

I would, therefore, request the Government to take the necessary action and take an early decision for establishing the power station either at Valope or at Dabhol and commence the construction work.

**SHRI HARIKESH BAHADUR :** But they have not been able to sit in the examination.

(Interruptions)

(x) Demand for better service conditions  
for certain categories of employees  
in Post Offices

14.36 hrs.

RAILWAY BUDGET, 1984-85  
GENERAL DISCUSSION—Contd.

**श्री हरिकेश बहादुर (गोरखपुर) :** माननीय उपाध्यक्ष जी, पोस्ट आफिस के ई० डी० और सी० पी० कर्मचारियों की समस्या अत्यन्त गंभीर हो गई है। ई० डी० कर्मचारी 5 घंटे के स्थान पर आठ घंटे काम करके दो सौ रुपये से कम पारिश्रमिक प्राप्त करते हैं और सी० पी० कर्मचारी अर्थात् चौकीदार 17 घंटे कार्य करके 250 रुपये से भी कम प्रतिमाह प्राप्त करते हैं। सी० पी० कर्मचारियों का अवकाश भी नहीं दिया जाता तथा वे विभागीय परीक्षाओं में भी नहीं बैठने पाते। ई० डी० कर्मचारी 12-13 वर्षों तक काम करने के बाद भी नियमित नहीं किये जाते। अतः सरकार से मैं मांग करता हूँ कि इन कर्मचारियों का वेतन बढ़ाया जाय और उनकी सेवायें नियमित की जाएं।

**MR. DEPUTY-SPEAKER :** We now take up General Discussion on Railway Budget for 1984-85. Time allotted was 10 hours and time already taken was 3 hours and 4 minutes. Now the time left is 6 hours 56 minutes. Now I call Shri J.S. Patil to speak. His Party has been allotted 18 minutes and another Member from his Party also has to speak on it. This is for your information.

Now Mr. J.S. Patil may speak.

**MR. DEPUTY-SPEAKER :** After three years of service as an E.D. employee, any employee can sit for the Class IV examination.

**SHRI HARIKESH BAHADUR (Gorakhpur) :** But, Sir, here they are facing a lot of difficulty.

**MR. DEPUTY-SPEAKER :** All the Class IV posts are reserved for E.D. employees. I know something about this.

**SHRI HARIKESH BAHADUR :** Even people who have been continuously working for 12 to 13 years....

(Interruptions)

**MR. DEPUTY-SPEAKER :** They have to pass an examination.

**श्री जगन्नाथ पाटिल (ठाणे) :** उपाध्यक्ष महोदय, कल से रेल बजट पर चर्चा हो रही है। मेरे इस ओर के साथियों ने खासकर मधु दण्डवते जी ने रेल मंत्रालय की कार्यक्षमता के बारे में बड़ी अच्छी तरह से बता दिया है। मैं उन सब बातों को दोहराना नहीं चाहता। छोटे से छोटा और बड़े से बड़ा व्यापारी हमेशा नुकसान से बचने की कोशिश करता है। लेकिन हमारे रेल पति जी ने 70 करोड़ रुपए का घाटा दिखाया है। रेलपति इसलिए कहा है कि सब लोगों की एक पत्नी होती है लेकिन रेल मंत्री महोदय वेस्टर्न रेलवे, सेंटर रेलवे, नार्दन रेलवे और ईस्टर्न रेलवे इन सबका कारोबार देखते हैं। इन्होंने 70 करोड़ रुपये के घाटे का आटा रेल के पहियों को देशभर में चलाकर दिखाया है, यह बड़ी चिंता की बात है। आज रेलगाड़ियां जिस ढंग से चलती हैं उससे मुझे पुरानी फिल्म का एक गाना याद आता है “चलती का नाम गाड़ी” उसी खटारे की तरह रेलगाड़ियां आज देशभर में चल रही हैं।

रेल बजट प्रस्तुत करते समय चुनाव वर्ष को सामने रखकर 70 करोड़ का घाटा बताया गया

है। लेकिन असलियत यह है कि जिस तरह से प्लेट फार्म टिकट एक रुपए का करके और राउण्ड अप करके किराए बढ़ाए गए हैं उसको अगर ध्यान में रखा जाए तो रेल बजट में 170 करोड़ रुपए का घाटा दिखाया जाता।

उपाध्यक्ष महोदय, दिल्ली देश की राजनीतिक राजधानी है लेकिन बंबई पैसे की राजधानी है। अगर मैं यह कहूँ तो गलत नहीं होगा। (व्यवधान) बंबई में मध्य और पश्चिम रेलवे पर रोजाना हजारों नहीं बल्कि लाखों लोग प्रवास करते हैं और उनकी ओर रेल मंत्रालय बिल्कुल ध्यान नहीं देते। बंबई में लोकल गाड़ियों में सुबह से शाम तक लाखों लोग प्रवास करते हैं। कोई गिरकर, कोई कटकर मरता है, लेकिन रेल डिपार्टमेंट उनकी तरफ कोई ध्यान नहीं देता है। सुबह जब कोई घर से काम पर निकलता है तो उसको इस बाड़ की चिंता रहती है कि वह शाम को ठीक तरह से वापिस लौटेगा भी या नहीं। इस चिंता में उसको काम करना पड़ता है। रेल मंत्री जी 9 जून 1983 को बंबई गए थे और वहाँ सबर्बन रेलवे एसी-सिएशन के पदाधिकारियों से मिले थे और उनसे बात की थी। मंत्री जी ने कहा था कि मैं शीघ्र ही इन कठिनाइयों को देखने के लिए आऊंगा लेकिन आज 9 महीने हो गए हैं लेकिन रेल मंत्री जी वहाँ देखने के लिए नहीं गए। लेकिन मुझे विश्वास है कि अब 9 महीने के बाद मंत्री महोदय जरूर जाएंगे। मध्य और पश्चिम रेलवे की जो रैक्स की कठिनाइयाँ हैं, वह दूर होनी चाहिए। वहाँ ज्यादा से ज्यादा रैक्स दिए जाने चाहिए। अखबारों में रोज देखने को मिलता है कि रेल दुर्घटनाएं हो रही हैं। इन खबरों को पढ़ने के बाद लोगों के दिलों में अविश्वास की भावना पैदा हो गई है। इस भावना को निकालने का आपको प्रयास करना चाहिए। दुर्घटनाओं के बारे में आप स्वर्गीय लाल बहादुर शास्त्री नहीं बन सकते, यह हम लोग जानते हैं। अगर किसी रेल प्रवासी ने रेल दुर्घटनाओं के बारे में मुकदमा दायर किया तो मुझे ऐसा लगता है कि आप और आपके उच्च अधिकारियों को सुनहरी हथकड़ियाँ पहनकर जेल जाने के लिए तैयार हो जाना चाहिए। लोक सभा की

पेटीशन कमेटी ने बम्बई के प्रवासियों की कठिनाइयों का अध्ययन करके कुछ सुझाव दिए हैं। लेकिन, उस पर कोई कार्यवाही नहीं हो रही है। इससे इस सदन का भी अनादर हो रहा है। बम्बई की बढ़ती हुई आबादी को ध्यान में रखकर वहाँ की सरकार ने नया बम्बई बनाने का काम शुरू किया है। उनको सुविधा देने के लिए मानखुर्द-बेलापुर रेल लाइन जिसका आपने उद्घाटन किया और कलवा बेलापुर उस एरिया में देने की कोशिश की जा रही है। इस रेल मार्ग को पूरा करने के लिए जो धनराशि दी गई है, वह बिल्कुल मामूली है। मुझे ऐसा लगता है कि इन दो रेल मार्गों का निर्माण 25 साल तक भी इस धनराशि से पूरा नहीं होगा। इस प्रकार जो नई बम्बई को सुविधा देनी है, वह पूरी नहीं होगी। नए रेल मार्ग बनाते समय जिनकी जमीनें, दुकानें या प्फ़ान लिए जा रहे हैं, नुकसान भरपाई देने से उनका मामला हल नहीं होता। उनको दुबारा बसाया जाना चाहिए, ऐसी मेरी मांग है। आप जानते हैं कि पिछले साल मराठवाड़ा में मीटरगेज से ब्राडगेज रेल लाइन बनाने के लिए बड़े जोर-शोर से मांग की गई। इसके लिए कुछ पूंजी की व्यवस्था भी रेलवे की ओर से की गई। लेकिन वह सारी पूंजी उसमें लगी ही नहीं। मनमाड़ में नांदेड़ और औरंगाबाद रेल मार्ग पर जो इस बजट में प्राविजन किया है, वह भी बिल्कुल मामूली है। नांदेड़, सांगली और मीरज रेल लाइन को पुनर्जीवित करने के लिए आपने बजट में एक हजार रुपए का प्रावधान किया है। वहाँ के लोगों की चेष्टा यह है कि इसको और बढ़ाया जाना चाहिए। बम्बई से लेकर पुणे और नासिक तक जितनी भी रेलगाड़ियाँ हैं, वह सब बिजली से चलती हैं। लेकिन करजत, खोपोली और दीवा पनवेल रेल मार्ग पर जो गाड़ियाँ हैं, वह डीजल से चलती हैं। इसलिए इस मार्ग पर भी विद्युतीकरण होना चाहिए। मंत्री जी ने एक नए दीवावती रेल मार्ग का निर्माण किया है। वह पैसेंजर गाड़ियों के लिए नहीं किया सिर्फ मालवाहक गाड़ियों के लिए किया है। वहाँ की सिंगल लाइन को भी डबल किया जाना चाहिए। कल दंडवते जी ने कोंकण रेल मार्ग का उल्लेख किया। मैं जब से स्कूल में था तब से सुनता आ रहा हूँ। मैं

बूढ़ा नहीं हुआ फिर भी मेरे बाल पक गए हैं, मुझे ऐसा लग रहा है कि 20-25 साल तक यह काम पूरा नहीं होगा। मैं मंत्री जी से प्रार्थना करता हूँ कि इसके लिए जो आप पैसा दे रहे हैं उसके बदले दीवा से मनबेल तक जो रेलवे लाइन का काम हो गया है उसको कम से कम रत्नागिरि तक इस लाइन को ले जाने के लिए पूरी छानबीन करके कि कितना पैसा लगेगा और क्या उसकी कालावधि होगी यह अगर हमें पता चले तो अच्छा रहेगा। ऐसा होने से राज्य सरकार और सीकौन जैसी संस्थायें जो रत्नागिरि में कारखाने खोल रही हैं उनसे लोगों को सुविधा मिलेगी और आर्थिक स्थिति भी अच्छी होगी।

बम्बई वालों की ओर रेल मंत्री जी कितना अन्याय कर रहे हैं। यह बताकर मैं अपनी बात समाप्त करूँगा। महानगर परिवहन योजना के अन्तर्गत आपने इस बजट में बम्बई के लिए सिर्फ डेढ़ करोड़ रु० रखा है, लेकिन उसके साथ-साथ कलकत्ता के लिए 85 करोड़ रु० की राशि रखी है। आप कलकत्ता को पैसा दें हमें कोई एतराज नहीं, लेकिन साथ-साथ बम्बई को भी सुविधा देनी चाहिये। आपने एशियाड के समय 35 करोड़ रु० खर्च करके दिल्ली में रिंग रेलवे बनाई जिसमें अब एक आदमी भी नहीं चलता है। यह सारा पैसा बेकार चला गया। मेरी समझ में आप बम्बई का खून चूसकर उसे मारना चाहते हैं। यह ठीक नहीं है।

आपकी ओर भी प्रौबलम हैं। जो घाटा आया है इसका कारण आपको ढूँढ़ना पड़ेगा। अगर आप ढूँढ़ेंगे तो पता चलेगा कि पार्सल हम भेजते हैं उसकी काफी चोरी होती है। वह चाहे सोना, सीमेंट, अनाज, कपड़ा, मशीनरी या पुर्जे हों, उन सबकी चोरी होती है। अगर इसी को आप रोक लें तो 70 करोड़ का घाटा उसी से पूरा हो जाएगा। आप जिस ढंग से काम कर रहे हैं मुझे ऐसा लगता है कि आप सारी चोरियां रोक लेंगे और रेल को घाटे से बचाएंगे।

रेल में जो कर्मचारी भर्ती हैं, आप सेकेन्ड ग्रेड

के अफसरों को देखें जिनके घर में नौकर होता है वह रेलवे के मस्टर रोल पर काम करने वाला होता है, लेकिन काम वह अधिकारियों के घर पर करता है। सेकेन्ड रैंक से लेकर बड़े अफसर तक सबके घरों में काम करने वाले कर्मचारी होते तो मस्टर रोल पर हैं रेलवे के, लेकिन काम घरों पर करते हैं। इसको रोक कर भी आप काफी बचत कर सकते हैं।

**SHRI M. RAM GOPAL REDDY (Nizamabad) :** Sir, I would like to state only one point. As he said, Marathwada line should be strengthened. Regarding other things, I do not agree.

**MR. DEPUTY-SPEAKER :** Shri Bhubaneswar Bhuyan. Hon. Member, a list of about 50 hon. Members has been received by the Chair from the ruling Party. Therefore, I would appeal to you. If justice is to be done to all those Members who find a place in the list, you must be very brief and only stick to the subject and to your constituency.

**SHRI SATISH AGARWAL (Jaipur) :** What about the Opposition ?

**MR. DEPUTY-SPEAKER :** Every Party has been allotted some time and the Opposition has been very much disciplined and it keeps up to the time.

**SHRI SATISH AGARWAL :** Thank you very much for complimenting us.

**MR. DEPUTY-SPEAKER :** Every Party including the ruling Party has been allotted time—10 hours. The Opposition Parties and the ruling Party do not take much time so far. I want you to maintain it.

**SHRI KRISHNA CHANDRA HALDER (Durgapur) :** Thank you for complimenting the Opposition. I represent the largest Opposition Party. When would I get my turn ?

**Mr. DEPUTY-SPEAKER :** Your turn will come, if at all to come. You please wait. Shri Bhubaneswar Bhuyan.

SHRI BHUBANESWAR BHUYAN (Gauhati) : Sir, I congratulate the Minister of Railways for presenting the Budget proposals on the Railways.

In this context, with your permission, I offer my thanks to the Minister of Railways for introducing the longest distance train from Bongaigaon to Trivandrum.

I also want to offer compliments to the Minister of Railways for the sensible Budget he has presented to the House within the very limited resources at his disposal.

The Planning Commission and the Finance Ministry have failed to do justice to the railways. I am given to understand that the railways require over Rs. 2,000 crores for their annual plan as against which an allocation of Rs. 1,650 crores has been given. This is totally inadequate to meet the requirements of the Indian railways. This drastic reduction in Plan allocation has seriously affected the railways' programmes in important areas such as electrification, track renewals, new lines, gauge conversion, procurement of rolling stock etc. Consequently, these are affecting the health of the railways system and restricting the ability of the railways to meet the growing needs of the nation.

I also remember that in this House on the earlier Sessions it has been made out that the Minister of Railways should also be a Member of the Planning Commission. Apparently till this day, no action has been taken by the Government. I, therefore, urge upon the Government of India to give very serious consideration and to take all effective steps that are necessary to include the Minister of Railways as one of the Members of the Planning Commission.

Last year, the Minister of Railways was frank enough to state in this House that the railway system was on the verge of a collapse.

MR. DEPUTY-SPEAKER : You don't want the Minister of Railways to become the Planning Minister. You want him to become a Member of the Planning Commission.

SHRI BHUBANESWAR BHUYAN : I want that the Railway Minister should be included as one of the Members of the Planning Commission. The matter does not seem to have improved any further at the end of the Five Year Plan. Railways will continue to be still sick. They will have 18,000 KM of track to be renewed, several bridges to be rehabilitated, 3,500 coaches to be replaced and so on and so forth.

But the railways, on their part, have done really a wonderful job.

But in spite of retaining the contribution to the Depreciation Reserve Fund at Rs. 850 crores as is the case in the present current year also, yet they are not in a position to meet the expenses from the Fund. Because, out of this Fund; only Rs. 810 crores are allowed to be spent by the railway authorities.

So, this is the result because the Railway Depreciation Fund has been considered as a part of the total plan allocation. I, therefore, suggest that the railways should be allowed complete freedom to spend all the money they have in the Depreciation Reserve Fund without being subjected to the over-all plan limits as is the case till the beginning of the Fifth Year Plan. In fact, money is available to the railways and the various railway funds should be kept outside the plan resources. In other words, railways should be treated as a priority sector.

With your kind permission, I would like to draw the attention of our Minister of Railways to certain facts and I also appeal to him to take remedial measures in this context.

You are aware, in this House; our hon. Railway Minister has assured that the broad gauge railway line will be extended upto Gauhati on or before 31st March. I have seen the progress of the work there, but I am really in doubt today whether it will be completed before the date he has specified in this House on the last two occasions.

14.56 hrs.

[SHRI R.S. SPARROW in the Chair]

Secondly, I would like to bring to your notice that there is no improvement in the Gauhati Railway Station to meet the increased requirements of both the passenger traffic as well as the parcels and goods traffic at the Gauhati Railway Station.

I do not know whether it is a fact or not, but I have come to know that a sum of Rs. 40 lakhs has been diverted from the construction fund of the broad gauge line in Assam to some other parts. If it is a fact, I think, it might be another cause for delaying the extension of the broad gauge line up to Gauhati.

Regarding the broad gauge line, I would like to draw attention to another fact that at present the construction of the broad gauge line is running through the city itself—I do not know for what reason. It should be taken from the outskirts of the Gauhati City. Is it due to paucity of funds or due to some other reason? I hope the Railway Minister will clarify this at the time of his reply to the debate.

I have come to know that a certain amount had been sanctioned for the establishment of an Intensive Care Unit in the Railway Hospital at Maligaon, but subsequently that amount has been either diverted or withdrawn or cancelled something has happened on account of which that Intensive Care Unit has not been established at the Railway Hospital at Maligaon. I would request the hon. Railway Minister to look into the matter and install one such unit at the earliest possible time so that the railway employees who are suffering from heart diseases need not run all the way to the Calcutta Hospital and can get better treatment at Maligaon itself.

During my visit to my constituency, that is, Gauhati, I have come to know from several leading people and from the general public also that a section of the railway booking employees are dealing roughly with the customers who approach the booking office for tickets or some such things at the Gauhati Railway Station. I do not know what exactly is the matter. I hope the Railway Minister will look into it and make an enquiry in this respect.

The catering services at the Gauhati Railway Station, including the dining rooms, are not clean and are also not prompt. I request the Railway Minister to look into the matter and take steps to set things right.

I have come to know that suddenly, at the eleventh hour, on the 26th February 1984, the N.F. Railway Service Commission recruitment examination was postponed only by pasting a notice on the Notice Board of the examination centre—just on the morning of 26th February. Such a sudden postponement of the examination has caused immense hardships and sufferings not only to the candidates who were to sit for the examination but also has caused certain inconveniences to their guardians.

15.00 hrs.

