

The question was put and the motion was adopted.

MR. CHAIRMAN: Now we shall take up clause-by-clause consideration of the Bill.

Clauses 2 and 3 and the Schedule were added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

SHRI YASHWANT SINHA: I move:

"That the Bill be returned."

The question was put and the motion was adopted.

SHRI YASHWANT SINHA: Mr. Chairman, Sir, I move:

"That the Bill to continue the existing rates of income-tax for the financial year 1998-99, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration."

The question was put and the motion was adopted.

MR. CHAIRMAN: Now we shall take up clause-by-clause consideration of the Bill.

Clause 2 was added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

SHRI YASHWANT SINHA: I move:

"That the Bill be returned."

The question was put and the motion was adopted.

SHRI YASHWANT SINHA: Mr. Chairman, Sir, I move:

"That the Bill further to amend the Contingency Fund of India Act, 1950, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration."

The question was put and the motion was adopted.

MR. CHAIRMAN: Now we shall take up clause-by-clause consideration of the Bill.

Clauses 2 and 3 were added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

SHRI YASHWANT SINHA: I move:

"That the Bill be returned."

The question was put and the motion was adopted.

THE INTERIM BUDGET..

(RAILWAY), 1998-99

**Government Resolutions Approving
Recommendations of Railway
Convention Committee**

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

"(i) That this House approves the recommendations made in... (*Interruptions*).

SHRI H. HANUMANTHAPPA
(Karnataka): Sir, I have an objection.

MR. CHAIRMAN: Yes, what is your objection?

SHRI H. HANUMANTHAPPA: One report was tabled on 12.3.96 and another on 25.3.98. Why was there a delay of two years? There is no explanation by the Minister. The recommendations were tabled in 1996 itself. He has come before the House now for approval. Why was there the delay of two years? Why does he want permission now?

SHRI NITISH KUMAR: Please let me move the resolutions first. (*Interruptions*).

MR. CHAIRMAN: He will reply while replying to the debate.

SHRI NITISH KUMAR: Sir, I think the reason for the delay is known to the hon. Member.

MR. CHAIRMAN: Was he a member of the Committee (*Interruptions*).

Mr. Minister, Please move it.

SHRI NITISH KUMAR: Sir, I request them not to try to delay this train.

Mr. Chairman, I move:

"(i) That this House approves the recommendations made in Paragraphs 40, 41, 42, 44, 45, 47 and 48 contained in the Twelfth Report of Railway Convention Committee (1991) appointed to review the "Rate of Divident" payable by the Railway Undertaking to General Revenues etc. which was laid on the Table in the Rajya Sabha on 12.3.96."

"(ii) That this House approves the recommendations made in Paragraphs 64, 65, 66, 67 and 70 contained in the Thrid Report of Railway Convention Committee (1996) appointed to review the "Rate of Divident" payable by the Railway Undertaking to General Revenues etc., which was laid on the Table in the Rajya Sabha on 25.3.98."

Sir, I commend the Resolutions for the consideration of the House.

The question were proposed.

MR. CHAIRMAN: Now, they are open for a debate. Mr. Narain Prasad Gupta. (Interruptions).

SHRI H. HANUMANTHAPPA: Sir, even for him to speak on that subject, we want that explanation. It was a 1991 Committee. The report was a 1996 report. How did they manage in between 1996 and 1998? Why is he coming before the House so late?

श्री नीतिश कुमार: या तो डिबेट के बाद इसको बोलने की ज़रूरत है क्योंकि (व्यवधान)....

श्री हेच. हनुमन्तप्पा: नहीं, नहीं, बात यह है कि...

It is a resolution regarding the percentage to the paid to the Consolidated Fund. Why was it ignored for the last two years? There is no explanation.

श्री नीतिश कुमार: सर, नॉर्मली यह पार्लियामेंट की कमेटी है रेलवे कनवेन्शन कमेटी। इसके रिज़ोल्यूशन एडॉप्ट होते हैं।

श्री हेच. हनुमन्तप्पा: आप रिज़ोल्यूशन देखिए। (व्यवधान)....

श्री नीतिश कुमार: या तो मुझे बोलने दीजिए या आप बोल लें, तब मैं खड़ा होऊँ। ... (व्यवधान)।

श्री सभापति: सुनिश्चें बात तो सुन लीजिए। ... (व्यवधान)....

SHRI G. SWAMINATHAN (Tamil Nadu): Sir, even though the Government is responsible for the delay, that was another Government. I do not know.... (Interruptions).

SHRIMATI MARGARET ALVA (Karnataka): ...Minister may change but the Government continues. It is a lame excuse. (Interruptions).

SHRI G. SWAMINATHAN: I have got a right to say what I want. (Interruptions).

MR. CHAIRMAN: Now, let me check. Everybody need not speak. Mr. Minister, would you like to say something on what Mr. Hanumanthappa said?

श्री नीतिश कुमार: सर, रेलवे कनवेन्शन कमेटी दोनों सदनों की संयुक्त समिति है और रेलवे ने कितना डिबिडेंड देना है जनरल एक्सचेंजर को, यह उसके बारे में निर्णय लेती है। उसकी अनुशंसा आती है, उसी के आधार पर बजट में उसका प्रावधान होता है। 1995-96 में रेलवे कनवेन्शन कमेटी ने यह अनुशंसा की कि जो सात प्रतिशत का डिबिडेंड दिया जा रहा है, वह 1952 के पहले से जो जनरल रिवेन्यू से बजटरी सपोर्ट मिला था रेलवेज़ को, उस पर अब डिबिडेंड देने की ज़रूरत नहीं है और इसको एडॉप्ट कर लिया गया पार्लियामेंट के द्वारा। इसके बाद फ़इनैस मिनिस्ट्री इस पर तैयार नहीं हुई लेकिन उसको एडॉप्ट किया जा चुका था तो इसको लेकर एक विवाद चलता रहा फ़इनैस मिनिस्ट्री के साथ। अब उसके बाद यह स्थिति आई कि 1996-97 को जो रिकमन्डेशन्स थीं रेलवे कनवेन्शन कमेटी की, उनको एडॉप्ट नहीं किया जा सका और उस में एक विवाद आया। अंत में दोबारा रेलवे कनवेन्शन कमेटी ने कहा कि 1952 के पहले जो कुछ भी दिया गया है सामान्य कोष के माध्यम से रेलवे को, उसके लिए डिबिडेंड नहीं दिया जाना चाहिए। रेलवे कनवेन्शन कमेटी ने अपनी अनुशंसा पर मुहर लगा दी और ऐसी स्थिति आ गयी कि फ़ाइनेस मिनिस्ट्री फिर भी सहमत नहीं हुई। उसके बाद फ़इनैस मिनिस्ट्री ने यह कहा कि इसको कैबिनेट में ले जाया जाए। कैबिनेट में मामला गया और कैबिनेट में जाने के बाद यह निर्णय हुआ कि 1995-96 और 1996-97 - जिन दो वर्षों के लिए रेलवे कनवेन्शन कमेटी का प्रस्ताव था और जिसमें एक साल के लिए जो रेलवे कनवेन्शन कमेटी की अनुशंसा थी, पार्लियामेंट के द्वारा उसका अप्रूवल भी हो चुका था, इसलिए कैबिनेट ने कहा कि उन दो सालों के लिए ऐक्ज़ैप्शन दिया जाए और जब उन दो सालों के लिए ऐक्ज़ैप्शन मिला है, तब जाकर के इस बार के रिवाइज्ड ऐस्टीमेट में उसके लिए प्रोवीजन किया गया है। वरना चूंकि फ़इनैस मिनिस्ट्री सहमत नहीं थी तो रेलवेज़ की तरफ से 1952 के पहले की भी उनकी जो सहायता थी, उसके ऊपर जो डिबिडेंड मिलता है, वह डिबिडेंड रेलवे देती रही। अब कैबिनेट के उस रेज़ोल्यूशन के बाद रेलवे को यह अधिकार हुआ कि हमने दो वर्षों तक जो पैसा दे दिया है, वह पैसा अब इनको वापिस होगा, उसके लिए अभी प्रोवीजन किया गया है और आपने

उस पर स्वीकृति दी है। अब रेलवे कनवेंशन कमेटी का प्रस्ताव इसलिए सदन में दुबारा नहीं आ सका। पिछली बार दो दिसम्बर को लोक सभा में वह रखा गया। उसके बाद लोक सभा का हफ्ता आप जानते ही हैं कि क्या हुआ। वह पार्लियामेंट डिजॉल्व हो गयी। इस बार लोक सभा ने उसको स्वीकृत किया है। तो जो 1997-98 का है, वह इस बार 25 मार्च को यहाँ इस सदन में रखा जा सका है। दूसरा प्रस्ताव उसकी स्वीकृति के लिए है। पहला प्रस्ताव इसलिए हुआ कि फाइनेंस मिनिस्ट्री की तरफ से ऐतराज था। फिर वह कैबिनेट में गया। उसको लेकर इसमें विलम्ब हुआ है। हम लोगों की जहाँ तक सरकार है तो इस सरकार को आए तो अभी जुम्मा-जुम्मा आठ दिन भी नहीं हुए हैं। हम लोग तो अभी आए हैं।

SHRIMATI JAYANTHI NATARAMAN (Tamil Naud): Sir, there was a train accident on the Jaipur railway line, yesterday. I would like to know whether the Minister will make a statement on the said incident.

MR. CHAIRMAN: Why do you intervene?

SHRIMATI JAYANTHI NATARAJAN: Sir, I want to know whether he can get the information about it and let us know.

MR. CHAIRMAN: He doesn't know. Prof. Malhotra, you speak on the Resolution. (Interruptions)

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा (दिल्ली): सभापति महोदय, रेलवे कनवेंशन कमेटी ने जो सिफारिश की है, उसके ऊपर और जो उनकी रिपोर्ट है, जो लोक सभा से पारित होकर आयी है, उसके ऊपर यहाँ हम विचार कर रहे हैं। नीतिश कुमार जी ने बहुत स्पष्ट रूप से बताया है कि 1995-96 और 1998....

SHRI H. HANUMANTHAPPA: Sir, the initiation of discussion should have been from this side.

MR. CHAIRMAN: As a matter of fact, there was no name from the Congress party.

SHRI H. NANUMANTHAPPA: I thought that the B.J.P. Government has made everything topsyturvy. (Interruptions)

MR. CHAIRMAN: What am I to do? If any hon. Member from the Congress party wants to speak, he can give his name.

SHRI NILOTPAL BASU (West Bengal): if

there was no name from the Congress party, in that case, there were other names from the Opposition. They could have been called to initiate the discussion.

MR. CHAIRMAN: Their turn will also come. Anyway, let him speak. Let us not be very technical. Why should we waste time? We can speak more if we have more time.

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा: रेट ऑफ डिजिटल तय करने के साथ-साथ क्योंकि इसमें रेलवे के फाइनेंसिंस इनवॉल्व हैं इसलिए बाकी जितने सवाल इससे जुड़े हुए हैं - रेलवे के काम से, रेलवे की वक्री में, उन सबको भी रेलवे कनवेंशन कमेटी देखती रही है और उन्होंने अपनी जितनी रिपोर्ट अब तक दी है, उन सारी रिपोर्टों में उन सबका उल्लेख किया है। परन्तु यह नयी सरकार जो बनी है, जैसा उल्लेख किया कि अभी यह सरकार नयी बनी है इसलिए कामकाज के बारे में क्या करेगी और क्या नहीं करेगी, यह तो मंत्री महोदय उसके बारे में चलाएंगे। परन्तु जो पिछली सरकार थी, उन्होंने क्या-क्या किया और क्या स्थिति पैदा हुई है, उसके बारे में बात करने का इसलिए लाभ नहीं है क्योंकि वह आपोजीशन में चले गये हैं। परन्तु मैं कुछ बातों का इसलिए उल्लेख करना चाहता हूँ क्योंकि आने वाले समय में इनके बारे में विशेष तौर पर विचार करने की जरूरत है।

सभापति महोदय, अभी हिन्दुस्तान में चार महानगर हैं और इन महानगरों में मेट्रो रेलवे का प्रश्न बड़ा महत्व का बन गया है। कलकत्ता में एक मेट्रो रेलवे काम कर रही है, परन्तु दिल्ली में, मुम्बई में, मद्रास में, उस पर बहुत कम काम हुआ है। मेट्रो रेलवे पर काम 1958 से शुरू हुआ था और तब से इसके बारे में योजनाएं बनीं। खास करके दिल्ली की मेट्रो रेलवे के बारे में। यह योजना 1958 में पहली बार बनी थी, 40 साल बीत गए और 40 साल के बाद भी, सैकड़ों योजनाएं बनने के बाद भी इस पर बहुत कम काम हुआ है। अब जाकर के कम्पनी बनी है और कम्पनी बनने के बाद थोड़ा सा एक्जीजिशन का काम शुरू हुआ है। हम जरूर चाहेंगे कि नई सरकार जो बनी है, वह इस तरफ ध्यान दें। चाहे दिल्ली हो या मुम्बई हो या मद्रास हो या और भी कोई महानगर हो, मैं तो चाहूँगा कि कोई भी शहर जिसमें 20 लाख से ज्यादा की पापुलेशन हो जाती है उसके लिए मेट्रो रेलवे का होना बहुत जरूरी है और उसके लिए अभी से योजनाएं सब जगह पर शुरू होनी चाहिए। मैं चाहता हूँ कि जैसे कोंकण रेलवे के लिए कार्य किया गया, जिसमें स्टेट गवर्नमेंट,

सेन्ट्रल गवर्नमेंट और प्राइवेट एंटरप्राइजेज, इन सबको मिलाकर के इनके माध्यम से इस काम को किया गया, वैसे ही इस कार्य को किया जाए। अगर सरकार के पास इसके लिए पूरी धनराशि नहीं है तो इसमें प्राइवेट सेक्टर को भी इन्वॉल्व करके, अगर कोई ऐसी आवश्यकता या इंफ्रस्ट्रक्चर है जिसमें फौरन कोलेक्शन की जरूरत भी हो सकती है तो उसकी सहायता से देश भर के प्रमुख शहरों में इस मेट्रो रेलवे के काम को शुरू करना चाहिए।

सभापति महोदय, अभी इन्होंने जिफ्र किया कि एक हादसा हुआ है। पिछले दिनों बहुत से हादसे हुए हैं, बहुत दुर्घटनाएं हुई हैं और रेलों में विभिन्न दुर्घटनाओं में कई लोगों की मृत्यु हुई है जिससे कि रेलों में सफर करना सुरक्षा की दृष्टि से बहुत खतरनाक होता जा रहा है। बार-बार दुर्घटनाओं के बारे में यह कहा जाता है कि यह किसी आदमी की गलती से हो गई है, कभी यह कहा जाता है कि उसके अन्दर टेक्नालॉजी की गलती से ऐसा हुआ है। मैं कहना चाहता हूँ कि इसको बहुत अच्छे ढंग से देखने की जरूरत है। अब तकनीक इतनी बढ़ गई है कि रेलवे के अन्दर होने वाले हादसों को, इसके थोड़े से प्रयास से काम किया जा सकता है, बिल्कुल समाप्त किया जा सकता है। इस पर बहुत अधिक प्रायोरिटी, प्राथमिकता देने की बहुत जरूरत है।

सभापति महोदय, देश भर में रेलवे की जमीन पर कब्जे हो गये हैं। रेलवे की खराबों रुपये की जमीन है जिस पर कब्जा हो रखा है और उस कब्जे को अगर खाली कराया जाये और उस जमीन का रेलवे उपयोग करे तो उसके उपयोग करने से रेलवे का बहुत बड़ा घाटा दूर हो सकता है, डिवीडेंट भी बढ़ सकता है और जो रेलवे के विकास के काम हैं वे भी बहुत अच्छे ढंग से हो सकते हैं। परन्तु पिछले 40-50 सालों से लगातार इसकी अवहेलना करके कब्जे कराये गये हैं और इसमें सब लोग शामिल होते जा रहे हैं। इसमें राजनीतिज्ञ भी शामिल हैं और रेलवे के अधिकारी भी शामिल हैं। खराबों रुपये की जमीन पर उनके कब्जे हैं, उन कब्जों को खाली करा करके उस जमीन की उपयोग करने से रेलवे को बहुत लाभ हो सकता है। मैं चाहूंगा कि इस दृष्टि से भी इस पर विचार किया जाना चाहिए।

इसके साथ ही अभी एक नई स्कीम भी निकली थी और उस पर पुरस्कार भी दिया गया। रेलवे में माल भाड़े के लिए वैगन्स हैं। एक नई स्कीम यह निकाली गई है कि वैगन्स के बजाय ट्रक भार के सहित यदि रेल गाड़ी के डिब्बे में सीधे-सीधे रख दिए जायें और जहां पर वे

उतरे वहां से वे ट्रक आगे चले जाएं। इस ट्रक वाहिनी स्कीम को अभी पिछले दिनों किसी ने इनीसिएट किया और इसके बारे में विचार करने के लिए कहा। मुझे लगता है कि जो रोड ट्रांसपोर्ट से रेलवे का कम्पीटीशन है और जिस कम्पीटीशन में रेलवे ठहर नहीं पाती है तो उसके लिए ट्रक वाहिनी को रेलवे के तौर पर इस्तेमाल किया जाए तो इससे रेलवे को लाभ हो सकता है। इसलिए इस पर विचार करने की जरूरत है।

सभापति महोदय, रेलवे स्टेशनों की सफाई का काम पिछले दिनों प्राइवेट हाथों में दिया गया, बाद में कुछ एजिटेशन हुआ और उसकी वजह से फिर सरकार ने इसको अपने हाथ में ले लिया है। रेलवे स्टेशनों पर जो गंदगी है, रेलवे स्टेशनों पर जो भीड़-भाड़ है, रेलवे पर जो लोग अनऑथराइज तरीके से बैठ जाते हैं उससे बहुत से रेलवे स्टेशनों पर दुर्गन्ध पैदा होती है और उससे नरक जैसी जिन्दगी बन जाती है। अतः रेलवे स्टेशनों पर सफाई रखने की बहुत जरूरत है, इसमें सुधार करने की बहुत जरूरत है। अच्छा होगा कि रेलवे स्टेशनों की सफाई का काम फिर से प्राइवेट हाथों में देकर के कुछ जगहों पर इसका एक्सपेरिमेंट करके देखा जाए। मैं समझता हूँ कि यह उपयोगी हो सकता है।

सभापति महोदय, पिछले दिनों में रेलवे के अंदर नियम तोड़कर बेइन्ताह भर्ती की गई। मैं मंत्री महोदय से चाहूंगा कि वे यह देखें कि कैसे रेलवे में हजारों-हजार लोगों को बिना इन्टरव्यू के और बिना किसी चीज के भर्ती कर लिया गया है जो भर्ती एक राजनीतिक दृष्टि से रेलवे में की गई है इसको देखने की जरूरत है जिससे रेलवे के ऊपर एक बहुत बड़ा बोझ पड़ा है और जो नए हैंड क्वार्टर्स बना दिये हैं उनसे भी बहुत बड़ा बोझ पड़ा है।

तीसरी बात यह है कि जो करोड़ों रुपये के इश्तहार हर रोज अखबारों में रेलवे के पैसे से छपते रहे, मैं समझता हूँ कि नये मंत्री कम से कम उससे अपने आप को नहीं जोड़ेंगे। जो सैकड़ों करोड़ों रुपये के इश्तहार पिछले कुछ दिनों में उन्होंने अपने नाम से और उद्घाटनों के नाम से दिये हैं, जिनकी वजह से रेलवे को नुकसान हुआ है वह न किया जाये।

इसके साथ ही बहुत सी जगहों पर जहां रेलवे के अंदर पासेज दिये गये हैं, ऐसा कुछ लोगों का कहना है, मुझे एक्जैक्ट संख्या मालूम नहीं है, सब मिला दिया जाए तो शायद यह संख्या लाखों में होगी। यदि कोई कॉन्स्ट्रिक्टरी का आदमी है तो उसको दस-दस हजार पास एक जगह

पर, फिर बीस हजार पास एक जगह पर और जो बिल्कुल एंटी शोशल एलिमेंट्स हैं, उनको रेलवे के पास मिले हुए हैं, फस्ट क्लास के पास मिले हुए हैं। वे इन पासों को लेकर देशभर में घूमते हैं। प्रीडम फईद को पास देने की बात जो समझ में आती है, यह बात भी समझ आती है कि आपने खिलाड़ियों को पास दिये और यह बात भी समझ में आती है कि आपने जॉर्जिस्ट्स को पास दिये। परन्तु ऐसे लाखों अन्य लोगों को किस वजह से पास दिये गए हैं, उनकी समीक्षा करने की जरूरत है। जो रेलवे के पास लेकर लाखों लोग घूमते हैं, उनको छुट्टी करने की बहुत जरूरत है।

