

bouring State; it is not too far away from where I live. So, I will not ignore it so quickly. But I am sure that as soon as the main transmission link to Bangalore from IRMA is set up, the problem will be solved. I hope that by the next year,...(Interruptions). Link takes a long time. We are talking of traversing something like 1,500 kms. of new lines. It cannot be done overnight. But we will do it to see that a permanent connection is given.

Madam, we have about 2,000-MW surplus in the North-Eastern region. For various reasons, the generation in the North-Eastern region has gone up. But we are not able to push that power to the rest of India because the national grid and the inter-state links are not complete. But it is my hope that by the turn of the century, we will be able to move it to various States. This year we have moved 2,000 MW of power amongst various regions. By next year we should be able to do 4,000 to 5,000 MWs. It is my belief that the problem can be addressed. But I would seek the co-operation of this House. The Members should feel free to tell me where there are problems and they should join me in fighting this mafia which controls the power sector. Thank you.

SHRI GURUDAS DAS GUPTA: Madam, a very important question arises....

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): There is a Calling Attention on this subject next Thursday. At that time, you can raise all these things and the Minister will reply.... (Interruptions)

SHRI GURUDAS DAS GUPTA: Madam, just a minute. The situation in Delhi appears to be much worse than what it appears to us. There is an admission of this by the Minister. We praise the Minister for making an open confession. I thank him for that.... (Interruptions)

SHRI TRILOKI NATH CHATURVEDI (Uttar Pradesh): He is taking you into confidence.

SHRI GURUDAS DAS GUPTA: I thank him for that. While thanking him, I would like to know how many months it will take to put the things in order in Delhi.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): He will reply to your questions next Thursday.

Now, we have to continue the discussion on the Government Motion and Railway Budget. We shall take it up after the lunch break.

I adjourn the House for lunch till 2.10 p.m.

The House then adjourned for lunch at eight minutes past two of the clock.

The House reassembled after lunch at twelve minutes past two of the clock,

The Vice-Chairman, Shri John F. Fernandes, in the Chair.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): Now, we will resume the debate on General Discussion on Railways.

I. Motion Re. Status Paper on Railways: Some Issues and Options

II. The Budget (Railways), 1988-89 (Contd.)

श्री वीरेन्द्र कटारिया (पंजाब): वाईस-चेयरमैन साहब, मैं आपका शुक्रिया अदा करता हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। मैं कल कह रहा था कि रेलवे हमारी कौम की लाईफलाइन है, नेशनल इंटिग्रेशन का चिह्न है, हमारी इकॉनमी का एक बहुत बड़ा हिस्सा है और उसके साथ-साथ आम आदमी का एकमात्र ट्रांसपोर्ट का साधन भी है। रेलवे मंत्री जी ने जो बजट पेश किया है, उसका प्लान आऊटले 8,403 करोड़ रुपए से बढ़ाकर 9,500 करोड़ रुपए कर दिया है। इसके लिए वे बधाई के पात्र हैं। रेलवे बोर्ड की जो डिमांड थी वह 10 हजार करोड़ की थी। बहुत बड़ा ढांचा है रेलवे का और उसमें जितना ज्यादा से ज्यादा प्लान हो उसकी बहुत जरूरत है। जितनी डिमांड है उसके मुताबिक रिसोर्सेज सरकार या रेलवे खुद मुहैया नहीं कर पा रहा है इसलिए डिमांड

और provision for extended railway services है उसमें एक बहुत बड़ा अंतर है। वाई चैयरमैन सर, बहुत सी वेल मीनिंग स्कीम इस बजट में रखी गई है, मैं उनकी प्रशंसा करना चाहता हूँ। लेकिन आम आदमी को उन स्कीमों से तब फायदा पहुंचेगा अगर उन स्कीमों पर अमल किया जाए। यह मेरा तर्जुमा है कि स्कीम तो एनाउंस कर दी जाती है लेकिन उन पर अमल कागजों में ही रह जाता है। जो फायदा ट्रेवलर्स को पहुंचना चाहिए, कन्यूटर्स को पहुंचना चाहिए, आम जनता को पहुंचना चाहिए वे सिर्फ एक इशतहार बनकर रह जाता है, आम लोगों तक वह फायदा पहुंचता नहीं है। प्लान को इम्प्लीमेंट करने की प्रायोरिटी होनी चाहिए और इसको मॉनिटर भी करना चाहिए। इस बजट में हर साल की तरह रेल भाड़े को बढ़ाया गया है और जिन सैक्शन और सोसाइटी को पहले छुआ नहीं जाता था सेकंड क्लास पैसेजर्स जो गरीब आमी हैं जिसका ट्रांसपोर्ट का एकमात्र साधन ही रेलवे है उनको हमेशा ही स्पेयर किया जाता रहा है— फर्टर टेक्सेशन से, फर्टर उनके ऊपर बोझ डालने से। लेकिन बड़े अफसोस की बात है कि बहुत अरसे के बाद पहली दफा उन गरीब आदमियों को भी नहीं बख्शा गया है और सेकंड क्लास, आर्डिनरी स्लीपर और सीजनल टिकट जिनके ऊपर बहुत लोग अपना सफर करते हैं मेट्रोपोलिटन सिटीज में और जो कि टोटल सफर करने वालों का एक बहुत बड़ा हिस्सा है, उनके किराए बढ़ा दिए गए हैं। यह आम आदमी पर बहुत बड़ा बोझ है और इसकी निन्दा करनी चाहिए और जो तर्क इसको बढ़ाने के लिए दिया है रेलवे मंत्री साहब ने अपने भाषण में वह लफ्जों का जंगल है, उसमें कुछ नहीं पड़ा, स्टेटिक्स को घुमा-फिरकर जिस तरीके से आप पेश करिए उससे तसवीर बदल नहीं जाती। सिचुएशन यह है कि गरीब आदमियों पर अन-वान्टेड बोझ डाला गया है और मैं उनसे कहूंगा कि इस बोझ को उठा लेना चाहिए और इनको एक्जम्प्ट कर देना चाहिए फर्टर किराए से जो कि इस बजट में बढ़ाए गए हैं। इसके साथ-साथ मैं बात और भी कहना चाहता हूँ कि धी टायर एंसी० जो स्लीपर कोच है उनके किराए भी दूसरे एंसी० कोचेज की तरह बढ़ा दिए गए हैं। इन धी टायर कोचेज में आम आदमी सफर करते हैं जो कभी-कभी जिंदगी का लुत्फ लेना चाहते हैं और वह भी एयरकंडीशंड में सफर करना चाहते हैं। अब उन पर यह फर्टर बोझ डालकर उनको जिंदगी के इस लुत्फ से महरूम मत कीजिए, ऐसी मेरी आपसे दरखास्त है। बहुत कुछ कहा गया है Much has been said about not increasing the freight in this Budget. लेकिन हकीकत यह है कि आपने फ्रेट को न

बड़ा कर एक सिचुएशन की सफाई है। सिचुएशन क्या है? आपके रेलवे के फ्रेट पहले ही इतने हाई हैं, जितनी दर है उससे आपका जो रेलवे का प्रोफिट है 3/4 रिवेन्यू फ्रेट से आता है। लेकिन जो आपका रिवेन्यू आता है वह दिन-पर-दिन हर साल कम होता जा रहा है क्योंकि your rates are so high that they are not competitive. उससे रोज ट्रांसपोर्ट बहुत बड़ा हिस्सा खींच कर ले जा रहा है। रेलवे जिसका करीब 84 परसेंट शेयर था, वह अब आधे से भी कम शेयर रह गया है जिससे नुकसान होता है। रोज ट्रांसपोर्ट से एनवायरनमेंट पॉल्यूट होता है और उसके अलावा एनर्जी कंजर्वेशन में हम चाहते हैं कि जितना रोज ट्रांसपोर्ट का काम बढ़ेगा, एनर्जी कंजर्वेशन भी ज्यादा होगा। आपने जब इसके फ्रेट नहीं बढ़ाए तो एनर्जी कंजर्वेशन में भी आपने मदद की है और इसके साथ-साथ आपने एनवायरनमेंट को ठीक रखने में भी मदद की है। यह आपका सहायनीय कदम है लेकिन इस बजट में आपने एक बात और भी कही है कि इस वक्त फ्रेट तो बढ़ाए नहीं जा सकते लेकिन आगे ऐसी सिचुएशन आ सकती है कि ये फ्रेट बढ़ाए जाएं। न्यूक्लीयर टेक्स्ट के बाद, सैक्शन के बाद एंशियन डवलमेंट बैंक, वर्ल्ड बैंक आदि की तरफ से ऐसी सिचुएशन आ सकती है कि हमें फ्रेट्स को बढ़ाना पड़े। मैं आपको कहना चाहता हूँ कि आपको एक स्टैंड अवश्य लेना चाहिए। इस फ्रेट को अगर आपने बढ़ाया तो हमारी इकनामी पर, रेलवे की प्रोथ पर बहुत बड़ा असर इसका पड़ेगा। जो स्टैंड आपने लिया है कि फ्रेट नहीं बढ़ाए जाएंगे, उस पर आपकी कायम रहना चाहिए लेकिन यह एंशन करके भी आपने डिफरेंट कम्पार्टिमेंट पर पांच परसेंट फ्रेट बढ़ा दिया है। उसमें मिनरल भी शामिल है, उसमें कोल भी शामिल है और उसके बाद पार्सल फ्रेट बढ़ाने में भी आपने कोई कसर नहीं छोड़ी। पांच परसेंट से बीस परसेंट तक मैगज़ीन्स पर भी आपने फ्रेट बढ़ा दिया है। क्या कमाल है कि एक तरफ आप कहते हैं कि फ्रेट नहीं बढ़ा रहे हैं और साथ-साथ बीस परसेंट पीरियाडिक्स पर भी फ्रेट लगा रहे हैं? कोल को भी नहीं छोड़ रहे आप? मिनरल्स को भी नहीं छोड़ रहे? यह आपकी दानिशमंदी है, मैं इसकी दाद भी देना चाहता हूँ लेकिन एक बात कहना चाहता हूँ कि इस तरीके से रेलवे का रिवेन्यू दिन-ब-दिन कम होता जाएगा और जो पैसेजर्स को फैसिलिटीज आप इस रिवेन्यू से देना चाहते हैं, वह कागजों पर ही रह जाएगी। इसलिए इस बात की तरफ भी मैं आपको तबज्जो चाहता हूँ।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): Katariaji, you better conclude because you have already

taken ten minutes today plus you had taken three minutes yesterday.