In this context I would like to draw your attention to another fact. Will you be kind enough to let us know the break-up of the candidates recruited to railway service during the years 1982-83 and 1983-84 under different categories like general, linguistic minorities, religious minorities etc. ? And what is the number from Scheduled Castes and Scheduled Tribes and other Backward Classes recruited by the Railway Service Commission situated at Gauhati ? In this context, I would also like to draw the attention of the Railway Minister—and I think he will give the clarification—and I would like to know whether the Chairman of the Railway Service Commission at Gauhati has been suspended a few months ago, only 5 to 6 months ago, on charges of corruption. If that was the case—I cannot understand what has transpired in between—why the same official got another extension of another four years after the date of super-annuation ? Will the Railway Minister take the trouble to inform us for what kind of meritorious service he has been awarded this extension for another four years....

SHRI K. MAYATHEVAR : Very serious.

SHRI BHUBANESWAR BHUYAN : Considering this aspect and various other

matters, as a representative of the people, during my frequent visits, I am coming to know from the people at Gauhati that he is really paying almost a stepmotherly attitude towards the people of Assam in the matter of recruitment. I therefore, request our hon. Railway Minister to personally intervene and make an inquiry and set things right and allay the fears of the people of Assam, particularly, in matters of appointment and particularly, of the weaker sections of our people.

I also draw the attention of our Railway Minister to a particular news item that has been published on the last Sunday in the *Statesman* under the caption 'Railway Officials on War Path' particularly concerning the suspension of the Chairman at Allahabad and some other Joint Director. I hope he will enlighten all the related matters in this respect. I have nothing more to say except to make one request to the Minister through you. Kindly make plans for the further development of the Railways looking into the backwardness of the regions and areas and considering the need for further development in respect of economy, commerce and industrialisation. I hope if this outlook is kept many better things can be done within the Railways and I am confident that our Railway Minister is quite capable of doing these things.

With these words I support the proposals of the Railway Budget and I conclude.

**THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI A.B.A. GHANI KHAN CHOUDHURY) :** The other thing I will reply to later on. But I want to say about one specific issue which he has raised. That is about the Bongaigaon-Gauhati line. This line is going to be completed within the scheduled time and there is no question of diverting any money.

**SHRI BHUBANESWAR BHUYAN :** Thank you.

**SHRI BALKRISHNA WASNIK (Buldhana) :** I rise to compliment the Minister of Railways for the good Budget. The Budget is very balanced and it is being welcomed all over the country. I am glad the hon. Railway Minister is handling the

affairs of the Railway Ministry very competently and very ably.

This is a very big ministry and lakhs of employees are there. When such a big institution is to be carried along, many people have to extend their cooperation. I am sure, the Railway Minister is getting sufficient cooperation from his Administration for the discharge of the plan he has in mind.

Unfortunately, sometime back, there was a little controversy but, I am glad that the Railway Minister has come out with flying colours and the Administration has shown the supremacy of a politician. It so happens that the politician is denigrated many times and that if his supremacy is challenged, then, it is very very difficult for him to function. If we have to expect any efficiency from the Minister concerned, he must be given all kinds of support. Everybody criticising him for one matter or the other not giving him the required support and then to expect from him the results are the two things at different poles. This cannot be done. I am sure the whole House will be with the Railway Minister. He has many things in his mind. He has started improving the administration and its efficiency one after the other. This budget is an indication. He wants to improve so many things.

Sir, I understand that the total increase in the freight and fares is about Rs. 114.22 crores which is not much as compared to the previous year's increase. I am sure that whatever is being increased will be spent for the right causes. A little while ago, Shri Kamal Nath was saying on a different motion, that in Delhi the number of rats has increased. I would like the Minister to find out whether there are any rats in his Ministry. If he finds them, he should not allow them to take away the hard earned money of the Indian people meant to be spent for their welfare. It is a very important thing. We know many people react to the Minister's speeches in political fields as to his throwing this man or that man or this or that Government into the Bay of Bengal, which he has denied. But, I would say that if anybody, whoever he may be, in

his Ministry, is corrupt and inefficient, let the Minister throw that corrupt and inefficient person into the Bay of Bengal, and this Parliament will stand behind him.

**THE MINISTER OF CHEMICALS AND FERTILIZERS (SHRI VASANT SATHE) :** But what happens to the Bay of Bengal then ? Save the Bay of Bengal.

**SHRI BALKRISHNA WASNIK :** Sir, there have been accidents in the Indian Railways and also all over the world wherever the railways are there. Our great leader, Shri Lal Bahadur Shastri, had on one occasion resigned because a railway accident took place and, as such, some people expect the present Railway Minister also to resign because certain accidents have taken place. I don't think it will be a good precedent as there may be some people who might arrange for an accident and make the Minister resign. So, this will not be a good precedent.

Sir, it has been said that most of the accidents are on account of human failure. What is this human failure ? If there is a human failure then would the Minister tell me that in the coming years he will try to find out the causes of this human failure and try to improve the conditions ? I have read in the newspapers that he is reducing the working hours of the drivers by about two hours or so. It is a good proposition. The drivers or the other staff in charge of running the trains should not be over exerted. But he should also look into the problem that not because of over-working but because of over drinking the accidents are taking place. This evil is not only limited to goods trains but is also prevalent in the passenger and super fast trains. Many a time we find that the running staff is drunk and on account of this factor the accidents take place. So, all these things which lead to human failure need to be checked and the Minister should see that whatever reasons are there are eliminated. So many committees have gone into this issue and made recommendations. The Minister should try to implement the useful recommendations.

I am glad that the Minister has plans in

mind to modernise and computerise the railway system. Prof. Dandavate, who was himself a Railway Minister, has welcomed this modernising and computerising of the railways. But he has said that for computerising the computers should only come from indigenous sources and should not be imported.

I am afraid, if we stick to this idea, it will not be of help. We must have the latest technology. To get that technology we must import, if we need to import. Therefore, if the Railway Minister, on consideration, wishes to import computers from any source, may be IBM or others.—he must go ahead with it and try to modernise and computerise our railway system as far as possible.

One more thing about my constituency and I have done. Before independence, before II World War, there was a proposal about Khamgaon Jalna railway line. It was surveyed by the Great Indian Peninsular Railway and work was started. Due to the bad luck of the people of my constituency for this purpose, the railway purpose, independence came and the Railways were nationalised. That whole scheme was shelved although everything was done and nothing remained. If the hon. Minister comes to my constituency I will show him this place. There has been no Railway Minister from my constituency. Mr. Madhu Dandavate became Railway Minister and he took railways to the Konkan. Some people call our Railway Minister the Minister for Malda.

**SHRI NARAYAN CHOUBEY :** Do you also call him so ?

**SHRI BALKRISHNA WASNIK :** I would request him to adopt my constituency, and take care of this Khamgaon Jalna Railway line and complete it. I hope that if that is done it will be of great help to us. With these words I thank you for giving me the time.

**\*SHRI ERA MOHAN (Coimbatore) :** Mr. Chairman, Sir, on behalf of my party the Dravida Munnetra Kazhagam, I wish to say

a few words on the 1984-85 Railway Budget.

It is being bruited about that the Railway freights and fares have not been increased in this Budget. So far as I am concerned, I have no doubt that this Budget will adversely affect the common people. This is clear from the fact out of the anticipated additional revenue of Rs. 114.22 crores in 1984-85, a sum of Rs. 104.22 crores is being raised from increase in the passenger fares. The freight rates of 165 commodities have been reduced in this Budget. But to expect any consequent reduction in the prices of these commodities is just like coming across an oasis in a desert. In this background, I am unable to support this Budget.

I oppose the enhancement of platform ticket rate to Re. 1. I do not accept the plea that this has been done to minimise the rush on the platforms. Other measures can be adopted to achieve this objective. I demand that the platform ticket rate should be reduced to what it was earlier than this Budget.

I would refer now to the increasing accidents on the Railways. From 1960-61 to 1982-83, 25534 accidents have taken place. On an average 1160 accidents took place every year during this period. During the past three years only 31 accidents out of 2940 accidents were due to sabotage. The remaining 2909 accidents were on account of outdated railway track, defective rolling stock and negligence of railway employees. The Railway Board has accepted that there were 38716 machinery failures on the Railways during the past 3 years. Out of 61385 km track, 18000 km track requires immediate renewal. In 1984-85 only 2500 km track is to be taken up for renewal. I have referred to these statistics to emphasise the need for appropriate steps to be taken for reducing the number of accidents on the Railways.

There are 37211 level crossings on the Railways, out of which 14680 level crossings are manned. Out of the remaining 22531 level crossings, 1600 level crossings have been declared as accident-prone level-crossings. At the present pace of manning the level crossings, it will take four more years to man the accident-prone railway level

crossings and till then the accidents may continue to take place. I demand that early steps should be taken to have men at least on those 1600 accident-prone level crossings. I also demand that adequate allocation should be made for track renewal and for replacement of defective rolling stock in order to avert accidents.

Year after year the income from the passenger fares is going up. In 1982-83 the income from passenger fares was Rs. 1161.65 crores, which was Rs. 173 crores more than that of 1981-82. 96% of passengers is II Class passengers. While the passenger fare revenue is increasing year after year, the provision for passenger amenities is not increasing in the same proportion. In fact it is getting reduced year after year. We have 7068 Railway Stations, out of which only 376 railway stations have got retiring room facilities. In majority of the stations there is no drinking water facility. I am quoting from the 1982-83 Year Book of Railways. There are 3295 water coolers on the Railways, which I am sure will be in big junctions and stations. There are no toilets in majority of stations. I am sure that most of the stations do not have lighting arrangement. I demand that more money should be allocated for passenger amenities, which should be in proportion to the increase in passenger fare revenue.

The Railway Minister says that he is committed to the welfare of Railway employees. There are 15.8 lakh employees, out of whom 2.1 lakhs are casual labour. There are 106 hospitals and 595 health units, which are concentrated in metropolitan towns and urban areas. Similarly, 5.87 railway quarters are in large cities and towns. The Railway employees in semi-urban and rural areas are undergoing a variety of vicissitudes which need to be looked into. I demand that the Railway Minister should look into them and resolve them.

Karur-Dindigul BG line in Tamil Nadu has been the dream of decades for the people of Tamil Nadu. During the past 3 years, a sum of Rs. 6 crores has been spent on this project and a sum of Rs. 4 crores has been provided in this Budget. It was originally estimated to cost Rs. 49 crores ; now after three years it is expected



to cost Rs. 69 crores. If this snail's pace is kept up, then the cost escalation will be phenomenal and the investment may go up to Rs. 150 crores. Where will the Railways go for this money ?

The people of Tamil Nadu have become tense on account of inordinate delay in the implementation of this project. The Tamil people may not put up with such a deception for long. They will show their resentment in the coming elections. Their mandate will reveal their frustration due to the neglect of the basic minimum requirements. The projects which are taken up without any time schedule are delayed on political considerations. The project like Karur-Dindigul line meant for the economic wellbeing of the people of Tamil Nadu receives scant attention from the Railway Minister. I demand early execution of this project. Before I conclude, I demand that more trains should be run between Coimbatore and Bangalore and between Coimbatore and Tiruchirappalli. There is heavy rush and overcrowding in these sections. I request the hon. Minister of Railways to look into these suggestions of mine and take appropriate steps for implementing them.

PROF. NARAIN CHAND PARASHAR (Hamirpur) : Mr. Chairman, Sir, I rise to support the railway budget presented to this House by the hon. Railway Minister on the 24th February. Though he has tried to keep a balance, yet I am afraid, there is not enough money for many of the vital projects, and that is not because he is not willing to spare the money for development in the railway sector, but because he has not been allotted sufficient amount by the Planning Commission.

I would like to draw your attention to the fact that the share of the Railways in the successive Plans since the Second Five Year Plan has been going down. I would just like to mention the figures. In the Second Plan, that is from 1956 to 1961, 22 per cent of the outlay for the national Plan was meant for the railways, and out of the transport total outlay, 74 per cent was meant for the railways. In the Third Plan, the percentage of the national Plan for the railways went down to 20 per cent, and in the transport sector, it went down to 72 per

cent. In the 4th Plan, these came to 8% and 46% respectively. Then, in the 5th Plan, 5 per cent of the national Plan outlay was meant for the railways, and out of the total transport outlay 40 per cent was meant for the railways. In the next Plan, these figures came down further to 5 per cent and 31.5 per cent respectively. Thus, these figures would indicate that the railways have been getting a raw deal at the hands of the Planning Commission and the Ministry of Finance, and unless the situation is checked and rectified, I am afraid, the country will stand to suffer in the long run.

The Planning Commission must realise that unless the country is linked up properly by a network of railway lines, from the east to the west, from the north to the south, the people of this country will not think that the fruits of development have reached them, specially the strategic areas, the backward areas and the rural areas in particular.

When the 6th Plan began, 29 projects (new Railway Lines) were under construction and the money required for them was of the order of 402 crores. Not much money was allotted to the railways. You can see the position from this that from 1974 to '78, while 459 kms of railways were added to the system, from 1978 to 1980 only 137 kms were added to the system. At the time when the 6th Plan began, 600 crores were needed and were projected for the railways, but not much was given to them. I am not talking of the railway Plan, but I am talking of one sector, that is new lines. In addition to this, there were gauge conversions. They also required money. There were bridges also. Six bridges at the beginning of 6th Plan were under construction at a cost of 42 crores, four new bridges were added at a cost of 12 crores. But not much money was given. This is the depressing picture at present. Something needs to be done immediately.

In this context, I also wrote to the hon. Prime Minister that the transport infrastructure including the railways, and other modes of transport, and also telecommunications, should form a part of the core sector of the Plan, and unless it is conceded and unless the railways are given a very high priority in the allocation of resources in the 7th Plan,

the things will not improve. Therefore, the House must support the demands that the railways should get a high priority and the railways must get a better deal than has been given to them. I would plead with the Government that in the 7th Plan, the railways must be restored the same position as they were having in the 2nd Plan, that is 22 per cent of the national Plan outlay, and 74 per cent of the outlay for the transport sector. That was the highest for the railways. Unless that is done, the situation is not going to be remedied, and that is a cause of concern to all of us. I plead with the hon. Prime Minister, the Finance Minister and the Planning Commission as also the railways that this priority must be restored and we must start from where the position started declining. The percentage of the 2nd Plan must be given to the railways. I am also aware of a large number of constraints under which the Railway Ministry is working. At the moment, 46 new railway lines are under construction and Rs. 1000 crores are required. Now imagine this size—Rs. 1000 crores are required and 46 new railway lines are there; and three more have been added. So, roughly about 50 new projects are under construction and Rs. 1000 crores are required; and the amount that is allotted in the last year of the 6th Five Year Plan is only Rs. 90 crores. Last year, it was not even Rs. 90 crores. In the last year's budget speech, the hon. Minister had said that he was constrained and pained at not including any new railway project. So, that was the position then and roughly the same is the position now.

There should be more finances for the development and linking of the country for the national integration, because railways are the nerve system that runs through various parts of the country and they will unite the country.

Coming to Himachal Pradesh, I am grateful to the hon. Minister that he has given Rs. 2 crores for one railway line the foundation stone for which was laid by Mr. L.N. Misra, the then Railway Minister as far back as December 1974. But Rs. 2 crores are not enough because the State Government is also sharing 25 per cent of the cost in the form of land, sleepers and earth work. The Chief Minister has also given some

compensation; and for the first 5 km., about Rs. 28 lakhs have been given by the State Government alone. We want that upto Una District Head quarters it should be constructed before the end of the 6th Five Year Plan, because it was at Una that the Prime Minister, when she was the Congress President, declared, at that very place, on 21st December, 1979, that in case the Party returns to power, this railway line, which had been neglected so far, would be constructed. This would open out this area and it would be opening out for development. That line would also be helpful to Punjab, the constituency of our esteemed Rashtrapatiji; this is the point from where you are taking it into Himachal Pradesh. So, Hoshiarpur Constituency is also being served; and I have been pleading with the Railway Minister, with other persons also that Hoshiarpur should be linked with Amb so that Jullundur-Amb line is constructed and Hoshiarpur is linked that way also; because that will benefit not only Punjab but also Himachal Pradesh and also Jammu and Kashmir; and the railway note in that budget in which the line was included says that it would be an alternative line for Defence; it is very important because ultimately it will join Mukerian. As you are aware, in the budget documents itself, taking over of Mukerian-Talwara siding has been approved by the Parliament—one station in Himachal Pradesh within 3 km., Sansarpur. I would plead that, since this is an approved work and the railway line is already there, it only requires upgrading; this should be taken up immediately on a priority basis; and this should be opened to traffic which will benefit not only Punjab but also Himachal Pradesh and the line which is being constructed should be speeded up so that there is a link up with the Northern Punjab and Himachal Pradesh; and this opens out the shortest route for Chandigarh.

Another thing which has been mentioned is the small link between Chandigarh and Morinda so that this line becomes an entirely new route from Mukerian to Pathankot to Ambala-Saharanpur and Delhi. So, it would be an independent route. So, instead of giving priority for doubling of Jammu-Jullundur railway line, if you open out a new route at the moment, that would serve not only your purpose but it would open out

a new area. So, that would be an excellent route and I would plead for this.

The Chief Minister has sought a survey of the deposit work at the cost of the State Government of a new line from Nangal to Rampur via Bilaspur and Rs. 8 lakhs have been paid by the State Government. This should be taken up and considered because many Hydel projects are coming up on that upstream of Sutlej and you would require moving of material and that would be a good investment.

Earlier upto Ropar, the railway line was not there. But Bhakra-Nangal complex came up and the railway line was constructed from Ropar to Bhakra Dam and Nangal Dam. So that portion Nangal Dam to Bhakra Dam can also be taken up; it is still lying idle; it is being utilised by the project authority; but you can take it up and that can give an additional station to Himachal Pradesh at Bhakra.

There is a cement factory in Rajban in Paonta Distt. and the initial survey has shown that there is a return of 8 per cent which is a very good return that is for a Railway line from Jagadhri to Paonta; if you link it up and give priority to this, that industry will develop. There is a need for making Chandigarh as the focal point by accepting the demand of the Haryana Government that Chandigarh should be linked with Jagadhri by independent line bypassing Ambala, because Ambala is becoming a congestion point; and whether you sanction a division there or not, it will not be able to push trains as speedily as you want them because burden and workload is increasing there. So, a bypass and a main line at that giving due importance to Chandigarh would have to be constructed. Kalka Parwanoo short link (B.G.) should be constructed.

And successive Ministries in the Punjab, Himachal Pradesh and Haryana have been pleading the case of Chandigarh. I am sorry to say that people are clamouring for getting Chandigarh, but nobody bothers about the economic development in which Chandigarh becomes a focal point. Chandigarh and Jullundur, these are two points

in the Punjab and the Union Territory of Chandigarh which serve not only the Punjab, but also States like Himachal Pradesh and Jammu and Kashmir. To that end, I would draw your attention.

Similarly, you have been very kind in introducing new trains and fast trains. One observation made in one of the editorials is that you have introduced more trains and speedy ones than your predecessors. But I would invite your attention to my side also, because I was demanding a train, namely, Shivalik Queen. The Himalayas are far away from us but the Shivaliks are nearer to us. So we want a Shivalik Queen, may be even at this later stage, starting from Ambala going up to Nangal Dam so that it can link up with Shane-Punjab and this train would be very popular.

