

land revenue recovery. The Government officials at the lower level like Patwari and Tehsildar are not giving the correct factual position of crop. They still apply the old outdated scheme of revenue code and report loss of only 25 to 30 per cent. The actual loss of dhania is over 75 per cent, that of chana 65 per cent and that of opium 100 per cent.

Under the above circumstances, I appeal to the Government to take a sympathetic and humanitarian view and call upon the Central Government to direct the State Government to stop all recoveries in the districts of Rajgarh and Guna and give extra financial assistance to the farmers.

MR. DEPUTY SPEAKER : I have an announcement to make. I have to inform the House that in connection with the complaint made in the House earlier today by hon. Kalprath Sonkar regarding alleged ill-treatment and obstruction caused to him while entering the Parliament House, necessary inquiry is being made and immediate appropriate action in the matter has been taken pending the completion of the inquiries.

MR. DEPUTY SPEAKER : They have been placed under suspension. When an enquiry is made or action is taken, the concerned officer will be placed under suspension, not the Member of Parliament.

(Interruptions)

AN HON. MEMBER : This matter should be referred to the Privileges Committee.

MR. DEPUTY SPEAKER : All right, It is over now. You give separate notice for that.....

श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री : इस केस को प्रिविलेज कमेटी को भेजना चाहिये ।

MR. DEPUTY SPEAKER : If you are not satisfied, you give separate notice. Now we go to the next item.

14.55 hrs.

RAILWAY BUDGET 1984-85 GENERAL DISCUSSION

MR. DEPUTY SPEAKER : Prof. Madhu Dandavate, now you have to initiate the discussion on the Railway Budget. All please sit down.

PROF. MADHU DANDAVATE (Rajapur) : Mr. Deputy Speaker Sir, I rise to initiate discussion on Railway Budget for 1984-85 presented by the hon. Railway Minister on 24th February. I would like to draw the attention of the Railway Minister to the fact that the Budget that he has presented is the budget of Indian Railways which are the second largest railways in the world under single management. These are the railways which have route kilometreage of 61,000 and actually there will be 10,000 locomotives and almost the same number of trains going round 7,000 stations and actually the passengers that will be carried by suburban and non-suburban railways everyday will be of the order of one crore. At the same time, the freight carried by the Indian Railways everyday will be of the order of 7 lakhs to 7.5 lakh tonnes. The expense of the Railways is so large that the Capital at Charge is Rs. 7,000 crores approximately and the investment that has been put into the Indian Railways, is of the order of Rs. 8,000 crores. These are the dimensions of the Railways which the hon.

14.56 hrs.

[SHRI R.S. SPARROW *in the Chair*]

Railway Minister represents and the Budget that he has presented must be commensurate with the needs and requirements of such a vast expense of railways which is ever growing and which needs more and more attention on the basis of the passenger traffic and the freight traffic. I would like to know from the hon. Railway Minister whether he is convinced that the Budget which he has presented on 24th of February is commensurate with the requirements and the claims of the Indian Railways of such a vast dimension? I may like to draw, through you, the attention of the House that on 24th of February 1984 when the hon. Railway Minister presented the Railway Budget for 1984-85 to this House, I had made a brief reaction. I had given a brief reaction on the Railway Budget. I had said three or four important things very briefly in a tabulised form. I had described the Railway Budget presented by him on 24th February as un-imaginative and colourless. I further said that this Budget with a deficit of the order of Rs. 70 crores or so, actually does not fulfil the needs of the railway users and I said that this Budget

with a deficit of Rs. 70 crores actually reveals the stagnancy of the financial system of the Indian Railways. My further observation, if you recall it, was that the resource mobilisation is ill-conceived. The investment pattern is lopsided, the developmental perspective does not take into account the needs and requirements of the railway users and, therefore, I had concluded in my reaction that in the present form the Railway Budget presented by the hon. Railway Minister will not be such that it will be able to meet the needs of expansion of Railways so essential for the infrastructure, for industrial development and for growing passenger and freight traffic in the country.

These were the brief reactions that I have expressed on the 24th of February. Let me assure the hon. Minister that my reaction was not just a rhetoric; I sincerely meant that reaction.

In the present debate, it will be my intention to spell out these brief reactions that I have given on the 24th of February vis-a-vis the stagnancy of the financial system, vis-a-vis the lop-sided shape of the investments in the railways and the wrong developmental perspective which; does not take into account the needs and requirements of the railway users and I would like to present the complete picture.

We are told in the budget that the railway budget is a balanced budget. Let me say very candidly that this is an optical illusion. Being a student of physics, I would like to use the term of physics. I find an optical illusion in describing this budget as a balanced budget because the deficit is Rs. 70 crores. If you look at the gross receipts, net receipts and also the miscellaneous receipts and go through the working expenses of the Indian railways and find out the difference between the two, the difference is of the order of Rs. 70 crores. Even then, the Railway Minister insists it is a balanced budget. Probably, he feels that his budget is as balanced as his mind. I would like to point out to him that I concede that he has a balanced mind; but that balance is not reflected in a balanced budget, for this very simple reason that the deficit is Rs. 70 crores.

In the words of Railway Minister in his budget speech, it is carried over to the dividend liability. So, apparently, it appears to be a balanced budget. These Rs. 70

crores have been very skillfully transferred to that account. and that is permissible after the new report of the Capital Structure Committee; because, the Capital Structure Committee has recommended that, when the railways are in the red, then the dividend liability should be treated as a deferred liability, to be paid back to the general revenues whenever the finances of the railways are in a sounder condition. Accordingly, taking advantage of this, Rs. 70 crores have been transferred or carried over to dividend liability and it apparently appears there is no deficit. But, as I have said, it is an optical illusion.

There is no effort to build up massive assets and modernise or computerise the system, in which the efficiency can be augmented, of course with the local resources, indigenous, and try to see that out of the given capital investment that is put in the railways, we should be able to get the maximum returns. For instance, when you spend on the fuel, technologically the type of sophisticated system that you have in the locomotives will emphasize how much will be the expended energy of the fuel and how much is the utilisation of the energy of the fuel. From that point of view, certain degree of modernisation, of course with the help of indigenous skills and technology, is highly necessary and a certain amount of investment to see that the assets are enlarged, more productive assets are created, rolling stock is increased and renewal of tracks is brought about so that the assets result in better financial returns out of the given investment put into the railways. We find that that aspect is totally lacking.

Unfortunately, the attitude of the Planning Commission and the Government as a whole is largely, with the Finance Minister's blessings, to take resort only to the fare and freight in order to mop or mobilise resources for the Indian railways. It is a very interesting picture. Right from the moment the new Government came into operation in 1980, if you go through all the budgets from 1980-81 to 1984-85 and actually go through the actuals, you will find a very interesting spectacle. Even when the freight traffic is rising and when we expect more revenues, you will find that more and more increase in fares and freights are there.

The originating traffic in 1980-81 in million tonnes was 195.93 and the increase in fares and freight was of the order of Rs 200

crores. In 1981-82 the freight traffic increased to 221.20 million tonnes and the increase in freight and fare was Rs. 356.26 crores. In 1982-83 the traffic increased to 227 million tonnes and we find an increase in fares and freights by Rs. 264 crores. In 1983-84 the projected traffic was of the order of 241 million tonnes and we find that the increase in freight and fare is Rs. 488.99 crores.

And now the Budget estimates for 1984-85 have expected, of course, an exaggerated traffic of 245 million tonnes, and they have of course, Rs. 114.22 crores total increase in freight and fares. So, you find that even when the freight movement is increasing, there are increases in freight and fare, because the Planning Commission and the Government as a whole has told them that the only source that will be available to them will be the internal resources built up by increasing the freight and fare. It has been rather hostile in granting the allocations to the Railways.

Sir, as far as the traffic targets are concerned, before I proceed further with the rest of the analysis of the investment and the development perspective, I would like to point out to the Hon. Minister through you that all the targets that have been fixed in the revised estimates and the coming Budget appear to be rather unrealistic. The originating traffic for 1982-83, which was considered to be very good traffic, was considered to be satisfactory and it was of the order of 228.28 million tonnes, and our Minister in his speech said that we had a peak traffic of the order of 228 million tonnes and it was a very good originating traffic and till the presentation of the Railway Budget on 24th February, 1984, the traffic for 1983-84 was considered to be poor. He himself said. He has, of course, narrated various factors, but the Hon. Minister in his speech candidly admitted that compared to 1982-83, in 1983-84 the originating traffic of the Indian Railways was rather unsatisfactory and poor; and despite that, for 1983-84 the revised estimates they have put the target as 230 million tonnes. And though much reduced from 241 million tonnes, no doubt, but the most important aspect comes in the Budget for 1984-85. The traffic target for 1984-85 is projected as 245 million tonnes. This appears to me as gross exaggeration as far as this Budget is concerned. I can very well compare it with the General Budget. Regarding the General Budget I have said that it seems to be a mi-

serly Budget whose philosophy is earn less, spend less. That seems to be the philosophy of the miserly Budget presented by the Finance Minister. And in anticipation of that miserliness, our Railway Minister was commensurately miserly and he also brought out a very interesting type of Budget whose guidelines seem to be earn less, spend also less, no matter whatever the requirements of safety and also the requirements of passengers. Earn less and spend less and also ensure small deficit of Rs. 70 crores and then quietly transfer the dividend liability so that before the world you can come to the conclusion that you have got a balanced Budget and the people can say the Railways have really a balanced attitude. That is the picture that has been presented now. The projected freight revenue for 1983-84, the revised Estimates for 1984-85, and the estimates are likely to be wrong. I would sound a note of warning. Optimism is always good, but false and misplaced optimism is likely to lead to a number of financial difficulties. And I am sure that projecting 245 million tonnes, when they found that till the presentation of the Budget, the entire freight traffic has been extremely poor, putting for 1983-84 and 1984-85 the targets as 230 million tonnes and 245 million tonnes is a gross exaggeration.

Let us now come to the dwindling finances of the Railways. I would like to point out to you how the Railways finances have been dwindling. You can take certain important heads in the Railway Expenditure and also the Revenue collections and you will be able to find how the finances are dwindling. In the Budget at a Glance, at page 1, the document circulated to us, we have been given for 1983-84, the revised estimates for 1983-84 and the coming Budget for 1984-85 various indicators for various items. Take for instance net Traffic Receipts. What is important is not only gross traffic receipts, but also the net traffic receipts.

From that you must subtract the total working expenditure including the Depreciation Fund; including the amount that is to be put into pension fund, and when you get the net traffic receipts, that will be an indicator as to how much amount will be available for the reconstruction of the railways, for the proper operation and functioning of the Railways. It is very interesting. Take net traffic receipts—estimates of the budget for 1983-84 in crores. This was Rs. 624.91

crores. Now, what does the revised budget estimate for 1983-84 say? Remember, Sir, originally in the 1983-84 budget the net traffic receipts were projected at a level of Rs. 624.91 crores; in the revised budget estimates for 1983-84 it comes down to Rs. 289.50 crores—from Rs. 624 crores to Rs. 289.50 crores. And now in the budget for 1984-85 also they do not come anywhere near the budget estimates of 1983-84; for budget estimates for 1984-85 the net traffic receipts that have been projected are of the order of Rs. 375 crores. Remember in the 1983-84 budget it was Rs. 624 crores and in the budget estimates for 1984-85 it was Rs. 375 crores. That is how the net traffic revenue has come down. Now, let us see the Net Miscellaneous Receipts. In the 1983-84 budget they were of the order of Rs. 46.29 crores, in the revised budget estimate for 1983-84 it was Rs. 49 crores, and now in the budget estimates for 1984-85 it was Rs. 45 crores—from Rs. 49 crores to Rs. 45 crores. If you take the net railway revenue, it is a very interesting indicator. As far as the net railway revenue is concerned, in the budget for 1983-84 it was Rs. 671.20 crores, in the revised budget estimate for 1983-84 it has come down from Rs. 671 crores to Rs. 338.50 crores and for 1984-85 it is Rs. 420 crores. There is no particular significance for this figure of '420', but it has come down from Rs. 671 crores to Rs. 420 crores. That has been the collapse as far as the net railway revenues are concerned. Then it is stated, 'Capital structure of Railways has to be reviewed in a comprehensive way.' I have with me here fortunately a very interesting article written by one of the experts in the Ministry of Finance. This is written by Mr. A. V. Poulouse, who is the Financial Commissioner in the Indian Railways, under the title of 'Financial Viability of Indian Railways—Capital restructuring'. He had written a very interesting article in the *Economic Times* of 9.4.83. The inference that he has drawn is very important and probably my reading out that paragraph to the Railway Minister might appear as sending coal to New Castle, but sometimes even New Castle requires coal and therefore, I have to send it. In the last paragraph of this article it was stated ;

“According to the estimates made by the Rail Tariff Inquiry Committee; resources of the order of Rs. 36,000 crores at the 1977-78 price levels would be needed by the Railways during the next two deca-

des, roughly two-thirds of which would be for addition and one-third for rehabilitation of the assets. The plan outlays fixed for the Railways in the recent past do not inspire confidence in attaining investments of this magnitude within a span of time while the Railways are determined to do their bit in raising additional resources. Unless some unorthodox sources of financing are evolved, it may not be possible for them to meet the future challenges”.

This is not only a Member of the Opposition that is saying but this is said by one who is now looking after and managing the finances of the Railways—he is an expert in the Railway Board, he himself in his article has said that and I fully agree with this inference drawn by this financial expert of the Indian Railways. He has rightly pointed that unless we are able to have the resources of the order of Rs. 36,000 crores at the 1977-78 price levels, it will not be possible for us to stand the strains for the next two decades. He has taken a picture for 20 years and therefore ...

PROF. N. G. RANGA (Guntur): At this present level, it is Rs. 50,000 crores.

PROF. MADHU DANDAVATE : That is right. Thanks to Prof. Ranga's Government, he will find that the amount of Rs. 36,000 crores at the 1977-78 level no more remains Rs. 46,000 crores at the present level of 1984-85. It will go up.

Gone are those days of 1978-79 when there was price stability and inflation had not grown. The value of rupee had not deteriorated still. We are living in 1984. 1984 is predicted as an important year. Therefore, in view of that I would like them to take note of this particular aspect. Unless this is done, I am afraid the problem of financial viability and stability cannot be adequately met.

I come to lop-sided development. It is very interesting to find out how the investments have been made. I have said, again the entire philosophy of this Budget is, and I do not blame the Railway Minister, as if he has to put this on the eve of the elections. By this even I do not mean that immediately elections are coming. Even if comes at the prescribed time—1984 end, even then the preparations are to be made. Therefore, unless earn-less, spend less does not matter-

if the requirements of the users are not fulfilled, in that case have a small deficit, and in that case also try to have less mobilisation of resources internally and try to have a populist Budget. This is how projection are made. Therefore, I would like to point out how lop-sided investments have taken place.

Here again I refer to page 3—Investment, Plan Head, Explanatory Memorandum.

On page 3 you would find that the Minister in his document has given a number of heads. As a sample I will take a few. Take for instance coach conversion. The Budget for 1983-84 had allocated Rs. 50 crores for gauge conversion. The revised budget for 1983-84 was stepped up to Rs. 55.59 crores. But then realising that the philosophy of this coming Budget must be earn-less, spend less and therefore, from Rs. 55.59 crores it has been stepped down to Rs. 51.72 crores.

Then I come to the rolling stock. It is very interesting—now remember that needs of the expansion of the railways are growing constantly. Even then rolling stock in 1983-84 Budget allocations were of Rs. 496.46 crores. In 1983-84 revised budget it was made to Rs. 560 crores and again from Rs. 560 crores spendless and earnless, therefore, it has been brought down to Rs. 524.37 crores. From Rs. 560 crores rolling stock, they have brought it down to Rs. 524.37 crores.

Track Renewal : The safety of the railways depends on the track renewals. Let me warn the hon. Minister—if you do not have the primary renewals of the tracks, there are 8000 kilometers of length of Indian Railways where the rails are likely to undergo multiple fracture like the multiple fracture of our bones. Multiple fracture of the single rail broken upto eight to nine pieces, if that is subjected to heavy traffic, there is likely to be a serious accident and that will be a great threat and peril to the Indian railways. Therefore, repeatedly, I would say that the track renewals have to be undertaken.

What is the investment for track renewal ?

In 1983-84 Budget it was Rs. 268.68 crores. In the revised budget 1983-84 it was Rs. 289.70. During the whole year, the Mi-

nister admitted on the floor of this House that the backlog of track renewals is increasing with the greatest speed. More allocations are required. But how much more ? Only Rs. 350.46 crores. They themselves realise that without the Central assistance and more allocation for track renewals they will not be able to cope up with the primary renewals of the track and peril and danger to the Indian railways track will continue to grow.

Electrification Project : For that, of course, they have increased. It was Rs. 90.20 crores in the budget estimate of 1983-84 and in the revised budget it was Rs. 85.75 crores. They have now taken for electrification project Rs. 160.04 crores.

Primary importance has not come to the renewal of the track where the multiple fractures of the track can be there and safety of the railways can be ensured and that is exactly what is happening.

I must complain that in the present Indian Government there is a strong motor-transport lobby operating.

And it is this motor-transport lobby that is operating for political patronage in the Indian Government and pressurising the Indian Railways to have less investment and trying to take away some of the gains of the high-rated traffic and transferring, it to the motor from the railways. You would be surprised to know that the Indian Railways are the only railways where the social burdens are borne purely by the Indian Railways. In most of the countries under single management, it is shared. Whereas the railways are conducted for military traffic, for carrying the essential commodities below the operating cost and for so many other purposes and the lines laid in the backward regions, and for whatever the social purposes the expenditure is incurred by the Railways. In the rest of the world, these social burdens are lifted by the general revenues of the Government of those countries. Here, that burden is being thrown on the shoulders of Railway Minister.