मैं यह कहना चाहता हूँ कि जा पहाड़ी इलाके हैं, जो बैकवर्ड इलाके हैं उनको रेल लाइन देने की स्कोम कब से चल रही है। जम्मू से उधमपुर और उधमपुर से श्रीनगर तक रेलवे लाइन जायेगी लेकिन वह पूरी नहीं हो पा रही है। हम लोग भी सुन रहे हैं कीस-पञ्चीस तीस सालों से कि उत्तर पूर्व में रेलवे नहीं जा रही है। पहाड़ी इलाकों में रेलवे नहीं जा रहा है, बैकवर्ड इलाकों में रेलवे नहीं जा रही है और हमारे आदिवासी इलाकों में रेलवे नहीं जा रही है। यदि सब सदस्य जोलैने तो इसके बारे में बहुत सवाल आवेंगे। जो रेलवे का काम सरकार नहीं कर सकती है, जहां पर पूरी तरह से उनको नहीं ले जा सकती है या अगले दस वर्षों में भी सरकार के पास रेलवे लाइन बिछाने के पैसे नहीं होंगे तो ज्यादा अच्छा होगा कि वहां पर ग्राइवेट सेक्टर की इसमें इन्वाल्व किया जाए। वहां पर रेलवे का जाना विकास की दृष्टि से बहुत जरूरी है। उनको साथ लेकर के इंफ्रस्ट्रक्चर पैदा करने के लिए रेलवे को सब जगह पर पहुंचाया जाए।

रेल यात्रा को दौरान जो डकैतियां हो रही हैं, हत्याएं हो रही हैं और चोरी हो रही है और जो समाचार आते हैं कि रेल वहां से गुजरी तो इतने लोगों को धेरकर की डाका डाल दिया, इतने लोगों को लूट लिया, ये घटनाएं तेजी से बंद हों। कुछ घटनाएं तो रेलवे के अपने इम्प्लाइज के कनाइवेंस से बढ़ रही हैं। चोरी की घटनाएं होती हैं, रेलवे का सामान भी चोरी होता है और लोगों का सामान भी चोरी होता है डाकू आकर के रेलों को लूट ले जाते हैं और कुछ सैक्टर्स में तो बहुत ज्यादा है, इसके लिए स्टेट पुलिस और रेलवे की पुलिस के बीच आपस में तालमेल की जरूरत है और रेलवे में होनी वाली इन घटनाओं की रोकने की जरूरत है। मैं आशा करता हूँ कि जो हमारे नए मंत्री आये हैं ये बहुत ही गतिशील और योग्य हैं। ये कम से कम इन सब सवालों को देखकर आने वाले वर्षों में

रेलवे की यात्रा को यात्रियों के लिए सुखद बनायेंगे, यात्रियों को अधिक सुविधाएं देंगे और रेलवे के फर्निसिज पर नियंत्रण करेंगे। बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRIMATI MARGARET ALVA: Mr. Chairman, Sir, it is at a very short notice that I have been called upon to speak. The Indian Railways today represent the largest railway network in the world. In spite of all the limitations that we may point out, we need to place on record the great service that the Indian Railways perform by way of uniting the remotest corners of this country and really bringing people from one part of the country to the other.

Sir, over the last couple of years we have seen some of the worst accidents and we have been repeatedly discussing in the House various faults, various human errors and lack of proper amenities, signals, level crossings and so on which have cost us many, many lives. I feel that when we are talking of expansion, when we are talking about more railway lines and so on the basic investment in improving the rolling stock, in providing security, in providing modern signalling systems and, particularly, in renewing the old tracks and giving services, on the railways, assume prime importance. The way we are going we think by expanding and bringing in...

बिहार से मंत्री आ गए तो फिर वहां चार नयी रेलवे लाइन लगा दो, और कहीं से आ गए तो उस स्टेट में लगा दो।

You know it becomes a kind of a political patronage to the region from wherever the Minister comes. The halts in that State have to multiply, more railway lines have to be laid, a Rajdhani has to be connected. For Patna they have done it last time. Now probably it will be Ranchi or some other place from where he comes. This is what I feel creates more confusion when sorting out the problems on the Railways. I would, therefore, appeal that the first priority even in your interim work—for however long or short a time you handle this Ministry—should be to give priority to issues of improving the security on the rails. Secondly, Sir, just now there was an mention about this, security of the passengers inside the trains when you are travelling. I have been a witness on long distance trains, of people coming in,

walking away with baggages, of all sorts of incidents taking place on a running train, chains being pulled from women when they are sleeping and so on. The point I am making is, this is happening because the rules are not enforced.

कारिडार में खड़े होने के लिए 50 रुपया चार्ज करते हैं। कारिडार में शार्ट डिस्टेंस के लिए लोग खड़े हो जाते हैं and they collect Rs. 50. In my presence I have seen them pay to sit on their trunks in the corridors. Then, when it suits them, they walk through the compartments, they take what they want, and get out. Besides that, there is the question of coordination between the police and the administration. Even when we find a thief and we catch him for any act or harassment, the police have no authority to take him off the trains and book him. The local police of that State have to take charge of him. There is no coordination between the railway police on the running train and the state police. When we want to get him off the train, there is no one to take charge of him because you have to go to the police *thana* and register the case and hand him over there. The Railway police cannot go beyond taking him off the trains and putting him on the platform. That is why they have been complaining that they cannot take action against all that has been happening on the trains simply because the authority to proceed against culprit is with the police of that State, not with the Railway police. Some kind of a solution to this problem would have to be found by Parliament because this is where the real problem arises. Sir, we are talking about broad-gauging of lines. There are various other schemes which our earlier ministers have introduced. Let us not think that everything that was introduced by the previous Governments was wrong and therefore, must be changed, must be terminated and something totally new should be brought in. I think there has to be some kind of continuity because, otherwise, you will land up with half-done projects and trying to do something else because, after the Congress Government changed, the next Government said that all these had to be recast, this was wrong and that was wrong. In the process of doing that, within two years they themselves have gone. Therefore, I do not know from where you will start, from which point you will start

and how far you will be able to go with recasting of whatever has been started up till now. Sir, While I talk in general terms about politicisation of the railways, I would also like to bring two or three facts to the notice of the Minister because the time is limited and the discussion is also very limited here. We are talking about privatising sectors where necessary. Mr. Malhotra just spoke about it. Certain services can be privatised and maybe they will improve, like in the airlines where you have had everything improved when there was some kind of a competition. I am talking about the services on the railways. Perhaps a lot of catering is being done now by private agencies. Maybe, maintenance of railway stations and certain other things could be done this way. Sir, we have the Konkan Railway Corporation which they claim is totally independent. It is a Corporation with its own functioning and I was recently told that they say that they do not have to accept freedom fighters' passes, M.P. passes, etc that they are a Corporation and that everybody has to pay to go by their trains and that they are not part of the regular Indian Railway set-up. I would like you to look into this because this has just started now and if the railway passes of M.P.s., freedom fighters of others given by the Indian Railways are not valid on the Konkan Railway then you are going to have some kind of a problem because in that sector they will say that you get off the train because the Konkan Railway which goes along the coast is not prepared to accept you. I would like you to look into this and find out. I believe even freedom fighters' passes are not recognised.

The other thing is that for construction of new railway lines. Commitments were made when land was acquired, that at least one member of each of those families would get a job in the sector in that railway, whatever job it might be according to their qualifications. These commitments have not been kept and there is tremendous anger because in spite of their land being taken away none of them have been accommodated in any kind of jobs. They are being asked to go out. They are oustees and no consideration is being given to the commitments that have been made.

The last point that I wish to make is about the coastal railway. I have already mentioned

it to the Minister. Sir, long distance trains go to the south. When they pass out of Delhi, because you have had Ministers from States close-by, three, four or five halts have been introduced in some of the States on the way down. These are long distance trains and special rates are charged as they are super fast trains which are supposed to go to the south. Sir, all the halts are in the northern region, close to Delhi because it is convenient for people to get into and off these trains—whether it is Gwalior or Agra or other places. As they go southwards, the halts disappear, whereas the trains are meant for the south. I will tell you about the Rajdhani Express, for example. It goes to the south along the coast. It halts in Goa and from Goa, it goes directly to Mangalore. The entire District of North Karnataka is left out. The entire district which has given the land that has been acquired to lay the Konkan Railway track is left out. So, you must either go to Goa and travel 180 to 200 kms. down or go to Mangalore and travel 100 or 200 kms. back by road. I don't know whether it is to build up taxi services or what. But I think this is great injustice. I am pleading that at least one halt for the long distance trains in the District should be given either at Kumta or at Aukola, whatever suits you. You can't ask the people to go to Goa or to South Kanara, which is another District. Today because Kerala has pressurised you. कोचिन में आप रोकेंगे। जो आपको प्रेशराइज़ करते हैं, उनको आप दो-दो तीन-तीन हॉल्ट दे देते हैं। इसलिए मैं आज यह बात उठाना चाहती हूँ कि आपको उत्तर केनारा में एक हॉल्ट देना पड़ेगा नहीं तो बड़ा नुक्सान हो जाएगा। आपने उनकी जमीन ली है लेकिन उनको हॉल्ट नहीं दे रहे हैं। It is a new railway line that you have laid along the coast and you will have to keep this in mind.

Then there is the question also of giving sufficient berths in the reservation for intermediate passengers. Those who come from Bombay will take away everything right down because this coastal railway is now only eight or 12 hours from Mangalore to Bombay. We want that justice is done also to the intermediate passengers and sufficient berths are earmarked for the smaller towns along the way because they are the ones who really are looking for these long distance benefits.

Sir, these are, of course, small local issues.

But I think what is important, if railways are really to run efficiently, is to ensure punctuality, security and most of all, better services on the railways. Sir, when you travel you really realise it. Very few MPs perhaps travel regularly by the long-distance trains. I go regularly from here down to Bangalore, the entire route, and I find that cleanliness and other minimum facilities are missing in the long-distance trains. Therefore, Mr. Minister, you have a big task before you. We know you have been a very efficient MP. You were a demanding MP when you were in the Opposition, criticising and pinpointing the lacunae in Government functioning and I am sure that you are quite capable of putting this right. We wish you success. I do hope that you will have a long innings, longer than most people expect. But whatever the time you have, I do hope that you will see that the railways perform for the service of the people, particularly the common people who cannot afford other types of travel and that the minimum facilities will be provided by you. Thank you, Sir.

SHRI NILOTPAL BASU: Mr. Chairman, Sir, there is paucity of time; therefore, I will try not to make it lengthy and I shall avoid mentioning statistical figures and all that, the points that have been made here; and the Minister has also very aptly pointed out the confusion that was there for two years and it has been detailed out in the Railway Convention Committee Report itself. Now, this is a very serious issue. In the past also, many of us when we were sharing the benches here in the Opposition had fought unitedly that it has larger repercussions than just laying a report two years late. Sir, this involves the whole question of the manner in which the executive is trying to view the Parliament. We have seen in the past, time and again, what happens to some of the very excellent recommendations that all of us through our hard work put in over months and years, they just never see the light of the day. Here is a classic case where the Parliament had adopted a Resolution and the Ministry goes back and says that it has certain objections or reservations about that, and here is a pathetic story where a Chairman of a Parliamentary Committee literally runs around officials, Cabinet Secretary, Planning

Commission representatives and so on and so forth and ultimately the whole thing gets finalised two years later. Now, this is a much larger issue than the question of what will be the attitude of the executive, of the Ministries towards the Parliamentary Committees' reports.

The present incumbent has been a very prominent Member of the Opposition in the past, fought on issues like this. I think this should not be repeated. In this connection, it has been mentioned that earlier this House itself had formed a House Committee going into the question of shortage of wagons. There we have seen how blatantly even after that Report was unanimously accepted, the Ministry totally reversed that decision and the whole question of purchasing of wagons was channelised through the private sector. As a result of this, we see how in our part of the country, the eastern region, the sick industrial units have come to languish. So, Sir, we expect that in future the Railway Ministry and for that matter the Government as a whole should treat the Parliamentary Committees' reports with a certain degree of respect and a certain degree of application of mind will be there in implementing the recommendations which are made unanimously by the Parliamentary Committees.

Sir, the second point is that Margaretji was mentioning about the dimension and the extensiveness of the Indian Railway network. Now it also happens to be the biggest industry in the country and if we go into the question of Railway finances today it will be apparent to everybody that this is an industry which is on its way to sickness. We are seeing that every year the revenue receipts are not growing, I mean, it is not commensurate with the magnitude and dimension of the operation of the railways. At the same time, we are seeing that the operating costs are growing. We are also seeing that there is a gradual decline—the Railway Convention Committee in its Report has also pointed out how over the Plan periods the budgetary supports for the Railways have come down. This has happened primarily because what we see in the Railway system all over the world is that basically the freight traffic subsidises the passenger traffic. There is an inbuilt element of cross-subsidy involved in the

Railways. We see that there are improved railway systems in other parts of the world because in all the countries even those who are talking of a free market economy they treat Railways as a major public utility.

Therefore, sufficient care is being taken to provide budgetary support for the railway operations but, here, we are seeing that there is a declining trend in the Budgetary support towards railways. On the other hand, because of this inbuilt subsidy element, there is an increase in the freight tariff rate to an unsustainable level. There are also several other factors like lobby of road transporters and all that which is leading to a gradual decrease in the proportion of the freight traffic carried by the railways. This is one of the major areas of concern. Unless this process is reversed, it is difficult. On the one hand you have to compute of what kind of realistic Budgetary support railways will need and on that basis the entire Government finance and the general investment policy of the Government is decided. On the other hand, we have to organise the railway freight in such a manner that the freight rate is at a sustainable level so that it grows and income is generated and the volume of freight traffic goes up. By doing this, the railway network and the concerns of the railways in this country can be properly addressed. Sir, it is very important that at the policy level there must be a proper intervention from the Government because our country is a very big country with diverse kind of situations in different parts. Now we see that certain policies are renounced here in Delhi. But, certain specificities that are there in the regions are not being properly addressed. For example, at one point of time a policy was announced that only those who can hire a whole wagon will be able to move their goods. For small traders, for people who are not producing that much but anyway want to make use of railway transport, were totally disadvantaged. Fortunately this policy has been reversed. You see, similar instances can be cited. For example, we have to move perishable goods also. It has to be certain season-specific, region specific....

रेलवे मंत्री जी भी खुद बिहार से आते हैं। उत्तर भारत के लोग और पश्चिम भारत के लोग पान खाते हैं। तो हमारे बंगाल में बड़े पैमाने पर पान की खेती होती है। लेकिन

पान को ट्रेन से ले जाने के लिए जो सुविधाएं होनी चाहिए वे उपलब्ध नहीं हैं। हम देख रहे हैं कि ऐसी बहुत सारी कृषि सामग्री है जो एक इलाके में होती है। उसको निर्यात के लिए या दूसरे प्रांतों में इस्तेमाल के लिए दूर ले जाना पड़ता है। लेकिन उसके लिए सही व्यवस्था रेल नहीं कर सकती है और उसको रोड में जाना पड़ता है। तो यह जो दिस रिजन स्पेसिफिक, सीजन स्पेसिफिक, कमोडिटी स्पेसिफिक जो अरेंजमेंट्स होने चाहिए वे नहीं हो पाते हैं। इसलिए भी रेलवे भेंट की जो पॉसिबिलिटी है उसका पूरा इस्तेमाल नहीं होता है।

There is a linkage between different modes of transport. For example, we are laying emphasis on exports. There is no linkage between railway terminals and airports. There is no linkage between railway terminals and water transport routes. There are small missing links, maybe, 300 metres or a kilometre, by which we can link all these different modes of transport and it becomes a multi-mode transport. This the railways have to bear in mind. It is for them how to link all these. Will small investments full utilisation of the investment that is already there can be properly got.

3.00 P.M.

The whole question is, Margaretji was also making this point, about continuity of the policy. Now, one major development in the last couple of years was that there was a thrust on providing railway to one of the backward regions of the country, that is, the North-East. This issue should not merely be seen from the point of view of commercial parameters. It has major implications in terms of protecting and safeguarding the unity and integrity of this country. There is a new enthusiasm in all those areas. For the first time we have seen that a record number of Members from that area participated in the debate on the Railway Budget. Most of the Members from the North-East spoke and for the first time there was a feeling that they are really getting connected to the mainstream of the country. Therefore the thrust on this policy should be continued and it should be given a further vigour so that this process can be on. In this context, I would mention connecting of Silchar, Lumbding and other places up to Tripura. So, these are very important things. All these aspects have to be

borne in mind. Other Members have already mentioned about safety and passenger amenities which are there because this is an industry and this is a utility service. But, at the same time, we have also to understand that it has to have some kind of viability. Unless the services that are being provided by the Railways are upgraded, we cannot really sustain this railway system which is so important for the entire economy of this country. Finally, I congratulate the Minister for whatever he has done for Bombay. We have no grouse against it.

मलहोत्रा जी बता रहे थे कि जमीन के नीचे से रेलवे की व्यवस्था दिल्ली में भी हो, लेकिन दिल्ली के बारे में दिक्कत यह है कि यहां के एक मुख्य मंत्री ने कहा कि रेल ऊपर से जाएगी और दूसरे मुख्य मंत्री ने कहा कि वह नीचे से जाएगी। अब जनता बेचारी बीच में पिस गयी है क्योंकि न रेल ऊपर से गयी और न नीचे से गयी। इसलिए मेरा आपसे यही कहना है कि अब तो कम-से-कम दिल्ली के लिए ऐसी व्यवस्था हो कि लोग आसानी से आ जा सकें।

Whichever way it may be, whether it is on the top or whether it is beneath the ground, that is not the question. But, the people should be provided this facility.

कलकत्ता के बारे में मैं जानना चाहता हूँ क्योंकि वहां जो मेट्रो रेलवे है, उसका अभी फेस-1 कम्प्लिट हुआ है, लेकिन फेस-2 का क्या होगा क्योंकि अगर हम इसका एक्सटेंशन नहीं करते हैं तो यह आर्थिक रूप से वायएबल नहीं रहेगा जैसे कि वहां दक्षिण में टॉलीगंज से लेकर करिया तक का क्षेत्र है क्योंकि हम लोग इस बारे में बहुत उम्मीद लेकर बैठे थे। फिर कल हम ने इसे देखा और उस पर टोका-टोकी भी हो गयी वहाँ। हम अखबारों में पैकेज के बारे में सुनते रहते हैं और खासकर विश्वास प्रस्ताव के पहले ज्यादा चर्चा होती है कि अलग-अलग प्रदेशों का पैकेज कैसा होगा। तो इस तरह के बहुत सारे सवाल हैं जो कि बहुत दिनों से रुके पड़े हैं जैसे कि एवलोंकी से बालूघाट, विद्या से तगलू और सर्कुलर रेल तो कलकत्ता को खास समस्या है जिस पर बहुत दूर तक काम हो चुका है पिछले दिनों कलकत्ता पोर्ट जमीन नहीं दे रहा था, लेकिन पिछली सरकार के जाते-जाते वह जमीन रिलीज हो गयी। उसका अभी थोड़ासा काम बाकी है और अगर वह काम हो जाता है तो बहुत अच्छा होगा।

सर, यह काम जरूरी है क्योंकि काफी इनवेस्टमेंट अब तक हो चुका है और उस इनवेस्टमेंट के इकॉनॉमिक

यूटिलाइजेशन के लिए यह जरूरी है कि जो थोड़ासा काम बाकी है और जिस के लिए जमीन मिल चुकी है अगर उस पर आप विशेष रूप से ध्यान देंगे तो बहुत अच्छी बात होगी। सर, एक बहुत बड़ा सवाल पैसैजर्स एमिनिटीज का है। सियालदा के बारे में आप जानते हैं कि वहां पांच रक चलती है जिस कारण रोजमर्रा वहां हंगामा होता है और तोड़फोड़ होती है। फिर हमारा एक कारखाना जैसोप है जोकि सिक है क्योंकि वहां पर कंपैसिटी यूटिलाइजेशन नहीं हो पा रहा है और वहां जो उत्पादन होता है वह साउथ और वेस्ट में जा रहा है। उससे हमारी कोई दुश्मनी नहीं है, लेकिन सवाल यह है कि आप वहां रेल तो प्रोवाइड कीजिए। रेल प्रोवाइड होने से एक तो वहां इंडस्ट्रीज बचेंगी, दूसरा जो इतने बड़े पैमाने पर वहां का सब-अरबन ट्रेवलर्स है उसको इसका फायदा मिलेगा।

महोदय, यह दो तीन हमारी मांग हैं, जिनमें सर्वूलर रेलवे का सवाल है, मेट्रो रेलवे के विस्तार का सवाल है, खासकर बालूरघाट-एकलाकी का सवाल है और बीधा-तगलु का सवाल है, इनको कम से कम आप पूरा करा दें। हम यह नहीं कहते कि आप बम्बई के लिए इंतजाम न करें। आप भारतवर्ष के रेल मंत्री हैं, कोई किसी विशेष प्रांत के नहीं हैं। इसलिए जो सुविधाएं देश को प्राप्त होनी चाहिए, वह बराबरी से देश में सभी राज्यों को मिलनी चाहिए। इसमें कोई किसी प्रकार का दूसरे किस्म का दृष्टिकोण नहीं आना चाहिए।

महोदय, इतना कहकर और इस उम्मीद के साथ कि जो न्यूनतम मांगें हमने रखी हैं, उन पर मंत्री महोदय ध्यान देंगे और उन्हें कार्यान्वित कराएंगे, मैं अपनी बात खतम करता हूं। धन्यवाद।

श्री दीपांकर मुखर्जी (पश्चिमी बंगाल): मंत्री जी, आप आश्वासन दे दीजिए। ... (व्यवधान) ...