SHRI VIRENDRA KATARIA: Sir, I had taken two minutes yesterday and three-four minutes today.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): You can take only seven minutes because your party has seven speakers.

SHRI VIRENDRA KATARIA: I would try, Sir. Kindly bear with me for a few more minutes.

वाईस चेयरमैन साहब, एक आम इंप्रेशन है कि जहां का रेल मंत्री होता है, वहीं रेलों का बहुतायत होती है, वहीं नवाजिशों की बहुतायत होती है। रेलवे में रीजनल इम्पैलेसेज इतनी हैं कि कई दफा तो इस सिस्टम के खिलाफ बग़ावत करने को दिल करता है जब देखते हैं कि कुछ ट्रेन्स पर, कुछ रीजन्स में एक एन्सी ट्रेन आती है, दूसरी आती है, तीसरी आती है और प्लेटफॉर्म कभी खाली नहीं होता है और कुछ रीजन ऐसे हैं जहां कभी-कभार कोई थिसी-पिटी ट्रेन चलती है। उसके डिब्बे डिस्कॉर्डेड होते हैं और उनमें आदमी के बैठने की कम गुंजाइश होती है और जानवरों को या उनका भूसा भरने की गुंजाइश ज्यादा रहती है। जब इस तरह के इम्पैलेसेज देखते हैं, यह फर्क देखते हैं तो एक ही बात को दिल करता है कि उन रीजन्स का कोई रेलवे मिनिस्टर होता तो कम से कम इस बात का तो ख्याल करता। हम बड़ी डींगें मारते हैं नेशनल इंटीग्रेशन की। भारत माता के गीत गाते हैं कि हमारा एक मुल्क है, हमारा नेशन इंटीग्रेटेड है लेकिन जब रेलवे की फैसिलिटीज़ देने का सवाल आता है तब ऐसी बातें होती हैं जिनसे बड़ी तकलीफ होती है। इन बातों से, रीजनल बातों से उठकर, लोकल बातों से उठकर, वोट की पॉलिटिक्स से उठकर रेलवे के मैदान में नेशन का ओवरऑल डेवलपमेंट होना चाहिए तभी हमारे मुल्क में इकानॉमिक प्रॉस्पेरिटी जाएगी। मुझे खुशी है कि रेलवे मिनिस्टर साहब ने अपने एलान में 12 नई ट्रेनों का जिक्र किया है, 5 नए रेल-लाइन प्रोजेक्ट्स का जिक्र किया है और गेज कनवर्शन 3 सेक्टर में इंट्रोड्यूस करने की बात कही है, मैं उनको मुबारकबाद देना चाहता हूँ कि जो लाजिन्स दूसरे रेलवे मिनिस्टर अपने इलाकों में करते रहे हैं, उन्होंने इसका कोई असर नहीं लिया है और वे इस ट्रैक में नहीं आए हैं। लेकिन एक बात बड़ी अजीब है कि यह सारी जो नयी स्क्रीम इंट्रोड्यूस की गयी है जो रेलवे मिनिस्टर ने अनाउंस की है, इन सारी स्क्रीम्स में नॉर्डन रीजन का पूर्ण रूप से लोप हो गया है। मैं

पंजाब की बात करना चाहता हूँ। पंजाब में आजादी मिलने के पचास साल के बाद भी, आज भी एक इंच रेलवे लाइन नहीं बिछाई गयी है। पंजाब की जो राजधानी है चंडीगढ़, उसको पंजाब के साथ जोड़ने के लिए, लुधियाना के साथ जोड़ने के लिए, उज्जपुर के साथ जोड़ने के लिए तीस साल से पंजाब की सरकार चिल्ला रही है लेकिन सिवाय सर्वे करने का एलान करने के आज तक कोई दूसरा कदम नहीं उठाया गया है। मैंने एक तजवीज और रखी थी। पंजाब की यह डिमांड है कि चंडीगढ़ को पंजाब के दूसरे हिस्सों के साथ रेल से जोड़ा जाए क्योंकि पंजाब के डेवलपमेंट का सवाल है। पंजाब सेंट्रल पूल में इतना अनाज देता है, सारे हिन्दुस्तान को फ़ैजे देता है लेकिन जब पंजाब की डिमांड का सवाल आता है तो उस समय पता नहीं कान बढ़े क्यों हो जाते हैं और जुबान गुंगी क्यों हो जाती है। मैं आपके माध्यम से सरकार से यह कहना चाहता हूँ कि पंजाब के साथ ईसाफ किया जाए। एक दाख्खास्त मैंने और की भी कि अमोहर और फाजिल्का जो बार्डर पर बसे हुए शहर हैं जिनका फसल सिर्फ 30 किलोमीटर का है, उनको रेल लाइन से जोड़ दिया जाए। इसे रेल से जोड़ने से उस इलाके के लोगों के लिए बेतहाशा, मैनी न्यू चैनल आफ एरियाज जहां वह जा सकते हैं, ट्रेवल कर सकते हैं, खुलेंगे। वह इस तीस किलोमीटर की रेल लाइन बिछने से अमृतसर जा सकेंगे, वह जालंधर जा सकेंगे, वह उधमपुर जा सकेंगे, वह काश्मीर जा सकेंगे, वह जम्मू जा सकेंगे। लेकिन इस ट्रांसपोर्ट फैसिलिटी के अलावा भी एक चीज उन लोगों को मिलेगी। नये चैनल खुलेंगे। महोदय, डिफेंस एक बहुत बड़ी बात है। इस तीस किलोमीटर के टुकड़े को जोड़ने से जैसलमेर से लेकर उधमपुर तक — राजस्थान में जैसलमेर का वह डैजर्ट है जहां पर हमारी छावनी है और जम्मू-काश्मीर में उधमपुर है जहां पर हमारी छावनी है — यह सारा इलाका, जो कन्टोनमेंट रास्ते में आते हैं, सारे हिन्दुस्तान के इम्पोर्ट कन्टोनमेंट्स आपस में जुड़ जाएंगे और डिफेंस के लिए यह बहुत अहम बात होगी। मैं आपके माध्यम से सरकार से कहना चाहता हूँ कि लोगों की फैसिलिटीज़ को आप देखें या न देखें लेकिन डिफेंस के मामले पर कोई कमोमाइज़ नहीं किया जा सकता। मैं आपसे यह कहना चाहता हूँ कि इन डिमांड्स को कंसीडर किया जाए और उनको पूरा करने की कोशिश की जाए। मैं आपको अपने इलाके के बारे में भी कहना चाहता हूँ। फाजिल्का बार्डर पर बसा शहर है जिसने पाकिस्तान के साथ दो जंगों का डटकर मुकाबला किया है, खूब डटकर सफर किया है। वहां पर पहले छोटी लाइन थी, मोटर गेज जो कि रेवाड़ी तक ट्रेन जाती थी और रेवाड़ी से आगे दिल्ली।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): Please conclude.

SHRI VIRENDRA KATARIA: I will take only two minutes.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): You have already taken ten minutes. Please conclude. There are seven speakers from your party and they will suffer for want of time.