PROF. N. G. RANGA : But that is a traditional thing. It is nothing new.

PROF. MADHU DANDAVATE : We are not traditional in that sense. That is why, I am suggesting a change. Therefore, this aspect is to be examined.

At least. Prof. Ranga will not object that the balance between the motor-transport and the railway transport has to be shifted. On one side, the Indian Railways will carry the commodities below the operating cost and on the other we will be losing lines for the backward regions for quite some time because the gestation period is large. We will carry defence materials and also materials for the sensitive Ministries. With all that, we will also allow the railways high-rated traffic to be borne by the motor-transport and the low-rated traffic will be left to the Railways. If the Railways resources will be impoverished, there must be the pressure of Parliament to tell the Government that we will not allow the lobby of the vested interests of motor-transport to exert an influence on the Railways and on the Government and to take away some of the precious traffic potential of the Indian Railways so that the Indian Railways will have a growing revenue and it will be able to solve the problems.

Then, there will be one more aspect. I want modernisation. I want efficiency to be augmented. I want that in certain fields, computerisation is to be brought about. Even the Railway unions are not opposed to computerisation in certain selected fields where the computerisation is effectively brought about without dispensing the labour. The Indian Railwaymen's organisation accepted the principle of computerisation in selected fields. But today I find one danger, We talk of self-reliance. Whenever there is an opportunity, we talk of Gandhi. I am referring to Mahatma Gandhi. Whenever an opportunity comes, we talk about self-reliance. We say that we must encourage indigenous industry. We must try to reduce the import potential on every industry including the Railways. This is what we say theoretically. But I would like to ask a categorical question for which I want a specific reply, Is the IBM likely to re-enter through Railways in a big way through the programme called Freight Computer Programme? Is the World Bank offering a massive loan of Rs. 520 crores with a condition that the Railways will opt for IBM system of hardware and not the indigenous computers. It seems there is pressurisation. When we talk of International Business Machines (IBM), it is not the short form of any organisation or any party—

PROF. N. G. RANGA : You must explain to us a little.

PROF. MADHU DANDAVATE : For instance, when computerisation is to be brought about, you need certain sophisticated equipments. Fortunately, in our country, there are also certain agencies which can actually manufacture these computer equipments and we should rely on them. No doubt, to some extent their efficiency will be less than the sophisticated items that we import from outside. But you are going to import IBM hardware with the dictates of the World Bank because they are going to give us a loan of Rs. 520 crores. I do not know whether it is correct. I have read a number of financial magazines that we are likely to accept this condition for getting a loan of Rs. 520 crores and the IBM will be taking up this programme. Therefore, I would like to say that computerisation in selected fields only with an accent on indigenisation should be done and if that is done, probably this will be able to give us good result.

Let us come to the fuel economics of the Indian Railways. You will be surprised to find that even after declaring that we have already phased out steam-engines, what is the split-up of the various types of traction in India today. The latest position in the Indian Railways is : We have 6,292 steam locomotives; only 2,638 diesel locomotives and only 1,157 electric locomotives. With the mass scale of modernisation, we have 6,292 steam engines, 2,638 diesel engines and 1,157 electric locomotives.

As a result of that, what is the fuel that we are consuming? Here, again, there are figures given on p-50 of the Indian Railway Book of the Indian Railways which has been fortunately given to us. A very interesting compilation has been made by the concerned Departments of the Indian Railways.

The figures for 1981-82 and 1982-83 have been given. Let us compare them. The coal consumption in 1981-82 was 9.84 million tonnes and in 1982-83, it was 9.45 million tonnes. In the case of the High Speed Oil, in 1981-82, it was 1217.8 million litres and in 1982-83, it was 1227.2 million litres. Coming to electrical energy in the case of electric locomotives, in 1981-82, it was 2407 million K.W.H. and in 1982-83, it was 2481 million K.W.H. It is almost stagnant.

Still there is one more important point that I would like to bring to the notice of the House and the Railway Minister. You will be interested to know what is the diffe-

rence between the price or the cost of fuel consumption when you change from steam to diesel and from diesel to electric locomotives. For instance, if we have a train whose weight is 1000 tonnes and it just moves through 1 km; and haulage is called 1000 gross tonne kilometre. Now, let us see what is the fuel that is consumed and what is the amount that is charged. According to the old figures, it is Rs. 12/- in the case of coal consumed in steam engine; it is Rs. 6/- in the case of diesel (HSD) consumed in diesel engine and it is Rs. 3/- in the case of electricity consumed in electric engine.

It might be that these figures are outmoded because our own Government in 1977 has become outmoded. Therefore, these figures might not be the latest figures. It might be that my calculations may be wrong. I had made the calculation that when a train weighing 1000 tonnes moves 1km, if it is a steam locomotive, the fuel cost will be Rs 12/-; if it is a diesel locomotive, it will be Rs 6/- and if it is an electric locomotive, it will be Rs 3/-. It will make out what is the differential. Therefore, I would advise the hon. Minister to go in for greater dieselisation and electrification so that we are able to solve the problem.

PROF. N.G.RANGA: It is not so easy.

PROF. MADHU DANDAVATE : Prof. Ranga has rightly raised the Point that it is not so easy. There are financial constraints. I would like to make a few suggestions here. I would like to Point out that the Railways had appointed the Raj Committee. The Raj Committee has made certain recommendations. They have found a difficulty in the electrification of railways. Once the electrification takes place, no doubt the energy consumption is less but the difficulty is that the expenditure on electrification is almost Rs 10 lakhs per km. They have said that it should be brought down. Therefore, the Raj committee has suggested that certain modifications can be made. For example, You can use aluminium and as a result of that, instead of Rs 10 lakhs, it will be Rs 6 lakhs or Rs 7 lakhs per km. If the cost of electrification is brought down from Rs 10 lakhs to Rs 6 lakhs or 7 lakhs, the electrification can take place with greater acceleration.

Regarding development perspective, the needs of rail users are completely ignored today. The motor transport route and the railway route, according to the National

Transport Committee's Report which has been laid on the Table of the House, should be complementary to each other not as the alternatives. The argument that they have put forward is that in times of a calamity like war or in times of civil disturbances, if the bombing takes place and one of the routes is destroyed, if that is the sole route, in that case, the entire traffic is dislocated and, therefore, the motor transport route and the railway route should be treated as complementary to each other, not as the alternatives. There is the defence angle that is also to be taken note of. There are certain indications given in the National Transport Committee's Report.

Then, we have got the West Coast Railway. It is not meant for any State. It Starts from Maharashtra it goes through Goa and it ends in Karnataka and develops a connecting link with Tamil Nadu and Kerala.

So, for the entire South, that is a factor of integration. We talk so much of national integration. Here will be a railway line that will be providing a connecting link, right from Maharashtra, Goa, Karnataka, Tamilnadu and Kerala, going up to Kanya Kumari. And that being the possibility, I would expect senior veterans like Prof. N. G. Ranga to exert pressure and see that this line is cleared. Already a beginning has been made. It has gone up to Roha. It must go up to Mangalore. and I am sure the entire House will agree that the West Coast railway must be activated.

As regards on-going works, no matter in whose regime it has been taken up, whether it was up in the time of Shri Misra or Pandit Tripathi or someone else or of Prof. Madhu Dandavate or the new Minister, who ever may be the person who has introduced, that on-going work should be completed, without any political consideration.

As regards railway safety, I am fortunately a Member of the Estimates Committee which is examining the entire Ministry, of Railways. They cooperated with us to the best of their ability and we have evolved the 56th report of the Estimates Committee of Lok Sabha. It has made recommendations regarding railway safety. They only suggested five items: Track renewal, Interim measures for maintaining track safety, Reviewing the conditions of bridges, Signalling equipment and Replacement of old coaching stock. I do not want to go in to more detail. The

56th report is available to the Ministry of Railways. They must have gone through it. They are expected to give action taken report in this Estimates Committee report and I hope that they will take this particular report into account and that the problem will be solved.

Regarding the problems of railway employees, I have to say that there is a rumour that productivity-linked bonus agreement with the railways employees is likely to be terminated. I want an assurance that that agreement should never be terminated but that will continue because that is an incentive for more production and for better bonus. RPF should be included in that.

Payment of increment arrears, night duty allowance, and overtime allowance are pending. It should be made.

Provident Fund is in complete mess. It should be properly handled.

The Ministry of Railways should seek more powers and more autonomy from the Cabinet on recruitment ban and economy measures.

Immediate steps should be taken to pay the four instalments of dearness allowance due to the railway workers.

Ten hours duty must be counted from signing on to signing off. That was the original position and it should not be changed. With some changes in the administration, it is said that even if the train start two hours late, even then, those two hours will not be excluded and therefore, the duty becomes a total of 12 hours or more. This is unjust and, therefore, the original position should continue.

Educational facilities for the children of railway employees should be provided.

The housing activity on the railways has recently deteriorated. It has to be improved.

Corruption has increased in the Railway Service Commission. I am not interested in casting aspersions and character assassination. It one has to remain in politics by indulging in character assassination, I would not be interested in remaining in politics. I do not want to indulge in that exercise. At the same time, I want to give a note of warning to the Hon. Minister for Railways that if the appointments of the Chairmen of the Railway Service Commission are made on the

basis of political patronage, they are bound to result in heavy corruption, massive corruption, as has happened in a number of cases, which they themselves admitted on the floor of the House. I do not want to bring all those cases.

In Bombay Railway Service Commission, it was established that examination papers were leaked out. Wrong type of people were asked to appear. Some ladies who have appeared in the examination, their papers were transferred to someone else. Those two girls who played a pivotal role in exposing corruption are not given appointment letters. 40 girls in the Bombay Service Commission have been dismissed. They have been given dismissal notices. All these problems must be tackled and this leakage of the papers of the Railway Service Commission should be stopped forthwith.

Wastage of materials including stationery has to be avoided.

I would request the House on behalf of the railway administration that for looking to the social obligations of the Indian railways and the role of the railways in the building up of infrastructural activities for the industrial development and for meeting the needs of the growing traffic passengers as well as freight, then it is necessary to see that the Planning Commission makes better allocations to the Indian railways.

Because the Indian Railways are not only Railways, they are the basis of the entire economy of the country. If the Indian Railways go to dogs, then the economy will not find any other refuge, they will go to the same place where the Railways go. Therefore, I appeal to you, Sir, to use your good offices to impress on the entire Government that more allocation to the Indian Railways is necessary, so that the economy of the Railways is stabilised. Stabilisation of the Railways will be stabilisation of the entire country. With that perspective, I have made these observations.

MR. CHAIRMAN : Before I call upon the next speaker, I find that the list of Members who are to speak from the Treasury Benches is very large running upto 25, and then there are the other parties also. Therefore, I request the hon. Members to be very brief and cogent. The cogent points may be brought out as forcefully and as argumentatively as they like. I request the hon. Mem-

bers to try to be as cogent and as brief as possible.

N.P. Mr. Chandulal Chandrarkar.

श्री चन्द्र लाल चन्द्राकर (दुर्ग) : सभापति महोदय, हमारे देश में रेल की स्थिति ऐसी है कि रेल के विकास पर देश का विकास बहुत अधिक निर्भर करता है। जहां रेलवे पहुंच जाती है उस क्षेत्र के विकास का प्रथम चरण प्रारम्भ हो जाता है। हमारे देश में बहुत जगह अभी रेलवे लाइन नहीं पहुंच सकी है। देश में अधिक रेलवे लाइनों की जरूरत तो है ही, साथ ही साथ रेल चलाने के लिए डिब्बों की भी बहुत कमी है, इसलिए अधिक डिब्बे बनाने की भी जरूरत है। पुराने डिब्बों की जगह नये डिब्बे लगाए जाने चाहिए। इसके साथ साथ बहुत सारी रेलवे के आधुनिकीकरण की आवश्यकता है जिसके लिए सबसे अधिक पैसों की आवश्यकता है। इस सदन के सभी सदस्य चाहे इस तरफ बैठने वाले हों या उस तरफ बैठने वाले हों, सभी इस बात का अनुभव करते होंगे कि रेल को अधिक पैसा की आवश्यकता है। अब वह पैसा चाहे योजना आयोग दे, चाहे रेल मंत्रालय अपने कुछ साधनों में वृद्धि कर ले या वित्त मंत्रालय दे, लेकिन इसमें कोई शक नहीं है कि रेलवे को बहुत अधिक पैसे की आवश्यकता है। बिना पैसे के उसके विकास में प्रगति नहीं हो सकेगी। मुझे पूर्व वक्ता, भूतपूर्व रेल मंत्री श्री मधु दण्डवते जी ने बताया कि हमारी रेलों में जो कोयले से चलने वाले इंजन हैं उनको हटा कर डीजल और बिजली के इंजन चलाने की आवश्यकता है और वैसे तो हमारी सरकार ने इसको स्वीकार किया है कि इनको हम हटाएंगे और इसके बाद डीजल और बिजली से चलने वाले इंजन लगाएंगे लेकिन अभी इसकी रफ्तार बहुत धीमी है। कारण इसका यही है कि पैसे की बहुत कमी है। इसलिए रेलवे को अधिक पैसे की बहुत आवश्यकता है ताकि वह ऐसे इंजन जो डीजल और बिजली से चल सकते हैं उनको लगाए।

देश में अधिक रेलवे लाइन भी खोलने की आवश्यकता है। इसके साथ साथ हमारे

देश में बहुत सी चीजें जैसे रेल का पहिया अभी हम बाहर से मंगते हैं। कुछ तो जापान से आती हैं, कुछ अपने कारखाने में भी बनाने लगे हैं, लेकिन आवश्यकता इस बात की है कि हम अधिक से अधिक आत्म-निर्भर हों और इसके लिए और अधिक कारखाने हमारे हों। मैं समझता हूं रेल मंत्री जी इस विषय पर कुछ विस्तार में प्रकाश डालेंगे।

रेल में जो रिजर्वेशन होता है, सभी जानते हैं, पूरे देश में उसके बारे में बहुत सी शिकायतें होती हैं कि रिजर्वेशन में गलतियां होती हैं। उसके लिए कम्प्यूटर लगाने की बहुत आवश्यकता है। हमारे यहां 7 हजार रेलवे स्टेशन हैं। सभी स्टेशनों पर तो नहीं हो सकता, लेकिन जो कुछ खास बड़े-बड़े शहर हैं जैसे दिल्ली कलकत्ता, बम्बई, मद्रास और भी 40-50 शहरों के स्टेशनों पर कम्प्यूटर लगाये जाने की बहुत आवश्यकता है। मैं समझता हूं कि रेल मंत्री और रेल मंत्रालय का ध्यान इस तरफ है। लेकिन इस तरफ तेजी से कदम उठाना चाहिए क्योंकि कम्प्यूटर मशीन लगाने से रोजाना की जो तकलीफ होती है वह दूर हो सकती है।

बहुत सी नयी रेल लाइनें खोलने पर विचार-विनिमय किया जाता है लेकिन हमारे देश के पूर्वी क्षेत्र में कई ऐसे प्रदेश हैं जहां पर रेलवे लाइन पहुंची ही नहीं है। इसी तरह से मध्य प्रदेश जो कि इस देश में क्षेत्रफल के लिहाज से सबसे बड़ा प्रदेश है और सारे प्रदेश में सबसे बड़ा जिला बस्तर है जहां पर रेलवे लाइन न के बराबर है बहुत पहले लगभग 7-8 साल या 10 साल पहले दल्ली-राजहरा नामक स्थान से लेकर बेला-डीला तक 140 किलोमीटर लम्बे क्षेत्र के लिए रेलवे लाइन बिछाने की परियोजना बनाई गई थी। इस क्षेत्र में खनिज पदार्थ एवं वन सम्पदा बहुत अधिक है लेकिन रेलवे लाइन के अभाव में उसका उपयोग नहीं हो पा रहा है। इसके अतिरिक्त यह आदिवासी क्षेत्र भी है। हमारी सरकार का लक्ष्य यह है कि विशेष रूप से जो गरीब लोग हैं उनकी मदद की जाय लेकिन बस्तर जिले का विकास

तब तक सम्भव नहीं है जब तक कि वहां पर रेलवे लाइन नहीं बिछाई जाती है। कहने की आवश्यकता नहीं कि अकेला बस्तर जिला केरल राज्य से भी बड़ा है लेकिन वहां पर रेलवे लाइन नहीं है। वहां पर खनिज-पदार्थ तथा संगमरमर जैसे बहुमूल्य पत्थर भरे पड़े हैं जो कि आज चोरी से विदेशों में भेजे जा रहे हैं। गरीब लोगों को वहां पर कुछ भी नहीं मिलता है। समझ में नहीं आता कि जब 10 साल पहले भी यह रेल लाइन बिछाने का निर्णय ले लिया गया था फिर भी इस लाभदायक रेलवे लाइन को क्यों नहीं बिछाया जाता। इस रेलवे लाइन की नितान्त आवश्यकता है और इसकी ओर मैं मन्त्री जी का विशेष ध्यान आकर्षित करता हूँ।

