब बात है। हम सब जानते हैं जनता गवर्नमेंट के समय आम जनता पर कभी भी बर्डन नहीं डाला गया और कई कंसेशंस दिए गए हैं और कई नई नयी ट्रैन्स, लांग डिस्टेंस ट्रैन्स, इन्ट्रोड्यूस की गई जैसे मीनार एक्सप्रेस है, हैदराबाद से बाम्बे तक, कोणार्क एक्सप्रेस है, जम्मू तवी एक्सप्रेस है। कई प्रकार के कंसेशंस भी दिए गए। बच्चों के लिए फ्री ट्रेवल की उम्र 3 साल से बढ़ाकर 5 साल की गई। इसी तरह से स्टूडेंट्स के लिए किया और डिफरेंट सेक्शंस आफ सोसाइटी को फ्रीलीफ दिया, उनको ट्रेवल करने की सहाय्यता दी। तो कोई नई ट्रेन इन्ट्रोड्यूस करने का जिक्र इस रेल बजट में नहीं है और कब करेंगे इसका भी जिक्र नहीं है। हम चाहेंगे, चूंकि दिन ब दिन ट्रेफिक बढ़ता जा रहा है, टिकटें मिलती नहीं, रिजर्वेशन मिलता नहीं है तो यात्रियों के लिए आने का रास्ता क्या है। हम देखते हैं लोग रेलवे स्टेशन में रिजर्वेशन कराने के लिए जाते हैं उसके बाद

उनके नाम लिस्ट में रखे जाते हैं, उसके बाद भी कई कई गाड़ियों के लिए तो वेटिंग लिस्ट में पन्द्रह दिन आगे तक नाम रख दिए जाते हैं। 15-15 दिन के लिए लोग बैठे रहते हैं। हम से लोग कहते हैं क्या किया जाए, यह कैसे खत्म होगा? दो तीन महीने पहले रिजर्वेशन के लिए नाम दिया जाता है और जब स्टेशन में जाते हैं तो एक दिन पहले बताया जाता है कि तुम्हारा नाम लिस्ट में कब आएगा। तब भी लोग जल्दी में पैसा नहीं दे पाते और बैठ जाते हैं मजबूरी से। एक तरफ गवर्नमेंट टैक्स बढ़ाती है दूसरी तरफ पैसा ज्यादा देना पड़ता है। दोनों तरफ से आम जनता मुसीबत में पड़ी हुई है, पिसी जा रही है, किस तरीके से यह गवर्नमेंट छुटकारा दिलाए इस के बारे में सोचना है।

दूसरी बात यह है कि जो ट्रेन्स हैं (Time bell rings) सिर्फ 2 मिनट और। जितनी पुरानी ट्रेन्स हैं उतना ही उनके अंदर कोई भी इंतजाम नहीं है, उन के जितने पुराने डिब्बे हैं, बोगीज हैं, वह ऐसी हैं कि वहां कोई अच्छी तरह बैठ भी नहीं सकता। तो उनको बदलना पड़ेगा। उनकी जगह नए डिब्बे लगाने की जरूरत है। इसके लिए कोई प्राविजन सरकार ने नहीं किया है, न तबज्जह दी है। लैंड्रिन्स में इतनी गंदगी है, सेनिटरी कंडीशन इतनी खराब है कि कोई बैठ नहीं सकता है। मैं एक बार ट्रेवल कर रहा था तो एक लेडी आ गई, वह कह रही थी मुझे चक्कर आ रहा है, मैं गिर जाऊंगी क्योंकि वहां इतनी बदबू है, इतनी गंदगी है कि मैं थोड़ी देर ठहर भी नहीं सकती हूं। आज

[श्री सत्यनारायण रेड्डी]

ट्रेनों के अंदर यही हालत है। इस बजट में तो कहा गया है कि बहुत अच्छे इंतजाम किए गए हैं। क्या इंतजाम किए गए? न पानी का इंतजाम है, न सेनिटेशन का इंतजाम है, न डिब्बों की सफाई का इंतजाम है। पुराने और गंदे डिब्बों को बदलने की जरूरत है।

दूसरी बात बहुत ही अहम बात है जो मुझे कहनी है। मैंने इससे पहले बजट सेशन में भी कहा था, लॉग डिस्टेंस ट्रेन्स के बारे में वह यह कि बहुत जगह जब एक दिन, दो दिन, तीन दिन का सफर करना पड़ता है तो कई लोग बीमार पड़ जाते हैं, उन को कई किस्म के एलमेंट हो जाते हैं लेकिन उन को देखने के लिए कोई इंतजाम नहीं है। मैं फिर एक बार रेलवे मंत्री से कहूंगा कि रेलवे में रनिंग ट्रेन्स के अंदर मेडिकल फॅसिलिटीज दी जाय। अगर हर ट्रेन में नहीं कर सकते तो कम से कम एक-दो स्टेशन के बाद मेडिकल फॅसिलिटीज का इंतजाम हो ताकि जो लोग ट्रेन में बीमार पड़ जाते हैं उन की बीमार-दारी के लिए सुविधा हो।

तीसरी बात यह है कि देश के एक कोने से दूसरे कोने तक जाने के लिए—मैंने पहले भी प्रार्थना की थी अब भी करूंगा—चन्द लोगों को कन्सेशन की जरूरत है जैसे लेखक हैं, राइटर्स हैं। वे देश के एक कोने से दूसरे कोने तक जायें और देश के लोगों के बारे में जानें। लेखकों को फ्री कन्सेशन होना चाहिए। इसी तरह से जो अखबार के लोग हैं, जो पत्रकार हैं उन को भी यह सहुलियत होनी चाहिए। उन को देश के एक कोने से दूसरे कोने तक जाने के लिए सहुलियत हो ताकि देश के बारे में वे जानें और सारे देश के बारे में मालूमात करें। इस सिलसिले में मैंने जो सुझाव दिये हैं मैं रेल मंत्री से निवेदन करूंगा कि उन पर ध्यान दें और इस बजट में उन को इनकारपोरेट करें।

SHRI K. CHATHUNNI MASTER (Kerala): Mr. Vice-Chairman, Sir, first of all, when we want to discuss the merits and demerits of the Railway Budget, there should be in the

perspective the national importance of the Railways itself. Firstly, the Indian Railways are the largest national enterprise and a great infrastructure of the country for the all-round development and progress of our nation. Secondly, our Railways are the biggest employer in our country with 18 lakhs of employees, including 3 lakhs of casual workers. Thirdly, the Indian Railways are the strongest steel frame-work of our national integration and a great messenger of our national unity. If we are all sincere to this national importance of the Indian Railways, we would regard the Railway Budget as the touchstone for successfully implementing the national role of the Indian Railways.

The Indian Railways have completed 126 years of their life. Now they have 61,000 route kilometres of track, 11,000 trains, about 7,000 stations, 8,263 steam engines, 1,903 diesel engines and 844 electric engines. But our country is too big for these resources which can be regarded only as minimal.

The tradition of development of the Indian Railways has been inherited with its acute uneven development. This latest Budget is also in the same old beaten track. This Budget has announced a Railway Plan outlay of Rs. 760 crores for 1980-81. It is loudly claimed that this amount is Rs. 110 crores more than the amount of last year for this Plan period. Nobody can forget at the same time that Rs. 204.24 crores are being brutally squeezed from the railway users by way of fare and freight charges hike. And in this allotment only a little more than Rs. 2 crores have been allotted for the development of railways in Kerala. And this meagre amount is allotted for expenditure of the previous commitment only. Whatever may be the clamouring from Kerala for new lines and further development of railway amenities, the old stepmotherly attitude is being continued in this Budget also. Kerala is one of the neglected and discrimi-

nated against States in the Indian railway map for ever. This is negligence and discrimination not only against the Kerala people but also against the gods and deities of this area. For instance, Guruvayoor is a famous Shri Krishna Temple City of Kerala. For the last three decades the Kerala people, including worshippers of Shri Krishna and Kerala Government are clamouring for a railway line from Kuttipuram to Guruvayoor. Kerala people expected from a Shri Krishna Bhakta Railway Minister, Mr. Tripathi, may cherish this goal. But to their disappointment this god also denied it. At the same time the great Kashi Viswanatha is profusely blessed by the Railway Ministry under the leadership of Panditji with an additional new railway line. The far away States from the centre of power are the first victims of this usual discrimination. A good portion of passenger train compartments have lost their lives decades ago and many of them have been running with old and outmoded steam engines in this part of Indian railway map. There are dead engines and dilapidated compartments really in many of the passenger trains of this area. Sir, these are dead trains in this neglected area, we are travelling in the cor-puses of the train. In this imbricated or cursed area of Indian railways there have never been train facilities to meet the bare minimum necessities of railway users or the freight consumers. To ignore this longstanding demand, the railway authorities have a readymade justification, for instance, when we put forward a demand for more trains, they will say there is no track convenience because that line was not converted as a double line. Then in reply to our demand for doubling the line they will retort that the line is not a busy line and priority should go somewhere else. All this tantamount to a Malayalam proverb which means "to cure madness, one should marry, but how can marriage take place until and unless madness has been cured?" This is the fate of many lines of all States far away from Delhi. For ins-

tance, Falghat-Trivendraum-Kanyakumari and Palghat-Mangalore line. When this has been the said position for long years and it exists even today, the new Budget does not bother about it at all. I therefore ask how Indian railways could progress as a great infrastructure of the whole country.

I am sorry to express my serious apprehension with this kind of negligence, stepmotherly attitude and callousness towards far-away States, *i* am afraid a serious turn will come, take for instance, the so-called foreigners problem created in the Assam region. If this consistent negligence and stepmotherly attitude continues towards a big part of our country, I am afraid, sooner or later the people of this farflung area will feel that they are ruled by foreigners. This biggest employer in our country, the Indian Railways, are not handling the railways any better than a profit-greedy, capitalist monopoly in our country.

Three lakh casual labourers and many more contract labourers are working in the railways without any security of job. Many of these casual workers are working as casual labourers for many years—some of them in permanent or perennial vocations like canteens in trains and stations and many work as manual labourers on track and building construction works under contractors. In a way this system is illegal according to the statutes of our country, but this practice is being continued after this Budget also.