श्री वीरेन्द्र कटारिया: तो उनके लिए दिल्ली का प्लता बहुत थोड़ा था। उनके उम्मीद थी कि वह मीटर गेज जब ब्रॉड गेज में कन्वर्ट हो जाएगी तो फजिल्का से रेवाड़ी की कच्चाय सीधे दिल्ली तक गाड़ी चलेगी और हम हिन्दुस्तान की राजधानी में सीधे गाड़ी में बैठकर जाएंगे। लेकिन हुआ क्या? जो गाड़ी रेवाड़ी तक मीटर गेज में चलती थी आज वह फजिल्का से सिर्फ भटिंडा तक चलती है और भटिंडा से आगे और गाड़ी चलती है जो सिरसा तक चलती है। इसी तरह सिरसा से आगे और गाड़ी चलती है, वह रेवाड़ी तक चलती है। जो पूरी एक गाड़ी रेवाड़ी जाती थी, उसके तीन हिस्सों में तकसीम करके लोगों को फंसी पर चढ़ा दिया है कि आपको आराम करने का कोई हक नहीं है। मैं आपके माध्यम से यह मुतालफ करना चाहता हूँ कि फजिल्का से लेकर जो ब्रॉड गेज बनायी है उसका लोगों को फायदा होना चाहिए और दिल्ली से फजिल्का सीधी एक गाड़ी चलनी चाहिए। आपके मार्फत मैं एक और बात कहना चाहता हूँ कि जो केंटरिंग का सिस्टम है वह इतना वाहयात है कि बहुत रद्दी खाना मिलता है, हमें जहर खिलाया जाता है। मैं यह कहना चाहता हूँ कि केंटरिंग का इंतजाम गवर्नमेंट अपने हाथों में ले, प्राइवेट कंटेनर्स से जान छुड़ाए और पैटरी कार लगानी चाहिए। एक बात मैं और कहना चाहता हूँ कि यह सौ करोड़ रुपया आपने पैसेजर्स की ऐमीनिटीज के लिए रख तो दिया है, The Budget is silent on what facilities it will provide. पैसेजर्स को जो फैसिलिटी प्रदान करनी चाहिए, वह नहीं दी जाती। शाने पंजाब गाड़ी पंजाब को जाती है पर उसकी सारी सीटें टूटी हुई हैं, सुपर फास्ट जाती है, सारी सीटें टूटी हुई हैं, फ्लाईंग जाती है, सारी सीटें टूटी हुई हैं। क्या फैसिलिटी आप लोगों को दे रहे हैं? शताब्दी के बजाय नाम बदलकर आपने एक और शताब्दी इंडोइयस कर दी है उससे हमारी तसल्ली नहीं होती है। We want basic amenities in those trains which are al-

ready running. और पैसेजर्स के लिए रेलवे स्टेशनों पर क्या हाल होता है—बैठने के लिए बेंच नहीं हैं, कुर्सियां नहीं हैं, फंखे नहीं हैं। किसी लेटरिन में चले जाओ तो सिर बदन से फट जाएगा, ऐसी फैसिलिटीज आप देते हैं। सौ करोड़ रुपया आपने रख दिया नाम के लिए लेकिन आप मुझे बताइये कि पिछले साल में जितना पैसा रखा था उसमें से कितना पैसा खर्च किया गया और कितना दूसरे फण्ड्स में डाइवर्ट किया गया। इस प्रकार सौ करोड़ रुपया रखने का क्या फायदा है आप हमें बताइये? What facilities are you going to give? पीने का पानी नहीं है, सफाई नहीं है, बदन फूँटली हुई है। मेरे शहर से एक ट्रेन चलती है उद्यानहवा। मुझे चिल्लाते हुए पांच साल हो गए कि इसका रैंक बदल दीजिए, उसमें दरवाजा टूटा हुआ है, खिड़कियां टूटी हुई हैं। फर्स्ट क्लास का जो केबिन है उसका दरवाजा टूटा हुआ साथ में रखा है, जो टायलेट है उनकी चटकनियां नहीं हैं, बिजली के बटन दबाने में डर लगता है कि कहीं कंटेंट न आ जाए क्योंकि उसके ऊपर खोल नहीं है। यह कैसा तमाशा है, कैसी गन्दगी है?

महोदय, मैं आपकी मार्फत क्योंकि आपने कहा है कि आप बैठ जाइए, मैं बैठने से पहले एक दरखास्त करूंगा कि आप नई चीजें दीजिए या नहीं दीजिए लेकिन जो आलेखी फैसिलिटीज हैं, जो सिस्टम है उसको तो पहले ठीक कीजिए। इस रीजनल इम्प्लेमेंटेशन को दूर कीजिए। कई लोग तो हवादार खिड़कियों में, हवादार गाड़ियों में, बिल्कुल एयरकंडीशन डब्बे में यात्रा करते हैं और कुछ लोगों को किस्मत में वही पुराने धिसे-पिटे रैंक, धिसे-पिटे डब्बे, डिसकॉर्डेड डब्बे जिनको अच्छी लाइन से काटकर, अच्छी ट्रेन से काटकर दूसरी लाइन में लगा दिया जाता है उसमें यात्रा करते हैं। इस नाइन्साफी को बन्द किया जाए, यही मेरी रेलवे मिनिस्टर साहब से दरखास्त है। मैं आपका मशकूर हूँ कि आपने मुझे यौका दिया क्योंकि जहां दो बात करने को तरसती है जुवां मेरी। आपका बहुत-बहुत शुक्रिया।

اشتری وریندر کتاریا :
وائس چیرمین صاحب، میں آپ کا شکریہ
اداکر تاہوں کہ آپ نے مجھے بونے کامیاب
دیا۔ میں کل کہہ رہا تھا کہ ریلوے ہمارا

قوم کی لائف لائن ہے، نیشنل انٹیگریشن کا نشان ہے، ہماری اکٹائی کا ایک بہت بڑا حصہ ہے اور اسکے ساتھ ساتھ عام آدمی کا ایک ماتر ٹرانسپورٹ کا سادھن بھی ہے۔ ریلوے منتری جو نے جو بحث پیش کیا ہے، اسکا پلان آؤٹ لے ۱۳۰۸ کروڑ روپے سے بڑھا کر ۹۵۰۰ کروڑ روپے کر دیا گیا ہے اسکے لئے وہ بدھائی کے پاتر ہیں۔ ریلوے بورڈ کی جو ڈیمانڈ تھی وہ دس ہزار کروڑ کی تھی۔ بہت بڑا ڈھانچہ ہے ریلوے کا اور اس میں جتنا زیادہ سے زیادہ پلان ہلو اس کی بہت ضرورت ہے۔ جتنی ڈیمانڈ ہے اسکے مطابق ریسورسز سرکار یا ریلوے خود مہیا نہیں کر پا رہے اس لئے ڈیمانڈ اور:-

Provision for extended railway services

آ ہے۔ اس میں ایک بہت بڑا فرق ہے۔ وائس چیئرمین سر، بہت سنی ویل میننگ اسکیم، اس بحث میں رکھی گئی ہے اس میں اتنی پر شتصا کرنا چاہتا ہوں۔ لیکن عام آدمی کو ان اسکیموں سے تب فائدہ پہنچے گا اگر ان اسکیموں پر عمل کیا جائے یہ میرا تجربہ ہے کہ اسکیم تو اپنا فائدہ نہیں کر دی جاتی ہیں لیکن ان پر عمل کاغذوں میں

ہی رہ جاتا ہے، جو فائدہ ٹرمینس کو پہنچنا چاہئے، کمپیوٹر س کو پہنچنا چاہئے عام جنتا کو پہنچنا چاہئے وہ صرف ایک اشتہار بن کر رہ جاتا ہے۔ عام لوگوں تک وہ تک فائدہ پہنچتا نہیں ہے۔ پلان کو امپلیمنٹ کرنے کی پرائیوٹی مہونی چاہئے اور اس کو مانیٹر بھی کرنا چاہئے۔ اس بحث میں ہر سال کی طرح ریل بھاڑے کو بڑھا یا گیا ہے اور جن سیکشن اور سوسائٹی کو پہلے چھو تک نہیں جاتا تھا، سیکنڈ کلاس میں سفر جو غریب آدمی ہے جس کا ٹرانسپورٹ کا ایک ماتر سادھن ہی ریلوے ہے انکو ہمیشہ ہی امپیر کیا جاتا رہا ہے۔ مفرد ٹیکسیشن سے، فرد ان کے اوپر بوجھ ڈالنے سے۔ لیکن بڑے افسوس کہ بات ہے کہ بہت عرصہ کے بعد پہلی دفعہ ان غریب آدمیوں کو بھی نہیں بخشہ گیا ہے اور سیکنڈ کلاس آرڈینری سیلپر اور سینئر ٹکٹ جس کے اوپر بہت لوگ اپنا سفر کرتے ہیں میٹر و پالیشن سیشن میں اور جو کہ ٹوٹل سفر کرتے واپس کا ایک بہت بڑا حصہ ہے ان کے کرائے بڑھا دئے گئے ہیں۔ یہ عام آدمی پر بہت بڑا بوجھ ہے اور اسکی تنہا کرنی چاہئے اور جو ترک اسکو بڑھانے کیلئے دیا ہے ریل

منٹری صاحب نے اپنے بھاشن میں وہ لفظوں کا جھگڑا ہے اس میں کچھ نہیں بڑا۔ اسٹیشننگ کو گھما پھرا کر جس طرح سے آپ پیش کرتے اس سے تصویر بدل نہیں جاتی۔ سچیو ایشن یہ ہے کہ غریب آدمیوں پر "انوائسٹ" بوجھ ڈالا گیا ہے اور میں ان سے کہوں گا کہ اس بوجھ کو اٹھالینا چاہیے۔ اور ان کو ایکٹر سمیٹ کر دینا چاہیے فرد فرد سے، جو کہ اس بحث میں بڑھائے گئے ہیں اس کے ساتھ ساتھ میں ایک بات اور بھی کہنا چاہتا ہوں کہ قری ٹرے اے۔ سی۔ سی۔ جو سلیپر کوچ ہیں ان کے کوڑے بھی دوسرے اے۔ سی۔ سی۔ کو چیز کی طرح بڑھادے گئے ہیں ان قری ٹرے کو چیز میں عام آدمی سفر کرتے ہیں جو کبھی کبھی زندگی کا لطف لینا چاہتے ہیں اور وہ بھی ایئر کنڈیشن میں سفر کرنا چاہتے ہیں اب ان پر یہ فرد بوجھ ڈال کر ان کو زندگی کے اس لطف سے محروم مت کیجئے ایسی میری آپ سے درخواست ہے۔ بہت کچھ کہا گیا ہے :-]

Much has been said about not increasing the freight in this Budget.