दूसरी बात यह है कि साउथ इंडस्टन (दक्षिण-पूर्व) रेलवे सबसे ज्यादा कमाऊ रेलवे लाइन है और मध्य प्रदेश के बहुत बड़े क्षेत्र में यह फैली हुई है। आश्चर्य और दुःख का विषय है कि इसका कार्यालय किसी कारण वस पहले कलकत्ता में रख दिया गया था। दो रेलों के मुख्य कार्यालय वहां पर हैं। दक्षिण पूर्व रेलवे का मुख्य कार्यालय वहां से घटाना तो सम्भवतः रेल मन्त्री के लिए सम्भव नहीं होगा लेकिन कम से कम रेलवे कर्मचारियों की भर्ती का जो कार्यालय है, उसको तो अवश्य वहां से हटाकर मध्य प्रदेश में खोला जाना चाहिए और इसके लिए विलासपुर से अधिक उपयुक्त और कोई अन्य स्थान नहीं हो सकता है। मैं मन्त्री जी से अनुरोध करूंगा कि जब तक ऐसा नहीं होगा तब तक अनेक प्रकार की गड़बड़ियाँ होती रहेंगी इसलिए इसकी ओर उन्हें विशेष ध्यान देना चाहिए।

तीसरी बात यह है कि छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस विलासपुर से निजामुद्दीन तक आती है। मैं आपके द्वारा मन्त्री जी से निवेदन करना चाहूंगा—इस सम्बन्ध में मैंने उनसे पत्र-व्यवहार भी किया है और उनको पता है कि छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस की दशा कितनी खराब है उसमें रिजर्वेशन मिलना संभव नहीं होता है।

साथ ही उसके जो डिब्बे हैं उनमें दरवाजे नहीं हैं। डिब्बों में बिजली नहीं होती है। बिजली के स्विच तो उन डिब्बों में रहते ही नहीं हैं। अगर पहले दर्जे में बैठने वाला पूछता है कि लैवेटरी (शौचालय) कहां है तो रेलवे वाले कह देते हैं इस डिब्बे में कुछ गड़बड़ी है, आप दूसरे डिब्बे में चले जाइये।

कई दफा कहा गया है कि इसमें कुछ सुधार हो गया है और सुधार करायेंगे, मैं कहना चाहता हूँ कि जब सुधार हुआ ही नहीं है, तो और सुधार क्या करायेंगे। हालाँत बहुत खराब है। इसी तरह से छत्तीसगढ़ गाड़ी के ठहरने के स्टेशनों की संख्या कम कर सकें तो अच्छी बात है। वहां से एक और दूसरी गाड़ी जो तेज रफ्तार से चले, उसको निश्चित रूप से दिल्ली लायें या भोपाल तक लायें तो बहुत अच्छा हो सकता है। उसकी वजह यह है कि इसमें जगह नहीं मिलती है, इतनी ज्यादा कठिनाई होती है, टाइम ज्यादा लगता है और वहां से यहां आने में निश्चित रूप से इससे आठ घंटे तक का समय बचाया जा सकता है। लेकिन इस तरफ कोई ध्यान नहीं दिया जाता है, यदि रेल मन्त्रालय का कोई आफिसर इसमें सफर करे तो मालूम हो जाएगा।

दुर्ग के पास भिलाई का सबसे बड़ा इस्पात का कारखाना है। एक सीमेंट का बहुत बड़ा कारखाना भी है। उस क्षेत्र में बेलाडिला और दूसरे क्षेत्रों से लोग आते हैं, वहां पर वैंस्टन कोलमाइन्स हैं, यदि विलासपुर से त्रिवेन्द्रम तक एक सीधी गाड़ी मिल जाए तो बहुत सुविधा हो जाएगी। इस बारे में हमने रेल मन्त्री जी से भी विचार विनिमय किया है, उनकी मेहरबानी से कुछ डिब्बे आरक्षित कर दिया गया है, लेकिन उसमें इतनी भीड़ होती है, यदि आप वहां के लिए एक सीधी ट्रेन दे दें, तो समस्या का समाधान हो सकता है।

इसी प्रकार दुर्ग से कटनी होती हुई बनारस एक गाड़ी जाती है, जिसमें आगे जाने के लिए इलाहाबाद का कनेक्शन नहीं मिलता है। इस बारे में बराबर पत्र व्यवहार किया, यदि उसको

रोज के लिए कर दें तो बड़ी मेहरबानी होगी।

रेल डिब्बों के बारे में कहा गया है कि रेल डिब्बे बहुत पुराने हो गए हैं, जिनकी संख्या 35000 हैं और जिनको तत्काल बदलने की आवश्यकता है। इसी तरह से हर साल और डिब्बों की आवश्यकता 1500 से 2000 तक है, लेकिन हमारे पास जो डिब्बे बनते हैं, वे केवल 1400 के करीब हैं। मैं यह कहना चाहता हूँ कि जब तक और पैसा नहीं मिलेगा, तब तक रेल के डिब्बे नहीं बन सकेंगे। इसमें कोई शक नहीं है कि रेल मन्त्रालय ने इसकी तरफ ध्यान दिया है। इसके साथ-साथ रेलों की सफाई, सुरक्षा, रेलों को समय पर चलाना और यात्रियों की सुविधाओं पर और अधिक ध्यान देने की आवश्यकता है।

रेल मन्त्री जी ने जो इस बार रेल बजट पेश किया है, भले ही दंडवते जी उनको स्वीकार न करें कि यह संतुलित बजट है, वे स्वयं रेल मन्त्री रह चुके हैं और वे कठिनाइयों से परिचित हैं। इस बात को सभी जानते हैं कि रेलवे विभाग में पैसे की कमी है, फिर भी मन्त्री महोदय ने जो बजट प्रस्तुत किया है निसन्देह वह बहुत ही अच्छा बजट है, इसके लिए मैं उनको तथा रेल विभाग को बधाई देता हूँ। रेल के आधुनिक विकास के लिए, नई रेल लाइनें डालने के लिए पैसे की आवश्यकता है। निसन्देह रेल विभाग को जो रकम मिली है, वह इतनी कम मिली है कि उनसे आवश्यकताओं की पूर्ति होना संभव नहीं है। इसलिए केन्द्रीय बजट से रेलवे को जो पैसा मिला है, उससे पाँच गुना मिलना चाहिए, ताकि अच्छा काम किया जा सके। इतना कह कर मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

श्री राम प्यारे पनिका (राबर्ट्सगंज) : सभापति जी, मैं सबसे पहले माननीय रेल मन्त्री जी ने जो रेल बजट प्रस्तुत किया है, इस बजट का स्वागत करता हूँ तथा माननीय रेल मन्त्री जी तथा उनके मन्त्रालय से सम्बन्धित सभी लोगों को हार्दिक बधाई देता हूँ,

क्योंकि, मान्यवर, आपको याद होगा जब पिछले साल माननीय रेल मन्त्री जी रेल बजट प्रस्तुत कर रहे थे तो उन्होंने तीन बातों की तरफ विशेष ध्यान दिया था। बजट प्रस्तुत करते समय उन्होंने रेलवे की आर्थिक स्थिति के सम्बन्ध में कहा था कि हमारा रेलवे सिस्टम क्लर्क पर आधारित है, इसलिए उस समय उन्होंने तीन नारे दिये थे - सेफ्टी, सिक्योरिटी और पक्वुएलिटी। मुझे आज यह कहते हुए बहुत खुशी हो रही है कि इन तीनों क्षेत्रों में माननीय रेल मन्त्री जी ने महत्वपूर्ण इम्प्रूवमेंट की है। जहां तक सिक्योरिटी का प्रश्न है या एक्सीडेंट्स का प्रश्न है - हम देखते हैं - एक्सीडेंट्स के मामलों में पिछले दिसम्बर तक 8.2 परसेन्ट की कमी हुई है और यह कमी किन परिस्थितियों में की है, जब कि हमारे पास बहुत सीमित साधन हैं। हम रेलवे लाइनों की मरम्मत करना चाहते थे, लेकिन उतना नहीं कर सके, कोचें नहीं बदल सके, वैगन्ज नहीं बदल सके। इसलिए उन्होंने जो बजट प्रस्तुत किया है। और जिन परिस्थितियों में किया है, मैं कह सकता हूँ कि यह संतुलित बजट है। आप देखें - 18 हजार किलो मीटर रेलवे लाइनें खराब हैं, 35 हजार वैगन्ज रिप्लेश होने हैं, इतना ही नहीं रेलवे के लिए जिस इन्फ्रास्ट्रक्चर की जरूरत है हम उसको भी पूरा नहीं कर सके हैं। इसलिये जिन परिस्थितियों में माननीय रेल मन्त्री जी इस मन्त्रालय को चला रहे हैं, आप की एडमिनिस्ट्रेटिव कैपेसिटी को हमने देखा है, आप के काम करने के तरीके को हमने देखा है, आप के दृढ़-निश्चय और दूरदर्शिता को हमने देखा है। हमें याद है जब आप ने पावर सैक्टर को सम्भाला था उस समय उस की क्या हालत थी, लेकिन आप की क्षमता और बुद्धिमत्ता से बिजली तथा कोयले दोनों के उत्पादन बढ़े। 1980-81 में 8 प्रतिशत से ज्यादा की बृद्धि हुई है। लेकिन दिक्कत यह है। प्लानिंग कमीशन रेलवे के मामले में सौतेला व्यवहार करता है। प्रधान मन्त्री जी ने भी कई बार कहा है और हमारे दूसरे साथियों ने और खास तौर से पराशर जी ने भी कहा है कि

इसको 'कोर-सैक्टर' मानना चाहिये। हम देखते हैं कि कोयले के लिए 33 परसेन्ट रुपया अधिक रखा गया है, पावर के लिये 40 प्रतिशत अधिक रुपया रखा गया है, लेकिन रेलवे के लिए 23 परसेन्ट की बढ़ोत्तरी हुई है। मैं मांग करता हूँ कि रेलवे के लिये, जो सारे देश की अर्थ-व्यवस्था को ठीक करने का साधन है, अधिक पैसा दिया जाय। 1926 में रेल बजट को सामान्य बजट से अलग किया गया था, लेकिन जिस भावना से इस को अलग किया गया था, वह ठीक नहीं चल रही है। इसलिए मैं अनुरोध करता हूँ कि प्लानिंग कमीशन फिर से रेलवे की माँगों पर विचार करे और यदि जरूरत पड़े तो बाजार से भी रुपया उधार लेने की इजाजत दे। मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूँ कि इस काम के लिये वर्ल्ड बैंक की सहायता भी प्राप्त की जाय जिस से रेलों का सही रूप से विकाश हो सके।

मैं बतलाना चाहता हूँ - वर्तमान परिस्थितियों में वर्तमान बजट 6ठी पंचवर्षीय योजनाओं को दृष्टि में रख कर रिहैबिलिटेशन बजट था और अगर यही हालत चलती रही तो मुझे ऐसा लगता है कि सातवीं योजना के बजट को भी रिहैबिलिटेशन का ही नाम देना पड़ेगा क्योंकि वर्तमान परिस्थितियों में हम नई लाइनें नहीं बना सकते। हमको काफी लाइनें बनानी हैं, लेकिन इस काम के लिये केवल 90 करोड़ रुपया मिला है जिनसे हम उन लाइनों को पूरा नहीं कर सकते। जहाँ एक तरफ हम नई रेल लाइनें चाहते हैं, वहाँ उसके लिए धन की व्यवस्था होनी चाहिये। मुझे बड़ी प्रसन्नता है रेल मन्त्री जी ने ठीक कहा है और जनमानस को देख कर कहा है कि मालगाड़ी और पैसेन्जर गाड़ी दोनों एक सिक्के के दो पहलू हैं। हम अलग अलग नहीं कर सकते। आप ने 100 नई रेलें चलाई और रेलवे में बहुत सुधार किया और कोचेज को बदला। इसके अलावा लम्बी दूरी की गाड़ियां चलाई। इस के लिए मैं मन्त्री जी को पुनः धन्यवाद देना चाहता हूँ। चाहे इधर के लोग हों और चाहे उधर के, आपकी एडमिनिस्ट्रेटिव कैपेसिटी

की सब तारीफ करते हैं और रेलवे में आप अनुशासन भी लाए हैं। आप के अधिकारी इस बात को समझते हैं कि रेलवे मन्त्री जी की भावना के अनुसार अगर काम नहीं किया, तो कार्यवाही भी हो सकती है। इलाहाबाद रेलवे सर्विस कमीशन में जो पेपर आउट हो गया था उसके भी लिए भी आपने एक्शन लिया है और लोगों को सस्पेंड किया है। अब वहाँ कुछ क्लास 1 वाले कुछ उल्टी बातें कर रहे हैं। आप इस मामले में दृढ़ता से कदम उठाएं और यह सारा सदन और हम लोग आप के साथ हैं। इन शब्दों के साथ मैं कुछ सुझाव देना चाहता हूँ। माननीय मन्त्री जी की हमारे ऊपर बड़ी कृपा रही है। जब आप पावर मिनिस्टर थे, तो हमारे क्षेत्र में कई बार गये हैं लेकिन मैं यह कहना चाहता हूँ कि वहाँ पर अभी तक इन्फ्रा-स्ट्रक्चर क्रियेट नहीं हुआ है। मेरा सबसे पहला सुझाव यह है कि अरांहरा रोड पर बम्बई को जो ट्रेन जाती है, उस को रोका जाए क्योंकि नारायणपुर, जमालपुर तथा राजगढ़ विकास खंड पर कुछ ऐसे क्षेत्र हैं, जहाँ पर जनता और छात्रों को इस गाड़ी के न रुकने से बड़ी कठिनाई हो गई है। पहले यह गाड़ी वहाँ रुकती थी लेकिन अब रुकना बन्द हो गई है। इसी तरह से डिलेक्स मिर्जापुर में रुकती थी, वह नहीं रुक रही है। मेरा सुझाव यह है कि डिलेक्स, मगध एक्सप्रेस, स्वर्ण भद्रा और नीलांचल गाड़ियां जो हैं, इनको मिर्जापुर में रोका जाए। यह एक धार्मिक और सांस्कृतिक प्राचीन नगर है और देश के कोने-कोने से लोग यहाँ आते हैं। इसके अलावा चुनार एक ऐसा जंक्शन है, जो एक इंडस्ट्रियल वेल्ड है और जहाँ पर एशिया का सबसे बड़ा कोयले का भंडार है। हमारा यह क्षेत्र बिजली उत्पादन का बहुत बड़ा केन्द्र है और हमारी कांस्टीट्यूएन्सी में तीन सुपर थर्मल प्लान्ट हैं। यहाँ पर उत्तर प्रदेश की दो-तिहाई बिजली पैदा होती है। इसलिए हर ट्रेन जो वहाँ से पास होती है, दो मिनट के लिए वहाँ पर रुकनी चाहिए। मेरी कांस्टीट्यूएन्सी में हिन्डालको है, तीन सीमेंट के कारखाने हैं और

कनोड़िया कैमिकल्स भी यहां पर है और रिहन्द और रेणुसागर भी हैं इसके अलावा वहां पर कोयले की खानें भी हैं और ओबरा भी यहां पर है जहां पर 1500 मेगावाट बिजली पैदा होती है लेकिन यहां पर आने-जाने की सुविधाएं बहुत कम हैं। इसलिए चंडीगढ़ से हटिया जाने वाली ट्रेन को प्रति दिन कर दिया है। यह ट्रेन इस क्षेत्र के लिए सबसे ज्यादा उपयोगी है। इसके अलावा रेणुकोट और चोपन में रिजर्वेशन का कोटा हर श्रेणी में बढ़ाया जाए चाहे टाटा में आप कम कर दें। मैं यह भी चाहूंगा कि टाटा को हावड़ा तक ले जाया जाए। इस क्षेत्र के लोगों का सम्पर्क बिहार, मध्य प्रदेश और देश के दूसरे हिस्सों से पड़ता है लेकिन वहां पर गाड़ियां बहुत कम हैं। इसलिए मेरा कहना यह है कि दो मेल ट्रेनें चलाएं। एक को चुनार-चोपन और कटनी से मिलाया जाय और वह ट्रेन बम्बई को जोड़े और दूसरी मद्रास तक चलाई जाए। इस समय जो गाड़ियां चल रही हैं, उन्हीं को डाइवर्ट किया जाए और बिना अधिक संसाधन लगाए, आप वहां के लोगों को सुविधा दे सकते हैं। हमारे यहां बहुत औद्योगिक विकास हो रहा है लेकिन लोकल ट्रेनों की कमी है। मैं यह भी चाहूंगा कि इलाहाबाद-चुनार पैसेन्जर को वाराणसी तक वाया जुनातपुर चलाया जाए और गढ़वा-चोपन-चुनार को भी बनारस तक वाया जुनातपुर ले जाया जाए। जो लखनऊ एक्सप्रेस चलती है वह चोपन से सिंगरौली जाने लगी है। उसको शक्ति नगर तक ले जाया जाए क्योंकि वह एक औद्योगिक क्षेत्र है।

मैं यह भी कहना चाहता हू कि रेणुकोट एक बड़ा महत्वपूर्ण स्थान है। वहां पर एक टर्मिनल बनाया जाए और लखनऊ-चोपन एक्सप्रेस को रेणुकोट तक ले जाया जाए और यदि यह संभव न हो, तो गढ़वा तक ले जाया जाए जहां टर्मिनल की सुविधाएं उपलब्ध हैं।

इसके अलावा मैं यह कहना चाहता हू कि चण्डीगढ़-हटिया को आपने रोबर्ट्सगंज मेरी

मांग पर रोक दिया है। इसके लिए मैं आपका कृतज्ञ हूँ परन्तु दूधी में जो तहसील हेडक्वार्टर है, इसको रोका जाए। आप चाहें तो दूधी में टाटा को बन्द कर दें लेकिन इसको अनि-वायं रूप से दूधी में रोका जाए।