This year one feature of the Railway Budget is that you have got more money out of the increased passenger fares by way of rationalisation and all that than out of goods traffic which is Rs. 114 crores; you have got Rs. 10 crores only from the increase in goods traffic rates. The rest of the money you have got from passenger fares. If you are going to improve the passenger amenities, out of that, I will be happy.

I must also thank you for introducing a direct coach from Kalka to Bombay and it is becoming very useful to people also, but they also want a direct coach from Madras to Kalka. It will boost tourism in Himachal.

But our side, that is, the side of our Chairman at the moment, and my side, still remains neglected and one coach from Bombay to Nangal Dam may be attached to Himachal Express, to do justice to our region.

SHRI RAM PYARE PANIKA (Robertsganj): He should be given more time. He is speaking for two States.

PROF. NARAIN CHAND PARASHAR: Not two, but three. I would also plead that some basic amenities should be provided at some important stations. For example,

Keeratpur. It is an apple loading station and it is important for Himachal. But there are no drinking water facilities there. The Railway Convention Committee went there, your DRM went there. It was recommended to them, visited this station last month, but no drinking water tap is there on the platform. Many more facilities have to be given at other places also, like Hoshiarpur, Anandpur Sahib and other places, where there are Railway platforms which do not have drinking water and other facilities. And even places in the Punjab, which is very sensitive at the moment, there are many stations where there are no drinking water and other facilities.

On the other side, for the Kangra Valley Railway, you introduced a train between Nurpur Road and Pathankot. But this area is very well served by the bus services, but there is no metal road to Nurpur Road from J.M. Road. This point also needs to be examined. I plead that the shuttle service should be extended and they may be extended right up to that point (*i.e.* Jawalamukhi Road).

Similarly, I would bring to your notice some of the very urgent issues. There are ex-servicemen, about 4.5 lakhs ex-Servicemen in the Punjab. There are one lakh ex-Servicemen in Himachal Pradesh, and about 50,000 in Jammu and Kashmir. They all avail themselves of the train services in this region. But the quota available for them for going down and up by trains is not sufficient. For Hoshiarpur you have to give additional quota. Similarly for Nangal Dam additional coaches have to be provided. Similarly for Jullundur I have been pleading there should be more trains from Jullundur. After all it is not a crime that a city is not the capital of the State. Jullundur is the focal point—traffic Centre for the entire North-Western belt. Trains go from Jullundur to Nakodar, Jullundur to Pathankot, Jullundur to Hoshiarpur, Jullundur to Ferozepur and there are several other lines. But you will find that the facilities at the station, are not sufficient. There are only two retiring rooms and you will find that more facilities can be given for passengers there. A fast train, if it starts from Jullundur to New Delhi it would take off the load from the other incoming trains and that would ease

the situation in that part of the country.

One more thing. I must say, before I close, appreciate the good work done by the Chairman of the Railway Board and the Members. I think some of them are going to retire this year. I think we must put in a word of appreciation for the work they have been doing at your behest, especially the work done by the Chairman and the Financial Commissioner needs to be mentioned. They have been able to push up the efficiency of the Railways at a very difficult time.

I may mention, that you put a target last year of 240 million tonnes of goods traffic. It was not your fault. The Railways were ready. The wagons were ready. The track was ready. But the traffic was not forthcoming. There was shortfall in steel and cement production. You have fixed a target of 245 million tonnes this year. Your achievement last year was 230 million tonnes. Since there is recovery in the industry, I feel that there are better prospects of your getting this traffic. I would say that the work that has been done by them is excellent.

Since many wagons are sick and the track is over-aged, the rehabilitation work requires to be speeded up. For the last few years your, Chairman, Financial Commissioner and other Members have seen that the nation does not suffer simply because the track becomes over-aged or wagons becomes sick. The Depreciation Reserve Fund has been provided with Rs. 850 crores, which is not sufficient though it is a big jump, so that our existing track must not suffer and there may not be accidents and things of that type. This has been done and it is a good thing.

Certain services require to be increased in frequency. The tri-weekly service, Kalka-Chandigarh-Hatia, should be made daily. Similarly, other trains which are at the moment bi-weekly or tri-weekly should be thought of and made daily trains. Doubling of Ambala-Panipat line should be expedited.

Northern Railway is a giant. A new zone, North-Western Railway should be

created for the States of Jammu and Kashmir, Punjab, Himachal Pradesh and Haryana with its headquarters at Jullundur. You may give the division anywhere, but the headquarter should be at Jullundur.

PROF. N.G. RANGA (Guntur) : Let there be peace first in that area.

PROF. NARAIN CHAND PARASHAR (Hanirpur) : The disturbed districts are only three—Amritsar, Gurdaspur and Kapurthala. I pass through Anandpur Sahib at 10 o'clock in the night every weekend to catch a train at Chandigarh. There is no disturbance on the way. In the districts of Rupar, Hoshiarpur, Jullundur and the Tehsils of Pathankot and Phagwara there is no disturbance. This area is very peaceful and calm. There is no ripple of terror in the constituency represented earlier by Giani Zail Singh and the constituency represented by me. I invite the hon. Railway Minister and the Deputy Leader of our Party to come and visit that side.

So, I would plead with all earnestness for better financial allocations for north-western India, a big project in the nature of a railway workshop should be opened here so that young men are able to earn their livelihood and not swell the ranks of unemployed.

The most important point is the strategic necessity. Punjab has a long border line with Pakistan and thousands of Jawans for Punjab, Himachal Pradesh, Jammu and Kashmir and Haryana are constituting the army and these areas have ex-Servicemen of high percentage. They look from that angle. So, if you give something there, that will be helpful not only to you but to the nation also and it will boost the morale of the army as well. With these words, I appreciate the attempt that you are making in keeping the Railways on the move and I am sure that the movement of the wheel of the railways would be symbolic of the onward march of the nation and in the Seventh Plan you will get a better deal.

श्री गिरधारी लाल व्यास (भीलवाड़ा) : सभापति महोदय, माननीय रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत बजट का मैं स्वागत करता हूँ और समर्थन करता

हूँ। श्री पाराशर जी ने रेलवे को एफीशियेंट बनाने के लिए जिन आवश्यकताओं का जिक्र किया है, मैं उन बातों में नहीं जाना चाहता, मैं उनका समर्थन करते हुए अपनी बात कहना चाहता हूँ।

राजस्थान रेल के मामले में सबसे पिछड़ा हुआ है। हमारा यह दुर्भाग्य रहा है कि आज तक राजस्थान का कोई भी आदमी रेल मंत्री नहीं बना, इसी कारण वहाँ कोई डेवलपमेंट इस मामले में नहीं हुआ। सब प्रान्तों के लोग रेल मंत्री बन गए, मगर राजस्थान का कोई नहीं बना।

हमारे श्री गनी खां चौधरी इन्साफ पसन्द हैं और पिछड़े हुए इलाकों को पहले लेना चाहते हैं, इसलिए उनसे निवेदन है कि हमारे पिछड़े हुए प्रान्त को आगे बढ़ाने के लिए कदम उठाएं। सबसे पहले काम यह करना होगा कि राजस्थान को एक अलग जोन बना दिया जाए। रेलवे कन्वेंशन कमेटी के सदस्य भी अपनी पैरवी तो करते हैं, लेकिन राजस्थान के बारे में कुछ नहीं कहते। वेस्टर्न रेलवे का जोन है, नार्थन रेलवे का जोन है सब अपनी तरक्की करते हैं, लेकिन राजस्थान की तरक्की कोई जोन नहीं करता, इसलिए यहाँ का अलग जोन होना नितान्त आवश्यक है।

मैंने पहले भी मंत्री महोदय से निवेदन किया था, मगर रेलवे कन्वेंशन कमेटी अगर रिकमेंड करेगी तो ये विचार करेंगे। यहाँ रेलवे कन्वेंशन कमेटी के मेम्बर भी विराजमान हैं और मंत्री महोदय भी मौजूद हैं, उनसे प्रार्थना है कि यह सबसे पिछड़ा हुआ इलाका है, रेलवे को बढ़ाने की बहुत गुंजाइश है, रेलवे का डेवलपमेंट यहाँ होना बहुत जरूरी है।

पहले रेलवे में इतनी पंचकुएलिटी थी कि अगर किसी को अपनी घड़ी का टाइम ठीक करना हो तो रेल की पहुंच से घड़ी ठीक किया करते थे। लोगों को इतना विश्वास था कि जहाँ से रेल निकल गई, वह इलाका सर-सब्ज हो गया, वहाँ इंडस्ट्री कायम हो गई, इसलिए रेल का होना नितान्त आवश्यक है। इसलिए रेल मंत्री हमारे इस पिछड़े हुए इलाके को रेल के जरिये ज्यादा से ज्यादा बढ़ाने

की तरफ ध्यान दें ।

हमारी तरफ आपने मेहरबानी करके 3 सर्वे मंजूर किए और तीनों का सर्वे करा दिया । कोटा से देवगढ़ की लाइन का जो सर्वे आपने कराया है, जैसे श्री वास्नीक कह रहे थे कि उनके यहां मिट्टी भी डल गई, सब कुछ हो गया लेकिन उसके बाद कुछ नहीं हुआ, उसी तरह संवत् 1996, शायद 1940 के पहले जब अकाल पड़ा था उस वक्त कोटा से देवगढ़ लाइन का काम हुआ था लेकिन इन्डीपेंडेंस के बाद वह ठप्प पड़ गया, उसके बाद कोई काम नहीं हुआ । अब आपने वी०जी० लाइन का सर्वे कराया है, वहां कोई वी०जी० लाइन नहीं है । उदयपुर, भीलवाड़ा और अजमेर डिस्ट्रिक्ट्स में और उनके अड़ोस-पड़ोस में भी कोई वी०जी० लाइन नहीं है । वी०जी० लाइन के बिना किसी क्षेत्र का डेवलपमेंट ठीक तरह से नहीं हो सकता । प्लानिंग मिनिस्टर साहब बैठे हुए हैं, वह भी मेहरबानी करके इस लाइन को स्वीकृत कर दें । इस लाइन के बनने से उदयपुर, भीलवाड़ा, अजमेर और टोंक आदि पिछड़े हुए क्षेत्रों को आर्थिक रूप से तरक्की करने के साधन उपलब्ध हो सकते हैं । और भी दो सर्वे कराए गए हैं, लेकिन पहली प्रायर्टी इस वी० जी० लाइन को दी जानी चाहिए ।

मैं अपने क्षेत्र के लिए नहीं, बल्कि राजस्थान के लिए एक कोच फैक्टरी की मांग करना चाहता हूं । हमारे यहां अजमेर, जयपुर, जोधपुर, बीकानेर, कोटा और उदयपुर में वर्कशाप हैं । वहां पर प्रिसली स्टेट्स के टाइम से कोचिज, वैगन्ज और इन्जिनज की रिपेयर्ज का काम होता आया है । इस लिए कोच फैक्टरी भी वहीं स्थापित होनी चाहिए, जहां इनफ्रा-स्ट्रक्चर है । अजमेर, कोटा, जोधपुर, जयपुर या राजस्थान के किसी भी उपयुक्त स्थान पर यह फैक्टरी स्थापित की जाए, ताकि उस सारे क्षेत्र का विकास तेज गति से हो सके ।

कल प्रो० दंडवते ने कहा कि स्टीम इन्जिनों पर बहुत खर्चा होता है । अजमेर वर्कशाप के एक इंजीनियर ने एक्सपेरिमेंट किया है कि लगभग

बीस हजार रुपया खर्च करके स्टीम इंजिन को क्रूड आयल—बेस्ड बनाया जा सकता है । इससे रेलवे का खर्च कम होगा और इन्जिनों की उम्र भी बढ़ जाएगी । रेलवे विभाग को मालूम है कि वह कौन सा इन्जीनियर है । उससे जानकारी प्राप्त करके स्टीम इन्जिनों को क्रूड-आयल-बेस्ड बनाने की व्यवस्था करनी चाहिए ।

राजस्थान में ट्रेक और कोच बहुत पुराने हैं । कोच इतने खराब हैं कि फर्स्ट क्लास की सीट भी बैठने लायक नहीं होती । ऐसे कोचिज को रिपेयर करने के लिए या नये कोचिज लगाने के लिए कोई व्यवस्था नहीं की गई है । जिन ट्रेक्ट्स पर बहुत एक्सिडेंट और डीरेलमेंट होते हैं, उनको बदलने की आवश्यकता है । इसके लिए और ज्यादा फंड्स ऐवलेबल किए जाने चाहिए ।

मैंने गुलाबपुरा स्टेशन के बारे में मंत्री महोदय को बार-बार लिखा है और उन्होंने कहा है कि उसको फुल-फ्लेज्ड स्टेशन बनाना मुमकिन नहीं है । वह एक इन्डिस्ट्रियल टाउन बनता जा रहा है । वहां पर जिक स्मेल्टर स्थापित होने वाला है, जिससे फोट और पैसेजर्ज का ट्रैफिक बहुत ज्यादा हो जाएगा । यह सही है कि अभी तक वह काम नहीं चला है । लेकिन वहां पर तीन टैक्सटाइल फैक्टरियां लग चुकी हैं । जब वहां पर जिक स्मेल्टर स्थापित हो जाएगा, और माइनिंग वर्क होगा, तो जिक और फिनिशड गुडज वगैरह की शकल में बहुत लोड उठेगा । बगैर जानकारी प्राप्त किए यह लिख देना उचित नहीं है कि गुलाबपुरा को पूरा स्टेशन नहीं बनाया जा सकता । रेलवे बोर्ड की यह हालत है कि उसने हां करना तो सीखा ही नहीं है, वह हमेशा न करने के लिए ही तैयार रहता है । इनकी इस मनोवृत्ति को बदलिए । इसके सम्बन्ध में जानकारी कीजिए कि कौन सी चीज संभव है और कौन से तरीके से बन सकती है । जो चीज बन सकती है उसको बनाना चाहिए । यह गुलाबपुरा स्टेशन भविष्य में बहुत इम्पोर्टेंट बनने वाला है, इसलिए इसको अभी से फुलफ्लेज्ड आप बना देंगे तो मेरी और मेरे क्षेत्र की मांग पूरी हो जायगी और लोगों को इससे काफी सुविधा हो

जायगी। इसलिए इसकी दोबारा जांच कराइए और इस काम को कीजिए। रेलवे बोर्ड की तो हर चीज को नां करने की आदत पड़ गई है। आप अपने तौर पर इसकी जांच कराइए और इसे फुल फ्लेज्ड स्टेशन बनाइए।

भीलवाड़ा स्टेशन बहुत बड़े शहर का स्टेशन है। करीब डेढ़ लाख की आबादी वहां है और वह बहुत बड़ा इंडस्ट्रियल क्षेत्र है। कई टेक्सटाइल मिल्स वहां हैं और माइका की इंडस्ट्री वहां पर है। और भी कई इंडस्ट्रीज हैं। वहां के स्टेशन के डेवलपमेंट के लिए मैं बराबर कहता आ रहा हूं। थोड़ा बहुत तो काम आपने कराया है। ऐसा नहीं है कि कुछ काम नहीं हुआ। थोड़ा बहुत आपने कराया है। लेकिन जितना होना चाहिए उतना नहीं कराया है। इसलिए मेरी प्रार्थना है कि उसको माडर्नाइज करके, अच्छे स्टेशंस पर जितनी फॅसिलिटीज अवेलेबल हो सकती हैं वह फॅसिलिटीज वहां अवेलेबल कराइए।

71 अप और 72 डाउन की टाइमिंग ठीक नहीं है। इसको टू अप और 3 डाउन से मिलना चाहिए ताकि आने वाले पैसेजर्स को वह सारा कनेक्शन मिल जाय। इसकी व्यवस्था भी आप कराइए।

एक मीनाक्षी के बारे में मैं वर्षों से कह रहा हूं कि मीनाक्षी डेली चलनी चाहिए। अजमेर-रतलाम लाइन पर कोई गाड़ी नहीं है। एक मीनाक्षी अगर डेली हो जाएगी तो बहुत बड़ा लाभ लोगों को मिलेगा। इसमें फर्स्ट क्लास और पैन्ट्री कार नहीं है, इन दोनों चीजों की भी व्यवस्था करा दीजिए, आपकी बहुत बड़ी कृपा होगी।

कन्सेशंस जो आपने फ्रोट के संबंध में दिए हैं मैं उसका बहुत स्वागत करता हूं। आपने बहुत ऐप्रिशिएबल काम किया है। मगर एक छोटा सा काम करके आपने आम जनता पर भार बढ़ा दिया है। आपने प्लेटफार्म टिकट का पचास पैसे के बजाय 1 रुपया कर दिया। मैं समझता हूं कि पचास पैसे से आपको ज्यादा आमदनी थी। अब एक रुपये का प्लेटफार्म टिकट कोई लेगा नहीं। बिना प्लेटफार्म टिकट के लोग घुस जाएंगे।

आमदनी भी आपकी मारी जायगी और रेलवे का नुकसान भी होगा। इसलिए उसको पचास पैसे ही रखिए।

सेकेंड क्लास मेल और एक्सप्रेस पर 2 रुपया सरचार्ज जो आपने बढ़ाया है उसे भी वापस ले लें। दूसरे क्लास पर जो आपने बढ़ाया उसकी बात मैं नहीं करता लेकिन सेकेंड क्लास पर जो बढ़ाया है उसे वापस ले लें ताकि आम जनता को महसूस नहीं हो कि रेल मंत्री ने गरीब जनता पर हाथ डाला है। जो बड़े-बड़े लोग हैं उन पर हाथ डालिए, उनसे ज्यादा लीजिए, उसमें हमें कोई एतराज नहीं है। लेकिन गरीब लोगों पर जो वजन पड़ा है उसको कम कर दीजिए।

इन शब्दों के साथ मैं बजट का समर्थन करता हूं।

SHRI NARAYAN CHOUBEY (Midnapore): Sir, actually the Railway Mahabharata is a very big one. And the time at my disposal is so short. Hence I intend to be short and precise to cover only the important points.

I begin my speech by thanking the Railway Minister for a few new important jobs he has proposed to undertake and for a few jobs he has already done. They are: the Calcutta Circular Railway, the Tamluk-Digha link, Howrah-Danjur, electrification of Durg-Nagpur, Bilaspur-Katni, Katni-Bina, Kharagpur-Midnapur and also for introducing trains like Bongaigaon-Trivandrum Express, New Express to Purulia, Indore-New Delhi Express etc. Some people only recently said that this Minister is only for Bengal and specially a Malda Minister. But all these things that he has done do not prove their arguments. It is only malicious propaganda. But here Sir, I put a full-stop to my thanksgiving.

The Budget actually is a stereotype election Budget of a capitalist government fallen in deep economic, political and social crisis, tumbling and fuming, but failing to show the direction, the path to recovery and advancement. But then it is the crisis of the system. It is no individual's fault,

16 00 hrs.