Our country is a country of the unemployed also. Lakhs of educated and crores of others are unemployed in our country. This is one of the biggest sins of our country which is to be eradicated. Our Railways can provide employment opportunities in a big way. If our Railways construct one k.m. of new track, it is estimated to provide employment to 1,000 persons. Additional factories for manufacturing locomotives, spare parts and coaches are long \*verdue to meet our own demands. Apart

[Shri Chuthanni Master] from that, we are also exporting these and we are also undertaking Railway construction abroad.

These amply indicate the potential of our Railways to provide employment. But our past and present rules of the Indian Railways traditionally behave miserly in this regard also. This Budget is also not different from that stingy tradition. Unless and until this policy is streamlined, our Railway administration cannot perform its duty as the biggest public sector employer of our country in a democratic set up. Another question I wish to highlight is on the role of Railways as a powerful catalyst for national integration and national unity. One of the tasks which helped to achieve this glorious goal was by connecting one end of our country to the other end by introducing Super Fast Trains. For instance, it was promised at the time of inauguration of the Trivandrum-Kanyakumari line that on the next Gandhi Jayanthi day another train would start from Kanyakumari to Jammu Tawi. Many of the torch-bearers of national integration expected this train to be named AIKYA BHARATA EXPRESS. But this national expectation has gone futile. If this ambition is fulfilled and along with that a train from Tinsukia to Trivandrum or Mangalore, another direct train from Bhilai to Cochin and the third line from Mangalore to Bombay—which is only to be completed—and another train connecting Ahmedabad to Kanyakumari by Bombay are introduced, that will fulfil the high expectations of the people of India who are yearning for national integration. But the thinking of the Railway administration and the perspective of this Budget are in the reverse gear.

Instead of raising the fare and freight charges which increase inflation and consequently the cost of living, we should think of other sources to be tapped for raising further resources. Why can't impose additional surcharges on freight transported by well-to-do industries, especially mono-

poly houses both inside and outside the country? Huge export and import excise duties are charged by the Central Government on commodities. A portion of this excise levy be treated as additional freight charge for the Railways. If accidents can be reduced, at least Rs. 50 crores can be saved.

Another point I want to stress is the security in the Railways. Dacoities, robberies, thefts and other such antisocial activities are being indulged in by criminals in the Indian Railways in a big way. Crimes on the Indian Railways are growing year after year resulting in considerable amount of loss for the passengers. It is amazing to note that the Railways are not even prepared to take responsibility for these losses and give sufficient compensation to the victims. It is very cruel in the part of the Railways not to pay any compensation to the kith and kin of those who die in accidents or who are murdered by the dacoits. So, in the case of the loss of property by the railway passengers due to theft or robbery or dacoity, I strongly propose, the Railways should provide sufficient compensation to the people concerned for loss of property as also for loss of life. Security of the passengers and workers is dangerously deteriorating day by day. This kind of anti-social activities has proved that the existing arrangement for police guards is a complete failure. I would strongly propose that there should be a police station in a compartment under a senior police officer in each Express train with sufficient number of cops. First-aid medical kit should be made available alongwith a doctor and other staff. Even after 32 years of independence, the Railway administration is following in the footsteps of the foreign colonial rulers. The Railway administration is almost in the grip of the hard-hearted hierarchy of bureaucrats. The Railway Ministry and the Parliamentary Consultative Committee attached to this Ministry did not make any impressive impact on this bureaucratic set-up. The Zonal and the Divisional administration units are also under the tight

#### Discussion



grip of the bureaucratic set-up even now. I strongly plead for the overhauling of this bureaucratic set-up and for adding democratic content to the Railway Board and also the Divisional and Zonal set-up. Let us also think of revitalising the functioning of the administrative set-up of the Railway Board and the Zonal and Divisional units by adding some people, that is, representatives of the railway tisers and the workers also. There is much talk about the question of workers' participation in management in the country. Is this a lip service only or is it for the consumption of some people or is it only a cheap method of achieving popularity? The biggest national enterprise like the Indian Railways, having the maximum employment potential, is not implementing this proposal. Therefore, it is futile to talk about workers' participation in management in industries. How to make the Railway administration more representative in character and more democratic in its set-up should be pondered over seriously.

Sir, corruption is rampant all over the Railways and it is there right from berth reservation to wagon allotment and it is also there in making appointments in the Railways. People are compelled to grease the palms of some people in the Railways and this is the order of the day in the Railways.

Lastly, Sir, I would like to say that there should be postal facilities including facilities for telegrams in the trains. I would request the Minister to withdraw the new hikes, at least the hikes affecting the second class passengers. If this demand is not conceded, at least, Sir, the student commuters should be allowed to go without these hikes. I would also request the Railway Minister to regularise all the casual workers and the contract workers who are working in jobs of a regular and permanent nature in the Railways. The wages of the railway workers should also be brought on par with the wages

of the workers in the public sector industries. I would also like to mention that the step-motherly and negligent attitude towards the undeveloped and underdeveloped areas should go. Finally, I would say that the Railway Minister should streamline the administration of the Railway Board from top to bottom, provide a democratic set-up and should decentralise the powers.

Sir, with these words, I conclude.

SHRI M. R. KRISHNA (Andhra Pradesh): Sir, our Railway administration is having the largest amount of manpower and also the largest number of machinery and, therefore, at the outset, I would wish the honourable Railway Minister, Shri Kamalapati Tripathi, a very healthy tenure because, Sir, last year he was not in good health.

[The Vice-Chairman (Shri A. G. Kulkarni) *in the Chair*]

Last year, when the Railway Budget was being discussed, he was not in good health. This time, Sir, not only Panditji, but his other associates also, are in perfect health. Sir, some of the Members expected the Railway Ministry to perform miracles. But it is humanly impossible for any Railway Minister, however eminent he may be, to change the whole structure which has been there for the last 125 years, and therefore for what ever the Railway Minister in this short span of time has done, the country and the Parliament should be thankful.

Sir, one thing I want definitely to point out here. Today the men who are working behind the machines and the railways are confident that their welfare and their progress and prosperity is in safer hands. It is one, united leadership in the Railway Ministry which is attending to the needs of the people who are manning the Railway administration. It is not like the previous regime where the Ministers were speaking in different tones. One Minister who was connected with the Railways was taking one

*Discussion*

[Shri Chuthanni Master]

particular attitude, while the other Minister who had association with the Railways, was taking an entirely different attitude. But that situation has been changed, and in the Railway Ministry all the three Ministers give this feeling to the people who are working in the Railways that they are united in their effort to solve their problems and attend to their needs. This is a great achievement, and that is the confidence which needed to be created, because whatever may be the recommendations of the various committees, whatever may be the intentions of the Parliament, these have to be implemented by human beings, whether big officers or small men working in the Railways. Unless they are confident that their welfare is looked after by an administration, by a Ministry, which is not biased, things cannot move and improve.

Sir, there are various unions in the Railways which are working at cross purposes. Now, I think, most of these Unions also will be able to understand that none of the Ministers in the Railway Administration today has any affiliation to any of the Unions and they are not taking any partisan attitude, as far as the railway employees are concerned. Therefore, it is time that the railway men, whether they are in the locos, whether they are at stations or wherever they may be working, have the feeling that all their needs are being properly attended to, without the need of their resorting to agitations which cause a loss to the nation and also inconvenience to passengers. I am sure that with the efforts of the Railway Minister these things will be put an end to and the Railway Administration will be on a very sound footing.

Sir, the Railway's operations are very costly, since it has to depend upon various fuels. Steam locomotive was one of the earliest. But steam locomotive has become very costly. Most of the countries are switching on to electrification. Electrification may be costly to start with.

but ultimately it is the cheapest which would not only give better performance but at the same time which will really reduce the cost of operation. Ever since the electrification has been started, it has not made any progress. I think, only two or three per cent of the rail operation is through electricity. Well, this is a very sad state of affairs. The Railway Administration will have to give very serious thought to it and if it has to go in for some kind of international assistance whether it is the World Bank or any other agency which can assist India to introduce the rail transport in a big way, the Government of India should not hesitate to attempt that.

Sir, as regards the Railway planning, I said right from the beginning, that the entire structure will have to be changed. It is not humanly possible but attempts will have to be made in this direction. The Railway Administration which is really one of the old administrations definitely needs a lot of change. The structure has been commented upon by various committees, including the parliamentary committees. They commented on the functioning of the Railway Board. They also suggested decentralisation and to give powers to zonal and various other agencies. While implementing a part of it, the Railways only believed in increasing the number of people not at the lower level but at the higher level. Particularly the officer class has been increased tremendously without having any relation to the work. Suppose you ask them the work-load of every officer. The Railway Board will not hesitate to give it because the same type of work which is done by one Director is done by many other Directors. Therefore, there is a lot of duplication in the Railway Administration, and if one were to seriously go into it with a view not to retrench the people but to utilise them properly, they will be able to find a lot of surplus and a lot of overlapping. Therefore, the Railway Board has to undergo a great change, and the same type of

change will have to be made at the lower level, whether it is at the zonal level or regional level or any other level.

Sir, another thing which I would like to stress and probably every Member would like to stress and stress is this. So far the Railway planning has been only to give to an area which is already having enough. All the developments are concentrated in three or four centres because the location of the new lines or the starting of any developmental activities for the improvement of the railways, etc., are based on these criteria—whether there is a need commercially, whether it can be able to give more revenues, whether there are already *sorae* industries existing there, whether there is power, etc. If these are the only criteria on which the railways have to be developed, then the whole country will remain in the same manner as it is today. Even if you take up the strategic areas or the backward areas which also find a place in the criteria laid down for starting new lines, etc., there also, attention has been seldom given to these areas. Sir, one hon. Member ! hag pointed out about the railway lines in the strategic areas in the North-Eastern Region. As regards the backward areas, I give just a small example. We had a State railway line, that is, the Nizam State Railway in erstwhile Hyderabad State. Before the integration of all the railways, the Nizam State Railway was an independent railway. And that Railway was not a deficit railway. It was having enough funds and surplus funds. They had surveyed various routes and they earmarked even the funds for that Ever since the integration of the railways, I do not think the Railway Minister win have courage enough to tell me whether there is any one district which has been connected to any main rail line in this backward Teipn?ana region. Just now it has been stated that the Ramaeundam-Nizamabad line will be surveyed Sir, this survey is just for the notional

satisfaction of the Members coming from that area. The survey on this line was conducted long ago, even before the integration of the railways took place. Even after the integration, survey were conducted but the lines were not laid and they did not materialise. But that should not be the fate of any survey conducted in a backward area now. The backward areas have to be developed. The Government of India has got a responsibility to develop the backward areas. Now, Sir, the backward areas does not necessarily mean that they cannot give any revenue to the Railway administration. All that is lacking in the Railway Board and the Railway administration is that they do not properly assess and examine these lines. Today an area may be backward but if a railway line is laid, that itself will automatically develop the whole area and the revenues will start pouring in. In respect of most of the places which are being linked by railways, this is the position and they are in a position to give sufficient revenue to the railways. Therefore, for anybody to say, especially for the Railway Minister or the Railway Board to say, that thi3 is an area where the Railways will not be able to get revenues, is not correct. Now, when that is the position in respect of suburban trains, which are causing the Government of India and the Railway Board losses to the tune of Rs. 80 to Rs. 90 crores, on that score you are not going to scrap all these suburban trains, all the suburban rail links. Therefore. Sir. I say, this plea that an area is backward and it cannot give any revenue, does not hold good. *(Time bell rings)*. Sir, what is the time that you al-e giving to me? THE VICE-CHAIRMAN (SHRI A. G. KULKARNI): Fifteen minutes.