मैं यह भी बताना चाहता हूँ कि हटिया-चण्डीगढ़ इस समय दिल्ली में ढाई बजे पहुंचती है। आप ऐसी व्यवस्था कीजिए, जिससे यह दिल्ली में 12 बजे दोपहर में पहुंच सके। यह एक बड़ी अच्छी ट्रेन है और बड़े फायदे से चल रही है। इसके अलावा मैं एक सुझाव देना चाहता हूँ कि मिर्जापुर से चोपन के लिए जो ट्रेन जाती है, उसको शक्ति नगर तक चलाया जाए।

मैं एक और बात यह कहना चाहता हूँ कि हरिजनों और आदिवासियों का जो कोटा है, वह पूरा नहीं हो रहा है। मैं मन्त्री जी से निवेदन करूंगा कि आप इस तरह के आदेश दें कि हर स्तर पर इनका कोटा पूरा हो। आज हो क्या रहा है कि इनके करेक्टर रोल खराब कर दिये जाते हैं और इनको प्रमोशन नहीं मिलता।

मान्यवर मैं एक यह सुझाव देना हूँ चाहता कि रेलवे में 22 लाख कर्मचारी हैं जिनमें से 15 लाख कर्मचारी स्थायी हैं और 7 लाख कर्मचारी अस्थायी हैं। हमारे प्रोफेसर मधु दंडवते जी ने कर्मचारियों को दी जा रही सुविधाओं के सम्बन्ध में आशंका प्रकट की थी कि उन सुविधाओं को आप कम करेंगे लेकिन मुझे विश्वास है कि आप इन सुविधाओं को कम नहीं करेंगे। ऐसा मेरा आपसे आग्रह भी है कि आप रेलवे कर्मचारियों को मिलने वाली सुविधाओं को कम न कीजिए।

मुझे बड़ी प्रसन्नता है कि रेल मन्त्री जी, आपके अधीन रेलवे में औद्योगिक सम्बन्ध बहुत अच्छे बने हुए हैं। न कहीं स्ट्राइक है, न कोई और झगड़ा है। मुझे विश्वास है कि आपके नेतृत्व में ये औद्योगिक सम्बन्ध और भी अच्छे होंगे।

एक मैं यह सुझाव देना चाहता हूँ कि रेलवे में बिना टिकट जो सफर किया जाता है, उसको खत्म करने के लिए आप को कड़ाई बरतनी पड़ेगी। बिना टिकट रेलों में यात्रा करने की बुराई आदिवासी इलाकों और दूसरे इलाकों में है। इसको दूर करने के लिए आप विशेष उपाय कीजिए, विशेष विजिलेंस कीजिएगा और सरपराइज चैकिंग कीजिएगा।

रेलों में जो चोरियां होती हैं, अगर उन चोरियों को आप की प्रोटेक्शन फोर्स ने रोक दिया तो निश्चित तौर पर रेलवे आगे बढ़ेगी और देश में रेलों का विकास होगा।

आपने रेलों के सम्बन्ध में बजट में जो लक्ष्य रखे हैं वे सराहनीय हैं। आप जिस तरह से रेलों का संचालन कर रहे हैं उसके लिए मैं आपका, आपके विभाग के लोगों का धन्यवाद करता हूँ और मुझे पूरा विश्वास है कि आपकी एडमिनिस्ट्रेटिव केपेसिटी में रेलवे उत्तरोत्तर आगे बढ़ती जाएंगी।

SHRI BASUDEB ACHARIA (Bankura): Mr. Chairman, the election year Railway Budget has completely evaded the responsibility of accounting for the poor performance of the Railways both in physical and financial terms in spite of massive increases in the freight rates and fares during the last three years. The Indian Railways constitute the biggest, the largest and perhaps the oldest public sector undertaking in the country. Among both the public and private sector, the Railways are the biggest employer with their assets amounting to about Rs. 8,200 crores and with more than 62,000 Kilometers of track and one crore daily commuters. Through the movement of men and materials the Railways provide necessary infrastructure for our country's economic development. It is rather regrettable that despite the special importance of Railways, the Planners did not give due importance while allocating funds for the Railways.

I can give you some figures how the funds are allocated to the Railways and how, since the First Five Year Plan the allocation is being reduced. In the First Five Year Plan 11.23 per cent of the total outlay of national Plan was reserved for the Railways, whereas it was 46.77 per cent of the total outlay of

te the transport sector. In the Second Five Year Plan the allocation was raised to 18.68 per cent of the total outlay of the national plan, whereas it was 66.91 per cent of the total outlay of transport sector. From the Third Plan onwards the situation was very tragic, because the percentage of outlay has been constantly going down. In the Third Plan it was reduced to 11.86 per cent of the total outlay of the Plan. Then, in the Fourth Plan it went down further to 5.6 per cent and in the current Plan it has been only 5.32 per cent of the total outlay for the development of the Railways.

Sir, I like to make some review of the crisis that has developed in the Indian Railways. Idle capacity is still persisting in some of the workshops except in the Integral Coach Factory. In Chitranjan Locomotives and Diesel Locomotives the idle capacity is still persisting. Not only that. If you see the production figures of locomotives, you will find that both Chitranjan Locomotives and Diesel Locomotives workshops are working below the capacity. At the same time, the number of wagons on line in all gauges has declined from 392062 in the year 1980-81 to 383429 in 1982-83 and the total wagon capacity in million tonnes has also declined from 10.97 per cent in 1981-82 to 10.92 per cent in 1982-83. This cannot be a proof of efficiency in the Railways.

I would like to say something about the corporate plan which was started in 1973-74. The entire calculation of this Plan has gone haywire. The figures given in the yearbook will show that the estimated passenger kilometers were 174 billion whereas in 1981-82 itself the passenger kilometers have gone to 176.8 billions and in the current year itself we find that already it has reached the figure of 176.8 billion.

There was a committee set up by the Ministry of Railways for coach augmentation. This Committee also strongly recommended for augmentation and increase in the number of coaches specially EMU coaches. I think the Railway Ministry have not paid any heed to the recommendations of that Committee, which was set up by the Ministry of Railway itself. The number of passenger coaches has come down from 27410 in 1980-81 to 26894 in 1982-83 whereas the passenger kilometres has increased from 208558 millions to 226930 millions and passenger originating from 3613 millions to 3655 millions in the same period,

while the average lead increased from 57.7 to 62.1. In terms of percentage the increase is 11 per cent, 3 per cent and 7.6 per cent respectively. This means that over-crowding in the passenger trains is on the increase. The fact that there is a fall in passenger originating compared to 1981-82 in the year 1982-83 shows that the overcrowding has to be tolerated over a longer period of journey.

Last year, while presenting Budget the the Railway Minister gave a new slogan—the slogan of safety, security and punctuality—but the safety, security and punctuality cannot be achieved only through slogans. When we look at the real state of affairs, we find that the over-aged rolling stock and backlog in the track renewal are the biggest contributing factors to the railway accidents. It is a fact that railway accidents in the year 1983-84 have been reduced but what is the device that has been adopted by which the railway accidents have been reduced? The device is the reduction of speed of all the passenger, express and mail trains.

I would like to refer here to an accident which took place in the month of November 1983 near Faizabad. The engine of that train which killed 20 pilgrims was without head light. We do not understand how the engine of that train was allowed to operate without head light because of which that accident took place and from that accident you can imagine how serious they are about the slogan.

There were three committees which were set up. The Railway Accidents Enquiry Committee have made certain recommendations with which the staff is deeply concerned. It has been stated that the recommendations made by the Railway Accidents Enquiry Committee in respect of recruitment, training, promotion policy and duty hours of running staff, improvement in signalling and interlocking system, improvement in coaching and rolling stock and motive power have not so far been implemented. These are the recommendations of the Committee set up by the Government. If these recommendations relating to staff and equipment are effectively implemented, better safety can be brought about. The Railway Reforms Committee submitted its report on the "slabs". The Committee considers that safety standard cannot be improved unless a serious effort is made at all levels to implement the

recommendations'.

The signalling system of the Indian Railways is no back dated that the driver has to pass through various types of signalling systems in one trip of his run. At some distance he has to pass through automatic signalling, at some distance 'MOMA' at some distance 'token system' and at some distance through 'token-less'. This becomes safety hazards.

Now I shall say about budget proposals. For the last three years passengers of all classes have had to pay more for travelling. In the year 1981-82, 10% surcharge was levied on 2nd class passengers. In the following year 2.5 paise to 4 paise for every slab of five kilometres of journey depending upon its length and the minimum fare was raised from 50 paise to 70 paise. Exemption given earlier from 15th June 1980 from surcharge of 10 per cent on journeys up to 100 kms. and from 1st April 1981, 5 per cent surcharge on journeys up to 200 kms. was withdrawn.

The basic second-class fare was increased again in 1983-84. A fare of Rs. 19.50 per journey of 200 km was enhanced to Rs. 22 and a fare of Rs. 47 for a journey of 400 km was increased to 52. Any further increase, therefore, would have been the last straw in the camel's back and would have proved counter-productive. Still, the so called balanced budget will take Rs. 104.22 crores in the next financial year, not on the basis of distance travelled, but on account of the neat count of heads. Railway Minister by a strange logic decided to round off the fares to the nearest rupee, because of the existing shortage of coins, which itself is an indirect indictment on Government's inability to supply coins in the country for daily transactions. By this funny logic, the platform tickets will now cost one rupee, instead of 50 paise as at present. Those people wishing to receive or see off their relatives are being told to do that outside the station.

In spite of that, the budget has left a deficit of Rs. 70 crores. Before this financial year ends in March 1985, there will be another hike of fares and freight rates, which will make the deficit of Rs. 70 crores. This deficit has been transferred to the dividend liability account till the railways are able to raise their own resources. This means that unless there are fresh imposts or better

performance, the indebtedness of the railways to the Central revenues will increase.

Another aspect of the poor performance of the Indian railways is the increase in operational costs. A record of poor performance in the railways, despite the upward revision in fares and freight structure, has been provided in the railway budget itself. The operating expenditure has been increasing year after year. Whereas the actual operation ratio in 1982-83 amounted to 38.3 per cent, the budget estimate for 1983-84 placed it at 87.5 per cent and the revised estimate enhanced it to 93.9 per cent.

Similarly, the performance in carrying freight and passenger traffic in 1983-84 has fallen below the expectations. At the beginning of 1983-84 it was projected that the railways would carry 241 million tonnes of goods, but it turned out that not more than 200 million tonnes will be actually carried, instead of all the various steps which the Railway Ministry took to increase the freight traffic, I would like to quote here from the budget speech of the hon. Railway Minister :

“However, several factors beyond our control affected the performance, of the Railways adversely. Based on past performance, potential to carry and anticipation of traffic from the principal users, the Railways had fixed for themselves a realistic target of 241 million tonnes of revenue earning traffic. Unfortunately, due to shortfalls in the offer of traffic by the core sector like Iron and Steel—both raw material and finished products—Iron Ore for export and fertilizers, there has been a shortfall in revenue earning freight loading. The effect of of this unforeseen shortfall in traffic offering was mitigated to some extent by carrying more cement, foodgrains and petroleum products.

Right through the year, we had taken several steps to capture some additional traffic during the lean periods. More important among these were the liberalisation of the powers vested in the Zonal Railways to quote special station-to-station rates, removal of restrictions in booking of traffic, upgradation of priorities for allotment of wagons for loading of certain commodities, suspension of levy of transshipment charges, grant of concessions in freight charges to the extent of 10% for fertiliser traffic

between 300 to 500 kilometres, introduction of a scheme of incentive for increased loading from silings in the form of a rebate in a graded manner and so on. While these steps helped to an extent, they could not compensate fully for the heavy fall in bulk traffic from the core sectors.”

This has been admitted by the Ministry of Railways. This admission of the Minister of Railways has debunked the soft repeated claim of the Central Government that there is no recession in the Indian economy.

Sir, I would now like to say something about Railway employees. Much has been said about the Railway employees and that an ideal peace is prevailing in the Railways. But this is not a fact. Last year, i. e. 1983-84 witnessed several demonstrations by the Railway Railways. Demonstration by the All India Station Masters' Association was held. They organised a hunger strike in front of the residence of the Hon. Railway Minister and the Minister of State for Railways. And when he gave an assurance that he would look into their demands, they withdraw their agitation. Then, on 7th November, the Signal and Tele-communication Staff Association organised a Dharna and demonstration. On 8th November thousands and thousands locomen of the All India Loco-running Staff Association came to Delhi and demonstrated and their delegation met the Speaker. Though the Railway Minister gave an appointment, yet he could not discuss with them. Sir, the problems of the Loco-employees have been discussed in this House several times. In the year 1973 there was an agreement with them that ten hours' duty from sign-on to sign-off will be implemented. But that was not implemented. They were forced to go on strike in January 1981 as a result of which victimisation followed. About one thousand Locomen were discharged. Thousands had to face retirement and thousands of locomen were transferred. Sir, as per the Supreme Court's and the High Court's order the Railway Administration have been paying pay and allowances to about 600 locomen, but they have not yet been taken back in their service. I urge upon the Railway Minister to discuss the problem with the Loco-running Staff Association and try to solve the problem regarding ten hours' duty and other demands that have been pending since 1973.

About the railway canteen employees—the statutory canteen employees and the non-statutory canteen employees—the Supreme Court in its Order dated 22.10.1980 directed the Railway Administration to treat all canteen employees as Railway employees. But this Order has been implemented only in respect of statutory canteen employees. So, the hon. Railway Minister had made commitment last year in the Rajya Sabha that he would implement the direction of the Supreme Court in regard to non-statutory canteen employees also.

Sir, I would like to say something about the demands of the State of Tripura in connection with the improvement of railway service in the State of Tripura. You know, in the State of Tripura there is only fifteen kilometres railway track. There should be extension of railway line from Kumarghat to Agartala in Tripura at a distance of 120 kilometres for which a sum of Rs. 24.70 lakhs was sanctioned in the year 1982. In the year 1983-84 a paltry sum of Rs. 5 lakhs has been given by the North Eastern Council for conducting survey etc. The survey conducted for the line *via* Kamalpur and Khowai as direct inter-sub-divisional link *via* Manu Ambasa and Teliamura, as it is understood, may involve costly tunnelling and Bridge works. The State Government after close scrutiny has proposed alternative alignment, Kumarghat-Halahali-Manik--Bhandar--Khowai--Agartala, which will not only curtail the distance, but will reduce considerable number of crossing of streams and will surely eliminate the huge cost of tunnelling. The arguments by the Ministry of Defence for the proposed alternative route stands unsound when Agartala itself is nearer to the Bangladesh border and clarification of the Government of Tripura in this respect deserves reconsideration.

Sir, about the electrification of Ranaghat Gede section; the electrification of this section was sanctioned earlier. In spite of the fact that there is very high density of population on both sides of the section and there is completion of initial preliminary works of electrification which was sanctioned on the track, the work was abruptly stopped for reasons not known to the computers. With this end in view, I would request the Minister to take up the incomplete work of electrification of Ranaghat-Gede route right from

now and include this in the budget.

16.29 hrs.

(MR. DEPUTY-SPEAKER *in the Chair*)

Another important route is the direct link between Sealdah and Cooch-Bihar through Lalgola-Jiraganj-Ajimganj-Farrakha. It will not only be of immense help to the people having considerable commuters among them, but it will also join the rich dolomite and forest products areas of Assam and North Bengal to the rest of the country more conveniently. Considering the importance of Farakha, I would say that there is no direct train from Farakha to Howrah. So I demand that a direct train from Farakha to Howrah be introduced.

Bankura Raniganj railway line via Majia was discussed in the meeting of the Eastern Zonal Council. This was demanded by all the Chief Ministers who attended this meeting. This has not been included in the current budget. So, I urge upon the Minister to look into the matter.

Conversion of Purulia Kotshila narrow-line into broad gauge is the long-standing demand of the people of District of Purulia.

SHRI M. RAM GOPAL REDDY (Nizamabad): It is the demand of the Member of Parliament also.

SHRI BASUDEB ACHARIA: Conversion of the Bihar portion was done. Survey has been completed. Report has been submitted. I would request the Minister to look into it and conversion work may be started immediately.

When Nilanchal Express was introduced, all the M. Ps from West Bengal demanded that should be routed via Kharagpur, Adra. Now there is proposal for increasing the frequency of Nilanchal. I request the Railway Minister to run Nilanchal Express at least three days in a week via Adra, Kharagpur.

In this Budget Midnapur, Kharagpur electrification has been included. But we have been demanding electrification of Adra-Kharagpur Section. This is an important section. This should be taken up.

Though allocation of Metro railway has been increased from Rs. 63 to Rs. 80 crores, its completion should be early. Circular Railway has been the demand also. You

have allocated only Rs. 5 crores. There should be time-bound programme and this should be started immediately,

I would like to draw the attention of the Minister to a secret circular issued recently by the Chairman, Railway Board. I would like to quote here from the Circular D. O. No. 838106 dated 12th January, 1984 issued by the Chairman, Railway Board to the General Manager, Eastern Railway :

“No new post should be created in the next 9 months and the existing vacancies where recruitment action has not been taken should not be filled up. However, you have the flexibility to re-arrange the existing staff in order to avoid dislocation to working due to any of the vacancies lying unfilled. This is easily feasible. There are certain areas where due to extension of electrification/dieselisation etc. There is enough scope for such re-deployment. 5% cut has to be immediately imposed on all approved plan outlays in the current year. These cuts are to be effected by you in consultation with your HODs project and advised to the Board”.