لیکن حقیقت یہ ہے کہ آپ نے فریٹ کو نہ بڑھا کر ایک سچیو ایشن کو سمجھا ہے۔ سچیو ایشن کیا ہے؟ آپ کے ریلوے

[Transliteration in Arabic Script]

کے فریٹ پہلے ہی اتنے ہائی ہیں، جتنی دریں ہیں، اس سے آپ کو جو ریلوے کا پرافٹ ہے ۳۲ روپیہ فریٹ سے آتا ہے۔ لیکن جو آپ کا ریلوے کو آتا ہے وہ دن بہ دن اس سال کم ہوتا جا رہا ہے کیونکہ :-]

Your rates are so high that they are not competitive.

اس سے روڈ ٹرانسپورٹ بہت بڑا حقہ کھینچ کر لے جا رہا ہے، ریلوے جس کا قریب بہ مقصد شیر قمار اب آدھے سے بھی کم شیر لہ گیا ہے، جس سے نقصان ہوتا ہے۔ روڈ ٹرانسپورٹ سے انوائٹر ٹرکٹ بولیٹ ہوتا ہے اور اسکے علاوہ انرجی کنزرویشن میں ہم چاہتے ہیں کہ جتنا روڈ ٹرانسپورٹ کا کام بڑھے گا، انرجی کنزرویشن میں زیادہ ہو گا۔ آپ نے جب اسکے فریٹ نہیں بڑھائے تو انرجی کنزرویشن میں بھی آپ نے مدد کی اور اسکے ساتھ ساتھ آپ نے انوائٹر ٹرکٹ کو ٹھیک رکھنے میں مدد کی ہے۔ یہ آپ کا سراپا ہے قدم ہے۔ لیکن اس بحث میں آپ نے ایک بات اور بھی کہی ہے کہ اس وقت فریٹ تو بڑھائے نہیں جاسکتے لیکن آگے ایسی سچیو ایشن آسکتی ہے کہ یہ فریٹ بڑھ جائے جائے۔ نیو کو ایئر ٹیسٹ کے بعد، سیمینٹس کے

جو ایسٹین ڈیولپمنٹ بینک، ورلڈ بینک وغیرہ کی طرف سے ایسی سہولتیں آسکتی ہیں کہ ہمیں فریش کو بڑھانا پڑے۔ میں آپکو کہنا چاہتا ہوں کہ آپکو ایک اسمبلی ضرور لینا چاہئے۔ اس فریٹ کو اگر آپ بڑھایا تو ہماری کالونی پر ریلوے کی گروتھ پر بہت بڑا اثر اسکا پڑے گا۔ جو اسمبلی آپ نے لیا ہے کہ فریٹ نہیں بڑھائے جائیگا اس پر آپ کو قائم رہنا چاہئے لیکن یہ اعلان کر کے بھی آپ نے ڈفرنٹ گروٹھ پر ۵ فیصد فریٹ بڑھا دیا ہے۔ اس میں منزل بھی شامل ہے، اس میں کول بھی شامل ہے اور اس کے بعد پارسل فریٹ بڑھانے میں بھی آپ نے کول کٹر نہیں چھوڑی۔ ۵ پر سنٹ سے ۲۰ پر سینٹ تک میگزینس پر بھی آپ نے فریٹ بڑھا دیا ہے۔ کیا کمال ہے کہ ایک طرف آپ کہتے ہیں کہ فریٹ نہیں بڑھا رہے ہیں اور ساتھ ساتھ ۲۰ پر سینٹ پیر یڈکس پر بھی فریٹ بڑھا رہے گا؟ کول کو بھی نہیں چھوڑ رہے ہیں آپ؟ میزلس کو بھی نہیں چھوڑ رہے ہیں آپ؟ آپ کی دانشمندی ہے، میں اس کی داد بھی دینا چاہتا ہوں۔ لیکن ایک بات کہنا چاہتا ہوں۔ لیکن ایک بات کہنا چاہتا ہوں کہ اس طریقہ

سے ریلوے کارورینو دن بہ دن کم ہوتا جائے گا اور جو پسنجرس کو سہولتیں آپ اس ریلوے دینا چاہتے ہیں وہ کانڈوں پر ہی رہ جائیں گی اسلئے اس بات کی طرف بھی میں آپ کی توجہ چاہتا ہوں۔]

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): Kataria ji, you better conclude because you have already taken ten minutes today plus you had taken three minutes yesterday.

SHRI VIRENDRA KATARIA: Sir, I had taken two minutes yesterday and three-four minutes today.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): You can take only seven minutes because your party has seven speakers.

SHRI VIRENDRA KATARIA: I would try, Sir. Kindly bear with me for a few more minutes.

اواس جیڑمین صاحب، ایک عام امپرن ہے کہ جہاں کلاریل منتری ہوتا ہے وہیں ریلوں کی بہتات ہوتی ہے، وہیں نوڈرٹوں کی بہتات ہوتی ہے۔ ریلوے میں بہتوں امپلیمنٹس اتنے ہیں کہ کئی مرتبہ تو اس سسٹم کے خلاف بناوت کرنے کو دل چاہتا ہے، جب دیکھتے ہیں کہ کچھ ٹریکس پر، کچھ ریلوے میں ایک-اے-سے-سے-ٹرین آتی ہے، دوسری آتی ہے، تیسری

بات کہی گئی ہے، میں انکو مبارکباد دینا چاہتا ہوں کہ جو لارجمنٹس "دوسرے ریلوے منسٹر اس اپنے علاقوں میں کرتے رہے ہیں انھوں نے اس کا کوئی اثر نہیں لیا ہے اور وہ اس ٹریک میں نہیں آئے ہیں۔

لیکن ایک بات بڑی عجیب ہے کہ یہ ساری جونہی اس کے انٹروڈیوس کی گئی ہیں جو ریلوے منسٹر نے انوائٹنس کی ہے، ان ساری اسکیٹوں میں ناردرن ریجن کا پورن روپ سے لوپ ہو گیا ہے۔" میں پنجاب کی بات کرنا چاہتا ہوں۔ پنجاب میں پچاس سال کے جو بھی راج ہیں ایک رنج ریلوے لائن نہیں بچھائی گئی کہ ہے۔ پنجاب کی جو راجدھانی ہے جنوہی گروہ، اسکو پنجاب کے ساتھ جوڑنے کے لئے، لادھیانہ کے ساتھ جوڑنے کیلئے، راج پورہ کے ساتھ جوڑنے کیلئے تیس سال سے پنجاب کی سرکار جلا رہی ہے لیکن سوائے سروے کرنے کا اعلان کرنے کے، آج تک کوئی دوسرا قدم نہیں اٹھایا گیا ہے۔ میں نے ایک تجویز اور ریکی تھی۔ پنجاب کی ریلوے کو دیکھ کر کہہ سکتے ہیں کہ پنجاب کے دوسرے حصوں کے ساتھ ریل سے جوڑا جائے کیونکہ پنجاب کے ڈیولپمنٹ کا سوال ہے۔ پنجاب سیریل

آتی ہے اور پابلیٹ فارم بعض خالی ہیں تو اور کچھ رجمن ایسے ہیں جہاں کئی کھار کوئی گھسی بیٹی لڑیں چلتی ہے۔ اس کے ڈبے ڈسکارڈڈ ہوتے ہیں اور ان میں آدمی کے بیٹھنے کی کم گنجائش ہوتی ہے اور جانوروں کو یا انکا بھوسا بھرنے کی گنجائش زیادہ رہتی ہے جب اسٹاپ کے "میلیٹینس" دیکھتے ہیں، یہ فرق دیکھتے ہیں تو ایک ہی بات کو دل کر لیتے کہ ان ریجنس کا کوئی ریلوے منسٹر ہوتا تو کم سے کم اس بات کو تو خیال کرتا۔ ہم بڑی ڈیٹنگ مارتے ہیں نیشنل انٹیگریشن کی عمارت مارتا کے گیت گاتے ہیں کہ ہمارا ایک ملک ہے ہمارا نیشنل انٹیگر ریلوے لیکن جب ریلوے کی سہولتیں دینے کا سوال آتا ہے تب ایسی باتیں ہوتی ہیں جن سے بڑی تکلیف ہوتی ہے۔ ان باتوں سے، ریلوے باتوں سے، اشکر، نوکل باتوں سے، اشکر، ووٹ کی پالیٹکس سے، اشکر ریلوے کے میدان میں نیشن کا "اور آل ڈیولپمنٹ" ہونا چاہئے۔ تب ہمارے ملک میں انوائٹس پر اسپیر بیٹی "آئے گی۔ مجھے خوشی ہے کہ ریلوے منسٹر صاحب نے اپنے اعلان میں بارہ نئی ٹرینوں کا ذکر کیا ہے، پانچ نئے ریل لائن پر ایکٹس کا ذکر کیا ہے اور گینج کو جی تین سیکڑس میں انٹروڈیوس کرنے کی