SHRI M. R. KRISHNA: I do not think I have taken even five minutes.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI A. G. KULKARNI): You started at 3.30 and now it is 3.41.

SHRI M. R. KRISHNA: Now, the passenger fares on the railway« have been increased. If it is air-condition-

*Discussion*

[Shri M. R. Krishna] ed and first class, very few people will bother. But in the case of second class fares almost everybody will bother, whether it is 5 per cent increase or anything more than that. No doubt, the freight charges on essential commodities have been exempted. But whatever freight increase has taken place in the case of railways, it is definitely going to increase the price of every other commodity, even a commodity like soap which has been exempted from any tax and now even that is going to cost more. Since the fuel costs have gone up and the freight of everything, whether by rail or road, has gone up, it is definitely going to cost more. Therefore, the common man is definitely going to be affected. I would plead with the hon. Railway Minister that at least in the case of second class travel he should not be harsh on second class passengers. In fact, it is only the third class travel, it is not the second class travel. It is second class because the third class has been abolished and so in order to give it a better nomenclature it has become second class. You call it second class but every poor man will have to travel only by this class and, therefore, I do not want poor people to be further affected. Therefore, it should be reduced.

Sir, another point that I would like to bring to the notice of the Railway Minister is about the reservations for Scheduled Castes and Scheduled Tribes. Railways is the one department where reservation quota is, to some extent, being honestly filled up. But in the case of promotions etc. the arrangement is not very satisfactory. Only it is not unsatisfactory, but, of late, in the zonal and regional railways, a great deal of harassment is being caused to Harijan Adivasies. I do not know what the reasons therefor are. It may be either because of jealousy or that they definitely want to spoil the chances of really merited young men from getting promotion that this harassment is being caused. The Railway Minister and the Railway administration will have

to think very seriously about it. I have got another point to make. Sir, co-ordination in the Railways is lacking, and this has been pointed out by various committees. By co-ordination I do not mean its co-ordination with shipping and transport. Its co-ordination with the States in almost every respect is very much lacking. It is known for a fact that there are certain commodities which have to depend upon the movement of railway wagons etc. and all these commodities are known to them. But there is absolutely no proper co-ordination between the business community, the State Governments and various other manufacturers as far as the requirement of railway wagons in this respect is concerned.

I have now the last point to mention, and I would like to quote about Japan. When Olympics took place in Japan, the railway administration of Japan and their Olympics committee had so much co-ordination that a new railway line was laid, in order to facilitate the Olympic games, and the Railway line was going to be a national asset for all time to come. Now here we are going to have the Asian games in the next two years but I do not see any co-ordination or any type of arrangement which is being thought of by the Railway Ministry in order to see that the Asian games are properly held and transport facilities are provided properly.

•SHRI C. HARIDAS (Kerala): Sir, being a new Member to this august House I express my sincere gratitude for having given me an opportunity to take part in the discussion on the Railway Budget for 1980-81 which our Honourable Railway Minister presented here on Monday the 16th instant. I am very unhappy about this budget. This budget is a hit below the belt for the already overburdened lower and middle classes, and there is nothing new in this budget. To make a surplus budget of Rs. 42 crores the common people are being squeezed to the extent of

•English translation of the original speech in Malayalam.

Rs. 204 crores by increasing the passenger fares by 20 per cent and freight charges by 15 per cent.

Sir, the present Government came to power in January, 1980 kindling many hopes in the hearts of the people especially in regard to taxes. But, Sir, on the other hand, taxes are mounting up by leaps and bounds. Just after the mid term poll to the nine State Assemblies, the prices for Petrol, Diesel, Fertilizers etc. have been increased, coupled with the new levies in the present railway budget. It is in this context this budget has been presented. Passenger fare<sup>3</sup> have been increased by 20 per cent and freight charges have been raised by 15 per cent. The suffering masses are still reeling under the impact and the indirect increases will render them helpless knowing fully that they have no other alternative but to suffer it. When are we going to put an end to this continuing process of increase-increase and increase only?

As far as this budget is concerned, the State of Kerala has been totally neglected. Kerala is a small State and this State earns a large amount of foreign exchange. But for that State nothing has been done for sanctioning new railway lines setting up of a coach factory or for electrification or increasing passenger amenities. Sir, in this Budget nothing has been mentioned about new lines for Kerala. Therefore, the old proposal for the Ernakulam—Alleppy line which has been mentioned in this budget should be immediately taken up. This proposal was originally mooted by the previous Government. Sir, it is heartening to note that it has been decided for double heading of KK Express which at present operates between New Delhi and Trivandrum/Bangalore. Sir, Malabar is a backward area in Kerala. Therefore, I request that \ "coaches should be introduced to the Malabar area. Sir, there are numerous level crossings in Kerala and most of these crossings are not manned. Last year near Koratti a train rammed into a tourist bus killing 20 people on the spot. Sir, manned crossing should

Discussion.

be installed at such vital points as early as possible. On the national highway between Calicut and Tri-chur near the Kuttipuram Railway Station there is a level crossing which is being used by thousands of vehicles everyday. So many representations have been made during the last several years for constructing an over bridge at Kuttipuram. But no action has been taken so far to construct an over bridge there. Therefore, Sir, I request that necessary arrangements should be made for the construction of over-bridges without any delay at such vital points.

Sir, the previous Government had promised to set up a Coach Factory in Kerala and nothing has been mentioned in this Budget about it. The Kerala Government has assured that the site for the factory will be given free of cost. Electricity, water etc. also will be provided by the Kerala Government. Necessary skilled and educated manpower is also available there and these facts have been intimated to the Central Government. On 7th of this month, when the Kerala Chief Minister accompanied by an all-party delegation called on our Prime Minister to submit a Memorandum, wherein this point about the Coach Factory was highlighted. She had assured that this matter would be looked into. But, Sir, nothing has been mentioned in this budget about that Coach Factory. Therefore, Sir, my suggestion is to set up this integral coach factory at Palghat near Olavakot, the head quarter of the present division. In this connection, I would like to quote certain points from that Memorandum which was presented to the Prime Minister.

"Setting up of a railway coach factory

The Railway Ministry have a proposal for setting up another railway coach factory and a Committee under the overall charge of the General Manager. ICF, Perambur, has been constituted to examine the matter and to make suitable recommendations to the Railway Ministry about the location of the factory."

[Shri M. R. Krishna] Again:

"Against Ave railway workshops in Tamil Nadu, two in Karnataka and two in Andhra Pradesh, Kerala has none. The gravity and the alarming magnitude of the unemployment problem, especially among the educated has also been specifically pointed out to the decision o'f the Government of India in having decided that a workshop would be located at Palghat, Olavakkot region, where the State Government had offered the required land free of cost, power at reasonable rates and also water supply arrangements."

Sir, thousands and thousands of Keralites travel everyday by train from Kerala to different parts of India like Bombay and Calcutta Delhi and vice-versa. But for them the journey is a night-mare and is not at all a safe one. Anti-social elementg are very active in *all* the reserved compartments and they make away with the valuables, cash, ornaments and other articles. Sir, it ig high time to put a stop to this and necessary steps should be taken immediately to curb these activities and make travel a pleasure instead of torture.

Sir, Guruvayoor has become a major pilgrimage centre in South India. Our Hon'ble Prime Minister has visited Guruvayoor temple. This is a place of great historical importance. In the absence of a Railway line connecting Kuttipuram—Guruvayoor—Trichur, pilgrims are put to the inconvenience of travelling by the bus and other available conveyances. One must see it in person to gauge the hardships faced by pilgrims. Like Tirupathi in South, Guruvayoor Temple attracts lakhs and lakhs Of pilgrims every year. To neglect such an important pilgrimage centre is really painful. Sir, the construction of Railway line connecting Kuttipuram—Guruvayoor—Trichu, should be taken up without wasting further time. This will fulfil a long cherished dream of many a pilgrim.

Sir, in Malapuram district, Nilam-bur is famous for timber business. There is already a Railway line running between Shornoor and Nilambur. To attract and to augment the timber •business the present line from Nilm-bur may be extended upto Mysore. Sir, Nilambur is a backward area and the backwardness of the area can be eradicated only by boosting up the timber business and by providing necessary railway line.

Sir, coal shortage has created havoc On our economy and movement of goods by train have come to a standstill in Kerala. Sir, if my information is correct, goods worth Rs. 50 crores are lying at Cochin only for want of coal and wagons. To avoid this bottle-neck, more diesel engines should be allotted.

As far as I know old engines are being used in the Southern Railway. About 155 diesel engines and about 450 Steam engines are being used by the Southern Railway. Trains are not running in time mainly due to the time barred old engines. To cite an incident, Sir, last year, the parts o'f an engine disintegrated and fell into a nearby field from a train running between Ernakulam and K'ot-tayam. I came to know this from a Press report. Who will guarantee the safety of passengers travelling by trains hauled by such type of engines? Such incidents are numerous.

Sir, although reservation counters are available at all the important stations, tickets for long distance journeys are in the hands of black markeeters who operate hands in glove with the Railway Staff. It is reported that premium for such tickets especially during the summer vacation goes upto 50 to 100 per cent. Sir, the culprits should be apprehended, the sources sealed the loopholes plugged and proper arrangements should be made to have the reservations without going through all these ordeals one has to fact at present.