Blanket ban has been imposed on recruitment. Railways claim to be the biggest employer in our country. By this order the curtailment of 5%, the rehabilitation programme of the Railways will be hampered.

So, I would urge upon the Railway Minister to withdraw this circular and to see that the rehabilitation programme, replacement programme and phasing out of over-aged locomotives programme are successfully done.

With these words, I conclude my speech.

श्रीमती कृष्णा साही (वेगूसराय) :
उपाध्यक्ष महोदय, रेल मन्त्री जी को मैं बधाई देती हूँ कि आर्थिक संकट के बीच विपरीत परिस्थितियों में भी उन्होंने रेलवे के हर क्षेत्र में सुधार और कार्य कुशलता का प्रयास किया है। सम्भवतः आज से लगभग 50 साल पहले रेलवे फाईनेन्सेज को जनरल फाईनेन्सेज से अलग कर दिया गया था और उसको अलग करने के पीछे उद्देश्य यही था कि रेलवे स्वतन्त्र रूप से अपने विकास के कार्य करेगी और यदि रेलवे का विकास होगा तो उससे देश की अर्थ

व्यवस्था भी सुधरेगी। लेकिन वास्तविकता यह है कि आज 50 वर्षों के बाद भी रेलवे को हर एक विकास कार्य के लिए वित्त विभाग के आदेश लेने पड़ते हैं और इसमें बहुत तरह की बाधाएँ और अड़चनें उनके सामने आती हैं। योजना आयोग से भी रेलवे को जितनी सुविधा या जितनी राशि प्राप्त होनी चाहिए थी वह आर्थिक सहायता भी नहीं मिलती है। प्लानिंग कमीशन का भी ऐसा अंकुश रहा है जिससे रेल मन्त्रालय स्वतन्त्र रूप से अपने विकास के कामों को करने में सक्षम नहीं होता है। छठी पंचवर्षीय योजना में रेलवेज को कुल 5100 करोड़ देने का प्रस्ताव था। रेलवे की व्यवस्था और नयी योजनाओं की राशि भी अधिक बढ़ती जाती है। जैसा कि सभी लोगों ने कहा कि आधी से ज्यादा रेल पटरियाँ पुरानी हैं। योजना के प्रारम्भ में जहाँ 14 हजार किलोमीटर पुरानी पटरियों को बदलने की आवश्यकता थी वह बढ़कर अब तकरीबन 30 हजार किलोमीटर हो गई है और इसके लिए काफी धनराशि की आवश्यकता होगी। लाखों की संख्या में माल डिब्बों को भी बदलने की आवश्यकता है। जैसा कि सभी जानते हैं मशीनों की भी एक जिन्दगी होती है, कुछ दिन काम कर लेने के पश्चात् मशीन की दक्षता में ह्रास होता है। यही कारण है कि आज रेल दुर्घटनाओं में बढ़ोत्तरी हो रही है। सभी माननीय सदस्यों ने यहाँ पर यह भावना प्रकट की है कि विद्युतीकरण और आधुनिकीकरण को प्राथमिकता दी जाए। इस ओर रेल मन्त्री का ध्यान तो गया है लेकिन सभी जगह आर्थिक संकट के कारण कुछ हो नहीं पा रहा है। यद्यपि पिछले वर्ष की तुलना में इस वर्ष रेल दुर्घटनाओं में 8.2 प्रतिशत की कमी आई है फिर भी लोक लेखा समिति के 56 वें प्रतिवेदन में बताया गया है कि अधिकतर दुर्घटनायें तकनीकी दोष की अपेक्षा मानवीय भूलों के कारण ही होती हैं। यह दुःख की बात है कि 1982-83 में रेल दुर्घटनाओं के कारण 123.83 करोड़ मुआविजे पर खर्च किए गए। यदि इसी प्रकार से 5-10 वर्षों का लेखा-जोखा किया

जाए तो पता चलेगा की एक अपार धनराशि रेल दुर्घटनाओं में मुआविजे के रूप में देनी पड़ी है। यदि मानवीय त्रुटियों के कारण इस तरह से धन की क्षति हो रही है तो मैं समझती हूँ मन्त्री महोदय को इस सम्बन्ध में प्रभावी कदम अविलम्ब उठाने चाहिए।

रेलवेज में एक और भी खास बीमारी है ओवर टाइम। की ओवर टाइम से कर्मचारियों में काम करने की क्षमता घटती है और दुर्घटनायें भी होती हैं। आज रेलवेज में बहुत सारे अस्वस्थ कर्मचारी हैं जिनके स्वास्थ्य की देख-रेख समय पर नहीं होती है और वे काम करते चले जाते हैं। ऐसी हालत में यदि दुर्घटनायें बढ़ती जाती है तो उसका उत्तरदायित्व मनुष्यों पर ही आता है, तकनीकी कमियां सामने नहीं आती हैं।

इसके साथ-साथ मैं रेल मन्त्री जी का ध्यान रेलवे के सुरक्षा कर्मचारियों की लापरवाही की ओर भी आकृष्ट करना चाहती हूँ। लापरवाही या निगरानी में कमी होने के कारण रेल में बड़ी और छोटी चोरियां होती हैं, जिसमें रेल विभाग में काम करने वालों का भी हाथ रहता है। मुआवजे की अपार राशि हर वर्ष बढ़ती जाती है। यदि इन आंकड़ों को देखा जाए, 1977-78 में यह राशि 14.15 करोड़ के करीब थी और वह 1982-83 में बढ़कर 21.22 करोड़ हो गई। मैं आपको एक उदाहरण देना चाहती हूँ, 23 अप्रैल, 1981 को अखबारों में आया कि सोने का एक पार्सल जो कि पांच किलोग्राम का था या मूल्य कितने का था मालूम नहीं, चोरी हो गया। जबकि इस बात को सभी लोग जानते हैं कि इस तरह का सामान गार्ड को अभिरक्षण सुरक्षा में ले जाया जाता है। जब गार्ड उसको ले जा रहा था, तो वह किस प्रकार चोरी हो गयी, यह बात मेरी समझ में नहीं आती है। कोयले में भी चोरी होती है, चाहे वह रेलवे की लापरवाही के कारण हो या और किसी कारण से। कोयले के मार्गस्थ हानि काफी होती है। इसमें कोयला ही नहीं चाय, खाद्य तेल, पटसन, चमड़े का सामान तेल आदि भी शामिल हैं। इसकी

वजह से लोग रेल के बजाय ट्रकों से सामान भेजना पसंद करते हैं। मुझे दुःख के साथ कहना पड़ता है कि इसकी वजह से रेलवे को बहुत घाटा होता है, लेकिन साथ ही साथ जो जन सुविधायें हैं, उनमें कमी नजर आती है। गाड़ियों में भी छोटा-मोटा सामान निकाल लिया जाता है। बल्ब, पंखे, स्विच आदि निकाल लिए जाते हैं। इससे रेलवे को घाटा होता ही है, लेकिन मुसाफिरों को मुसीबतों का सामना करना पड़ता है। इसलिए मेरा माननीय मन्त्री महोदय से निवेदन है कि जो मानव निर्मित छाटे या असुविधायें हैं, उनको निष्ठुरता से रोकें।

इसके अलावा मैं रेलवे स्टेशन्स के आस-पास जो रेलवे की खाली अफरात पड़ी हुई जमीन हैं, जिस पर कि अवैध रूप से लोगों ने कब्जा किया है, उसकी ओर आप का ध्यान आकर्षित करना चाहती हूँ। इसमें रेलवे के कर्मचारी भी शामिल हैं। यदि आप चाहें तो वहां भवन बनाकर रेलवे स्वयं बड़ी आमदनी अर्जित कर सकता है और अभी तो केवल आम जनता और रेलवे विभाग के कर्मचारी मिलकर ही फायदा उठाते हैं। और रेलवे विभाग को हानि होती है। मुझे इस बात की खुशी है कि रेलवे रिफार्म्स कमेटी ने भी इस बात की अनुशंसा की है कि लैंड मैनेजमेंट कारपोरेशन बनाया जाए, जिसमें रेलवे अपनी जमीन पर बड़े-बड़े भवन बनाकर लाभ उठा सकता है। उसे कर्मशियल परपज में लाया जाये। इससे रेलवे की आर्थिक स्थिति में बहुत सुधार होगा।

दूसरी बात मैं रेलवे में कैंटरिंग के बारे में कहना चाहती हूँ। प्राइवेट कान्ट्रेक्टर्स माला-माल हो रहे हैं और दूसरी तरफ रेलवे जहां अपना कैंटरिंग चलाती है, वहां घाटा ही घाटा हो रहा है। ऐसी स्थिति क्यों है, यह मैं नहीं समझ पाती हूँ। इसलिए मैं मन्त्री महोदय से कहना चाहती हूँ कि इस क्षेत्र में भी काफी सावधानी बरतने की जरूरत है। आए दिन जब रेलवे में आते-जाते हैं तो पता चलता है कि बहुत सी कैंटरिंग रेलवे के कर्मचारियों के

द्वारा चलाई जाती है। बहुत सारी कंटरिंग तो हरिजनों के नाम पर होती हैं। उनको रेलवे के पदाधिकारी लोग चलाते हैं, क्यों कि उनके पास पूंजी नहीं होती है, उनको कोई जानकारी भी नहीं होती है, उनसे केवल दस्तखत करा लिए जाते हैं। इस तरह से विभाग के ही लोग एक से ज्यादा कंटरिंग चला रहे हैं। इसलिए मेरा सुझाव है कि कंटरिंग के लिए भी रेल विभाग अपनी तरफ से प्रबन्ध रोक, यदि कुछ नहीं करे तो या ठेकेदारी प्रथा को बन्द करवा दिया जाए। इस प्रकार रेलवे विभाग अपने आय के स्रोत को बढ़ाए। इस तरह से जो पैसा आयेगा, उनसे कम से कम स्टेशनों का विकास होगा और प्लेट-फार्मर्स को ऊंचा कर सकेंगे और प्लेट-फार्मर्स को बढ़ाया भी जा सकता है। जहां पर शेड्स नहीं हैं, वहां पर शेड्स को भी बनाया जा सकता है। इस प्रकार की जन सुविधाओं के काम कराने से आम जनता में इसका बहुत प्रभाव पड़ता है। चाहे बड़े स्टेशन हों या छोटे स्टेशन हों, जहां पर कि पीने का पानी उपलब्ध नहीं है, आम जनता को इसकी वजह से तकलीफ होती है, उसको दूर किया जा सकता है। आबादी बढ़ने के साथ-साथ स्टेशन की क्षमता को भी बढ़ाना चाहिए। यदि मैं यह कहूँ कि उत्तर प्रदेश के बाद बिहार का आबादी और आकार में दूसरा स्थान है, तो गलत बात नहीं होगी। पटना, बिहार की राजधानी का उदाहरण लें। जहां स्टेशन की क्षमता 90 हजार की थी, गांधी सेतु बन जाने के बाद भी, प्रतिदिन 30-40 हजार लोग स्टेशन पर रहते हैं, जिससे न वहां सफाई हो पाती है और न अन्य सुविधायें दी जाती हैं। आउटर सिगनल पर गाड़ियां कभी-कभी आधा घंटा और कभी-कभी उससे भी ज्यादा समय तक खड़ी रहती हैं आप ने बहुत सुन्दर बजट प्रस्तुत किया है, आप के बजट से यात्रियों पर कोई भार नहीं पड़ा है, लेकिन मेरा बोझ अभी भी हल्का नहीं हुआ है। बिहार के लिये नई या पुरानी किसी योजना की चर्चा इस बजट में नहीं है। बहुत दिनों से हम लोगों ने मांग की है कि पटना गया लाइन को दोहरा

किया जाय। यह बहुत महत्वपूर्ण रेल लाइन है, लेकिन उसकी चर्चा भी इस बजट में नहीं है। इसी तरह से दरभंगा-समस्तीपुर छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने की बात है उसकी चर्चा भी इस बजट में नहीं है। मुंघेर के जमालपुर में रेलवे का एक बहुत बड़ा कारखाना है जो एशिया का सबसे पुराना और बढ़िया कारखाना है, जिससे रेलवे को काफी आय होती है, लेकिन उसके आधुनिकीकरण की चर्चा भी इस बजट में नहीं है। स्टेशनों पर विश्रामघर, शौचालय तथा पेय जल की व्यवस्था पर ज्यादा ध्यान दिया जाय।

माननीय रेल मन्त्री जी ने रेलवे की उपलब्धियों की चर्चा की है और मुझे भी यह कहते हुए बड़ी प्रसन्नता हो रही है कि पहले वर्ष में 100 से अधिक गाड़ियां शुरू की गई हैं लेकिन गाड़ियों में या स्टेशन पर जो सुविधायें दी जा रही हैं वे बहुत ज्यादा शोचनीय और अपर्याप्त हैं। आज लोग रेल गाड़ियों की छतों पर बैठ कर यात्रा करते हैं। ऐसी बात नहीं है कि वे खुशी से ऐसा करते हैं, रेलों में कमी के कारण उनको डिब्बों में जगह नहीं मिलती, जिसके कारण उनको छतों पर बैठ कर जाना पड़ता है। कहीं-कहीं गाड़ियों के दरवाजे बन्द नहीं होते हैं। इस ओर भी रेल मन्त्रालय को विशेष ध्यान देना चाहिए तथा जहां रेलों की कमी है, वहां उनकी संख्या बढ़ानी चाहिये।

रांची-जमशेदपुर, पटना-जमशेदपुर, पटना-रांची, पटना-धनबाद इन मार्गों पर जो रेल-गाड़ियां चलती हैं उनकी प्रथम श्रेणी में ऐसे डिब्बे लगाये जाते हैं जिनका जीवन समाप्त हो गया है, जिनमें यात्रियों की सुरक्षा की भावना नहीं रहती है, आये-दिन एक्सीडेंट्स होते रहते हैं। मैं आप को बतलाना चाहती हूँ - जब केदार पांडे जी रेल मन्त्री थे, इसी तरह का एक एक्सीडेंट हुआ था जिस में संसद की एक कमेटी के अनेक सदस्यों यात्रा कर रहे थे। कन्डेम्ड डिब्बा गाड़ी में जोड़ दिया गया था। जब संसद सदस्यों के लिये इस तरह के डिब्बे दिए जाते हैं तो दूसरों के साथ क्या होता होगा,

आप स्वयं अनुमान लगा सकते हैं।

एक माननीय सदस्य : श्री अब्दुल्ल गनी खाँ चौधरी को एक दिन उन डिब्बों में भेजा जाय।

श्रीमती कृष्णा साही : अब मैं कुछ सुझाव देना चाहती हूँ - मेरा पहला सुझाव यह है कि माननीय मन्त्री जी ने प्लेटफार्म टिकट के दाम में वृद्धि की है, अब कोई भी प्लेटफार्म टिकट नहीं खरीदेगा, क्योंकि वैसे ही लोगों की आदत पड़ गयी है बिना टिकट चलने की, ट्रकों को ज्यादा पैसा देंगे, बसों को ज्यादा पैसा देकर यात्रा करेंगे। इसके आलावा लोगों को ट्रेनों में बिना टिकट यात्रा करने में ज्यादा आनन्द आता है, वे प्लेटफार्म पर भी बिना टिकट जायेंगे। आज कल के नवयुवक, यदि मैं उनको हीरो कहूँ तो गलत नहीं होगा, वे तफरीह के लिये रेलवे प्लेटफार्म पर जाते हैं, अब तो वे बिलकुल टिकट नहीं खरीदेंगे। इसलिए ऐसा काम क्यों किया जाय जो व्यवहारिक न हो। मेरा अनुरोध है कि जो 50 बढ़ाये गये हैं आप उस पर पुनर्विचार कर लें, क्योंकि ऐसा कानून बनाने का क्या फायदा है जिसको लोग न मानें।

दूसरी बात - गर्मी के दिनों में बिजली के उत्पादन में कमी हो जाती है। लगभग सभी प्रान्तों में ऐसा होता है और इसका जो परिणाम होता है, आप सभी जानते हैं। बिजली न होने से रेलवे स्टेशनों पर अन्धेरा हाता है, जिससे यात्रियों को गाड़ी में चढ़ने और उतरने में बहुत कठिनाई होती है तथा चोरी-चकारी का खतरा भी बढ़ जाता है। मेरा अनुरोध है कि रेलवे स्टेशनों पर जैनरेटर्स की व्यवस्था की जानी चाहिये। जिस तरह से अस्पतालों में जैनरेटर्स का प्रबन्ध होता है उसी तरह से रेलवे स्टेशनों पर भी होना चाहिये।

बड़ी खुशी की बात है कि माननीय मन्त्री जी ने मगध एक्सप्रेस को प्रतिदिन कर दिया है लेकिन मैं एक कठिनाई की ओर उनका ध्यान आकृष्ट करना चाहती हूँ। इस गाड़ी के समय में परिवर्तन होना बहुत आवश्यक है। मैं चाहती

हूँ कि यह गाड़ी सुबह 9 बजे के करीब दिल्ली पहुंचे जिससे हम लोग समय पर काम पर जा सकें। उद्देश्य केवल इतना है कि प्रान्त की राजधानी से भारत की राजधानी आने जाने वाली यह गाड़ी ऐसे समय पर दिल्ली पहुंचे जिससे दफ्तरों में काम करने वाले लोग, संसद सदस्य या जिस काम से लोग इस गाड़ी द्वारा आते-जाते हैं, वे समय से यहां पहुंचे और उनका काम हो।

