

nt>

Title: Moved the motion regarding consideration of Status Paper on Railways; Railway Budget-General discussion and Demands for Excess Grants-Railways. (Not Concluded)

16.45 hrs

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI NITISH KUMAR): I beg to move:

"That the Status Paper on Railways: some issues and options laid on the Table of the House, be taken into consideration."

MR. CHAIRMAN: Does the Minister want to make a preliminary speech?

SHRI NITISH KUMAR: I have already spoken.

MR. CHAIRMAN: Motions moved:

"That the Status Paper on Railways: some issues and options laid on the Table of the House, be taken into consideration."

"That the respective excess sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper, be granted to the President of India out of the Consolidated Fund of India to make good the excess on the respective grants during the year ended the 31st day of March, 1996 in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof against Demands Nos. 8, 12, 13 and 14."

* Moved with the recommendation of the President.

">SHRI P. UPENDRA (VIJAYAWADA): Mr. Chairman Sir, I am happy to participate in the debate on the Railway Budget for 1998-99. Having spent almost a quarter century in the Railways and having been associated with the Railway Committees for long, I can say it is a privilege to say a few words on this Budget and I am grateful to my party for giving me this opportunity to initiate the debate on the Railway Budget.

Shri Nitish Kumar has been a good friend of mine. We had been together on the Railway Convention Committee for long. I presume that he has learnt so many things about the Railways even before he became the Minister and also after he became the Minister. I expected a better Budget from him. To sum up, this is a Budget without a direction, what we call a pedestrian Budget. It is a futile exercise in figures and platitudes. There are no policy formulations, no look into the future. Nor does it have any long-term view of the Railways.

In the Railways there is a freak accident sometimes, what is called "train parting". It so happens that the couplings are broken, the engine goes somewhere, the brakevan is left behind and the wagons and coaches stride in the middle. That is called a train parting. This Budget also is like that and I do not want to hurt the Minister by saying that the Budget is without a head or a tail.

Every Budget has a thrust and a theme. It is not mere playing with the figures. But I do not know what the Minister will claim as the thrust of his Budget. It skips some basic problems that are being faced by the Railways and highlights many trivialities. I am not against the concessions that he has announced. Trivialities like medical facilities for the shoe-shine boys on the platforms or a five per cent more concession to senior citizens or a tourist train with a vintage engine, Fairy Queen maybe are all novelties, maybe they will benefit certain sections of the people. But is it all a Budget should contain, paragraphs and paragraphs on all these things?

Of course, as in every other Budget, the hon. Minister has listed out a number of surveys. There is a parlance in the Railways. When many hon. Members of Parliament go and pester the Minister for new lines, if there is a

well and if it concerns the Minister's own area, it is said, 'where there is a will, there is a railway and where there is no will, there is a survey'. Thus, surveys are ordered. The surveys will go on for two or three years and by that time the concerned hon. Member will forget it or he would not be there. Again, another hon. Member may raise the same issue. Then, he will be told, 'It is an outdated survey; order a re-appraisal of the survey'. This has been going on hoodwinking hon. Members, hoodwinking Parliament and hoodwinking the public.

There is the usual extension of a train here, introduction of a train there, granting a halt here and a halt there. These just meet certain demands of hon. Members and the public. A Budget should have a long-term view about the Railways' responsibilities in the years to come. This is not a real Railway Budget as this has not done that.

The hon. Minister has increased passenger fares. The same argument which every Minister of Railways advances has been given: 'It does not throw any burden on the common man, as short-distance passengers are excluded. We have burdened only the long-distance passengers and the upper-class passengers. Today, even long-distance passengers are middle-class people who have to bear this burden. Any addition in the fare is a burden. The people who travel long-distance by upper-class are not necessarily rich people. Very rich people travel by air. Those who travel on business or on other people's expense also travel by air. Those who pay from their pockets generally travel by train. Therefore, this is an additional burden. Even here, there is no policy.

I can understand increase in fares if it is justified by saying, 'We have to meet certain costs; the cost of travel and the input costs have increased and therefore we are forced to raise these resources'. This also is not there. This Rs.450 crore is being raised just to fill up the gap in the internal resource mobilisation. As the Planning Commission has said that the Railways have to meet Rs.450 crore more from internal resources, they have raised the fares. Is this the rationale for a Budget? It does not sound rational at all. What would have happened if the retirement age was not increased to 60 years? They would have had to provide Rs.4,000 crore to the Pension Fund instead of Rs.2218 crore. Would they have increased the fares then to bridge the gap? This completely is an ad hoc approach to budgeting. I am very sorry that this Budget lacks thrust. The hon. Minister has completely skipped the main problems facing the Railways. There is no mention about them.

Of course, there is the paper that they have circulated and which we have been asked to discuss: 'Status paper on Indian Railways: some issues and options'. I must complement the hon. Minister for this booklet. It is really a well-drafted self-analysis of the Railways and for the first time there are no excuses. This booklet identifies the real problems. It is like a doctor's report on the Railways with all the X-rays, blood test reports, etc. It also gives the diagnosis and prescribes remedies. But there is no mention in the hon. Minister's speech on what he is going to do about the remedies suggested in this paper. He should have touched upon at least some of the main issues concerning the Railways which are mentioned in his own document.

One of the main issues is balancing the public utility role of the Railways with that of the commercial functions, a long-debated subject. Then, the second is the mismatch between the economic growth and the rail-infrastructure development.

Thirdly, no compensation is given for the Railways for the social obligations which they are bearing. Then, there is a growing competition with the roadways. The share of the Railways in the traffic is declining. Most of the traffic is going to the roadways. It does not speak of the growing expectations of the rail users for better service in the face of resource crunch. Fares are being raised, but where is the commensurate increase in the facilities for the passengers?

Modernisation and renewals are being neglected. In my view, these are the few main issues which are plaguing the Railways for which there are no answers in the Budget. He has not even indicated as to what his approach would be or as to what he proposes to do in this respect. There are no answers for these questions. He has only tinkered with fares and parcel rates and has provided a few sops here and there.

Earlier, Ministers used to have a plan and an aim. For example, Shri Jaffer Sharief, had an aim of gauge conversion. He had a plan to convert all the meter gauge lines into broad gauge lines. Many of us differed with that policy, but he had a policy. He pursued it and completed a number of them. Then, Shri Ram Vilas Paswan had a fad for new zones and new divisions. I do not want to comment on that. But he too had a policy and aim.

Now, the hon. Minister has not mentioned anything about any of these two schemes which his predecessors pursued. For gauge conversion, last year Rs.1100 crore was provided, whereas this year the hon. Minister has scaled it down to Rs.803 crore. That means he does not give any importance to the gauge conversion scheme which one of his predecessors pursued. Likewise, there is no mention about the new zones. I am not in favour of creating new zones. So, to that extent, I am personally happy. But he has conveniently omitted it. He did not mention whether he would pursue it or not. Does he want to leave it to our imagination?

I would like to draw your attention to balancing public utility role with the commercial functions. Ministry of Railways repeatedly say, 'We are not allowed to function as a commercial organisation'. They cannot do that. There is no point in repeatedly bringing this to the notice of Parliament and public. Railways are also a public utility concern. They have social obligations. They are getting a number of concessions from the public exchequer, like land etc. They cannot say that they are not given the freedom to decide the fare as they like. They have to continue to play the role of a public utility concern. Of course, they have a case. They have to bear Rs.1800 crore as social obligation towards passenger traffic, suburban traffic, uneconomic lines and carrying commodities at concessional rates. In some of the foreign countries, like Swiss Federal Railways, French National Railways and German Railways, Railways get compensation. They get compensation to the extent of 30-35 per cent for the social obligation which they bear. On the point that the Railways should be compensated to a certain extent for the social obligation which they bear, we would like to back the Railways. The entire burden cannot be left to the Railways and say, 'Balance your Budget without raising fares and freights rates.'

Sixty per cent of the Railways' traffic is suburban. Now, we are encouraging satellite towns. We are asking the people not to add to the congestion in metropolitan and big cities. We are encouraging the people to live in suburbs. So, when it comes to the suburban traffic, you cannot leave it to the Railways to bear the burden. It is the joint responsibility of the Railways, the State Governments and the industries located in that area. It is because they are also benefited.

17.00 hrs.

If People have to stay in the metropolitan cities; they have to pay higher house rents, etc. Otherwise, they will be in trouble. So, the local municipal bodies, the road transport corporations, etc., will have to jointly bear this responsibility. In fact, there was a suggestion that there should be a corpus fund for the suburban travel from which these concessions and subsidies can be given to the suburban passengers. To that extent, a new thinking has to be given as far as suburban travel is concerned. In fact, there can be a separate corporation for this and it need not be merged with the railway services.

The second question is about competition with the roadways. It is a very serious problem. Railways are just patting their back, saying that they had moved 20 million tonnes more than last year and that they are going to move so much more in future. But what is the real position? India was a rail-dominated economy in the 1950s; but today it has become, a road-dominated economy. Railways are not able to handle that much traffic which they are supposed to handle. For example, in 1950-51, they were carrying 89 per cent of the freight traffic and the roadways were carrying only 11 per cent. But today, the railways take only 40 per cent of it and 60 per cent goes to the roadways. Similarly, the railways used to carry 80 per cent of the passenger traffic in 1950-51 and only 20 per cent was carried by the roadways. Today the position is the reverse, that is the railways carry only 20 per cent and the roadways carry 80 per cent.

The National Transport Policy Committee, 1986 had determined some intra-model mix in respect of traffic to be handled by the railways and the roadways. They had suggested certain parameters about traffic. They said that short distance traffic - both passenger and freight - should be left to the roadways so that they are developed and the railways should not bother about short distance traffic. But what is happening?

Today, the railways are giving concessions for short distance travel. Is it in consonance with the recommendations of the Transport Policy Committee? On the one side, they say that short distance travel should be discouraged and the railways should shelve the short distance traffic which should be left to the roadways and, on the other side, they are giving concessions only to short distance traffic, thereby asking the passengers to travel more and more on the railways. This is quite contrary to the recommendations made by that Committee.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS, MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PLANNING AND PROGRAMME IMPLEMENTATION (SHRI RAM NAIK): What do you want to say?

SHRI P. UPENDRA : I will come to that. Now, I am only analysing the problems.

The railways are six times energy efficient than that of the roadways and the rail construction cost is also six times lower than that of the road traffic. Therefore, if the freight traffic is reversed as 60 : 40, then savings on diesel alone will be worth about Rs.5,300 crore. That much diesel can be saved if this traffic is again brought back to the railways. Therefore, a new Transport Policy Committee has to be appointed to review the whole transport structure in this country today and to see what is happening in the railways, roadways and in the ports, etc. Another study is required for this purpose and a new committee has to be appointed.

The third point which I have mentioned is the mismatch between traffic and development. That is hurting the railways and the economy also. For example, in 1950-51, the railways moved about 56,176 million passengers and it has increased to about 2,65,800 million passengers in 1996-97, which is five times more than what it was during 1950-51. Similarly, during 1950-51, the freight traffic was about 37,565 million tonnes and it has now gone up to 2,77,567 million tonnes which is seven times more than what it was.

By the end of the Ninth Plan, it is going to increase further. The passenger traffic is going to increase up to 399.4 billion by the end of the Ninth Plan and the freight traffic is going to increase to nearly 523 million tonnes. How will the railways handle this?

Is our expansion commensurate with growth and traffic? No. If you take the route kilometres in 1950-51, that is, the First Plan, you had 53,556 kilometres as the figure and in 46 years, you have increased it to 62,729 kilometres. It is just an addition of 9133 kilometres since the First Plan. It is less than 200 route kilometres per year. Whereas your passenger traffic has increased five times and freight traffic has increased seven times but the route kilometres have increased just by seven teen percent. You cannot carry on like this.

What about the position of coaches? You had 13,109 coaches at that time. You have 30,000 coaches now. Today, according to your own estimation, you are short of 2728 coaches. You do not have enough coaches and you are running the old and dilapidated coaches without replacement. They are in a bad condition and worse is the case about wagons. You are short of coaches and wagons. In 1950-51, you had two lakh wagons. It is now 2,72,000 in terms of units. It is less than what was there in 1960-61. They had over three lakh wagons there and it had come down again. But the traffic is increasing by leaps and bounds. Your infrastructure is not developing and your rolling stock is not increasing but your traffic is increasing. Till 1996-97, only 54 kilometres of new line was opened and the conversion was done only on 1364 kilometres. This is the rate of expansion. How can you meet your target by the end of the Ninth Plan? What is happening really? It means, till recently, they were justifying by telling, "Oh! we have achieved wonderful productivity. With the existing assets, we are moving so much. That shows the capacity of the Railways to absorb all these things. We are so resilient and we are so strong that we can carry with these things." We were repeatedly telling that you were flagging the system. It was not higher productivity but just flagging.

I am happy that for the first time, in the Status Paper, you have admitted that you are over-stretching the system, particularly the high density routes. You have admitted that 12,000 kilometres of route is already oversaturated. You have admitted it for the first time. Till last year, you were telling that it shows higher productivity and that without much expansion, you were carrying five times passenger traffic and seven times freight traffic. But you no longer call it like that.

There are many other unsatisfactory features in the system today which makes us sad. It is not a criticism of this Government or any other Government but I am referring to the entire status of the Railways as they are.

It may be an accumulation over the years. But still you have to take note of it if you want to make the Railways serve the country better. What is happening today? Only 21 per cent of the track is electrified. On the one side you are telling that we have to save diesel you are doing away with steam traction. and on the other hand

Electrification does not match with the growing traffic...(interruptions)...Now, you are not completing the gauge conversion also. The worse is the wagon turn around, that is, the time or the days which one wagon takes to go and come back. That time is static over the last fifty years. It is around eleven days. It is not improving.

The operating ratio, that is, the percentage of expenditure to the earnings is increasing. In 1995-96, it was 82.45 per cent. It increased to 86.22 per cent in 1996-97. That means, your expenditure is increasing and your costs are also increasing. That is also a cause for worry. On the whole, it shows that the health of the Railways is not satisfactory and this causes worry.

What about your finances?

You talk about cross subsidisation. A sum of Rs. 2,800 crore is going for cross subsidisation from freight traffic to passenger traffic. You say that the help from the General Revenues is very low. It is a fact. Here, the Parliament should back the Railways in this demand. In the Fifth Plan, the General Revenues were giving assistance to the Railways to the extent of 75 per cent of their Plan, it has come down to around 23 per cent today.

In the Annual Plan for 1998-99, that is, this year, Rs. 9,500 crore are meant for the Railways. But the budgetary support is nearly Rs. 2,200 crore. I fully support the demand of the Railways that the Planning Commission should be more liberal in giving assistance to the Railways.

Because this Plan assistance is so low, their allocations are also low. In the new Budget for the new lines, they have given only Rs. 496 crore. For conversions, it is Rs. 803 crore and for doubling, it is only Rs. 513 crore. Electrification is very important. You have given only Rs. 34 crore. Last year, it was Rs. 350 crore. You have given less than what it was for the last year. All this shows that your allocations are coming down. You are not allocating enough money. Your staff costs are going up. Fifty per cent of your revenue is going into the staff cost. With this type of investment, when will you complete the on-going works ?

Your ongoing projects really need Rs. 35,000 crore to be completed. The way you are allotting these things, how long will the new lines take to be completed? When will these conversions be completed? How long this doubling would take to be completed? Therefore, it is not correct. There is no plan. How will you do it?

You prepared a corporate plan in 1985. That took us up to 2000. Nobody talks about it now. What has happened to that? What has happened to that 15-year plan? Is anybody looking at it? What was the target fixed in that? Nobody is bothering about the corporate plan.

SHRI ANIL BASU : Sir, why is the Minister of Railways not there?

MR. CHAIRMAN : The Minister of State is there.

SHRI ANIL BASU : It is a very bad precedent. For the first time, he has presented the Railway Budget to this august House. ...(Interruptions) Where is the Minister of Railways? ...(Interruptions) Sir, he has left the House without informing you. ...(Interruptions)

SHRI RAM NAIK: He is a senior Member. ...(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: He has gone out for an urgent work. He will come back very soon. The Minister of State is present here. It does not matter. Shri Upendra, you can proceed.

SHRI ANIL BASU : Sir, when Shri Ram Naik was on this side, he raised the same thing on the floor of this House.

SHRI RAM NAIK: He does not understand it. ...(Interruptions) Let me complete.

MR. CHAIRMAN: The Minister of Railways has gone to the Rajya Sabha. He will come back. ...(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Due to urgency, he is in the Rajya Sabha. He will come back very soon. It does not matter. Now, Shri Upendra can proceed.

SHRI RAM NAIK: Let me explain. I am here as a Minister of State. I had not raised such issues. What I must tell the House is that Shri Nitish Kumar has to reply to the debate on the Railway Budget there. ...(Interruptions) The debate on the Railway Budget is concluding there.

SHRI ANIL BASU : He could say that he was leaving because he had other business.

SHRI RAM NAIK: He has informed the Speaker. He is not expected to inform you.

SHRI ANIL BASU : The House should be informed.

SHRI RAM NAIK: He has informed the Speaker. ...(Interruptions) This simple courtesy should be known to him. ...(Interruptions)

SHRI ANIL BASU : Shri Ram Naik, when you were on this side, you had raised the same point.

SHRI RAM NAIK: I never raised an issue which could have failed. ...(Interruptions)

17.14 hrs (Mr. Speaker in the Chair)

MR. SPEAKER: Shri Chacko, please sit down.

SHRI P.C. CHACKO (IDUKKI): Shri Ram Naik, we are prepared to accommodate. Do not try to justify it.

SHRI RAM NAIK: No, no.

SHRI P.C. CHACKO : You had been doing it while sitting in the Opposition.

SHRI RAM NAIK: I never did it like that.

SHRI P.C. CHACKO : The Minister should be present here. ...(Interruptions) If the Minister is going, he should tell the House. We are prepared to accommodate. Shri Ram Naik should not justify it like this. ...(Interruptions)

MR. SPEAKER: Please sit down.

SHRI P.C. CHACKO (IDUKKI): Sir, it is not correct. Shri Ram Naik is not expected to behave like this ... (Interruptions)

MR. SPEAKER: No, please.

... (Interruptions)

SHRI RAM NAIK: Sir, I have the right to give a personal explanation ... (Interruptions)

SHRI ANIL BASU : Sir, why is this competition? There are so many heterogeneous groups in the House ... (Interruptions)

SHRI RAM NAIK: Sir, the hon. Members should know that the House of Elders is debating the Railway Budget. That debate has come to the conclusion. He has to reply to the debate there and that is why I am here. ... (Interruptions)

MR. SPEAKER: No, no, please.