Last year it was proposed that we would carry 241 million tonnes, but we carried 230 million tonnes only. Freight earning expected was Rs. 5,171.50 crores, actually we are going to have Rs. 5,024 crores. Drop in freight earning was Rs. 114.19 crores; drop in passenger earning was Rs. 38.45 crores. This year the estimated income was Rs. 5,342.78 crores and estimated working expenses were Rs. 5,037 crores. This is the crisis in which we are in and it is because of recession, recession on a world-wide scale. Japan takes less iron ore; we produced less steel, we produced less fertiliser, railways carried less. It is a gloomy picture of global crisis. The Finance Minister may say a word of solace; rain-god Indra may be his saviour this time, in this merciful year he expects to make some recovery but I beg to submit, Sir, that it is most casual. Actually it is the crisis of the entire system and we must find out some solution for this.

Before I pass on to general things, I seek your indulgence when I say that we have been demanding for a long time for equalisation of freight. Actually we in Bengal, Bihar and Orissa, are to pay more freight whereas our coal, our steel, our other materials go to all parts of the country at an equal rate. This time he has decreased freight on finished textiles. Again the Bengal textile mills will come in sufferings. Finished textiles goods will be coming to Bengal at a cheaper rate whereas we have to buy cotton at the highest rate. I hope he will look into it.

Sir, you look at the measure of crisis that we are in. At the beginning of the Sixth Plan, the track required to be renewed was 13,048 kilometres. During this Plan, another 15,000 kilometres of track went wrong and it required renewal. We can only complete 9,000 kilometres of track renewal. At the beginning of the Sixth Five Year Plan we had 13,048 kilometres of track to be renewed and at the end of the Sixth Five Year Plan it will be increased to 19,000 kilometres. So, this is the crisis.

Similarly, Sir, about the coaches, the annual capacity for POH is 25,800, but the actual annual requirement is 30,400. So, in

five years the number of defective coaches comes to 23,400. Similarly, in five years the number of defective wagons comes to 43,200. So, this is the picture in which we are in. The Railway Minister himself stated in his review of accidents on page 28 :

“The number of safety measures requiring inputs cannot be taken up because of resource paucity.”

16.04 hrs.

[DR. RAJENDRA KUMARI BAJPAI  
in the Chair]

So, actually he is in paucity of funds, but actually, I beg the entire House to think through you, Sir, that when there is paucity of funds for Railways there was no paucity of extravaganza in Asiad and the Commonwealth Conference. There was no paucity of funds for Goa resort for the Ministers of Commonwealth. Sir, I hope the funds would be more important for the Railways than for Goa resort for Commonwealth Ministers.

As for all accidents, you have an all-time answer—human factor. And who is this ‘human’? Is it not your policy? Your tracks are defective, your coaches and wagons are defective.

SHRI RAM PYARE PANIKA : They had become old.

SHRI RAMAVATAR SHASTRI : Change them, change them.

SHRI RAM PYARE PANIKA : So, the Railways require money for it.

SHRI NARAYAN CHOUBEY : Sir, he requires this knowledge that older coaches become defective !

SHRI RAMAVATAR SHASTRI : Because we are becoming older.

SHRI NARAYAN CHOUBEY : Sir, in the paper, *The Statesman* of 19.1.84 a report has come. The hon. Minister might have seen it. It is written there that an ailing express (Chattisgarh Express) is in a very bad condition. Your locos are defective.



In locoshed workshops, you have no spares, your tools cannot work. Sometimes fitters are to bring their own tools.

Still you blame the Railway men. Please blame your policy for which there is paucity of fund. You must have more money. Along with the rest of the House I also say and I demand that the Planning Commission must give enough fund for it. Railway must have more money. Railway must make more income also and Railway must carry more freight and I think it can be done. U.S.A. carries 3 to 3.5 thousand million tonnes a year. U.S.S.R. carries 4 thousand million tonnes a year. China carries 1200 million tonnes a year and India carries 228 to 230 million tonnes a year. I do not blame anybody. If properly planned and monitored Railways even with the present infrastructure can earn more, can carry more freight. The Railways are in shortage of freight from May to September every year. Idle wagons in these months vary from 12000 to 18000 a day. Railways even with the present infrastructure can carry easily 270/275 million tonnes a year provided the Government managed public sector enterprises carry their load by Railways and not by private managed road-ways. There is a great pressure on the public sector enterprises by the private transport lobby. Well managed railway if they carry freight, it is much better for the country.

The efficiency of the Railways in comparison to road is in proportion of 9 : 1. But powerful road transport lobby influences the big companies of the public sector. Hence the Railways do not get freight throughout the whole year at the same rate.

Only recently, C.A.G. has accused the Railways for losing Rs. 77 crores to Rs. 82 crores for inefficiency and corruption. So, I say, first control the big bosses of the public sector from the influence of the private transport lobby and carry more freight by the Railways with efficiency. Railways will earn money and public sector will also earn some money. If Public Sector carry their goods by Rail they will save money. But there is strong lobby and that is why they carry it by road and help the private sector.

We can gradually introduce longer goods trains which can carry loads upto 6000 tonnes to 7000 tonnes. In USA goods train carry load upto 15000 tonnes to 20000 tonnes. We carry merely 2000 to 3000 tonnes. Organise better traffic, build better wagons, better and stronger locos. Even within the existing parameters of track and bridges, if properly managed, we can carry 6000 to 7000 tonnes. This will save money, fuel, manpower. Some investment in this sector will be repaying manifold. It will not be less beneficial than spending money for Goa resort during Commonwealth Conference.

Minister in his speech on page 14 has said :

“I cannot tolerate corruption at any level”

I welcome the statement most. But what is the reality ? Only recently the Press Report shows that in the Eastern Railway stores worth Rs. 22 crores have been shown in the stores but actually they are not there. Recently in Kharagpur Workshop a fraud of several lakhs has been detected. The stores have been shown only on paper but the stores are not there.

**SHRI RAM PYARE PANIKA :** That is situated in your State.

**SHRI NARAYAN CHOUBEY :** I think the men who did it must be coming from your Constituency.

I want to make it clear that the Railway Minister has started fighting against corruption. I am glad and I support it fully.

The Indian Express has stated that a section of officers in the Railways are up in arm against the Minister because he went to Allahabad and found that the Question Paper had leaked out.

**SHRI RAM PYARE PANIKA :** But the Minister suspended them immediately.

**SHRI NARAYAN CHOUBEY :** That is good. But I would request the Minister to be strong against the corrupt officers. These officers, when they deal with the common railwaymen and sack them, never

feel what would be when the job is lost. I am glad that they have started feeling now. But there are rules and regulations and you should deal with them accordingly. Let the railway officers also feel by experience what a common man feels when job is lost.

I know, there are cases. I have written on a number of occasion to the Minister. One Senior Teacher, Shri G.D. Ghosh of S.E. Railway High School, Kharagpur exposed the corruption of the Principal and with the result he had to leave the job. This man is the first witness in the proceedings against the Principal instituted by the Railways. All officers combined against him. He has then to go because he had the audacity to expose the corruption of a Grade-I officer, the Principal.

Sir, I come to the theft in yards, running trains, locosheds and workshops. Theft is increasing day by day. Some R.P.F. men themselves organise them and sometimes carry the entire material stolen on their heads to the receiver end. In workshops, perhaps, the theft can be minimised if we can keep some trained dogs, in the surrounded areas. I have seen that in many private factories, they have been able to stop theft by getting trained dogs. I think, trained dogs are more dependable than many human beings.

In the matter of job to railway-men, it is full of corruption. I beg to request Shri Ghani Khan Choudhury to hear me. Your name is also being used by persons here and there saying, "You give money, we shall give you job".

PROF. SATYA DEO SINGH : It is baseless.

SHRI NARAYAN CHOUBEY : Maybe baseless. I am sure he is not doing these things. But I want to bring to your notice...

SHRI PRATAP BHANU SHARMA (Vidisha) : You bring that person just before us.

SHRI NARAYAN CHOUBEY : Sir,

retired railway officers are appointed claim agents on commission basis by the Indian Oil Corporation and the Bharat Petroleum Corporation. They make claims so that the claims against the Railways grow. Last years Northern Railway has been paying only Rs. one crore a year as claim. Recently, it has gone to Rs. 6 to 7 crores a year. Retired C.C.S., Northern Railway,\*\* and retired General Manager, Western Railway,\*\* are such appointed agents. They are getting pension from the Railways and they are working against the interests of the Railways. Kindly take note of these things.

MR. CHAIRMAN : Don't mention the name of anybody.

SHRI NARAYAN CHOUBEY : All right, no names. One retired C.C.S., Northern Railway and one retired General Manager, Western Railway are such appointed agents.

Only yesterday, it has been appeared in the newspaper that sometime back a plan is made and then the plan is changed but the contractor remains the same. But the charges are going on. It has come only in yesterday's papers. Change in plan brings more fund for the contractor. And the C and AG has stated that Rs. 2.79 crores has been lost for this thing.

Regarding passenger amenities, I tell you that you have introduced more trains. We cheer you for this. But for the passenger trains and for the local trains, it is horrible till today. There is no light, no water, no bathroom. The rakes are in very bad condition. If you were providing 16 rakes for the Orissa going trains previously, now it has come down to 6. Common passengers and common peasants are in terrible condition. We travel in the I Class or 2nd class or in the AC/2-tier and for the long distance trains like Kalka to Delhi, you provide this thing and that thing. But for the common man, it is impossible. Then, regarding reservation, when you came, some checkings were taking place. But now if you enter any reserved bogie, you will find that it is occupied by such persons who have no tickets or who have not reserved that

accommodation.

This should be looked into. There is no arrangement for reservation in the wayside station.

Recently you have re-built the reservation office at New Delhi. I am told that you are again going to change it, and you are again going to re-model it. Already Rs. one crore is spent. And I am told that you are going to spend something more for this.

The food is very bad and costly. I am told that you are having a Catering Corporation. Any Corporation, you do it. Do it but kindly see that there should be no escalation in the prices of food.

Who is running the catering of Kalka-Howrah Mail? Why is it given to a private man?

AN HON. MEMBER : Very bad.

SHRI NARAYAN CHOUBEY : Do you know the service there? Kindly see to it. You enter there *inognito* so that they do not know that you are going there. You never call for tender. One particular family is being given this for all years to come. Kindly see to it. Catering Department should be departmental.

Cleanliness, light, water, all these things are very bad on many platforms.

I want to mention regarding my constituency. Recently, the Bus stand at Kharagpur has been shifted from south side to North side. You have visited. The plight of the passengers is too much. Kindly see, as you have promised, to make a new subway near the bus stand.

Regarding platform tickets, this rounding up of fare, is not justified. Do you mean to say that there will be continuous shortage of coins in this country? Does the Minister of Finance say that the country will always be short of small coins? Recently you have made one rupee the minimum price for a ticket and it was only 40 paise before two years. You have said that short dis-

tance passengers are travelling less. They are travelling ticketless. They are travelling all the same.

Last but not least I speak for the railwaymen who are regarded as *sudras* in this country. Of the 17 lakhs of railwaymen, 10 lakhs are Class IV.

SHRI RAM PYARE PANIKA : You don't believe in *varnas*. Why are you comparing this according to your view?

SHRI NARAYAN CHOUBEY : 10 lakhs in Class IV is a fantastic figure. Their starting pay is Rs. 196 only. The railwaymen today are really frustrated and if you want to do something for them, they will be very happy. Recently, of course, you have opened certain promotional avenues and that too by cutting 3% jobs in workshop and 5% jobs in open line.

In all the railway colonies, the houses are in bad conditions. You must spend more money on that. The quarters for Class IV staff employees in all old railway colonies are dens of TB, leprosy and what not. Kindly see to it. Railwaymen stay in these dingy, leaky quarters without light and air. You have only 5.87 lakh of railway quarters of which many are in bad condition. You intend to construct quarters for 6,600 quarters a year. For giving quarters to all 17 lakh Railwaymen, you will take only 180 years. Not less than that. You sanctioned Rs. 40 crores for railway quarters last year. This year you sanctioned Rs. 47 crores. Kindly consider, the prices have gone high. With this, you cannot construct even as many quarters as you constructed last year.

You have enough of railway land which you do not require. You give railway land to railwaymen and make housing cooperatives and give them some loan. Railwaymen can make their own quarters and that will be a solution of the problem to a great extent.

Medical benefit is still too meagre. You have sanctioned Rs. 36 crores for hospital and doctors but for 17 lakhs of railwaymen, you have sanctioned only Rs. 12 crores for medicines. Last year, it was Rs. 11.5 crores.

Does it compensate the price hike which is taking place ?

Regarding education, of course, there are many good schools in the Railways. But no new schools are coming up. I hope you will look into the matter. In the South Eastern Railway, the Education Department is full of corruption and nepotism. I have brought these things to your notice. Many posts are still lying vacant and suitable teachers are not being appointed. Corruption and nepotism rule the areas of promotion and transfer. An ordinary graduate is the S.P.O. (Education) and he is dictating orders to M.A.s, M.Sc.s and D.Phil.s because he is in the good books of the big officers. I hope you will look into it.

For sanitation, last year the provision was Rs. 23.22 crores and this year it is Rs. 23.18 crores. It is that prices have come down ? What is the matter ? Have the railway colonies become smaller ?

For the staff benefit fund, last year the provision was Rs. 1.66 crores and this year it is Rs. 1.50 crores.

The railwaymen are not getting a proper deal from you. I demand that the railwaymen should have parity of pay with other public sector employees like steel and coal.

MR. CHAIRMAN : Your time is over.

SHRI NARAYAN CHOUBEY : The four instalments of dearness allowance which have become due should be paid. The Pay Commission must come out with its proposals.

De-casualisation must take place. The two lakhs of railwaymen who are still casual labour must be provided with permanent jobs.

You are going to start the Metro Railway. It is still full of casual labours. You should see that services are guaranteed to them.

You have stopped the new appointments in Railways. New appointments must come up. Of course, I do not say that the Rail-

ways should be made a dumping basket so that every Tom, Dick and Harry will get employment there. But vacancies have to be filled up as per yardstick.

Another thing I want to mention regarding railwaymen is that 2,000 railwaymen are going to be rendered surplus in Kharagpur Workshop because you have failed to keep your promise of starting P.O.H. of electric locos at Kharagpur. I hope the Railway Minister will take a note of it.

I am very glad—I must congratulate him on that—that on 26-2-1984 in the meeting of the General Managers you have decided that the duty-hours of the drivers must come down ; it should be ten hours. It is a welcome decision, though a delayed one. If this is correct, that you have come to this conclusion, then the drivers who struck work on this demand in 1981 and a large number of whom were victimised should be taken back, and your pledge of ten-hour duty for the drivers should be fulfilled.

You are now gradually bringing electrification and diesel. A large number of Adivasis and Scheduled Castes and Scheduled Tribes who have been working in the steam loco sheds, particularly in Kharagpur which I have brought to your notice, and who are being rendered jobless should be provided with jobs.

Then I come to catering vendors and bearers. In Prof. Dandavate's time, some avenues for catering bearers were opened up. Still something is functioning. Introduce the same thing for catering vendors also.

You have got two recognised Federations, the AIRF and the NFIR. What is this new thing which is coming up ? National Forum of Railway Congressmen. They are giving handbills where they say :

“The National Forum of Railway Congressmen has come into being with the blessings of the hon. Prime Minister of India, Shrimati Indira Gandhi....”

Has the position of the Government changed ? I do not know. Let them recog-

nise this I do not object. But if they recognise this, then let them recognise LRSA, IRWF and the other organizations also.

Lastly I want to add that Indian Railways have to be saved. The Indian Railways must have more funds from the Planning Commission. The Indian Railways must earn more money by increasing its efficiency and by carrying more freight. The Indian railwaymen must be treated fairly and equally with other public sector employees like those working in Coal, Steel and Cement.

With these observations, I conclude.

श्री वृद्धि चन्द्र जैन (बाड़मेर) : सभापति महोदया, रेल मंत्री जी ने जो बजट पेश किया है, मैं उनका स्वागत करता हूँ। यह ठीक ही कहा गया है कि यह बैलेंस बजट है। मंत्री जी ने नयी ट्रेन चलाने, 72 ट्रेन डीजलाइजेशन करने, 232 गाड़ियों की रफ्तार बढ़ाने और कोयले का प्रबन्ध किया है। इन उपलब्धियों पर हम गर्व कर सकते हैं। इसके लिए मैं मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ। हमारे राजस्थान में दिल्ली से जोधपुर के लिए सुपर फास्ट ट्रेन शुरू की है। इसी प्रकार दिल्ली से अहमदाबाद के लिए भी प्रबन्ध किया है। यह गाड़ी सप्ताह में तीन दिन चलती है। मैं चाहता हूँ कि इसको रेग्युलर किया जाए जिससे जनता की बड़ी भारी सेवा होगी। मेरे क्षेत्र बाड़मेर में पिछले तीस वर्षों से सिर्फ दो डी ट्रेन चलती हैं। जनसंख्या बढ़ने के साथ डिफेन्स, फोर्स और बी०एस०एफ० के नौजवान हर तीसरे महीने में आते-जाते रहते हैं जिससे काफी भीड़ रहती है। मैं चाहता हूँ कि आप इस मार्ग को एकजामीन कराएँ जिससे नयी सुपर फास्ट ट्रेन चालू की जा सके। मरूधर एक्सप्रेस जो चलाई है, वह भी हमारे राजस्थान के लिए एक बहुत बड़ी उपलब्धि है। जोधपुर से जयपुर तक इसका डीजलाइजेशन किया जाना चाहिए। इसका नाम तभी सार्थक होगा जब इसको बाड़मेर से जयपुर वाया जोधपुर चलाया जायेगा। इसको भी रेग्युलर चलाया जाए जिससे इसकी इम्पोर्टेंस और ज्यादा बढ़

सके। जिस प्रकार मरूधर एक्सप्रेस की महत्ता है उसी प्रकार चेतक एक्सप्रेस की भी इम्पोर्टेंस है। अगर इसका भी डीजलाइजेशन कर दिया जाए तो दिल्ली से उदयपुर पहुंचने में तीन-चार घण्टे की सेविंग हो सकती है। व्यास जी भी अभी कह रहे थे कि राजस्थान बहुत पिछड़ा हुआ क्षेत्र है। हमारा, रेगिस्तानी क्षेत्र तो और भी पिछड़ा हुआ है। वह हिन्दुस्तान का सबसे ज्यादा पिछड़ा हुआ थार डेजर्ट एरिया है, जिसका मैं प्रतिनिधि हूँ। पठानकोट से बीकानेर और काण्डला के लिए तो योजना बना ली गई है। अब प्रश्न यह है कि बीकानेर से काण्डला तक की रेल लाइन बनाई जाए जो कि सीमावर्ती क्षेत्र की बहुत ही महत्वपूर्ण लाइन है। राजस्थान कैनल जैसलमेर में पहुँच गई है और बाड़मेर में पहुँचने जा रही है। हमारे यहां जैसलमेर में सर्वेक्षण एवं शोध कार्य भी चल रहा है इसलिए यहां गैस और पेट्रोल मिलने की पूरी संभावना है। जैसलमेर, बीकानेर, गंगानगर में इस प्रकार की सम्भावनाएँ हैं और उस दिशा में आयल इन्डिया एवं ओ०एन०जी०सी० काम कर रहा है। ऐसी हालत में अगर काण्डला पोर्ट से सारे राजस्थान का, हरियाणा का, पंजाब का और काश्मीर का सम्बन्ध हो जाता है तो काफी समृद्धि हो सकती है। इस दृष्टि से यह रेलवे लाइन बहुत महत्वपूर्ण होगी। मैंने कंसल्टेटिव कमेटी में भी कहा था और आपने भी कहा था कि सातवीं योजना में इसके लिए व्यवस्था करेंगे। मैं चाहता हूँ कि सातवीं योजना में इसका प्रावधान होना चाहिये क्योंकि यह सबसे महत्वपूर्ण रेल लाइन है और काफी पिछड़ा हुआ क्षेत्र भी है। आप पहाड़ी क्षेत्र में नौरथ ईस्टर्न रीजन में रेल लाइन बना रहे हैं उसी तरह इस रेलवे लाइन को बनाने की भी बड़ी आवश्यकता है। 36 सालों में आपने राजस्थान में रेल विस्तार के लिए जो इन्वेस्टमेंट किया है वह कुल इन्वेस्टमेंट का 0.6% है। जो कि क्षेत्र और आबादी को देखते हुए बहुत कम है। इस बारे में आपको विचार करना चाहिए।