Sir, I do not want to prolong my speech but before I conclude let me request the Hon'ble Railway Minister to take stock of the situation and to have the things rectified before it gets out of hand. I hope the Hon'ble Minister will also give due consideration to the points raised by me.  
4 P.M.

**श्री बाबुराव जी मासतरावजी देशमुख (महाराष्ट्र):** उपसभाध्यक्ष महोदय इस समय रेलवे बजट पर चर्चा चल रही है। पिछले तीन साल में जनता राज था और उस समय से रेलवे बजट की जो प्रक्रिया अभी तक चल रही थी उस में अभी जो बजट आया है वह अच्छा बजट आया है। इसलिये मैं रेल मंत्री श्री कमला-पति त्रिपाठी जी को धन्यवाद देता हूँ। इस के लिये एक ही उदाहरण पर्याप्त है कि पिछले पांच महीनों में ही 300 बैगन बनाये गये हैं और उसमें ही मैं महसूस करता हूँ कि यह काम जो रेलवे में हो रहा है बड़े संतोषजनक ढंग से हो रहा है।

दूसरी बात जो टैक्सेज के बारे में यहां चर्चा हो रही है उसमें मुझे लगता है टैक्सेज जरूर लगे हैं लेकिन 50 किलोमीटर के अंदर किराया केवल पांच प्रतिशत बढ़ाया गया है। गरीब लोग ज्यादा सफर नहीं करते और करते भी हैं तो ज्यादा दूर तक नहीं जाते इसलिये उन पर ज्यादा बोझ इससे आता है ऐसा कहना ठीक नहीं होगा। अगर रेलवेज के सारे काम पूरे करने हैं तो उस के लिये कुछ न कुछ टैक्स तो लगाना ही होगा लेकिन जो सुझाव आये हैं और हमारे सम्मानित सदस्यों ने बहुत से सुझाव दिये हैं उन को तो मंत्री जी ध्यान में रखेंगे लेकिन मैं अपने महाराष्ट्र के बारे में कुछ सुझाव देना चाहता हूँ और मंत्री जी का ध्यान उस इलाके की तरफ आकर्षित करना चाहता हूँ। वहां जो मीटर गेज और नरो गेज लाइन है उसको ब्राड गेज में बदलने के लिये काफी सुझाव आये हैं। महाराष्ट्र गवर्नमेंट ने और वहां के एम पीज ने कई प्रपोजल्स आप के पास भेजे हैं लेकिन उन पर अब तक कोई रुझान नहीं किया गया है। मनमाड से औरंगाबाद

की लाइन को ब्राड गेज की करने के प्रपोजल्स हैं। वह पिछड़ा इलाका हैदराबाद स्टेट का है जो महाराष्ट्र में आया था। आज 20 साल बाद भी उसमें नेरोगेज लाइन ही चलती है और जब तक ब्राड गेज में उसे परिवर्तित नहीं किया जायगा तब तक वहां का विकास होने में बाधा आती है। इसलिये मैं चाहता हूँ कि उसे ब्राडगेज लाइन बनाने के लिये सोचा जाये और ऐसा होने पर उस इलाके को बड़ी राहत मिल सकेगी।

दूसरी बात, हमारे देश में सीमेंट की आज भी कमी है। हम सीमेंट का आयात भी करते हैं लेकिन वहां बानीचला में सीमेंट की फैक्टरी लगने वाली थी यवतमाल जिले में और उसके लिये कुछ व्यापारियों को लाइसेंस भी दिये गये थे और काफी समय पहले वहां रेलवे लाइन बनाने का काम भी चालू किया गया था। उसका जिक्र बजट में भी आया है और उसका काम चालू होने वाला है। उस के लिये लाइसेंस दिये गये थे लेकिन कुछ दिनों के बाद वह काम बंद हो गया अभी कुछ और काम चालू हुआ है और मुझे लगता है कि वहां उत्पादन होने की संभावना है और अगर वहां सीमेंट की फैक्टरीज ज्यादा लग सकती हैं तो उन्हें लगाया जाना चाहिए। उससे देश को ज्यादा सीमेंट मिल सकता था। लेकिन वहां भी इन कामों के लिए कोई पैसा नहीं रखा गया और अभी काम धीमे से चल रहा है। जो फैक्टरी लगाने वाले व्यापारी भी हैं वे सोचेंगे कि पहले के कितने लाइसेंस हैं अभी दुगुने भाव होने के बाद वह भी लगाने के लिए सोचेंगे। इसीलिए मुझे लगता है कि जदी से जल्दी बानीचला का जो रेलवे लाइन का काम है उसको जदी करने की कोशिश करनी चाहिए।

एक सुझाव मैं यह भी देना चाहता हूँ कि जब हम सफर करते हैं नार्थ से साउथ को तो बन-डाउन जो मेल जाता है 'बम्बई-कलकत्ता हावड़ा मेल' रेल मंत्री जी उसमें कभी बैठे नहीं

[श्री बापूरावजी माहतरा जी देशमुख]  
होंगे लेकिन उसका इ न हालत खराब है कि डिब्बों में अंधेरा रहता है। बाथ रूम में नल टूटे रहते हैं। शीशे टूटे रहते हैं। हमने इसके लिए सुझाव दिये थे मैनेजिंग कमेटी में रेलवे बोर्ड की लेकिन उसके ऊपर आज तक कोई कार्यवाही नहीं हुई। मुझ को लगता है कि चहे वह बन डाउन मेल हों चाहे दूसरे मेल हों, उनके डिब्बों को देखना चाहिए। जब दूसरी गाड़ियां चलती हैं तो बाथ रूम में जा सकते हैं लेकिन इसमें चलने में बड़ी दिक्कत होती है, पैसेंजर को तकलीफ होती है। इसलिए बन डाउन के बारे में हावड़ा बम्बई एक्सप्रेस के बारे में भी आपको सोचना चाहिए। वहां के डिब्बों और सभी चीजों के बारे में सोचना चाहिए और पैसेंजरों को कोई तकलीफ न हो इसका ध्यान रखना चाहिए।

श्रीमन्, स्वराज्य मिलने के 30-32 साल बाद भी हमारा यहाँ कंपनी की गाड़ियां अभी भी चलती रहती हैं। बार बार हमको इसके लिए कहना पड़ता है। हमको लगता है कि रेलवे में बहुत सुधार कर रहे हैं, नई-नई रेलवे लाइनें बना रहे हैं, नई नई गाड़ियां भी चला रहे हैं लेकिन जो गाड़ियां फुलगांव से आरबी जाती है वह पुरानी गाड़ी हैं, नैरो गेज लाइन है जो आज के जमाने में भी चल रही है। जहाँ हम सारे सुझाव देते हैं जहाँ यह भी सुझाव देते हैं कि अभी भी यदि पुरानी कंपनियों का कांटेक्ट हो तो उसको बन्द करना चाहिए। मुझको लगता है कि जब एक गाड़ी वहाँ चल रही है, ऐसी देश में कोई और गाड़ी चलती हो तो उसको भी जरा देख लेना चाहिए और उसके बारे में अगर कंपनी की गाड़ियां हैं तो देखना चाहिए कि वह कितनी धीमी चलती हैं, कहां-कहां रुकती हैं और लोगों के पास से कितना पैसा लेती हैं। 20-20 मील चलने के लिए दो-दो घंटे ये गाड़ियां लेती हैं। ऐसी गाड़ियां बन्द होनी चाहिए। अगर उनका कांटेक्ट भी हो तो वह रद्द कर देना चाहिए।

अखिर जनता की सुविधा के लिए ही तो सब गाड़ियां चलती हैं। हम सुपर-फास्ट

ट्रेन निकालते हैं। ये निकालने के बाद भी आज की परिस्थितियों में अगर ऐसी गाड़ियां देश में रखें तो देश के डेवलपमेंट में इससे सुधार नहीं होता वहाँ की जनता इनसे परेशान होती है। वहाँ का कांटेक्ट हो तो उसको आप रद्द कर दें तो उससे ऊपर गुड्स ट्रेन चल सकती हैं और वहाँ के लोगों के माल के लिए यथायत के लिए भी सुविधा हो जाएगी और सारी परिस्थिति बदल सकती है। ऐसी परिस्थिति में आपको वहाँ की गाड़ियों के बारे में देखना चाहिए। फुलगांव और आरबी का हम लोगों ने हमेशा रिप्रजेन्टेशन दिया तो भी अभी तक गवर्नमेंट ने उस पर कुछ नहीं दिया। सुनने में ऐसा आया है कि कांटेक्ट खत्म होने के बाद भी वह गाड़ी चल रही है। मेरे दो तीन सजेशन हैं—हावड़ा एक्सप्रेस और नैरो गेज आदि के बारे में हैं। पंढरपुर जो जगह है वहाँ पर ब्रिठवा मन्दिर है। वहाँ लोग यात्रा करने के लिये जाते हैं। वहाँ रेलवे की छोटी लाइन है, नैरो गेज है। मन्दिर होने के कारण वहाँ पर 5-5 लाख लोग जमा होते हैं। ऐसे वक़्त में साल में कम से कम 20 लाख लोग वहाँ जाते होंगे। वहाँ नैरो गेज गाड़ी में जाते वक़्त खड़े होकर लोगों को एक से एक लग बार जाना पड़ता है। बहुत बुरी हालत वहाँ होती है। मेरा यह कहना है कि नैरो गेज के बारे में जो इस तरह की बातें चलती हैं वे दुरुस्त होनी चाहिये और वह ब्रिडगेज बनानी चाहिये। यह मेरा सजेशन है। यह सजेशन देकर मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

SHRI U. R. KRISHNAN (Tamil Nadu): Mr. Vice-Chairman. Sir, the Railway Budget presented by the Railway Minister has belied the hopes of the common people that the present Government would work for the poorer sections of the country. In the Budget, the fare and the freight increase is to the tune of Rs. 20124 crores. There will be no doubt that the fare and freight" increase wiU in-



evitably lead to the inflationary impact on the economy. The increase in fares and freight will hit the small-scale industries adversely and hike up their production costs. Sir, there was a hue and cry that industries in our country are facing a critical situation because of the nonavailability of raw materials, power, etc. and the reason attributed for this was the non-availability of wagons from the Railway Ministry. Raw materials like coal, steel and cement should have been exempted from the freight hike. We are fully aware that the foreign exchange reserves have also declined. The export goods should have also been exempted from the freight hike. The essential commodities which were exempted from the freight hike are mostly drawn by the Government. Improvement in the traffic is the best means to build up revenue rather than hikes in fares and freights. The proposed increases would enhance the production costs of many essential commodities which would indirectly affect the consumers.