SHRI P.C. CHACKO : Sir, this is very unfair. Shri Ram Naikji cannot say like this ... (Interruptions)

SHRI P. UPENDRA : Sir, I was once a Parliamentary Affairs Minister and thus I know the compulsion of the Ministers ... (Interruptions)

SHRI P.C. CHACKO : Shri Ram Naik, please do not take this position ... (Interruptions)

SHRI A.C. JOS : Shri Ram Naik is a very responsible Minister. He will ... (Interruptions)

MR. SPEAKER : Shri Jos, please.

SHRI P. UPENDRA : Sir, anyhow, much of what I was telling, might have been going over his head. Therefore, I do not blame him. So, it does not matter whether he is here or not ... (Interruptions)

SHRI RAM NAIK: Sir, it is an accusation ... (Interruptions) Shri Upendra, would you yield for a minute?

Sir, the hon. Member said that whatever he is speaking is going over my head ... (Interruptions)

SHRI P. UPENDRA : I said, 'perhaps'.

SHRI RAM NAIK: 'Perhaps'? That means, you are not sure ... (Interruptions) Please have some propriety ... (Interruptions)

SHRI P. UPENDRA : It is subject to judgment.

SHRI RAM NAIK: This is the judgment you are having ... (Interruptions)

MR. SPEAKER: Please do not disturb.

... (Interruptions)

SHRI P. UPENDRA : Sir, I was submitting that the suggestion for infrastructural development fund is worth accepting and it is high time that the Railways do something about it and also they have to go in for judicious deployment of the available resources. There is no point in crying about the fact that the general revenues are not backing the Railways; the Planning Commission is not giving the required sums of money; the Railways are not being allowed to function as a commercial organisation etc. There is no point arguing all these. These are oft-repeated arguments. Maybe, there are some strength in those arguments but we cannot do anything about it.

Are the Railways deploying the available resources judiciously? What about the wastages? What about the pilferage that take place in the Railways? What about the thefts in the Railways? And, what about the corruption in the Railways? How much is the wastage in the Railways? Just for laying the foundation stone of a new Division of the Railways or of a new building, a complete full-page advertisement is splashed in the newspapers all over the country. How many lakhs and crores of rupees does it cost? Just for the laying of the foundation stone of a building, not even opening, in some corner of the country, a full-page advertisement is splashed in all the national Dailies all over the country!

What about the hospitality in the Railways? Worse of it all is the amount of wastage. The Minister is saying that the Railways are trying to control the wastage on this front and on tours. What about the wastes in purchases of the Railways? There is a lot of corruption in the Railways. We all know what is happening in regard to tenders and in regard to the pilferage in the Railway stores. The Government needs to plug these loopholes not only for getting higher resources but also for using the available resources.

Sir, the next point that I would like to emphasise is about the security in the Railways. Nowadays there are dacoities and robberies on running trains. The only argument that the Railway Minister has given is that it was the responsibility of the GRP. The Railways are not concerned. The Railways are the carriers of the passengers and thus they are responsible for the security of the passengers. The Railways cannot throw the responsibility on somebody. It is between the Railways and the State Governments; it is between the Railways and another Department of the Government of India.

You cannot say that the RPF man is there. If a dacoity is there, the RPF man cannot catch the dacoit, fire or arrest him. What is this argument? Over and above, you are paying 40 per cent to the GRP as the cost. Perhaps the time has come to review this. In your Status Paper you have recommended merger of RPF with GRP. The Railways should take the full responsibility for the security of the passengers. Shri Jethmalani is a lawyer. He would agree to it. You cannot tell a passenger who has put his life your hands that you are not responsible and somebody else is responsible for it. Railways will have to take the full responsibility for the safety of the passengers.

MR. SPEAKER: Shri Sonkar Shastri, please do not disturb the Minister.

... (Interruptions)

SHRI P. UPENDRA: As regards the safety, that the number of accidents is on the lower side. It is not correct. The criterion for determining the figure of accidents has been changed. Certain accidents which were previously included in the list of accidents are not included now a days and that is the reason for arriving at a lower figure with regard to accidents. You can verify it. There is no point in telling that for a million train Kms., the percentage of accident has come down. There were serious accidents resulting in a number of deaths and a number of casualties. You cannot deny it. Almost every week or every month there is a serious accident. You will have to take care of it.

You yourself have admitted that the human failure is the biggest cause for it. What are you doing with regard to it? The inquiry conducted by the Commissioner of Railway safety takes years and years and we do not come to know what punishment is meted out to the concerned persons. Or, they may be getting away with lesser punishment. You should tell us what punishment is actually awarded in such cases. The Report of the Railway Commission for Safety comes when an accident is due to human failure. But what consequential action you have taken should also be placed before the Parliament along with the statement which you make in the House.

The number of level-crossing accidents is increasing. Out of the total number of 40,507 crossings, 24,359 crossings are unmanned. There was a policy statement in this House by one of the earlier Railway Ministers to the effect that all the unmanned level-crossings would be manned at the cost of the Railways within five years. What happened to that commitment? Why are you throwing the blame on the State Governments or the municipalities and telling that they should bear half the expenditure for manning the level crossings? Why have you reversed the policy which was approved by the Parliament? One of the Railway Ministers made a commitment in the House and the Parliament approved it also. Now, you have suddenly changed it and gone back to the old system. This is not correct. The State Governments and the Municipalities cannot bear this expenditure. If nothing is done in this regard, the number of accidents will go on increasing. ... (Interruptions)

There should be timely renewal and replacement of the overaged tracks. You yourself have admitted that about 10,957 Kms. of track was due for renewal at the beginning of the Ninth Plan. You can imagine, how many millions of passengers you are putting to risk? When will you overcome these arrears? Why have you reduced the allocation for track renewal? Why cannot you provide enough for track renewal which is a priority item? Instead of giving more and more allocation to the priority item, you provide more for other things.

The standards of maintenance also require to be impuned. You just see the maintenance of coaches. The maintenance of coaches is very poor. Many trains do not have even the necessary fittings. Some trains do not even have lights and fans. This is because the old coaches are not being replaced. You yourself have admitted that about 3000 coaches are due for replacement. How long can you continue with these old coaches, thus putting the passengers to a great risk? Track maintenance is also very poor. You have to clarify the position about the maintenance of rolling stock.

You have also played with the figures of punctuality. You have come now to real time. What have you done so far?

If a train reaches the borders of one Zonal Railway late by two hours, and then it reaches the destination late by those two hours, that train is shown to have reached the destination on right time. Because the two hours' delay

is taken over by the other Railway, the latter Railway is not concerned with it. The figures of punctuality are being manipulated. They are being shown as much higher than what they actually are. I am happy today that the Minister has admitted that it should be calculated on real time basis. The exact delay that occurred from the starting point to the destination has to be calculated. The practice of last Railway showing as if the train has reached its destination on right time, when it has not, should not be resorted to. That is not the correct way of calculating punctuality. Shri Ram Naik should go through these things. He should understand all these things.

Coming to passenger amenities, can the Railways boast of them? It is such a big issue involving about 7000 stations. And the Government gives just Rs. 100 crore for passenger amenities! Just Rs. 100 crore! If one goes to a wayside railway station, one finds that it is a station from British days and nothing has been done to it in the last fifty years. There are no benches on platforms, no fans there, no lights there, no waiting rooms and no toilets there. The Government boasts of modernisation of Indian Railways, computerisation of tickets and all that without providing the basic amenities at the stations! The Minister should attend to these things. These are priority items. Passengers would not grudge paying Rs. 2 or Rs. 5 more provided the amenities are given. Is there drinking water on trains? What is the condition of the trains? Earlier, the Railways used to provide drinking water in earthen pots. Today, they do not even do that. Passengers rush on to the platforms, fill up water and come back to their coaches. There is no drinking water arrangement on even the important trains.

There is no cleanliness at the station, on the platforms, or in the trains. Does anybody come to clean at least the higher class compartments, even at the major junctions? No, nobody does that. There are people employed for the purpose but who is there to supervise them? Does anybody bother about the cleanliness of the stations? Once in a while a Minister goes and checks it up. Shri Paswan going or somebody going and suspending one fellow, a scavenger or a supervisor, is not enough. There is no fear among these people. Nobody is there to supervise them. There are no inspections by the General Managers. Are they going on inspections? Previously, General Managers were going by Inspection Specials and inspecting all the stations. Today, no General Manager goes on inspections. They sit in air-conditioned rooms and work on files. They do not go into the field. That is one reason why these things are deteriorating. The number of officers has multiplied. Today, instead of one General Manager, we have four Additional General Managers. Instead of one Head of the Department, there are four Heads of Department in each department today. There is proliferation of Heads of Department but nobody is taking responsibility for the job.

About staff welfare, the less said the better. They say that industrial relations in Railways are good. Maybe, railway employees have got some additional facilities when compared to other employees. The Railway Convention Committee, of which I was a member, visited certain railway colonies. We inspected staff quarters. We inspected the drinking water arrangements and the hospitals. Of course, some of the hospitals are to be proud of. But, there was no maintenance of those quarters. Nobody bothers about maintenance. They were all old quarters, dilapidated quarters and leaking quarters. The Railway Convention Committee gave its report on the industrial relations and staff welfare of Indian Railways. Unfortunately, every Minister says that he has not seen the report. When we questioned the Board members on the Action Taken Report, even they said that they did not read the report. That is the fate of the recommendations of a Parliamentary Committee! How can things be improved, if nothing is done even after a Parliamentary Committee makes its recommendations about the staff welfare, about the industrial relations, as to what should be done about the CEG meetings, as to how to treat the trade unions and about the redressal of their grievances.

I come to the point pertaining to new Zones and new Divisions which I mentioned earlier. That was the fad of our friend Shri Paswan. I could understand somebody wanting a Zone in his own area. But he disturbed the whole set-up. He disturbed the hornet's nest. He opened the Pandora's box and he did not know how to get out of the situation. Luckily, he has gone out of the Ministry and somebody else has come in his position. Now, his baby is in somebody else's hands. How many hundreds of crores of rupees are required for these new zones and Divisions? What was the rationale for them? What are these new Zones and Divisions for, except to create a few posts of General Managers and a few extra Departments?

Today, nobody is agreeing to part with any Division. Local, State and linguistic quarrels have come. The regional feelings have also come. Nobody wants to part with a Division at a headquarters, be it Karnataka or Orissa. They are stuck up there. Apart from the zones, you wanted to open two Divisions. One is Guntur. We

require Rs. 30 crore and you provided Rs. 10 lakhs. Even land has not been processed. But for all the six zones you have already appointed General Managers in the name of OSDs. What are they doing and what for they have been appointed when you have not decided upon the jurisdiction of the zones, and when no decision has been taken as to which Division should go where? You have appointed General Managers in the name of OSDs and they are sitting idle. Now, you decide as to whether you want to go ahead with this policy. Is there any justification for six new zones at a time? For a long time they have been talking about metre-gauge zonal headquarters at Jaipur. It is perfectly all right. But is it necessary to have six new zones and divisions with the expenditure of thousands of crores of rupees? You have to consider this issue.

You have got a number of production units. They are doing very well. Exports, of course, have come down. But their production is good. There is a suggestion in this regard. They should be delinked from the Railways and that they should be formed into a separate corporation. There is no rationale for the production units being linked with the running of Railways. They have to be formed as a separate corporation. Similarly, Suburban travel should be handled by a separate corporation with the participation of the RTC, the State Government, the local industries, local bodies and entrepreneurs. Similarly, you have the IRCON and the Computer Corporation. They have got a lot of potential. But your engagements in overseas have come down. The IRCON's overseas' work have come down. Is it because of lack of interest on the part of Railways or you are not getting the bids or you are not competing with the other railways? But the overseas' works undertaken by the IRCON have completely come down. You have to examine that also.

Now, you yourself have said as to what should be done. We analysed the problems and we say as to what should be done. I need not tell as to what should be done. Read Page Nos.23-34 of the Status Paper which you have released. You yourself have mentioned in the Status Paper as to what should be done. You do that. Nothing more is required. Page Nos.23-34 of your Status Paper tell you as to what the Railways should do now. You implement the same one by one and that will save the Railways.

Having said this, Mr. Speaker, Sir, I have to mention a few proposals relating to Andhra Pradesh. As I am the first speaker from this side, I generally touched upon the broad aspects of the functioning of the Railways.

For example, a sum of Rs. 259 crore are required for Peddapally-Karimnagar-Nizamabad railway line but only Rs. 7 crore have been provided. I do not know, how many generations it will take to complete this line. Similarly, for the Kakinada-Kottapally line - which falls in your constituency - Sir, they have provided Rs. 10,000. ... (Interruptions) You should tell them: "Thank you, take your money back." Mr. Speaker, Sir, It is a disgrace.

A sum of Rs. 155 crore is required for Nandyal-Erragunta railway line, but they have provided Rs. 2 crore. They have provided only Rs. 10,000 for Jadcherla-Nalgonda-Raichur railway line; Rs. 50,000 for Gadhwal-Raichur line; Rs. 10,000 for Gulbarga-Bidar line. Shri Ram Naik, it is a mockery of your expansion programme. You decide that the existing lines or the on-going projects will be completed by providing more and more money. People can understand if you finish them in the next three or four years and then take up new projects. What is the use of providing Rs. 10,000 or Rs. 6,000 for projects requiring hundreds of crores for the on-going projects?

It is a mere mockery of your expansion programme. we cannot go on like this. Therefore, please revise the allocations for projects which are in the final stages, give them little more amount, finish them and then go for the next project. Demands grants will be there from the MPs and from other sources. Simply because some pressure is there, you approve a line, give ten thousand rupees and satisfy people and get Tali-bajao during the Budget time, then forget about it. That is not the way to run the Railways and extend the Railway line. Same is the case with Dharmavaram-Pakala gauge conversion and electrification projects very little amounts have been sanctioned.

We mentioned about electrification of projects in Andhra from Renigunta to Gudur; from Wadi to Sanatnagar from Guntur to B.B. Nagar; and from Vijayawada to Machilipatnam, etc. Some of them are required. It is not

because I come from that part, so I am asking for these lines. But these are the major feeder lines. Unless electrification is finished on these lines, the rest of the electrification is useless in that area.

There is a Railway Electrification Office at Vijayawada. Now, there is no work and they say that they are shifting it to Visakhapatnam. There are a number of approved works. The funny thing is that electrification of line from Guntur to Nalapad was included in last year's Budget, but the hon. Minister writes to me that they have not approved the work. It was published in the pink-book last year. Today, the hon. Minister says that it is not there.

For remodelling the Vijayawada Yard, in the Supplementary Budget a sum of Rs.4.4 crore was provided. This year it is missing. The Government is doing all these things. We have to face the music there. When the Ministers come, we garland them, put shawls on them and indulge in a lot of Tali-bajao and publicity is given but only the foundation stone is there and no work is done.

SHRI S. MALLIKARJUNIAH (TUMKUR): Do you really regret for the offer of shawl that you had made to the hon. Minister?

SHRI P. UPENDRA : I am not regretting, but unfortunately, we have to face the music there. Ministers come and go. The hon. Minister who laid the foundation is no longer there. He is not even a Member of this House. I cannot catch him now. I have to catch the new Minister now.

By the time the Minister understands what I say, he would also go. That is the unfortunate thing. Most of the Ministers who come cannot pronounce the names of Railway stations or lines. Even today the hon. Railway Minister could not correctly pronounce the name of 'Salem' Railway Station. This is our problem.

I would draw the attention of the hon. Railway Minister to a few trains which we want for that area. The hon. Minister has given one train from Visakhapatnam to Bangalore via Vijayawada. Last year, we asked for a superfast train from Visakhapatnam to Delhi. But the train which has been given on that route takes three days to reach Delhi. I would request the hon. Minister to convert it into a superfast train. We want another train from Visakhapatnam to Mumbai. There is also a need for a Shatabdi Express between Vijayawada and Hyderabad. From Chandigarh to Delhi it takes only two-and-a-half hours, but from Vijayawada to Hyderabad, for the same distance, it takes six-and-a-half hours. It can be covered, at least, in three hours. Some publicity was there that a train would be introduced which would take only three hours, but at the last minute it was not there. The hon. Minister was saying that something was there for us and I was hoping that something would come but nothing came. The hon. Minister has completely forgotten, what he has promised to us. I would request the hon. Minister to see our plight also.

I do not want to go into other minor things, my colleagues would take them up. But I would draw the attention of the hon. Minister to one point. Our friends from Kerala were telling the other day that the Mangla Express would be diverted via the Konkan Railway. Now, it has to be extended further, upto Ernakulam so that the coastal Kerala area is covered. I would request the hon. Minister to kindly discuss this with the Members from the State of Kerala. Now, that has been taken away from Vijayawada, route, we need another substitute train on that route. We would meet the hon. Minister separately for other smaller things and give our demands.

We have been demanding a new line from Macherla to Raichur via Nagrakurnool. I would request the hon. Minister to take care of that line also.

Without going into minor things, I can only say that you should try to solve whatever problems you have mentioned in the Status Paper on the basis of the analyses that you have made and the remedies that you have suggested.

The Railways are a fine organisation. If the Ministers do not spoil them, they can run on their own stream. If the Ministers go on coming and changing the policies, then the Railways will be destroyed. If you allow them to run on their own stream, they will do better.

The Railways are a fine organisation, to which once I belonged to and I am very proud of them. Please try to keep them strong as the nation's life line and see that they function well.

I wish you well. With these suggestions, I once again thank you for giving a patient hearing. I also thank the hon. Speaker for having given me this opportunity to speak.

MR. SPEAKER: Now, I call upon Shrimati Sumitra Mahajan to speak.

... (Interruptions)

AN HON. MEMBER: Sir, today up to what time are we sitting? ... (Interruptions)

MR. SPEAKER: We are sitting today up to 8 p.m. Tomorrow also we will be continuing it.

... (Interruptions)

SHRI SIS RAM OLA (JHUNJHUNU): Why should we sit late today? It can be continued tomorrow. ... (Interruptions)

PROF. P.J. KURIEN (MAVELIKARA): Sir, we agreed to sit up to 8 p.m. today and tomorrow also. Every Member who wants to speak should be allowed to speak.

MR. SPEAKER: Thank you for your cooperation.

SHRI RAM NAIK: Mr. Speaker, Sir, since the issue of time has been raised by you, I would agree that we can sit up to 8 p.m. today and tomorrow. Though tomorrow is a Friday and we have Private Members' Business, we can accommodate those Members who remain present and would like to speak on this. If we work that way, it would be better. ... (Interruptions)

SHRI A.C. JOS : That is what our Chief Whip has said. ... (Interruptions)

SHRI RAM NAIK: I am expressing my agreement with what he has said. ... (Interruptions)

SHRI P.C. CHACKO : Your new General Secretary should get sufficient time to speak. ... (Interruptions)

SHRIMATI SUMITRA MAHAJAN (INDORE): Thank you.