हमारे क्षेत्र की कुछ मांगें हैं। आज ही मुझे पत्र मिला है, और वह मांग बड़ी आसान है, जोधपुर

से जो भीलड़ी ट्रेन जाती है और फिर वहां भुज से गाड़ी आती है जिससे हमारे यहां के लोग अहमदाबाद पहुंचते हैं। हमारे यहां के व्यापारियों और उद्योगपतियों को अहमदाबाद और बम्बई से घनिष्ठ सम्बन्ध हैं, उनका कहना है कि जोधपुर से भीलड़ी लाइन को आगे बढ़ा कर अगर अहमदाबाद तक एक्सटेंड कर दिया जाय तो इससे व्यापारियों और उद्योगपतियों तथा मन्दिरों के दर्शन करने वाले यात्रियों को बहुत सुविधा हो जाएगी। हमारे मारवाड़ में खेड़ एवं सेवानगर के बहुत मशहूर मन्दिर हैं जहां हजारों, लाखों यात्री हर वर्ष दर्शनार्थ आते हैं। इसके साथ ही ट्रेन में 5 कोचेज और बढ़ा दी जायें जिनमें से एक 3 और एक 2 टीयर की कोच हो तो लोगों को काफी सुविधा मिल सकेगी।

विलाड़ा से बर तक का सर्वेक्षण का कार्य हो चुका है, यह मामला प्लानिंग कमीशन में पड़ा हुआ है, उसको भी जल्दी कार्यान्वित किया जाय।

डैमरेज पर आज ही उत्तर आया था जिसके अनुसार 31 अगस्त 1983 का आपका 41 करोड़ रु० पब्लिक अन्डर टेकिंग्स पर बकाया पड़ा हुआ है। इसकी आपको रिकवरी करनी चाहिये जिससे आपकी आमदनी बढ़ेगी। इसी प्रकार से रेलवे की बहुत सी जमीन का लोगों ने अतिक्रमण कर रखा है और उससे नाजायज फायदा उठा रहे हैं। वह फायदा आप स्वयं उठा सकते हैं और करोड़ों रु० आपकी आमदनी बढ़ सकती है। जिस जमीन की आपको आवश्यकता न हो उसको बेचकर आप अपनी आमदनी बढ़ा सकते हैं। इस बारे में भी आपको विचार करना चाहिये। पैसेंजर फेयर से जो आपको आमदनी हुई है वह पिछले साल से कम हुई है। इस प्रकार गुड ट्रेफिक से जो रेवेन्यू मिला है और उससे जो आमदनी हुई है वह ठीक नहीं हुई है। आप इनकम बढ़ायें, रेवेन्यू बढ़ायें और इस बारे में पूरी कोशिश करें। आज विद्आउट टिकिट चलने वालों की संख्या बहुत बढ़ गई है। हम एक स्थान से दूसरे स्थान पर जाते हैं और देखते हैं कि आज रेलवे में चैन-पुलिंग का काम बहुत चलता है। इस पर सख्ती से कंट्रोल होना चाहिए। स्टेशनों

पर नौजवान गुंडे चैन-पुलिंग करते हैं और गाड़ी रुकवाकर गड़बड़ करते हैं। इस बारे में स्ट्रांग स्टैप उठाने चाहिये।

एक्सीडेंट्स के बारे में अभी आपने जो कदम उठाये हैं वह ठीक हैं, लेकिन ह्यूमन फेल्योर के कारण जो एक्सीडेंट्स होते हैं, उसके लिये सौफिस्टिकेटेड या मशीन की आपको व्यवस्था करनी चाहिये। इस प्रकार के एक्सीडेंट्स की पूरी जाँच करनी चाहिये, इसके लिए आपको एक सैल कायम करना चाहिये। ह्यूमन फेल्योर के कारण जो एक्सीडेंट्स होते हैं, उनसे भयंकर नुकसान होता है और इस कारण जो डैमेजेस देने पड़ते हैं, उनके बारे में पूरे प्रबन्ध करने की आवश्यकता है।

दिल्ली से अहमदाबाद तक मीटर गेज को ब्राडगेज करने के बारे में राजस्थान के लोग आवाज उठा रहे हैं, गुजरात के लोग भी आवाज उठा रहे हैं, परन्तु अभी तक कोई व्यवस्था नहीं की गई है। हम आपकी कठिनाइयों को भी जानते हैं। प्लानिंग कमीशन ने आपका 100 करोड़ रुपया बढ़ाया है, बजट प्रावीजन में भी 50 करोड़ रु० बढ़ाया गया है, यह पर्याप्त नहीं है। हमें इसके लिए सोचना पड़ेगा। आखिर 5 वर्ष तक एक सदस्य लोक-सभा का मँम्बर रहता है, वह समझता है कि इस अवधि में कुछ न कुछ वह उपलब्धि कराये लेकिन आज 5 वर्ष में भी कोई उपलब्धि नहीं हुई। रेलवे लाइन बना नहीं सकते क्योंकि उसके लिए फंड नहीं है। आज तक जो व्यवस्था चल रही है, इसके बारे में हमको रि-थिंकिंग की आवश्यकता है। प्लानिंग कमीशन से भी यह कहने की आवश्यकता है कि इसके लिए फंड बढ़ाये। सभी मँम्बर्स की जब इस प्रकार की राय है, अपोजिशन और हमारी पार्टी की भी यही राय है तो फाइनेन्स डिपार्टमेंट और प्लानिंग डिपार्टमेंट को इस बारे में ठोस निर्णय लेने चाहिये और रेलवे की मदद करनी चाहिये। इस तरह से हमारे पिछड़े हुए क्षेत्रों का विकास किया जाना चाहिये, उनको प्राथमिकता देनी चाहिए।

हमारे क्षेत्र को अभी तक प्राथमिकता नहीं दी

गई है। मैं चाहता हूँ कि हमारे क्षेत्र की आप उन्नति करें, विकास करें। आप पूरी ईमानदारी और लगन के साथ काम कर रहे हैं, मुझे विश्वास है कि जब आप इस तरह काम करेंगे तो हमें सफलता मिलेगी और हमारे पिछड़े हुए क्षेत्र उन्नति करेंगे। इन बातों के साथ मैं रेलवे बजट का स्वागत करता हूँ।

**श्री शान्तुभाई पटेल (साबरकंठा) :** सभापति महोदया, माननीय रेल मंत्री जी ने सारे देश में चलने वाली रेल के बारे में जो बजट रखा है, इसका अनुमोदन करने के लिए मैं खड़ा हुआ हूँ। रेलवे का काम सारे देश में चलता है, रेल का जितना विकास होता है, देश का भी ज्यादा विकास होता है। रेल का जो पिछड़ा विस्तार है, वहाँ पर रेल डालने की जो डिमांड है, रेल मंत्री जी यहाँ सुनते हैं, जानते हैं, हम लोग जो अपने क्षेत्रों से आते हैं, वही बात करते हैं। अभी जैन साहब ने बताया कि पूरे 5 साल में पिछड़े विस्तार का कुछ काम होना चाहिये।

मैं पिछले 4 साल से नडियाड-कपड़वंज लाइन के कनवर्शन और कपड़वंज-मोड़ासा लाइन के कंस्ट्रक्शन के बारे में कहता आ रहा हूँ। दिसम्बर, 1983 में इसके लिए कुछ प्राविजन किया गया और यह काम चालू हुआ, इसलिए मैं मंत्री महोदय को धन्यवाद देता हूँ। उस क्षेत्र के लोग भी इसके लिए मंत्री महोदय को धन्यवाद देंगे। मैं मंत्री महोदय से रिक्वेस्ट करता हूँ कि यह काम जल्दी पूर्ण करने की व्यवस्था की जाए।

ये दोनों काम 1978 में शुरू हुए थे। चूँकि दो तीन साल उनके लिए प्राविजन कम रखा गया था, इसलिए वे काम बन्द हो गए। मैं रेलवे मंत्री, प्रधान मंत्री और पार्टी में यह रिक्वेस्ट करता रहा कि उस काम को चालू किया जाए। पिछले साल दिसम्बर में इसके लिए 1 करोड़ रुपए का प्राविजन किया गया है। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि यह काम पिछड़े क्षेत्र और आदिवासी क्षेत्र के लाभ के लिए है, इसलिए इसको जल्दी से जल्दी पूरा करने की व्यवस्था करनी चाहिए। मैंने इस

बारे में प्लानिंग मिनिस्टर को भी रिक्वेस्ट की थी।

मैंने देखा है कि 1984-85 के बजट में इसके लिए केवल 40 लाख रुपए का प्राविजन रखा गया है। इस रकम से तो जमीन के एक्वीजीशन का काम भी नहीं हो सकेगा। इसके लिए 300 हैक्टेयर जमीन की आवश्यकता है, जिसमें से 200 हैक्टेयर जमीन ले ली गई है। पिछले साल 54 लाख रुपए खर्च करके जमीन ले ली गई है। अर्थवर्क के टेंडर निकाले गए हैं। मेरी प्रार्थना है कि कंट्रैक्टर को यह काम देकर इसको जल्दी पूरा कराया जाए। छोटे और बड़े पुलों और ब्रिजों का काम कुछ हुआ है और कुछ अधूरा है। यह काम जल्दी से जल्दी पूरा करके कपड़वंज-मोड़ासा लाइन के कंस्ट्रक्शन को पूर्ण किया जाए।

मेरे क्षेत्र में अहमदाबाद से खेडब्रमा मीटरगेज लाइन है। स्टीम के इंजनों के कारण गाड़ियां टाइम पर नहीं पहुंचती हैं और डीजल इंजिन पूरी संख्या में उपलब्ध नहीं हैं। मेरा निवेदन है कि गाड़ियों को समय पर पहुंचाने लिए डीजल इंजनों की व्यवस्था की जाये, ताकि आम लोग, और विशेषकर सर्विस करने वाले पास-होल्डर्स, टाइम पर पहुंच सकें।

चैन-पुलिंग को कंट्रोल करने के लिए कदम उठाने चाहिए। इससे यात्रियों को बहुत तकलीफ होती है और सर्विस करने वाले पास-होल्डर्स टाइम पर नहीं पहुंच पाते हैं।

अक्सर देखा जाता है कि जो माल ट्रकों के द्वारा ले जाया जाता है, वह समय पर पहुंच जाता है जबकि रेल द्वारा भेजा गया माल समय पर नहीं पहुंचता है। इसके अलावा रेलवे में माल की चोरी भी होती है। इसलिए लोग ट्रकों से माल भेजना पसन्द करते हैं। इसलिए प्रशासन को इस बात की व्यवस्था करनी चाहिए कि रेलवे द्वारा भेजा गया माल समय पर पहुंचे और उसकी चोरी को भी रोका जाए। इससे रेलवे का होने वाला नुकसान और घाटा कम हो जाएगा। अगर रेलवे

के आफिसर्ज और कर्मचारी-वर्ग पर ध्यान दें, तो रेलवे की व्यवस्था में सुधार हो सकता है और यात्री तथा माल समय पर और सुरक्षित पहुंच सकते हैं।

मेरे चुनाव क्षेत्र में हिम्मतनगर एक डिस्ट्रिक्ट सेंटर है। हम लोग वहां पर ओवरब्रिज बनाने के लिए पिछले तीन साल से कह रहे हैं। रेलवे प्रशासन का कहना है कि इसके लिए जिस खर्च का एस्टीमेट लगाया गया है, वह पूरा पैसा स्टेट गवर्नमेंट दे। पिछड़े क्षेत्र के लोग पैसा नहीं दे सकते हैं। इसलिए आप बजट में इसके लिए प्राविजन करके इस काम को जल्दी से जल्दी शुरू करिए और इसे जल्दी से जल्दी पूरा करिए। इसका कारण यह है कि वह नेशनल हाईवे है। उसके ऊपर बहुत ज्यादा ट्रैफिक रहता है और बहुत सी ट्रैक वगैरह चलती हैं। फाटक बन्द रहने से लोगों का बहुत समय बरबाद होता है। इस लिए इस काम को जल्दी से जल्दी पूरा करने की जरूरत है।

मौड़ासा कपड़वंग रेलवे लाइन का काम जो चल रहा है उसको आप जल्दी से जल्दी पूरा करने की कोशिश कर रहे हैं, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। यह बजट जो आपने पेश किया है जिस में रेलवे के विस्तार का सारा काम है वह अच्छी तरह से चले इसके लिए वित्त मंत्रालय से कुछ ज्यादा पैसों का इन्तजाम होना चाहिए और रेलवे की तरफ से कुछ वांड्स वगैरह निकालकर उसके लिए पैसे की व्यवस्था की जानी चाहिए ताकि जो पिछड़े क्षेत्र हैं उनमें रेलवे लाइनों का विस्तार हो सके।

**श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव (मधेपुरा):** सभापति महोदया, सबसे पहले मैं मंत्री जी को मुबारकवाद देना चाहता हूँ। कारण यह है कि इन्होंने नौकरशाही पर लोकशाही को स्थापित करने का प्रयास किया है। स्वर्गीय हनुमन्थैया जी के बाद ये पहले मंत्री हैं जिन्होंने इस तरह की व्यवस्था की है कि जिससे लोगों को यह विश्वास बंधा है कि इस मुल्क

में वास्तव में लोकशाही है, नौकरशाही नहीं है। हनुमन्थैया जी ने उस समय के सबसे बड़े व्यूरोक्रेट नौकरशाह\* को डिस्चार्ज किया था और रेल प्रशासन में इस तरह की डिस्प्लिन आई थी कि कहीं कुछ कहने की जरूरत नहीं थी, स्वयं सारा काम होता था। उस समय न एमर्जेन्सी थी न कुछ था। लेकिन फिर भी गाड़ियां समय से चलती थीं।

इन्होंने दो तीन काम ऐसे किए हैं। पहले तो इन्होंने पहले के चेयरमैन\*\* को हटाया...

**सभापति महोदय:** कृपया नाम न लें क्योंकि जो अपने को यहां डिफेंड नहीं कर सकता उसका नाम नहीं लेना चाहिए।

**श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव:** आपके निर्देश के आलोक में मैं अपने को अमेंड कर लेता हूँ। पहले के चेयरमैन को इन्होंने हटाया। वह इस तरह के बदमिजाज चेयरमैन थे कि वह कहते थे कि यह क्या होता है एम०पी० वगैरह, इनकी चिट्ठियों का तो जवाब भी नहीं दिया जाना चाहिए। आप को जानकर यह भी हैरत होगी कि इनके ही इन्स्टैंस पर दो मंत्री बदले गए। लेकिन माननीय मंत्री जी ने उनको हटाया। यह कहा जाता था कि ये ट्रैफिक के बड़े एक्सपर्ट हैं और वास्तव में रेलवे से जो काम चल रहा है ट्रैफिक का वह उन्हीं के इन्स्टैंस से चल रहा है, सारी चीजों को व्यवस्थित ढंग से वही चला रहे हैं। लेकिन उनके हटाने पर भी रेल-प्रशासन में कहीं कोई कमी नहीं आई। बल्कि इसके बाद दुर्घटनाएं कम हुईं और अर्निंग्स भी बढ़ीं जैसा कि इनके फिगरस बताती हैं। इसलिए मंत्री जी इसके लिए मुबारकवाद के पात्र हैं।

दूसरे, जो मंत्री जी ने अभी रेलवे सर्विस कमीशन इलाहाबाद के चेयरमैन को हटाया जिस के कारण क्वेश्चंस (सवाल) लीक हुए थे, चार लाख लड़कों का जीवन जिसमें इन्वाल्ड था, जिसमें दस हजार से ज्यादा कम से कम नौकरी अवश्य पाते, उसको लीक करके उनकी परीक्षा को पोस्ट-



पोन कराया, उसको भी इन्होंने मुअत्तल किया है। इस के लिए भी यह धन्यवाद के पात्र है।

तीसरी बात मैं कहता हूँ, अभी जो एकसीडेंट हुआ लखनऊ में जिसके लिए इन्होंने डी०आर० एम० को सस्पेंड किया, इसके लिए भी यह धन्यवाद के पात्र हैं।

मौटे तौर पर यह बात मैं कहना चाहता हूँ कि जो मोटी तनख्वाह पाने वाले लोग हैं उन पर जवाबदेही ज्यादा होनी चाहिए। रेलवे में जी० आर० रूल्स हैं जिसमें कर्मचारी को क्या कुछ करना चाहिए। यह सन्नहित है लेकिन पदाधिकारी को क्या करना चाहिए यह सन्नहित नहीं है, कोई एकसीडेंट यदि हुआ तो कर्मचारी तो सस्पेंड किया जाता है, उसको डिस्चार्ज किया जाता है, उसके इन्क्रीमेंट रोके जाते हैं लेकिन पदाधिकारी पर कोई कार्यवाही नहीं होती... (व्यवधान)...

एक माननीय सदस्य : इसके साथ-साथ यह भी हो रहा है।

श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव : मैं तो स्वयं कह रहा हूँ आप बोझा मत लीजिए रेलवे मिनिस्ट्री का। आपको थोड़ा सा धैर्य रखना चाहिए। इसलिए जी० आर० अमेंड करना चाहिए और उस में यह इन्क्लूड करना चाहिए कि पदाधिकारी का वास्तव में क्या दायित्व होगा, केवल उनके अधिकार की बात ही नहीं होनी चाहिए।

आज रेलवे में टाप हैवी ऐडमिनिस्ट्रेशन है। अफरों की हर लेवल में बढ़ोत्तरी हो रही है। आप देखेंगे कि एक जी० एम० की जगह तीन-चार जी० एम० हैं और एक डी० आर० एम० की जगह तीन-चार ऐडीशनल डी० आर० एम० हैं।

लेकिन उस प्रपोर्शन में रेलवे कर्मचारियों की बढ़ोत्तरी क्यों नहीं हो रही है। यदि पूछा जाता है तो कहते हैं कि एफिशियन्सी के लिए अफसरों को बढ़ा रहे हैं। (व्यवधान)

प्रो० सत्यदेव सिंह : माननीय सदस्य आपत्ति-

जनक बात कह रहे हैं। यह सही बात नहीं बोल रहे हैं। (व्यवधान)

सभापति महोदय : माननीय सदस्य अपना आसन ग्रहण करें। हाउस को चलाने का काम आपका नहीं है। मैं स्वयं देख रही हूँ कि किसको क्या बोलना चाहिए। (व्यवधान) माननीय सदस्य अपनी बात कह सकते हैं और जब आपका मौका आयेगा आप भी अपनी बात कह सकेंगे। आप बीच में न बोलिए।

श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव : मेरी समझ में नहीं आया कि इनकी क्यों बुरा लगा। (व्यवधान)

Why should he object? I have not said something objectionable.