ہوں میں اتنا ناچ دیتا ہے، سارے
 صوبہ وستان کو فوجیں دیتا ہے لیکن جب
 پنجاب کی ڈیمارڈ کا سوال آتا ہے تو
 اس وقت پتہ نہیں لگتا کہ یہاں کیوں
 ہو جاتے ہیں اور زبان کو لگی کیوں ہو
 جاتی ہے۔ میں آپ کے واسطے سے
 سرکار سے یہ کہنا چاہتا ہوں کہ پنجاب
 کے ساتھ انصاف کیا جائے۔ ایک
 درخواست میں نے اور کی تھی کہ ابور
 اور فاضلہ کا جو ہارڈ پر بسے ہوئے شہر
 ہیں جن کا فاصلہ صرف ۳۰ کلومیٹر کا ہے
 ان کو ریل لائن سے جوڑ دیا جائے۔ اسے ریل
 سے جوڑنے سے اس علاقہ کے لوگوں کیلئے
 بے تحاشہ "مینی نیوز جینرل آف ایریا"
 جہاں وہ جاسکتے ہیں، ٹریول کر سکتے ہیں
 کھلیں گے۔ وہ اس ۳۰ کلومیٹر کی ریل
 لائن بچھنے سے امر تسر جاسکیں گے، نوہ
 جالندھر جاسکیں گے۔ وہ اور ہم پور
 جاسکیں گے، وہ کشمیر جاسکیں گے وہ
 جوں جوں جاسکیں گے۔ لیکن اس ٹرانسپورٹ
 سہولت کے علاوہ بھی ایک چیز
 ملے گی، نئے جینرل کھلیں گے۔

مہودے، ڈیفینس ایک بہت
 بڑی بات ہے اس ۳۰ کلومیٹر کے ٹکڑے
 کو جوڑنے سے جیسلمیر سے لیکر اور
 تک۔ راجستھان میں جیسلمیر کا

وہ ڈیزل ہے جہاں پر ہماری چھانوٹی
 ہے اور جوں و کشمیر میں اور ہم پور ہے
 جہاں پر ہماری چھانوٹی ہے۔ یہ سارا
 علاقہ، جو کنٹونمنٹ راستے میں
 آئے ہیں سارے صوبہ وستان کے امپورٹنٹ
 کنٹونمنٹ آپس میں جڑ جائیں گے اور
 ڈیفینس کے لئے بہت اہم بات ہوگی۔
 میں آپ کے مادہ ۱۱ سے سرکار سے کہنا چاہتا
 ہوں کہ لوگوں کی سہولتوں کو آپ دیکھیں
 یاد رکھیں لیکن ڈیفینس کے معاملہ پر
 کوئی ٹیکہ و مائر نہیں کیا جاسکتا۔ میں
 آپ سے یہ کہنا چاہتا ہوں کہ ان ڈیمانڈس
 کو کنسیدر کیا جائے اور انکو پورا کرنے کی
 کوشش کی جائے۔ میں آپ کو اپنے علاقہ
 کے بارے میں بھی کہنا چاہتا ہوں۔ فاضلہ
 بارڈر پر بسا شہر ہے جس نے پاکستان
 کے ساتھ دو جنگوں کا ڈٹ کر مقابلہ
 کیا ہے، خوب ڈٹ کر سفر کیا ہے، وہاں
 ہر پچھلے چھوٹی لائن تھی، میٹر گج جو کہ
 ریلواری تک ٹرین جاتی تھی اور ریلواری
 سے آگے دہلی ۰۰۰]

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI
 JOHN F. FERNANDES): Please con-
 clude.

[شریف ریفر کنٹاریہ: تو ان کے لئے دہلی
 کا راستہ بہت قوی اقدان کو امید تھی

[†] Transliteration in Arabic Script.

کہ یہ میٹر گیج جب براڈ گیج میں کنورٹ ہو جائیگی تو فاضلہ سے ریواری کے بجائے سیدھا دہلی تک گاڑی چلے گی اور ہم حیدرستان کی راجدھانی میں سیدھا گاڑی سے بیٹھ کر جائیں گے۔ لیکن ہوا کیا؟ جو گاڑی ریواری تک میٹر گیج میں چلتی تھی آج وہ فاضلہ سے صرف بمبئی تک چلتی ہے اور بمبئی سے آگے اور گاڑی چلتی ہے جو سرسہ تک چلتی ہے اسی طرح سرسہ سے آگے اور گاڑی چلتی ہے وہ ریواری تک چلتی ہے، جو پوری ایک گاڑی ریواری جاتی تھی اسکو تین حصوں میں تقسیم کر کے نوگن کو جانی بر جوہا دیا ہے کہ آپ کو آرام کرنے کا کوئی حق نہیں ہے۔ میں آپ کے ملاہیم سے یہ مطالبہ کرتا ہوں کہ فاضلہ سے پھر جو براڈ گیج بنائی ہے اس کام کو کو فائدہ ہونا چاہیے اور دہلی سے فاضلہ سیدھی ایک گاڑی چلنی چاہیے۔ آپ کی معرفت میں ایک بات اور کہنا چاہتا ہوں کہ جو کنٹرولنگ کا سسٹم ہے وہ اتنا اوصیات ہے کہ بہت ردی ٹھکانا ملتا ہے ہمیں نہ ہر ٹھکانا جاتا ہے۔ میں یہ کہنا چاہتا ہوں کہ کنٹرولنگ کا انتظام گورنمنٹ اپنے ہاتھوں میں لے، براڈ گیج کنٹرولنگ سے جان چمڑائی، اور میٹری

کارڈ کافی چاہیے۔ ایک بات میں اور کہنا چاہتا ہوں کہ یہ سمورے روپے آپ نے پیسینسز کی ایجنٹسز کیلئے رکھ کر دیا ہے :-]

SHRI VIRENDRA KATARIA: I will take only two minutes.

|| پیسینسز کو جو سہولیت فراہم کرنی چاہئے وہ نہیں دی جاتی۔ شمال پنجاب گاڑی پنجاب کو جاتی ہے بر اس کی ساری سیٹیں ٹوٹی ہوئی ہیں، اسپر فاسٹ جاتی ہے ساری سیٹیں ٹوٹی ہوئی ہیں، فلائنگ جاتی ہے ساری سیٹیں ٹوٹی ہوئی ہیں، کیا سہولیات آپ لوگوں کو دے رہے ہیں؟ شتا بادی کے کھانے نام بول کے آپ نے ایک اور شتا بادی انٹر وڈ یوس کر دی۔ (اس سے ہماری تسلی نہیں ہوتی :-]

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): You have already taken ten minutes. Please conclude. There are seven speakers from your party and they will suffer for want of time.

|| اور پیسینسز کے لئے اسٹیشنوں پر کیا حال ہوتا ہے؟ بیٹھنے کیلئے بیچ نہیں ہے، کرسیاں نہیں ہیں، پنکھے نہیں ہیں۔ کسی میٹری میں چلے جاؤ تو سر بو سے

[†] Transliteration in Arabic Script

بھیٹ جائیگا ایسی سہولتیں آپ دیتے ہیں۔ ۱۰۰ کروڑ روپیہ رکھ دیا آپ نے نام کے لئے لیکن آپ مجھے بتائیے کہ پچھلے سال میں کتنا پیسہ رکھا تھا اس میں سے کتنا پیسہ خرچ کیا اور کتنا دوسرے فنڈس میں ڈال دیا اور کیا گیا۔ اس طرح سے ۱۰۰ کروڑ روپیہ رکھنے سے کیا فائدہ ہے آپ ہمیں بتائیے نا

The Budget is silent on what facilities it will provide.

ایسے کاپان نہیں، معافی نہیں ہے بلکہ پھیل رہی ہے۔ میرے شہر سے ایک ٹرین چلتی ہے ادیان ہوا۔ مجھے چلائے ہوئے پانچ سال ہو گئے کہ اسکا ریک بدل دیکھئے اس میں دروازہ ٹوٹا ہوا ہے، مکنو کیار، ٹوٹی ہوئی ہیں، فرسٹ کلاس کا جو ٹیکٹن ہے اسکا دروازہ ٹوٹا ہوا ساتھ میں دھکے ہے جو ٹائلیٹ ہیں ان کچھ چٹخنیاں نہیں ہیں، بجلی کے مٹن دبلن میں ڈر لگتا ہے کہ ٹیکس کرنٹ نہ لگ جائے کیونکہ اس کے اوپر فول نہیں ہے یہ کیسا تما مشہ ہے، کیسی گندگی ہے! مہودے، میں آپ کی معرفت کیونکہ آپ نے کہا ہے کہ آپ بیٹھ جائیے میں میں بیٹھنے سے پہلے ایک درخواست

کرنا چاہتا تھا کہ آپ نے جیمنس دیجئے یا نہیں دیجئے لیکن جو آرڈری می سہولیات ہیں جو سسٹم ہے اسکو تو پہلے ٹھیک کیجئے۔ اس پر جنرل امپلیمینٹس کو دور کیجئے۔ کئی لوگ تو ہوادار کھڑے ہیں اس میں ہوادار گاڑیوں میں بالکل ایئر کنڈیشن ڈبے میں یا تر کرتے ہیں اور پچھ لوگوں کی قسمت میں وہی پرانے گھسے پٹے ریک، گھسے پٹے ڈبے، ڈسکارڈ ڈبے۔ جن کو اچھی لائی سے کاٹ کر، اچھی ٹرین سے کاٹ کر دوسری لائن میں لگا دیا جاتا ہے، اس میں یا تر کرتے ہیں۔ اس نا انصافی کو بند کیا جائے۔ یہ میرے ریلوے منسٹر صاحب سے درخواست ہے۔ میں آپکا مشکور ہوں کہ آپ نے مجھے موقع دیا۔۔۔ کیونکہ دو بائٹ کرنے کو ترستی ہے زبان میری آپ کا بہت بہت شکریہ۔

We want basic amenities in those trains which are already running.