MR. SPEAKER: Madam, you can speak now.

">

श्रीमती सुमित्रा महाजन : माननीय अध्यक्ष जी, सबसे पहले मैं एक बात के लिए रेल मंत्री जी को तो धन्यवाद देना ही चाहूंगी, लेकिन सामने बैठे हुए माननीय सदस्यों को भी धन्यवाद देना चाहूंगी, क्योंकि हमारे माननीय उपेन्द्र जी ने अपने भाषण में यह मान्य कर दिया कि ५० साल में हमने रेल्वे का क्या किया, कितनी दुर्दशा कर डाली, किस प्रकार से आज चाहे रेल्वे स्टेशंस हों, चाहे रेल्वे के कोचेज़ हों और यात्रियों की सुविधाएं हो, उनकी तरफ कोई ध्यान नहीं दिया गया। बजटरी सपोर्ट भी दिन-ब-दिन कम होती चली गई। यह इसलिए प्रकाश में आया कि हमारे रेल मंत्री जी ने स्टेटस पेपर हमारे सामने रखने का धैर्य दिखाया है। इससे हमें यह सब मालूम पड़ता है। क्योंकि किसी भी काम की शुरुआत करने के लिए वास्तव में जो व्यक्ति उस क्षेत्र में करना चाहता हूँ, वह यह भी चाहेगा कि मैं कौन से धरातल पर खड़ा हूँ, मेरी सामर्थ्य कितनी है और स्थिति क्या है।

श्री शीशराम ओला : सबके साथ यही स्थिति रहती है, इसमें नई बात क्या है?

श्रीमती सुमित्रा महाजन : इससे यह जानने की स्थिति में हम हैं। स्टेटस पेपर हमारे सामने जो रखा गया है, उससे यह मालूम होता है कि कैसे एक स्वस्थ व्यक्ति को किस प्रकार ओवर एक्जर्टिड बना दिया गया है। आज रेल्वे की जो हालत हम देखते हैं, कर्मचारियों की जो स्थिति है, करीब-करीब एक करोड़ दस लाख लोग रेल से यात्रा करते हैं और १२ लाख टन माल की दुलाई होती है।

यहां पर करीब १५ लाख ८३ हजार कर्मचारी हैं और पूरे हिन्दुस्तान को जोड़ने का तथा पूरे हिन्दुस्तान के विकास में जिस विभाग का एक महत्व है, जिस विभाग की एक अहम भूमिका है उस विभाग के लिए जो बजटरी सपोर्ट है, चौथी योजना में अगर ७२ प्रतिशत था, पांचवीं में ७५ प्रतिशत था और होते-होते आपने भी

मान्य किया कि १९९५-९६ तक १८ प्रतिशत रह गया, यानी यह विभाग कितना नेगलेक्टेड पूरे तरीके से रहा है। ये सब बातें सामने रखते हुए आज जो निर्णय बजट में लिए गए हैं, उनका भी मैं स्वागत करती हूँ। हो सकता है कि कई नये प्रोजेक्ट्स हाथ में नहीं लिए गए हों, बहुत सारी नयी-नयी घोषणाएँ नहीं की गई हों, उसके लिए यहां से और वहां से आवाजें भी उठी हों, लेकिन एक बात यह माननी पड़ेगी, जैसे अभी उपेन्द्र जी ने भी एक बात मान्य की कि जो-जो रेल मंत्री आते गए वे घोषणाएं करते गए, वे अपने-अपने क्षेत्र की देखते रहे, लेकिन हुआ कुछ नहीं। वास्तव में यही भूमिका सालों-साल चलती रही, जो भी आता था वह यही सोचता था-ठ

Past is dead and gone; and that future is nothing'.

मुझे भविष्य की भी नहीं सोचनी, पीछे क्या हुआ वह भी नहीं सोचना, केवल आज की सोचनी है। आज क्या-क्या चाहिए, मैं बांटता रहूँ। आज क्या-क्या चाहिए उसकी मैं घोषणा करता रहूँ, मेरे पास है कितना, यह सोचना ही नहीं, यह होता गया और इसके कारण आज रेलवे की यह हालत है।

महोदय, मैं अपने मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूँगी कि उन्होंने पूरे तरीके से पहले इस बात को समझने की कोशिश की और स्टेटस पेपर सामने रखा, यथास्थिति सामने रखी, और सोचने के लिए मजबूर किया और फिर बड़े धैर्य के साथ यह भी कहा कि हो सकता है हम कोई नयी योजनाएं हाथ में नहीं लेंगे, लेकिन ऐसी योजनाएं हैं, जो ७० प्रतिशत पूरी हो गई हैं, जिनके लिए थोड़ा सा ही पैसा आवश्यक है और थोड़ा सा पैसा उपलब्ध कराने के बाद वे योजनाएं पूरी होकर रेलवे को कुछ लाभ देती हैं तो ऐसी योजनाएं हम पहले हाथ में लेंगे। इस प्रकार की जो भूमिका अपनाई गई है इस दृष्टि से मैं एक बात यह भी कहना चाहूँगी, क्योंकि अ पेक्षाएं तो बहुत हो गई हैं और परिवार में अपेक्षाएं होना भी साधारण बात है लेकिन वास्तव में ऐसे प्रोजेक्ट्स हाथ में लेने चाहिए क्योंकि ३५ हजार करोड़ के पैडिंग प्रोजेक्ट्स आज हमारे हाथ में हैं, घोषणाएं होती गईं, हम सब को देते गए और जब वास्तव में खर्च करने की बात आई तो कहा गया कि हमारे पास तो कुछ है ही नहीं। हम खुश होते गए। हर रेल बजट सुनते समय हम खुश होते थे कि चलो, हमारे यहां कुछ दे दिया। लेकिन कुछ दे दिया, यह कागजों में रह गया, वास्तविक रूप से कुछ नहीं दिया। आज उपेन्द्र जी इस बात को समाधान मानो कि कम से कम कागज पर ही क्यों न हो, ठीक है दस हजार है, इस साल नहीं हो सकता यह कहने की किसी ने हिम्मत तो रखी कि ठीक है इस साल यह नहीं हो सकता और यह भी अपने आप में एक बहुत बड़ी बात होती है।

महोदय, मैं तो यह कहना चाहूँगी कि जो बात कही है, ७० प्रतिशत, जिस प्रोजेक्ट में काम या जिसमें से कुछ अनिंग मिल सकती है, ऐसे प्रोजेक्ट्स पूरे करने चाहिए। उसमें भी कुछ और सुझाव सब की तरफ से आ सकते हैं। जैसे मैं एक सुझाव देना चाहूँगी वह पूरे मध्य प्रदेश की दृष्टि से है, आदिवासी क्षेत्र की दृष्टि से है- जैसे इंदौर से दाओद गोधरा रेल लाईन जो चलती है, इसका पूरा प्रोजेक्ट ३०० करोड़ से ऊपर का है। मैं आज तक हमेशा यह प्रश्न उठाती आई हूँ कि कई प्रोजेक्ट्स पर हम दस करोड़ खर्च करते हैं और कहीं पांच करोड़ खर्च करके छोड़ देते हैं, यह एक प्रकार से टोटल नेशनल लॉस है। इसमें से मिलता कुछ नहीं है और यह जो आज लिया हुआ डिसेजन है कि पहले जो पूरा हो सकेगा, जिसमें से कुछ उपलब्ध हो सकेगी उसको पूरा करना है तो इसमें भी यह हो सकता है, अगर हम सोचें कि केवल ३० करोड़ रुपया और देकर देवास-मक्सी तक की लाईन पूरी करते हैं, यानी यह भी हो सकता है और मैं इस प्रोजेक्ट का एक हिस्सा पूरा करूँगा।

ताकि उस हिस्से का उपयोग हो सके, चाहे वह माल दुलाई के लिए हो, चाहे गाड़ियां चलाने के लिए हो, उसमें शॉर्ट-कट निकाल करके और गाड़ियां चलाने के लिए हो जाए - ऐसे प्रोजेक्ट्स पहले होने चाहिए। इसलिए आपके इस निर्णय का मैं स्वागत करती हूँ।

पहली बार यह भी हुआ है कि खिलाड़ियों को प्रोत्साहन दिया गया है। जो भावना इसके पीछे है वह भावना खेलों को बढ़ाने वाली है। पहले नाम था

'रेलवे खेल-कूद नियंत्रण बोर्ड', लेकिन अब उसकी जगह 'रेलवे खेल-कूद संवर्धन बोर्ड' रखा गया है। मनुष्य का काम के प्रति लगाव, वास्तविक स्थिति की जानकारी, समस्याओं का सामना करने की उसकी तैयारी शब्दों के जरिये प्रकट होती है। हमारे राज्य मंत्री जी ने नाम बदल कर नियंत्रण बोर्ड के स्थान पर संवर्धन बोर्ड जो किया है तो कहीं न कहीं उनकी खेलों को प्रोत्साहन देने की बात दृष्टिगोचर होती है और उसमें भी भारतीय खेलों को प्रोत्साहन देने की बात है, जिसके बारे में आज तक कभी नहीं सोचा गया था। मैं उसका भी स्वागत करती हूँ।

इस बजट में वरिष्ठ नागरिकों के लिए जो सुविधा दी गयी है, चाहे वह सुविधा थोड़ी ही क्यों न दी गयी हो, वह इसके लिए भी बधाई के पात्र हैं। उन्होंने उनके बारे में सोचा तो है। वरिष्ठ नागरिकों से लेकर छोटे बूट-पॉलिश करने वाले बच्चों का भी इसमें ध्यान रखा गया है। उसके लिए भी रेल मंत्रालय धन्यवाद का पात्र है।

बहुत सी गाड़ियां कैसे शुरू हो सकती हैं, जैसे अभी कहा गया है। यह ठीक है कि बजटरी सुपोर्ट को कम हो ही रहा है। हालांकि इस बार २२०० करोड़ बढ़ गया है। उसके लिए भी मैं धन्यवाद देती हूँ। उसमें जो निर्णय लिया गया है कि नयी-नयी गाड़ियां हम आज की पोजीशन के हिसाब से प्रारम्भ नहीं कर सकते हैं, लेकिन जो गाड़ियों में डिब्बे बढ़ाने की योजना है वह स्वागत योग्य है। जो हमारे पास संसाधन हैं उन्हीं के उपयोग से डिब्बे बढ़ाए जा सकते हैं। आज १८ डिब्बों को लेकर एक गाड़ी चलती है लेकिन अगर डिब्बों में बढ़ोत्तरी होती है तो उसी गाड़ी से २००-२५० ज्यादा यात्री सफर कर सकेंगे। इस प्रकार की जो योजना आपने हाथ में ली है कि अब गाड़ियां २४ डिब्बों की होंगी, उसके लिए भी मैं रेल मंत्रालय को धन्यवाद देती हूँ। यह बहुत ही अच्छा निर्णय है और अब लगता है कि वास्तविकता की जमीन पर खड़े होकर निर्णय लिये जा रहे हैं।

कभी-कभी डर लगता है कि यात्री किराया बढ़ाया जाए या न बढ़ाया जाए और फ्रेट चार्ज बढ़ा दिया जाता था। यात्री किराए में मामूली बढ़ोत्तरी भी एक साहसिक कदम है। जो ५० किलोमीटर तक एक रुपया या सीज़न टिकट के लिए पांच रुपया आज की तारीख में कुछ ज्यादा बढ़ोत्तरी नहीं है। पांचवें वेतन आयोग के बाद जिस तरह से वेतन बढ़े हैं या महंगाई भत्ता जिस प्रकार बढ़ता है और पहले जिस गाड़ी में जगह नहीं मिलती थी, अब डिब्बे बढ़ने के बाद दो सौ, ढाई सौ यात्रियों के लिए सुविधा अगर बढ़ती है तो पांच रुपया बढ़ोत्तरी किसी को खलेगी नहीं। फ्रेट-चार्ज न बढ़ाते हुए किराया बढ़ा है और इस प्रकार से बढ़ा है जो किसी को खलेगा नहीं। मुझे ऐसा लगता है कि हमारी सरकार में ऐसे लोग बैठे हैं जो पूर्णतः भारतीय दृष्टिकोण से सोचते हैं।

चाणक्य ने अर्थशास्त्र में जो कुछ कहा, वह मुझे थोड़ा सा याद है। मैं बहुत बड़ी अर्थशास्त्री नहीं हूँ। उन्होंने अर्थशास्त्र में कहा था कि इस प्रकार से कोई चीज लीजिए जैसे सूरज समुद्र से पानी लेता है, बादल को भाप के रूप में वापस भी करता है और समुद्र और सागर को मालूम ही नहीं पड़ता कि उससे कुछ लिया गया है। इस बात को देखते हुए ही किराया बढ़ाया गया है इससे किसी की जेब पर बहुत ज्यादा भार नहीं पड़ेगा।

एक बात स्टेटस पेपर में सामने आई कि माल ढुलाई में ४० परसेंट के करीब कमी आ गई है। आज कम्पीटिशन का जमाना है। आज हमें कई जगहों में कम्पीटिशन करना पड़ता है। १९९७-९८ में ४३०० करोड़ टन की माल ढुलाई हुई थी। उसमें से केवल २१० करोड़ टन निजी क्षेत्र का माल था। मैं चाहूँगी कि रेल मंत्रालय इस बाबत सोचे। वैसे हमने इस पर सोचना शुरू कर दिया है। हम निजी क्षेत्र को किस प्रकार आकर्षित करें, उनको क्या-क्या सहूलियतें दें, गाड़ियों को कैसे स्पीड अप करें, वैगनों की कमी न हो और वैगन लाईंग डाउन बहुत देर तक न हो, यह हमें देखना होगा। कई बार यह होता है कि माल गाड़ियां १२-१२ घंटे एक-एक स्टेशन पर खड़ी रहती हैं और जो मालगाड़ी में माल भेजते हैं, उनको संदेह रहता है कि हमारा माल सुरक्षित रहेगा या नहीं, वैगन अच्छे रहेंगे या नहीं? इन चीजों पर सोचना आवश्यक है कि हम किस प्रकार इसमें सुधार ला सकते हैं और किस प्रकार मॉडर्न मार्किटिंग स्ट्रेटजी अपना सकते हैं? निजी क्षेत्र में ढुलाई बहुत कम होती है। इसको बढ़ाने के लिए हम कैसे काम करें, इस पर आज की तारीख में सोचना बहुत आवश्यक है। मालगाड़ियों को स्पीड अप करना बहुत आवश्यक है। उनकी स्थिति सुधारना भी आवश्यक है। मुझे नहीं लगता कि यह कोई बड़ा कठिन काम होगा। इसके लिए अलग बजट में प्रावीजन करने की जरूरत नहीं पड़ेगी। अगर हम सर्विस अच्छी देते हैं और सुरक्षा की गारंटी देते हैं तो हम आगे बढ़ सकते हैं और प्रगति कर सकते हैं।

... (व्यवधान)

श्री प्रकाश विश्वनाथ परांजपे (ठाणे) : बातें करने के लिए सैटल हाल है। आप वहां बैठ कर बातें करें।

श्रीमती सुमित्रा महाजन : इसलिए इनका ५० साल में यह हाल हो गया। इन्होंने इस बात पर सोचना मुनासिब नहीं समझा। स्टेटस पेपर यही बताता है।

श्री प्रकाश विश्वनाथ परांजपे : अध्यक्ष महोदय, यह आपकी तरफ पीठ करके बैठे हैं।

You should warn them, Sir.

SHRIMATI SURYAKANTA PATIL (HINGOLI): Mr. Speaker is there. He will take care of that. This is none of your job.

SHRI PRAKASH VISHWANATH PARANJPE (THANE): I know my job very well.

श्रीमती सुमित्रा महाजन : अध्यक्ष महोदय, हमने अच्छे तरीके से सोचना शुरू किया है। स्टेटस पेपर के आखिर में यह कहा गया है कि हम सब मिल कर इस बारे में सोचें कि यह परिस्थिति क्यों है? इसमें कैसे सुधार किया जाए? इस पर मिल कर सोचने की जरूरत है। आज मिल कर सोचने का जमाना आ गया है।

जब गेज कनवर्शन की बात की जाती है तो मैं भी इस बारे में सुझाव देना चाहूँगी। इसके बारे में कहा गया कि हमने घोषणाएं बहुत की और इसके लिए कम पैसा आवंटित किया। ३५००० करोड़ की घोषणाएं हैं। इनको जहां तक हो सके कहीं न कहीं पूरा करना है। इस बार ज्यादा घोषणाएं नहीं की गई हैं।

18.00 hrs.