श्री नीलेत्पल भसु: नहीं, हम झगड़ा नहीं करेंगे आपसे। ... (व्यवधान) ...

SHRI S. MUTHU MANI (Tamil Nadu): Sir, thank you for having given me an opportunity to participate in the discussion on the Interim Railway Budget. Though it is an Interim Budget, the hon. Railway Minister has taken care and spared the common man from a hike in railway fare. The Railways is expected to earn a surplus during the current financial year. The hon. Railway Minister himself has expressed dissatisfaction over the proposal of Rs. 8,300 crores during the year 1998-99. His

demand for increasing it to Rs. 10,000 crores is genuine, since large developmental works, renovations, unigauge conversions are going on. I hope the Planning Commission and the Finance Ministry will respond positively. Since the passenger fare and freight charges have not been hiked now, there is an apprehension in the minds of the people that the same may be hiked in the regular Budget to be presented later. Therefore, through you, Sir, I appeal to the hon. Minister of Railways to bear in mind the pathetic plight of the common man due to anti-poor policies of the Centre and the States and request him to spare them from a hike in fares.

Railways have been complaining about the scarcity of resources to undertake new projects. There have been suggestions to commercially exploit the land of Railways lying vacant throughout the country. It is said that the land and structures belonging to Railways have been encroached upon in a number of places. I would appeal to the hon. Railway Minister to order for a survey of such lands and structures and thereafter, prepare a plan for generating revenue from such lands.

When we talk of Railways, I cannot restrain myself from mentioning the way in which Tamil Nadu has been treated in providing rail facilities.

The Deputy Chairman in the chair

Madam, we have been demanding for linking Madras-Central with Madras-Egmore since long. It did not even fall in the ears of the Centre so far. So, I request the hon. Railway Minister of the new Government kindly to include this project in the regular Budget for 1998-99.

The next point is, passengers coming from Northern States have to get down at Madras-Central, travel by road upto Madras-Egmore to take another train, to go to any other part of Tamil Nadu. Since unigauge conversion is going on, this can be done right now. The distance is also very short-less than 4 kms. This will save the undue hardship being faced by the passengers travelling to and from Tamil Nadu.

The M.R.T.S. project at Chennai is also pending. Works from Luz to Vellachery is about

to start. The cost for this 10.3 kms. long track is estimated at Rs. 610 crores. Since only 1/3rd of the amount is to be borne by the Centre, I request, through you, the hon. Minister to see that it is completed without further delay.

Madam, conversion of the 60 km. metre-gauge suburban section between Beach and Chengalpet to broad gauge is necessary. One of the reasons for conversion of the said line is that the Railways are not manufacturing metre-gauge EMUs further. The EMUs presently used are very old, and, moreover, if the said section is converted into broad gauge, the Railways can carry 60 per cent more passengers and thereby can earn 60 per cent more revenue. All the trains passing through this section are overcrowded as they are only metre-gauge trains.

Madam, conversion of the main line between Chennai and Trichy via Cuddalore and Thanjavur, of about 290 km., has been a long-pending demand of the State of Tamil Nadu. The places I mentioned here are very important commercial places of Tamil Nadu. The railway line should be extended from Nagapattinam to Velanganni which is only 8 km.

The sanctioned conversion work of the line between Madurai and Rameshwaram has not yet been started. Madurai and Rameshwaram are not only tourist places but also commercial places too. If this section is converted into broad gauge, people from Tamil Nadu, the rest of the country and the world can have better access to these places.

Conversion work of the line between Quilon and Virudhnagar through Tenkasi has not yet been started. This is a sanctioned work. The hon. Minister may personally look into the matter and do the needful.

I would like to draw the attention of the hon. Minister to the need for construction of fly-overs at railway crossings in certain sections of Tamil Nadu. The run-over cases reported in Chennai alone are two per day. Construction of fly-overs particularly at Pallavaram, Tambaram and St. Thomas Mount in Chennai area is very essential, considering the quite high run-over cases of two per day. Similarly, construction of fly-overs at Madurai which is my native place and at two places in Arakkonam is very

essential. I have witnessed long queues and traffic jams at all these places.

Madam, in my previous speeches on Railway Budgets I had demanded for introduction of Shatabdi model trains between Chennai and Madurai, and between Madurai and Coimbatore. I think I need not to explain in detail the importance of these places. Even if the Railways take revenue earning as the main criterion for introduction of new trains, I think these sectors will bounce back with good returns. Therefore, I urge upon the hon. Minister to look into the matter.

Madam, the survey for laying a new line between Dindigul and Shabarimala is under progress. What I stress here is that the hon. Minister should direct the Ministry to expedite the said survey, to sanction the said sector and to see that the work is started immediately.

I also request the hon. Minister to direct the concerned to include Bodinaikanur, Theni, Uthamapalayam, Cumbum and Guggalore in the sector between Dindigul and Shabarimala. If these places are covered in the said sector, cardamom planters both from Tamil Nadu and from Kerala will be benefited. It will be very useful.

One of the areas to which I want to draw the attention of the hon. Minister is extension of the roofs of railway station platforms in Tamil Nadu. With the addition of coaches to the existing trains, the platforms have become insufficient to accommodate the passengers who wait for trains. The condition of passengers waiting for trains becomes horrible during the summer and monsoon seasons. Therefore, I urge upon the Railway Minister to direct the Ministry to make a survey on this need and do the needful.

Lastly, I want to mention here the problems of the farmers of Tamil Nadu. As our country is agriculture based, we have a bounden duty to address the grievances of the farmers. The conversion work in several places brought troubles for the farmers on account of the fact that while carrying out the conversion work, the officials did not seriously take care of the farmers problems. At several places, the level of the railway crossing has gone up due to conversion, compelling the farmers to take

another route involving an unwanted journey of several kilometres. Therefore, it is my humble request that the Railway Minister may look into the matter and redress the grievances of the farmers of our nation.

Thank you.

श्री मूलचन्द मीणा (राजस्थान): उपसभापति महोदय, रेलों का महत्व हिन्दुस्तान के अंदर इसलिए भी है कि देश की आजादी की लड़ाई के दौरान रेलों का बहुत बड़ा योगदान रहा है। आज हिन्दुस्तान के अंदर यातायात का मुख्य साधन-रेलें हैं और यह साधन दूसरे जो अन्य यातायात के साधन हैं उनसे सस्ता रेलवे का यातायात है। यहां की गरीब जनता करोड़ों की तादाद में हर रोज रेलों से यातायात करती है। पिछले कुछ समय से देश के अंदर रेल ढाँचे का फैलाव करने के लिए बहुत काम हुआ है और पिछले पांच साल के अंदर नए गेज से ब्रोड गेज बनाने का एक कार्यक्रम सरकार ने अपने हाथ में लिया और बहुत बड़ी तादाद के अंदर छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में परिवर्तन किया गया। जहां पर ब्रोड गेज की रेलें नए गेज के स्टेशनों पर नहीं जा पाती थीं गेज परिवर्तन के कार्यक्रम से अब वहां पर जाना शुरू हो गयीं हैं। जैसे, राजस्थान का जयपुर, कर्नाटक का कुछ एरिया है। उस एरिया में आज ब्रोड गेज की लाइन बिछने के कारण जयपुर को दिल्ली से, जयपुर को मुम्बई से और जयपुर को कलकत्ता से सीधा जोड़ दिया गया है। पिछली सरकार ने यह जो लाइन परिवर्तन का कार्य अपने हाथ में लिया था, मैं माननीय मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहूंगा, उसको लागू करते रहें और जो गेज परिवर्तन रह गया है उसको हम जितना जल्दी पूरा कर सकें उसको हम बिना भेदभाव के पूरा करें।

मैडम, रेलों का सिस्टम कई नए सिस्टम में बदला है। पहले भाप के इंजनों का सिस्टम था रेलवे में। उसके बाद डीजल इंजन का सिस्टम आया। आज विद्युत से चलने वाले इंजनों का सिस्टम आया तो उससे कई स्टेशनों पर जहां रखरखाव के लिए टूट-पूट को ठीक करने के लिए जो कारखाने बने हुए थे उनको परिवर्तन करना पड़ा है। कई जगह लेको शीड थे, उनको चेंज करना पड़ा है। कई जगह पर जो कैरिज थे जहां डिब्बों के रखरखाव के लिए कार्य होते थे उनको भी बदलना पड़ा है। यह रखरखाव के जो कारखाने थे इनको हटाने के कारण कुछ एरियों में लोगों की कुछ तकलीफें बढ़ी हैं। इससे लोगों के साधन कम हुए हैं, आर्थिक साधनों की कमजोरियां आई

हैं लोगों के साधने। मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि जो सिस्टम बदला है उसके कारण जो आपको साधनों के स्थान चेंज करने पड़े हैं, ठीक करने के लिए जो कारखाने थे उन कारखानों के स्थान आपको चेंज करने पड़ रहे हैं, आपको जमीनें खरीदनी पड़ रही हैं, आपको मकान बनाने पड़ रहे हैं तथा उन कारखानों के स्ट्रक्चर को तैयार करना पड़ रहा है। मैं यह निवेदन करना चाहूंगा कि आपका जो पुराना दावा है यदि आप उन कार्यक्रमों को वापिस वहीं चालू करते हैं तो आपको मकान भी वहां पर मिल जाएंगे, कारखानों का स्ट्रक्चर भी आपको मिलेगा। आज भी वहां पर लेकर हैं, जो वहां से धीरे-धीरे जा रही है, उस स्थान पर वापिस लेकर बस जाएंगी, उसको साधन वहां पर मिल जाएगा। इसलिए मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगा, जैसा मुझे याद है, राजस्थान के दो ऐसे स्टेशन हैं, जहां दो हजार हेक्टेयर जमीन गंगापुर रेलवे स्टेशन पर हैं वहां पर दो हजार मकान बने हुए हैं, लोकों और कैरिज शीड के स्ट्रक्चर बने हुए हैं। लेकिन आज वहां पर यह दोनों कैरिज और लोकों शीड हटाने के कारण उन मकानों पर दूसरे लोग कब्जा कर रहे हैं, जमीनों पर कब्जा कर रहे हैं। इसी प्रकार राजस्थान के बांदीकुई और अजमेर के अंदर है। क्योंकि एक ऐसा वातावरण बना है नए रेल के सिस्टम से कि जहां गरीब जनता रहती थी, गरीब व्यापारी को रोजगार मिलता था, गरीब जनता को रोजगार मिलता था, गरीब व्यापारी को रोजगार मिलता था, गरीब दुकानदार को रोजगार मिलता था। तो लोगों के सामने संकट पैदा हो रहा है इसलिए आपसे निवेदन है कि जहां जो भी स्ट्रक्चर था, उस स्ट्रक्चर को वापस लागू करें। लाको कैरिज शीड को चलाएं जिससे कि वहां के लोगों की जो तकलीफें बढ़ी हैं, उन तकलीफों से उन्हें राहत मिल सके।

मंत्री जी, रेलवे स्टेशनों की व्यवस्था के बारे में पिछले मंत्री जी ने कई बार इस सदन के अंदर कहा। मैं यह कहना चाहूंगा कि पिछले मंत्री जी ने रेलवे स्टेशनों पर सफाई की व्यवस्था की और ज़रूर ध्यान दिया लेकिन सुरक्षा का जहां तक सवाल है, इस सदन के अंदर बहुत बार बहस भी हुई सुरक्षा के लिए लेकिन रेलवे स्टेशनों पर सुरक्षा व्यवस्था अभी भी ठीक नहीं है। यहां तक कि यदि कोई भला आदमी अपनी पैमिली को साथ लेकर जाए और स्टेशन पर कोई असामाजिक तत्व उसकी पैमिली को छेड़ता है तो वहां पर पुलिस व्यवस्था बिल्कुल नगण्य है और पुलिस वाले इतने निकम्मे हैं कि वे ध्यान ही नहीं देते हैं। दो-तीन महीने पहले मुझे दिल्ली रेलवे स्टेशन से गंगापुर सिटी जाना था रात को देहरादून एक्सप्रेस से। वहां पर एक पैमिली जिसमें हज्बैंड, वाइफ और दो बच्चे थे, वे भी थे

लेकिन एक असामाजिक तत्व ने शराब पीकर उस महिला के ऊपर टॉन्ट किया और उसको छोड़ा। वह आदमी बहुत चिल्लाया लेकिन वहां पर जो आरपीके जो सिपाही थे, वे उसका चिल्लाना सुनकर इधर-उधर चले गए। तो आज दिल्ली रेलवे स्टेशन पर ऐसी व्यवस्था है कि वहां पर हज़ारों की तादाद में असामाजिक तत्व बिना किसी प्लेटफॉर्म टिकट की, बिना किसी साधन के, जो सुरक्षा के लिए साधन हैं, रेलवे स्टेशन पर जाने के लिए जो परामित हैं, उनके बिना ही स्टेशन पर घुसते रहते हैं। आज दिल्ली रेलवे स्टेशन पर इतने रेलवे के पोर्टर्स हैं लेकिन अनऑथराइज्ड पोर्टर्स भी काम कर रहे हैं। यदि वे पोर्टर्स उन अनऑथराइज्ड पोर्टर्स को रोकें तो वे उनसे झगड़ा करते हैं। झगड़े के लिए वे असामाजिक तत्व हमेशा तैयार रहते हैं और उनको पुलिस का सपोर्ट है। यदि पोर्टर्स शिकायत करें तो पुलिस का सपोर्ट भी उन असामाजिक तत्वों को मिलता है। इससे एंटा लगता है कि दिल्ली रेलवे स्टेशन की व्यवस्था में पुलिस उन असामाजिक तत्वों से मिल कर रेलवे की व्यवस्था को खराब किए हुए है था उनका साधन बना हुआ है कि उनसे कमोशन लेकर वे अपनी व्यवस्था चलाते रहें। यह सिस्टम बना रखा है।

मंत्री जी, आपने नया चार्ज लिया है रेलवे का। रेलवे की इस व्यवस्था को आप ठीक करें कि रेलवे स्टेशनों पर जो असामाजिक तत्व, जो गुंडा तत्व हैं, जो बिना किसी लाइसेंस के घुसते हैं, पोर्टर्स का धंधा करते हैं, उनको तत्काल रोकें और जो अच्छा सिस्टम पोर्टर्स देते हैं, अच्छी व्यवस्था पोर्टर्स देते हैं, उनको तत्कालीन होती है। आप भी पता लगा लीजिए कि रात के आठ बजे के बाद वहां के पोर्टर्स की दयनीय स्थिति हो जाती है, असामाजिक तत्व वहां पोर्टर्स का काम करता है, यात्रियों के साथ इसलिए वहां पर चींटिंग होती है।

[उपसभाध्यक्ष (श्री आदिक शिरोडकर) पीठासीन हुए।]

साथ ही रेलवे की व्यवस्था के अंदर रेलगाड़ी में खान-पान की व्यवस्था की बात आई। मुझे याद है उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं एक बार धनबाद गया था। धनबाद से जब मैं वापस आ रहा था तो मैं कलकत्ता से आने वाली राजधानी एक्सप्रेस को फर्स्ट एंसी का डिब्बे में था लेकिन वह डिब्बा कैसा था? इतनी गंध आ रही थी उस डिब्बे में कि हम रात भर उस गंध के कारण सो नहीं सके। हम तीन एम्पी थे और हम तीनों ने ही कंफ्लेंट लिखी लेकिन आज तक मेरे पास कोई सूचना नहीं आई कि आपने जो कंफ्लेंट लिखी थी, उसके अनुसार हमने यह सुधार किया है या नहीं किया है। करीब दिसम्बर महीने में हमने कंफ्लेंट लिखी थी कंफ्लेंट बुक में। जो अटेंडेंट चलता

है गाड़ी में, मैंने उससे पूछा कि यह इंडिया का फर्स्ट एंसी का डिब्बा है तो क्या तुम्हें शॉम नहीं आती इस देश को बदनामी के लिए? यदि इस देश की रेलों में दूसरे देशों के यात्री फर्स्ट एंसी में यात्रा करें तो उन्हें कैसा लगेगा? मंत्री जी, आप विशेष तौर से देश के स्वाभिमान को रखने के लिए जो गाड़ियां अच्छे स्टैंडर्ड की हैं, उनकी सफाई, रख-रखाव का एक विशेष अभियान दल बनाएं जो इस बात की जांच करता रहे कि कहां सफाई नहीं है?

जो गलीचा उसमें बिछा हुआ था, वह इतना गंद था और उसमें इतनी बदबू थी कि मुझे रात भर नींद नहीं आयी। काफ़ी वहां अलग से थे। इस प्रकार की व्यवस्था रेलवे के अंदर थी। इनको ठीक करने का आप कष्ट करें। आपसे आशा है कि आप नौजवान हैं इसलिए आप रेलवे में जो कमियां हैं, उन कमियों को दूर करने के लिए ज़रूर कोई न कोई कदम उठाएं। मन्त्री जी कह रहे थे कि रेलवे के अंदर पिछले सालों में कुछ भर्तियां हुई हैं। यह बात सही है कि रेलवे विभाग के अंदर भर्तियों में जितनी अनियमितता पिछले समय में हुई है दलगत आधार पर—इस नई दिल्ली के अंदर रेलवे स्टेशनों पर पोर्टर्स की भर्ती के लिए इंटरव्यू लिए गये और कम से कम दो महीने तक इंटरव्यू चलता रहा। इंटरव्यू में क्या होता था? पचास किलो वजन का एक कट्टा था जिसको वह उठवाते थे, उसके बाद उसको कहते थे कि तुम जाओ। सिर्फ उसका नाम पूछते थे। यह इंटरव्यू था। अब आप ही बता दीजिए कि इस से कैसे स्लेक्ट करेंगे? क्या इसमें भ्रष्टाचार नहीं होगा? क्या ऐसे चयन में भ्रष्टाचार नहीं होगा? मैंने सुना है कि अभी शायद उसका रिजल्ट नहीं निकल रहा है। अभी दो-तीन महीने पहले यह पोर्टर्स के इंटरव्यू चल रहे थे। मुझे ऐसा अंदेशा है कि एक-एक पोर्ट बनने के लिए एक-एक, सबा-सबा लाख रुपये दिये गये हैं। तो आप इस पर ध्यान दें और जो गलत तरीके से नियुक्तियां की गयी हैं, उन पर रोक लगाएं। साथ ही जो शैड्यूलड कास्ट और शैड्यूलड ट्राइब्स के कर्मचारी हैं, उनको पूरा प्रतिनिधित्व नहीं दिया जाता है। भर्तियों में उनको पूरा प्रतिनिधित्व दिलाएं। जो उनके रिक्त पद हैं, बैकलॉग हैं—चाहे वह किसी भी स्तर पर हों, चाहे अधिकारी स्तर पर हो या फोर्ग बल्लस कर्मचारी के स्तर पर हो—उसको पूरा करने के लिए आप प्रयत्न करें।

श्री नीतिश कुमार: अभी रेलवे बजट आया।

SHRI MD. SALIM (West Bengal): Mr. Vice-Chairman, what are we discussing now? Is it the Budget or the Convention Committee report?