(व्यवधान)

सभापति महोदय : आपको बीच में इस तरह से नहीं बोलना चाहिए। आप उनको बोलने दीजिए, उन्होंने कोई गलत बात नहीं कही है।

श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव : मैं यह कह रहा था कि रेल प्रशासन में टाप हैवी एडमिनिस्ट्रेशन हो गया है, अफसरों की बढ़ोत्तरी हो रही है और कर्मचारियों की छंटनी की जा रही है। वास्तव में जो लोग रेलवे प्रशासन चलाते हैं उन लोगों की बढ़ोत्तरी होना चाहिए। इसमें मैंने क्या आब्जेक्शनल बात कह दी—यह मेरी समझ में नहीं आया।

इस सदन में बार-बार यह बात उठाई गई है कि रेलवे बोर्ड एक व्हाइट एलिफैंट है; स्लगिश ऐस है। सदन के दोनों तरफ के माननीय सदस्यों ने मांग की है रेलवे बोर्ड को एवालिश किया जाना चाहिए लेकिन आज तक उसको एवालिश नहीं किया गया है लेकिन अब समय आ गया है जब इसको एवालिश किया जाना चाहिए।

रेलवे बोर्ड आज सुपर एडमिनिस्ट्रेशन की तरह काम करता है। इस सम्बन्ध में मैं एक उदाहरण देना चाहता हूँ। भूतपूर्व रेल मंत्री स्वर्गीय केदार पांडे जी ने एक लखनऊ के कर्मचारी को,

जिसको सस्पेन्ड कर दिया गया था, क्विन्स होने पर री-इंस्टेट कर दिया लेकिन रेलवे बोर्ड ने अन्त तक इसको नहीं माना जिसके कारण उसे ला-कोर्ट की शरण लेनी पड़ी। इसलिए मैं समझता हूँ आज रेलवे बोर्ड की कोई जरूरत नहीं है। जो लोग आज आइवरी टाबर में बैठकर, एअरकंडीशंड कमरे में बैठकर, फैसले करते हैं उनको लाइन पर भी जाना चाहिए। आज रेलवे बोर्ड के आफिसर्स का भी जोन्स में ट्रांसफर होना चाहिए। जब दूसरे विभागों में ट्रांसफर होते हैं तो यहां पर क्यों नहीं हो सकते? आज जो रेलवे बोर्ड का मेम्बर हो गया वह रेलवे बोर्ड का मेम्बर ही रिटायर होगा। ऐसी हालत में वे समझते हैं कि हमारा कोई कुछ नहीं कर सकता है और इसीलिए वे मनमानी भी करते हैं।  
(व्यवधान)

आज सवाल इस बात का है कि जन-प्रतिनिधि बड़े हैं या नौकरशाह बड़े हैं। यदि इस देश में जन-तन्त्र को रहना है तो जनता द्वारा चुने हुए प्रतिनिधियों का वर्चस्व नौकरशाही पर होना चाहिए। सुना है कि वर्तमान मंत्री जी थोड़ी सी कड़ाई की तो नौकरशाह पास-कैजुअल लीव लेना चाहते हैं लेकिन मैं मंत्री जी को रेल कर्मचारियों की ओर से आश्वस्त करना चाहता हूँ कि यदि रेल पदाधिकारी छुट्टी पर ही नहीं, नौकरी से भी बाहर चले जायें, तो भी रेल प्रशासन पहले से बेहतर ढंग से चलेगा। गाड़ियां समय पर चलेंगी और कोई दुर्घटना नहीं घटेगी।

रेल मंत्री जी ने सेफ्टी, सिक्योरिटी और पंचुयलिटी का नारा गत साल दिया था। आज देखने की बात यह है कि उन्होंने कितनी दूर तक इसमें कामयाबी हासिल की है। इस नारे के बाद भी जो दुर्घटनाएं हुई हैं, उसके लिए अधिकारीगण ज्यादा जबाबदेह है, बजाय कर्मचारियों के। क्योंकि उनको चिन्ता यही रहती है कि समय से गाड़ी चल पड़े, चाहे वह चलना खतरनाक ही क्यों न हो। सेफ-जरनी के लिए जरूरी है कि इंजिन अच्छी हालत में हो। ब्रेक वैन में खास लैबल तक वैक्युयम रहे। पर उसकी बिना परवाह किए ही तथा कभी-कभी बिना ब्रेकवैन के भी कर्मचारी पर दबाव

डाला जाता है, गाड़ी चलाने को, जिसके चलते एक्सीडेंट होता है। इसलिए मैं मांग करूंगा कि दुर्घटना में दोष वास्तव में कर्मचारियों का नहीं है, जबकि सही मायनों में दोषी दबाव डालने वाला पदाधिकारी है, जिसके विरुद्ध कार्यवाही की जानी चाहिए।

अब मैं सेफ्टी आर्गेनिजेशन के बारे में कहना चाहता हूँ। उसका नाम दुर्घटना हो जाने पर शुरू होता है। यद्यपि उसका काम दुर्घटना होने से पहले होना चाहिए ताकि दुर्घटना हो ही नहीं। इसलिए मैं मांग करना चाहूंगा कि सेफ्टी आर्गेनिजेशन को एक्सीडेंट के लिए जवाबदेह मानना चाहिए। इस संदर्भ में आल इंडिया गार्ड्स काउन्सिल द्वारा स्व० केदार पांडे जी के वक्त में एक सेमीनार हुआ था। जिसमें काफी अच्छे सुझाव आए थे कि दुर्घटनाओं को कैसे कम किया जा सकता है। सबसे मुख्य सुझाव यह है कि गार्ड और ड्राइवर के बीच में काम्युनिकेशन हो, पर वह अभी तक सभी गाड़ियों में नहीं हो पाया है। इसलिए मैं मांग करना चाहूंगा कि जो वास्तव में अच्छे सुझाव थे, उन सुझावों को तुरन्त लागू किया जाए।

स्टीम इंजन से डीजल तथा बिजली इंजन की तरफ बढ़ने का प्रयास किया जा रहा है। लेकिन जब तक वह पूरा नहीं हो जाता है। स्टीम इंजन का प्रापर मेंटिनेंस भी होना चाहिए, जो हो नहीं पा रहा है।

एम० जी० के डिब्बों का बुरा हाल है, चूँकि इसका भी मेंटिनेंस नहीं हो पा रहा है, जिसकी वजह से खराब डिब्बों को चलाया जा रहा है। इसका शीघ्र मेंटिनेंस होना चाहिए।

आर० पी० एफ० को और पावर देने की बात भी की जाती है। पर उसे न रेलवे कर्मचारी और न सिक्योरिटी फोर्स की उचित सुविधाएं दी जा रही हैं। अतः इस पर भी ध्यान दिया जाना चाहिए।

पिछली 28 फरवरी को मैं सुबह तमिलनाडु एक्सप्रेस से झांसी जा रहा था। मैंने नई दिल्ली

स्टेशन पर एक क्रिमिनल गैंग को आपरेट करते देखा। हम जिस ए० सी०—2 टायर में सफर कर रहा था, उसमें मेरे केबिन के बगल वाले केबिन में दो आदमी घुसे और एक विदेशी का सामान लेकर गायब हो गए। स्टेशन पर उतरने पर पता लगा कि 3 टायर के सामने एक विदेशी महिला रो रही थी चूँकि उसका भी सामान उड़ा लिया गया था। मैं चाहूँगा कि इसकी पूरी इन्क्वायरी होनी चाहिए और ए० सी०—2 टायर में बिना टिकट वालों को अन्दर जाने की इजाजत नहीं देनी चाहिए।

आज रेलवे कर्मचारी कैटेगरीज में बंटा हुआ है। ये ए० आई० आर० एफ० और एन० एफ० आई० आर० मजदूर की समस्याओं को न समझ सकते हैं और न ही उसका निराकरण कर सकते हैं। इसीलिए कैटेगोरिकल एसोसिएशन बढ़ रही है। अतः एक उद्योग में एक मजदूर संगठन की बात सरकार ने भी की है। मैं मांग करना चाहूँगा कि एक उद्योग में एक मजदूर संगठन का चुनाव सिक्केट बलैट द्वारा कराया जाना चाहिए और उसके जो प्रतिनिधि होंगे वे पूरे रेल कर्मचारियों के प्रतिनिधि होंगे। लेकिन कल ही श्रम मंत्री जी ने इस बात को मूल रूप से माना है, लेकिन जो रिकॉग्नाइज्ड फंडरेशन हैं, उसका विरोध करते हैं। विरोध इसलिए करते हैं कि उनके साथ जनता नहीं है। मैं मांग करना चाहूँगा कि उसमें तनिक भी देर न करते हुए आगे बढ़ना चाहिए। सिक्केट बलैट द्वारा चुनाव कराना चाहिए।

रेल बजट में करीब सौ नई गाड़ियां चलाने की बात कही गई है। जिसमें पटना से दिल्ली तक मगध एक्सप्रेस चलाने की बात कही गई। पर यह गाड़ी चलाने पर सौनभद्र और विक्रम शिला को बन्द कर दिया गया, जिसकी चर्चा नहीं है। अब मगध एक्सप्रेस रोजाना पटना जाती है, पर आधी गाड़ी पटना रह जाती है और आधी भागलपुर जाती है। भागलपुर से आने पर ही पटना से वह दिल्ली के लिए चलती है, जो प्रायः पटना में लेट पहुंचती है। इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से मांग करना चाहूँगा कि उन्होंने कैपिटल से कैपिटल को

जोड़ने की बात की है, इसलिए वे इस बात की ओर ध्यान दें कि यह गाड़ी समय से चले।

इस बजट में पिछड़े इलाकों की उपेक्षा की गई है।

17.00 hrs.

पिछड़े इलाकों के बारे में कोई बात नहीं कही गई है। मैं इसी सन्दर्भ में बिहार जो देश का सबसे पिछड़ा हुआ प्रदेश है, और विशेष रूप से उस क्षेत्र का जिससे मैं चुनकर यहां आया हूँ, उल्लेख करना चाहता हूँ। मेरे यहां की दो लाइनें हैं, जिनके बारे में मैं 1971 से कहता आ रहा हूँ—दौरम-मधुपुरा लाइन को सिघेश्वर से जोड़ा जाय, यह केवल 9 किलोमीटर का क्षेत्र है। दूसरे बिहारीगंज को बख्तियारपुर से जोड़ा जाय, इस समय बख्तियारपुर पहुंचने के लिये 60 किलोमीटर का टर्न लेकर जाना पड़ता है।

रेलों को देश की अर्थव्यवस्था का लाइफ-लाइन कहा गया है लेकिन उसके लिये पैसे की हमेशा कमी रहती है, क्योंकि प्लानिंग कमीशन हमेशा इसकी उपेक्षा करता है। इसलिये इस विभाग को ज्यादा से ज्यादा आवंटन दिये जाने के लिये जोरदार रूप से मांग करता हूँ। मुझे एक बात समझ में नहीं आ रही है, जब एनर्जी और दूसरे विभागों के लिए बाहरी साधनों से पैसा लेकर काम को बढ़ाया जा सकता है, तो रेलवे के लिए ऐसा प्रबंध क्यों नहीं किया जाता। रेलवे के लिए एल०आई० सी० से पैसा लिया जा सकता है, शेअर फ्लोट किए जा सकते हैं या किसी अन्य देश से पैसा लेकर इस काम को बढ़ाया जा सकता है। इसी सन्दर्भ में मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूँ—आज से 50 वर्ष पहले रेल-वित्त को आम-वित्त से अलग किया गया था, यह उसका गोल्डन-जुबली वर्ष है, लेकिन फिर भी इस विभाग में नये प्रगति के कामों को नहीं बढ़ा सकते, क्योंकि पैसे का अभाव है। इस लिए मैंने जो सुझाव दिया है आप उस पर गंभीरता से विचार करें ताकि रेलवे के लिए अलग से वित्त का प्रबंध किया जा सके और इसके विकास के कामों को बढ़ाया जा सके। इसी सन्दर्भ में मैं यह

भी कहना चाहता हूँ—सरकार द्वारा रेलवे को विशेष मदद दी जानी चाहिए ताकि 3500 सवारी डिब्बों, 21 हजार माल डिब्बों और 18 17.02 hrs.

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

हजार किलोमीटर खराब रेलवे लाईन को जल्द से जल्द दुरुस्त किया जा सके। इस काम के लिए वित्त मंत्रालय द्वारा विशेष लोन फ्लोट किया जाना चाहिए और इस तरह से जो रुपया प्राप्त हो वह केवल रेलवे के विकास पर ही खर्च किया जाना चाहिए। आगे आने वाले 10 वर्षों तक 260 करोड़ रुपया प्रतिवर्ष नान-प्लाण्ड ग्राण्ट रेलवे को मिलने चाहिए, जिसके लिए रेलवे-रिफार्मिंग-कमेटी ने सिफारिश की है। 1984-85 तक रेलवे 818 करोड़ रुपये के ऋण में पहुंच जायगी, जिसे राइट-आफ किया जाना चाहिए।

गेज-कन्वर्शन की बात कही गई है—कटिहार-बरीली के कन्वर्शन का काम शुरू हो गया था, पता नहीं क्यों रुक गया? मैं आग्रह करना चाहूंगा कि कटिहार-बरीली कन्वर्शन को फौरन टेक-अप करें। समस्तीपुर-दरभंगा कन्वर्शन के लिए एजीटेशन चल रहा है, वहां पर लोग जेल जा रहे हैं। मैं आग्रह करना चाहूंगा कि इस ओर विशेष ध्यान दें।

पूरे रेल बजट में थेफ्ट और पिलफरेज की कोई बात नहीं कही गई है। वास्तव में करोड़ों रुपया का थेफ्ट और पिलफरेज होता है। मैंने पिछली दफा भी रेल बजट पर बोलते हुए कहा था कि इस तरफ विशेष ध्यान देना चाहिए ताकि इस नुकसान को बचाया जा सके, लेकिन ऐसा लगता है कि इस तरफ कोई ध्यान नहीं दिया जा रहा है।

लेबल-क्रासिंग लोगों की सुविधा के लिए बनाई जाती है। हमने पूर्वोत्तर रेलवे के मिठाई स्टेशन के लिए रेलवे-क्रासिंग मंजूर कराई थी, पता नहीं वह क्यों पूरी नहीं हुई। मैं चाहता हूँ कि आप इसे शीघ्र पूरा कराएं। जहां पर यह सुविधा है उसको बन्द करने में मुझे कोई तुक नजर नहीं आती है।

दिल्ली के जंगपुरे में जो रेलवे-क्रासिंग था पता नहीं उसको क्यों बन्द कर दिया। इसके खिलाफ एजीटेशन चल रहा है। आपने 26 जनवरी तक उसे खोलने का आश्वासन भी दिया था परन्तु नहीं खोला। हमारा दल और बी० जे० पी० के लोग इसके लिए संघर्ष कर रहे हैं, दर्जनों लोग जेल में हैं। बल्कि वहां एक लड़का प्रवीण सूरी मर गया। मैं आग्रह करूंगा कि रेलवे एक्सीडेंट में जो मुआवजा आप लोगों को देते हैं, इसको भी रेलवे एक्सीडेंट मानकर प्रवीण सूरी के परिवार को मुआवजा दिया जाय।

प्लेटफार्म टिकट आपने एक रुपये का कर दिया है। कम से कम यात्रा करने के लिये भी एक रुपये का टिकट होगा, ऐसी स्थिति में प्लेटफार्म टिकट नहीं लेंगे। मेरा अनुरोध है कि इसको 50 पैसे ही रहने दिया जाय।

कोरापुट-रायगढ़ रेलवे लाइन को पार्वतीपुर होकर जाना चाहिए जिससे 100 किलोमीटर की बचत होगी। इसको पोलिटिकल ग्राउंडस पर लिया जा रहा है ऐसा नहीं होना चाहिए और लोगों की सुविधा को दृष्टि में रखकर इस काम को किया जाना चाहिए।

आपने पंचकुएलिटी की बात कही है। पता नहीं आप इतनी पंचकुएलिटी कहां से लाते हैं? आप 90, 95 परसेंट तक पंचकुएलिटी बताते हैं। यह बात हमारी समझ में नहीं आती कि आप कैसे इण्डियन रेलवे में इतनी पंचकुएलिटी की बात करते हैं। मैं बिहार से आता हूँ। हमारे यहां एन० ई० रेलवे में जितनी भी गाड़ियां हैं सब चार-चार घंटे लेट चलती हैं। पता नहीं फिर कहां से आप इतनी पंचकुएलिटी की बात करते हैं।

जहां तक रेलवेज में सफाई का सम्बन्ध है इसकी भी हालत खराब है। चाहे गाड़ियों में सफाई की बात हो, चाहे स्टेशनों पर सफाई की बात हो, इसकी ओर आपको विशेष ध्यान देना चाहिए।

जहां तक क्रेटरिंग का सवाल है, आपने क्रेटरिंग कार्पोरेशन बनाने की बात कही है। इसका हम

स्वागत करेंगे और हम अवश्य चाहेंगे कि यात्रियों को अच्छा खाना मिले ।

**\*SHRI NANDI YELLAI AH (Siddipet) :**  
 Mr. Deputy-Speaker, Sir, I rise to support the Budget presented by hon. Railway Minister. Many hon. Members have expressed their opinions about it on the floor of the House. I am not able to understand one thing. Every hon. Member who has participated in this discussion has claimed his constituency, district and State as the most backward area of the country. Every hon. Member has requested the hon. Minister to order for a survey in his area and lay a railway line there. Backwardness of the area was their plea. I am at a loss to understand if there is any area in the country which is not backward. Hence I suggest that the Railway Board and the Ministry should have a map with them which indicates the really backward areas and forward areas of the country.

I welcome the proposal of the hon. Railway Minister to set up a Catering Corporation. It is a welcome move. Health is wealth. The progress of the nation depends on the health of the people. Many people who travel in the long distance trains whether for 24 hours or 15 hours have no other go except to accept the food supplied to them. The food given to these passengers is of a substandard quality. Hence all the people who happen to eat in trains during their journey will fall ill the moment they get down. Their health is spoiled by this food. Hence the proposal to establish the catering corporation is quite welcome. The hon. Minister should work out a plan to run this Corporation on sound lines. I hope with the establishment of this Corporation, the food requirements of the passengers will be well taken care of.