लेकिन ये गेज कनवर्शन सभी जगह एक साथ तो नहीं हो सकता लेकिन ऐसे स्पॉट्स ढूंढने पड़ेंगे जहां ये लाभदायी हों और उसमें अंतर कम हो। ऐसी जगह जहां पहले गेज कनवर्शन होना चाहिए, इस प्रकार का अभ्यास कहीं न कहीं करना पड़ेगा, भले ही इस अभ्यास के लिए रेलवे रैफार्मस कमेटी, पहले वाली कमेटी नहीं बोलूंगी जिसने इतनी ढेर सारी रिकमेंडेशन्स देकर रखी थीं, लेकिन ऐसी समिति बन सकती है जिसका इंटरस्ट होगा रेलवे के सुधार में, ऐसे लोगों को उसमें रखकर इस बारे में सोचा जा सकता है। उदाहरण के लिए मैं कहूँगी कि इंदौर-महू ऐसा छोटा सा हिस्सा है कि अगर इसमें दोनों प्रकार के ब्रॉड गेज की भी पैरलल लाइन चलती है तो बहुत ज्यादा खर्चा नहीं है, २५-३० करोड़ का खर्चा है, लेकिन उससे लाभ मिलता है। इसके अलावा इंदौर-रतलाम बनाने से यह हो सकता है कि बहुत सारे रूट्स ओपन हो जाते हैं और एकाध सिटी के लिए बहुत लाभ हो जाते हैं तो सोचना चाहिए। इस प्रकार से सोचते-सोचते एक बात और भी सोचनी पड़ेगी कि कई जगह ऐसी हैं जहां आने वाले दस साल तक हमने भले ही रखा होगा कि गेज कनवर्शन होना है, लेकिन आने वाले दस साल तक यह संभव नहीं है और इस स्थिति को मान्य करने में कहीं कोताही नहीं होनी चाहिए। जहां गेज कनवर्शन आने वाले दस साल में नहीं होना है, वहां आज क्यों यह स्थिति हो गई है? जहां तक मेरी जानकारी है, गलत हो सकती है कि हमने मीटर गेज की कोचेज़ का प्रोडक्शन बंद कर दिया है क्योंकि हमारे पास ज्यादा हो गई हैं। लेकिन जो हैं उनकी मेनटेनेन्स हमें अच्छी तरह से करनी पड़ेगी ताकि जहां आने वाले दस साल में गेज कनवर्शन संभव नहीं है, वहां पर हमारा कार्य अच्छी तरह से चले, इस दृष्टि से भी विचार करना पड़ेगा। इसका भी अभ्यास होना आवश्यक है।

एक बात और कहना चाहूँगी। जैसे कई जगह हमने यह किया है कि रेलवे का ट्रैक रेन्यूअल हुआ है, सीमेण्ट के स्लीपर्स बगैरह लगे हैं। यह सब होने के बाद अब उसका उपयोग अच्छी तरह से हो, इस दृष्टि से भी सोचना आवश्यक है और उन जगहों पर अपग्रेडेशन ऑफ द ट्रैक होने के बाद उसका उपयोग ज्यादा से ज्यादा कैसे हो, ट्रेन्स स्पीड अप करके हम उसका उपयोग क्या ले सकते हैं, यह सोचना भी आवश्यक है। नहीं तो हमने जो भी पैसा खर्च कर दिया अपग्रेडेशन के लिए और बाद में उससे कोई रिटर्न नहीं मिला तो वह ठीक नहीं है। अगर हमने सोचना शुरू किया है तो इस बात पर भी हमें सोचना चाहिए ताकि हमारी ऐक्टिविटीज़ ज्यादा से ज्यादा इफेक्टिव हों।

एक बात और मुझे लगती है कि हमने ५० साल बाद स्टेटस पेपर रखकर सोचना शुरू किया है तो एक बात और करनी चाहिए कि कई बार होता है कि रेलवे का जो टाइम-टेबल है, रेलगाड़ियां जिस हिसाब से चलती आ रही हैं, उसमें एकाध गाड़ी बढ़ जाती है तो थोड़ा बहुत टाइम इधर-उधर करते हैं लेकिन पूरी तरह से बदली हुई परिस्थिति में हो सकता है कि जो गाड़ियां चलती होंगी, उनके स्टेशनों के बीच में कोई सुधार हुआ हो और उनमें कोई नयी सिटीज़ बढ़ गई हों, उस दृष्टि से ठीक से टाइम-टेबल फिर से रिवाइज़ किया जाना चाहिए और उसके लिए एकाध कमेटी भी बनायी जा सकती है, ऐसा मेरा सुझाव है।

रेलवे के पास बजट तो है नहीं। एक अच्छा सुझाव आया है जिस पर दोबारा सोचना चाहिए कि केन्द्र सरकार का कुछ पैसा जो जे.आर.वाई. जैसा रहता है कि जिसमें कोई बहुत स्किल्ड वर्क तो नहीं लगता है, लेकिन हम लोगों को काम देने की दृष्टि से वह पैसा खर्च करते हैं। हम रेलवे में भी कई ऐसे काम निकाल सकते हैं कि जो स्किल्ड वर्क नहीं होंगे, डेली के कुछ काम हों और अगर ऐसा कुछ पैसा वहां डाइवर्ट हो जाता है तो उस पर भी सोचना चाहिए, ऐसी मेरी मान्यता है।

... (व्यवधान)

श्री अनिल बसु : पचास साल में आपके जितने सजेशन आये हैं, जितनी आलोचनाएं हुई हैं, रेलवे मंत्रालय उसकी एक सजेशन बुक बनाकर हाउस की टेबल पर रखे। श्रीमती सुमित्रा महाजन : वे सजेशन यहां रखने की जरूरत नहीं है। उस पर हम सोचेंगे।

श्री राम नाईक : जो यहां पर बोला जाता है वह टेबल पर आ जाता है, अलग से कुछ रखने की आवश्यकता नहीं है।

श्रीमती सुमित्रा महाजन : अध्यक्ष महोदय, जो स्टेटस पेपर टेबल पर रखा गया है उस पर भी अगर हम वास्तव में प्रामाणिकता से सोचें, तो ठीक रहेगा। ठीक है, जो पहले हो गया किसकी गलती थी, क्या गलती थी, उसको बार-बार दोहराने से कोई फायदा नहीं है। लेकिन हां, कहीं न कहीं रेलवे की उपेक्षा हुई है, कहीं न कहीं हमने इस पर ध्यान नहीं दिया है, कहीं न कहीं बजटरी सपोर्ट में कमी हुई है, जो मंत्री आते हैं, कहीं न कहीं उन्होंने अपने मन से काम किया है, ये सब कुछ हुआ है। मगर आज हमने सोचना शुरू किया है, ठीक तरह से अगर हम सब मिलकर सोचें। सुझाव सबके आ सकते हैं, सभी लोग इस पर सुझाव दें तो हम कुछ सोच सकते हैं और यह सोचना अगर प्रारंभ हो गया है तो उसमें भी हम एक नागरिक के नाते सहभागी हो सकते हैं। किसी ने यह धैर्य तो किया है कि वस्तु-स्थिति को सामने रखा है। यूं ही कोई बजट पेश कर सकता था, उसमें घोषणाएं हो सकती थीं, लेकिन इसमें यह नहीं किया गया है। मुझे एक बात और कहनी है। ... (व्यवधान) मैं अपने मध्य प्रदेश के बारे में कुछ बातें कहना चाहूंगी। वास्तविक रूप से देखा जाए तो मध्य प्रदेश पूरे हिंदुस्तान के मध्य में स्थित है। हम यह कह सकते हैं कि यह हार्ट है। किसी भी प्रांत में जाने के लिए यहां से हर एक को होकर गुजरना पड़ता है। यह प्रदेश करीब-करीब सात-आठ प्रांतों को जोड़ता भी है। मैं यह नहीं कहूंगी कि कोई छोटी सी गाड़ी यहां से वहां तक चलानी है। लेकिन हम यह सोच सकते हैं कि जैसे मध्य प्रदेश में रतलाम स्टेशन है, रतलाम से उड़ीसा, झांसीगुडा स्टेशन, यानी पूरा मध्य प्रदेश उस ट्रेन से कवर हो सकता है। हमें इस प्रकार की कोई योजना सोचनी पड़ेगी। कई बार यह भी होता है कि जैसे इटारसी-जबलपुर-इलाहाबाद *

का लम्बा ट्रैक है, इसका बीच-बीच में इलेक्ट्रिफिकेशन नहीं हुआ है। यदि हम इस पर ध्यान दें तो यह ट्रैक इलेक्ट्रीफाई होने के बाद अच्छी तरह से काम कर सकता है और उसका सही उपयोग भी हो सकता है। आज यदि वास्तविक रूप से देखा जाए तो मध्य प्रदेश को इस बजट में बहुत कुछ मिला है, मैं ऐसा नहीं मानती हूं। मध्य प्रदेश की एक नागरिक और इंदौर से सांसद होने के नाते जिस समय मैं पूरा बजट सुन रही थी, मुझे लगा कि हमें कुछ नहीं मिला है। लेकिन हमें कुछ नहीं मिला यह सोचते समय मैंने यह भी सोचा कि हो सकता है व्यक्तिगत स्तर पर, प्रदेश के स्तर पर निराशा जरूर हाथ में लगी है, क्योंकि हमारी भी कई मांगें थी। गत बजट में दिल्ली-राजहरा लाइन की बात थी, लेकिन इस बजट में वह बात नहीं है। गत बजट में मध्य प्रदेश में बहुत से सर्वेक्षण की बातें की गई थीं जैसे- खंड वा-चित्तौड़गढ़ गेज कनवर्शन के सर्वेक्षण की बात थी, लेकिन यह बात कही आगे नहीं बढ़ी है, जो कि वास्तव में बढ़नी चाहिए थी। हमारी कई सारी डिमांड्स हैं। लेकिन मैं इतना ही कहूंगी कि स्थिति का जो वास्तविक चित्र हमारे सामने आया है और उसमें घोषणाओं से बचने का मोह त्याग दिया गया है, यह बहुत अच्छा है। नहीं तो मंत्रियों को घोषणाएं करने और तालियां बजवाने मोह बहुत होता है। लेकिन वास्तविक रूप से इस मोह से जो बचा गया है उसके लिए मैं धन्यवाद देना चाहूंगी। वास्तविकता का सामना करते हुए यह एक असामान्य साहस कि परिचय दिया गया है। इस वास्तविकता को फेस करते हुए हमें आगे बढ़ना है। लेकिन हां हम रेल की स्थिति को सुधारते,*

इस रेल की स्थिति को सुधारते हुए हम सामान्य से सामान्य लोगों पर ज्यादा बोझ नहीं डालेंगे, अपनी स्थिति सुधारने की कोशिश करेंगे, बजटरी सपोर्ट बढ़ाने की कोशिश करेंगे। यह सब बातें जो की गई हैं, उसके लिए मैं रेल मंत्री जी को साधुवाद देना चाहती हूं। मैं कहना चाहती हूं कि छोटी-छोटी कमेटियां बनाकर चाहे वह टाइम टेबल के लिए हो, चाहे पैसेंजर एमैनिटीज़ के लिए हों चाहे रेलवे रिफार्मस के लिए हों, वह बनाकर जिसमें दूसरे लोग भी इसमें शामिल हो सकते हैं, उस पर अगर ठीक ढंग से सोचा जाये तो आज भी स्थिति कोई बहुत बिगड़ी हुई नहीं है। आज भी रेल हमारे हिन्दुस्तान के शरीर की धमनियों का काम कर रही हैं। सबको एक प्रकार से खून दे रही हैं। कहीं-कहीं बीच में क्लोटिंग जरूर आ जाती है, कहीं भ्रष्टाचार के कारण आती हो या कहीं किसी अन्य कारण से आती हो लेकिन यह क्लोटिंग भी दूर हो सकती है। हमने जो सोचना शुरू किया है, उसे हम खुले दिमाग से सोचें और इस प्रकार धीरे-धीरे हम आगे बढ़ें तो हमारी रेलें भी प्रगति की राह जरूर दौड़ेंगी।

मैं पूरे विश्वास के साथ रेल मंत्री को एक अच्छा बजट पेश करने के लिए धन्यवाद देती हूं। इसके साथ-साथ वास्तविक स्थिति का ज्ञापन करते हुए जो स्टेटस पेपर रखा गया है, उसके लिए भी बहुत-बहुत धन्यवाद देती हूं।

">SHRI BASU DEB ACHARIA (BANKURA): Sir, the Status Paper which has been presented on the 27th May has highlighted some of the issues and options before us. But these issues are known to us and, in the past also, these issues like what should be the objectives of Railways, whether it should be commercial or a public utility organisation, the problem of mismatch between the growth in the Railways and the economic growth, scarcity of funds, dwindling budgetary support etc., were discussed a number of times. Therefore, my suggestion is that we should take up this Status Paper separately, some time in the next Session, in order to have a proper discussion. If we club it up with the Budget discussion, then it will not be proper. The suggestions from the Members of Parliament on the issues that have been highlighted or solutions to the problems cannot come unless they are taken up separately. My suggestion is that some time in the next Session, we can find some time to discuss this matter. As this is a very important Paper, I want a separate discussion on it.

Sir, the problem which we are now facing in the Railways is in regard to the capacity utilisation. In the Indian Railways, the average speed of passenger coaches is only 36 kilometres and, in the case of a goods train, the average speed is only 23 kilometres. In European countries or in Chinese Railway, it is 56 per cent.

But how can this capacity be increased? Railways have very categorically and clearly stated in this Status Paper that 67 per cent of our traffic is in the trunk route and it is quite saturated. It is rather over-saturated. Unless the capacity in both trunk route and other sections is increased, the average speed both of the freight and passenger traffic cannot be increased. If we can increase the speed of our goods trains as well as our passenger trains by 10 per cent, then we will be able to increase our freight traffic. Why are we not in a position to compete with the road sector? In the 50s, the position of the railways was dominant, but it declined gradually. Now the share of the railways is only 20 per cent and 35 per cent whereas the share of the road sector is 70 per cent and 65 per cent. But there is scope. I have seen a number of goods being carried in the road sector and the bulk traffic carried by the rail. The bulk traffic is coal, iron-ore, fertiliser and cement. We are producing coal of about 350 million tonnes and the share of the railways is 135 million tonnes. If we can increase by 100 million tonnes, railway can earn revenue to the extent of more than Rs.6,000 crore. It is only with respect to coal. There are other goods which railways are not carrying and which are being carried by the road sector.

There is a suggestion in the Status Paper. In the 80s, the policy was changed from piecemeal traffic to bulk traffic, rake load. There is a suggestion now that we will have to change over from rake load to piecemeal which was there in the earlier times. The Standing Committee on Railways examined this aspect, how the market share of railways can be increased and we suggested that railways should switch over to the earlier policy of both rake load and piecemeal traffic.

With the existing route kilometre and with the existing capacity, the Indian Railways will be able to increase the freight traffic to 450 million tonnes which is the target for the current year. But it is not sufficient. Railways can carry much more traffic if there is a change in the policy.

Then the common passengers need not be taxed. Out of the sum of Rs.450 crore, Rs.354 crore is coming from the ordinary second-class passengers, passengers who travel in Mail and Express trains and only Rs. 100 crore is coming from the upper-class passengers.

What is the condition of the coaches in which the common people travel? They have to pay more. What is the plight of these passengers? It has been admitted in the Status Paper that there is a shortage of 2700 coaches. This is the shortage. It is so because since 1950-51, there has been an increase in the passenger traffic to the extent of 167 per cent. But the increase in the passenger coaches is only a mere 135 per cent.

What is the percentage of the over-aged, dilapidated coaches, the coaches which are not fit for use, which are being used? It is about 35 per cent. Thirty-five per cent coaches, which are over-aged, which are to be declared condemned and abandoned are being used. This year, in the Budget proposal, there is a proposal to increase the number of coaches from 22 to 24 in a train.

In respect of rolling-stock acquisition programme, there is an increase in the allotment. The increase is substantial. There is a substantial increase in the allotment from Rs. 1083.04 crore to Rs.1590 crore. This is the Revised Estimate for 1997-98. So, there is a substantial increase. There is an increase in the allotment. But what

is the actual position? There has been a reduction in the rolling-stock acquisition programme in respect of passenger coaches, wagons and also electric locomotives. While there has been an increase in the allotment, this has not been reflected in the acquisition programme. It is because of one thing. We are importing 6000 H.P. three-phase electric locomotives. We have spent Rs.700 crore. We will be importing 4000 H.P. diesel locomotives from the General Motors of America.

Next, there are the high-speed coaches. The cost of import has been included in the allocation and because of that, in the acquisition programme, the increase in the allocation has not been reflected. This year, there is a programme for the acquisition of about 1765 passenger coaches.

Even there is a reduction in the target of electric locomotives from 190 to 255. The same is the case with wagons. Last year, the target of wagons was 26,000, the year before last it was 30,000. But this year, the target of wagons has been reduced from 30,000 to 26,000. You will be surprised to note that in 1991 the stock of coaches was 30,000; in 1993-94, the stock of coaches was of the order of 30,537, and today the stock is of the order of 29,978. If we compare the passenger growth which is over five per cent, then the shortage will be much more than what has been stated in the Status Paper. The shortage in respect of passenger coaches is of the order of 2,700. This problem has not been addressed by the Railway Minister because of the sufficient number of rolling stock. Unless we have sufficient rolling stock, we cannot run more trains; unless we have sufficient passenger coaches, we cannot increase our passenger traffic; and unless we have more wagons, we cannot carry more traffic.

Last year, suddenly the policy about purchase of wagons was changed. What was the practice earlier? There is an organisation called the Wagon India Limited. This was created by the Government of India by a Cabinet decision when there was a crisis of wagons in seventies. But why did the Ministry of Railways change the policy of purchasing wagons through the Wagon India? This system was working well but this was changed to a cent per cent tendering system. As a result of this, there was a delay in the acquisition of wagons. Because of this, there was a problem of availability of wagons.

The Standing Committee on Railways in their last Report -- Shri Ram Naik was also a Member of that Committee and he was also associated with that recommendation -- had strongly recommended against changing of the policy by the Ministry of Railways. We had recommended that at least fifty per cent of the wagons should be purchased through Wagon India Limited and fifty per cent through the tendering system.

We expected that at least the Railway Minister would mention about the reorganisation of zones.

Sir, the earlier two decisions of the Ministry of Railways have ruined the railway system. One was project Uni-gauge. I was opposed to that and the Standing Committee on Railways was also opposed to that. Why did we oppose it? It was not because of the conversion from the metre-gauge to broad-gauge. Our objection was, where the conversion was necessary and because of metre-gauge and broad-gauge, there is a bottleneck, then that section could be converted from metre-gauge to broad-gauge or narrow-gauge to broad-gauge. There is no use of conversion from metre-gauge to broad-gauge without having any impact on the traffic.

Sir, on this very floor of the House also I had made one suggestion that a Committee be constituted to examine the impact of conversion on both passenger traffic and freight traffic. We have spent thousands of crores on gauge conversion. But if we could have spent a few hundred crores to make the metre-gauge system more efficient, it would have solved most of the problems. But the track renewal was not done in the metre-gauge system for years together. Without spending a single paisa on track renewal in a metre-gauge, how could that system become efficient? In various countries, they have the most efficient metre-gauge system having an average minimum speed of 56 kilometres. But here in our country, in our broad-gauge system for the freight traffic, the average speed is only 23 kilometres. We have spent thousands of crores on it but what is the impact on the freight traffic and passenger traffic? Nothing.

Now, I come to the reorganisation of zones. I want to know whether it was necessary to divide all the zones. There might be only one or two zones. In the big zone, loading is much more, much wieldy, maybe South-Eastern Railway to some extent or in Northern-Railway to have one or two zones say, in Jaipur. But six zones

were created. A number of smaller divisions were created. What was the criterion? For operational loading there was no criterion.

Coming to headquarters, the question is where should these headquarters be? There was a demand from Waltier, from Visakhapatnam that Waltier division should either be merged with South-Central Railway or should remain with South-Eastern Railway and not with East-Coast Railway. There was a lot of quarrel as to whether Bilaspur should be the headquarters or Jabalpur should be the headquarters. How much money is required to create a full-fledged zone? Here Rs. 2000 crore were spent for creating these six zones. Shri Ram Naik also knows about it. We examined it in our Standing Committee and in our first Report of the Standing Committee, we unanimously opposed it with one voice.