SHRI V. P. DURAISAMY (Tamil Nadu): Sir, he may be given one more hour.

SHRI MD. SALIM: Sir, the Chair has already had passed the Interim Budget and the Railway Appropriation Bill and now we are discussing the Convention committee report.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI ADHIK SHIRODKAR): That is precisely why the hon. Minister has said that the Budget is yet to come.

SHRI MD. SALIM: I have nothing against him.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI ADHIK SHIRODKAR): Nobody has anything against anybody.

SHRI MD. SALIM: The monitors outside throughout the precincts are showing that a discussion is going on on the Interim Railway Budget. Please ask the Secretariat to change it. This will give a wrong message. We have passed it without discussion and now we are discussing the Convention Committee report. And combined with the kind of speech we are having, people will have a very wrong impression about the discussion going on.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI ADHIK SHIRODKAR): The discussion is de-railing the purpose of the discussion.

श्री मूलचन्द मीणा: उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं मंत्री महोदय का ध्यान इसलिए दिलाना चाह रहा था कि अभी आप रेलवे बजट लेकर आएंगे तो जो समस्याएँ हैं, उन समस्याओं का ध्यान आपको इस बजट में आ जाए तो अच्छा होगा। इस तरह से आपका बजट एक अच्छा बजट होगा और लोगों को सुविधा देने वाला बजट होगा। मैं एक और निवेदन करना चाहूँगा कि पिछले समय में रेलों की नयी रेल लाइन बिछाने का जो सिस्टम था उसमें कई प्रकार की राजनैतिक भावनाओं से कई काम हुए हैं। जो वास्तविक रूप में पिछड़े एरिया हैं, शैड्यूल्ड कास्ट और शैड्यूल्ड ट्राइब्स के एरिया हैं, जहाँ पर जंगल पड़े हुए हैं, जहाँ पर रेलों का साधन नहीं है, जहाँ रेल नहीं है, ऐसे स्थानों का चयन करने के लिए पिछले समय में कुछ नये सर्वे किए गये हैं। उस सर्वे में आप देखें कि कहां रेलवे को बैनीफिट होता है, कहां रेल लाइन बिछाने से रेलवे को फायदा होगा? ऐसे सर्वे का एक उदाहरण मैं आपको देना चाहूँगा। धौलपुर से गंगापुर सिटी राजस्थान के अंदर है।

जिस एरिया के अंदर धौलपुर से आपकी रेल लाइन बिछेगी, जो गंगापुर सिटी तक बिछना चाहती है, उस एरिया का जितना भी पत्थर है—चाहे संसद भवन में हो या राष्ट्रपति भवन के अंदर हो—वह उसी एरिया का पत्थर है जो ट्रकों से लया जाता है। अगर वहाँ पर रेलवे का साधन होता तो आज वह पत्थर दूसरे देशों में एक्सपोर्ट होता।

वहाँ गरीब शैड्यूल्ड कास्ट और शैड्यूल्ड ट्राइब्स के लोग खनन का कार्य करते हैं, लेकिन उनके पास यातायात के साधन नहीं हैं। इसलिए गरीब आदमी को खान में काम करके वहाँ ट्रक के मालिकों को अपना माल बेचना पड़ता है। अतः मंत्री जी, आप धौलपुर से गंगापुर सिटी रेलवे लाइन को बिछाने का कार्य जितनी जल्दी करें उससे गरीब लोगों को फायदा होगा, आपकी रेलवे को विशेष लाभ होगा, रेलवे को आर्थिक लाभ होगा, यही मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ L..... (समय की घंटी).....

उपसभाध्यक्ष (श्री आदिक शिरोडकर) : प्लीज कनक्लूड।

श्री मूलचन्द मीणा : एक मिनट सर। मैं समाप्त कर रहा हूँ। पिछले कुछ समय में रेलों के अन्दर जो रिजर्वेशन सिस्टम हुआ है उसके बाद से जनरल कोच के डिब्बों में कमी आई है और जो यात्री जनरल कोच के डिब्बों में यात्रा करते हैं उनको बहुत तकलीफें होती हैं क्योंकि डिब्बों में जगह न होने की वजह से यात्री रेलवे स्टेशन पर ही छूट जाते हैं इसलिए मैं मंत्री जी से यह निवेदन करना चाहूँगा कि आप एक नये मंत्री की हैसियत से प्रत्येक गाड़ी के अन्दर जहाँ लोगों को आवश्यकता हो रही है वहाँ पर गाड़ियों में एक-एक डिब्बा आप बढ़ा दें। यदि आप गाड़ियों में एक-एक डिब्बा बढ़ा देते हैं तो उससे लोगों को सुविधा हो जायेगी। आप जो बजट लाएँ, उसमें रेलवे के अन्दर जो सुविधाएँ देने की बात है, अच्छी व्यवस्था करने की बात है, वह जरूर आपके बजट के अन्दर होनी चाहिए। यही मैं आशा करता हूँ। धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI ADHIK SHIRODKAR): The subject is very important to all of us. I have before me eleven more names and we are sitting up to five o'clock only. So, I have to request the remaining hon. Members to confine themselves to five minutes time only.

श्री नारायण प्रसाद गुप्ता (मध्य प्रदेश) : उपसभाध्यक्ष महोदय, आपका धन्यवाद। वैसे तो सभापति जी ने सर्वप्रथम मेरा ही नाम पुकारा था लेकिन पता नहीं मेरा नम्बर बहुत अन्त में क्यों आ रहा है? जो विषय है, उस पर विस्तार से

चर्चा की अनुमति आप दे रहे हैं, इसकी मुझे प्रसन्नता है। नई सरकार का, नये रेल मंत्री जी का मैं अभिनन्दन करता हूँ। देश की आबादी एक अरब के करीब होने जा रही है और बढ़ती हुई पॉपुलेशन के लिए यातायात की भी पर्याप्त व्यवस्था देश को करनी होगी। यद्यपि पिछले 50 वर्षों में रेलवे का विस्तार हुआ है, इससे इन्कार नहीं किया जा सकता है। रेलगाड़ियों की संख्या बढ़ी है लेकिन अभी भी बहुत सी समस्याएँ विद्यमान हैं और जैसी आवश्यकता है उसके भूगर्भिक रेलवे को बहुत कुछ करना है। नये रेल मंत्री जी से मैं अनुरोध करना चाहूँगा कि वे इस दिशा में ध्यान देंगे। मेरी पहली अपेक्षा तो यह है कि रेल मंत्री जी स्वयं जरा एक बार पूरे विस्तार से देश का दौरा कर लें, सेक्ण्ड क्लास में जरा एकाधबार यात्रा कर लें, रेलवे स्टेशनों पर पहुँच जाएँ तो उन्हें बहुत सारी बातों का पता चल जाएगा। सबसे पहली बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि देश में जो भी धन उपलब्ध है और जितनी रेल सुविधाओं का विस्तार होना है वह समान रूप से होना चाहिए। पिछली सरकारों पर यह आरोप लगते रहे हैं कि वह पक्षपातपूर्ण व्यवहार करती हैं। जहाँ के रेल मंत्री आर्येण वहाँ की रेल सेवाओं में विस्तार होगा और दूसरी जगह की रेल सेवाओं का विस्तार रुक जाता है। मैं नये रेल मंत्री जी से यह निवेदन करना चाहता हूँ कि वे इस आरोप का एक बार खण्डन कर दें। जो कुछ भी राशि आपके पास उपलब्ध है या विदेशी निवेश है उसको सारे देश में बराबर संतुलित ढंग से सारे देश की रेल सेवाओं के विस्तार के लिए खर्च किया जाना चाहिए, लगाया जाना चाहिए।

श्रीमन्, जो लम्बित योजनाएँ हैं, उनको बहुत वर्षों तक टालने से रेलवे को बहुत भारी नुकसान होता है। इसलिए या तो आपको उन योजनाओं को लेना नहीं चाहिए और यदि जो योजनाएँ आपने ले ली हैं, शुरू कर दी हैं, उनको पहले पूरा कीजिए, उनको बहुत वर्षों तक मत टालिए, नहीं तो उनकी लगत बढ़ती जायेगी। इसलिए कृपा करके जो लम्बित योजनाएँ हैं, उनको मैं गिनाना नहीं चाहता हूँ, उनको प्रायोरिटी पर आपको लेना चाहिए जिससे कि उनकी कोस्ट वगैरह और अधिक न बढ़ जाए।

जो बहुत महत्व की बात है उसे मैं इस समय याद दिलाना चाहूँगा कि रेलवे में अभी भी दुर्घटनाओं में कोई कमी नहीं आई है। रेलवे में सफर करना सुरक्षित नहीं समझा जा रहा है, आये दिन दुर्घटनाएँ होती रहती हैं। पासवान जी के समय में तो पता नहीं क्या हुआ, एक भी दिन बाकी नहीं रहता था जिस दिन दुर्घटना न होती हो, बड़ी दुर्घटना न होती हो। दुर्घटनाओं से रेलवे को भारी नुकसान होता है।

दुर्घटनाएँ होने पर रेलवे को कम्पनसेशन तो देना ही पड़ता है परन्तु लोगों का विश्वास भी रेलवे पर से हटता जा रहा है। इसलिए दुर्घटनाएँ रोकने के लिए आधुनिकतम व्यवस्था करनी चाहिए। दुर्घटनाएँ रोकने के लिए जो भी प्रबन्ध किया जा सकता है उसका और पटरी से गाड़ियाँ क्यों उतरती हैं उसका रिपोर्ट में कोई उल्लेख नहीं है। कृपा करके दुर्घटनाओं को रोकने के लिए आपको चिन्ता करनी होगी। मैं समझता हूँ कि मेरे पास पूरे आंकड़े नहीं हैं लेकिन कुल मिलाकर रेलवे में बहुत भारी दुर्घटनाएँ, बड़ी ट्रेनों की हुई हैं जिनमें सैकड़ों लोग मारे गये हैं। इन घटनाओं को रोकने के लिए आपको उचित कदम उठाने होंगे।

रेलवे में सुरक्षा का सवाल भी आया है और यह सच्चाई है कि रेलवे में सुरक्षा की पर्याप्त व्यवस्था नहीं है। जो लोग यात्रा करें वे ठीक ढंग से पहुँच जायें इसके लिए रेल मंत्री जी को देखना होगा। जिन स्टेट्स से गाड़ियाँ गुजरती हैं वहाँ रेलवे को और पुलिस के आपस के संबंध अच्छे नहीं हैं जिसके कारण रात्रिकालीन गाड़ियों में जो कि काफी चल्ती हैं, ये खतरों से भरी हुई हैं। इनकी सुरक्षा के भी आपको प्रबन्ध करने होंगे। ये योजनाएँ लागू करने के लिए मैं कुछ सुझाव देना चाहता हूँ। लगातार सलाहकार समितियों की नियमित बैठकें होनी चाहियें जो अभी तक नहीं होती हैं। जितनी योजनाएँ आप बना रहे हैं वे नीचे जाकर क्रियान्वित नहीं होती हैं। कृपा करके सारे डिविजनों को, रेलवे मंडल को आप निर्देशित करें कि नियमित रूप से तीन महीने में कम से कम एक बार वहाँ बैठक हो तब वहाँ की कमियों में सुधार किया जा सकता है। कुछ बातें कहकर दो या ढाई मिनिट में, मैं अपनी बात समाप्त करूँगा।

अभी रेलवे का पूर्ण विस्तार नहीं हुआ है, गाड़ियाँ बढ़ी जरूर हैं लेकिन रेजेक्टेड कोच बहुत मात्रा में चलाए जा रहे हैं। पासवान साहब ने पिछले समय में यह स्वीकार किया कि हमारे पास कोचेज नहीं हैं तो रेजेक्टेड कोचेज चला रहे हैं जो कि एक सच्चाई है, तमिलनाडु एक्सप्रेस, शताब्दी एक्सप्रेस आदि गाड़ियों का यही हाल है। पिछले साल जब हमने तमिलनाडु से यात्रा की तो उसमें भूतपूर्व राष्ट्रपति जी के पुत्र एक बार मेरे साथ एसी प्रथम श्रेणी में थे, जिन्होंने रात भर बैठकर यात्रा की। कोचेज की जो हालत है कृपया इसको सुधारियेगा।

अंत में मैं यह कहना चाहता हूँ कि स्टेशनों पर अभी तक सफाई की समुचित व्यवस्था नहीं है। यहाँ जो सफाई की बात हुई है अभी तक कुछ बड़े स्टेशनों पर ही सफाई नजर आती है लेकिन मैं कहना चाहता हूँ कि मेहरबानी

करके सफाई कामगारों की संख्या आप बढ़ाइयेगा। जितनी गंदगी स्टेशनों पर होती है उसे देखकर कोई बहुत अच्छा नहीं लगता है। 24 घंटे में कम से कम तीन बार सफाई की उचित व्यवस्था की जानी चाहिये। आप कोई नई गाड़ी बढ़ायें तो उनका मैटिनेन्स भी ठीक ढंग से कीजिए। कृपा करके इन सारी बातों पर ध्यान दीजिए।

मैं केवल मध्य प्रदेश की दो-तीन मांगों की तरफ और आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ जिनपर पक्षपातपूर्ण व्यवहार हुआ है। हमारे बिलासपुर क्षेत्र के लोग कब से रेलवे जोन बनाने की मांग कर रहे हैं। लेकिन जो बिलासपुर का सबसे पेड़ों एरिया है अभी तक जोन घोषित नहीं किया गया है जबकि छत्तीसगढ़ नया प्रदेश होने जा रहा है। इसलिए आप बिलासपुर को रेलवे जोन घोषित करें।

हाउस की यह जानकारी आश्चर्य होगा कि पक्षपात की कोई हद होती है या उपेक्षा की भी हद होती है। भोपाल मध्य प्रदेश की राजधानी है जहाँ सोलह लाख की आबादी है और भोपाल से नई दिल्ली आने के लिए कोई एक ट्रेन वहाँ से छूटती नहीं है। ऐसा भी हो सकता है? पटना-दिल्ली चलेगी, लखनऊ दिल्ली चलेगी लेकिन भोपाल से एक भी गाड़ी नहीं चल रही है। जितने अधिकारी बैठे हैं वे कृपया नोट कर लें कि सोलह लाख आबादी के शहर भोपाल में जहाँ नित्य दो हजार का ट्रेफिक दिल्ली का है वहाँ आज तक भोपाल-नई दिल्ली को कोई गाड़ी नहीं है। यहाँ से पच्चीस गाड़ियाँ अवश्य गुजरती हैं, लेकिन किसी में पाँच का कोच है, किसी में तीन का कोच है और किसी में दो का कोच है। मेहबानी करके भोपाल को ऐसी गाड़ी दीजिये जो शाम को खाना होकर यहाँ दिल्ली आये क्योंकि दो-ढाई हजार लोग नित्य आते-जाते हैं।

श्री हेमचन्द्र हनुमन्तप्पा: सारी गाड़ियाँ आपके यहाँ रुकती हैं। गाड़ियों की कमी नहीं है।

श्री नारायण प्रसाद गुप्ता: जी, हमें मालूम है उन गाड़ियों में आरक्षण नहीं है। कुछ गाड़ियों में आरक्षण नहीं है और किसी में चार-पाँच-छः के आरक्षण हैं। पच्चीस गाड़ियाँ गुजरती हैं लेकिन भोपाल को कोई लाभ नहीं हो रहा है। कृपा करके आप हमको एक नई गाड़ी दीजियेगा, यह मैं आपसे प्रार्थना करता हूँ। उसी तरह बस्तर में भी रेलवे का विस्तार हो। जबलपुर-गोदिया जो ब्रॉडगेज होने को है वह अभी तक नहीं हुआ है। ललितपुर-सिंगरोली लाइन का काम अभी बहुत ही अधूरा है। इस तरह की मेरी कुछ मांगें हैं।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI ADHIK SHIRODKAR): You may kindly give these details to him in person so that he can have

them on record.

श्री नारायण प्रसाद गुप्ता: मैं आपका अधिक समय नहीं लेना चाहता। मैंने कुछ बातों की तरफ आपका ध्यान आकर्षित किया है, आप उनकी तरफ ध्यान दें। मैं मंत्री जी से यह भी निवेदन करूँगा कि गाड़ियाँ जिस हालत में हैं, उनको देखते हुए उनके रख-रखाव की चिन्ता आप ज्यादा करें। इसके लिए विदेशी निवेश बढ़ाना हो तो वह बढ़ाएँ और देशी निवेश बढ़ाना है तो वह बढ़ाएँ, लेकिन रेलवे को विस्तार के लिए आपको बड़ी चिन्ता से कुदम बढ़ाने चाहिए अन्यथा कठिनाइयाँ अधिक बढ़ेंगी।

श्री नीलोत्पल रसु: स्वदेशी भी होना चाहिए।

श्री नारायण प्रसाद गुप्ता: स्वदेशी भी होना चाहिए। विदेशी भी हो और स्वदेशी भी हो। विदेशी की आवश्यकता है तो वह भी होना चाहिए। स्वदेशी से कर सकते हैं तो वह भी ले सकते हैं। मुझे पता नहीं आप क्या कहना चाह रहे हैं।... (व्यवधान)....

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI ADHIK SHIRODKAR): Please conclude. Please, no interruptions.

श्री नारायण प्रसाद गुप्ता: स्वदेशी हमें जितना लेना है वह हम जरूर लेंगे। लेकिन अगर आवश्यक हुआ तो हम विदेश से भी लेंगे, यही रीति हमारी ज्यादा ठीक है, यह आप जरा नोट कर लीजिए।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI ADHIK SHIRODKAR): Thank you, Mr. Gupta. Now at the conclusion of four minutes, when one minute is remaining, I shall ring the bell. Kindly confine to the time. The next speaker is Shri Sanatan Bisi. Now it is 3.40 P.M. At 3.44 P.M. I will give the ring and you please conclude at 3.45 P.M.

SHRI SANATAN BISI (Orissa): Mr. Vice-Chairman, Sir, I will conclude before that.

My point is regarding bad construction or poor construction of bridges. The construction of the bridges is so bad. I would like to draw the attention of the hon. Minister to the Sambalpur-Talcher railway line. When the construction was going on a bridge collapsed. It is near Barpada-Chandipada on Sambalpur-Talcher line. As a result two persons died and 12 persons were injured. A Minister of the State Government also visited the place. But no compensation was paid to them. I would request the Minister that in such a situation the families

of those who died and those who were injured should be paid adequate compensation.

The other point is regarding discipline in the railways. I had attended a Divisional Committee meeting at Sambalpur. At the Divisional Committee meeting I found that the complaints were not properly attended to. There were several complaints. They were not attended to. Compliance letters were not sent. I request the Minister to take note of these things. The Sambalpur-Talcher line is in a backward area. I request the Minister that the railway line should be completed by 31st March, 1999. Thank you, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI ADHIK SHIRODKAR): I think you very much. I think others will follow your example of keeping the time. Shri Prem Chand Gupta.

SHRI PREM CHAND GUPTA (Bihar): Thank you, Mr. Vice-Chairman, Sir. First of all I would like to congratulate Shri Nitish Kumar on his taking over the charge of this vital department of our country. However, I feel sorry for him because he has to face a situation like where he is adopting a sick baby.

Sir, we are discussing the Railway Convention Committee Reports. But I would like to deal with some of the issues which are related to the financial position of the Railways as also to the interim Railway Budget so that the hon. Minister may keep in mind certain issues while preparing the final Railway Budget. The Railway Board had recommended an investment of Rs. 10,000 crores. This is Plan outlay. But as against that amount, only an amount of Rs. 8,300 crores was planned, which is much less than last year's Plan amount. With this type of an outlook, one has to see how the hon. Minister is going to revive the Railways which have gone more or less sick. The projected growth rate has been pegged at 5% which is equivalent to last year's targeted estimate. But one has to see how the hon. Minister will be able to cope up with this growth rate with a lesser investment.

Sir, one of the most alarming problems of the Railways is, the operating cost ratio which is increasing year by year. Two years ago when the erstwhile Minister took over the Railway Ministry, at that time, the operating cost ratio

was 82.9 per cent. In the year 1997-98 the operating cost ratio went up to 91.4 per cent. Now the projected ratio is 94 per cent. It means out of every rupee earned, 94 paise would be spent on fixed expenses and operating cost. Under these circumstances, I would be very happy if the new hon. Minister could revive this sick element of our infrastructure sector.