Shri Ghani Khan Choudhury is a seasoned administrator. After he took over the Ministry, he tried to set right the things in his Ministry and to a large extent succeeded in it. Even the Opposition Members like Shri D.P. Yadav are paying a compliment to him for his handling of the things. After the exit of Shri Hanumanthayya we had not

come across such an efficient Railway Minister. I hope, during his tenure the Railway Ministry will acquire a new shape and structure. He is a man of action. It is evident from the fact that the number of accidents has come down from 645 in the year 1982-83 to 529 in the year 1983-84. The whole House has complimented him for his success in bringing down the number of accidents. The anti-social elements who sabotage and cause these accidents must be dealt with severely. All the parties should join hands in detecting such elements, catching hold of them and prosecuting them. The Railways are our national property. It must be the responsibility of every Member, every party to safeguard the Railway property. I hope, the Opposition members would cooperate with the Government on this issue. The hon. Railway Minister in his Budget has proposed many new Railway lines. Sir, Telangana region in Andhra Pradesh is not only backward in the State but also in the entire country. Medak, Karim Nagar, Siddipet, Sangareddy areas of this region are still backward. There is no railway line connecting these places. We have been representing the matter to the successive Railway Ministers like Shri Kamalapati Tripathi, Shri Kedar Pandey, Shri Jaffar Sheriff. But our request has not been considered so far. This has been the demand of the people of the area since decades. For the development of this area a Railway line here is very much necessary. After much persuasion Shri Kamalapati Tripathi has agreed to conduct a preliminary survey of Peddapalli-Patancheri line is of about 280 Kilometres length. The estimated cost is around 96 crores of rupees. Keeping in view the backwardness of the region it is very much necessary to take up the construction of this line immediately. Our hon. Prime Minister Shrimati Indira Gandhi represents Medak constituency which falls in this area. People of this area are looking very eagerly towards our Prime Minister for this new railway line. Sir, it is a well known fact that Shrimati Indira Gandhi is very much interested in the development of backward people and backward regions. The present Government under her leadership has taken up so many programmes for the development of backward areas. Hence the people

of this area are hoping that our hon. Prime Minister would do justice to them by providing this new Railway line which will prove to be a boon to them. The entire area will develop automatically once this line is taken up. It does not involve much expense. Recently Minister of State for Railways Shri Jaffer Sheriff while inaugurating a new Railway Station in Karim Nagar has said that the Ministry has not given up the proposal of constructing the Peddapalli-Patancheru line. All the local dailies like The Deccan Chronicle and Eenadu had prominently published this news item. He is reported to have said that this new line will be taken up during 7th Plan. But unfortunately the budget for this year ignores this item.

Also, I request the hon. Minister to extend the Tellapalli-Patancheru line upto Sangareddy, the district Headquarters of Medak. It does not involve much expense. Sir, at present the Railway employees are being given family passes only for wife and children. The parents are not being given this facility. Only upon the expiry of the father an employee is allowed to take his mother and other dependents. It is highly unjust and improper. It is the wish of every parent that he should travel with his son and visit holy places and the places of tourist importance. You should not make father's death a condition. I hope, this unwanted condition is removed and the parents of an employee are hereafter allowed to travel alongwith him. Sir, the thefts in the trains are increasing day by day. Only the other day one of our hon. Members, Shri SRAS Appala Naidu who was travelling from Vizag lost clothes and other belongings worth Rs. 4,000. There was no enquiry whatsoever by the Department. So, every possible step should be taken to curb this menace. Mr. Deputy-Speaker, Sir, I am not one among those members who even after ringing the bell go on speaking. I have the best tradition of sticking on to the allotted time. Sir, one more thing. The electrification programme between Kazipet-Secunderabad should be taken up immediately. Kindly permit me to say a few words in Hindi also.

मैंने इस हाउस में कई बार सप्लीमेंटरी डिमान्ड्स पर निवेदन किया है और अब फिर माननीय मंत्री श्री गनी खां चौधरी जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि तेलापर से पटनचरू तक जो आठ किलोमीटर का काम चल रहा था, वह रुक गया है। लोग यह डाउट कर रहे हैं कि हमारा जो मेडक का बैकवर्ड एरिया है, यहां पर रेलवे लाइन का काम समाप्त होने वाला है। हमारे आन्ध्र प्रदेश में तेलगु देशम के मुख्यमंत्री श्री एन० टी० रामाराव हमेशा अपने भाषण में कहते हैं कि सेन्टर से हर काम के लिए पैसा नहीं आ रहा है। लेकिन, जो भी रूरल एरिया में काम हो रहा है, वह सेन्ट्रल गवर्नमेंट के फण्ड से ही हो रहा है। इसलिए मैं चाहता हूँ कि हमारे मेडक क्षेत्र की ओर खास ध्यान दिया जाए। इतना कहते हुए मैं अपना स्थान लेता हूँ।

\*SHRI P. SHANMUGAM (Pondicherry) : Hon. Deputy-Speaker, Sir, after assuming office as the Railway Minister, Shri Ghau Khan Choudhury has taken very many constructive and bold steps for the development of Railways, which should receive the universal commendation from this House. As a Member from the Union Territory of Pondicherry, I wish to highlight the problems confronting the people of Pondicherry. I am sure that the hon. Railway Minister will look into them and take steps for the redressal of the genuine grievances of the people of Pondicherry.

Sir, Pondicherry has the unique honour of giving refuge to many patriot-sons of India during our Independence Movement. Shri Subramania Siva, Mahakavi Subramania Bharathi and Mahan Aravinda Ghosh and a host of others lived in Pondicherry and propagated the message of Independence. Pandit Jawaharlal Nehru in appreciation of the need for retaining the cultural identity bequeathed by French to Pondicherry gave the independence status of Union Territory to Pondicherry. Even today Pondicherry maintains and sustains the flavour of French

culture. Pondicherry has the honour of having JIPME, a medical college of pre-eminence in the country. Students from different parts of the country are reading in this College for getting the coveted MBBS and higher Degrees in medicine. People from different corners of the country are undergoing medical treatment in the College Hospital here. Several lakhs of people from the nook and corner of the country are visiting Aravinda Ashram here for paying their homage. Pondicherry is the seat of learning for Aravinda's political philosophy. With all this, Pondicherry remains a backward area without any major industry either in the public sector or in the private sector. The people of Pondicherry are below poverty line. The fact that the Central Government has not paid any attention to the industrial development of Pondicherry is known from the absence of BG railway line in Pondicherry. It is not that Pondicherry is backward but also the adjacent district of South Arcot in Tamilnadu is also industrially backward in the absence of BG railway line. The beautiful Pondicherry Port continues to be in its primitive stage because the hinterland is not connected by BG track.

I demand that a BG line from Bangalore via Hosur, Krishnagiri, Tiruvannamalai should be laid upto Pondicherry. I am sure that the hon. Minister of Railways will look into this basic need of the Union Territory of Pondicherry. In order to relieve the growing congestion of Bombay Port, the adjacent Kandla port has been developed. Similarly, to relieve Madras Port from heavy overload, the adjacent Pondicherry Port should be developed. For developing Pondicherry Port, the hinterland must be served by the BG line. The Central Government is intimately interested in the welfare of the people of Pondicherry. I am sure that this BG rail communication link to Pondicherry would be established by the Railway Minister.

Sir, Pondicherry Express to Madras used to leave at 6 in the morning and after 4 hours it would steam in Madras. Similarly, from Madras it was leaving at 4 PM, reach-

ing Pondicherry at 8 P.M. This was very convenient for the people of Pondicherry. I do not know the reasons which impelled the Southern Railways to stop this train. I demand that this train should be restored for the benefit of the people of Pondicherry. In the absence of this train the people of Pondicherry go to Villupuram junction and then take connecting trains for other parts of Tamilnadu and for different parts of the country. In fact, there should be two trains in the morning from Pondicherry to Villupuram and similarly two trains in the evening from Villupuram to Pondicherry for easy movement of the people of Pondicherry. Karaikal, which is part of the Union Territory is 135 Km away from Pondicherry. The common people, the traders and the officers leave Pondicherry in the night and reach Karaikal in the morning. Similarly they leave Karaikal in the night and reach Pondicherry in the morning. There used to be a composite coach with I Class and II Class in this train. By this coach people used to go from Pondicherry to Villupuram, from Villupuram to Mayavaram and then from Mayavaram to Karaikal. They used to take the same route for their return journey to Pondicherry. This facility of composite coach with I Class and II Class was introduced during the French regime. Somehow this was stopped later on. I demand that this facility should be revived for the benefit of the people of Pondicherry and Karaikal. Similarly, the railway track from Peralam to Karaikal is more than a century old and it has become outdated. This track cannot carry heavy-weighted goods. This track should be immediately dismantled and a new track should be laid for the haulage of goods on this route. With these words I welcome the Budget of the Railway Minister for 1984-85 and conclude my speech.

\*SHRI S.T.K. JAKKAYAN (Periakulam):  
Mr. Deputy-Speaker, Sir, on behalf of my party the All India Anna Dravida Munnetra Kazhagam, I rise to make a few suggestions on the Railway Budget for 1984-85.

In this Railway Budget, a sum of Rs. 114.22 crores is sought to be raised through

increase in the fares and freights. Out of this, a sum of Rs. 104.22 crores is being raised through increase in the passenger fares. I am sorry to state that the passenger amenities are not being increased in the same proportion of increase in the fares. In about 2000 Railway stations there is no drinking water facility. The passengers are not getting clean and nutritious food. Even the I Class Passengers are served with the water stored in the overhead tanks of coaches. I have personal experience about this kind of atrocious service on the trains. I have seen the catering boys taking water from the wash-basin and supplying to the passengers. In 1955 the train fare from Delhi to Madras was Rs. 34 and today it is Rs. 136. The passenger fare has been hiked up 40 times. Unfortunately there has not been 400% increase in the provision of amenities for the passengers. The Minister himself will concede this point. 96% of passengers belong to II Class. The hon. Minister should pay personal attention in improving the amenities for the passengers.

The Railway Minister has accepted that the 46 on-going projects would require Rs. 1000 crores. But he could provide only Rs. 90 crores in 1984-85 for all of them. When we demand for more allocation, he says 'where will I go for more money?' There are ways and means for greater allocation to on-going projects. In 1982-83 the Railways have contributed Rs. 436 crores to the General Revenues. The Railways are a public sector commercial undertaking. When the railway assets have all become outdated and their face value is nil after deducting the depreciation, why should Railways giving dividend of Rs. 436 crores to General Revenues? The Central Government have invested Rs. 6000 crores in public sector undertakings and most of them are losing every year crores of rupees. They are not declaring any dividend. The Central Government is keeping quiet.

The Railways are a public utility concern. They are running 135 uneconomic lines for the benefit of common people. The essential commodities are being transported at subsidised freight rates. The loss on account of subsidised freight rate for essential commodities was Rs. 104.48 crores in 1982-83 and the loss was Rs. 46.50 crores in

the same year on account of running uneconomic lines. In this environment, I do not understand why should the Railways give Rs. 436 crores for the General Revenues? On the basis of recommendations of Railway Convention Committee, which is constituted at regular intervals, this dividend is declared. The Minister will take shelter under this plea. But I say that there is no need for such a Railway Convention Committee at all. In its place, the Railway Minister should be made a Member of Central Planning Commission, like the Finance Minister. Then only the Railway finances can be set right. I appeal to the hon. Prime Minister that she should make Railway Minister as a Member of Central Planning Commission.

Sir, I request you to peruse Chapters I, VII, IX and X of the Report of Comptroller and Auditor General for 1982-83. You will find in these chapters that in this year a sum of Rs. 500 crores has been spent by the Railways by way of payment of compensation for the pilferage of goods sent through trains, for the loss of wagons, for the victims of Railway accidents and for renewal of track and rolling stock destroyed in such accidents, besides the amounts lost in frauds and mismanagement and corrupt practices in the direct purchase of stores and equipment. Huge amounts are also pending as license fees due for the Railways. If the Railways take energetic and effective steps for reducing such recurring losses, do you mean to say it will be difficult for allocating more funds for on-going projects? It is quite possible and I request the hon. Minister of Railways to pay attention to this.

Sir, 88% goods and 80% passengers are being carried on 53% of BG track and 12% goods and 20% passengers are being carried on 40% metregauge track. I refer to this because there is imperative need for having Broadgauge track throughout the country. We have 26987 unmanned level crossings. In 1982-83 only 40 level crossings were taken up for putting men. At this rate even 200 years may not be enough for covering all the unmanned level crossings which are the source of major railway accidents in the country. I suggest that the Railway Minister should ensure manning of level crossing which are accident-prone, though not all of



the level crossings.

Sir, I am disappointed that Tamilnadu has not been given any new railway line in 1984-85 Railway Budget. There are certain chronically backward areas of Tamil Nadu which need opening up for development. That can be done by opening new Railway lines. The State Government of Tamil Nadu under the able leadership of Dr. Puratchi Thalaivar M.G. Ramachandran has included such important lines in the State's Five Year Plan for 1980-85. When these lines are sanctioned, then only era of development will start in Tamil Nadu. Dindigul-Cumbum railway line, Bangalore-Pondicherry railway line and Chamarajnagar-Palani railway line—these are essential for economic development of Tamilnadu. Here I would like to refer to the paltry sum of Rs. 4 crores provided in this year's budget for Karur-Dindigul-Tuticorin BG track. The Railways have spent Rs. 6 crores on this project. To complete this project it is estimated that a sum of Rs. 42 crores would be required. At the rate at which provision is being made for this project, it will take ten more years to complete this project. During this period there will be cost escalation and the amount required for completing this project may go up to Rs. 100 crores. I wonder how the Railways will find money for completing it at that time. I submit that more funds should be allocated for this project for its early completion.

Before I conclude, I would like to highlight the railway needs of my area. Sir, Kodaikanal is known as the Princes of Hill Stations. Tourists from all over the world visit Kodaikanal. Yet Kodaikanal is not served by a railway line; as Uthagamandalam, another Hill station in Tamil Nadu is being served by a railway line. I demand that a traffic survey for a line between Madurai and Kodaikanal should be conducted and necessary follow-up steps should be taken.

I suggest that a diversion should be taken from Madurai-Tirunelveli line to bring industrial development to areas like Chedapatti, Illupatti, Elumalai and other adjacent areas, which are chronically backward. I request the Railway Minister to bring such areas on the railway map of India.

Sir, there has been a long-standing demand for a double line between Tambaram and Chengleput in order to meet the growing traffic needs of this area. When Shri O.V. Alagesan was the Deputy Railway Minister, it was expected that this would come up. Then it was felt that a broadgauge line between Tambaram and Chengleput would be more economical and beneficial. I understand that the Railway Minister has conveyed his acceptance to this proposition. But this budget does not include either double line or BG line between Chengleput and Tambaram. I request the hon. Minister to look into this omission and do the needful.

Sir, the traffic survey for Madurai-Bodi-Moonar line should be expedited. Similarly, the traffic survey between Dindigul and Cumbum was done in 1952 and later it was shelved. I demand that a resurvey between Dindigul and Cumbum should be ordered and follow-up step should be taken for having a line between Dindigul and Cumbum.

With these words I conclude my speech.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Shri Bishnu Prasad.

If we want to accommodate many Members from your party, please deliver the briefest speech.

SHRI BISHNU PRASAD (Kaliabor) : I rise to support the Railway Budget.

The Railway Budget presented by the Hon. Railway Minister for the year 1984-85 is quite reasonable and justified on all counts as appeared from the facts and figures of the Budget proposals.

I heard the speeches made by the hon. Members from both sides of the House. One and all welcomed the Budget and appreciated the provisions made in the Budget. This shows that the Budget has been able to satisfy the needs of all sections of the people.

We welcome the Minister's proposal for reduction in parcel rates for commodities like medicines, safety matches, coffee, tea

and exercise books. This will help in the reduction of prices of these commodities. This will attract larger freight too. We must congratulate the Ministry of Railways for reducing freight rates on 121 commodities. This will help in reducing prices and contribute towards anti-inflationary measures taken by the Government.

The Budget has proposed several new programmes in order to render better services to passengers and modernisation of the Railways. To meet the heavy loss of ticketless travel, fall of traffic and for modernisation, the levy of small surcharge on passenger traffic here and there is justified and nobody should grudge it.

For the achievements during the year 1983-84 the Railway Minister deserves congratulations.

Over 100 new trains have been introduced and frequency of 12 long-distance trains has been increased. 72 trains have been dieselised and 237 other trains speeded up.

Sir, in a country like ours, Railways has the maximum capital investment to the tune of Rs. 47,000 crores. It is like any other commercial enterprise and it should get the return in proportion to the investment. At the same time, our Railways must also share the social burden. In framing the Budget, the hon. Minister of Railways tried to strike a balance between the commercial side and the social responsibility side to run the Railways. The conditions of rolling stock and track are not in good shape. Many wagons have outlived their period and 14% of the passengers bogies are sheer junk. The Railway Reforms Committee, therefore, suggested that the Railways should allot at least Rs. 2000 crores for renovation of track and rolling stock. But what is the provision in the Budget for replacement of track? Only Rs. 350 crores has been made available for track renewal and Rs. 524.37 crores for rolling stock.

SHRI MOOL CHAND DAGA (Pali) : The Planning Minister is sitting here. You ask him.

SHRI BISHNU PRASAD : The Budget

reflects the serious constraint of the resources of the Railways. There are 46 on-going projects and for this, at least Rs. one thousand crore is necessary. But only Rs. 90 crores has been provided in the Budget. The amount provided for the electrification of routes is very meagre. In the Explanatory Note to the Memorandum of the Budget, it has been stated that the Sixth Plan period envisages 14,000 kms. of track renewal and 2,800 kms. of electrification. The actual achievement will be much less. For want of funds, many of the new line projects, gauge conversion schemes and other work will spill over to the Seventh Five Year Plan.

To meet the huge backlog of maintenance, renewal and expansion, the Railways must receive more funds. The Planning Commission should, therefore, provide more funds to the Railways in the General Budget. Sir, the Railway Depreciation Fund which has been made as part of the Plan allocation is not spent for the development of the Railways. They cannot spend this amount without the permission of the Finance Ministry or the Planning Commission. Therefore, I appeal to the Government to see that the Ministry of Railways is allowed to spend this amount freely so that they need not go through the Planning Commission or the Finance Ministry. Time and again, it has been suggested that the Railways should collect funds from abroad. They can take money from the World Bank or some international banks. It has also been suggested that they should set up a Special railway development fund. They can also borrow in the market through bonds. These are the proposals made from time to time. But till today the Railway Ministry has not taken any action.

The *Financial Express* of 17th January, 1983 commented :

‘In the event, the solution lies in a mix internal finances, advanced by the Government as also the market resources. Besides, they have to recast their capital structure in conformity with the modern accounting practices.’

Therefore, it is necessary for the Central

Budget that they should provide more funds for the Railways. Only then, the health of the Railways can be made stronger. The Railway Reforms Committee has also suggested that the Railways should be given a non-Plan grant of Rs. 260 crores.

This may be given till the arrears are wiped out. I would suggest that this should be accepted and I ask the Government to provide this amount annually so that the health of the railways can be strengthened.