*SHRI N. THALAVAI SUNDARAM (Tamil Nadu): Mr. Vice-Chairman, Sir, I thank you for providing me this opportunity to take part in the discussion on Railway Budget. First of all, I thank the Union Government for favourably considering the demands of our leader, General Secretary of AIADMK, Dr. Puratchi Thalaivi, by allocating rupees 199 crores for railway projects in Tamil Nadu.

*English translation of the original speech delivered in Tamil.

Now, I come to certain specific projects. For laying of new line between Karur and Salem, 15 crores rupees have been allocated. I must say this amount is very less. More funds should be allocated for speedy execution of work. For Dindugal-Trichy broad gauge conversion, rupees 61.5 crore have been allocated. For Trichy—Chennai Beach broad gauge conversion, the allocation is 82 crore rupees. These projects are expected to be completed in the current financial year itself. I have an appeal to make to Hon'ble Railway Minister, Shri Ram Naik. Many of us, coming from the southern tip of Tamil Nadu do not have adequate train facilities. If these projects are completed in the current financial year, the people of entire Tamil Nadu would be benefitted. This will also be fulfilment of one of the demands of our leader, Dr. Puratchi Thalaivi. The Government are fulfilling our demands one after the other. If the BG line conversion work is completed in Tamil Nadu sooner than later, it will link Kashmir and Kanniyakumari benefiting people across the country.

Sir, the passenger amenities provided on Chennai—Coimbatore sector are not satisfactory. Even the Railway employees working on this sector have lot of complaints. So, it would be ideal to set up a Divisional office at Salem. Since, Salem is centrally placed between Kerala and karnataka, it serves as a transit link of all the three states. Setting up of a Divisional Office at Salem will improve passenger amenities and help solve the problems of Railway employees. Sir, there is an important line between Vilupuram and Chennai. This should be electrified at the earliest to reduce travel time and unnecessary delay. On Chennai—Thirunelveli route, there is only one train which leaves Chennai at 4.15 p.m. and reaches Kanniyakumari the next day around 10.30—11 A.M. So, I appeal to the Hon'ble Railway Minister to introduce at least one more train between Chennai and kanniyakumari.

Mr. Vice-Chairman, Sir, Nagercoil is an important point in south Tamil Nadu. But, between Nagercoil and Bombay, we have only three trains a week. This is not enough. Trains should be run on all the days of a week. I also appeal to the Railway Minister to start these trains from Kanniyakumari, instead of Nagercoil.

Sir, the Budget proposes construction of 7 overbridges. If constructed without delay, it will be of great help to the people of Tamil Nadu. A new line has been proposed between Madurai and Kottayam. I hope the work will be taken up very soon. Madurai-Rameswaram-Kollam-Thirunelveli-Thiruchendur line is proposed to be converted into broad gauge. But I don't find any fund allocation for this project. I wish to say that our state of Tamil Nadu needs more allocation of funds. In case of Kerala, they have sufficient trains. Thiruvananthapuram railway station is unable to accommodate all the trains originating and terminating there. So, I appeal to the Hon'ble Railway Minister to divert some of these trains to start and terminate at Kanniyakumari and Nagercoil. *(Time bell rings)*.

SHRI N. THALAVAI SUNDARAM:
One more minute, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): Only one minute.

SHRI N. THALAVAI SUNDARAM:
I am thankful to the Government for allocating rupees 199 crores for Tamil Nadu respecting the demands of our leader, Goddess of our hearts, Dr. Puratchi Thalaivi.

Sir, thousands of people are travelling by different trains to various parts of the country every day from Delhi. Hon'ble Members recommend emergency quota of berths in trains to the needy persons. But most often the request is not complied with. We have been telling this repeatedly in the House. I request the Hon'ble Minister, to look into this matter and set things right. Even in Chennai and

Madurai, we face the same problem. I am sure the Hon'ble Minister, Shri Ram Naik will take necessary action on the matter. The railway projects for Nagercoil should get adequate allocation of funds.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): Please conclude. You are taking the time of Mr. Muthumani. Otherwise, I have no objection.

SHRI N. THALAVAI SUNDARAM: Yes, yes, I am concluding. Sir, I once again thank the Government for sanctioning several railway projects and also for allocating rupees 199 crores for Tamil Nadu in response to the demands of our leader, Dr. Puratchi Thalaivi. Thank you.

SHRI H. HANUMANTHAPPA (Karnataka): Mr. Vice-Chairman, Sir, there was no direct interpretation into English. It was interpreted first into one language and then into English.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): It is because the hon. member was very fast. I also could not follow him fully. I think, the interpreters could not catch up with him. He was faster than the Rajdhani Express.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: Sir, the point is that Tamil is not simultaneously interpreted into English and Hindi. First it is interpreted into Hindi and then into English. So, many points are missed in this process. There should be an arrangement for simultaneous interpretation. It is said that there is simultaneous interpretation(Interruptions)....

SHRI N. THALAVAI SUNDARAM: I would like to bring to the notice of the House, if there are more than two interpreters then there is no problem.(Interruptions)....

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): I think, you can write to the Chairman. And next time when you speak in Tamil, be very

slow, so that they can follow you(Interruptions)....

SHRI H. HANUMANTHAPPA: This is a policy matter. We interpret in all regional languages. In the bulletin it is said that there is simultaneous interpretation. But, unfortunately Tamil is first interpreted into one language and then the second interpreter takes it from that language. We do not have simultaneous interpretation into Hindi and English. This system should be corrected.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): Mr. Hanumanthappa, I have said, let the hon. Member write to the Chairman. Let us not waste the time of the house. Mr. Solanki, please begin.

SHRI GOPALSINH G. SOLANKI (Gujarat): Thank you, Sir. I rise to support the Railway Budget because it is an anti-inflationary Budget. I am not going to refer to particular figures because almost all the speakers have referred to all the figures which have been mentioned both in the budget and the Status Paper on Railways. But, at the same time, I would again say that it is an anti-inflationary Budget. I would like to find out at the outset of the Budget that the freight charges are not increased in this Budget. They have not attempted to touch the freight charges. They increase the passenger fare. It is a question of individual. I do agree, so far as the increase in passenger fare is concerned, it is highly increased. But, at the same time there is an exemption on freight charges which has prevented inflation, which might have affected the prices of essential commodities. It has prevented rise in prices. Therefore, I commend this point. We find many things, such as, medical facilities have been provided to passengers. Another notable point is that a fund of Rs. 4,000 crores is going to be saved by extending the retirement age of employees from 58 years to 60 years. This fund is diverted to planning section, thereby the nation will progress. So, this

point is also very much commendable. Not only this, in the administration of trains the hon. Minister has understood the difficulties which have been faced by the common class of people in regard to reservation. They have introduced a new system with 24 coaches. They are going in for it. Of course, the trains would be very much long, and there would be problems, so far as platform is concerned. Cleaning of trains would also be a problem. This system will decrease the hardship of the common people, those who do not get accommodation.

Then the medical facilities which have been introduced along with the shoe-shine boy is also commendable. And the notable point which attracts the attention of the common class, particularly the senior citizens, is that they have been offered concessions from 25 per cent to 30 per cent. This is also a good system. The refund of money was a problem for those people who were buying tickets from one station. They had to get refund from the same station. Now the system has been improved. The refund can be obtained from any station from among the zones. So, this will enable people to get their refund easily.

In the last para of the budget they have introduced a Sports Promotion Board. It is in paras 57 and 79. It is about Sports Control Board. I would like to make a mention about this point. Of course, the ministry has tried to encourage the sportsmen throughout the nation. But to this particular Board, I would like to suggest that if sportsmen are going to be recruited in the respective Divisions, particularly in the respective states, then the sportsmen of the State-level should be given chances. They cannot be invited from Kerala to Gujarat or from Kerala to Bombay. So, with this particular system all the States will be able to decrease the unemployment at the State level. And the educated sportsmen will also be encouraged State-wise.

Then, Sir, I would like to make some suggestions in the manner my other friends have made so far as their region is

concerned. From Bombay to Ahmedabad there is a traffic problem. The Railways has made a survey for a third line from Virar to Ahmedabad via Cambay. This has not been taken into consideration. If this line is introduced, it can decrease the traffic at Baroda, Surat and Ahmedabad. There is a Division, that is the Baroda Division. You will be surprised to know that out of 58 Divisions in India, so far as Railway is concerned, this is the only Division which is paying the highest profit, that is, 800 crores of rupees. You will be surprised to know that this Division has been allotted just 80 crores of rupees so far as development is concerned, plan money is concerned.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN. F. FERNANDES): Your speakers will have six minutes each. You have already consumed six minutes. (interruptions). You conclude it now.