Sir, so far as the capital expenditure and return on investment is concerned, the Railways can float bonds and can lease equipments. But with a return of 8.9 per cent, I am unable to convince myself, how could this borrowing at 16% for investment be justified? The fact remains that Rs. 22,000 crores have been invested by the exchequer in the Railways at an interest rate of less than seven per cent. In spite of that the financial position of the Railways is not very healthy.

Now I come to the revenue side. The hon. Railway Minister has shown an increase of Rs. 2,367 crores over 1997-98 estimate. This figure is based on five per cent growth in passenger traffic and 20 million tonnes of additional freight. According to newspaper reports, different Ministries like the Ministry of Steel, the Ministry of Coal, the Ministry of Petroleum and the Ministry of Chemicals and Fertilizers made it clear to the Railway Ministry that this 20 Million tonne might not be available because of the slowdown in the economy and the industry. Under these circumstances, how this surplus estimate or Revised Estimate is going to be achievable, is to be seen.

Sir, there is another burden of arrears to be paid on the basis of the Fifth Pay Commission Report which would further deteriorate the financial health of the Railways.

The private investment drive introduced by the Government has miserably failed. As planned, this investment was estimated to be Rs. 900 crores, but in the new Revised Estimate it has been pegged at Rs. 265 crores. It shows that investment from the private sector is not forthcoming.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI ADHIK SHIRODKAR): Kindly conclude.

SHRI PREM CHAND GUPTA: Sir, give me two minutes more.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI ADHIK SHIRODKAR): You have already taken seven minutes.

SHRI PREM CHAND GUPTA: I would like to deal with one important factor, i.e. the safety factor. Everyone is concerned about it. The situation has become so worse that the Press calls it 'murder on rails'. Foreign travel agencies have advised their tourists not to use the Indian Railways. This is the shameful situation. I would request the Railway Minister to give more emphasis to safety aspect.

Sir, the erstwhile Railway Minister announced certain dream projects in his Constituency.

Since the people of the constituency and the State expect that such projects should materialise, I would request the hon. Minister to make it public as to what is being done about those dream projects. I would like to know whether these projects exist or not and if they exist, when they will be implemented. If they do not exist, it should be told, it should be confirmed to the House, to this nation that these projects do not exist. Sir, I would like to tell you one more thing. There were lots of allegations through newspaper reports that there were lots of irregularities during the last two years. I wouldn't like to go into the details but I would request the hon. Minister of Railways to look into those scams, to look into those issues and clarify the situation to the country. Sir, the last thing that I would like to say is that a large amount of funds were spent on personal image building by the erstwhile Minister. The situation was so bad that for seven days he travelled by a special plane from one point to the other in our country, thus putting the whole system of Railways in a mess. So I would request the hon. Minister to inquire into those projects, to inquire into those allegations, to inquire into those circumstances which forced this type of amount to be spent on newspaper advertisements, on television publicity and private publicity. This should be looked into.

❖ (श्रीमती) उर्मिला चिमनभाई पटेल (गुजरात): माननीय उपसभाध्यक्ष जी, मैं नये रेल मंत्री नीतीश कुमार जी को बधाई देते हुए उनकी विचारणा के लिए थोड़े प्वाइंट्स रखना चाहती हूँ।

हमारे देश का रेल तंत्र विश्व का सबसे बड़ा रेल तंत्र है। यह गौरव की बात है कि देश के विकास में बहुत बड़ा योगदान इंडियन रेलवेज का है। लेकिन यह होने के कारण रेल मंत्री जी की जिम्मेदारी भी ज्यादा बढ़ जाती है। रेलवे यातायात का सबसे सस्ता साधन है। गरीब लोगों के लिए उपकारक है। इससे यह ज्यादा महत्व की बात यह है कि अन्य यातायात के साधनों से पर्यावरण मित्रता वाला, इको फ्रेंडली साधन भी यह है। इसलिए जितना बढ़ावा उसको दिया जाए उतना उपकारदायक है। देश के विकास की यात्रा हो, या खेत-पैदाइशों का विकास हो या उद्योगों का विकास हो या व्यापार, वाणिज्य का विकास हो, इसके लिए रेलवे की व्यवस्था दूर-दूर के छोटे-मोटे गांवों तक पहुंचे, यह बहुत जरूरी है। यह इन्फ्रस्ट्रक्चरल पैसिलिटी मानी जाती है। लेकिन मैं यह बताना चाहती हूँ कि कई आदिवासी विस्तार, पहाड़ी विस्तार, रण प्रदेश या ऐसे विस्तारों में जहां ये सुविधाएं जितनी होनी चाहिए उतनी उपलब्ध नहीं है। उसकी प्रीजिबिलिटी और वायबिलिटी की रिपोर्ट ली जाती है। यह रिपोर्ट निगेटिव हो जाने से वहां ये योजनाएं रूक जाती हैं, उनके ऊपर सोचा नहीं जाता है। मैं मंत्री जी को यह याद दिलाना चाहती हूँ कि एक इकनामिस्ट ने कहा था कि—

We are poor because we are poor.

उसी तरह से—

We are backward because we are backward.

अगर यातायात की सुविधाओं का हम सुधार नहीं करेंगे, उसका बजट नहीं बढ़ाएंगे और जो पिछड़े हुए विस्तार हैं, गरीब आदिवासी लोग जहां रहते हैं दूर-दूर जंगलों में, पहाड़ों में ऐसे लोगों को ये सुविधाएं उपलब्ध नहीं कराएंगे... और वायबिलिटी के नाम पर ऐसे प्रोजेक्ट्स छोड़ दिए जायेंगे तो ये पिछड़े हुए लोग पिछड़े ही रह जायेंगे। इसमें कभी सुधार नहीं होने वाला है। रेलवे को यह भी देखना चाहिए कि डवलपमेंट के लिए जरूरी है या नहीं है, सब लाईन्स प्राफिटेबल ही हो ऐसा कुछ जरूरी नहीं है। अगर अहमदाबाद-बम्बई की लाइन या दिल्ली-बम्बई की लाइन प्राफिटेबल हो तो आदि विस्तारों की लाइन हमें प्राफिटेबल न भी हो तो भी उसकी आवश्यकता को हमें नकारना नहीं चाहिए जैसे उदाहरण के तौर पर मैं यह बताना चाहती हूँ कि प्रकाशनगर-छेदा उदयपुर लाइन पांच साल से बंद पड़ी है। पहले बताया कि यह ब्राडगेज में कंवर्ट करना है इसलिए नैरोगेज का रीपेरिंग नहीं होगा और लाइन बंद हो गई। कोई आल्टरनेटिव व्यवस्था भी नहीं दी गई। सब ट्युबल एरिया है। इसके बाद रिपोर्ट

आई कि यह वायबल नहीं है वहां ब्राडगेज बनाना। नैरोगेज रिपेयर होती नहीं है, ब्राडगेज बनती नहीं है और आदिवासी गरीब लोगों को महंगे रोड ट्रांसपोर्ट का उपयोग करना पड़ता है। मेरी समझ में तो यह विस्तार ऐसा है कि जहां बाक्सइट और फ्लोरोस्पाई की माईंस हैं और उसका पूरा ट्रांसपोर्टेशन सरफेस ट्रांसपोर्ट से होता है। अगर रेलवे की सुविधा हो और इसका यूटिलिजेशन हो तो यह उद्योगों के लिए भी सस्ता होगा और यह वायबिलिटी का सवाल भी वहां उपस्थित नहीं होता। इसको एक्सटेंड करके मध्य प्रदेश में अलीराजपुर होकर इंदौर भी ले जा सकते हैं तो और भी वायबल हो सकती है। लेकिन इसके बारे में कोई सोचा नहीं जाएगा। यह विस्तार ऐसा है..... (व्यवधान) यह तो अभी पहला ही प्वायंट है (व्यवधान) मुझे उनको बहुत कुछ कहना है, आपको थोड़ा टाईम देना पड़ेगा।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI ADHIK SHIRODKAR): I don't mind. Do I dare refuse a lady?

डा० (श्रीमती) उर्मिला चिमनभाई पटेल: जो एग्रीकल्चरल एरिया है और आदिवासी लोग खेती करते हैं। टमाटर की खेती होती है, केले की खेती होती है और ट्रांसपोर्टेशन नहीं है। नहीं है तो रोड पर वैसे ही टमाटर डाल देते हैं, जो सड़ जाता है। ये मेहनत करते हैं लेकिन एक पैसे की उपज भी उन गरीब आदिवासी किसानों को मिलती नहीं है। अगर यह सुविधा उपलब्ध होती तो अपने माल को समय-समय पर जहां भी वे पहुंचाना चाहते वहां पहुंचा सकते और खेती का विकास भी हो सकता है। मैं यह उदाहरण देकर आपको कहना चाहती हूँ कि कहीं भी ऐसी रेलवे लाइन देश में होगी जिसके बारे में अगर हम ठीक तौर पर सोचें तो ट्रांसबल विस्तारों का विकास होगा और पिछड़े हुए बैकवर्ड विस्तारों का भी विकास होगा, साथ में हमारे खेती उद्योग का भी विकास होगा। इसके बारे में सोचना चाहिए। मैं समझ सकती हूँ कि हमारे पास फाइनांशेल कंस्ट्रेंट्स होती हैं इसलिए भी कुछ काम समय पर नहीं कर सकते हैं। लेकिन हमने दो सिस्टम जो सोचें थे बोट्टल सिस्टम और ओन यूअर वैनग सिस्टम, यह दोनों सिस्टम कई कारणों से चल नहीं पाए। रिपोर्ट है कि वे फेल हो गए। लेकिन प्राइवेटाइजेशन के तौर पर अगर हम कर सकते हैं तो करे। इसके बारे में भी हमें पुनर्विचार करना चाहिए कि इस सिस्टम में क्या कमियाँ थी जिसकी वजह से ये फेल हुए। इसको छोड़ देने की बजाय उसकी स्टडी करके उसकी कमियाँ दूर करने के बारे में हमें सोचना चाहिए। इसके लिए स्पेशल कोई कमेटी बना कर भी कुछ

करें तो मैं मानती हूँ कि यह ज्यादा उपयोगी होगा।

दूसरी बात मैं बताना चाहती हूँ कि रिपोर्ट ऐसी है कि एक तरफ टूरिज्म का इंडेस्ट्र लोगों में बढ़ रहा है। लोग यहां से वहां ज्यादा घूमते हैं। जिन्दगी में एक दफ़ा अगर कहीं काशी जाना मिले तो अपनी जाति को धन्य मानने वाले लोग हर साल प्रवास के लिए निकलते हैं। या टूरिज्म की भूख लोगों में बढ़ती रही है। फिर भी हमारा जो रेवेन्यू है वह दिन प्रति दिन डिकलाइन होता है तो लोग क्यों रेलवे का उपयोग नहीं करते हैं और प्राइवेट ट्रांसपोर्टेशन का उपयोग करके अपनी जरूरियात की पूर्ति करते हैं?

4.00 पचा

वे माल के ट्रांसपोर्ट के लिए भी सरफेस ट्रांसपोर्ट का उपयोग करते हैं। तो इस बारे में भी हमें सोचना चाहिए कि लोगों की अपेक्षा क्या है? मैं आप को बताना चाहती हूँ कि बिजनेस एडमिनिस्ट्रेशन का सबसे पहला नियम है "कंजूमर्स आर द मास्टर्स"। इसलिए उन की रिक्वायरमेंट का ध्यान पहले रखना चाहिए। मेरा सुझाव है कि रेलवे को भी अपने कंजूमर्स यानी जो पैसंजर्स हैं या जो व्यापारी हैं, जो माल का यातायात करते हैं, उन की जरूरियात का पहले ध्यान रखना चाहिए और उन लोगों का विश्वास संपादन करने के लिए सोचना चाहिए कि उन की जरूरत क्या है। आज लोग पैसा खर्च करने को तैयार हैं। प्राइवेट कंसर्न के लोग ज्यादा पैसा देकर बस में जाते हैं क्योंकि उन्हें बहुत कम समय में जाना होता है और वह अच्छा व्यवहार चाहते हैं। मैं एक उदाहरण देकर बताना चाहती हूँ कि अहमदाबाद से जूनागढ़ जाने वाला एक्सप्रेस ट्रेन रात को 10 बजे चलती है और सबरे साढ़े 6 बजे पहुंचती है। अहमदाबाद गांधीधाम रात को साढ़े 9 बजे निकलती है और सबरे 7 बजे गांधीधाम पहुंचती है, लेकिन अगर हम किसी और रास्ते से जाते हैं तो 4-6 घंटे में वहां पहुंच जाते हैं। इसलिए लोग ट्रेन प्रिफर नहीं करते हैं और लोग उस रास्ते से चले जाते हैं। मैं यह भी बताना चाहती हूँ कि कर्णावती एक्सप्रेस अहमदाबाद से सूरत 4 घंटे में पहुंचती है और इसलिए लोग सरफेस ट्रांसपोर्ट के बजाय कर्णावती में जाना पसंद करते हैं। आप लोगों को स्पीडी ट्रांसपोर्टेशन दीजिए तो लोग ट्रेन से जाना पसंद करेंगे। आप धीमी गति से चलने वाली गाड़ी चलाते रहेंगे तो आप की गाड़ी खाली रहेगी। आप के सामने बाँपबिलिटी का सवाल रहेगा, आप को घाट होगा और उस का प्रॉपर यूटिलिजेशन भी नहीं होगा। तो इस बारे में भी आप को सोचना जरूरी है।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI ADHIK SHIRODKAR): Mrs. Patel, you have already taken ten minutes. There are ten more speakers. All of them have to speak and it will take a long

time.

SHRIMATI URMILABEN CHIMANBHAI PATEL: Sir, I have some important points to make.

सर, सेफ्टी सब से बड़ी बात है और आज रेलवे में भी इतने एक्सीडेंट्स होते रहते हैं कि लोगों को रेलवे से यात्रा करना सेफ नहीं लगता है। बार-बार एक्सीडेंट्स होते हैं। पंद्रह दिन में, बीस दिन में एक बड़ा एक्सीडेंट होता है। फिर ट्रेन्स में चेंरी-डकैती होती रहती है जिस के बारे में भी आप को सोचना चाहिए। सर, टाइम-पंक्चुरलिटी भी बहुत महत्वपूर्ण बात होती है, लेकिन कभी-कभी दो-दो, तीन-तीन और पांच-पांच घंटे भी ट्रेन लेट आती है जिस के कारण भी लोगों को ट्रेन का व्यवहार पसंद नहीं होता है। इसलिए इस बात का भी ध्यान रखा जाना चाहिए। मैं यह भी बताना चाहती हूँ कि जहां नैरो-गेज और मीटर-गेज का ब्रांड-गेज में कनवर्सन हो रहा है वहां कोई ऑल्टरनेटिव सुविधा नहीं होती है और काम धीमी गति से चलता है। ये काम दो-दो, चार-चार साल तक पूरे नहीं होते हैं और लाइन बंद हो जाती है। इसलिए इस का ऑल्टरनेटिव भी आप को सोचना जरूरी है।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI ADHIK SHIRODKAR): Mrs. Patel, please conclude.

डा० (श्रीमती) उर्मिला चिमनभाई पटेल: सर, मैं पर्टिकुलरली एक-दो बातें और कहकर अपना वक्तव्य पूर्ण करती हूँ। डेभोई मियांगाम लाइन पहले तीन टाइम चलती थी, लेकिन अब एक ही टाइम चल रही है प्रतापनगर छोटा उदयपुर लाइन को दो पुलों के रिपेयरिंग के लिए दो करोड़ रुपये मंजूर होने के बाद, बजट में प्रोजेक्शन होने के बाद भी रिपेयरिंग का काम शुरू नहीं हुआ है और यह लाइन 5 साल से बंद पड़ी है। डेभोई जंक्शन जो कि गायकवाड़ी रेलवे स्टेशन का एक बहुत इम्पोर्टेंट जंक्शन था, यह विस्मृत अवस्था में पड़ा है। इस की भी रिपेयरिंग होना बहुत जरूरी है।

मैं और भी कई बातें आप को लिखकर दूंगी जिससे कि गुजरात के इश्यूज पर आप डिटेल्स में ध्यान दे सकें। अभी समयाभाव के कारण मैं ने दो-चार बातें बताई हैं। बाकी बातें जो छूट गयी हैं उन के बारे में रेलवे मंत्री जी से पर्सनली चर्चा कर उन्हें बताऊंगी। धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI ADHIK SHIRODKAR): Thank you, Mrs. Patel. Mr. Angau Singh, not here. Shri Thirunavukkarasu, this is your maiden speech and you will have 8 minutes.

SHRI C.P. THIRUNAVUKKARASU

(Pondicherry): Hon. Vice-Chairman, I was elected as a Member of this august House in the month of October, 1997 and came to this House in the month of November, 1997. Unfortunately, on 2nd December, 1997 the Parliament was dissolved. I have never had an opportunity to express my views. Now the 12th Lok Sabha has been constituted. I want to make my maiden speech as quickly as possible; otherwise, 13th Lok Sabha will be constituted. It may dissolve tomorrow or day after tomorrow or at any time.

[THE Vice-Chairman (Shri Adhik Shirodkar): If you have that apprehension, I will give you two days].

[The Vice-Chairman (Miss Saroj Khaparde) in the Chair]

SHRI C.P. THIRUNAVUKKARASU: I am from Pondicherry, a beautiful tiny city. I belong to the DMK Party. My beloved leader, my lovable leader, Dr. Karunanidhi, the present Chief Minister of Tamil Nadu gave me this opportunity and I convey my kind regards and thanks to him. I am indebted not only to him but also to Mr. Murasoli Maran, the present Member of Parliament and former Industry Minister. I am happier in the midst of you. I am extremely happy to be before this august body. I am here to express my views with regard to the Railway Budget. North and south are connected by the railways, east and west are connected by the railways. Rails of the railways are carrying different sorts of culture, different civilisations, people of different languages, different sorts of persons and personalities. But, unfortunately, this railway link is not available in Pondicherry. I request the hon. Minister to kindly take note of this.

In Pondicherry, there is no railway link towards the south, that is Cuddalore. There is no railway link towards the north-Tindivanam and there is a railway link towards the west. There is a fear that it may be closed at any point of time. We are making a demand from the year 1954 that is the year when *de jure* merger took place. We were liberated from the French regime. From that year we are making the demand; give a rail link towards the north up to Tindivanam, Madras and give a link to Cuddalore to Thiruchirapalli and other places.

Even though we are making a hue and cry from 1963 through different parliamentarians and through this House, we are not able to achieve that. We have cried. We begged. We earnestly asked Jagjivan Ramji, George Fernandes, Jaffer Sharief and Ram Vilas Paswan. Now we are begging before Nitish Kumarji. I request you to kindly do something to the people of Pondicherry to have a link with those places.

A year book has been released for 1996-97 by the Railway ministry. I am having that book in my hands. It reads: Financial results, revenue expenses — Rs. 22 crores and odd in the years 1995 to 1996. It was increased in 1996-97 to Rs. 24 crores, Expenditure — Rs. 18 crores increased to Rs. 21 crores.

We are in need of more railway routes. We are in need of new railway tracks. But unfortunately the route length in the year 1995-1996 was 62,915 kms. In the year 1996-97, it was reduced to 62,725 kms. We are not making any achievement on the other way. It has been reduced from year to year during 1995, 1996 and 1997. We are in need of more wagons in order to transport our goods to different places. So, we have to manufacture more wagons in India. But, unfortunately, if you look at the statistics, the number of wagons for the year 1995-96 was 2,80,000. In the year 1996-97, it was reduced to 2,72,000. When that is the situation, then where is the possibility of going towards a new India? With great respect I would like to submit that we are not going towards a new India. We are diminishing little by little, in our achievement.

I may kindly be excused if I am going off the track when we are discussing the Railway Budget. I am going off the track because I am bound to go. In the Presidential Address it has been mentioned that Delhi will be given full Statehood. But, what about Pondicherry? We have been demanding this from the year 1963 when the *de facto* merger took place. We have been governed by the Government of Union Territories Act. Please repeal the Act in order to bring it under the reigns of the Indian Constitution. Till today we have not been able to achieve our objective. The Administrator of the Union Territory is having all the powers, instead of the Minister, 30 elected Members are there, three nominated Members are there

and the Council of Ministers is there. But the Council of Minister are not having any say. Actually they are subordinate to the Administrators. If there is a difference of opinion in the Administrator and the Council of Ministers, the view of the Administrator would prevail. So, here the reigns of Government are in the hands of Administrators. It is very difficult for the Ministers to discharge their duties for the welfare of the people.