Railways should be exempted from excise duty. This would give relief to the tune of Rs. 200 crores to Rs. 300 crores annually to the railways. Therefore, it is necessary for the railways to adopt an innovative and bold step to keep the health of the railway strong. Looking at the gap between what was planned and what has been achieved, railways require a strong medicine and I wish the bold Minister of Railways will be able to give bold medicine to keep the railways healthy.

I will be falling in my duty if I do not mention some problems of my North Eastern region.

*(Interruptions)*

SHRI BISHNU PRASAD : I must congratulate the Madam Prime Minister for sanctioning a number of schemes for the North-Eastern region. The line from Bongaigaon to Gauhati are nearing completion. In this Budget itself, Rs. one hundred crores has been provided for the conversion of the metre gauge line from Gauhati to Dibrugarh. Along with this, six railway lines have been laid in the North Eastern region connecting the Eastern region States and the Union Territories of North.

Recently, Madam Prime Minister has also laid the foundation stone of road-cum-railway bridge at Jogighopa. We welcome this and congratulate Madam Prime Minister and the Government of India for taking keen interest for the development of the North Eastern region.

During 1981, survey work of a few projects were cleared by the Government of

India. Among the proposals the line from Gauhati to Dibrugarh via Nowgong Bokakhat-Jorhat-Sibsagar is one of the most important lines both from trade and business point of view.

So also the line from Pancharatna to Gauhati.

If these two railway lines are laid, then it will eminently serve the valleys of Meghalaya and Assam and will help in improving communication and the economic development besides meeting the strategic needs of the North-Eastern region, in other words, the entire country.

I would also urge the Government of India to introduce a circular train for Gauhati connecting new capital site Pragjyotishpur.

The new capital site is 20 miles from Gauhati and 32 miles from the airport. The track should be electrified. If a circular train is introduced, it would be able to serve the people of Gauhati as well as the people of the entire North Eastern region.

I would like to draw the attention of the Hon. Minister to Tinsukia rail. It is one of the most crowded trains in the country. I would, therefore, urge the Minister of Railways to increase the bogies of the train and reduce stoppages. This will entail no additional expenditure. I wish the Hon. Minister can do it right now.

MR. DEPUTY-SPEAKER : You should have written a letter.

SHRI BISHNU PRASAD : I mentioned it in the informal consultative committee meeting and also asked the Hon. Minister to introduce Rajdhani Express from New Delhi to Gauhati.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Hon. Members could have written letters to the Hon. Minister and then you can mention about it. Some of the problems are being raised here for the first time.

SHRI BISHNU PRASAD : I mentioned it in the informal consultative committee. In regard to railway installation, I would

submit that Assam, rather the North Eastern region, does not have a single installation.

Therefore, I would request the Hon. Minister to sanction at least one unit of the railway installations for the North-Eastern region.

I congratulate the hon. Minister for having presented a balanced Budget.

**श्री राम नगीना मिश्र (सलेमपुर) :** मान्यवर, कुछ कहने से पहले मैं आपका शुक्रगुजार हूँ और आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया। अभी-अभी जैसा कि आपने कहा कि समय बहुत कम है और सभी माननीय सदस्य संक्षेप में अपनी बात करें। दुर्भाग्य की बात यह है कि हमें जब भी बोलने का समय दिया जाता है, समय समाप्त हो जाता है और काफी लोगों को मजबूर होकर आपसे निवेदन करना पड़ता है। समयाभाव के कारण शिष्टाचार की बातें भी करने में मैं मजबूर हूँ, मैं उसका समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ।

पक्ष और विपक्ष, दोनों की बात सुनने पर मुझे ऐसा आभास हुआ, मैं अपने मन की बात कह रहा हूँ, दोनों पक्षों के लोगों ने कहा है माननीय मंत्रीजी ने बहुत ही संतुलित बजट पेश किया है। सबसे बड़ी चीज यह है कि दोनों ही पक्ष यह महसूस करते हैं कि हमारे मंत्रीजी के हाथ आर्थिक दृष्टि से बंधे हुए हैं, जिसकी वजह से वे कुछ नहीं कर पा रहे हैं। मैं आपके माध्यम से कहना चाहूँगा कि यदि रेल मंत्री जी को सचमुच में छूट नहीं दी गई, और आर्थिक सहायता विशेष रूप से नहीं दी गई, तो जितना विकास मंत्री जी करना चाहते हैं, वे नहीं कर पायेंगे। रेलवे का विकास का मतलब है—देश का विकास। समय कम है, इसलिए मैं एक-दो बातें जो जरूरी हैं, कहकर मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहता हूँ।

अभी-अभी अखबारों में हमने पढ़ा और पढ़कर प्रसन्नता हुई कि हमारे मंत्रीजी बहुत अच्छे प्रशासक हैं और निर्भीक हैं। रेलवे विभाग की जो

एक परीक्षा होने वाली थी, उसका पेपर आउट हो जाने की वजह से मंत्री जी ने उसको रोक दिया। लाखों विद्यार्थी बिना परीक्षा दिये वापस गये। मंत्री जी ने जांच करवाई और जिस अफसर पर सन्देह था कि उसके कारण पर्चे आउट हुए होंगे, उसको सस्पेण्ड कर दिया गया। लेकिन साथ ही मुझे दुख भी होता है—इस काम के लिये उन को चारों तरफ से साधुवाद मिलना चाहिए था, लेकिन देखा कि अखबारों में एक खबर निकली, वह शायद किसी यूनियन के हैड भी हैं, कहा गया यदि सस्पेन्शन वापस नहीं लिया गया तो हम लोग हड़ताल करेंगे और न जाने क्या-क्या खुरापात करेंगे। मैं आपके माध्यम से उन कर्मचारियों से भी निवेदन करूँगा—अगर यह काम आप लोग करते हैं तो देश में कोई अनुशासन नहीं चल पायेगा। कोई चोरी के आधार पर निकाला जाय तो हड़ताल, कोई अनुशासनहीनता में निकाला जाय तो हड़ताल, इस तरह कैसे प्रशासन चलेगा। मैं मंत्री जी से कहूँगा कि यह कड़वी दवा है, लेकिन इससे भविष्य अच्छा रहेगा, इस पर जरूर अमल होना चाहिये। साथ ही जो यह रेलवे सेवा आयोग है उस पर कड़ी नजर रखी जाय। यदि कड़ी नजर नहीं रखी जायगी तो आये-दिन इस तरह के घुटाले होते रहेंगे, अच्छे तथा मेधावी छात्र नहीं आ सकेंगे, गलत छात्र आयेंगे।

बहुत पहले से एक मांग मंत्रीजी के सामने चली आ रही है—बहुत बड़ी संख्या में ऐसे लोग जो बी०ए०, एम०ए०, इन्टरमीडिएट हैं आप के यहां कैंजुअल लेबर के रूप में काम कर रहे हैं। यहां तक देखने में आया है कि वे दो-दो और तीन-तीन साल से काम करते आ रहे हैं। चार-पांच महीने के बाद उन की सर्विस ब्रेक कर दिया जाता है जिससे वह परमानेंट नहीं हो सकते हैं। आप से पहले जो रेल मंत्री थे उन्होंने आश्वासन दिया था—यदि रेलवे में कोई जगह खाली होगी और यदि वे उसके योग्य पाये जायेंगे तो उन्हीं लोगों में से भरती की जायगी। मैं जानना चाहता हूँ—क्या उस नीति पर अमल हो रहा है? यदि नहीं हो रहा है, तो क्यों नहीं हो रहा है और यदि हो

रहा है तो उसके क्या परिणाम निकले हैं, इसमें क्या प्रगति हुई है? मैं आज जोरदार शब्दों में मांग करता हूँ कि इन लाखों मजदूरों को जो कैजुअल लेबर के रूप में काम कर रहे हैं, उनकी योग्यता को दृष्टि में रखकर रैगुलर नौकरी में रखा जाय।

जो बातें अन्य माननीय सदस्यों ने कही हैं, मैं उनको दोहराना नहीं चाहता हूँ। लेकिन खान-पान के मामले में अवश्य कहना चाहता हूँ—आप का यह काम बहुत ढीला चल रहा है, इस पर विशेष ध्यान देना चाहिए। दूसरी महत्वपूर्ण बात रेल-गाड़ियों में सुरक्षा की है। एक बार मैं लखनऊ से आ रहा था—गाड़ी यार्ड में गई थी, उसमें आर०पी०एफ० के लोग रहते हैं, उन्होंने वहीं से फाटक खोल दिया। ऐसे कामों पर कड़ी नजर रखी जाय। क्योंकि जो चोरियां होती हैं उनके बारे में आम लोगों की धारणा यह है कि इसमें उन लोगों का हाथ रहता है....

**प्रो० सत्य देव सिंह :** किन लोगों का ?

**श्री राम नगीना मिश्र :** आर०पी०एफ० और रेल कर्मचारियों का हाथ रहता है। जो जानकारी मुझे हुई है मैं उसे निर्भीकता से आपके सामने रख रहा हूँ और यही कारण है कि रेलवे में चोरियां बढ़ती जा रही हैं। आपको मालूम होगा—मुगल-सराय स्टेशन पर आज तक किसी चोरी को रोका नहीं जा सका। आप चाहें तो इसकी स्पेशल जांच करवा लें। रोजाना लाखों रुपयों की चोरी होती है और आज भी वह जगह चोरियों के लिए प्रसिद्ध है।

आप ने इस बजट में रेल किराये नहीं बढ़ाये, यह बहुत अच्छा काम किया है। लेकिन बिना टिकट यात्रा करने वालों के लिये आप क्या कार्य-वाही करने जा रहे हैं। मैंने गोंडा के पास देखा—बिना टिकट यात्रा करने वालों को पकड़ कर ले जाया जा रहा था, वहां पर लोगों ने पत्थरबाजी की, गोलियां भी चलीं, एक आदमी मारा गया और बहुत से घायल हुए। बिना टिकट यात्रा की

मौजूदा हालत यह है—यदि इसको 50 फीसदी भी रोक दिया जाय तो रेलवे को बहुत बड़ी आमदनी हो जायगी। मैं अभी हाल में आ रहा था—गाजियाबाद के पास चैन-पुलिंग हुई—यह चार-पांच दिन पहले की घटना है, रेलवे पुलिस कुछ नहीं कर सकी, लेकिन यात्रियों ने उनको पकड़ कर खूब पिटाई की और पुलिस को पकड़ा दिया। यात्री दुर्खा हो गये थे, क्योंकि रोज चैन-पुलिंग होती थी यदि इस समस्या का कोई समाधान निकाला जाए तो इससे रेलवे की आमदनी बहुत बढ़ जायगी।

प्लेट फार्म टिकट आप ने एक रुपये का कर दिया है—मेरी दृष्टि में यह बहुत ज्यादा है। हम लोग जब जाते हैं तो जो लोग रिसीव करने आते हैं तब भी लेना पड़ता है और जब सी-आफ करने आते हैं तब भी लेना पड़ता है। मेरा ऐसा अनुमान है कि इससे आपको विशेष आमदनी नहीं हो पायेगी। साल भर आप इसको चलाकर देख लीजिये—जितनी आमदनी आपको आठ आने का टिकट रखने से होती थी, उतनी आमदनी भी नहीं हो पायेगी। एक रुपये का टिकट होने से कोई भी नहीं खरीदेगा, जो खरीदते हैं वे भी नहीं खरीदेंगे। मैं जिस इलाके से आता हूँ वहां एक अलग सरकार बनी हुई है, आदमियों का अपहरण किया जाता है और फिरौती लेकर छोड़ा जाता है, उसी के पड़ोस वाले इलाके में हम लोग रहते हैं। मैं इस बात को रेलवे के हित में समझता हूँ कि इसको आठ आने का ही रहने दिया जाय।

मंत्री महोदय ने लोक सभा में बयान दिया था कि आज जितनी गाड़ियां चल रही हैं, यदि वे घाटे में भी चल रही होंगी, तो भी जनहित में उनको चलाते रहेंगे। इसी सम्बन्ध में एक सवाल अयोध्या का आया था जिसको आप बन्द करने जा रहे थे, लेकिन मंत्री जी ने वहां के लोगों की जजबात को देखकर फैसला किया कि उसको बन्द नहीं किया जायगा, चाहे जितना भी घाटा हो।

मान्यवर पहले भटनी से बरहर तक चार बार गाड़ियां चलती थीं लेकिन अब केवल दो बार ही

ट्रेनों चलाई जाती हैं। मंत्री जी इस बात को जानते हैं। वे जानकारी प्राप्त कर सकते हैं, अगर उन्हें यह बात मालूम न हो तो। हम आपसे यही प्रार्थना करते हैं कि हमारी ट्रेनों बंद कर दी गई हैं उन ट्रेनों को फिर से चला दिया जाय। हम जब वहां जाते हैं तो लोग हमसे कहते हैं कि हम लोग सदन में ठीक से वकालत नहीं करते हैं, इस कारण से ये ट्रेनों नहीं चल रही हैं। हम आपसे हाथ जोड़ कर प्रार्थना करते हैं कि हमारी ट्रेनों बंद कर दी गई हैं उन ट्रेनों को फिर से चला दें।

अभी ब्यास जी बोल रहे थे तो अधिकारी नाराज हो रहे थे। मैं आपको बताना चाहता हूँ कि गोरखपुर से आगे देवरिया तक कोई ट्रेन नहीं जाती थी। जब हमने लिखा तो लिख कर आया कि टेक्नीकल डिफिकल्टीज के कारण आगे गाड़ी नहीं जा सकती है। जब से मंत्री जी ने रेलवे को अपने अधिकार में लिया है तब से एक ट्रेन नहीं सब ट्रेनों देवरिया से आगे छपरा तक जाने लगी हैं। हम आपसे यही चाहते हैं कि जो ट्रेनों हमारी पहले चलती थीं, उन्हीं को फिर से चलवा दें, हम आप से अधिक ट्रेन नहीं मांगते।

आज नया बजट बन रहा है और नये काम का उसमें समावेश हो रहा है। हम उस इलाके से आते हैं जिस इलाके में एक पुल के कार्य का समावेश आज से 8-9 साल पहले के बजट में हुआ था। हमारे देश की प्रधान मंत्री जी ने छितौनी में जा कर के गण्डक नदी पर बिहार और यू०पी० को जोड़ने के लिए पुल का शिलान्यास किया था। उसके लिए लाखों रुपया खर्च हुआ था, उसके लिए सामान भी वहां गया था, काम भी शुरू हुआ था। हर साल पूछने पर कि यह पुल बनेगा या नहीं, इस पुल के बनने का काम पूरा नहीं हो पा रहा है। इससे जनता का विश्वास डगमगाता है। मैं जानना चाहूंगा कि जिस पुल के निर्माण का समावेश वजट में हुआ था, जिस पुल का शिलान्यास देश की प्रधान मंत्री जी ने किया था, वह काम 9-10 साल के बाद भी अधूरा क्यों है? मुझे यह कहते हुए संकोच होता है कि एक पुल के निर्माण कार्य का उद्घाटन प्रधान मंत्री जी करें, और वह

काम पूरा न हो। मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि क्या कारण है जिससे आप पुल का निर्माण कार्य पूरा नहीं करना चाहते हैं, कौन सी परिस्थितियां हैं जो आपको मजबूर कर रही हैं, क्या आपके सामने आर्थिक दबाव है? वहां के किसानों और छोटे लोगों की बड़ी आशाएं हैं और आकांक्षाएं हैं कि इस पुल का निर्माण कार्य जल्दी से जल्दी पूरा हो। मैं चाहूंगा कि मंत्री जी इसको जल्दी से जल्दी बनवाएं।

इतना ही नहीं देवरिया शहर में रेलवे ब्रिज बनाने के लिए स्टेट गवर्नमेंट ने सेन्ट्रल गवर्नमेंट को रिक्मण्ड किया था। हर साल बजट में जिक्र होता है कि वह बनेगा, वह बनेगा लेकिन आज तक वह नहीं बन पाया है। कम से कम आप यह बता दें कि वह बनेगा या नहीं बनेगा। सभी जगह सैकड़ों पुल बन रहे हैं, हमारे यहां एक छोटा-सा पुल नहीं बन पा रहा है।

कुशीनगर एक धार्मिक स्थल है जहां भारत से ही नहीं बल्कि विश्व के कोने-कोने से लोग यात्रा करने के लिए आते हैं आज से चार साल पहले कुशीनगर, पडरौना, छितौनी तक रेल लाइन के बारे में कहा गया था कि वह बनेगी। उसका सर्वे भी हो चुका है और आपके कागजों में वह मौजूद होगा। वहां की जनता हम से पूछती है कि उस रेल लाइन का क्या हुआ। हम इस बजट में देखते हैं उस रेललाईन का समावेश नहीं है। आप इससे पहले वाले बजट में देख लीलिए, उसमें यह लिखा हुआ था कि यह एक इम्पार्टेंट रेललाईन है, लेकिन आज तक उस पर काम शुरू नहीं हुआ है। सर्वे में अनुमान लगाया गया है कि यह 15 करोड़ रुपये में बन जाएगी। सर्वे आपके पास है।

18.00 hrs.

इतना ही नहीं मान्यवर पार साल इसी सदन में जब वेलथरा रोड से बलिया तक ब्रांचलाइन खोलने का मैंने निवेदन किया था तो मंत्री महोदय ने जवाब दिया था कि इस वर्ष हम इसका समावेश नहीं कर पा रहे हैं लेकिन अगली बार अवश्य इसका ध्यान रखा जाएगा। मैं आपसे

निवेदन करना चाहता हूँ कि वहाँ पर लोग बसों की छतों पर चढ़कर यात्रा करते हैं। केवल 60 किलोमीटर की दूरी है। उस पर ब्रांच लाईन स्थापित की जाए।

भटनी जंक्शन है बनारस और गोरखपुर का।

जयन्ती जनता ट्रेन आपने चलाई, इसके लिए धन्यवाद। लेकिन भटनी जंक्शन पर जयन्ती जनता को रोका जाना चाहिए। इसके अलावा भाटपाररानी में झांसी मेल और मौर्या को रोका जाए।

इसके साथ ही मान्यवर बहुत जरूरी चीज की ओर आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ। बनारस से भटनी तक रेल लाईन कन्वर्शन का काम कितने साल में पूरा होगा। इसके अभाव में गोरखपुर से बनारस लोग नहीं जा सकते। मैं जानना चाहूंगा कि बनारस से भटनी रेल लाईन कब तक बनकर तैयार होगी।

अंत में यही निवेदन करूंगा कि जिन बातों की

ओर मैंने ध्यान दिलाया है उस पर मंत्री महोदय सहानुभूति पूर्वक विचार करें।

PROF. SAIFUDDIN SOZ (Baramulla) : Mr. Deputy-Speaker, Sir, with the Revenue Receipt amounting to Rs. 5457 crores and a deficit of Rs. 70 crores, the Railway Budget appears to be a sizeable budget. I agree with Prof. Madhu Dandavate, who has made out a case that the Railways should have proper funding so that there are development in the Railways in the proper direction. Sir, I would plead with the Railway Minister that he should take up the matter with the Planning Minister, particularly for proper funding, so that people's needs can be fulfilled.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Prof. Soz, you can continue tomorrow.

18.03 hrs.

*The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Wednesday, March 7, 1984/Phalgun 17, 1905 (Saka).*