Sir, experts point to the close correlation between financial health and freight carried. Except in 1976-77 and 1977-78, the revenue-earning originating freight has failed to rise above the 200 million tonne mark.

There is always the report that the coal shortage in various industries is mainly due to the non-availability of wagons at pitheads. Hence, I request the Minister to see that enough wagons are supplied for taking coal to various parts of the country from the coalfields. Foodgrains, coal, petroleum, cement and steel, all these commodities are queuing up and competing for movement by the railways. They are equally important and the Railways must gear themselves to carry these on time and in adequate quantities.

Nigeria, Iraq, Ghana, Philippines, Iran, Zaire and Mozambique are using Indian railway experts in their countries. Sir, it should be appreciated and our experts should go all over the world.

The Research Design and Standards Organisation of the Indian Railways is doing excellent work. The annual budget of the RDSO should be increased.

There was a proposal to set up another coach factory. I request the hon. Minister to have a coach factory in Coimbatore district since the district has got all the facilities and advantages for it.

Sir, in an appraisal of the progress\* of more than a dozen on-going railway development projects in the Southern States, gauge conversion has been given priority. Nearly 90 per cent of the cargo is moved on the broad gauge which constitutes hardly 50 per cent of the entire route kilometre of the South. Inordinate delay in movement of raw materials and finished products and heavy transport cost have hampered the industrial development in the South. I request the Minister to take immediate steps to see that the entire railway route in the southern States is converted into broad gauge, if not in Tamil Nadu itself. I understand that a cost and feasibility survey is being undertaken for introducing electric trains up to Bangalore and Erode. But it is surprising that Coimbatore, the industrial hub of the State, has not been included. Every effort must be made to speed up the work on the construction of the new terminal at Madras Central for which land has been acquired. This will go a long way in easing the traffic\* congestion at this strategic rail road.

Some reordering of priorities may be necessary in the Sixth Plan for railways in view of the overall financial constraints and the escalating fuel cost. Priority has to be given for renewal of tracks. The problem of track renewal is a formidable one. About 5000 kilometres of railway track needs primary renewal and this will cost Rs. 560 crores. If this is not done there may be multiple dislocations and accidents. Besides about Rs. 100 crores need to be set aside every year for routine track renewal. It will be

[Shri U. R. Krishnan]

necessary to tie up the railway expansion programme with growth in passenger and freight traffic. Freight traffic is expected to be of the order of 300 million tonnes in 1982-83. Non-suburban traffic is expected to increase at the rate of 3 per cent per annum and suburban traffic at the rate of 7 per cent per annum in the Sixth Plan.

Sir, there should be a clear understanding between the railway traffic and the road traffic. A committee should be set up to coordinate rail and road traffic comprising all the State Governments and private road operators.

The Mass Rapid Transit System should be introduced immediately in Madras. There was a demand for a long time for MRTS in Madras. Madras is one of the biggest metropolitan towns in India. It is regrettable to note that nothing is mentioned about MRTS in Madras. I understand that initially there was a committee set up to make a survey and the committee has even submitted a report. And the previous Government even volunteered to donate land value of Rs. 63 lakhs for construction of MRTS and the cost of construction is only Rs. 23 crores. I would request the Minister to see that MRTS is immediately introduced in Madras to ease the congestion of the traffic. I would request the Minister to give a categorical assurance in the House that the system would be introduced without delay.

Sir, Coimbatore is an industrial centre. Coimbatore should be made a divisional headquarters. In the North Coimbatore for railway level crossings an overbridge should be constructed immediately. At times one has to wait for more than half an hour to one hour for trains to pass. In these days of scarcity of petroleum products a large amount of petrol and diesel can be saved if overbridges or underbridges are constructed wherever possible at railway level crossings.

The fate of reservations made by passengers other than the stations at which they make the reservations, is not communicated to those passengers. This point should be given more consideration.

As far as Tamil Nadu is concerned, the Railway Budget presents a gloomy outlook. Many long-awaited transportation projects and expansion schemes continue to elude the State. City commuters harassed by travelling in jam-packed buses were hopeful of a green signal of the Mass Rapid Transit System. Trade circles and those interested in the development of the southern districts of Tamil Nadu look forward to the sanctioning of the Karur-Dindigul-Madurai-Tuticorin-Tirunelveli new broad-gauge line. Thaliyuthu-Tuticorin broad gauge line should be sanctioned. Provision of new lines will help movement of coal for cement production.

In general the present situation has naturally created apprehensions in the minds of the public about the future. As the economy grows, as it must inevitably, the demand for rail transport will rise. In the Indian Railways corporate plan covering 15 years' time span up to 1988-89 the following traffic projections have been made : 1978-79—232 million tonnes of revenue earning traffic; 1983-84—284 million tonnes of revenue earning traffic; 1988-89—347 million tonnes of revenue earning traffic. We have often seen that such projections have turned out to be highly inflated. Nonetheless, there is no doubt that the Railways will be called upon to carry much heavier volume of traffic than they are now equipped for...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI A. G. KULKARNI): Mr. Krishnan, you have to conclude now.

SHRI U. R. KRISHNAN: Only two lines more.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI A. G. KULKARNI): Your one minute consists hundreds of seconds, not just sixty seconds.

SHRI U. R. KRISHNAN: The main burden of this increased traffic will fall on the very routes which are now under pressure. With these words, I conclude.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI A. G. KULKARNI): Mr. Gopalsamy.

SHRI V. GOPALSAMY (Tamil Nadu): Mr. Vice-Chairman, . .

श्री शिव चन्द्र झा (बिहार) :  
उपसभाध्यक्ष महोदय, मेरा प्वाइंट आफ  
आर्डर है। मेरा यह कहना है कि सेविड  
राउंड में उधर के माननीय सदस्य बोल  
चुके हैं। नंदा जी बोले हैं, हरीदास जी  
बोल चुके हैं। अब इतने सदस्य बोल चुके  
हैं और सेविड राउंड शुरू हो चुका है तो  
फिर हमारा नम्बर आना चाहिए। मैं  
जानना चाहता हूँ कि हमारा नम्बर जो है  
वह क्यों नहीं आ रहा है? हमारा नम्बर  
भी आना चाहिए।

उपसभाध्यक्ष (श्री अरविन्द गणेश  
कुलकर्णी) : आपका ख्याल गलत है।  
सेविड राउंड अभी शुरू नहीं हुआ है।  
आप जो बोल रहे हैं वह बल का दिन जो  
है उसको भी मिला रहे हैं। आज जो  
बोले हैं हमारी फाटी के हरीदास जी वह  
फस्ट राउंड पर बोले हैं।

SHRI V. GOPALSAMY: Mr. Vice-Chairman, at the outset I wish to thank you for calling me to speak on this year's Railway Budget. On behalf of the DMK Party, in all fairness and sincerity, I want to make some observations on this Railway Budget tabled here for discussion.

Sir, first and foremost, I would like to congratulate the Railway Minister for giving exemption from the surcharge of freight traffic to commodities like salt, sugar, foodgrains, kerosene, edible and hydrogenated oils, chemical fertilisers, fire wood and charcoal which are related to some extent to the poor man. Exemption of foodgrains, pulses and chemical fertilisers from this surcharge will be welcomed by the agriculturists. It is a ray of hope for them that

the Railway Ministry has at last realised to some extent the miserable lot of the farmers who have been crying for relief. I would request the Railway Minister to include in this list items like vegetables, fruits and onions. Anyhow, I have to admit the fact that 5 to 20 per cent increase on passenger fares for different classes and 15 per cent surcharge on freight traffic, excluding the items exempted, will be a burden on the people, particularly belonging to the middle class and poor sections. Arguments are often advanced to justify increase in fares. How, otherwise, can we fill up the revenue gap? How are we to meet the railway expenditure? The argument is that the only way is to increase the fares. Is it really so? That is not correct. Then, what is the answer? The answer has been provided on pages 120 and 121 of the book INDIAN RAILWAYS supplied to us. Under the heading: "Social Costs" it is said:

"The phenomenon of carrying social burdens is not peculiar to Indian Railways alone. It is indeed a built-in feature of railway systems the world over. The increase in the cost of operation, staff maintenance and decline in production and competition from other modes of transport have brought financial difficulties to many railway systems of the world. In spite of these problems, rail services had to be operated in certain sections even when the service is not economically viable in its own right. In many of the foreign countries the gaps in revenues are made up by Governments in the form of revenue grants or subsidies. In most of the countries, the railways are now compensated for the losses they incur in consequence of their public service obligations such as operation of uneconomic services, complying with price restraint orders and carrying certain traffic at concessional rates, etc."

It goes on to say:

"Recognising the need to compensate the railway undertakings

[Shri V. Gopalsamy]

for such losses, for instance. in 1976, the West German Government subsidised their railways to the tune of DM 10.5 billion, the British £27.5 million and Dutch dollar 250 million. American (Conrail) dollars 3.3 billion. The subsidy expressed in terms of percentage of the total receipts comes to 63 per cent for Belgium, 61 for Luxembourg. 60 per cent for Italy, 50 per cent for West Germany, 30 per cent each for France, Denmark, Holland and Britain and 20 per cent for Ireland."

So, why don't you take a lesson from the foreign countries? Why should you burden the poor people and the middle-class people?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF): They are all developed countries and ours is a developing country.

SHRI V. GOPALSAMY: You say that ours is a developing country. Why can't you take a lesson from other developed countries? Only in the year 1924 the British separated the Budget, the Railway Budget, from the General Budget and you are following it. Now, this is a good suggestion. Your Book also has suggested that this is under consideration. But you are saying that this is a developing country and they are all developed countries.

Now, Sir, many of our national leaders, senior national leaders, emphasise the need for removing the regional imbalances. I am very sorry to state that the interests of Tamil Nadu have been neglected or they have been ignored. My friend was very correct in saying that because our long-awaited MRT System for Madras has not been given any place and there is no hope. Not even a word is mentioned in this Budget about this MRT System. Sir, when I spoke on the Railway Vote-on-Account last March, I stressed the need for this. I said that this was promised even before 1970. It was promised for Madras and also for Cal-

cutta. Calcutta has now got it. I have no grouse against that. But I am very happy that at least our Bengali brothers have got that MRT System now. But at the same time, the people in Tamil Nadu are very much disappointed. So, I hope that at least the Minister will look into it. I would request the Minister to start the preliminary and preparatory work and also continue the tenure of the office which is scheduled to be closed down by the 30th of this month.

SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF: The Finance Minister is there.

SHRI V. GOPALSAMY: That was why I expected that he would do something in this respect because he represents South Madras and that there would be a green signal in the Budget. But we are disappointed very much.

SHRI C. K. JAFFAR SHARIEF: Karur-Dindigul is there.

SHRI V. GOPALSAMY: I am coming to that. Sir, I am very sorry that the honourable Railway Minister, Mr. Tripathi, is not here now. He was not here last time also because last time he was hospitalised. We all wished him good health and now we are happy that he is O.K.

SHRI KALYAN ROY: Sir, all the railway lines ultimately lead to Varanasi.

SHRI V. GOPALSAMY: I would also like to say that the long-awaited electrification of the Arakonam-Jolarpet is still a day-dream. Regarding the conversion of MG into B.G. of the line Karur-Dindigul-Madurai-Tuticorin-Tirunelveli, this is a long-awaited project and it has been demanded for several decades and every Minister who comes here, who comes to occupy the chair in the Railway Minister, gives an assurance. But nothing materialises. Now they say that it will be considered. Why can't they include it in the current works? Sir, this is very important. Our Railway Minister, Mr. Kamla-

pati Tripathi, is not here at present. . But I hope that Mr. Jaffar Shanef will apprise him of the situation. Our honourable Railway Minister, Mr. Tripathi, is a pious man) is a religious man and he will be interested to know something about Rameshwaram. It is a sacred centre, pilgrim centre, for the Hindus and it is located in our State, where thousands of Indians come.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI A. G. KULKARNI): Mr. Gopalsamy, can I give you an advice? You started with a very sweet note, because both of you are political allies. So, if you put it in a sweet way he will listen and he will take you to Varanasi.

SHRI V. GOPALSAMY: Of course we are allies. But I will fail in my duty if I do not put forth our case. We are very much disappointed, Sir. Thousands of Tourists are coming to Rameswaram to have a darshan of the Lord there, where Lord Rama, is said to have rested. Although I do not believe in the Ramayana, it is believed that Lord Rama is said to have rested in Rameshwaram before he started his expedition to Sri Lanka to get the release of his beloved Sita.

They are coming there Rameswaram is linked with other parts of the country through Madurai Junction—the cultural capital of Tamil Nadu, the temple city which was once called the Athens of the East. It should be connected with the broad gauge.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI A. G. KULKARNI): That is why I am requesting you to ask to connect Varanasi with Rameswaram. That will be a better proposal. Then that train will be connected. ..  
(Interruptions).

SHRI V. GOPALSAMY: They are speaking of connecting Kashmir with Kanyakumari for emotional integration. Rameswaram is also important as Varanasi is important. I do not find fault with Varanasi...  
(Inter-ruptiova^

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI A. G. KULKARNI): Do you want the railway line or do you want only to argue?

SHRI V. GOPALSAMY: I want railway line, and broad gauge line, which is very much needed for the industrial development, because there are two cement factories, one at Talaiyuthu and the other at Tuluk-kappatti, two big cement factories, and there are so many textile mills and brick factories. For all these factories, wagon movement is very much vital. That is why I want broad gauge line in those places.

Then, Sir, I want to bring to the notice of the hon. Railway Minister some of the problems regarding Golden Rock Workshop labourers, an important railway complex functioning in Tamil Nadu. Previously, this workshop was meant to make repairs for the loco-engines. Subsequently, the operational sphere has been extended. Now, diesel engines also get repaired there. Construction of wagons is carried out. Spare parts for diesel engines are manufactured there. Diesel Coil Manufacturing, Diesel Cylinder plant work, etc. are carried out. In view of the workload there, about 2500 Khalasis should be appointed. For the past three years, the heavy burden of workload has been put on the labourers who are there already. Due to this heavy burden of work, many of the workers are subjected to serious diseases. They are always at the mercy of the hospital. I myself, when I visited the workshop, have seen a number of workers whose health has been shattered due to this. Their demand is that more 'khalasis' should be appointed. It will be interesting to note that last December the Railway Administration announced that 644 more 'khalasis' will be appointed. Applications were called for. Lakhs of applications are piled up idly in the office. Due to the callous attitude and corrupt activities of the present Addl. Chief Mechanical Engineer, even the scrutiny of applications has not been done so far. The worths are highly fed up with this and Trade

[Shri V. Gopalsamy] Unions, irrespective of their political affiliations, are agitating for two reasonable demands; (1) 2500 'Khalasis' should be appointed, and (2) preference should be given to the heirs of the workers who work in the work, shop in giving appointment. I hope this problem will be looked after by our hon. Railway Minister.

Sir, wagon construction work is done most efficiently with technical capability in Golden Rock. What is the reward for such an exemplary work? Instead of increasing the target for manufacture of wagons, the already fixed quota of 1100 has been reduced to 900 units. So my request is that at least the present quota of 1100 should be fixed this year.

The demand of workers for two days' leave per week, whether they work in office or workshop, is quite just and that should be considered sympathetically by the Railway Ministry.

[THE VICE-CHAIRMAN (SHRI Dinesh Goswami): in the Chair.]

Before I conclude, I would like to make a submission about a very serious matter that is disturbing the minds of the Tamilians in the southern part of our State. The Railway Ministry, it seems, has decided to include the Kanyakumari-Nagercoil-Tirunelveli section in Trivandrum Division instead of the Madurai Division. When I spoke in March on Vote on Account, I specifically warned that there will be public agitation over this issue if you do not change the decision.

Hon. Railway Minister has been kind enough to write a letter to me about this issue, which I raised on the floor of this House. I am very much disturbed to see the contents of the letter. I do not find fault with the Minister but the officials who were responsible for this decision, who were responsible to take this decision to suit their own ends have furnished false information to the Minister. I would request the hon. Minister to visualise this problem, not from a

bureaucratic angle but from the public angle. Sir, in this letter written by the hon. Minister it is stated that the decision to include Kanyakumari-Nagercoil-Tirunelveli section in the newly formed Trivandrum Division was taken to give relief to the heavily-worked Olavakkot and Madurai Divisions. In fact, it is not so. The decision to form a new Division with the headquarters at Trivandrum was taken due to political pressures from Kerala to the then Janata Government. I am not opposing the decision. Let them have a new Division with Trivandrum as the headquarters. But that attempt should not hamper our interests. After taking the decision, the Administration started hunting for the adequate kilo-metreage of railway lines. First of all, the Administration wanted to abolish the Olavakkot Division and to include the Kerala portion of that Division in the newly-named Trivandrum Division. But because of stiff opposition from Palghat area, this idea was dropped.

Then, Sir, the Administration planned to take the railway line between Cochin and Mangalore and include it in the Trivandrum Division. This idea was also forced to be dropped due to stiff opposition from Malabar people. Then the Administration turned its hunting eye on the Tirunelveli section, and decided to include this section with the Trivandrum Division. Does the Administration think that the people in the Tirunelveli section could be taken for a ride, could be hoodwinked? Not possible, Sir.

Sir, the second reason which is given in his letter says that if the said area is included in the Madurai Division, it could hamper the operational and administrative efficiency of the Railways and so it is not possible to include about 74 KMs of Broad-Gauge line of the said section in the purely Metre Gauge Madurai Division. Sir, this argument is also logically very weak. Sir, there are many divisions in the Indian Railways having both the Broad Gauge and the Metre Gauge railway lines. And the

present Olavakkot Division which is said to be purely a Broad Gauge Division is having 46 KMs of Metre-Gauge railway line. The Trichy Division which is said to be a Metre Gauge Division is having Broad Gauge lines from Trichy to Trichy, Fort. And also, the Mysore and Madras Divisions are having both the Metre Gauge and Broad Gauge railway lines. If we look at the Indian Railway map, we can see the inter-locked network of the Broad Gauge and the Metre Gauge lines throughout every division. Then do they say that these Divisions are not working properly and lacking operational and administrative efficiency? And I also want to know whether the Madurai Division is going to remain permanently a Metre Gauge Division. Are they not going to convert the lines? Then what about the assurances given by the Minister? Just now, our hon. Minister, Mr. Jaffar Sharief said that Karur-Dindigal line will be considered. Then you say that this is going to be a Metre Gauge division, and that is why we cannot include the Broad Gauge line with the Metre Gauge Division. So, Sir, these replies given by the bureaucrats, given by the officers are not at all very good. So, why does the Railway Administration want to go against the wishes of the people of that particular area? They are very much disturbed, not only the workers but also the people. Now the workers have started a demonstration. They have started indefinite relay-hunger strikes in our area. And I am having a pamphlet with me. It has started on the 16th of this month. The workers are now demonstrating. You cannot underestimate the demonstration. The people of that area are with the demonstrators; they are with the workers. Then the people will come to the streets and they will demonstrate. Then the demonstration will become an agitation. Then the agitation will become a struggle. Then you will come, you will send people. So, sir, prevention is better than cure. The sooner you change the decision, the better it is. With all fairness, I would like to request the hon. Minister, Mr.

Jaffar Sharief, to have consultations with Shri Kamalapati Tripathi also, and reconsider this issue. And I hope the Tirunelveli Section will be annexed to the Madurai Division.

With these words, Sir, I conclude.

**उपसभाध्यक्ष (श्री विनेश गोस्वामी) :**

यादव जी, आप आज बोलेंगे या सोमवार को बोलेंगे ?

**श्री रामानन्द यादव (बिहार) :**

सोमवार को बोलेंगे । लेकिन मेरा स्थान तो सुरक्षित रहेगा ?