यह गाड़ी लेट चलती है और लेट चलने के बाद यदि वह 12 बजे के कुछ घन्टे बाद यहां पहुंचती है, तो वह समय बेकार चला जाता है। इसलिए मेरा मन्त्री जी से अनुरोध है कि अगर पटना से इस समय से जो यह गाड़ी 8 बजे शाम को चलती है इसकी बजाए 6 बजे शाम को चले, तो बड़ी अच्छी बात होगी। इस तरह से दिल्ली से भी वापस जा सकती है और इसमें भी कुछ सुधार करना चाहिए।

मैं मन्त्री जी को इसलिए धन्यवाद देती हूँ कि 1982 और 1983 का जो वर्ष था, वह लक्ष्य पूर्ति और उपलब्धियों का वर्ष था। प्रतिदिन एक करोड़ से अधिक यात्री और लगभग 2300 लाख टन यातायात की दुलाई की गई है और कोयले और पेट्रोलियम के उत्पादों की दुलाई में सराहनीय प्रगति हुई है। रेलों का नवीकरण सन् 1980 और 1981 की तुलना में 1983-84 में ढाई गुना ज्यादा हुआ है और यह भी खुशी की बात है कि 1984-85 की रेल योजना के लिए एक अरब से ज्यादा का प्रावधान किया गया है।

आप जानते ही हैं कि रेल विभाग हमारे देश का सबसे बड़ा उपक्रम है। हमारे देश की संस्कृति भिन्न-भिन्न है, हमारी भाषाएं भिन्न हैं और ट्रेनें एक जगह से दूसरी जगह लोगों को ले जाती हैं और लाती हैं। इस तरह आम जनता के लिए यही सबसे बड़ा शिक्षा का साधन है। पूजा का समय हो, त्योहार का समय हो या छुट्टियों का समय हो, एक दूसरे से परिचित और अपरिचित लोगों का, लगभग 75 प्रतिशत लोगों का आवागमन रेलवेज के

माध्यम से होता है। हवाई जहाज से चलने वालों की संख्या बहुत कम होती है। इसलिए इस ओर ध्यान देना बहुत आवश्यक है। यदि हमारी रेलों का विकास होगा और सुन्दर ढंग से इसके विकास की ओर हम लोग ध्यान देंगे, तो इस से पर्यटन को फायदा होगा और माल ढुलाई की वृद्धि होगी और इस प्रकार से हमारे आय के स्रोत भी दिनोंदिन बढ़ेंगे और हमारे देश की प्रगति भी होगी। मैं मन्त्री जी को इस बजट के लिए धन्यवाद देना चाहती हूँ और यही कहना चाहती हूँ कि बहुत सुन्दर सुझाव आपके सामने आते हैं लेकिन आप के साधन सीमित हैं। इसलिए मेरा कहना यह है कि जन-सुविधाओं का आप ध्यान अधिक कीजिए। इनका तो कम से कम साधन में भी ख्याल किया ही जा सकता है।

एक आखरी बात कहकर मैं अपना भाषण समाप्त करूंगी। अभी कुछ दिन पहले मैं एयर-कंडीशन स्लीपर में जा रही थी और मेरे साथ मेरी छोटी बहन भी थी। मैंने देखा कि एक तरफ का दरवाजा नहीं खुलता था। मैंने स्टेशन पर जाने के लिए कंडक्टर से कहा कि यह दरवाजा क्यों नहीं खोलते हैं। वहाँ पर एक पतंग रखा हुआ था, एक फोल्डिंग बेड दरवाजे पर पड़ा हुआ था। उसने कहा की अगर दोनों तरफ का दरवाजा खोल देंगे तो चोरी होगी। मैंने कहा की आप एयर-कंडीशन कोच में पलंग नहीं लाने दे सकते और आपने क्यों इसको आने दिया क्योंकि इससे रास्ता ब्लोक हो गया है और मैं कानूनी है। उन्होंने यही कहा कि चोरी रोकने के लिए ऐसा किया गया लेकिन आप को सुनकर आश्चर्य होगा की मेरी बहन की साड़ियाँ और कुछ कपड़ा उनकी निगरानी के बावजूद भी चोरी हो गयी। मेरा कहना यह है कि मन्त्री जी को इस तरफ ध्यान देना चाहिए और इसके लिए उनको कठोर से कठोर कदम उठाने चाहिए। क्यों कि बहाने तो बहुत होते हैं परन्तु असलियत क्या है आपसे छिपा नहीं।

इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करती हूँ।

श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री : (सैदपुर)
माननीय उपाध्यक्ष महोदय, पहली बात तो मैं यह कहना चाहता हूँ कि इस बार जो रेलवे बजट पेश किया गया, वह उस समय किया गया था जबकि विपक्ष का एक आदमी भी हाऊस में नहीं था। पंजाब के मसले पर सारे का सारा विपक्ष उठ कर चला गया था और ऐसी स्थिति में रेल बजट पेश करते हुए माननीय मन्त्री जी ने बहुत सारी बातें कहीं। पहली बात तो यह कही गई और इस बात का बड़ा प्रचार किया गया कि किराये में कोई वृद्धि नहीं की गई है।

जनता के लिए बड़े कल्याणकारी काम किये गये हैं, रेल किराये में कोई वृद्धि नहीं की गई।

मान्यवर, मैं बताना चाहूँगा कि 1980 से 1983 तक पांच बार रेल किराये में वृद्धि की गई है। इस बजट में किराया नहीं बढ़ा है लेकिन वर्ष 1981-82 में इतना किराया बढ़ा और बराबर इतना बढ़ गया कि रेलों में यात्रा करने वालों पर बहुत बुरा असर पड़ा। 1981-82 में 370 करोड़ लोगों ने यात्रा की लेकिन वर्ष 1983 में यात्रियों की संख्या घट कर 327 करोड़ रह गई।

माननीय मन्त्री जी ने उल्लेख किया है कि उन्होंने रेलों में किराया नहीं बढ़ाया है लेकिन अगर देखा जाय तो उन्होंने अधिभार की आड़ में 114 करोड़ रुपये की इसी बजट में बढ़ोत्तरी की है। इससे छोटी दूरी और मध्यम दूरी की यात्रा करने वालों पर भार पड़ा है। पिछले वर्ष के बजट को जब हम देखते हैं और इस वर्ष के बजट से तुलना करते हैं तो पाते हैं कि पिछले वर्ष जो कर आदि लगाये गये थे उनसे यह कल्पना की गई थी कि 532 करोड़ रुपये बढ़ेंगे और 205 करोड़ रुपये का लाभ होगा। लेकिन अब यह बताया जाता है कि 1115 करोड़ रुपये का उसमें घाटा हुआ। समझ में नहीं आता पिछले वर्ष की तुलना में इस वर्ष के इस बजट का क्या होगा ?

इस वर्ष के बजट में नई रेल-लाइनें बिछाने

में कोई रुचि नहीं दिखाई गई है जबकि नई रेल लाइनों बिछा देने से सारे का सारा घाटा पूरा किया जा सकता है। यदि बिना किराया बढ़ाये नई रेल लाइनों पिछड़े हुए क्षेत्रों में बिछा दी जाएं और जहां रेल लाइनों नहीं बनी हैं वहां बना दी जाएं तो यह सारा घाटा खत्म हो सकता है। इस वर्ष के बजट में नई रेल लाइनों बिछाने पर या पुरानी रेल लाइनों को नई रेल लाइनों में बदलने पर 1150 करोड़ रुपये खर्च करने का प्रावधान किया गया है। जबकि यह प्रावधान अधिक होना चाहिए था। पिछले वर्ष पुरानी लाइनों के बदलने पर 560 करोड़ रुपया खर्च किया गया था, इस वर्ष संतुलन के नाम पर 524 करोड़ रुपया खर्च किया जा रहा है।

रेलवे के सर्वेक्षण के अनुसार 29 हजार 48 किलोमीटर रेलवे लाइन आज बदलने की जरूरत है। सर्वे के अनुसार यदि 32 हजार किलोमीटर लाइन हर वर्ष नई की जाए तो रेल की स्थिति सुधारने में कम से कम दस वर्ष लगेंगे।

मैं इस संदर्भ में कहना चाहता हूं कि यह जो रेल बजट यहां पर पेश किया गया है, इसकी फिर से स्टडी की जाए और पिछड़े क्षेत्रों में रेल गाड़ियां चलाने, पिछड़े क्षेत्रों में जो योजनाएं अधूरी पड़ी हुई हैं उनको पूरा करने पर अधिक धन व्यय किया जाए।

मान्यवर, माननीय मंत्री ने अपने रेल बजट भाषण में कहा कि इस वर्ष तीन दुर्घटनाएं हुईं और इन तीनों घटनाओं की जिम्मेदारी आपने ड्राइवरों या केबिन मैन पर डाली। आप ने कहा कि केबिन मैन ने अपना काम पूरा नहीं किया, ड्राइवरों ने सिगनल नहीं देखा, इसलिए ये दुर्घटनाएं हुईं। मैं रेल मंत्री जी को उनकी ईमानदारी के लिए धन्यवाद देना चाहता हूं क्योंकि कम से कम उन्होंने यह तो स्वीकार किया कि रेल दुर्घटनाएं मशीनों की गड़बड़ी से नहीं बल्कि आदमियों की लापरवाही से हुईं।

एक सर्वेक्षण से हमें पता चला है कि हमारे देश में 24 हजार गेट हैं जिन पर 16-17 हजार केबिनमैन काम करते हैं। ये केबिनमैन 24 घंटे काम करते हैं, अपनी ड्यूटी देते हैं। जबकि हम देखते हैं कि इस देश में कोई संस्था या विभाग नहीं है जिसमें कोई आदमी 8 घंटे से ज्यादा काम करता हो। लेकिन गेटमैन 24 घंटे काम करता है। फिर इन 24 हजार गेटों पर आदमी भी पूरे नहीं हैं।

मैं माननीय मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि वे इस दिशा की ओर ध्यान दें और इन 24 हजार गेटों पर कम से कम 3 आदमियों को नियुक्त करें जिससे 72 हजार से अधिक आदमियों को रोजगार मिलेगा। काम ठीक होगा।

एक्सीडेंट के कारण जो स्वीकार किए गए हैं वे मानने योग्य हैं। हम लोग इस बात से सहमत हैं कि जो एक्सीडेंट हो रहे हैं वे ज्यादा से ज्यादा मानवीय कारणों से हो रहे हैं। जहां गेट बने हुए हैं वहां टेलीफोन नहीं हैं, प्रकाश नहीं है, गेट मैन की सुरक्षा नहीं है। मैं आग्रह करूंगा कि इस दिशा में कदम उठाए जाने चाहिए। बजट में इस बात का कोई उल्लेख नहीं किया गया है इसका खेद है।

आपने कहा है कि रेल दुर्घटनाएं जो होती हैं वे पुरानी पटरी वगैरह की वजह से होती हैं। इसको भी मैं मानता हूं। 1979-80 में 90 गाड़ियां पटरी से उतरी या दुर्घटनाएं हुईं। 1980-81 में 89 दुर्घटनाएं हुईं। लेकिन अब आपने दावा किया है कि इस साल जो दुर्घटनाएं हुई हैं उसमें करीब करीब 9 प्रतिशत की कमी आई है। यदि ऐसा है तो मैं इस बात को पुनः कहूंगा कि इसको देखें। जिन कारणों से रेल दुर्घटनाएं कम हुई हैं, इन कारणों की विस्तार पूर्वक समीक्षा की जानी चाहिए। जब रेल दुर्घटनाओं का कारण ज्ञात हो चुका है तो इस पर कम पैसा क्यों खर्च किया गया। इस बजट में इसके लिए अधिक से अधिक धनराशि लगाकर उन दुर्घटनाओं को कम करने की आवश्यकता थी। इस बजट में इस पर कोई ध्यान नहीं दिया गया है।

सबसे गंभीर बात की ओर मैं ध्यान दिलाना चाहता हूँ और वह है रेलवे में भ्रष्टाचार। यह भ्रष्टाचार चरमसीमा पर है और इसके उत्तरदायी और इस भ्रष्टाचार को करने वाले रेल के बड़े बड़े अधिकारी हैं। रेल व्यवस्था आज हमारे चन्द अफसरों के हाथ में आकर कैद हो गई है। जो उच्च कोटि के अफसर हैं कोई रेल मन्त्री आता है, उस पर बड़े अफसर हावी हो जाते हैं और हर मामले को दूसरे ढंग से ले जाते हैं चाहे पंडित कमलापति त्रिपाठी हों, स्व० केदार पाण्डे रहे हों या प्रकाशचन्द्र सेठी हों, मैं कहना चाहता हूँ कि शतप्रतिशत ये लोग अफसरशाही का शिकार हुए हैं। आरम्भ में तो वर्तमान माननीय रेल मन्त्री चौधरी साहब भी उधर चले गये थे लेकिन जो गुजराल काण्ड हुआ जिसमें गुजराल साहब को हटाया गया, उसके लिए मैं आपको बधाई दूंगा। वह एक सूभ्रूभ का कदम उठाया गया था। इस बात का विरोधी पार्टी के किसी सदस्य ने अथवा सत्तापक्ष के किसी सदस्य ने कभी विरोध नहीं किया।

अफसरशाही का नमूना दिखाने के लिए मैं कुछ कहना चाहता हूँ। रेल सेवा आयोग ने एक परीक्षा ली थी; जिसमें 4 लाख परीक्षार्थी बैठे थे। मालूम हुआ कि कापियां गायब हो गई हैं। कौन इसके लिए उत्तरदायी है? क्या छोटा कर्मचारी उत्तरदायी है या सर्वोच्च अधिकारी उत्तरदायी है? उत्तरदायी व्यक्ति को क्यों नहीं पकड़ा गया। उससे क्यों नहीं बात की जाती, उसको क्यों नहीं दण्डित किया जाता। अभी एक सप्ताह पूर्व परीक्षा हुई थी जिसका हाउस में जिक्र हुआ था कि 50 लाख लोग रेल विभाग के खर्च पर दूर दूर से बुलाए गए थे। जनता का पैसा, रेल का पैसा परिक्षार्थियों के आने पर खर्च हुआ। जब परिक्षार्थी अपने परीक्षा केन्द्र पर पहुंचे और 10 बजे से परीक्षा होनी थी तो मालूम हुआ कि पर्चे चोरी हो गए हैं। मैं नहीं समझ पाता हूँ कि ये पर्चे कैसे चोरी हुए, कहां चोरी हुए और इसके लिए कौन उत्तरदायी है? मैं माननीय मन्त्री जी से

पूछना चाहूंगा कि आप अपने उत्तर में इस बात को स्पष्ट करें कि ये पर्चे किस प्रेस में छपे हुए थे? क्यों ऐसे गैर-जिम्मेदार प्रेस में यह पर्चे छपवाया गया और किस उच्च अधिकारी ने ऐसे गैर जिम्मेदार प्रेस में यह महत्वपूर्ण पर्चे छापने की अनुमति दी और उस व्यक्ति के प्रति क्या कार्यवाही की गई। क्यों नहीं उस अधिकारी को गिरफ्तार करके जेल भेजा गया? क्यों नहीं उस पर मुकदमा कायम किया गया? आप ने तीन-चार अधिकारियों को मुअत्तल किया है, यह काफी नहीं है। ऐसे अधिकारियों को गिरफ्तार करना चाहिए क्योंकि यह मुल्क का सबसे बड़ा क्राइम है। मैं यह जानना चाहूंगा कि रेलवे बोर्ड के चेयरमैन का उस पर क्या नियंत्रण रहा? क्या इस काण्ड में रेलवे बोर्ड के चेयरमैन को मुअत्तल कर देना ही काफी था? मैं समझता हूँ, यदि डेमोक्रेसी की रक्षा करनी है तो ऐसे लोगों को गिरफ्तार करना ही पड़ेगा। इनको जेल भेजना ही पड़ेगा।

मेरे पास एक अखबार की कटिंग है। इसमें लिखा हुआ है कि रेलवे रसीदों की भी चोरी होती है। जाली रसीदें बनाकर वैन के वैन छुड़ा लिए जाते हैं। इसमें यह बताया है कि 72 करोड़ रुपए का इस तरह से गवन किया गया है। भारत के नियंत्रक व महालेखा परीक्षक की रिपोर्ट में कहा गया है कि यदि यही स्थिति रही तो रेलों पर से लोगों का विश्वास हट जायेगा। 1977 से 1982 तक लगभग 77 करोड़ 86 लाख रुपए का रेलवे को घाटा हुआ। यह घाटा प्रतिवर्ष हो रहा है। रिपोर्ट में यह भी कहा गया है कि 1981-82 के बीच 4 लाख 6 हजार दावे किए गए। अब यह दावे 7 लाख 4 हजार के करीब पहुंच चुके हैं। 1977-79 में स्वीकृत दावों की रकम 14.3 करोड़ रुपए थी, अब यह 21.9 करोड़ रुपए हो गई है। मैं यह जानना चाहूंगा कि इसमें कौन सा मिनिस्टर सांसद या उच्च अधिकारी शामिल है? कैसे ये रेलवे रसीदें छप जाती हैं? जब ज्यादा बात-सदन में उठती है या अखबारों के माध्यम से आती है तो एक