Was it necessary to create six zones at one go by spending Rs.2000 crore? Once I suggested that by not importing 30 three-phased locomotives of 6000 HP at a cost of Rs.700 crore, we could have laid 700 kms. of railway track. What is the growth, what is the expansion of railway lines? Shri Upendra has correctly said that during the last fifty years our growth has been only 9000 kms. You will be surprised to know this. The Chinese Railways have planned to construct 10,000 kms. of railway line during these five years.

SHRI BIKRAM DEO KESHARI (KALAHANDI): I am on a point of order under Rule 376. The hon. Member, while deliberating, said that the creation of six new divisions is not necessary. But, as you already know, there is a disparity in employment opportunities.

SHRI BASU DEB ACHARIA : He has not understood my point.

SHRI BIKRAM DEO KESHARI : He has opposed the creation of new divisions.

सभापति महोदय : कोई पॉइंट ऑफ आर्डर नहीं है। कृपया आप आसन ग्रहण करें।

SHRI BIKRAM DEO KESHARI : The hon. Member is such a senior Member. He is opposing this.

सभापति महोदय : शांत हो जाइये। कृपया आप आसन ग्रहण करें।

SHRI BASU DEB ACHARIA : You have not understood my point. I have not said that where there is necessary there should not be any new zones or new divisions. Once a zone has been created, that cannot be divided. I have said this. What I asked was whether it was necessary to create six new zones at one go. ...(Interruptions)
How can you say that?

In the past, there was the policy of prioritising to declare what should be our priority. I was referring to the Chinese Railways. They are planning to construct 10,000 kms. of new track during these five years. Their freight traffic is one thousand million tonnes. Their network is almost the same. We have 63,000 kms. railway track. They have 67,000 kms. of railway track. They have dedicated lines. We do not have dedicated lines. On the same line our local trains, EMUs, goods trans and all other trains are running. We need dedicated tracks. For that fund is required. For that we should decide on the priority.

The priority should not be high-speed locomotives but new lines. We should take the lines to the remotest places of our country where there is no railway line. A number of district headquarters are not connected with the railway lines. As a result, in this Budget, what is worrying me is that in all respects there has been a reduction. There is a reduction not just in one respect but in all respects.

In respect of electrification, the target has been reduced from 642 kilometres to 500 kilometres. Track renewal is a very important aspect. Ten thousand kilometres of our track is overaged. In my area, in the Adra-Midnapore section, the track was laid sixty years ago. How can you increase the speed with overaged tracks? Naturally, the average speed will be less. What is the target fixed now? The target has been reduced from 2336 kilometres to 2230 kilometres.

Shri P. Upendra has already referred to gauge conversion. It has been reduced from 1364 kilometres to 810 kilometres. The number of electric locomotives has been reduced from 199 to 158. (Interruptions)

Mr. Minister, you are not listening. You are gossiping with the Minister of Parliamentary Affairs. You are disturbed.

SHRI RAM NAIK: I am listening. I was explaining to my colleague the valuable points that you are making.

SHRI ANIL BASU (ARAMBAGH): You can do that later in your chamber or in his chamber. Both of you are Ministers and both of you have been given chambers.

संसदीय कार्य मंत्री तथा पर्यटन मंत्री (श्री मदन लाल खुराना): मैंने यह कहा कि अगर आप इस काम को दो साल पहले कर देते तो आज यह हालत न होती। (व्यवधान)

SHRI BASU DEB ACHARIA : The number of coaches has been reduced from 2122 to 1801. As I have already mentioned, the number of wagons has also been reduced from 30,000 to 20,000.

Another important aspect is signal and telecommunication. There has been a significant increase in the allocation from Rs.286 crore to Rs.385 crore or Rs.386 crore. But that amount is not sufficient at all because we have three signalling systems. There are certain sections where still we have the token system. The hon. Minister knows very well about the token system. It is because of the token system that trains are delayed. So, in order to have a uniform signal system, the Indian Railways need more money. More allocation of fund should be made for signalling and telecommunication systems.

Prior to 1986 - Shri Upendra knows it because he was also a Member of the Railway Convention Committee - we examined railway electrification. We recommended that a post of 'Member (Signal)' be created in the Railway Board. Then, the post was created and the Standing Committee on Railways also recommended that a post of 'Member (Signal)' should also be created in the Railway Board as efficient railway operations depend much on the signalling systems. The signal aspect is neglected because there is no 'Member (Signal)' in the Railway Board. There is a need for the creation of the post of 'Member (Signal)' in the Railway Board.

Now, a problem was highlighted. The Indian Railways is dependent on the market borrowing. Shri Upendra and I were the members of the Railway Convention Committee when the Railway Finance Corporation was created. We opposed it. We cautioned that the Indian Railways will fall into the debt trap. Now, the lease charge which the Indian Railways have to pay is equal to the amount to be borrowed from the market. More than Rs.2000 crore have to be borrowed from the market and the lease charge is of the same amount. So, the Indian Railways have to borrow just to pay the lease charges and not to acquire the rolling stock. The Railway Finance Corporation was created as there was no fund to purchase rolling stock. That problem was there. Rolling stock wagon was purchased on lease. Now, the Railways will have to pay more than the amount they have to borrow from the market. How to solve this problem? I would like to give a suggestion and I have made this suggestion earlier also. Why should the Railways shoulder the responsibility of constructing the railway lines? I have seen what is happening in other countries. I have seen their system. In the European countries and in other countries, the construction of railway line is the responsibility of the Central Government. Here, the Railways have to pay seven per cent dividend for the line constructed one hundred years ago. The Railway Convention Committee recommended that the Railways should be exempted from paying dividend for those lines constructed prior to 1950. But the Minister of Finance has not agreed to this proposal. When the Central Government is spending thousands of crores of rupees for the construction of highways, why can the Government not spend for the construction of railway line? Unless there is a railway line there cannot be industrialisation. The Railways being the important infrastructure, it is the responsibility of the Central Government to spend money for the construction of the railway lines. It should not be passed on to the Railways. In the current Budget the allocation has been increased, but that will not be reflected.

Sir, I will conclude by highlighting the problems faced by the people of my State, West Bengal.

सभापति महोदय : कितने मिनट में पहुंचेंगे ?

श्री बसुदेव आचार्य : अभी तो हमारे राज्य में हम आए ही नहीं हैं। थोड़ी तो बात बोलनी है।

सभापति महोदय : आपको बोलते हुए चालीस मिनट हो गए हैं।

श्री बसुदेव आचार्य : अभी तो ट्रेन बहुत दूर है।

श्री राम नाईक : ट्रेन लेट है।

श्री बसुदेव आचार्य : अभी आने वाले हैं। आप सुनिये और धीरज रखिये।

Sir, I do not agree with the suggestion made by Shri Upendra that there has to be a separate corporation for the suburban railways. The suburban railways should remain with the Indian Railways. That should not be separated from the Indian Railways. My view is that even the Calcutta Metro should be a part and parcel of the Indian Railways. That should not be a separate organisation. A separate organisation should not be created and brought under the Ministry of Urban Development. That should not happen.

Secondly, the fares of the suburban services are getting subsidised the world over. But here, the hon. Minister has increased the fare of Calcutta Metro by 50 per cent and now, the minimum fare there is Rs.5, even though the Calcutta Metro project has not been completed.

SHRI RAM NAIK: The minimum fare is not Rs.5. Factually, you are not correct.

SHRI BASU DEB ACHARIA : In that case, I stand corrected.

Calcutta Metro project is not completed. Survey from Tollygunj to Goria has already been completed; up to New Beria, the survey report was completed two years back and not a single paise has been sanctioned for that. But in the case of Delhi Metro project, the Government of India spends Rs.5,000 crore. Why does this discrimination exist? I know that survey from Dum Dum to Barrackpore has not been completed; and it is not a fact that for that reason, the extension up to Goria cannot be taken up. In that case, what about the circular? The circular is a misnomer. It is not a circular at all. Unless five kilometre stretch is completed from Princepghat to Majherhat, unless the entire stretch is electrified and doubling is done, there is no use. What is the speed of the passenger trains in the circular railway? It is only 20 or 25 kilometres per hour on an average. Who will travel by that train in the circular railway? What is the fund allocated for that? It is only Rs.2 crore for electrification from Dum Dum to Tala.

सभापति महोदय : आपकी पार्टी के तीन माननीय सदस्यों का लिस्ट में और नाम है। आप कंकलूड कीजिए।

DR. ASIM BALA (NABADWIP): Sir, a lot of publicity was given in Bengali newspapers about the 'Mamata package'. But I do not find any reflection of it in the Railway Budget.

SHRI BASU DEB ACHARIA : Sir, the Chief Minister of West Bengal wrote to the Government of India in which he had suggested that 25 per cent of the cost of construction of Calcutta Metro project would be borne by the Government of West Bengal. But there is no reflection of it in the Budget. In addition to that 25 per cent, a sum of Rs.25 crore was also earmarked for the Railway project. Is there any reflection of it? The reflection is only a drastic reduction in the allocation!

What was the allocation for Tamluk-Digha? It was Rs.9.99 crore in 1997-98 Budget. This year, only Rs.4 crore has been allocated. For Eklakhi-Balurghat, it is the same. For Howrah- Amta, the foundation stone was laid by

Shrimati Indira Gandhi in 1972. Still, it is continuing every year with allocations like Rs.1 crore or Rs.2 crore or Rs.1000 and sometimes, we were told that it has frozen.

MR. CHAIRMAN : Please conclude now.

SHRI BASU DEB ACHARIA : How can I conclude if the allocation is reduced from Rs.10,000 crore to Rs.4,000 crore?

Sir, three projects for electrification have been sanctioned. I think Rs.10 crore each has been sanctioned for Ranaghat-Gede section and Ranaghat-Bongaon section. For Hasnabad-Barasat, only Rs.1 crore has been sanctioned. My suggestion is, these three projects for electrification should be started immediately.... (interruptions)... Even tender has not been floated. There is no question of completing these projects when even tender has not been floated. So, these projects should be started immediately. I am surprised to see that the Railway Minister has mentioned Purulia-Bardhaman while speaking about introduction of trains in his Budget speech. Last year also, you may find the same train, namely, Purulia-Bardhaman. The former Railway Minister, Shri Ram Vilas Paswan went to Purulia on 6th July and flagged-off the train. I think there is another train which is also to be introduced soon from Purulia to Bardhaman. I think what he has said is about this train.

I met Shri Ram Naik one month before the presentation of the Railway Budget. I told him that electrification of Adra-Midnapore-Panskura section has already been completed and that the main line electrical multiple train should be introduced in that section. I did not find any mention about it in his speech. Bankura is a district headquarters but no train starts from Bankura to Howrah. I did not want any superfast train. I know that an announcement was made by Shri Ram Vilas Paswan regarding a super fast train. Again, an announcement was made. I do not know whether it was included in the Bengal package or not...(interruptions)...I have many points more to say. I will conclude in four minutes.

Sir, when the train was introduced, we thought that it will be a superfast train which will run daily. But actually, it was neither a superfast train nor is it running daily. It takes more time than the train which was running on that section. I wanted a train from Bankura to Howrah. In my letter, I mentioned that no additional rake is required as it is already there and the decision is to be taken only by the Railway Board to extend that train upto Howrah.

19.00 hrs.

Much depends on the Shalimar coach terminal. It was sanctioned ten years back. Twelve platforms were to be constructed. But not a single platform has come up so far. I do not find sufficient allocation for the coach terminal at Shalimar or for the South-Eastern Railway. The trains of South-Eastern Railway should be taken to the Shalimar terminal. The capacity of Howrah station is already congested. It cannot be increased. But there is no sufficient allocation. He has also seen it. We visited the Shalimar coach terminal together. We have seen the progress of work for the last ten years. It is nothing. How can there be progress unless the money is allocated? I do not know what is the programme of the Railways.

I also want to refer to Tarakeswar-Arambagh, New Jalpaiguri-New Bongaigaon lines for conversion from metre-gauge to broad-gauge. There is a demand for electrification from Krishnanagar to Lalgola. The district of Murshidabad is the most neglected district in respect of railways. There is a single line. There is no electrified traction. The electrification of Krishnanagar-Lalgola section is needed urgently.

The Minister of Railways stated that he had created one Association, that is the Association of OBCs. But there are two organisations. One is the All-India Railway Employees' Confederation and the other is the All-India Loco-running Staff Association which had the channel of negotiation. That right was given in 1977 when the Janata Party Government was there. That right was withdrawn in 1980. There should be restoration of channel of negotiation to the All-India Railway Employees' Confederation and the All-India Loco-running Staff Association. That is a very important point.

The RPF (Amendment) Act was passed by this House in 1985. The right of the RPF personnel to form an association was withdrawn. They had their association. That was recognised. This House was unanimous. There were no two opinion. We have been demanding that the right to form an association should be restored to the RPF personnel. Under the present RPF Act, there is no bar for these personnel to form an association. The Minister of Law has already given his opinion. There is no bar under the present Act which was passed by this House. I urge upon the Government that the letter issued in 1985 withdrawing the recognition of association should be withdrawn as under the present Act, there is no bar to form an association.

Lastly, I thank you very much for giving me time to speak on the Railway Budget.

">SHRIMATI SANGEETA KUMARI SINGH DEO (BOLANGIR): Mr. Chairman, Sir, at the very outset I would like to congratulate the hon. Minister for Railways on presenting a pragmatic and people-friendly Budget with the burden of taxation falling not on the common man but on that strata of society which can bear the burden. Beside having the unenviable task of placating one and all, he has managed to come up with some interesting and innovative ideas.

I compliment the hon. Minister for the emphasis on increasing the number of coaches per train and augmenting the capacity of the railways particularly on the important routes by 25 per cent.

The emphasis on tourism, with the introduction of the tourist train called the 'Bodh Parikrama' linking Sarnath, Bodh Gaya and Rajgir, will give a much needed impetus to the tourism industry and will bring in valuable foreign exchange.

The extension of the computer reservation facility, concessions given to the senior citizens and unemployed youth, increasing patronage to sports, simplifying refund procedure of tickets are some of the other innovative features of this Budget.

The most important aspect of the Budget is the marked increase in the Plan Outlay for 1998-99 which has been raised to Rs. 9,500 crore and is 14.5 per cent higher than the Plan allocation during 1997-98, with greater emphasis on network expansion, gauge conversion, track renewals, doubling and electrification of saturated routes, renewal and acquisition of rolling stock, and augmentation of traffic facilities.

I am grateful to the hon. Railway Minister for increasing the Budgetary allocation for Orissa to Rs. 226.55 crore from 167.66 crore which was the last year's Budgetary provision; for making a huge allocation for doubling of tracks which is Rs. 69.65 crore as compared to Rs. 15.18 in last year's Budget; and also for electrification which has been raised to Rs. 75 crore as against Rs. 22 crore.

19.06 hrs (Shri Basudeb Acharia in the Chair)

Sir, now I would like to highlight certain problems pertaining to my area. I represent one of the poorest districts of the country, namely, Bolangir in western Orissa. In fact, it has been referred to as the Ethiopia of India by the media. The name of my district is synonymous with drought, hunger, poverty, starvation deaths, sale of women and children and mass migrations. It is a district where 39.5% of the population of the area comprises of the Scheduled Castes and Tribes; 92 per cent of the population lives below the poverty line; and only six per cent of the area is irrigated. As regards educational and health facilities, the less said the better. It is indeed a paradoxical situation because though this area is extremely rich in mineral resources, yet there is so much of unemployment, poverty and misery. This deplorable plight can only be attributed to the insensitive, irresponsible and callous attitude of the previous Central and State Governments due to which these natural resources have not been exploited owing to the lack of proper infrastructure and have benefitted neither the people of Orissa nor the country.

After 50 years of Independence all that they have succeeded in creating is an atmosphere of depravation and severe regional imbalance between the western and coastal parts of the State. Nature has gifted Orissa with immense mineral wealth. In fact, it has 98.4 per cent of the country's Chrome deposits, 69.7 per cent of Bauxite, 59.7 per cent of Nickel, 90 per cent of Graphite, 27 per cent of Manganese, 30 per cent of mineral sand etc. Had

these resources been properly exploited, Orissa could have well emerged as the Ruhr of India. But, unfortunately, this was not meant to be. Due to the constant and chronic negligence by the various Governments, it is today one of the poorest States in the country.

When one talks of infrastructure, railways is an important component as it is vital for development. Orissa has 2,200 Kms of railway track out of which 1,500 Kms was laid down before Independence. After 1947, only 700 Kms of new track has been laid down. If one considers the track length per 1000 Sq. Kms. Orissa has only 12.86 kms per 1000 Sq. Kms., as against the national average which is 19 kms per 1000 Sq. Kms. This itself speaks volumes about the interest and steps taken to develop the infrastructure in a State which is responsible for 35-40 per cent of the country's mineral resources. In a Welfare State like ours, uniform growth and development is the sole responsibility of the State.

Sir, regarding the Balangir-Khurda railway line, it has been in the pipeline since the Third Five Year Plan, but has somehow never been implemented. In 1991, the former Prime Minister, Shri Chandra Shekhar announced its implementation. The project was included in the Railway Budget and a token provision of Rs.1 crore was made.

MR. CHAIRMAN: Madam, you can only refer to the written speech.

... (Interruptions)

SHRI SHANTI LAL CHAPLOT (UDAIPUR): This is her maiden speech. She should not be interrupted like this.

SHRIMATI SANGEETA KUMARI SINGH DEO (BOLANGIR): When Shri Narasimha Rao became the Prime Minister, it was heard that the project would finally take off, but this time it was rejected on the ground of economic viability. Sir, I am sure we are all aware that there are many other projects which have not been economically viable, but have still been undertaken. So, why are projects rejected on these grounds when it comes to Orissa, which is a highly backward and undeveloped State? Is it not absolutely amazing that in order to reach the State capital from my district by train, one has to pass through Vizag? And a journey of about 300 kms takes over 15 hours approximately due to this diversion. I would like to strongly appeal to the hon. Prime Minister and the hon. Minister of Railways that if this project is completed, it would link Western Orissa, which has a very large tribal population, to the coastal region. As the House is aware, Madhya Pradesh does not have a port and is at present dependent on Vizag Port. But after the completion of this project, the distance between Raipur and Paradip Port and Raipur and Gopalpur Port would be reduced by 350 kms and 200 kms respectively, thereby making this project as well as the ports more viable due to their proximity to Madhya Pradesh. Though I would like to thank the hon. Minister for including this project in the Budget, I request him to increase the token Budgetary provision from Rs.2 crore to at least Rs.4 crore.