**उपसभाध्यक्ष (श्री विनेश गोस्वामी) :**

सुरक्षित रहेगा । आपका स्थान कौन लेगा । श्री शिव चन्द्र झा ।

**श्री शिव चन्द्र झा :** श्रीमन्, आपको कोई नहीं मिला बोलने वाला तो आप ने हम को बुला दिया । बिल्कुल सिस्टम ही बिगाड़ दिया है । हरि दास जी बोल गए । एक घन्टा पहले मैंने आप को पूछा था, तब आपने कहा था कि तीन-चार के बाद आप का नम्बर आयेगा । कितने लोग बोल गये, नम्बर ही नहीं आया । तराके से चलाइए । इस में गड़बड़ करने में क्या फायदा ।

**उपसभाध्यक्ष महोदय,** एक बात आप हमें बता दीजिए कि हमारा कितना समय है, मैं बिल्कुल घड़ी देख कर बोलूंगा ।

**उपसभाध्यक्ष (श्री विनेश गोस्वामी) :**

आप की पार्टी के 36 मिनट हैं । उस में से 20 मिनट बाकी हैं, उस में श्री काकती को भी बोलना है, आप 12-13 मिनट में खतम कर दीजिए ।

**श्री शिव चन्द्र झा :** बिल्कुल घड़ी देख कर मैं बोल रहा हूँ ।

**उपसभाध्यक्ष महोदय,** यह जो रेल का महकमा है इस से आम जनता का बड़ा सम्बन्ध है, रोजाना का सम्बन्ध है ।

[श्री शिव चन्द्र झा]

इस सहकमे में यदि नीति के सम्बन्ध में थोड़ी भी गलती हो जाती है, गलत कदम उठाया जाता है तो बड़े पैमाने पर आम जनता को नुकसान होता है। यदि अच्छा कदम थोड़ा भी उठाया जाता है तो बड़े पैमाने पर फायदा भी होता है। इस बजट में यदि खोज कर क कुछ अच्छे दावे निकाले भी जाएंगे तो एक कदम ऐसा उठाया गया है कि उन में बजट का सारा रूप ही बिगाड़ दिया है और वह यह है कि सेकिन्ड क्लास के यात्रियों का भाड़ा मेल, एक्सप्रेस या आडिनरी का 10-12 परसेंट बढ़ा दिया गया है। इस कदम में सारा रूप ही बिगाड़ दिया है। मेरा कहना है कि अभी कुछ नहीं बिगाड़ा है; जब आप जवाब दें तब सोच कर इस भाड़े को हटा दें। सेकिन्ड क्लास का भाड़ा नहीं बढ़ना चाहिए, चाहे मेल हो या आडिनरी। यह बिल्कुल आम जनता पर बोझ है। आप कहेंगे कि पैसा कहाँ से आयेगा। आप ने भाड़े बढ़ा कर जो 38 करोड़ का घाटा था उस को 42.71 करोड़ सरप्लस बनाया है। इस भाड़े को आप हटा दीजिए। आप ठीक से सोचेंगे तो दूसरे रास्ते निकल आयेंगे जिससे पैसा भी आ जायेगा और आम जनता को राहत भी हो जायेगी। यह बड़ा दुर्भाग्य है कि पंडित कमलापति त्रिपाठी की जिम्मेदारी हो जाती है भाड़ा बढ़ाने की। 74-75 में शायद यही रेल मंत्री थे जब भाड़ा बढ़ाया गया था और फिर आज रेल मंत्री हैं। विधि का विधान कह सकते हैं कि इन्हीं की जिम्मेदारी होती है या कि दुर्भाग्य उन्हीं का होता है कि वे भाड़ा बढ़ाने लगते हैं। जनता सरकार के वक्त भाड़ा नहीं बढ़ा था, सिर्फ 79 की अप्रैल में सर्ववा ट्रेंस को ले कर कुछ हुआ था। यह कांग्रेसी सरकार की देन है—पाँच साल पहले भी किया था और आज फिर आम जनता पर बोझ आया है।

आप ने कहा कि हम ने बहुत सुविधाएँ दी हैं। यह बात ठीक नहीं है। एक मामूली उदाहरण मैं देता हूँ। आप ने कहा कि जो सूखे इलाके हैं वहाँ पानी पहुंचाने के लिए हम ने बड़े-बड़े कदम उठाए हैं, बैगन से पानी ले गए हैं। जो ट्रेन में मुसाफिर होते हैं उन को ठीक पानी पिलाने की व्यवस्था आप नहीं कर पाये। आप कहते हैं कि पानी पौंडे हैं, लेकिन वे हैं कितने? एक आदमी जहाँ पानी पिलाता है वहाँ इतनी भीड़ होती है कि लोग उसे छोड़ कर ट्रेन पर वापस चले आते हैं। पानी पिलाने की व्यवस्था आप को और बढ़ानी होगी। बच्चे लोग दस पैसे में पानी का गिलास बेचते हैं। सुराही का पानी हम लोग भी खरीद कर ले लेते हैं। आप कह सकते हैं कि यह गलत है, लेकिन प्यास लग रही है तो सुराही का पानी हम लोग पी लेते हैं। आप की यह व्यवस्था अच्छी नहीं है।

मैंने आप की सारी बजट स्पीच को खोजा है, लेकिन लेट-रनिंग के बारे में कुछ नहीं देख रहा हूँ। गाड़ियाँ क्यों लेट जा रही हैं? मैं समझ सकता हूँ अगर आशाम मेल या तिनसुखिया मेल लेट हो जाती हैं क्यों कि वहाँ की परिस्थिति दूसरी है और गाड़ी लेट भी हो सकती है। यह मैं मान सकता हूँ, लेकिन समस्तीपुर से जयनगर में तो यह परिस्थिति नहीं है, वहाँ गाड़ियाँ क्यों देर से जा रही हैं। मेरे पास आज का इन्डियन नेशन है जिस में लिखा है कि नार्थ एन० ई० आर० में तमाम गाड़ियाँ लेट हो जाती हैं। और वही हालत दूसरी जगह भी है और इस को आप सारे देश के पैमाने पर ठीक कर सकते हैं। इस में ज्यादा खर्च नहीं होगा।

दूसरी और बड़ी बातें हैं। आप एग्जीमेंट करते हैं ईराक और जार्डन से। वहाँ आप रेल लाइनें बिछा रहे हैं, लेकिन नेपाल से आप क्यों नहीं बात करते। नेपाल हमारा



पड़ोसी देश है। वहाँ रेल लाइन की जरूरत है। यदि वहाँ की सरकार आगे नहीं बढ़ती तो आप ही आगे बढ़ जायें और अगर आप रक्सौल से काठमांडू तक रेल लाइन ले जाते हैं तो उससे नेपाल का भी फायदा होगा और भारत का भी फायदा होगा। माल के आने जाने में सुविधा होगी और व्यापार बढ़ेगा तो इसलिए इस बात पर आप गौर करें। जब आप ईराक और जार्डन में रेल लाइन बिछाने जा रहे हैं तो यह काम आप नेपाल में क्यों नहीं करते।

रेल के संगठन को ठीक करने के लिए आप कदम उठा रहे हैं। आप इस के लिए डिब्रीजिंग को स्प्लिट कर रहे हैं और नए रेलवे के डिब्रीजिंग बना रहे हैं। इसके लिए आप का तर्क ठीक ही होगा लेकिन उसके लिए एक तर्क यह भी है कि अभी जितने डिब्रीजिंग आप के यहाँ हैं उनमें कन्सेंट्रेशन आफ पावर हो गया है और वहाँ के अफसरों में स्नाबरी आ गयी है, उन में इन्फो-शियेंसी आ गयी है और उनमें इन्विल्ड डामिनेशन की भावना आ गयी है और सारे देश में अगर सब से बड़ा हुआ डिब्रीजिंग कोई है तो वह समस्तीपुर डिब्रीजिंग है। वह डेन आफ इन्फोशियेंसी है, वह डेन आफ करप्शन है और वह डेन आफ स्नाबरी है। आप मने हो नए भोपाल और बंगलौर डिब्रीजिंग बनायें लेकिन उसके साथ ही आप समस्तीपुर डिब्रीजिंग को भी स्प्लिट करें और मयूबनी में एक नया डिब्रीजिंग बनायें। वह हिन्दुस्तान और नेपाल के बार्डर पर है और उसमें सहरसा, सीतामढ़ी और चम्पारन जिलों को आप ले सकते हैं। इन सब को मिला कर आप एक डिब्रीजिंग मज में बना सकते हैं। इस का फायदा यह होगा कि जो कन्सेंट्रेशन आफ करप्शन समस्तीपुर में है वह टूटेगा और ज्यादा फीजेगा नहीं और कम से कम काम चुस्ती से होगा। तो मयूबनी में आप एक डिब्रीजिंग बनायें और रंडित कमलापति जी यहाँ नहीं हैं लेकिन उनकी चिट्ठी मेरे सामने है। वह एक भोगडिया स्टेशन है। वहाँ पर

लोगों को किस तरह से परेशान किया जाता है। इसका एक उदाहरण मैं देना चाहता हूँ। वहाँ एक रेलवे वेंडर है वह एक सोशल वर्कर है और राष्ट्रीय आंदोलन से लेकर भूदान आंदोलन तक में उसने भाग लिया है। आज वह वहाँ पर वेंडिंग का काम करता है। उससे पैसा मांगा गया। उसके न देने पर आई ओ डब्ल्यू मयूबनी ने उसे इन्कोचमेंट के लिए नोटिस दिया है। मेरे भी आंख हैं और आप के भी आंख हैं। मैं रंडित जी को इन्वाइट करता हूँ कि वे खुद चले और भोगडिया स्टेशन पर देख कर उस मामले को निपटा दें और उस का निर्णय कर दें। यदि उस का दोष है तो वह इन्कोचमेंट हटा देगा। आप की जमीन में कोई इन्कोचमेंट है तो एक सैंकड में वह अपना सामान वहाँ से हटा लेगा। लेकिन ऐसी कोई बात नहीं है। उस से पैसा मांगा गया, उसने नहीं दिया इस लिए यह सब हुआ है। मैं पार्लियामेंट में उसके लिए एक सवाल भी किया था और 16 तारीख को उसका जवाब आया है : Investigation into the complaint referred to, revealed that the complaint had no substance. मैं आप से पूछना चाहता हूँ कि किस अफसर ने इसकी जांच की और वहाँ मौके पर जाकर किस की गवाही ली गयी। यहीं बैठ कर लिखा गया कि कोई इसमें सबाटेंस नहीं है और वह कागज आपको भेज दिया गया और आपने वह कागज पढ़े भेज दिया। तो यह स्नाबरी है। यह आफिशियलिडम है और आप उसके शिकार होते हैं और आप के पास कोई रास्ता नहीं है, कोई तरीका नहीं है। आप हकीकत में हैं क्या? कुछ नहीं है। तो जितनी स्नाबरी और इन्फोशियेंसी समस्तीपुर डिब्रीजिंग में है उसको तोड़ने के लिए आप उसको स्प्लिट करें और जहाँ तक उस घूरन मंडल का मामला है उसकी आप खुद जांच करें। एक बदमाशों की पलटन समस्तीपुर में है। मैं इस वक्त उसकी तफसील में नहीं जाना चाहता, लेकिन जो बात मैं यहाँ उठाता हूँ दिल्ली में उसको