One year ago, we came as a delegation from Pondicherry. We were about 70 people and our aircraft landed at Delhi. Chief ministers Janakiraman also accompanied. We met all the people. We met Mr. Surjeet, we met Mr. G. Swaminathan, we met Mr. Indrajit Gupta and ultimately we met the then Prime Minister and also the present Prime Minister. I sat along with them and asked why Statehood cannot be given to Pondicherry. The then Prime Minister gave *gulabjamuns* which we ate on that particular day. We returned. We are repeating the same demand of Statehood to the present Prime Minister. We do not want any *gulabjamuns*. We want Statehood for Pondicherry. With great respect, I request that Statehood with special category may kindly be given to Pondicherry. I also earnestly request the hon. Railway Minister, Mr. Nitish Kumar, for making a provision of railway link for Pondicherry. Thank you.

श्री बंगारू लक्ष्मण (गुजरात) : महोदया, हम लोग रेलवे कन्वेंशन की रिपोर्ट पर यहां चर्चा कर रहे हैं। रेलवे कन्वेंशन कमेटी की सिफारिशों के अनुसार 7 प्रतिशत डिविडेंड देने की बात कही गई है। जो एक मौलिक प्रश्न, नीतिगत प्रश्न कई वर्षों से चल रहा था रेलवे को लेकर के कि क्या रेलवे कल्याणकारी छवि रखने वाली एक सेवा व्यवस्था है या फिर रेलवे कमर्शियल दृष्टि से, व्यापारिक दृष्टि से, सरकार के खजाने में प्राफिट कमाने की दृष्टि से काम करने वाली व्यवस्था है? यद्यपि इस व्यवस्था से संबंधित प्रश्न को, नीतिगत प्रश्न को पूरी तरह सुलझाया नहीं गया है; जो स्थिति पहले से थी त्रिशंकु की स्थिति वही स्थिति आज भी बनी हुई है। लेकिन इस कन्वेंशन कमेटी ने 7 प्रतिशत डिविडेंड देने की सिफारिश की। महोदया, रेलवे से जनता की अपेक्षाएं बहुत हैं। इसलिए वह रेलवे को निश्चित रूप से अपनी केवल सफर की दृष्टि से नहीं अनेक दृष्टियों से रेलवे की तरफ आशा भरी नजर से देखते हैं और इसीलिए क्या लोगों की आशाओं को पूरा करने में रेलवे पूरी तरह

सफल हो पा रहा है या फिर आज को जो नई बदली हुई परिस्थिति है, नया वातावरण है देश के इस वातावरण के अंदर इतनी बड़ी व्यवस्था है और अगर सरकार की ट्रेजरी में, सरकार को खजाने में जितना हमने यहां पब्लिक इंवेस्टमेंट किया है, जितना पैसा इसमें लगाया है उसका ठीक-ठीक प्रकार से हमें रिटर्न मिल रहा है या नहीं, यह भी एक तरफ देखने की स्थिति बनी हुई है और इसलिए इस बात को ध्यान में रखकर मुझे लगता है कि नए रेल मंत्री महोदय को यह विभाग लेने के बाद सारी बातों को नए सिरे से सोचने की आवश्यकता है। इन दोनों बातों के अंदर मेल किस प्रकार से बिठाया जाए, किस प्रकार से बेलेंस करके इस बड़ी व्यवस्था जो एशिया में सबसे बड़ी व्यवस्था मानी जाती है, दुनिया की चौथी बड़ी व्यवस्था मानी जाती है जहां पर इसमें लगभग चार करोड़ लोगों को हर साल सफर करने का मौका मिलता है, इसको सुधारने की आवश्यकता है। आपने जो अंतरिम बजट दिया है उसमें जो आंकड़े आपने प्रस्तुत किए हैं उन आंकड़ों के मुताबिक उसमें से लगता यह है कि जो आपकी कमाई है—लगभग 32 हजार, उसमें से 23 हजार आपके खर्च में जा रहा है, उसमें जो कर्मचारी काम करते हैं उसका लगभग 50 प्रतिशत उनके वेतन तथा अन्य चीजों पर जा रहा है और फिर नए कार्यक्रम और नए प्लंड प्रोग्राम लेने की दृष्टि से जो पैसा बचना चाहिए वह कम मात्रा में उसमें से बच रहा है और इसलिए लगता नहीं है कि जो बातें हम सोच करके चलते हैं वह पूरा कर पाएंगे या नहीं कर पाएंगे? अब नए रेल मंत्री को यह विचार करना होगा कि जो हम लोगों से वायदा किया है कि इस-इस प्रकार से नई व्यवस्था को बनाएंगे और इस-इस प्रकार से इसमें विकास लाएंगे, उस दृष्टि से किस प्रकार से हमारे जो आय के स्रोत हैं उसको बढ़ाएं। इस कामकाज के अंदर बदल, परिवर्तन लेकर के इसे ओर वापस बनाएं, उसकी ओर विचार करने की आवश्यकता है और इसलिए दो-तीन बातें मैं सरकार के ध्यान में लाना चाहता हूँ। एक तो यह है कि पिछले दिनों यह सोचा गया था कि रेलवे के पास बहुत जमीन है और इसके कॉमर्सियल यूज के लिए जहां-तहां लीज पर या बेचा जाए और इस पैसे को रेलवे के विकास की व्यवस्था में लगाया जाना चाहिए। इस दिशा में क्या कुछ हुआ यह जानकारी देने की आवश्यकता है। लेकिन वास्तविकता तो यह है कि आज भी जो लैंड यूटिलाइजेशन है उसमें से अगर देखा जाए तो दो हजार हेक्टेयर जमीन ऐसी है जो बिल्कुल दूसरों के कब्जे में पड़ी हुई है, अन-औथराइज्ड ऑक्यूपेशन में पड़ी हुई है। अब रेलवे इस दो हजार हेक्टेयर जमीन को कब अपने कब्जे में लेगा और उसको सही ढंग

से उपयोग में लाएगा यह निश्चित रूप से इस दिशा में विचार करने की आवश्यकता है। उसी प्रकार से रेलवे के पास पच्चीस हजार हेक्टेयर ऐसी जमीन पड़ी है जो खाली पड़ी है और किसी उपयोग में नहीं आ रही है। मंत्री जी ने अपने अंतरिम बजट भाषण में एक बहुत ही उपयोगी बात कही है। उन्होंने कहा है कि रेल परिवहन ऊर्जा के उपयोग की दृष्टि से बहुत ज्यादा किफायती है और सड़क परिवहन की तरह यह पर्यावरण को नुकसान भी नहीं पहुंचाता है। इसके बावजूद भूतल परिवहन में रेलों का हिस्सा निरंतर कम होता जा रहा है, यह उन्होंने अपने अंतरिम बजट भाषण में कहा है। बिल्कुल साफ है कि रेल व्यवस्था का कंट्रीब्यूशन जो है, वह इस परिवहन की सारी व्यवस्था में कम होता जा रहा है, उसका रोल घटता जा रहा है, उसको किस प्रकार से कम्पनसेंट किया जाए?

अब रेल मंत्रालय के पास कई योजनाएं आई हैं, प्लानिंग कमीशन के पास भी इस प्रकार की योजनाएं आई हैं। जो चीज नाव पर आती है, उस कंटेनर को आप मालगाड़ी पर रख कर पहुंचाने की व्यवस्था करते हैं, जिसका भी होगा उसके पास ले जाने के लिए ट्रकों का उपयोग होता है। आज ट्रक परिवहन बड़ी मात्रा में कंपीटीटिव बन गया है और ट्रक परिवहन जैसे-जैसे बढ़ता जा रहा है, उस प्रकार से देश के ऊपर भी विदेशी मुद्रा की जो स्थिति है, वह गंभीर बनती जा रही है। दस हजार करोड़ से ज्यादा विदेशी मुद्रा हमें डीजल मंगाने के लिए देनी पड़ रही है। इन सब बातों से निपटने के लिए एक सुझाव आपके मंत्रालय के पास पहले ही आ चुका है। तो मेरा निवेदन होगा कि आप उस पर विचार करिए कि सीधे ट्रक को आप एक डेस्टिनेशन से दूसरे डेस्टिनेशन पर ले जाने की व्यवस्था करें, मालगाड़ियों की व्यवस्था को ठीक करके वहां ले जाने की व्यवस्था करें तो पर्यावरण को नुकसान नहीं होगा और आपका भी रिवेन्यू बढ़ेगा। इतना ही नहीं, देश को जो विदेशी मुद्रा चुकानी पड़ती है, उसमें भी बहुत राहत मिलेगी, इसलिए इस योजना पर विचार करने की आवश्यकता है।

सुरक्षा के बारे में बहुत बातें कही गई हैं। एक तरफ सेफ्टी की बात है। जहां एक्सीडेंट्स ज्यादा हो रहे हैं, मैं उसकी चर्चा नहीं कर रहा हूँ। जो सफल करने वाले यात्री हैं, उनकी जान और माल की सुरक्षा को लेकर यहां बहुत चिंता व्यक्त की गई है। इस पर व्यवस्था की दृष्टि से रेल मंत्रालय को कुछ करने की आवश्यकता है। अप्रज कानून और व्यवस्था राज्य सरकारों की जिम्मेदारी है और गवर्नमेंट रेलवे पुलिस की व्यवस्था वहां पर है। अगर कोई चोरी हो जाती है, कोई इस प्रकार की घटना हो जाती है, क्राइम हो जाता है तो जीआरपी को उसको देखना पड़ता है। जी.

आरपी का सारा खर्चा रेलवे वहन करती है लेकिन उस पर किसी भी प्रकार का एडमिनिस्ट्रेटिव कंट्रोल रेलवे का नहीं होता है और इसलिए यद्यपि रेलवे को दोषी ठहराया जाता है उस घटना के लिए लेकिन सारी जिम्मेदारी राज्य सरकार के अंतर्गत काम करने वाली जीआरपी की होती है। मुझे लगता है कि आज जो आपके पास प्रोटेक्शन फोर्स है, इस प्रोटेक्शन फोर्स के द्वारा ही इसके दायरे को बढ़ा करके, इसके अधिकारों को बढ़ा करके आप जीआरपी को पूरी तरह से निकाल सकते हैं और इसको पूरी जिम्मेदारी दे करके काप लिया जा सकता है। इससे रेलवे का पैसा भी बचेगा और आज जो रेलवे की बदनामी होती है, वह बदनामी भी कम हो सकती है। तो इन बातों पर भी ध्यान देने की आवश्यकता है।

एक अंतिम बात कह कर मैं अपनी बात समाप्त करंगा। जैसे आज जो रेल में सफर करने वालों के लिए सुविधाएं हैं, वे अन्य की तुलना में बहुत कम हैं। कुछ चीजें हैं जैसे कि यात्रियों को तोस से चालीस किलो सामान अपने साथ ले जाने की अनुमति है लेकिन यह तोस किलो कौन सा सामान ले जा सकते हैं, इस संबंध में इनके कुछ अपने नियम हैं। जैसे दाल है, सब्जी है या चावल है, किराने का सामान है या स्टेशनरी है तो इनको ले जाने की अनुमति नहीं दी जाती है। अगर कोई पैसेंजर अपने साथ ले जाता है तो उसको कहते हैं कि ये कॉमर्शियल गुड्स हैं, इसलिए तुम अपने साथ नहीं ले जा सकते।

अब कॉमर्शियल गुड्स क्या हैं, रेलवे में कहीं भी उसका कोई डिस्ट्रिक्शन नहीं है, उसकी कोई व्याख्या नहीं की गयी है। जब भी पूछा जाता है कि इसकी क्या व्याख्या है तो यह कहा जाता है कि जो वहां ब्लॉक होता है या जो चैकर होता है, उस पर यह छोड़ दिया जाता है उसके विवेक पर छोड़ दिया जाता है। मुझे ऐसा लगता है कि इसके कारण भी रेलवे बहुत बदनाम हो रहा है। इन छोटी चीजों से लेकर बड़ी व्यवस्था तक जो चीजें हैं उस पर नये रेल मंत्री जो जल्द ध्यान देंगे। अगर आप परिवर्तन की दिशा पर चलेंगे तो मुझे आशा है कि जो जनता की अपेक्षाएं इस रेल व्यवस्था से हैं और इसी प्रकार से सरकार की जो अपेक्षाएं हैं, दोनों आप पूरी करने में सफल होंगे। इतनी बात कहते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। धन्यवाद।

SHRI S. S. SURJEWALA (Haryana): Madam, first of all I want to congratulate the new Railway Minister, Shri Nitish Kumar, At the same time I want to say a word of caution. Railways, perhaps is one of the few departments, which are being politicised,

especially on regional grounds. Successive Railway Ministers have tried to take advantage of this Department, whether it is the case of location of divisional headquarters, or location of certain projects or laying of new railway lines. Therefore, there is a regional imbalance in the country as far as development of the Railways is concerned.

Straightway I want to come to the northern region, particularly the States of Punjab and Haryana, where after Independence, during the last 50 years, hardly any new railway line or new railway project has been located or built. The reason is very simple. For a long time there has been no Railway Minister belonging to this region.

SHRI NITISH KUMAR: Shri Bansi Lal was there.

SHRI S.S. SURJEWALA: Yes, he was there. When he was the Railway Minister, he took the railway line from Rohtak to Bhiwani. Perhaps that is the only line. It is a very short line for a very specific purpose. But, I am talking about the interests of the general public of the State. I would like to give one or two instances so that the Minister may understand the crux of the problem.

Madam, during the discussion on the Railway Budget in 1994-95, the then Railway Minister was very kind to accede to my request and on my demand he ordered that a survey be conducted for constructing a new line from Patraia in Punjab to Samana, Patra and Khanori and to Narwana junction, which is in Haryana. The reason is very simple. After independence, when Bakhra water came to this area and forests were cleared to bring the land under cultivation, more than 150 square kilometres of area became the grain bowl of Punjab and Haryana. Today more than one dozen very flourishing markets have come up and there is a lot of grain production. These days they are being transported to FCI or are being exported to other States only through trucks causing a great inconvenience and burden on the farmers. This has also been resulting in lowering of prices to the farmers of the region. So, the Minister was kind enough to order a survey. He also provided some money for the purpose. After that two years have elapsed. There has been no survey

report.

The new Railway Minister came, he had promised in this House that he would get the survey conducted very soon and ensure that if there was a need, if there was a justification, the railway line would be constructed. Though I have received several letters from the two Railway Ministers, the survey report has not yet been handed over to the Railway Ministry.

Number two, there was a demand for laying a new railway line from Hissar to Sirsa via Agroha. Madam, Agroha lies in the Hissar district. It is a historical place where Maharaja Agrasen, the founder of Agarwal sect's house, is situated. Now, Agroha has come up as a centre of education. There are medical colleges. There are engineering colleges. It is also a place which is considered as a very auspicious one. It is a historical place where the Agarwal community which is spread throughout the country comes over there on certain occasions. But this place is not connected with any railway line.

The third instance is Chandigarh which is the common capital of both Punjab and Haryana States. It is linked directly neither with Punjab nor with Haryana. It is a very strange thing. For the last so many years we have been hearing that a railway line will be laid between Ludhiana and Chandigarh. This railway line has been sanctioned, but nothing has been done.

Another railway line for connecting Haryana with Chandigarh was from Rajpura. But it has not been taken up on the ground that there were no railway lines. So far we have not heard anything about this line. The people of both the States are suffering. They have to travel by a circuitous route to reach the capitals of their States.

Similarly, a railway line was approved and the Minister had announced it here. It was from Rewari to Rohtak, via Jakhai in Haryana, but nothing has been done. We have been hearing about this railway line for the last 5 or 6 years. That is the plight of the people of Punjab and Haryana which are the grain bowl of India. For smooth movement of foodgrains, for smooth movement of goods and for smooth movement of passengers it is very essential to connect with a railway line areas which were previously very

backward, but which now are flourishing.

Another point I want to mention before this House is that there is a very important line which was built during the British period, from Delhi to Ferozepur which is a border town, a Cantonment area, a very important area. From Jakhai junction, just on the border of Punjab and Haryana, the Ferozepur railway line is branching off. From Jakhai another railway line goes to Ludhiana, Jullundur and Amritsar. I am very sorry to state that though Amritsar is a historical, a religious and a pilgrim centre of the Sikhs, there is no train running from Delhi to Amritsar via Jakhai, Ludhiana and Jullundur. There is another important place near Amritsar where the head of the Nirankari mission is staying. There has been a constant demand from the people of these areas that a railway line be constructed because they are facing a lot of problems.

I would like to mention the last thing. A great injustice has been done to Haryana. Two years back three dozen manned railway crossings were abolished. Now there is nobody to man them. There is no gateman. It has resulted in a lot of accidents involving tractors and their trailers and various other vehicles. I have been raising this question but nothing has been done. The Chairman of the Railway Board promised, the Railway Ministry promised, that they would do something, but nothing has been done. I have received letters from the Railway Ministry saying that they have decided to restore some of the manned railway crossings in Haryana which were abolished for no reason. One such is on Narvana-Kurukshetra branch line. On this route there is a place called Gurthali where there is an inter-district road between Jind district and Kaithal and there is a heavy traffic on this route. There was a manned railway crossing, but it was abolished two years back. Despite many promises by the Railway Ministry, it has not been restored.

Finally, I would like to say about the safety of passengers and goods because I have dealt with this issue at great length. It is a very ticklish issue. It is a very difficult issue because each railway station falls under a different State Government. The concerned State Governments do not want to surrender their right over that

territory, over that railway station, over that railway track. There is a dichotomy between the Railway Ministry and State Governments. The Railway Department has the Railway Protection Force, but they cannot investigate any crime and they cannot catch a thief because after two stops the train reaches the next railway station whose territory falls under another State Government. Though it is a very important matter, no solution has been found. I hope that the new Railway Ministry will take up the matter with the Home Ministry and with various State Governments and resolve this very, very important issue.

With these words, Madam, I conclude and thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Mr. Surjewala, thank you. Now, Shri Gandhi Azad.