Sir, the Railway Department possesses about 600 acres of un-utilised land in my district and I would like to take this opportunity to make an impassioned appeal to the hon. Prime Minister and the hon. Railway Minister to look at the plight of the people of my area which is a no-industry district, and to start a major railway project there.

Sir, a substantial portion of the Raipur-Vizianagram line falls into my constituency and the track between Jharsuguda and Titlagarh has become old and obsolete, as a result of which accidents have become a common occurrence. I request the hon. Minister to have the matter examined and to take suitable remedial measures and also to have the entire line electrified.

Further, I would like to request for a Coaching Terminal at Titlagarh junction, an over-bridge at Titlagarh station, a rake unloading platform at Balangir railway station, introduction of a DMU train between Titlagarh and Rayagada to solve the problems faced by daily passengers of Balangir, Kalahandi, Rayagada and Koraput districts, introduction of an Express train between Sambhalpur and Nagpur via Titlagarh, restoration of Day Express train facility from Titlagarh junction, like the Link Express to Raipur on Fridays and the Samata Express to Vizianagram on Mondays and lastly, the conversion of the Nuapada-Gunupur narrow gauge line to broad

gauge, which has been included in the Budget should be extended up to Rayagada and the token Budgetary provision of Rs.1000 should be raised to a realistic amount.

... (Interruptions)

SHRIMATI JAYANTI PATNAIK (BERHAMPUR) (ORISSA): I am not disturbing the Member. I am correcting what she said. ... (Interruptions)

SHRI KHARABELA SWAIN (BALASORE): You go and announce projects and later abandon them. ... (Interruptions) How many projects have you completed? ... (Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Please take your seats.

... (Interruptions)

MR. CHAIRMAN: No cross-talking please.

... (Interruptions)

MR. CHAIRMAN : Why are you disturbing the hon. Member? Please take your seats.

SHRIMATI SANGEETA KUMARI SINGH DEO : May I continue, Mr. Chairman?

MR. CHAIRMAN: Yes.

SHRIMATI SANGEETA KUMARI SINGH DEO : Further more, the project should not suffer due to paucity of funds. I would like to appeal to the hon. Minister of Railways to take a more sympathetic attitude towards the KBK Districts, Kalahandi, Bolangir and Koraput.

Regarding the proposal of setting up a Zonal Office -- about which my senior colleague, Shri Basu Dev Acharia has just spoken before me -- I would like to say that this would be in the interest of the people of Orissa.

As I said earlier, Orissa is one of the most backward and underdeveloped States in the country. Setting up a Zonal Office there would be in the interest of the people of Orissa since it would generate employment. This would enable the development works to be carried out. So, I urge upon the hon. Minister to kindly agree to this demand.

Mr. Chairman, Sir, I want to thank you for giving me this opportunity to ventilate my views on the Railway Budget and presenting the problems of my District.

">

श्री शैलेन्द्र कुमार (चैल) : माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, उसके लिए मैं आपका बहुत ही आभारी हूँ। अच्छा होता यदि माननीय रेल मंत्री, श्री नीतीश कुमार जी यहां बैठ होते, क्योंकि उन्होंने ही बजट पेश किया था। उनकी अनुपस्थिति में श्री राम नाईक, जो रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री हैं, वह हम लोगों की बातों को गंभीरता से सुन कर उन सभी बातों पर अमल करेंगे। वह रेल के विशेषज्ञ भी हैं।

महोदय, मैं बताना चाहूंगा, इसे आप सौभाग्य समझिए या दुर्भाग्य, कि अब तक हिन्दुस्तान के जितने भी रेल मिनिस्टर हुए हैं वे ज्यादातर बिहार प्रदेश से ही हुए हैं और कुल विकास वहीं का हुआ है। हमारे बहुत से माननीय सदस्य, जो पूर्वोत्तर राज्यों से आते हैं उनके विचारों को भी मैंने सुना। जब नीतीश कुमार जी बजट पेश कर रहे थे उस वक्त इतना हंगामा था, पूर्वोत्तर राज्यों के संसद सदस्य कह रहे थे कि कुछ पूर्वोत्तर राज्य ऐसे रह गए हैं जहां पर विकास नहीं हो पाया। मैं रेलवे बजट की तरफ आपका ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा कि आज रेल ऐसे यातायात का साधन बन गया है, जो हमारे रोजमर्रा की जिन्दगी में बहुत ही महत्त्वपूर्ण है। हम लोग जब १००-१५० किलोमीटर की ही यात्रा करते हैं और रेल का ही सहारा लेते हैं। जहां तक सुविधाओं का सवाल है, हमारे बहुत से माननीय सदस्य पर बैठे हैं जो अक्सर रेलों से यात्रा करते होंगे, आप देखिए कि उन्हें कितनी परेशानियों का सामना करना पड़ता है। हालांकि उसमें बहुत सी सुविधाजनक प्रणालियां लागू की गईं लेकिन उसके बावजूद भी, बढ़ती हुई हिन्दुस्तान की जनसंख्या के मुताबिक, आज भी बहुत बड़ी समस्या यातायात और रेल के संबंध में है।

आप जब यात्रा करते हैं तो सबसे पहले टिकट लेते हैं लेकिन कम्प्यूटर की सुविधा होने के बाद भी हर आदमी को लाइन में खड़ा होना पड़ता है। इसलिए मैं चाहूंगा कि अन्य जो स्टेशन हैं उन पर भी कम्प्यूटर प्रणाली लागू की जाए जिससे रेल यात्रियों को असुविधा न हो।

दूसरी बात यह है कि जब हम रेल पकड़ने के लिए या रेल से आते हैं तो हमें काफी दूर तक चलकर जाना पड़ता है। प्लेटफार्मों के विस्तार के कारण आते वकत टैक्सी पकड़ने के लिए काफी दूर जाना पड़ता है। जो लोग बीमारी के कारण ज्यादा दूर चल नहीं सकते हैं उन्हें काफी असुविधा का सामना करना पड़ता है, हालांकि उन्हें व्हील-चेयर मिलती है, फिर भी उन्हें काफी असुविधा होती है। इसलिए उन्हें गाड़ी से उतरते ही सार्वजनिक या प्राइवेट गाड़ी की सुविधा होनी चाहिए। प्लेटफार्म के पास होना चाहिए।

तीसरी बात यह है कि प्लेटफार्मों पर सफाई नहीं होती है। ग्रामीण इलाकों के जो प्लेटफार्म हैं जहां अच्छी-अच्छी ट्रेनों का भी आवागमन होता है जहां बहुत से सदस्यों के निर्वाचन क्षेत्र पड़ते हैं, वहां सफाई, पानी, जलपान आदि की व्यवस्था नहीं रहती है तथा प्लेटफार्मों पर अंधेरा छाया रहता है। हम लोग लखनऊ से इलाहाबाद की यात्रा करते हैं तो कुछ स्टेशन ऐसे हैं जैसे कुंडा-ऊंचाहार हैं जहां पर विद्युत व्यवधान की वजह से अंधेरा रहता है और कभी-कभी तो बोगियों में तमाम तरह के आपराधिक वारदातें होती रहती हैं। मेरा आग्रह है कि इस पर विशेष ध्यान देना चाहिए।

ट्रेनों में सफाई की व्यवस्था फर्स्ट-क्लास ए.सी., सैकिंड क्लास ए.सी. में तो होती है, कम्प्लेड बुक भी वहां होती है लेकिन सैकिंड क्लास श्री-टायर में जो लोग चलते हैं उसमें सफाई की व्यवस्था और कम्प्लेड बुक नहीं रहती है और न कोई अटेंडेंट रहता है। इसकी भी व्यवस्था श्री-टायर सैकिंड क्लास में होनी चाहिए, ताकि यात्री अपनी शिकायत दर्ज करा सकें। उन्हें सुविधा मिल सके।

सैकिंड क्लास में बाथरूम गंदे रहते हैं, बिजली, पंखे खिड़की दरवाजे अव्यवस्थित रहते हैं, जिससे यात्रियों को बड़ी असुविधा रहती है। हम जब ट्रेनों के बारे में बातें करते हैं तो हमारी नजह हमेशा ए.सी. फर्स्ट क्लास या ए.सी. सैकिंड क्लास पर ही जाती है। सैकिंड क्लास में जो यात्रा करते हैं उनको बड़ी परेशानी का सामना करना पड़ता है। मेरा निर्वाचन क्षेत्र तीन जनपदों इलाहाबाद, कौशाम्बी, फतेहपुर से गुजरता है। इलाहाबाद और नवसृजित कौशाम्बी तथा फतेहपुर मिलाकर १२० किलोमीटर लम्बा मेरा क्षेत्र है। इलाहाबाद से गाड़ी छूटने के बाद १२० किलोमीटर यात्रा करने के बाद मेरा निर्वाचन क्षेत्र तय होता है। आपने एम.एस.टी. में आपने ८० किलोमीटर मिनिमम की व्यवस्था की है, उसको बढ़ाकर कम से कम १५० किलोमीटर कर दिया जाए, यह मेरा आपसे आग्रह है। इससे जो रोजमर्रा में नौकरी करने वाले हैं, व्यापारी हैं उन्हें १५० किलोमीटर तक एम.एस.टी. की सुविधा मिल सके तथा टिकट की व्यवस्था प्रत्येक स्टेशन पर होनी चाहिए।

श्री राम नाईक: आप बताएं कि आपको दिक्कत क्या है?

श्री शैलेन्द्र कुमार : एम.एस.टी. में ८० किलोमीटर के पास इश्यू होते हैं, उसे आप १५० किलोमीटर कर दीजिए।

इस समय एम.एस.टी. की सुविधा ८० किलोमीटर तक है। इससे खास तौर पर टिकटें मिलने में बड़ी असुविधा होती है। आपने कुछ किलोमीटर फिक्स किए हैं। वहां इससे ज्यादा दूरी की टिकटें नहीं मिलती। कम से कम डेढ़ सौ किलोमीटर तक एम.एस.टी. की सुविधा मुहैया करायी जाए।

दूसरी बात मैं बहुत महत्वपूर्ण कहना चाहूंगा। मेरे निर्वाचन क्षेत्र में जनपद कौशाम्बी है। उस का ऐतिहासिक और धार्मिक महत्व है। यह एक बुद्धिस्ट स्थल है। वहां गौतम बुद्ध ने वास किया था। वह राजा उदयन की राजधानी थी। साउथ ईस्ट एशिया के ज्यादातर देश जैसे चाइना, इंडोनेशिया, थाइलैंड, मलेशिया और हांगकांग के लोगों का वहां आवागमन रहता है। आज मुख्य स्टेशन से धार्मिक स्थल की दूरी करीब ८०-९० किलोमीटर है। मेरा निवेदन है कि चूंकि वह नया जनपद बना है, वहां नई रेल लाइन बिछाकर तमाम विदेशी पर्यटकों को सुविधा दी जाए। बहुत से महत्वपूर्ण स्टेशन भरवारी, मनौरी, खागा, फतेहपुर हैं। वहां मुख्य मार्ग से रेलगाड़ियों का आवागमन होता है। इससे पहले वहां अच्छी-अच्छी ट्रेनों का ठहराव होता था लेकिन कुछ वर्षों से ट्रेनों का ठहराव न होने से सामान्य पैसंजरो को बहुत दिक्कत होती है। मैंने इस सम्बन्ध में माननीय मंत्री जी को पत्र भी लिखा है। इन स्टेशनों पर मुख्य गाड़ियों का ठहराव होना अति आवश्यक है। इससे तमाम यात्रियों को सुविधा मिल सकेगी।

नई दिल्ली से इलाहाबाद और इलाहाबाद से नई दिल्ली के बीच शताब्दी ट्रेन चलायी जाए क्योंकि हम आजादी की ५०वीं वर्षगांठ मना रहे हैं। इलाहाबाद का ऐतिहासिक महत्व है। इलाहाबाद के स्वराज भवन, आनन्द भवन से ही हमने जंगे लड़ाई का ऐलान किया था। आजादी की लड़ाई का केन्द्र बिन्दु रहा है। उसने तीन-तीन प्रधान मंत्री देश को दिए। मेरा आग्रह है कि जैसे नई दिल्ली से कानपुर, लखनऊ या अमृतसर के लिए शताब्दी एक्सप्रेस चलायी गई है, उसी प्रकार से आजादी की स्वर्ण जयन्ती के अवसर पर वहां के लिए भी शताब्दी ट्रेन चलायी जाए। आपने वहां के लिए प्रयागराज ट्रेन तो दी है लेकिन वह बहुत ओवर पैसंजर है। शताब्दी ट्रेन के चलाने से तमाम यात्रियों को सुविधा होगी।

अभी मैं रेल बजट देख रहा था। उसमें उत्तर प्रदेश के लिए कोई विशेष योजना नहीं बनायी गई है और न ही वहां के लिए कोई नई ट्रेन चलायी जा रही है जिससे पैसंजर्स को सुविधा मिल सके। उत्तर प्रदेश पूरे भारतवर्ष का सबसे बड़ा प्रदेश है। एक देश के बराबर पूरा प्रदेश है। मैं मांग करूंगा कि नई ट्रेनें और तमाम दूसरी ट्रेनें मुख्य-मुख्य प्लेटफार्मों में रोकने की व्यवस्था करायी जाए।

कौशाम्बी जनपद का मुख्य स्टेशन भरवारी है। विदेशी पर्यटकों के आवागमन को देखते हुए भरवारी रेलवे स्टेशन को जंक्शन स्टेशन बनाया जाये। उसका विस्तार भी किया दिया और अच्छी ट्रेनों का ठहराव भी किया जाए। इससे विदेशी पर्यटकों को सुविधा मिल सकेगी। स्टेशन से जनपद को जाने के लिए जी.टी. रोड पर कोई रेलवे का ओवर ब्रिज नहीं है जिससे आसानी से व्यक्ति जी.टी. रोड से चल कर ऐतिहासिक स्थल कौशाम्बी पहुंच सके। मेरी मांग है कि उस जनपद में दो ओवर ब्रिज एक भरवारी के आसपास और दूसरा भगवतपुर के आसपास बनाया जाए। पुल बनने से विदेशी पर्यटकों, दो-तीन ऐसी क्रॉसिंग हैं जहां पर आधे-पौने घंटे फाटक बंद रहता है और तीन-चार गाड़ियां निकलने के बाद ही फाटक खुलता है। इससे वहां बहुत जाम लग जाता है। जहां हम विदेशी पर्यटकों को आवागमन की सुविधा दे रहे हैं तो वह इस समस्या को सुलझाने के लिए ध्यान देना आवश्यक है।

एक मांग मैंने अनुपूरक बजट में भी की थी कि इलाहाबाद में रेल यात्री निवास बनाया जाए, क्योंकि ऐतिहासिक महत्व का स्थान है -- संगम पर कुंभ का माघ मेला प्रति वर्ष वहां लगता है। लाखों नहीं करोड़ों तीर्थ यात्री यहां पर आते हैं और विदेशों से भी लोग आते हैं। उनके लिए वहां पर कोई ऐसा होटल नहीं है जहां विदेशी

पर्यटक या यात्रियों को ठहरने की सुविधा मिल सके। इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से मांग करता हूँ कि रेल यात्री निवास इलाहाबाद में बनाया जाए ताकि जो साउथ ईस्ट एशिया के देशों -- जापान, हांग-कांग, चीन आदि से जो बुद्ध दर्शन के अनुयायी या संगम में कुंभ के माघ मेले में लोग आते हैं, उनके रहने के लिए उचित व्यवस्था हो सके।

एक महत्वपूर्ण बात इलाहाबाद को रेलवे का ज़ोनल ऑफिस बनाने के बारे में है। हमारी राष्ट्रीय मोर्चा की सरकार में प्रधानमंत्री माननीय देवेगौडा जी और रेलमंत्री पासवान जी वहां गए थे और इसके लिए शिलान्यास भी किया था लेकिन अभी तक वहां ज़ोनल ऑफिस के निर्माण का कार्य प्रगति पर नहीं है और कहीं ऐसा दिखाई नहीं दे रहा है कि रेलवे का ज़ोनल ऑफिस वहां बनेगा। अभी उसकी कोई शुरुआत नहीं हुई है। इसलिए मैं चाहूंगा कि आपके मंत्रित्व काल में ही वहां रेलवे का ज़ोनल ऑफिस बने ताकि रेलवे का विस्तार हो सके और आम जनता को उससे सुविधा मिल सके।

इससे पूर्व रेल अनूपूरक बजट पर रेलवे कर्मचारियों और अधिकारियों की सुविधाओं के लिए मैंने मांग की थी। अन्य प्रदेशों में भी मैंने देखा है कि रेल यात्रा की सुविधा भूतपूर्व सम्मानित सदस्यों (विधानसभा, विधानपरिषद) को मिली है, लेकिन उत्तर प्रदेश में विधान सभा के पूर्व सम्मानित सदस्यों को रेल यात्रा करने की सुविधा नहीं मिली है। इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि भूतपूर्व संसद सदस्यों को और विधान सभा के पूर्व सदस्यों को भी यह सुविधा मिलनी चाहिए। इसके साथ-साथ यहां बहुत से सम्मानित संसद सदस्य बैठे हैं जिनकी भावनाओं से अपने को जोड़ते हुए मैं कहना चाहूंगा कि हम लोगों को पूरे हिन्दुस्तान में यात्रा करने के लिए रेलवे पास तो आपने दिया है और सत्र के दौरान स्पाउज़ को यह सुविधा मिलती है। मैं कहना चाहता हूँ कि स्पाउज़ को भी आल ओवर इंडिया यात्रा की सुविधा दें। जब हम सत्र के लिए आने लगते हैं तो बच्चे पीछे पड़ जाते हैं कि हम भी चलेंगे। या तो बच्चों को सेकंड क्लास में ही बैठा दें पर उनको आने की सुविधा दें ताकि जो बच्चे आना चाहते हैं और संसद की कार्यवाही देखना चाहते हैं वे आ सकें। यह बहुत महत्वपूर्ण बात है।

श्री खारबेल स्वाई :जिनके बच्चे नहीं हैं ?