छोटा सा कर्मचारी मुअत्तल कर दिया जाता है। आप कहते हैं कि गड़बड़ी थी, इसलिए उस व्यक्ति को सजा दी गई? लेकिन, वह व्यक्ति इस विभाग में कैसे आया? उसकी नियुक्ति किस प्रकार हुई? उसका उच्च अधिकारी कौन है? क्यों नहीं वह उस पर नियंत्रण करता? इन सब बातों पर सोचने की आवश्यकता है। दो लाख की रेलवे में चोरी हो जाती है और एक माल-बाबू मुअत्तल कर दिया जाता है एक लाख वह अपने पास रख लेता है और एक लाख उच्च अधिकारी को दे देता है? ऐसी स्थिति में क्या होगा? मैंने देखा है कि उच्च अधिकारी मिनिस्टरों के यहां जाकर गुट बनाते हैं और मन्त्री जी से अपनी बात मनवाते हैं। इस प्रकार मन्त्री जी अफसरों से दबे रहते हैं।

एम० रामगोपाल रेड्डी (निजामाबाद) : मन्त्री जी तो भोले-भाले हैं।

श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री : वे भी उसमें हिस्सेदार हैं। आप को धन्यवाद देता हूं क्योंकि आप ऐसे अधिकारियों के खिलाफ कार्यवाही कर रहे हैं। मन्त्री जी को इनकी एसोसिएशन के सामने झुकना नहीं चाहिए। यह मुल्क के प्रति वफादारी का सवाल है। इनका ट्रांसफर जोन के बाहर होना चाहिए, उन पर मुकदमा चलाना चाहिये और इस मिली भगत को समाप्त करना चाहिये।

आजकल हम देखते हैं कि रेलवे बोर्ड भी अजीब सा है। मैं मन्त्री जी से जानना चाहता हूं कि कितने अधिकारियों ने इस वर्ष अकस्मात् दौरा किया और चोरी को पकड़ा? आज का अधिकारी या मन्त्री एक तो सैलून में चलते हैं जब दौरे पर जाते हैं और जहां इनको जाना होता है वहां के लोगों को जानकारी देकर जाते हैं कि मन्त्री जी, या रेलवे बोर्ड के उच्च अधिकारी आ रहे हैं। क्या ऐसे रेलवे से भ्रष्टाचार को दूर किया जा सकता है? कभी नहीं। अधिकारियों और मन्त्री जी को गोपनीय ढंग से जाना चाहिये तब नियंत्रण हो सकता है, अन्यथा नहीं।

श्री एम० रामगोपाल रेड्डी : आज हर मिनिस्टर रेल में नहीं जाता। लेकिन यह मन्त्री जी हैं जो किसी सेकेन्ड क्लास या फर्स्ट क्लास में जाते हैं।

रेल मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री सी० के० जाफर शरीफ) : परमानेंट क्लास तो हमारा सेकेन्ड ही है।

श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री : अच्छी बात है अगर आप चर्चते हैं। लेकिन आप का जनरल मैनेजर या डी० आर० एम० किस में यात्रा करते हैं?

श्री सी० के० जाफर शरीफ : इंस्पेक्शन कैरिज में।

श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री : मन्त्री जी बतायें वाराणसी में पूर्वोत्तर रेलवे है वहां एक डी० आर० एम० है, जिसका नाम मैं नहीं लेना चाहता, वह अपने को बिल्कुल विश्वास दिनाता है और कहता है कि स्टेट मिनिस्टर के हम रिश्तेदार हैं। हम जानते हैं कि ऐसा नहीं होगा। लेकिन उनका दावा है कि वह इनके रिश्तेदार हैं। मन्त्री जी अपने उत्तर में बतायें क्या वह इनके रिश्तेदार हैं कि नहीं? 5-6 महीने पहले इंटर्सिटी ट्रेन चलायी गयी गाजीपुर से बनारस और मऊ से बनारस के लिए चलने वाली इस ट्रेन का उद्घाटन करने के लिये डी० आर० एम० ने 3 एम० पी० लोगों को बुलाया, और वह इतना साम्प्रदायिक व्यक्ति है कि एक ही सम्प्रदाय के एम० पी० को बुलाया और खुले आम सत्ता पार्टी का प्रचार करवाया। और उस अधिकारी ने राष्ट्रीय झंडे का भी अपमान किया। 15 अगस्त को उसने झंडे को सैलूट नहीं किया इस बारे में मैंने दोनों मंत्रियों को पत्र लिखे हैं, मेरे पास उस पत्र की कापी मौजूद है, डेट मौजूद है, लेकिन उस पर आज तक कोई कार्यवाही नहीं हुई। माननीय उत्तम राठौर जी बैठे हुए हैं, उन्होंने भी पत्र लिखा लेकिन उस पर भी आप ने कोई कार्यवाही नहीं की।

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI A. B. A. GHANI KHAN CHOUDHARY): I have received your letter and I can assure you that I will take action on that in due course.

राजनाथ सोनकर शास्त्री : यदि ऐसा है तो हम आपको बधाई देते हैं। यह देश और विशेष जाति का अपमान है।

PROF. MADHU DANDAVATE : He is provoking you to take more action.

श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री : आप को गौर से देखना होगा कि कहां आप के प्रशासन के उच्च अधिकारी हैं और कहां आप हैं। 1980, 1981, 1982, 1983 में यह कहा गया कि कोयले की कमी है जिसके कारण जो भूतपूर्व रेल मन्त्री थे उन्होंने गाड़ियां कंसिल कर दी थीं। लेकिन आपने जब उस पर गौर किया इस वर्ष तो देखा कि कोयले की कमी है ही नहीं और आपने कंसिल करने के बजाय 100 से अधिक नई गाड़ियां चलायीं। तो समझ में नहीं आता कि पहले कैसे कोयले की कमी थी। कौन झूठ बोलता था? और अब वह कमी कहां चली गई?

इस संदर्भ में हमें यह सूचना मिली है कि कोयले में काफी घोटाला होता है। आपको इसमें फिर होशियार होना पड़ेगा। आप के डिपार्टमेंट कोयले का रेक विजनस होता था मेरे पास इस बात का प्रमाण है और अगर आप चाहेंगे तो मैं उसे सभा-पटल पर रखने को तैयार हूँ। पंजाब की एक पार्टी करोड़ों रुपये का रेक-विजनस में घोटाला करती थी। यहां ऐसे व्यक्ति थे जो लाखों-लाखों रुपया लेते थे। अगर आवश्यकता होगी तो मैं स्पीकर साहब के सामने नाम बताने को तैयार हूँ, मेरे पास प्रमाण हैं।

आप ने क्या दिया पता नहीं, जब उसकी इन्क्वायरी हुई, लेन-देन में कोई घोटाला या गड़बड़ी हुई तो उसका कांटेक्ट कंसिल हो गया। एक कलकत्ता का अधिकारी है, जिसका मैं नाम नहीं लूंगा, यदि आवश्यकता होगी तो नाम भेज दूंगा, वह लाखों रुपये इस समय

इसलिए खर्च कर रहा है कि उसको इस स्थान पर बैठा दिया जाये। उसमें कई लोग लगे हुए हैं और सबके हाथ हैं। आप को इस सम्बन्ध में भी ध्यान देना होगा।

मैं आपके रेल बजट का अध्ययन कर रहा था। डी एल डब्लू के बारे में उसमें विशेष उल्लेख नहीं है। यह कारखाना हमारे घर के बगल में है। हम लोग डीजल रेल इंजन कारखाने को नये भारत का नया पवित्र तीर्थ-स्थल मानते थे। हमारी जमीनें इसमें काफी मात्रा में ली गईं। हम लोग उस समय बहुत छोटे होते थे और हम लोग आमरण भुख-हड़ताल भी इस बारे में उस समय कर रहे थे। तत्कालीन रेल मन्त्री श्री लाल बहादुर शास्त्री वहां गये थे और उन्होंने सब को देखा था और उस समय उन्होंने आश्वासन दिया था कि यहां पर जो भी काम होंगे, बकशाप बनेंगे, उसमें यहां के आदमियों को सिखाकर ट्रेन्ड कर के रखा जायेगा। वहां पर आज बीसियों हजार कर्मचारी काम कर रहे हैं। मैं जानना चाहता हूँ कि जब लाल बहादुर शास्त्री जी द्वारा इतना बड़ा वायदा किया गया था तो आज वहां पर उधर के कितने लोग काम कर रहे हैं? एक भी व्यक्ति वहां पर उच्च पद पर काम नहीं कर रहा है, 100, 200 आदमी छोटे पदों पर काम कर रहे हैं। उन लोगों की जमीनें ली गई हैं।

मैं समझता हूँ कि वहां पर दोनों रेल मंत्रियों में से आज तक कोई गया भी नहीं है जबकि 4 बरस से यह शासन चल रहा है। मैं बताना चाहता हूँ कि वहां भ्रष्टाचार क्या होता है- क्वार्टर में, पदोन्नति में, स्टोर के लिए सामान खरीदने, रद्दी सामान बेचने, अस्पताल की दवाओं में और इसके साथ ही नियुक्तियों में कोई भी क्षेत्र ऐसा नहीं है जहां डी एल डब्लू में भ्रष्टाचार न हो रहा हो।

क्वार्टर का एक छोटा सा उदाहरण मैं और रख रहा हूँ। वहां पर इस समय 15,20 हजार कर्मचारी काम कर रहे हैं। क्वार्टर

सभी के लिए नहीं है, लेकिन शिड्यूल्ड कास्ट के लिए एक दम क्वार्टर नहीं है। वहां पर जितने भी क्वार्टर बने, उसमें से 200, 300 क्वार्टर शिड्यूल्ड कास्ट को दिये गये हैं, बाकी सब अपर क्लास को दिये जाते हैं। जिनकी पहुंच होती है उनको एलाट किये जाते हैं। एक हरिजन औरत को 2 दिन बाद बच्चा हुआ जबकी उसको दो दिन पूर्व गर्भवती अवस्था में क्वार्टर से निकाला गया।

SHRI A. B. A. GHANI KHAN CHAUDHURY: Kindly invite me. I will come for inspection.

श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री: हम अभी निमंत्रण दे रहे हैं, आप चलिये। वहां कर्मचारियों से मिलिये, आपकी बड़ी कृपा होगी।

मैं आपको चोरी का भी उदाहरण दे दूँ। वहां 2 साल पहले 11 लाख रुपये का पीतल ताबें और जस्ता का माल मंगाया गया था। कलकत्ता से पीतल चला, जब पासल बनारस कंट पहुंचने के बाद फैक्टरी में गया और खोला गया तो उसमें लकड़ी का बुरादा, बालू और पत्थर के टुकड़े पाये गए। जब वह पासल कलकत्ता में ही था तभी उस पासल के मूल्य की लिस्ट आई और उसका पेमेंट भी कर दिया गया।

यह मामला हाउस में भी उठा था। इतनी बड़ी धांधली का नतीजा क्या हुआ?—एक छोटे हरिजन कर्मचारी, श्री मन्साराम, को मुअत्तल कर दिया गया। मैं जानना चाहता हूँ कि वहां के जी एम और पर्सनेल आफिसर को मुअत्तल क्यों नहीं किया गया। उस कर्मचारी ने बार-बार कहा की मुझे अंग्रेजी नहीं आती, मैं हिन्दी में अपना बयान दूंगा, लेकिन उसको फांसने के लिए अंग्रेजी में उसका बयान लिया गया और उस पर दस्तखत कराए गए। वह श्री जाफ़र शरीफ़ को दस बारह चिट्ठियां लिख चुका है। उसके परिवार के लोग रो रो कर अपनी बात रेलवे मिनिस्टर के सामने रख चुके हैं। लेकिन अभी तक उसकी तरफ ध्यान नहीं दिया गया है। यह समाजवाद है! मन्त्री महोदय को ऐसे मामलों पर ध्यान देने की आवश्यकता है।

मैं आप को एक उदाहरण दे कर बताना चाहता हूँ कि शिकायतों पर कार्यवाही करने के बारे में रेलवे की मशीनरी कितनी तेज है। एक घटना 19-5-83 को हुई। 20-5-83 को उसकी शिकायत की गई। जिस अधिकारी के पास हमने शिकायत की, उसने 2-6-83 तक कोई उत्तर नहीं दिया। दोबारा लिखने पर उसने 18-6-83 को उत्तर दिया, जिसमें कहा गया था कि मामले की जांच करवाई जाएगी। अभी तक उसकी कोई जांच नहीं हुई है। इस तरह के बीसियों उदाहरण हैं। जब हम मन्त्री महोदय को पत्र लिखते हैं, तो पांच छः दिनों में उनका उत्तर आ जाता है, जिसमें कहा जाता है कि मामले को देखा जा रहा है। लेकिन अधिकारियों से जवाब आता है दो तीन महीने के बाद और फिर साल भर तक कोई एक्शन नहीं लिया जाता है।

PROF. MADHU DANDAVATE: A Member of Parliament should not write to the officers at all. He should write to the Minister.

MR. DEPUTY SPEAKER: You can address and send the letter to the Minister. You write to the Minister. Then the Minister will give a reply. Why do you write to the officers?

श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री हम हर हर मामले को मिनिस्टर के पास क्यों ले जाएं? हम देखते हैं कि हमारे मुल्क के अधिकारी कैसे हैं।

मैं मन्त्री महोदय से आग्रह करूंगा कि उनके मन्त्रालय में अनुसूचित जातियों की स्थिति ज्यादा गौर करने योग्य है। पार-साल श्री राम विलास पासवान के एक प्रश्न के उत्तर में मिनिस्टर आफ़ स्टेट ने जवाब बताया था कि अनुसूचित जातियों के लिए आरक्षित चार हजार पदों का डीरिजर्बेशन कर दिया गया है। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या शिड्यूल्ड कास्ट के लोग एवेलेबल नहीं हैं और अगर एवेलेबल हों, तो क्या वे सूटेबल और कैपेबल नहीं हैं। यह डीरिजर्बेशन क्यों किया गया?

जैसा कि श्रीमती कृष्णा साही और अन्य सदस्यों ने कहा है, रेलवे स्टेशनों पर कैंटरिंग की व्यवस्था बिल्कुल असंतोषजनक है। मैं चुनौती दे कर कहता हूँ कि कैंटरिंग के कुछ ठेकेदार और कर्मचारी शुद्ध क्रिमिनल है। वे लोगों के सामने से उनकी गठरियां उठा लें जाते हैं। उनको मालूम है कि किस प्लेटफार्म से कौन सा मकान किस जगह पर है, किसमें वह घुस गए, कुछ पता नहीं चलता और वह आदमी बेचारा तड़पता रहता है। आप की पुलिस उन से मिली हुई होती है।

शेड्यूल्ड कास्ट के नाम पर बहुत सारी कैंटरिंग की व्यवस्था एलाट की गई है उनके प्रति बड़ी हमदर्दी है लेकिन मैं देखता हूँ कि अधिकांश काम करने वाले बड़े बड़े लोग हैं, शेड्यूल्ड कास्ट का आदमी काम ही नहीं कर रहा है। आप को शेड्यूल्ड कास्ट के प्रति हमदर्दी है तो आप को चाहिए कि शेड्यूल्ड कास्ट के उन लोगों को जो लोग इस काम को करते हैं, जिनकी एसोसिएशंस हैं उनको यह काम दें।

आप की रेलवे लाइनों के किनारे बहुत सी जमीन पड़ी हुई है। कहीं यह जमीन आप ने वन विभाग को दी है कहीं कुछ लोगों ने इसी तरह कब्जा कर लिया है। मैं चाहूंगा कि यह जमीन शेड्यूल्ड कास्ट के किसानों का या भूमिहीनों का दी जाय। इससे देश का भी लाभ होगा और रेलवे विभाग को भी लाभ होगा। यदि यह जमीन उनको एलाट की जाती है तो उस पर अच्छी खेती करेंगे। वह उपजाऊ जमीन है। कहीं कहीं उसमें गड्डे भी हैं। उन लोगों को यह जमीन एलाट कर दी जायगी तो वह उसमें अच्छा प्रोडक्शन करेंगे और उससे देश को और आपके रेलवे विभाग को काफी फायदा होगा, साथ ही हरिजनों को काम भी मिलेगा।

प्रमोशन, ट्रांसफर और हैरेसमेंट ये तीन चीजें शेड्यूल्ड कास्ट के मस्तक पर बिल्कुल कलक की तरह रेलवे विभाग में लगी हुई हैं।

इमाहबाद, वाराणसी, लखनऊ और जोधपुर के के कुछ केसेज आप चाहेंगे तो मैं आपके पास भेजूंगा। आप देखिये कि क्या हरिजनों को इस मुल्क में न्याय मिल रहा है ?

SHRI A. B. A. GHANI KHAN CHOU-DHARY : Kindly send me the cases.

श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री : अब मैं आखरी बात कह कर समाप्त करूंगा। वाराणसी कैंट स्टेशन पर हम बराबर आते हैं। वह हमारे घर के बगल में है और मेरा अपना स्टेशन है। उसके छोटी लाइन के प्लेटफार्म पर सवेरे चले जाइए। खाना खाकर या नाश्ता कर के जायें तो उल्टी हो जायगी। सफाई का कतई वहां नाम तक नहीं है। तमाम गन्दगी फैली हुई है। सुबह का समय है, पैसैंजर्स सब जगह से आते हैं क्योंकि घासिक स्थान है, लेकिन वहां की हालत देखिए तो...

रेल मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री सी० के० जाफर शरीफ) : वाराणसी इतना बड़ा स्टेशन है, पान खाकर लोग थूकते हैं क्या करें ?