श्री गांधी आजाद (उत्तर प्रदेश): महोदया, मैं रेल मंत्री जी को बधाई देता हूँ कि रेलवे के अंतरिम बजट में किसी प्रकार के भाड़े की वृद्धि नहीं की गई है। यह एक अच्छी बात है। इससे यात्रियों एवं माल भाड़े की दुलाई की मात्रा में वृद्धि होगी।

महोदया, मैं आपके माध्यम से कुछ सुझाव प्रस्तुत करना करता चाहता हूँ, रेल विकास के लिए अति उत्तम साधन हैं। अतः अति पिछड़े क्षेत्र एवं पहाड़ी क्षेत्रों का सर्वेक्षण कराया जाना चाहिये और उनको विकसित करने के लिए उन्हें रेल मार्ग से जोड़ा जाना चाहिये। महोदया, मैं जनपद आजमगढ़ से संबंध रखता हूँ जो विकास की दृष्टि से तो सबसे पिछड़ा है लेकिन राजनीतिक दृष्टि से सबसे अग्रज जिला है क्योंकि इसी सदन में आठ सदस्य आजमगढ़ से बिलौंग करते हैं। इन आठ सदस्यों को सीधा दिल्ली आने के लिए कोई तेज गति की गाड़ी नहीं है। इसलिए हम सभी लोगों को दिल्ली आने के लिए आजमगढ़ से या तो गोरखपुर या बनारस, सी किलोमीटर की दूरी रोड मार्ग से तय करके जाना पड़ता है। इसलिए मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करूँगा कि इन आठ सांसदों को दिल्ली पहुंचाने के लिए कम से कम कोई तेज गति की दैनिक गाड़ी की व्यवस्था करने का कष्ट करें।

इसके साथ ही साथ मैं यह भी कहना चाहूँगा कि आजमगढ़ अविकसित जिला है, इसको विकास पर पहुंचाने के लिए तथा देश के प्रमुख नगर जैसे कलकत्ता, मुम्बई और दिल्ली से जोड़ने के लिए, वहां पर रेल की व्यवस्था करने का प्रयास करेंगे। साथ ही मैं मऊ जनपद से लखनऊ

जाने के लिए दैनिक शटल ट्रेन चलाने का प्रस्ताव रखता हूँ। सामान्यतः यह भी देखा जाता है कि सामान्य डिब्बों में यात्रा सामान्य व्यक्ति ज्यादा से ज्यादा करते हैं किन्तु सामान्य श्रेणी में बोगी कम होने के कारण सामान्य यात्रियों को काफी परेशानी का सामना करना पड़ता है।

अतः मेरा सुझाव है कि सभी ट्रेनों में सामान्य बोगियों की भी बढ़ोतरी की जाये। मेरा अगला सुझाव है रेलों में बूढ़े, बच्चे एवं बीमार लोग भी यात्रा करते हैं, कभी-कभी स्टेशनों पर पीने का पानी लेने के लिए काफी परेशानी का सामना करना पड़ता है।

अतः मेरा सुझाव है कि पानी पर कोई व्यय की व्यवस्था नहीं है और इससे कोई व्यय भार भी नहीं बढ़ेगा, इसमें केवल व्यवस्था की बात है। आप सारी ट्रेनों में पानी उपलब्ध कराने की व्यवस्था करें। साथ ही साथ रेलवे जोर्ड बेरोजगारों को अपनी परीक्षा में सम्मिलित होने के लिए रेलवे पास जारी करता है। बेरोजगारों के साथ सहयोग करना हम सब का नैतिक कर्तव्य बनता है। इसलिए रेल मंत्री जी से मैं अनुरोध करूँगा कि किसी भी विभाग में, किसी भी प्रदेश में जब कोई बेरोजगार सर्विस के लिए, कंपीटेशन के लिए, परीक्षा देने के लिए, साक्षात्कार देने के लिए जाए तो उन्हें यह सुविधा आप प्रदान करें।

अंत में मैं अनुरोध करूँगा कि रेलवे की भर्तियों में आरक्षण का कोटा, बैकलॉग को आप पूरा करने का कष्ट करें। धन्यवाद।

श्री नरेश यादव (बिहार): उपसभाध्यक्ष महोदया, सर्वप्रथम मैं माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ। महोदया, अभी रेलवे अभिसमय समिति द्वारा जो प्रतिवेदन दिया गया है, उसकी लभॉश को दर पर बहस चल रही है। लेकिन कभी कभी ट्रेड बदल जाता है और कन्वेंशन से बजट पर ही चर्चा शुरू हो जाती है। जब ट्रेड चेंज हो गया है तो कुछ मेरे द्वारा भी चेंज हो जाना स्वाभाविक है जब रेलवे को लभ नहीं होगा तो हम लभॉश कैसे देंगे? इसलिए, माननीय रेल मंत्री से मैं आप के माध्यम से आग्रह करना चाहता हूँ और यह सुझाव भी देना चाहता हूँ— क्योंकि रेल बजट आने में दो-तीन माह का समय हो सकता है और इस के बीच का समय, अंतराल का समय काफी महत्वपूर्ण है, इसी अंतराल के समय को दृष्टि में रखकर मैं सुझाव देना चाहता हूँ जो कि देश के लिए, रेलों के लिए और किसानों के हित में है। महोदया, मैं बिहार से आता हूँ। यह हमारे लिए निश्चिततौर से गर्व का विषय है कि केल, मक्का और मखाना पैदा करने में बिहार देश में अग्रणीय है। इसमें कोई दो राय नहीं है कि

देश के विभिन्न हिस्सों में, इन चीजों को, इन कृषि उत्पादित चीजों को पूर्वोत्तर बिहार भेजता है। रेल मंत्री जी से मैं यह आग्रह करना चाहता हूँ कि उनकी व्यावहारिक कठिनाई यह है कि जब माल-गोदाम पर यह सारा सामान आता है, चाहे वह केलो हो, मक्का हो या मखाना हो, जो व्यावहारिक कठिनाई रेल मंत्रालय द्वारा या रेलवे स्टाफ द्वारा, जाने-अनजाने में कराई जा रही है, तो अगर वह कठिनाई दूर हो जाती है तो व्यापारी किसानों से खरीदा हुआ माल बड़े व्यापक रूप से पूरे देश में भेजेगा। मंत्री महोदय, आपने बताया है कि आपको माल दुलाई में लाभ हुआ है। मैं यह कहना चाहता हूँ कि अगर इतनी ही सुविधा आप उनको दे दें तो दुगुना लाभ आपको माल दुलाई में हो सकता है।

एक और कठिनाई जो हम लोग देखते हैं वह यह है कि सब्जी, मछली और दूध, यहां पर एक-दो साधियों ने इस बारे में अपनी राय रखी भी है, इसके लिए कोई डिब्बा नहीं है, वेंडर्स का डिब्बा जो रेल में होता है, ऐसा कोई डिब्बा नहीं लगाया जाता है। इसके कारण पैसेजर्स में, व्यापारियों में, जो दुलाई का काम करते हैं, जो रोजी-रोटी का काम करते हैं इन लोगों में अनावश्यक रूप से विवाद हो जाया करते हैं। इस विवाद से बचने के लिए मैं रेल मंत्रालय से आग्रह करना चाहूंगा कि ऐसी कुछ व्यवस्था की जाए, क्योंकि जीवन पालन करना है, गरीबों की रोजीरोटी का सवाल है, रोज के रोज उसको जिला मुख्यालय जाना है, शहर जाना है, इसके कारण हर रोज कोई न कोई विवाद हो जाता है, इसलिए यह विवाद न हो और वैधदक रूप से वह अपना सामान ले जाएं और उसे बाजार में बेचें, इसके लिए निश्चिततौर से एक डिब्बा, एक वेंडर डिब्बा अलग से अगर लगाया जाए तो इससे रेलवे को लाभ होगा।

महोदय, मैं ज्यादा न कह कर अंत में रेल मंत्री जी से यह कहना चाहूंगा कि माननीय मंत्री जी आप काफी तीक्ष्ण बुद्धि के हैं यह मैं निश्चितरूप से जानता हूँ। आप एक चीज पर जरूर ध्यान दीजिए कि अगर घोषणा हो तो वह पूरी हो। राजनीति के तहत आप कोई भी घोषणा न कीजिए, देश हित के तहत ही आप घोषणा कीजिए। इसी सदन में और दूसरे सदन में भी घोषणा हुई कि बिहार के कुरसेल से लेकर सहरसा तक वाया बिहारीगंज तक रेल लाइन का सर्वेक्षण होगा। हो सकता है कि यह बात गलत हो, लेकिन जो लाभप्रद नहीं है। जो जानकारी मुझे मिली है, उसमें यह बताया गया है कि यह लाभप्रद नहीं है। जो लाभप्रद है, उसको यह बताया जाता है कि यह लाभप्रद नहीं है। पिछली 4 नवम्बर, 1995 को पूर्व रेल मंत्री जी ने जाकर के सर्वेक्षण कार्य का शिलान्यास किया। लेकिन

राजनीति के तहत यह बता दिया गया कि यह लाभप्रद नहीं है। महोदय, यह सारा का सारा ग्रामीण इलाका है और रेल मंत्री जी भी व्यक्तिगत रूप से जानते हैं कि सहरसा से लेकर कुरसेला तक रूपावली, भवानीपुर, बिहारीगंज का यह व्यापक रास्ता है। वहां के लोगों ने न आजादी से पहले और न आजादी के बाद विकास देखा है। इस तरह की अगर बात हो, निश्चित तौर से राजनीति के तहत कोई निर्णय नहीं किया जाना चाहिये ताकि रेल का विकास हो सके। आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, मैं पुनः रेल मंत्री जी को धन्यवाद देते हुए अपना वक्तव्य समाप्त करता हूँ; बहुत बहुत धन्यवाद।

SHRI PARAG CHALIHA (Assam): Hon. Vice-Chairperson, I have nothing much to add to it because the present provision is made practically for the next four months. And it comes from an intimate friend of mine with whom we have had the privilege of moving in some interior riot and upoverty affected areas. I know that Nitish Kumarji would look into the affairs of those areas when he brings the Budget. Madam, my esteemed colleague from the other side spoke about the affairs of Punjab and the areas linking Punjab. At that time, I was telling myself that that gentleman and many others do not know that there is one big State, Assam—big in the sense of size and all that and importance. We have, for the last 50 years, not been able to say or do anything particularly for the development of that particular State, Assam. It was the last Minister Mr. Ram Vilas Paswanji who, for the first time, took some interest over there and we are thankful to him. There are still some more things to do because, in the Budget, the Minister has said, "I seek from the House, for the present, only a vote on account sufficient to cover the estimated expenditure for the first four months of the financial year, leaving the supplies for the rest of the year to be voted separately." Then, he again made a good reference. Of course, it is rather encouraging. The excess of receipts over expenditure improved by Rs. 201 crores over Budget. The actual Plan expenditure was Rs. 8,310 crores as compared to the revised estimate of Rs. 8,300 crores and the Budget estimate of Rs. 8,130 crores. These are all good and encouraging figures. Again, he has stated, "Passenger traffic has recorded a growth of over five per cent." We commend him for being able

to give us these encouraging figures. But, there is a big 'but'. As the House is aware, the Government's decisions on the V Central Pay Commission's recommendations have been implemented in 1997-98. The Railways had kept a provision of Rs. 3,300 crores in the ordinary working expenses for this purpose.

"This has been reduced to Rs. 2,694 crores in the Revised Estimate in view of payment of a part of the arrears on this account being deferred to the next year." This reference makes a little interesting reading. The estimate of ...*(Interruption)*...

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Instead of reading from the Reports, you can put across your views.

SHRI PARAG CHALIHA: Madam, these figures are very interesting because we have some reference about a good future and others are not so good, rather on the blank side; that is why I am making these references.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): You make a concrete suggestion on that.

SHRI PARAG CHALIHA: I have come to almost the last sentence.

Madam, "the estimate of Ordinary Working Expenses has been placed at Rs. 23,370 crores, representing an increase of Rs. 2,719 crores over the Revised Estimate for the current year. This will cover normal increases and arrear payments deferred to 1998-99." These are some of the bright aspects for the whole year, but these aspects have also some black spots. I am trying to point out these things to the Minister.

Madam, while appreciating the difficulties in the coming years, I would, on behalf of the people of the neglected areas of the North-Eastern States, implore the Minister to see that the cries, woes and anxieties of the people of the North-Eastern States are not neglected even if we have to face some difficulties in meeting our commitments, as has been pointed out already by my friends from all side.

Very few people here perhaps know—I do

not mean anything else but just a reference—that here in India, amongst the seven North-Eastern States, three States have not got even one foot of railway line for the entire boundary though the other three States have got a railway line linking only the outer portion of their boundaries.

Madam, another point is not perhaps known to many. The Britishers laid the railway line in the North-Eastern Frontier Areas only to suit their particular tea gardens and other industrial places. It is a very important thing. I come from Sibsagar. It was the Capital city of Assam during the Ahom period of 150 years. Today it is a good tourist attraction centre. You will be surprised to know that now though being the District Headquarters, earlier.

Assam's Capital, it has not been linked even by a railway main line for the last 80 or 90 years. Now a request has been made even from my side formally, but no specific reply has been received on that. I would, through you, Madam, implore the Railway Minister, Mr. Nitish Kumar, to see that despite all the hurdles he may come across, despite all the deficit references he has made, including some surplus references also, there need not be a negligence whatsoever in respect of the railway improvement in the North-Eastern States, and particularly in respect of the broad gauge lines going through the areas, and constructing a new bridge over the Brahmaputra and there need not be a negligence. Let the North-East people feel that they are not neglected always.

SHRI N. THALAVAI SUNDARAM (Tamil Nadu): Thank, you, Madam, for giving me this opportunity to participate in the discussion on the Interim Railway Budget. Before going into that, I would like to give one clarification to my learned friend, Mr. Thirunavukkarasu. Mr. Thirunavukkarasu in his maiden speech appreciated the hon. Chief Minister of Tamil

Nadu, Mr. Karunanidhi, because he was nominated to this House during the tenure of the 11th Lok Sabha. But he had not attended the House at that time. He is attending the House only after the constitution of the 12th Lok Sabha. It is not a mistake of our party. It is purely a mistake of the Chief Minister, Mr. Karunanidhi. I want to give this clarification to Mr. Thirunavukkarasu.

Madam, we have efficient Ministers in our Government. There are two Kumars. One Kumar is from our party and another Kumar is the Railway Minister. We appreciate that. I would like the hon. Minister to note that we are from a southern State.

Now I would like to mention about my State, Madam. As far as our State is concerned, in 1997-98 there was a new project for gauge conversion between Thambaram and Chengelpet and Chennai Beach and Thambaram. The survey was completed and the report was submitted to the Board and the State Government had been requested to share the costs equally with the Railways. As far as our State Government is concerned, it is the most inefficient State Government in our country.

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: Mr. Doraisamy is here.

SHRI N. THALAVI SUNDARAM: If he is there, he may object to it. I have no objection.

It is the most inefficient State Government. As far as our State is concerned, there are a lot of projects. There were nine Ministers at the Centre from the State for one-and-a-half years. As far as Southern Railway is concerned, we were not getting a single paise. Now we have our great Kumar here. I think he may allot more than Rs. 800 crores to our State.

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: Will you not be grateful otherwise?

SHRI N. THALAVI SUNDARAM: I will always be grateful.

In our State there are certain SC and ST areas. We would like to give them some priority. I had mentioned these things in the last Budget session as also during the discussion on the Railway Budget for 1997-98. Regarding the new line between Manamadurai and Tuticorin, I request the hon. Minister to sanction the necessary amount. Another project, which is the main project, is the project between Villupuram, Thanjavur and Cuddalore. This is a new project. This project is very useful to the entire State. Villupuram is the main junction. The survey was completed and the report was sent to the Railway Board on 15.2.1997. I request the hon. Minister to kindly sanction the necessary amount for this Project also.

Now I want to mention certain other things. More than 500 passes were issued to anti-social elements of a particular party by the previous Minister. Though there was an order from the High Court of Delhi, more than 500 passes were issued. The previous Government ignored the order and they were continuously issuing passes. I request the hon. Minister to cancel all the passes issued to anti-social elements.

Now I would like to mention about passenger amenities. As far as our State is concerned, the amenities are very poor in all the railway stations. There are no catering facilities in certain main railway junctions. For example, we are facing the problem of catering and other amenities in Madurai and Tirunalveli. I request the hon. Minister to take necessary steps for providing catering facilities at the Tuticorin, Tirunalveli and Madurai railway stations.

There is one more problem. Kanyakumari is a historical place. Now we are operating only one train between Chennai and Kanyakumari.

5.00 P.M.

Earlier there were two trains. One train was from Nellore to Chennai and the second train

was from Nellore to Kanyakumari. But the Nellore Express was cancelled. I would like to request the hon. Railway Minister to take necessary steps to start a new train from Chennai to Kanyakumari. During the summer season many people go to Kanyakumari. There is only one train from Chennai to Kanyakumari. Therefore, I would request the Minister to start one more train.

Madam, there is the Railway Protection Force. But the Railway Protection Force does not have any power. If there is some dacoity or some unwanted elements enter into some trains, the Railway Protection Force arrests those people and immediately surrenders them to the GRP force. But without taking any action the GRP people immediately release those persons. Madam, there must be some coordination between the Railway Protection Force and the GRP. I would request the hon. Railway Minister to take necessary steps in this regard.

I would again request the hon. Railway Minister to start one more train from Chennai to Kanyakumari.

Thank you.

SHRI J. CHITHARANJAN (Kerala): Madam, all of us can be proud of the fact that the Indian railway system is the biggest railway system in the whole world and it is making very important contributions towards the industrial development and economic development of the country. It is also playing an important role for the integration of the country. At the same time, we shall not overlook the weaknesses and deficiencies of the railway system. As has been pointed out by some of my colleagues, one of the most important deficiencies is the imbalance in the development of the system. North-east, Kashmir and several backward areas have been neglected. I hope the new Railway Minister would pay attention to rectify this imbalance in the development of the

system.

Madam, I would like to draw the attention of the hon. Minister towards one important point. Hundreds of accidents are taking place every year. Broadly the accidents are categorised like this: accidents due to collision, accidents due to derailment, accidents at level crossings and accidents due to fire in trains. Causes are also categorised as human failure both of the employees and persons belonging to other categories and machine failure. Hundreds of accidents have taken place. Then inquiries have been conducted by experts and also my Commissions which had been appointed by the Government of India. They have submitted their reports. I am unable to understand why accidents are occurring again and again due to the same mistakes and same reasons.

If the Railway authorities had examined these inquiry reports which were there before them and understood the causes which led to those accidents and had taken effective steps to rectify those causes, accidents would not have occurred on such a large scale year after year.

Therefore, my suggestion is that the Minister should immediately make some arrangement or devise some mechanism, to go through those reports and also to find and ascertain the causes for those accidents which have taken place. What are the measures that have been taken, so far to avoid such accidents in future? Measures should be taken on that basis. Thirdly, what I would like to say is, that terrorist groups are nowadays creating problems and are using certain bombs to blow up the compartments, the people in the compartments and sometimes parts of the railway stations. Therefore, I think that some effective mechanism should be set up to see that the activities of these terrorist groups are not allowed in the Railways. To prevent such things

proper security measures will have to be taken. Another thing to which I would like to draw the attention of the Minister is about certain projects in Kerala. In Kerala, we are having a grievance that in the past, during the times of the various Governments, we have not been given due consideration. Justice has not been done to us. When the Konkan Railway was started, when the construction of the Railway was started, we were all very happy. Now, that railway is commissioned and trains have begun to move. But unfortunately, Kerala could not make use of the benefits because of the fact that from Mangalapuram to Shoranoor there is no double line. The capacity of the existing line is already saturated. Unless the railway line is doubled, Keralites cannot make use of the Konkan Railway for the purpose of travelling from one end of the country to the other. Then the doubling of railway line from Kollam to Trivandrum is taken up. But unfortunately, during the past years adequate amounts were not provided for completing that work. Therefore, it is moving at a snail's pace: Therefore, my request is that adequate funds should be provided in the coming year to see that the project is completed as early as possible. Then there are two other projects. One is that a new railway line should be started from Guruvayoor to Kuttippuram and another from Angamali to Sabarimala. These two railway lines lead to two pilgrim centres. People from all parts of India are going over to these places, lakhs of people are going. If these railway lines are taken up and if construction is done, it will be of much help for the pilgrims who come from various parts of the country to these pilgrim centres. Therefore, I hope that the hon Minister when presenting the full Budget will provide for these projects. With these words I conclude.