SHRI GOPALSINH G. SOLANKI: I will switch over to my problem. So, I would like to take up those problems. So far as survey is concerned, we have been demanding a Godhra-Lonavala-Modasa-Abu Road line which will also decrease the traffic. Since the track in between Ratlam and Baroda has been utilised to the tune of 132 per cent heavy traffic is there. We have demanded many times that Baroda-Ratlam train should be introduced. And one direct train from Dohad to Ahmedabad should be there because my State consists of mostly Adivasis. Most of the Adivasis migrate during the month of Diwali and June, that is, from November to June, for labour works in the Northern part of Gujarat. People have to travel by one train from Dahod to Baroda; and by another train from Baroda to Ahmedabad. There is no direct train. The Railways have nothing to do. They have to spent just Rs. 5—10 lakhs in order to have a diversion from Anand Platform so that from Dahod to Godhra and from Godhra to Ahmedabad via Anand, two trains could be introduced. The Railways do not have to introduce any new train. There are trains running

between Anand and Godhra. They have to be just extended.

Another thing is: the Railways have begun to allow private ticketing centres, with some computers and other things. But I am sorry to point out that the appointment of such agents has not been made according to the norms that have been prescribed in the tender or in the application invited by the Railways. People have been favoured like anything. This is so, particularly, in Baroda, Ahmedabad and Mumbai. Therefore, I suggest that a scrutiny should be made in this regard; particularly, in respect of Baroda. I am cocksure of this thing. I do not want to name anybody.

Then, Sir, I have a suggestion to make, in the interest of the second class travelling public. We find that there is always heavy rush. The second class passengers are generally dissatisfied. There is a demand for additional quota from every station. This is, especially, so in respect of Mumbai, Ahmedabad, Baroda and Delhi. (Interruptions) What I would suggest is this. When we are celebrating the Golden Jubilee of our Independence, we can start a train between these cities, linking Delhi. After every express train, there could be one train, with only sitting accommodation. People would be prepared to travel sitting. If you have such a train, the general dissatisfaction among the travelling public could be removed. This train could be named 'Golden Jubilee Express'. It will have the same stoppages. Thank you, Sir.

श्री भगवान माझी (उड़ीसा): धन्यवाद, वाइस चैयरमैन साहब। मैं बीजू जनता दल की तरफ से बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। रेलवे बजट में उड़ीसा के लिए देखा जाए तो कोई नयी ट्रेन चलाने का प्रस्ताव नहीं है, न लाइन बनाने का प्रस्ताव है और जितना भी पैसा दिया गया है वह सफ़ीशियंट भी नहीं है। पिछली सरकार के टाइम में 200 करोड़ रुपया दिया गया था। अभी 260 करोड़ दिया गया है, 60 करोड़ ज्यादा है। तब भी उड़ीसा की जनता खुश नहीं है क्योंकि इस बजट में नयी लाइन की कोई व्यवस्था नहीं है... (व्यवधान)

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): There should be no interruptions. It is the maiden speech of the hon. Member.

श्री भगवान माझी: कोरापुट डिस्ट्रिक्ट एक पिछड़ा हुआ डिस्ट्रिक्ट है जहाँ अबाउट 70 परसेंट आदिवासी रहते हैं और वहाँ मिंग फैक्ट्री है, नालको है। वहाँ के लोगों को भुवनेश्वर, स्टेट कैपिटल आने के लिए 600 किलोमीटर बस में सफर करना पड़ता है। कोई और साधन नहीं है भुवनेश्वर जाने के लिए। इसलिए बहुत दिनों से उस इलाके की जनता की डिमांड भी है और हमने पिछली कंसल्टेटिव कमेटी मीटिंग में यह बात भी उठाई थी कि जेपुर से भुवनेश्वर तक एक एक्सप्रेस चलाने के लिए लाइन का काम पूरा हो गया है। गुड्स ट्रेन चल रही है जो जेपुर से वाया रायगढ़ विजयनगर होकर जाती है। अतः भुवनेश्वर से एक एक्सप्रेस ट्रेन चलाने से वहाँ के लोगों को स्टेट कैपिटल आने जाने के लिए सुविधा होगी। जेपुर एक ऐसा शहर है कोरापुट डिस्ट्रिक्ट की जो वैज्ञाक और रायपुर के बीच में है। वैज्ञाक से जेपुर तक ट्रेन लाइन है लेकिन जेपुर से रायपुर तक ट्रेन लाइन नहीं है। पहाड़ी इलाका भी नहीं है, प्लेन एरिया है। कम लागत में ट्रेन लाइन बन सकती है। रायपुर से जब जेपुर को रेल लाइन से जोड़ दिया जाएगा तो उस डिस्ट्रिक्ट की जनता का सीधे दिल्ली के साथ सीधा रेल संपर्क हो जाएगा। यहाँ के नालको और मिंग का जहाँ तक ताल्लुक है, फैक्टरी में लोग जो काम करते हैं वे लोग उड़ीसा के बाहर के, बहुत काम करते हैं, उन लोगों को यातायात में ज्यादा सुविधा होगी। इसीलिए आपके जरिए मेरी यह मांग है कि जेपुर से रायपुर तक रेल लाइन बनाई जाए।

मान्यवर, यहाँ जो लाजीगढ़—जूनागढ़ 54 किलोमीटर रेल लाइन की कंस्ट्रक्शन का जो काम चल रहा है और खुर्दा बलांगीर 289 किलोमीटर रेल लाइन कंस्ट्रक्शन का काम चल रहा है जो हरिदासपुर—पारादीप 78 किलोमीटर कंस्ट्रक्शन का काम चल रहा है, अनुगुल—सुकिंदा 90 किलोमीटर का काम जो चल रहा है, इसमें बहुत कम पैसा दिया गया है। हर लाइन को जीवित रखने के लिए दो-दो करोड़ रुपया दिया गया है। जहाँ पर 100 करोड़ या 200 करोड़ रुपये की लागत आती है वहाँ दो-दो करोड़ रुपया एक-एक लाइन के लिए दिया गया है। मेरी यह मांग है कि इसको भी इन्फ्रीज किया जाए। बजट स्पीच में मान्यवर मंत्री जी ने उल्लेख किया कि जो तालचर—संभलपुर रेल लाइन इस साल में कंप्लीट हो जाएगी, लेकिन उस लाइन के लिए 14.85 करोड़ दिया गया है जब कि उस लाइन को कंप्लीट करने के

लिए और 16.23 करोड़ रुपये की जरूरत है और जब यह 16.23 करोड़ रुपया दे दिया जाएगा तब यह लाइन भी कंप्लीट हो जाएगी। यह जो नैरेगेज कंवेर्शन के लिए बहुत दिन से डिमांड हो रही है रूपसा बांगरीपोसी लाइन और नवापाड़ा-गुनुपुर लाइन, तो यह रूपसा बांगरीपोसी लाइन का एस्टीमेटेड बजट है 57.95 करोड़, लेकिन 2 करोड़ रुपया दिया गया है और 47 करोड़ का जो जरूरी है नवापाड़ा—गुनुपुर लाइन के लिए तो उसके लिए कुछ पैसा भी नहीं दिया गया है। इसलिए मैं आपके जरिए रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि यह पैसा और बढ़ाया जाए। इसी के साथ मैं यह 200 करोड़ से 260 करोड़ रुपया इस साल के बजट एलोकेशन में जो ज्यादा दिया है, इसके लिए मैं इस बजट का सपोर्ट करता हूँ। धन्यवाद।

SHRI V. KISHORE CHANDRA S. DEO (Andhra Pradesh): Sir, today we are discussing the Status Paper, which has been laid by the hon. Minister, along with the Railway Budget for this year. After all, in a Parliamentary system, what is the Budget? Whether it is the General Budget or the Railway Budget, it is not merely an accounting exercise. A Budget is an instrument through which the Government projects its policies to the people of the country. One of my colleagues mentioned earlier on that he was commending the Budget for the only reason that it was anti-inflationary.

Well, what is the policy of the Railways now? Mr. Vice-Chairman, Sir, the Indian Railways has a multi-faceted role in our context. The Minister in his speech had mentioned that the Railways had played a major role in the national integration of the country. I totally agree with him that this was one of the main instruments, which promoted national integration. Besides that, we must also remember that the Railways is the largest public sector undertaking, which has a potential to generate large employment. Besides that the Railways has also a commercial obligation to the people of this country. It has to run its own affairs. It also has a social obligation to the people of this country.

Today, do we want the Railways to play a vibrant role in promoting these

things or just want the Railways to be a mere lazy, uneasy, large leviathan undertaking, which will slowly fade into insignificance. This is the question that lies before us.

Sir, several figures have been quoted. I will not go into them. They have been mentioned in the Status Paper, in the Budget speech of the hon. Minister and in the Annual Report. I am not going into these details, because many Members have referred to them. But it is very very significant that the percentage of the volume of traffic that the Railways has to handle, the percentage of passengers that go by the Railways is reduced. Of course, the volume has increased, though the percentage has decreased. If the share in 1950 was 89 per cent, it is 40 per cent now. Definitely it does not mean that lesser number of people are travelling by railways or lesser freight is being transported. The volume has increased, but the percentage share of the railways has definitely gone down. Why this has happened is the question we have to address ourselves.