### श्री शिव चन्द झा

सेवोटाज किया जाता है। वहाँ मधुबनी सावरी और वंडाल के बीच में एक हॉल्ट स्टेशन बनाने की बात थी। श्री रामभुगत सिंह के इनीशियेटिव पर वहाँ एक हॉल्ट बना था। मधुबनी बन्डौल की हालत के बारे में मैंने आपको बताया कि वहाँ सेवोटाज कर रहे हैं। रेलगाड़ी वहाँ बहुत जरूरी है लेकिन उसको आप अभी तक नहीं कर रहे हैं। उस लाइन पर फ्लैग स्टेशन बन गया है लेकिन फ्लैग स्टेशन में डबल लाइन होनी चाहिए, पर अभी तक वहाँ भी काम नहीं हो रहा है।

लहना रोड उसी लाइन पर है। उसका नाम बदलकर विश्वेश्वर धाम किया जाए, यह मांग बहुत पुरानी है। रेलवे बोर्ड जिस तरह से इवाइंट ऐलिफेंट है उसी तरह से समस्तीपुर में जितने इवाइंट ऐलिफेंट हैं, सब सड़े हुए हैं, उनको आप वहाँ से हटा दें। इसी प्रकार भूज मंडल की कहानी की आप जांच करें।

श्रीमन्, कुछ नई रेलवे लाइनें आप बना रहे हैं, उसके लिए मुझे खुशी है। सकड़िया हसनपुर लाइन आपने सैंक्शन किया है। इसको आप जल्दी पूरा करवाइए। इसी तरह से दरभंगा जयनगर की बड़ी लाइन बनाने के लिए सर्वे कर रहे हैं। पिछली दफा मैंने आपको इसके लिए धन्यवाद दिया और इस बार फिर धन्यवाद देता हूँ। आप समस्तीपुर जयनगर के लिए एक टाइम-ब्राउंड प्रोग्राम बना लें और इस साल के आखीर तक इसको पूरा करने के लिए आप कदम उठाएँ तो उस इलाके का बड़ा उद्धार हो जाएगा। रेल मंत्री जी अगर आप यह काम कर देंगे तो जैसे ललित बाबू उस इलाके में अमर हैं उसी तरह से आप अमर हो जायेंगे।

श्रीमन्, कुछ ऐसी लाइनें हैं देश में, जिनका मैं जिक्र करना चाहता हूँ। भुज से खावड़ा की लाइन है, उसकी क्या हालत है। गोवा में कोंकण रेलवे लाइन की बात है।

रामेश्वर की बात उठी है। कन्याकुमारी से रामेश्वरम् तक रेलवे लाइन नहीं जा सकती है, यह नई लाइन है जिसके बारे में आपको सोचना चाहिए।

समस्तीपुर से मधुबनी एक गाड़ी है जो 10 से 11 बजे दिन में चले। वहाँ दिन में कोई गाड़ी नहीं है। कई बार मैंने लिखा है कि दो गाड़ियाँ निर्मली और जयनगर को जाती हैं। जयनगर को 11 बजे खुलवा दें तो दो घाई बजे निर्मली में 5 गाड़ियाँ हैं। मैं चाहता हूँ कि यह काम पूरा हो, यह जनता की मांग है।

इसी तरह से मुजफ्फरपुर से दिल्ली को जयन्ती जनता एक्सप्रेस के बारे में कई बार लिखा है। इसका रिजर्वेशन आप करें, इसके बारे में भाँग है। इसका टाइमिंग ठीक नहीं है। (Time bell rings)

भोगडिया स्टेशन को रिनोवेट करें, उसको ठीक से बनवाईये। श्रीमन्, एक दो बातें कहकर मैं समाप्त करता हूँ। जहाँ तक रिजर्वेशन की बात है रेलवे रिजर्वेशन के लिए आपने यहाँ सरकारी दफ्तर बना लिया है, हमारे आदमी आते हैं और यहाँ से रिजर्वेशन करा लेते हैं लेकिन अगर वह नहीं गये तो रिफंड के लिए यहाँ कोई व्यवस्था नहीं है और उनको दिल्ली या नई दिल्ली स्टेशन जाना पड़ता है। क्या इसके लिए इलेक्ट्रॉनिक मशीन लगानी पड़ेगी? रिजर्वेशन यहाँ करते हैं तो रिफंड भी यहीं से करिए। कार्यकर्त्ताओं को आपने सुविधा दी है तो रिफंड की व्यवस्था भी यहीं से करिए।

श्रीमन्, असम मेल में दिल्ली से मुजफ्फरपुर की बोगी है लेकिन उसमें कंडक्टर नहीं रहता है। यह बहुत खतरनाक बात हो जाती है। इसीलिए जब उसमें फस्ट क्लास रखते हैं तो कंडक्टर क्यों नहीं रखते। दिल्ली मुजफ्फरपुर बोगी में कंडक्टर रहना चाहिए मैं ग्राम तौर से उस पर चलता हूँ, आप कृपया

इसका प्रबन्ध करें। मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि कंडल और मधुवनी के बीच हाल्ट की जरूरत है। यह जनता की मांग है। दूसरी बात यह कहना चाहता हूँ कि मधुवनी रेलवे स्टेशन पर पानी की बहुत कमी है। मैं वहाँ रिटायरिंग रूम में गया था तो मुझे पानी की बहुत दिक्कत महसूस हुई थी। मैं राज-नगर का रहने वाला हूँ तो वहाँ जिस प्रकार से पानी की व्यवस्था है उसी प्रकार से यहां भी कर दो जाए नहीं तो इलैक्ट्रिसिटी से जो ट्यूबवैल चलते हैं उसके जरिए पानी पहुंचाने का काम कर दीजिए। अगर आप वहां एक टंकी बना देते हैं और ट्यूबवैल से पानी पहुंच जाता है तो उससे सारा दिन का काम चल सकता है। मैं समझता हूँ इसमें ज्यादा खर्च भी नहीं होगा। ये सब प्वाइंट हैं जो आपके सामने रखना चाहता हूँ। मोटे तौर पर जो एक कदम भाड़े का उठाया है उससे सारा एब आपका बिगड़ जाता है, जन-विरोधी हो जाता है और इसको यदि आप हटा लेते हैं तो हटाने के बाद सारा बजट सो-मो हो जाता है, काम चलाऊ हो जाता है। लेकिन जो प्वाइंट मैंने रखे हैं उनकी तरफ आपको जरूर ध्यान देना है क्योंकि जो आपके अफसरों की पलटन है वह आपको चापट कर देगी, गाड़ियों को डीरेल कर देगी। इतना ही कह कर मैं समाप्त करता हूँ।

**उत्तमाध्यक्ष (श्री दिनेश गोस्वामी):**  
श्री प्रजित कुमार शर्मा।

**श्री कलराज मिश्र (उत्तर प्रदेश) :** मुझे नहीं बुलाया।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH GOSWAMI): I have not called any one from the 'others' so far. I think I should do some justice to them also.

SHRI AJIT KUMAR SHARMA (Assam): Mr. Vice-Chairman, Sir, before I start, may I know what is the time for me?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH GOSWAMI): You continue next day also.

SHRI AJIT KUMAR SHARMA; Mr. Vice-Chairman, Sir, when in March last the Railway Minister presented the Vote on Account, in his speech he promised that he would place before the House a more comprehensive perspective plan of development of railways in India. And we all expected that the present Budget would give, and in his speech we would find, the perspective in which the present Government is moving, not only to maintain the present railway system but also to develop it in the desired line. But it is unfortunate that we do not find that perspective even today. In his present Budget the hon. Railway Minister has stated only one very clear thing that the Railway Ministry seeks to be a model employer. But I wish the Railway Ministry tried to be a model servant of the nation rather than model employer. There is a basic difference between the two attitudes. The attitude of an employer is more feudalistic, capitalistic and it cannot think of the backward people or the backward areas and regions. So, I hope the hon. Minister who is religious minded and respected Member of the Parliament would be trying to set the Railway Ministry in such a way that it can turn to be a very model servant of the nation.

Now, Sir, in the last March the hon. Railway Minister also referred to two particular reports, one, the National Transport Policy Committee's report and the other relating to the Tariff Inquiry Committee's report. The reports of these two Committees were not available at that time and he told us that after considering these two reports necessary steps would be taken by the Railway Ministry for the purpose of development of railways in this country. Now, Sir, I would like to refer to one part of the report of the National Transport Committee. The Committee has reminded us that the railway system in India has

[Shri A jit Kumar Sharma]

remained very static for a very long time. Let me tell the House in the words of the Committee itself. The Committee says: 5 P.M.

"In our view the Indian railway network has remained static since Independence and for a country of our size, with its population, vast potential and anticipated growth of traffic, its expansion is essential. New growth centres can be established and congestion removed from existing metropolitan cities and other growing cities only through a judicious expansion of the railway network. From our point of view; in the next two decades, the railway network will have to be expanded by at least 5000 kilometres involving a capital outlay of Rs. 1250 crores at constant prices".

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH GOSWAMI): Mr. Sharma, you can continue tomorrow. Now the Deputy Minister of Finance will lay some notifications on the Table of the House.

**PAPERS LAID ON THE TABLE-  
Contd.**

**Notifications of the Ministry of Finance  
(Department of Revenue) and related  
Papers**

THE DEPUTY MINISTER IN THE

MINISTRY OF FINANCE (SHRI MAGANBHAI BAROT): Sir, with your permission. I beg to lay on the Table:

(i) A copy each (in English and Hindi) of the Ministry of Finance (Department of Revenue) Notifications Nos. 69/80-CE to 113/80-CE dated the 19th June, 1980, together with an explanatory memorandum on the Notifications. [Placed in Library. See No. LT-926/80].

(ii) A copy each (in English and Hindi) of the Ministry of Finance (Department of Revenue) Notifications Nos. 110.F. No. Bud. (Cus)/80 to 122 F. No. Bud. (Cus.)/80 dated the 19th June, 1980 under section 159 of the Customs Act, 1962 [Placed in Library. See No. LT-927/80].

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

The House then adjourned at two minutes past five of the clock till eleven of the clock on Friday, the 20th June, 1980.