श्री शैलेन्द्र कुमार (चैल) : जिनके पास नहीं है, वह दूसरों को लाएं।

इसी प्रकार रेलवे के आधुनिकीकरण के बारे में मैं कहना चाहूंगा कि हमने तमाम व्यवस्थाएं की हैं। कंप्यूटराइज़्ड व्यवस्था की है और बहुत अच्छी अच्छी तकनीकों का प्रयोग रेलवे को सुधारने के लिए किया है, लेकिन हम देखते हैं कि ऐक्सीडेंट्स में सामान्यतया वृद्धि हो रही है। कोई ऐसी व्यवस्था होनी चाहिए कि ऐक्सीडेंट्स पर रोक लगे और खासकर मैं कहना चाहूंगा कि जो हमारे गार्डज़ हैं या स्टेशन मास्टर्स या डाइवर्स हैं, उनका तिमाही, छमाही में मेडिकल चेकअप होना चाहिए। जिन दुर्घटनाओं में सैकड़ों लोग मरते हैं, उनमें ज्यादातर रिपोर्ट ऐसी आती हैं कि पता लगता है कि सिग्नल दिखाई नहीं पड़ा, कोहरे की वजह से ऐक्सीडेंट हो गया। इस प्रकार की बहुत सारी व्यवस्थाएं हैं जिन पर गौर करना आवश्यक है।

आर.पी.एफ. की ओर भी मैं ध्यान दिलाना चाहूंगा। यात्रा करते समय मेरे साथ भी दुर्घटनाएं हुई हैं। मेरे परिवार के एक सदस्य की सोने की चेन खींची गई।

मेरे परिवार के एक सदस्य की सोने की चेन खींची। मैंने देखा कि वहां पर पुलिस की कोई व्यवस्था नहीं थी। आगे चलकर मैंने जब जंजीर खींचकर गाड़ी को रोकना चाहा तो उसमें जंजीर की कोई व्यवस्था नहीं थी। मैं लालकुंआ से रामनगर की यात्रा कर रहा था। उसमें जंजीर की व्यवस्था नहीं थी। मैं जल्दी से चेन खींचकर कुछ कर भी नहीं सका। आगे जब रेलवे स्टेशन पर गाड़ी रुकी तो वहां पर रिपोर्ट वगैरह दर्ज हुई, तब रेलवे विभाग के लोगों ने आकर माफी मांगी। इसलिए कम से कम रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स को मजबूत बनाया जाए, ताकि रेलवे में जो अपराध होते हैं उन पर रोक लग सके। जहां तक जी.आर.पी. की व्यवस्था का प्रश्न है, वह ठीक है। उनकी मुख्य व्यवस्था प्लेटफार्म पर ही रहती है। वे चेक अप करते हैं, बहुत से हमारे व्यापारी यात्रियों को सुविधा भी मिलती है, लेकिन वे परेशान भी होते हैं। इसलिए मैं चाहूंगा कि ऐसी प्रोटेक्शन फोर्स को या तो आप अलग से बना दें या उसी फोर्स को और मजबूती दें, उनको और अधिकार मिले, ताकि अपराधों पर रोक लग सके। उन्हें तकनीकी व्यवस्था से सुसज्जित करें।

एक दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि ट्रेनों में हम सभी यात्रा करते हैं, लेकिन अगर कोई इमरजेंसी की बात होती है तो हम कहीं बात तक नहीं कर सकते हैं। इसलिए ट्रेनों में वायरलैस सिस्टम की व्यवस्था की जाए जो गार्ड या डाइवर के पास हो या फिर स्टेशन मास्टर के पास हो। इस प्रकार यात्रियों की सुविधा के लिए मोबाइल फोन्स की व्यवस्था हो जाए तो बहुत अच्छा हो, ताकि जो दिक्कतें बीच में आती हैं, वे दूर हो सकें और यात्रियों को सुविधा मिल सके।

श्री रामदास आठवले: राजधानी एक्सप्रेस और डीलक्स एक्सप्रेस में ऐसी व्यवस्था है।

श्री शैलेन्द्र कुमार : रामदास जी कह रहे हैं कि राजधानी एक्सप्रेस में इस प्रकार की सुविधा दी गई है। उसमें बड़े लोग चलते हैं। हमें इस व्यवस्था को देखना चाहिए हम लोग असमानता की दृष्टि से इसे आंकते हैं, बड़े लोगों के लिए तो हम व्यवस्था कर देते हैं। लेकिन आम जनता के लिए हम क्या सुविधा दे पा रहे हैं, इस ओर भी हमें ध्यान देने और गौर करने की जरूरत है। इसलिए माननीय मंत्री जी से मैं निवेदन करना चाहूंगा कि मोबाइल फोन्स की सुविधा और गाड़ियों में भी दी जाए ताकि यात्रियों को सुविधा मिल सके। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात को समाप्त करते हुए माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि मैंने आपको जो सुझाव दिये हैं उन पर गंभीरता से ध्यान देते हुए आप रेल व्यवस्था को सुदृढ़ करने के लिए कार्यवाही करें। जय हिंद, जय भारत।

श्री राम नाईक: मैं आपकी जानकारी के लिए अभी बता देता हूँ मुझे आश्चर्य हुआ जब आपने कहा कि ८० किलोमीटर की दूरी के आपके यहां पासेज इश्यू नहीं होते हैं जबकि पासेज १५० किलोमीटर तक के दिये जाते हैं। यह अभी मैंने आफिसर्स से कंफर्म किया है। वैसे मुम्बई-पुणे अंचल तो १९२ किलोमीटर है, वहां भी पास दिये जाते हैं। आप थोड़ा जानकारी कीजिए कि क्यों नहीं दिये जाते हैं, उसके बाद मैं पता करूंगा।

श्री शैलेन्द्र कुमार : माननीय मंत्री जी, मैं इसे चेक कर लूंगा। लेकिन मैंने आपसे निवेदन किया है। अगर आपने डेढ़ सौ या १९२ तक के किये हैं तो मैं मांग करूंगा कि यह केवल महानगरों में ही न हो पूरे भारत के लिए कम से कम २०० किलोमीटर कर दें।

श्री राम नाईक: ठीक है, देख लेंगे।

">

मेजर जनरल भुवन चन्द्र खण्डूरी, एवीएसएम (गढ़वाल) : माननीय सभापति जी, मैं रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ कि उन्होंने रेल बजट प्रस्तुत करने में एक नई सोच दिखाई है और मैं आशा करता हूँ कि जिस सोच की उन्होंने शुरुआत की है उस सोच को वह और आगे बढ़ावेंगे और धन की अवेलेबिलिटी के अनुसार उस दिशा में आगे प्रगति करेंगे। उनके बजट में काफी अच्छी चीजें हैं। लेकिन एक-दो चीजें मैं उदाहरण के तौर पर बता देना चाहता हूँ। उन्होंने आते ही रेलवे बोर्ड की भर्तियों में जो अभूतपूर्व भ्रष्टाचार चल रहा था, उसको उन्होंने खत्म किया है। उसकी हमें जानकारी थी, मुझसे भी आकर लोग शिकायत करते थे कि इस प्रकार की हरकतें वहां पर हो रही हैं। इसके लिए वे बधाई के पात्र हैं। लेकिन साथ ही साथ मैं उनसे आशा करता हूँ कि कहीं वह एक भ्रष्ट व्यवस्था को दूसरी भ्रष्ट व्यवस्था से रिप्लेस न करें और इसलिए मैं चाहूंगा कि जो नई व्यवस्था बने वह इस प्रकार की हो कि उसमें पारदर्शिता हो। पूरी तरह से तो इसको खत्म करना संभव नहीं है। चाहे वह इंटरव्यू हो, चाहे लिखित परीक्षा हो, लोगों को पता चले कि किस प्रकार की व्यवस्था से सिलेक्शन हो रहा है। अगर वे इसमें अच्छे ईमानदार लोगों को रखेंगे और उसमें पारदर्शिता लायेंगे तो सचमुच वह उसमें एक बहुत अच्छा योगदान करेंगे।

दूसरे उन्होंने बृद्ध लोगों के लिए २५ से ३० परसेंट तक की छूट दी है। आर्थिक धन के मामले में शायद यह ज्यादा न हो लेकिन जैसा मैंने कहा कि उन्होंने एक विचार किया है और अलग-अलग कटेगिरीज के बारे में अपनी सोच जाहिर की है। इसके लिए भी वे बधाई के पात्र हैं। तीसरी अलग सोच का उदाहरण है कि जब आप इंटरव्यू के लिए बुलाए जाते हैं तो जो लोग ज्यादा अमीर नहीं होते, उनको भी इससे समस्या होती है और वे इंटरव्यू के लिए दूर-दूर नहीं जा पाते। मंत्री जी ने केन्द्रीय इंटरव्यू के लिए फ्री पास की व्यवस्था की है, उसके लिए भी वे बधाई के पात्र हैं। सुझाव मेरे पास अनेक हैं। जिस प्रकार से रेल की व्यवस्था है, उसमें इम्प्रूवमेंट की बहुत गुंजाइश है। मैं सिर्फ दो उदाहरण मंत्री जी के ध्यान में लाना चाहता हूँ। मुझे आशा है कि इससे रेलवे की छवि अच्छी होगी। आज रेलवे की छवि अच्छी नहीं है। यह सबसे बड़ा संगठन हमारे पास है, बहुत ज्यादा यात्री इससे यात्रा करते हैं। यह सत्य है कि पहले छवि कुछ चीजों से खराब थी जिनमें एक भ्रष्टाचार का मुद्दा है। वह केवल रिक्रूटमेंट में ही नहीं है, टिकट सेलिंग में भी है, कम्प्यूटराइजेशन के कारण इसमें कमी हुई है लेकिन जो बिचौलियों ने उसका भी तरीका निकाल लिया है। जो भ्रष्टाचार करते हैं, उनके ऊपर कुछ मानसिक दबाव देना चाहिए, कुछ प्रेशर देना चाहिए कि वे ऐसा कुछ करने में झिझकें, इस तरह की व्यवस्था होनी चाहिए।

सुझाव तो बहुत सारे हैं लेकिन मंत्री जी अगर इन दो चीजों के अंदर कुछ काम कर सकें तो रेलवे की छवि अच्छी होगी। सबसे पहला सुझाव है -पंक्युएलिटी। जब यहां रेलों का सवाल आता है तो हर कोई पंक्युएलिटी के बारे में कहता है, पहले मैं और अन्य कई सदस्य इस बात को उठाते रहते हैं। सवाल का जवाब तो मिल जाता है लेकिन ज़मीन के ऊपर कोई सुधार हुआ हो तो वह हमें दिखाई नहीं देता। मैं मंत्री जी को सुझाव देना चाहता हूँ कि जो सवाल मैंने दसवीं लोक सभा में पूछा था उसका मुझे ठीक से उत्तर नहीं मिला। जब हम आंकड़े मांगते हैं कि यह ट्रेन एक महीने में कितने दिन लेट हुई तो आप कहते हैं कि दस बार लेट हुई, बारह बार लेट हुई। आपके लिए पंक्युएलिटी का क्या मतलब है? अगर एक ट्रेन पांच घंटे लेट हुई तो क्या वह पंक्युएलिटी है? १५ मिनट के लिए लेट हुई तो क्या वह पंक्युएलिटी है, आधे घंटे के लिए लेट हुई तो क्या वह पंक्युएलिटी है? रेलवे की पंक्युएलिटी के बारे में क्या डेफिनिशन है? इसके बारे में मैंने मंत्री जी से सदन में सवाल पूछा था लेकिन मुझे इसका जवाब नहीं मिला। अगर हमें पता हो कि पंक्युएलिटी क्या है तो ऊपर जो अधिकारी हैं उनके ऊपर कुछ ज़िम्मेदारी होगी। रिकार्ड ठीक करने के लिए यदि ट्रेन दस मिनट लेट है, पंद्रह मिनट या आधे घंटे लेट है तो उसे आप दिखाते हैं या नहीं, इसकी व्यवस्था का मुझे कोई ज्ञान नहीं है। पहले आप डिफाइन करिये कि पंक्युएलिटी क्या है और अनपंक्युएलिटी क्या है। भारत के यात्रियों की यह मानसिकता हो गई है कि ट्रेन अब समय पर नहीं आती है। कुछ ट्रेन ऐसी हैं जिनके बारे में ऐसी सोच है कि वे समय पर आएंगी। बाकी ट्रेनों के बारे में यह सोच है कि वह समय पर नहीं आएंगी। अगर कभी समय पर आ जाती हैं तो आश्चर्य होता है। दुःख की बात यह है कि अगर आज सुपरफास्ट ट्रेन भी लेट हो जाए तो कोई आश्चर्य की बात नहीं होती। उसके बारे में न रेलवे ने किसी प्रकार की चिन्ता प्रकट की है, न खेद व्यक्त किया है और न सुधार की गुंजाइश रखी है। मैं एक उदाहरण दूंगा। इसमें ज्यादा उदाहरण देने की ज़रूरत नहीं है। मेरा अपना एक अनुभव है।

हावड़ा से देहरादून एक ट्रेन चलती है जिसका लखनऊ आने का समय साढ़े छः बजे है। वह ट्रेन कभी भी समय पर नहीं आती। दो घंटे लेट होना, चार घंटे लेट होना या आठ घंटे लेट होना उसके लिए मामूली बात है। आप इसका रिकार्ड देख सकते हैं। वह रात के साढ़े छः के बजाय दो बजे लखनऊ पहुंचती है और हम स्टेशन पर ही बैठे रहते हैं। वह ट्रेन कभी भी समय पर नहीं आती। क्यों नहीं आती, क्या व्यवस्था है, क्या वजह है, क्या वह ठीक नहीं हो सकता? अगर ठीक नहीं हो सकता तो आप उसका टाइम चेन्ज कर दीजिए कि वह लखनऊ में रात दो बजे पहुंचेगी जिससे लोग रात को दो बजे ही आएंगे। हम लोग स्टेशन पर साढ़े छः बजे ही पहुंच जाते हैं और दो-तीन घंटे इंतज़ार करना तो आम बात है। अगर गलती से कभी समय पर आ गई तो भी लोग ट्रेन मिस कर देते हैं क्योंकि वह स्टेशन पर आते ही नहीं हैं। इसलिए जो मानसिकता बन गई है कि ट्रेन तो लेट होनी है, इस मानसिकता को खत्म करने में आप पहल कर सकेंगे तो आप बहुत बड़ा परिवर्तन रेलवे के अंदर आएंगे। इस ट्रेन के बारे में मैं जब अपने क्षेत्र की समस्या बताऊंगा, तब कहूंगा लेकिन मैं उदाहरण दे रहा हूँ कि किस प्रकार से ट्रेन समय पर नहीं आती है। इसके और भी उदाहरण हैं।

देहरादून से बंबई जो ट्रेन जाती है, वह बड़ी ढीली ट्रेन है। उसमें लोग सफर नहीं करना चाहते क्योंकि वह पता नहीं कहां-कहां घूमकर जाती है। उसकी मानसिकता है, वह खराब है। मैंने उदाहरण दिया कि हमारे यहां की यह मानसिकता तो है। इसका एक और उदाहरण मैं दूंगा। यह पांच-छः साल पहले की बात है। मेरे एक फौजी साथी जापान में कोर्स करने के लिए गए। जब रेलों के बारे में चर्चा चली तो उन्होंने कहा कि जापान में अगर सुपरफास्ट ट्रेन दस मिनट से ज्यादा लेट है तो आपको जहां दूसरे स्टेशन पर उतारती है, आप वहां काउंटर पर चले जाइए, वह आपको पूरे टिकट के पैसे रिफंड करते हैं, माफी मांगते हैं कि हमारी ट्रेन लेट है और आप अपना पूरा पैसा ले जाइए।

यही बात मैं १०वीं लोक सभा में मंत्री जी के ध्यान में लाया था। मैंने कहा कि आप कुछ नहीं करते हैं तो कम से कम उन्हें एक कप चाय तो ऑफर कीजिए, रेलवे को कुछ तो दंडित होना चाहिए। आप सुपरफास्ट ट्रेन के लिए फालतू पैसा लेते हैं। ... (व्यवधान) यह हमारी मानसिकता बन गई है कि लेट है तो क्या फर्क पड़ता है। आप सुपरफास्ट ट्रेन का ऐडिशनल पैसा लेते हैं कि वह ज्यादा ठीक समय पर चलनी चाहिए, तेज चलनी चाहिए। व्यवस्था आपकी अच्छी है, लेकिन नहीं चलती। इस प्रकार पंच्युएलिटी के बारे में जो बेसिक मानसिकता है, उसपर ध्यान दीजिए।

सफाई के बारे में रेलवे की छवि बहुत खराब हो रही है।

A.C-I

क्लास में तो थोड़ी-बहुत सफाई है लेकिन

A.C.-II

में सफाई नहीं होती। पानी लीक हो रहा है तो हो रहा है, पानी टपक रहा है तो टपक रहा है, स्टेशन गंदगी से भरा हुआ है। मेरे क्षेत्र में, जैसा मैंने कहा, एंड ऑफ दी वर्ल्ड है, वहां एक स्टेशन है। मैंने पहले रेल मंत्रालय को लिखित रूप में दिया है। शौचालयों की यह हालत है कि आप उसमें घुस नहीं सकते, वहां इतनी गंदगी है। किसी को कोई परवाह नहीं है। डिब्बों में और स्टेशनों में समय-समय पर सफाई अभियान चलता रहता है। माननीय पासवान जी भी एक बार सफाई करने गए थे। लेकिन इसे अभियान के रूप में न चलाया जाए। इसे वास्तव में करना है, यदि इस रूप में रेल अधिकारियों की मानसिकता बन सके तो आपका बहुत बड़ा कंट्रीब्यूशन होगा।