श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री : उसकी सफाई करवाइए। लोग पान खा कर थूकते हैं तो सफाई करने वालों की ड्यूटी है कि उसको साफ करें। उनसे साफ करवाइए।

वहां से एक डीजल ट्रेन बलिया को जाती है, एक गौहाटी मेल है और उसी समय एक भटनी पैसैंजर जाती है, इन तीनों का रेकार्ड मंगाकर देख लीजिए, 365 दिन में 300 दिन ये ट्रेन एक एक घन्टा देर से चलती हैं। एक फँजाबाद बरवाडीह पैसैंजर भी है, ये तीनों ट्रेन्स वहीं से बनकर चलती हैं, फिर क्यों इतना विलम्ब होता है ? वैसे तो देश भर में ट्रेनों के विलम्ब से चलने की शिकायत है, आपने उसमें बहुत सुधार किया है...

श्री मनोराम बागड़ी (हिसार) हाउस में कोरम तो नहीं है, बाकी कल बोल लीजिएगा।

श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री : हमारी स्पीच अभी बाकी है, कोरम नहीं है, जब तक कोरम पूरा नहीं होगा मैं नहीं बोलूंगा।

MR. DEPUTY-SPEAKER : Let me quorum bell be rung. The bell is being rung— Now there is quorum. Shastri, you conclude now. You have taken more than your time. There are many speakers still left. Please conclude now.

श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री : उपाध्यक्ष महोदय, सबसे पहले मैं आपका बधाई दूँ कि आपने कोरम के मसले को ठीक किया, इस महत्वपूर्ण विषय पर आपने कोरम को पूरा करवाया।

जैसा कि मैं पहले कह रहा था यह जो गाड़ियाँ हैं- गौहाटी मेल, बरवाडीह-फैजाबाद पैसेंजर और डीजल ट्रेन जोकि सुबह चलने वाली है और उनके बाद दूसरी पैसेंजर्स भी हैं उनकी जांच की जाए तो यह पता चलेगा कि वर्ष के 365 दिनों में 300 दिन वह विलम्ब से चलती हैं। विलम्ब से यह क्यों चलती हैं, इसके बारे में जानकारी मिलनी चाहिए और उनको नियंत्रण में लाना चाहिए।

गाजीपुर पूर्वी उत्तर प्रदेश का एक बहुत बड़ा स्थान है, वहाँ पर आज एक भी अस्पताल नहीं है। सादात स्टेशन जहाँ की पॉपुलेशन लगभग डेढ़ लाख के बराबर है, आश्चर्य है कि वहाँ पर कोई भी मेल या एक्सप्रेस गाड़ी आज नहीं रुकती है। मैं चाहूँगा कि भटनी-वाराणसी लाइन के सादात स्टेशन पर भी मेल एक्सप्रेस गाड़ी को रोकने की व्यवस्था करें। वाराणसी के अतिरिक्त गाजीपुर, बलिया, सादात ये सब ऐसे स्थान हैं, जहाँ पर कि इनके बीच में कहीं पूर्वी रेलवे का बड़ा अस्पताल होना चाहिए इसके साथ-साथ उच्चतर माध्यमिक मध्यम माध्यमिक विद्यालय की व्यवस्था होनी चाहिए, जिससे कि वहाँ के कर्मचारियों को सुविधा हो सके।

अन्त में मैं यह कहना चाहता हूँ कि पूर्वी उत्तर प्रदेश में औडिहार एक ऐसा स्टेशन है, जिससे बनारस के लिए, भटनी और गोरखपुर के लिए, बलिया और गाजीपुर के लिए एक सेंट्रल स्टेशन है, इस स्टेशन पर बहुत अव्यवस्था है, दिन में ही वहाँ पर लूट हो जाती है। इन

स्थानों पर कोई भी आदमी बच नहीं सकता है। बरसात के दिनों में वह अपनी रक्षा नहीं कर सकता है। ऐसे स्थानों पर शैड लगाने की जरूरत है। वहाँ पर एक बहुत बड़ा भवन बनाने की जरूरत है। इसके साथ-साथ जौनपुर उत्तर रेलवे का एक ऐसा स्थान है, इस स्टेशन पर भी बहुत अव्यवस्था है, जिस पर ध्यान देने की आवश्यकता उधर जो गाड़ियाँ चल रही हैं, उनमें लाइट नहीं होती है, जिसकी व्यवस्था होनी चाहिए।

इन्हीं चन्द बातों के साथ मैं अपना बात समाप्त करता हूँ और यह निवेदन करना चाहता हूँ कि रेलवे विभाग अधिकारियों पर आप को विशेष ध्यान देना चाहिए और जो ऊँचे अधिकारी हैं, उनसे कभी डरना नहीं चाहिए, उसके खिलाफ कार्यवाही करने के लिए पूरा सदन आप के साथ है।

SHRI K. T. KOSALRAM (Tiruchendur)
Mr. Deputy-Speaker, Sir, I rise to support the Railway Budget for 1984-85.

AN HON. MEMBER : Why ?

SHRI K. T. KOSALRAM : I will give the reasons. At the very outset, I would like to say that the opposition leaders, particularly my great friend, Prof. Dandavate, who was a former Railway Minister himself, followed the policy of hunting with the hound and running with the hare. I will deal with this point later.

Our Railway Minister deserve kudos for his realistic approach. I am sorry that uncharitable remarks like "regressive" and "unimaginative" word used.

PROF. MADHU DANDAVATE : Nothing against the Minister.

SHRI K. T. KOSALRAM : I am glad.

I would confine myself to making constructive suggestions for improving the railway finances. The total land holdings with the Indian railways is 8,30 lakh acres, of which only 5.56 lakh acres is under railway's own utilisation. So, the surplus land available with the railway administration is 2.74 lakh acres.

The present value of it has been approximately assessed at Rs. 15,000 crores. If the Railway Administration takes appropriate steps for proper utilisation of this dead capital of Rs. 15,000 crores, there would be no need to collect Rs. 104 crores from passengers as has been proposed in this year's Budget. I understand that the Railway Administration are not in possession of patta and complete land records to prove the ownership of the entire land belonging to them. In October 1982, the total area of Railway land under encroachment has been found to be 7,032 acres. I demand that a high-level committee be constituted to go into the question of full utilisation of all available lands with the Railways and to suggest suitable recommendations.

Here I would like to give you an idea of the total loss to the Railways in 1982-83 in the payment of compensation for the victims of accidents, in the form of destruction of permanent assets in such accidents and in the payment of compensation for loss, damage, theft and pilferage. Loss of Railway property in accidents was Rs. 80.93 crores; and compensations to victims of accidents was Rs. 12.38 crores. Compensation due to loss and damage to goods was Rs. 21.90 crores. If the Railways take steps to reduce accidents and the thefts and pilferage of commodities, there can be more funds available with the Railways for the on-going projects. Therefore, 46 on-going projects requiring Rs. 1000 crores. But the paucity of funds has prevented the Railway Minister to provide to on-going projects all this money. He has provided just a pittance of Rs. 90 crores. This compels me to demand energetic steps for curtailing the loss on account of thefts and pilferage and also for curbing the accidents on Railways.

Now, I come to my State of Tamil Nadu. Since independence, the State of Tamil Nadu has not seen much of Railway development. The major portion in Tamil Nadu is metre-gauge. In 1981-82 at my intervention and that of my colleagues and at the instance of the beloved Prime Minister Karur-Dindigul-Tuticorin-Tirunelveli broad gauge line was incorporated in the Railway Budget. My friend, Shri Jaffer Sharief also helped in this.

During these three years a sum of Rs. 6 crores was spent on this 40 crores rupee project. In 1984-85 a sum of Rs. 4 crores

was been earmarked for which I am very thankful to him. But at this pace it may take another ten years or even more than that for the completion of the project. The people of Tamil Nadu, particularly those of Tirunelveli, Madurai, Ramanathapuram, Tiricharapalli are very much agitated. Everywhere strike is going on, hartal is going on, hunger strike is going on.

So, allocation for this project which is vital for connecting the backward and chronically drought affected areas of the State is necessary.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Mr. Kosalram, the North and South would be linked by broad gauge because of this.

SHRI K. T. KOSALRAM : You are correct, Sir, and I am very grateful to you for suggesting this (*Interruptions*)

Sir, you would allot Rs. 10 crores more. I would recall one instance. In the year 1948 I was a Member of the Madras Legislative Assembly. The then P. W. D. Minister, Mr. Bhaktavatsalam challenged me in the Assembly by saying : 'If the hon. Member collects a loan of Rs. 1 crore, the Government can take up the Manimuthar irrigation project.' I immediately accepted the challenge. I said, 'Within three days I am prepared to collect the loan; you float the loan'. Within three days I collected Rs. 1.25 crores and Manimuthar Irrigation Project is the standing monument of people's efforts. Similarly, I am requesting you : You raise the loan for this particular purpose—Rs. 22 or 32 crores, whatever is the deficit. The Madurai-Ramanathapuram-Tirunelveli Chamber has already passed a Resolution requesting to you float the loan. We are prepared to collect it as early as possible, within a week or even two days. I am challenging you, Sir. In this matter, if you announce today, before the Budget is over, if you float this loan for this particular purpose, you will see that...

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI A. B. A. GHANI KHAN CHOU DHURY) : With due apology, I have to say to the hon. Member that we cannot raise any fund without the approval of the Finance and Planning people. So, instead of telling me, kindly tell the Finance people and the Planning people. I am prepared to do, What is there ? What prevents me ?

PROF. MADHU DANDAVATE : He is requesting that you should use your good offices with Madam.

SHRI A. B. A. GHANI KHAN CHOU-DHURY : With good offices I have already given Rs. 4 crores. And I have to look after the whole country, not one project only. I can assure the hon. Member that whatever money I can give, will definitely give. Let us see the progress.

SHRI K. T. KOSALRAM : I have already written to my friend, Mr. Pranab Mukherjee, the Finance Minister, and also honourable beloved Prime Minister about this. I am not only suggesting this to you, but to the Finance Minister as well as the Prime Minister. I have written a number of D. O. letters to them. So, you must use your good offices.

AN HON. MEMBER : Are you getting replies ?

SHRI K. T. KOSALRAM : Usual acknowledgements I am receiving from the Ministers. So, you should use your good offices with the beloved Prime Minister. I say this because, she is the Prime Minister of this country.

PROF. MADHU DANDAVATE : Not only you receive the acknowledgement, but you acknowledge that she is your beloved Prime Minister.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Mr. Kosalram, the public undertakings are raising some loans, people are asked to deposit and all that. The Railways are also a public undertaking. Why can't they adopt that policy ?

SHRI K. T. KOSALRAM : Sir, the Railways are a commercial undertaking.

MR. DEPUTY-SPEAKER : In some public undertakings, some deposits are accepted. And people do deposit some amount and that amount is being utilised in the public undertakings. Why not Railways adopt this procedure ? Why can't they do it ?

SHRI K. T. KOSALRAM : Sir, it is a Government Department.

MR. DEPUTY SPEAKER : If it is made a Corporation, then it could be done, I think.

SHRI A. B. A. GHANI KHAN CHOU-DHURY : The Railways are supposed to

be a Department. That is the basic difficulty.

SHRI NARAYAN CHOUBEY : That is a Government.

(Interruptions)

SHRI K. T. KOSALRAM : The Railways are giving bonus. So you should know well that it can be a public sector commercial undertaking. Hon. Mr. Deputy-Speaker is also suggesting this.

PROF. MADHU DANDAVATE : That is productivity-linked bonus.

SHRI K. T. KOSALRAM : Whatever it may be, it is in the public sector, doing business.

MR. DEPUTY-SPEAKER : He wants some money.

SHRI K. T. KOSALRAM : I request you to look into it effectively and immediately use your good offices with the Prime Minister.

From Madurai to Maniachi, only double line is being laid; and not parallel line along with existing MG line. This will create very many problems for the people travelling from Kanyakumari to Madras, You have parallel line from Dindigul to Madurai, Maniachi to Tuticorin and Maniachi to Tirunelveli. Why should you not have parallel line from Madurai to Maniachi ? It will save much trouble for the passengers from South Districts in Tamil Nadu coming to Madras.

I suggest serious consideration of the Railway Ministry on the following new lines which are essential for the economic upliftment of Tamil Nadu :

1. Bangalore-Pondicherry line connecting Hosur, Krishnagiri-Tiruvannamali with Pondicherry.
2. Chamrajnagar—Palani line connecting the thickly populated Periyar district and the industrialised Coimbatore District and the pilgrim town Palani with Karnataka.
3. Dindigul—Cumbum line.

The movement of essential goods from the North to the South is seriously handicapped because of the restricted metreguage facilities available between Madras and Tuticorin, a distance of about 700 Kms North-

South. Tamilnadu has been pressing the Centre for a long time to convert this major sector to broadgauge. With the establishment of large industries in Tuticorin and Ramanathapuram belt, there will be adequate movement towards North also if the conversion is sanctioned.

I want to bring to your notice that the General Managers whenever new buildings are inaugurated by them, do not bother about the Members of this House representing that area. They are inviting the State Ministers and other people. Recently Tirunelveli Junction building was opened. The Members of Parliament were not invited nor their names appeared on the invitation card. The foundation stone of Tiruchendur station was laid at Tiruchendur by the General Manager and the Chief Engineer presided over the function. I am representing eight lakhs of people of that area. I was not invited properly. Will the hon. Minister issue categorical instructions that Member of Parliament should be invited and their names should figure on the invitation cards and also on the foundation stone ?

SHRI A. B. A. GHANI KHAN CHOU-DHURY : We will issue necessary instructions.

SHRI XAVIER ARAKAL (Ernakulam) : It rise to take an appeal to the Minister on behalf of 3 lakhs of Railway porters. I have been asking in this House time and again to do something for this class. Do you know from which category this class of people come ? At present they have no security. They have no service condition. They get no benefit whatever. They also do not have job reservations for their children. I appeal to you to grant some social security and have social security system for this class of people. That will be of great help for the lowest and the weakest section of society. I hope the hon. Minister will take serious note of this and do something for this class of people. They are mostly scheduled Castes and Scheduled Tribes and the lowest class of people. I do not know why we are neglecting them ?

I have given a memorandum the other day to the Minister and represented the matter orally also. I think, he will do something in this matter. I would request him to kindly take up this matter.

The second most important thing is about the West-coast line. Is it dead ? Is any progress made in that project ? What is going to happen to that line ? It is a master plan covering all the Southern areas. I have been demanding in this House for the last three years and Prof. Madhu Dandavate who is here will also agree with me. We both have been repeatedly asking to allot more money to the project and expedite the work and take the matter seriously. If the project is completed, the whole West-coast area will be transformed economically, socially and otherwise also. This is a vital link as far as the railways are concerned. But I am sorry to note that only 62 k. ms. have been completed which information has been given in an answer to my Question. I have appealed to the Minister to take it up seriously and give priority to the sector and ask the officers to do the work and complete the work. It may take 10 or 20 years. But let us start and make serious effort in the matter. I appeal to the Minister once again to have a serious look at this.

Shri K. T. Kosalram has been telling about the financial aspect of the railways. As the Minister has said very well, it is not for him to decide. In this line also, we can make a serious effort and do it in a progressive manner.

The third point which I have also spoken the other day is about the demand of the Kerala State to have a coach factory. He said, the matter has been referred to the technical committee of the technical wing of the Railways. Whatever the technicalities have been demanding a coach factory in Kerala for the last so many years. Our Chief Ministers one after the other have made representations. Our Ministers have made representations. Our MPs have made representations. Now, the hon. Minister says that this matter has been referred to the technical advisory committee and is awaiting the report. May I request the hon. Minister to look at this and expedite the matter and provide a coach factory for Kerala. We are the most-neglected people so far as the railways are concerned. Most-rejected bogies and leaking bogies are sent to Kerala. Prof. Madhu Dandavate will agree with me that rejected bogies are shunted out to our place. I have travelled from Bangalore to Cochin one night. There was no toilet. The toilet is so defective that is

is rusted and leaking. Where can we go? This is a general complaint of the trams running towards Kerala.

PROF. MADHU DANDAVATE : Some bogies are so bad even the passengers are leaking out.

SHRI XAVIER ARAKAL : We are happy that the Minister has introduced two long trains to Kerala. We have appreciated. But at the same time, I would request him to have a look at this aspect.

The third point is, there is a small diesel workshop in the Ernakulam Junction costing Rs. 2 crores. We have a vast stretch of land there. It is the heart of the city. It can be transformed and made a full-fledged diesel workshop. Trivandrum and other areas can be well connected there and we can have a full-fledged diesel workshop there. The hon. Minister has allotted Rs. 2 crores for the Ernakulam-Alleppey line. May I ask him at this rate how many years will it take to complete? Now, they will say they are short of funds. Every time it is delayed. Prices are going on and escalating. Work is not progressing. Now, who is ultimately the sufferer? Who has to meet the recurring losses? I appeal to the Minister to give more money and ask the officers to complete that work in time.

The last point is about the Ernakulam Town and Ernakulam Junction stations. Their platforms are very short. Bogies have to be stopped outside the platform especially at the Ernakulam town. These are a few things which I wanted to mention.

I again appeal to the Railway Minister to consider the plight of the railway porters and take up this matter seriously. I take this opportunity to thank the Deputy Speaker for me an opportunity to speak.

18.00 hrs.

BUSINESS ADVISORY COMMITTEE
Fifty-Sixth Report

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF INFORMATION AND BROADCASTING AND MINISTER OF STATE IN THE DEPARTMENT OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI H.K.L. BHAGAT) : Sir I beg to present the Fifty -sixth Report of the Business Advisory Committee.

18.01 hrs.

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Tuesday, March 6, 1984/Phalguna 16, 1905 (Saka).