श्री नितीश कुमार: मैडम चेर परसन, मैं सबसे पहले सभी माननीय सदस्यों को धन्यवाद देना चाहता हूँ, जिन्होंने इस चर्चा में हिस्सा लिया। इससे पूर्व एप्रोप्रिएशन बिल को

जब यहाँ चर्चा के लिए रखा गया तो बिना चर्चा के उसे लोकसभा को लौटा दिया गया, इसके लिए भी मैं सदन को धन्यवाद देना चाहता हूँ। लेकिन, रेलवे कन्वेंशन कमेटी की अनुशंसाओं को स्वीकार करने के लिए जो सरकार का संकल्प था, उस पर चर्चा हुई और कई माननीय सदस्यों ने उसमें हिस्सा लिया। और इस सिलसिले में उन्होंने अनेक बहुमूल्य सुझाव भी दिए हैं। नई सरकार गठित हुए एक सप्ताह ही बीता है। रेल मंत्रालय का कार्यभार संभाले हुए मुझे मुश्किल से एक सप्ताह हुआ है। जो भी सुझाव यहाँ आए हैं, उन सुझावों पर हम पूरी तौर पर विचार करेंगे और नई परियोजनाओं के संबंध में या पुरानी परियोजनाओं की स्थिति के संबंध में जब नियमित रूप से बजट पेश किया जाएगा और उस पर जब चर्चा होगी, उस दौरान मैं बताना चाहूंगा।

पिछले कुछ दिनों में कुछ महत्वपूर्ण निर्णय लिए गए हैं, उनकी जानकारी मैं सदन को देना मुनासिब समझता हूँ। सभी सदस्यों ने चिन्ता प्रकट की है रेलवे की स्थिति पर, रेलवे की आर्थिक स्थिति पर। ज्यादातर लोग नई परियोजनाओं की चर्चा करते हैं—या तो नई रेलवे लाइन बिछाई जाए या सिंगल रेलवे लाइन को डबल किया जाए या फिर गेज़ कन्वर्जन हो या फिर रेल ओवर ब्रिज बनाया जाए, इस तरह की चर्चा हमेशा होती है और इस तरह की मांगें प्रस्तुत की जाती हैं और इनको पूरा करने के लिए रुपए की जरूरत होती है। रेलवे की जो स्थिति है, हालाँकि रेलवे मुनाफे में चल रहा है, लेकिन जितनी इसकी सहायता मिलनी चाहिए, उतनी सहायता इसको नहीं मिलती है। चर्चा में इस समय नेता विरोधी दल, जो कि इस देश के वित्त मंत्री भी रहे हैं, मौजूद हैं। रेलवे को जितना महत्व मिलना चाहिए, उतना महत्व नहीं मिलता रहा है। रेलवे से अपेक्षाएं बहुत हैं और यह बात सही है कि रेलवे को सिर्फ कमर्शियल दृष्टिकोण से ही नहीं चलाया जा सकता क्योंकि इससे लोगों की आकांक्षाएं जुड़ी हुई हैं, भारतीय रेल राष्ट्रीय एकता की प्रतीक है, यह एक कोने से दूसरे कोने तक देश को जोड़ती है और इससे राष्ट्रीय एकता का भाव पैदा होता है। इसके साथ ही साथ क्योंकि रेलवे के साथ लोगों की आकांक्षाएं भी जुड़ी रहती हैं, इसलिए सब से अधिक मांग रेलवे से ही होती है। अन्य विषयों पर जितनी चर्चा होती है उससे कहीं ज्यादा समय रेलवे की चर्चा पर लगता है, चाहे वह इस सदन में हो या दूसरे सदन में हो। लोगों की रुचि इस विषयों में अधिक है क्योंकि लोग सीधे इससे जुड़े हुए हैं। तो सामाजिक दायित्व का भी निर्वहन रेलवे को करना पड़ेगा और करना पड़ता है। पिछड़े इलाकों को उपेक्षा हुई है और पिछड़े इलाकों में रेल को पहुंचाया जाए,

इसकी मांग होती है, जो कि जायज़ है, स्वाभाविक है लेकिन इसको पूरा करने के लिए पैसे की जरूरत है। रेलवे अपने आंतरिक संसाधनों से इन सभी योजनाओं को पूरा नहीं कर सकता। सामान्य कोष से जो सहायता रेलवे को दी जाती है, उस पर रेलवे डिविडेंड अदा करता है। अभी एक माननीय सदस्य ने कहा कि रेलवे मात्र 7 प्रतिशत डिविडेंड अदा करता है। मैं कहना चाहता हूँ कि कितना डिविडेंड देना है, इसका निर्धारण दोनों सदनों की एक संयुक्त कमेटी--रेलवे कन्वेंशन कमेटी--करती है और उस कमेटी में वित्त मंत्री और रेल मंत्री सदस्य होते हैं और उसमें यह तय होता है कि कितना लाभांश रेलवे को देना चाहिए। रेलवे यह समझती है कि हम एक व्यावसायिक संगठन हैं, हमको अपने हिसाब से चलाने दिया जाए, जो कि संभव नहीं है। अब क्योंकि रेलवे को सामाजिक दायित्वों को पूरा करना पड़ेगा, ऐसी स्थिति में बजटीय सहायता बढ़नी चाहिए। यह जो रेलवे कन्वेंशन कमेटी का प्रस्ताव यहां पर आया था और जो विलंब हुआ, जिसके बारे में मैंने शुरू में ही कहा था कि रेलवे कन्वेंशन कमेटी ने यह सिफारिश की थी कि 1952 से पहले की जो राजकोषीय सहायता मिली है, उस पर अब लाभांश देने की जरूरत नहीं होनी चाहिए, यह रेलवे कन्वेंशन कमेटी की राय थी, लेकिन वित्त मंत्रालय इससे सहमत नहीं हुआ और नतीजा यह हुआ कि मामला अटक गया।

रेलवे ने पुरानी दर पर ही 1952 के पहले के भी जो राजकीय कोष की सहायता थी उस पर डिविडेंड अदा कर दिया। अगली बार रेलवे कन्वेंशन कमेटी ने फिर अपनी राय पर मुहर लगाई और कहा कि नहीं, 1952 से पहले की मदद पर नहीं लाभांश देना चाहिए। वित्त मंत्रालय फिर सहमत नहीं हुआ, मामला केबिनेट तक गया और इसी के चलते इसकी स्वीकृति संसद से नहीं हो सकी थी। पहली दफे संसद से स्वीकृति हो चुकी थी और इस झंझट में यह पूरा मामला फंसा रहा। इसमें विलंब हुआ और केबिनेट ने 1997 में यह तय किया कि 1995-96 और 1996-97 के लिए जो रेलवे कन्वेंशन कमेटी का प्रस्ताव है। 1952 से पहले की राजकीय सहायता पर लाभांश नहीं देना पड़ेगा, उसको मान लिया जाए और फिर दो साल के लिए छूट रेलवे को मिली, आगे के लिए यह छूट नहीं है। यह जो पिछला वित्तीय वर्ष बीत रहा है इसके लिए भी छूट नहीं है। इसलिए देर हुई उस प्रस्ताव को। रेलवे कन्वेंशन कमेटी, 1996 की जो अनुशंसा थी वह देर से आई, उसको सदन में रखा गया और फिर लोक सभा भंग हो गई। अब नई सरकार आने के बाद नई लोक सभा गठित होने के बाद

उसको यहां रखा गया जिस पर आप आज विचार कर रहे हैं। सदन की संयुक्त समिति ने जो प्रस्ताव किया उसको भी मानने में दिक्कत होती है। आज से नहीं एक जमाने से रेलवे में जो पैसा केन्द्र सरकार ने लगाया है जबकि दुनिया में कई मुल्कों में रेल की पटरियां बिछाने का काम केन्द्र सरकार करती है। यह उम्मीद है कि ज्यादा से ज्यादा रेलवे लाइन बिछ जाएं और सभी लोग मांग करें कि गेज परिवर्तन हो जाए। इतने दिनों में जो कुछ भी विषय हमारे समक्ष आए हैं और मैंने जो रेलवे बोर्ड के अधिकारियों के साथ बैठक की और जो मैंने समीक्षा की है उसमें हमने पाया है कि रेलवे की पटरियों को बहुत जगह बदल जाना बहुत जरूरी है। रेल पटरियों को बदलने के मामले में हम पिछड़ते चले जा रहे हैं, आज नित्य एक्सीडेंट हो रहे हैं। रेलवे की गुणवत्ता का भी सवाल है। कई ऐसे मसले हैं जिस पर विस्तार से चर्चा होनी चाहिए, रेल की स्थिति पर भी चर्चा होनी चाहिए। रेल किस स्थिति से गुजर रही है, रेल के सामने कौन सी चुनौतियां हैं, आज चिंता के कौन से विषय हैं, इन तमाम स्थितियों पर विचार करके हमने यह फैसला किया है और रेलवे बोर्ड को यह निर्देश दिए हैं दो दिन पहले कि एक स्टेटस पेपर रेलवे की स्थिति पर तैयार किया जाए और उस पर काम भी शुरू हो गया है और बहुत जल्दी वह स्टेटस पेपर तैयार होगा। उसको हम सदन के पटल पर भी रखेंगे जिसमें रेल की पूरी स्थिति की चर्चा होगी। कई माननीय सदस्यों ने कहा कि रेलवे प्रोजेक्ट की क्या स्थिति है। अब अगर एक-एक प्रोजेक्ट के बारे में चर्चा की जाए तो बहुत समय लगेगा। लेकिन हम चाहते हैं कि प्रोजेक्ट की अद्यतन स्थिति की भी जानकारी लोगों को मिलनी चाहिए।

रेलवे को आंतरिक संसाधन बढ़ाने का भी प्रयास करना चाहिए और प्रयास किया जाएगा। उसके लिए हम लोग मितव्ययिता पर जोर देंगे, फिजूलखर्ची पर रोक लगाएंगे। अनावश्यक विज्ञापनों पर खर्च किया जाता है, एक परम्परा सी बन गई है। हमारा प्रयास होगा कि उन क्षेत्रों में हम खर्च में कटौती करें और जब ऊपर से यह प्रयास होगा तो उसका संदेश और संकेत नीचे तक जाएगा। काम तो बहुत मुश्किल है, हम लोग कोशिश करेंगे शायद सुधार आए। हम नहीं कह सकते हैं कि कितना सुधार आएगा लेकिन संकल्प के साथ हम लोग जरूर इस काम को करने की कोशिश करेंगे। रेलवे की जो सेवाएं हैं उसमें सुधार की आवश्यकता है, निरन्तर सुधार की आवश्यकता है। हर सेवा में सुधार की आवश्यकता है। हम लोगों का प्रयास होगा कि रेल सेवाओं को और बेहतर बनाया जाए। पंकज्युअलिटी हो ट्रेन के परिचालन में जिसके

साथ-साथ सिब्योरिटी और सेफ्टी का भी सवाल है। सेफ्टी का जहां तक सवाल है वह ट्रेन के परिचालन से जुड़ा हुआ है। रेलवे विभाग का यह दायित्व है। लेकिन जहां तक सिब्योरिटी का सवाल है वह अकेले रेल का दायित्व नहीं है। माल की सुरक्षा का दायित्व आर०पी०एफ० का है। लेकिन जिस ढंग की घटनाएं घटती हैं कानून व्यवस्था से जुड़ी हुई तो यह राज्य का मसला हो जाता है उसके लिए जी०आर०पी०एफ० है और जी०आर०पी०एफ० का आधा खर्च रेलवे वहन करता है। कई बार ऐसा होता रहा कि घटनाएं घटती हैं और लोग एफ०आई०आर० कहां दर्ज कराएं, यह समस्याएं उनके सामने होती थीं। उसमें समय कम रहता था, परेशानी हाती थी। तो परिवर्तन हुआ है। अब आर०पी०एफ० के लोग भी एफ०आई०आर० अपने पास रख लेंगे, कंस्टेंट अपने पास रख लेंगे और उसको वह रजिस्टर कराएंगे ताकि घटना के बारे में आगे इन्वेस्टिगेशन हो सके।

लेकिन कुछ कानून और व्यवस्था से जुड़ी हुई चीजें हैं, इन पर सबको विचार करना पड़ेगा। आज मुझे रेल मंत्री का दायित्व मिला है और उस हैसियत से मैं यहां खड़ा हो कर कुछ बोल रहा हूं लेकिन आम रेल यात्री के रूप में भी हम सब लोगों के अनुभव हैं। चाहे वह केंटरिंग का सवाल हो, चाहे सफाई का सवाल हो, यह मेरा अपना अनुभव है कि जब हम ट्रेन में यात्रा करते हैं तो पाते हैं कि बेडरोल जो दिया जा रहा है, उस बेडरोल को निकालते जाएं, एक-एक बेडरोल गंदा होता है, बिछाने लयक नहीं रहता है जबकि रेल की तरफ से उसकी सफाई के लिए पैसा दिया जाता है लेकिन लगता है कि वे बेडरोल धुल कर नहीं आते हैं। तो यह लपरवाही होती है। मैंने पहले ही दिन यह आदेश दिया है और कहा है कि इस स्थिति में सुधार आना चाहिए। एक रेल यात्री के नाते जो हम सब लोगों का अनुभव है, उस अनुभव का हम लाभ उठाएं और कोशिश करेंगे तो सुधार के उपाय होंगे।

सुरक्षा के मामले में भी कहा गया है। कुछ खास ट्रेनों में और कुछ खास गड़बड़ी वाले सेंसिटिव और संवेदनशील इलाके पाए गए हैं जहां ज्यादा इस तरह की घटनाएं घटती हैं, वहां पर आर०पी०एफ० और आर०पी०एस०एफ० के लोग भी ट्रेन में नल्ले हैं उस ट्रेन की सुरक्षा के लिए। लेकिन रेल की अपनी सीमाएं हैं। इस पर पिछले ही कार्यकाल के दौरान लगातार घटनाएं घटती थीं तो यह विवाद का विषय बन गया था। हम चाहेंगे कि इस पर भी विस्तार से चर्चा हो। रेल चलती रहती है, रेल में कुछ घटना घटेंगी, जवाबदेही रेल की भी आती है लेकिन उसके हाथ में अख्तियार क्या है, यह भी देखना पड़ेगा तो इसके बारे में भी विचार करना चाहिए और यह विचारणीय मुद्दा होगा। हम समझते हैं कि सभी स्थितियों पर विभिन्न पहलुओं पर स्टेट्स पेपर में

सारी बातों की चर्चा होगी और हम समझते हैं कि उस स्टेट्स पेपर पर गंभीरतापूर्वक सदन में विचार होना चाहिए, जो आ जाए और उसके बाद सदन के बाहर भी विचार होना चाहिए ताकि परस्पर तालमेल हो सके। रेल की मजबूरियों को भी समझा जाए और लोगों की आकांक्षाओं को भी पूरा किया जाए। दोनों में एक बेहतर तालमेल बनाया जाए, यह प्रयास हम सब लोगों का होगा।

कुछ सवाल उठाए गए, रिक्रूटमेंट के बारे में कुछ सवाल कहे गए कि उसमें धांधली हुई है। परसें, दो दिन पहले ही हम लोगों ने इसकी समीक्षा की है। मैं भी था, रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री श्री राम नाइक भी थे, बोर्ड के अधिकारीगण थे और उस समय ही हम लोगों ने निर्देश दे दिया कि 30 अप्रैल तक कोई बहाली नहीं होगी। हम लोग रेलवे रिक्रूटमेंट बोर्ड के काम की भी समीक्षा करेंगे कि कहां क्या हो रहा है और इस रिक्रूटमेंट पॉलिसी के बारे में विचार करेंगे। एक चारागाह नहीं बनना चाहिए रेल विभाग को। इस तरह से अगर इस्तेमाल होता रहेगा तब एक मुसीबत जैसी स्थिति पैदा हो सकती है, चारों तरफ से शिकायतें मिलती हैं। कई लोगों ने शिकायतें कीं और उसके आधार पर हम लोगों ने यह फैसला लिया है। हम सुधार का उपाय करेंगे और जो भी सम्माननीय सदस्य हैं, उनके मन में रिक्रूटमेंट के संबंध में, रिक्रूटमेंट बोर्ड के कामकाज के संबंध में कोई जानकारी हो और अगर वे उस जानकारी को देगे तो हम लोग समीक्षा में उस जानकारी का इस्तेमाल करेंगे और इसकी व्यवस्था बेहतर बनाने के लिए कदम उठाएंगे, इतना मैं आश्वासन दे सकता हूं। रेल सेवाओं को बेहतर बनाने के लिए चाहे वह रेल अधिकाधिकारियों का, रेल कर्मचारियों का लोगों के साथ व्यवहार हो, चाहे पीने के पानी का सवाल हो, चाहे ट्रेन के अंदर और प्लेटफॉर्म पर सफाई का सवाल हो, हर चीज को प्राथमिकता के साथ देखा जाएगा और एक बात मैं स्पष्ट कर देना चाहता हूं कि जो चालू परियोजनाएं हैं, उनमें से किसी परियोजना को रोकने का कोई विचार नहीं है। जो चालू परियोजनाएं हैं, हम लोगों का प्रयास होगा कि उनको पूरा किया जाए लेकिन इतना ज़रूर होना चाहिए कि हम जब परियोजनाओं को हाथ में लेते हैं तो उसके लिए बाज़ाबात कोई क्लीयरेंस है या नहीं, इसको ज़रूर देखा जाना चाहिए। अभी माननीय सदस्य ने चर्चा कर दी, कुछ और सदस्यों ने चर्चा कर दी तो मैं अपनी तरफ से तो प्रयास करूंगा कि यूं ही घोषणा न हो जाए, उसके लिए व्यापक और पूरी तैयारी हो लेकिन एक दबाव हमेशा, कोई भी रेल मंत्री होगा, उस पर एक दबाव रहता है। मुझे कार्यभार संभाले एक सप्ताह हुआ है। मैं जिस रास्ते से गुज़रता हूं, उस रास्ते से मुझे कागज़ लेना पड़ता है। हर आदमी खड़ा हो कर

एक मिनट में बता देना चाहता है कि हमारे यहां रेल की यह समस्या है और रेल मंत्री से यह उम्मीद की जाती है कि वह हर रेल की समस्या को एक मिनट में समझ ले, वह याद रखे और उसका इसी बार तत्काल समाधान कर दे और इसका उपाय कर दे।

सात दिन के अंदर ही मुझे ऐसा लगने लगा है कि रेल मंत्री होने के बाद मैं व्यक्ति कम रह गया हूं और रेल की पटरी ज्यादा हो गया हूं।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): मंत्री जी, एक बात आपको ऐंप्रोशिएट करनी चाहिए कि राज्य सभा में मैं नहीं समझती हूं कि किसी भी सदस्य ने उठकर, अपनी सीट से उठकर कोई समस्या या कोई कागज आपकी मेज तक पहुंचाने की कोशिश की हो। इसके लिए आपको सदन को धन्यवाद देना चाहिए। हमारा जो हाउस है उसे हाउस ऑफ ऐलडर्स कहते हैं। इसलिए किसी ने यह नहीं किया है। शायद दूसरे सदन में ऐसा हुआ हो लेकिन हमारे सदन में सबको मालूम है कि आप सात दिन पहले ही मंत्री बने हैं इसलिए समस्याओं को देखने के लिए, उनका अध्ययन करने के लिए आपको कुछ समय देना चाहिए, यह समझकर ही सदस्यों ने आपको ज्यादा बातें नहीं कही हैं।

श्री नीतिश कुमार: मैं इसके लिए जरूर शुक्रगुजार हूं और मैं अंत में इसकी चर्चा करना चाहता था। तो इस तरह से जो अपेक्षाएं होती हैं, उन अपेक्षाओं को एक हद तक पूरा करने की एक मजबूरी भी होती है—किसी भी व्यक्ति के लिए जो रेल मंत्री के पद पर जाए। उसके चलते जिस ढंग से यह चलना चाहिए और जिस ढंग से लोग चाहते हैं कि वह चले तथा मुनाफा हो, वह संभव नहीं है। हम भी मानते हैं कि सिर्फ व्यावसायिक दृष्टिकोण नहीं अपनाया जा सकता, सामाजिक दायित्व को भी निभाना होगा और पिछड़े इलाकों के विकास पर भी ध्यान देना चाहिए और इस मामले में कोई क्षेत्रीय असंतुलन नहीं होना चाहिए, अधिक से अधिक क्षेत्रीय संतुलन होना चाहिए।

अंत में यह बार-बार चर्चा होती है कि रेल मंत्री जहां का होता है, वही का ज्यादा विकास होता है। हमारा प्रयास होगा कि यह भारतीय रेल है और रेल मंत्रालय पूरे राष्ट्र का है, पूरे देश का है। हमारी कोशिश होगी कि पूरे राष्ट्र के बारे में एक समेकित नीति हो, एक मापदंड हो और उसी के आधार पर कोई निर्णय हो। अलग से पक्षपात करने की हमारी नीयत नहीं है। हमारा पूरा प्रयास होगा कि संतुलन बरकरार करके चलें। हम तमाम माननीय सदस्यों को इस चर्चा में भाग लेने के लिए एक बार फिर से धन्यवाद देना

चाहते हैं और जिस ढंग से आपने सहयोग दिया है, इसके लिए भी मैं आप सबको धन्यवाद दूंगा। जो भी हम लोगों से संभव होगा, हम लोग करेंगे। आप लोगों के जो विचार यहां पर आए हैं, उस पर हम गौर करेंगे और जो भी संभव होगा, उसमें कदम उठाए जाएंगे, प्रभावी कदम उठाए जाएंगे। जो माननीय सदस्य चर्चा में भाग नहीं ले सके, वह लिखकर अलग से देंगे। हमारा प्रयास होगा कि अलग-अलग राज्यों के सांसदों से मिलकर उनकी विशेष समस्याओं को समझें और उसके समाधान की दिशा में प्रभावी कदम उठाएं। इन्हीं शब्दों के साथ मैं सबको, पूरे सदन को धन्यवाद देते हुए आग्रह करता हूं कि जो प्रस्ताव है, उसको स्वीकार करने की कृपा की जाए। धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): I shall now put the Resolutions to vote. The question is:

- (i) That this House approves the recommendations made in paragraphs 40, 41, 44, 42, 45, 47 and 48 contained in the Twelfth Report of Railway Convention Committee (1991) appointed to review the "Rate of Dividend" payable by the Railway Undertaking to General Revenues etc., which was laid on the Table in the Rajya Sabha on 12.3.96.
- (ii) That this House approves the recommendations made in paragraphs 64, 65, 66, 67 and 70 contained in the Third Report of Railway Convention Committee (1996) appointed to review the "Rate of Dividend" payable to the Railway Undertaking to General Revenues, etc., which was laid on the Table in the Rajya Sabha on 25.3.98.

The motions were adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): The House stands adjourned till 11.00 A.M. on Monday.

The House then adjourned at twenty-eight minutes past five of the clock till eleven of the clock on Monday, the 30th March, 1998.