अब मैं मांगों पर आता हूँ। मैं सबसे पहली मांग को बहुत दुख के साथ सदन को बताना चाहता हूँ कि तीन साल के संघर्ष के बाद, हर रेलवे बजट में, १०वीं लोक सभा में भी इसे उठाया था कि भारत के स्वतंत्रता संग्राम सेनानियों को आप सुविधाएं देते हैं, हमारे बार्डर्स पर जो लोग रक्षा करते हैं, वे भी स्वतंत्रता संग्राम सेनानी हैं। उन्होंने स्वतंत्रता से पहले लड़ाई की है लेकिन वे आज आपके देश की रक्षा कर रहे हैं। सियाचीन में आज २०-३० फुट बर्फ में लोग काम कर रहे हैं। आप डिफेंस मिनिस्ट्री से पूछिए, कितने लोग अपंग हो गए हैं। उनके लिए कोई फैसीलिटी नहीं थी। बड़ी मुश्किल से जब कन्वेंस किया गया तो १९९५ में थोड़ा सा, हाफ हार्टेड दिया गया कि थोड़ा सा मिल जाएगा। लेकिन उसे भी ११ मार्च को विदड़ा कर लिया गया है। मैंने आपसे बात की थी तो आपने समझाया कि शायद सुप्रीम कोर्ट के आदेश के तहत हुआ है। लेकिन मैं कहना चाहता हूँ कि जो दिया था, वह भी भीख के रूप में दिया गया था। क्यों आप उनको स्वतंत्रता संग्राम सेनानियों के साथ इक्वेट नहीं करते। मंत्री जी, मैं आपको बताना चाहता हूँ कि गैलंट्री ऐवार्ड जिनकी मैं बात कर रहा हूँ, थोक के भाव नहीं मिलते। हमारे पास चार गैलंट्री ऐवार्ड हैं - परमवीर चक्र, महावीर चक्र, वीर चक्र, मैशन इन डिस्पैचेज। इनको वीरता के आधार पर दिया जाता है। परमवीर चक्र भारत में कितने हैं, आप गिनिए। फौज के लोग तो बहुत मुश्किल से ऐवार्ड देते हैं, वे लोग गिनती के होंगे, उनको भी कहते हैं कि आप सैकंड क्लास में जाएंगे, अकेले जाएंगे, आप २००-३०० किलोमीटर जा सकते हैं। उनके साथ इस प्रकार का अन्याय क्यों किया जा रहा है? हमारी सरकार कहती है डिफेंस मिनिस्ट्री बजट देगी, रेलवे कहेगा हम क्यों दें। भारत सरकार इन थोड़े से लोगों पर जो इतना खर्चा कर रही है, क्या उनको सम्मान के रूप में नहीं दे सकती? मेरा आपसे आग्रह है कि कृपया आप उनको वही सुविधा दीजिए जो स्वतंत्रता संग्राम सेनानियों को दे रहे हैं। मैं यह बहुत दुख के साथ कह रहा हूँ। आज जो भाषण मैं दे रहा हूँ, वह मैंने इस लोक सभा में पांच बार दिया है।

... (व्यवधान)

यह बहुत चिन्ता की बात है। फौज के लोग अपनी बात नहीं रख सकते हैं, दुखी हैं, यह बुरा लगता है। ये हमारे स्वतंत्रता सेनानी हैं जो आज देश की रक्षा कर रहे हैं। मेरा आपसे निवेदन है कि इसके ऊपर जितना भी खर्चा हो, चाहे कोई भी मिनिस्ट्री दे, उनको पूरी तरह से सुविधा दीजिए। मैं आपको यह बताता हूँ कि महावीर चक्र और परमवीर चक्र प्राप्त गिने-चुने लोग हैं, वीर चक्र वाले भी ज्यादा लोग नहीं होंगे। मैशन इन डिस्पैचेज की शायद कुछ संख्या होगी।

अब मैं अपने क्षेत्र की बात बताता हूँ। मेरा क्षेत्र उत्तरांचल है। हमारे पास वैसे ही रेल वगैरह नहीं है, हम आपको ज्यादा कष्ट-पीड़ा नहीं देते। हमारे पास, जैसा मैंने कहा एंड ऑफ दी वर्ल्ड, एक-दो स्टेशन हैं। वहां से ट्रेन आगे नहीं बढ़ती, बढ़ नहीं सकती यह मैं नहीं कहूंगा क्योंकि यदि जम्मू-कश्मीर में आगे बढ़ सकती है तो हमारे भी वही पहाड़ हैं।

हमारे किसी अलग किस्म के पहाड़ तो हैं नहीं, लेकिन शायद हमारा दुर्भाग्य है कि यह बात हमारे साथ नहीं होती। इसलिए मैं आपसे कहता हूँ कि हमारे ऊपर ज्यादा खर्च रेलवे का नहीं है और हमारे यहां फौज के अन्दर काफी लोग हैं।

... (व्यवधान)

देहरादून है, नजीबाबाद है और एक छोटा सा स्टेशन ऋषिकेश है, बस यही हमारे यहां हैं। हम लोग रेलवे रवेन्यू भी बहुत देते हैं। पूरे गढ़वाल रायफल्स के फौजी और पैरा मिलिट्री फोर्स के बहुत से लोग हैं, जिनके बहुत सारे लोग ट्रेवल करते हैं। ऐसा भी नहीं है कि वहां से कोई ट्रेवल नहीं करते हैं। जो कुछ मैं आपसे निवेदन कर रहा हूँ, कृपया इसपर गम्भीरतापूर्वक विचार करें।

पहली बात तो यह भी बार-बार उठाई जाती है कि रेलवे को थोड़ा आगे बढ़ाया जाये। मैंने यह मांग पहले की थी कि ऋषिकेश से कर्णप्रयाग नामक एक जगह है, जहां पर १९३३ में अंग्रेजों ने सर्वेक्षण कराया था और मैंने यह बात ध्यान में लाई थी कि उस समय की उनकी सर्वेक्षण रिपोर्ट क्या है, मुझे मालूम नहीं, लेकिन अब

उसका सर्वेक्षण कराया जाये। मुझे तब दसवीं लोक सभा में मंत्रालय से जवाब मिला था कि यह मुश्किल है, यह है, वह है। ११वीं लोक सभा में हमारे क्षेत्र के रेल मंत्री थे, उन्होंने १० लाख रुपया आपके रेल के बजट से इसमें लगा दिया। वह किसलिए लगाया था, क्यों किया, यह रेल मंत्रालय आज मानता है कि वहां पर सर्वेक्षण होना चाहिए। माननीय मंत्री जी, मैं आपसे जानना चाहता हूं कि इस ऋषिकेश से कर्णप्रयाग सर्वेक्षण का क्या भविष्य है? आप सर्वेक्षण करायें, उसके बाद अगर मुश्किल है तो हमको बता दीजिए, लेकिन थोड़ा पैसा सर्वेक्षण पर तो खर्च कीजिए।

दूसरी बात डायरेक्ट ट्रेन की है। दिल्ली से नजीबाबाद से आगे एक छोटा सा स्टेशन है। अंग्रेजों के जमाने में कोटद्वार स्टेशन बना था। दिल्ली से हर दिन मसूरी एक्सप्रेस में करीब १० डिब्बे लगते हैं, जो नजीबाबाद में डिटेच होते हैं। वहां पर तीन घण्टे रहते हैं, फिर एक दूसरी ट्रेन से उनको कोटद्वार भेजा जाता है। जो दूरी ४-५ घंटे में तय हो सकती है, वह हमको उस ट्रेन के अन्दर १०-१२ घंटे में करनी पड़ती है। नजीबाबाद में तीन घंटे ठहराव है, न वहां पर लाइट होती है, न वहां पर सुरक्षा है और मच्छरों की वहां पर इन्तहा नहीं है। इससे क्या होता है कि जो लोग मजबूरी में हैं, सिर्फ वे लोग इस ट्रेन से ट्रेवल करते हैं, नहीं तो नजीबाबाद से आगे फिर सब लोग बस से जाते हैं। इसलिए आज क्या स्थिति है कि कोटद्वार से दिल्ली के लिए हर रोज कम से कम ५० से ६० बसें चल रही हैं और कम से कम १० से २० टैक्सियां चल रही हैं। हमारे देश का इतना पेट्रोल-डीजल खर्च हो रहा है। मैं निवेदन कर रहा हूं कि आप सिर्फ यह जो ८-१० डिब्बे हैं, इनमें कुछ और डिब्बे लगाकर दिल्ली से कोटद्वार तक एक सीधी ट्रेन चला दीजिए। इससे आपकी ४०-५० बसें बन्द हो सकती हैं, तब सब लोग इसमें जाना चाहेंगे, यह सुविधाजनक भी होती है, थोड़ी सस्ती भी होती है। इससे पोल्यूशन भी नहीं होता है।

श्रीमती रीना चौधरी (मोहनलालगंज): एक ट्रेन लखनऊ से देहरादून के लिए भी चलनी चाहिए।

मेजर जनरल भुवन चन्द्र खण्डूरी, एवीएसएम : मैं उसपर भी आ रहा हूं। हावड़ा मेल का उदाहरण दे रहा हूं। ऐसी बात भी नहीं है कि यह नहीं हुआ। इसके बहुत पहले १९८० के करीब एक ट्रायल ट्रेन ब्रिनाथ एक्सप्रेस के नाम से बनी थी, वह दो दिन चली, लेकिन रेलवे बोर्ड इससे मना करता है। वह फाइल उन्होंने छिपाकर किसी लाकड़ कबाड़ में बन्द कर दी है। मैंने यह क्वेश्चन यहां पर उठाया था, मुझे जवाब दिया गया कि ऐसी कोई ट्रायल ट्रेन नहीं चली। यह सरासर असत्य बात है, ट्रायल ट्रेन चली थी। यह बात अखबारों में छपी थी, मैंने अखबार की कटिंग मंत्रालय को भी भेजी है, लेकिन उन्होंने वह फाइल गायब कर दी है। जब माननीय त्रिपाठी जी रेल मंत्री थे और स्वर्गीय बहुगुणा जी इस क्षेत्र को रिप्रजेन्ट करते थे तो उनके कहने पर यह ट्रेन चली थी। मैं आपको सिर्फ एक इन्फोर्मेशन पा

इसी प्रकार यहां से मेरा दूसरा क्षेत्र कुमाऊं क्षेत्र में रामनगर है। वहां पर भी इस प्रकार से डिब्बे जोड़े जाते हैं। वहां पर भी बड़ी संख्या में लोग चलते हैं, इसलिए दिल्ली से रामनगर के लिए भी एक डायरेक्ट ट्रेन चलनी चाहिए। ये दो ट्रेन मेरा आपसे चलाने का निवेदन है। जैसा मैंने पहले कहा था, हावड़ा से देहरादून एक ट्रेन चलती है। वह ट्रेन ६, ७, ८ घंटे लेट मामूली होती है।

श्रीमती रीना चौधरी : डिले का उसका रोजाना का रिकार्ड है कि वह कम से कम ३-४ घंटे तो मामूली लेट रहती है और कभी भी कोई दिन नहीं होता जब वह राइट टाइम चलती हो। दूसरी ट्रेन जनता एक्सप्रेस है, उसमें एक भी ए.सी. डिब्बा नहीं है। सारा सैकिण्ड क्लास उसमें है। उसमें बहुत प्रॉब्लम होती है, न उसमें लाइट रहती है, न डिब्बे हैं।

मेजर जनरल भुवन चन्द्र खण्डूरी, एवीएसएम : धन्यवाद, मैं वही कहने वाला था। दो बजे रात तक तो मैं प्लेटफार्म पर इस ट्रेन के लिए बैठा हूं।

सभापति महोदय : आपका तो नाम है। आप बोलना चाहती हैं तो आपको समय मिल जायेगा। यह आज ही नहीं, कल भी बहस चलेगी, सोमवार को भी चलेगी।

मेजर जनरल भुवन चन्द्र खण्डूरी, एवीएसएम : जैसे ही यह बात आई थी, मैंने १९९५ में इसको ध्यान में रखते हुए सुझाव दिया था कि लखनऊ और देहरादून के बीच में एक शताब्दी टाइप ट्रेन चलनी चाहिए।

देहरादून में ओ.एन.जी.सी. है, इंडियन मिलिट्री अकादमी है। इसी तरह से मसूरी में आई.ए.एस. अकादमी है, बहुत बड़े-बड़े डाक्टर हैं, फारेस्ट रिसर्च इंस्टीट्यूट है, वहां पर ट्यूरिस्ट आते हैं, एडवेंचरस ट्यूरिज्म प्लेस है, हैवी लोड है, यात्रियों का बहुत लोड है, सब लोग चलते हैं इसलिए आप इस काम को तुरंत कर दें। एज ए इंटरिम मैजर्स मैंने १९९५ में सुझाव दिया था, जो कि स्वीकार हो गया था, लेकिन लागू नहीं हो पाया, शायद इसलिए कि मैं वापस लौटकर नहीं आया। अभी बहन जी ने जैसा कहा, मैं भी कहना चाहता हूं कि बनारस से देहरादून चलने वाली जनता रेल है। उसमें ए.सी. सेकंड क्लास का डिब्बा लगा दें। वह लखनऊ में अटैच होता है, उसको आप फिलहाल इसमें लगा दें तो सारा लोड देहरादून का यात्री इसमें में चला जाएगा और आपको कोई नुकसान भी होने वाला नहीं है। इस काम को आप तुरंत करवा दें।

सभापति महोदय : अब समाप्त करें।

मेजर जनरल भुवन चन्द्र खण्डूरी, एवीएसएम : अभी थोड़ा और है। देहरादून से दक्षिण के लिए कोई गाड़ी नहीं है, इसी तरह से जम्मू साइड के लिए कोई गाड़ी नहीं है। देहरादून क्षेत्र हरिद्वार-ऋषिकेश से जुड़ा हुआ है। यहां बहुत हैवी लोड है। लॉग डिस्टेंस की साउथ के लिए कोई ट्रेन नहीं होने की वजह से बहुत परेशानी होती है। इसलिए साउथ के लिए देहरादून से एक सीधी ट्रेन होनी चाहिए। इसी तरह से जम्मू साइड के लिए भी एक ट्रेन होनी चाहिए। ईस्ट के लिए हावड़ा है, जिसका विवरण मैंने आपको दिया है। देहरादून हरिद्वार-ऋषिकेश काम्प्लैक्स में बहुत बड़ी संख्या में पर्यटक आते हैं, उनको बहुत परेशानी होती है। चूंकि सभापति जी आपने मुझे समाप्त करने के लिए कहा है इसलिए मैं बहुत संक्षेप में कहना चाहता हूं। मैं मंत्री जी से उम्मीद करता हूं कि जो मैंने निवेदन किया है, वह बहुत थोड़ी समस्या है, आपका ज्यादा धन भी खर्च होने वाला नहीं है, यह प्रशासनिक व्यवस्था है, इसको करेंगे तो हम आपके आभारी होंगे।

">

श्री हीरा लाल राय (छपरा): माननीय सभापति जी, मैं शुरू से रेल बजट को बड़े ध्यान से सुन रहा था। माननीय सदस्यों की बातों को भी मुझे समझने का मौका मिला। मैं बिहार में छपरा से आता हूँ। जब मैं सुन रहा था तो लगता था कि सचमुच में बिहार के ऊपर रेलमंत्रियों ने बड़ी दया की है। मैं कहना चाहता हूँ वहाँ पर तीन जोन से गाड़ियाँ चलती हैं। साउथ ईस्टर्न दक्षिण में, बीच में ईस्टर्न रेलवे और नार्थ में नार्थ-ईस्ट रेलवे। यह ठीक है कि हमारे यहाँ से काफी रेल मंत्री हुए हैं। लेकिन रेलमंत्रियों के माध्यम से हमारा विकास हुआ, उसके बारे में मैं कहना चाहता हूँ। समस्तीपुर से लेकर दरभंगा, दरभंगा से लेकर अगर आप पूर्व में चले तो तुरंत दूसरा राज्य शुरू हो जाता है। इसी तरह से पश्चिम में बढ़ें तो ५०-६० किलोमीटर के बाद उत्तर प्रदेश शुरू हो जाता है। कुछ गाड़ियाँ जरूर चली हैं, ट्रेक बदले हैं, लेकिन बिहार की जो आबादी है, जितना वह पिछड़ा हुआ इलाका है, मैं समझता हूँ उसके अनुपात में कुछ भी सुधार रेलवे के द्वारा नहीं हुआ है। एस.ई. रेलवे को आयरन रेल कहा जाता था। वह तमाम पावर स्टेशंस को कनेक्ट करती थी। जहाँ से आप आते हैं वहाँ से वह पूरी कोल बैल्ट को ही नहीं, बल्कि दुर्गापुर, राउरकेला, भिलाई और बोकारो सबको एक साथ जोड़ती थी। बहुत महत्वपूर्ण रेलवे है। लेकिन मैंने रेल बजट को उभार-उभार कर देखा, कहीं भी ऐसा नहीं लगा कि इस राज्य में कुछ योजनाओं के सिवा और कुछ रेलवे ने अन्य राज्यों की अपेक्षा अधिक मेहरबानी की हो।

यहाँ पर रेल मंत्री जी बैठे हुए हैं। बिहार की राजधानी पटना है। पटना में एक रेल पुल बनाने की मांग आज से नहीं, १९५७ के बाद से चली आ रही है। जब राजेन्द्र प्रसाद जी बहुत बड़े ट्रेड यूनियन लीडर थे, वे भी इसकी मांग करते रहे थे। वहाँ के लोगों ने इसको लेकर आंदोलन भी किया और बहुत तकलीफों का सामना हमने किया है। लेकिन दो साल पहले इतना बड़ा हंगामा हुआ कि वहाँ पुलिस की गोली से एक लड़का मारा गया। वहाँ इससे ऐसी स्थिति बनी कि रेल ऽ शासन को, रेल मंत्री को जाना पड़ा। स्वयं उस समय देवगौड़ा जी २२ दिसम्बर, १९९६ को पहुँचे।

वहाँ पहुँच कर उन्होंने कहा कि सर्वे का काम होगा, सर्वे का काम शुरू हुआ और १५ करोड़ रुपये दिए। लेकिन ताज्जुब की बात है, यह कहा जाता है कि रेल बिहार की है। जब राजधानी की एक इतनी बड़ी स्कीम, जो नार्थ और साऊथ बिहार को जोड़ सकती है, इतनी बड़ी स्कीम पर तमाम सरकारी कमिटमेंट के बाद भी यदि कुछ नहीं हुआ और रेलवे बजट में उसका प्रावधान नहीं हुआ तो मैं नहीं मानता कि रेलवे का उद्धार हो जाएगा। इसलिए मैं यह कहना चाहता हूँ कि हमारे बिहार के लोगों की यह सबसे बड़ी मांग है, पटना में जो दीघा और परेजा के बीच में रेल पुल बनाने की बात है वह बनना चाहिए। वहाँ तमाम देश के बड़े नेता, रेल मंत्री, सांसद, बिहार के मुख्य मंत्री, रेलवे बोर्ड के चेयरमैन और स्वयं प्रधानमंत्री जी ने जाकर उसका शिलान्यास किया है और वैसी परिस्थिति में यह कहा जाता है कि उस राज्य का बड़ा भारी उपकार हो गया, मैं इसको कदापि मानने के लिए तैयार नहीं हूँ।

महोदय, मैं आपको पुनः कहना चाहता हूँ, इसमें कोई भ्रम नहीं रहना चाहिए।

... (व्यवधान)

सभापति महोदय : हीरा लाल जी, आप कितना समय लीजिएगा, अगर आप पांच-सात मिनट में समाप्त कर देंगे तो बोल लीजिए।

श्री हीरा लाल राय : आप हमको कल बुलवाइए।

सभापति महोदय : ठीक है, आप कल बोलिए।

20.00 hrs

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on

Friday, June 5, 1998/Jyaistha 15, 1920 (Saka).