Secondly, I thought the Railway Minister was presenting the Budget of the Indian Railways, not of Bihar Railways or for a portion of the Indo-Gangetic plains or of the cow-belt. Sir, many areas of many States have not found a mention in this year's Budget. Certain areas have been totally neglected. I am not here to ask a railway line from my constituency, from a village or a town, but I would like to mention with concern that this has been happening over a period of time. Fortunately or unfortunately, we have today a second Railway Minister from the same State. Is Railways going to confine itself to only one area of the country or is it going to play its role that it has played all along? This is the pointed question that I would like to ask.

From among the existing lines that the Railways are operating, I would like to mention that there is a kind of discrimination—whether it is a question of freight traffic or passenger traffic—between the trunk route and the

SHRI V. KISHORE CHANDRA S. DEO: Okay, I will as far as your transport system is concerned, I would like to mention that there should be a consolidated approach. I do not know whether the Ministry of Railways is having coordination with the Ministry of Surface Transport to see that each one has a proper share or there is a proper facilitation as far as transportation is concerned. So, I would like them to set up some kind of an inter-ministerial group which can coordinate and see that Railways plays its own role and it does not become an actual competitor to other modes of transport and to see that freight movement or passenger movement is not really affected.

Mr. Vice-Chairman, Sir, there are certain other basic matters which I would like to raise, but you have already pressed the bell and I am not one of those who would like to carry on and on. But before I conclude, I would only like to mention one or two more points. In the Annual Report it has been mentioned that some new Zonal Railways have been formed. In that we find a mention of the East Coast Zone which is supposed to have its headquarters, of all places, at Bhubaneswar. This just gives us a glimpse as to why Railways have not been functioning or why they have failed. All of us know that Bhubaneswar is on the Coast, on the coastline of India. We can take the map and see. Your line which runs along the East-Coast is from Howrah to Chennai. This is the main line. Bhubaneswar is only 250 miles from Calcutta whereas Visakhapatnam Port City is exactly midway.

Bhubaneswar was not even a divisional railway headquarters earlier. It was on Katni-Khurda road. What is the basis on which you have made Bhubaneswar an east-coast zone headquarters? This is not done by this Minister; maybe, it has been done earlier by his predecessor. Is he going to correct this distortion or not? If politically you are going to decide where your headquarters are going to be, your officer here and where you are going to

have a line, then how do you expect the Railways to do well at all? I demand that this anomaly or this distortion be immediately corrected and I expect that the hon. Minister will address this point when he replies in this House.

Well, Mr. Vice-Chairman, Sir, I don't want to take much of your time. Before I conclude, I would only like to say something regarding our former colleagues, the ex-M.Ps. The hon. Minister has mentioned that he has given concessions to senior citizens and he has also allowed them to travel by Rajdhani and Shatabdi trains. I welcome that, but I would also like to mention that our colleagues, I mean the ex-M.Ps., the former Members of Parliament, are entitled to travel with the companion in second class AC. So, all of us are going to become ex-M.Ps. some day or the other. Sir, there is a bigger commercial demand for the second class AC than the first class AC. But if an ex-M.P. goes alone in the first class AC, both these things are not clubbed together. Why should they not do this? I think, this is one of those bureaucratic ill-headed approaches which has prevented our former colleagues from travelling by first class AC. In the case of first class AC—there is one berth—there is a lesser commercial demand than the second AC. They are even releasing two second class AC berths for commercial considerations. What is the difficulty in doing that? And if you can allow senior citizens 45 per cent concession to travel by Rajdhani and Shatabdi, then why don't you accept this? I do sincerely hope that the hon. Minister will consider this suggestion to help our former colleagues.

I thank you, Mr. Vice-Chairman, for the time you have given to me, and I am sorry the extra minutes I have taken.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): Shri Debabrata Biswas—not here. Shri Karma Topden—not here. Shri Mohd. Masud Khan.

interior routes of the country. So, while you have fast trains, super-fast trains, better facilities on many of these trunk routes, where other modes of transport are available or where several trains are already operating, many of the interior routes in backward areas or inaccessible region still continue to remain in that manner. Has the Railways to play its assigned role over here is my pointed question. Sir, the hon. Minister alone is not to be blamed for this. This is the trend that has set in. But are we not to reverse this and do something for the rest of the country or are we just to go on concentrating on Delhi-Calcutta Rajdhani Express or Shatabdi trains? What about the interior areas? What about the tribal areas? What about the North-Eastern region? These are several grey areas as far as the Railways are concerned. Though we may be proud of saying that we have the second largest Railways in the world, yet we have to hang our heads down in shame since many of our brothers and sisters do not have any access to the mainland, from within the mainland itself to different parts of the country.

Therefore, I would expect that a little more importance should have been given to such areas especially if the Railways have to play its own role in the national integration of the country which the Minister himself mentioned in his speech. This is an aspect of the factor which should have been taken into consideration.

Mr. Vice-Chairman, several Members have mentioned, again and again, regarding lack of proper facilities and maintenance in the trains. Here again it appears that there is a discrimination between the interior routes and trunk routes, whether it is catering facilities or whether it is maintenance of compartments, whether it is maintenance of the railway lines, booking offices or any other facilities which the Railways would normally offer I would tend to say that there are 'A' category, 'B' category and 'C' category areas when it comes to

the actual consumer who is using the Railways. This is something only visible though for the tickets you always pay the same. So, I would wish that these disparities be removed and this kind of discriminatory attitude be bridged.

Mr. Vice-Chairman, Sir, another aspect which has to be considered by the Railways is losses. We have got the Status Paper and the Annual Report. I saw a figure, quite a large figure of the losses which are due to ticketless travel. I would request the Railways Minister to prepare a white paper on which sector these losses due to ticketless travel have occurred. I am sure this House would like to know, I would like to know, Members would like to know whether this is the pattern in entire country or whether this is confined to certain regions or certain zones of the Railways. I personally feel that people who want more and better facilities, who want more lines, the least the people of that region should do is pay for the travel. Ticketless travel is very, very general. There is a large quantity of money which has been lost due to this Ticketless travel. I would like to know from the Minister whether they have made any survey of this ticketless travel on an all-India basis and whether they have conducted any study to see in which zone this occurs most.

Then, pilferages and damages to Railways also occur more in certain parts. Bottlenecks are there only in certain parts due to various reasons. When you think of giving new facilities or more lines to the people of different areas, I think all these aspects should be considered.

Mr. Vice-Chairman, Sir, now a lot of transportation is done by roads. (*Timers bellrings*)

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): Though you have only 7 minutes, you have already taken 8 minutes. There are 7 speakers more in your party. Please conclude. Please be brief.

श्री मोहम्मद मसूद खान (उत्तर प्रदेश): जनाब वाइस चेयरमैन साहब, मैं आजमगढ़ से आता हूँ। आजमगढ़, जहाँ से कि राज्य सभा और लोक सभा के मिलाकर के 8-9 एम्पी० हैं और आजमगढ़ की एक और खासियत यह है कि अगर उसके अपने देश में मौका नहीं मिलता तो दूसरे मुल्क में जाकर प्राइम मिनिस्टर हो जाता है, प्रैजिडेंट हो जाता है, जैसा कि वासदेव पांडे वगैरह थे। लेकिन इसके बावजूद आजमगढ़ की बदकिस्मती यह है कि वहाँ से कोई ट्रेन मुम्बई, कलकत्ता और नई दिल्ली के लिए नहीं है। हमने पिछली बार भी मिनिस्टर साहब से यह रिक्वेस्ट की थी कि आप मुम्बई वगैरह के लिए यहाँ से ट्रेन चलाएं, लेकिन उनको उनके डिपार्टमेंट ने मिसलीड कर दिया और कहा कि मुम्बई के लिए ट्रेन चलाने में बड़ा टाइम और पैसा लगेगा। हमने मंत्री जी से कहा कि आप नक्शा उठाकर देखें तो मऊ से आजमगढ़ और शाहगंज से बनारस तक की ट्रेन की जरूरत नहीं है, जौनपुर से इलाहाबाद होते हुए, वह मुम्बई चली जाएगी, नई दिल्ली चली आएगी और इस तरह से ट्रेन चल जाएगी। तो मेरा मंत्री जी से नम्र निवेदन है कि वे वहाँ से एक ट्रेन नई दिल्ली, मुम्बई और कलकत्ता के लिए चलाएं और एक मऊ, शाहगंज होते हुए लखनऊ तक इंटरसिटी चलाएं। इस वास्ते कि एक ट्रेन आपकी चलती जरूर है सरयू-जमुना, जो नई दिल्ली में नहीं आती, पुरानी दिल्ली आती है, लेकिन आजमगढ़ में उस ट्रेन का इंतज़ार करने में तारीख भी बदल जाती है और त्वारिख भी बदल जाती है लेकिन ट्रेन नहीं आती है। इतनी लेट ट्रेन वह होती है। लेट ट्रेन के बारे में मैंने पहले भी कहा था और आज भी कह रहा हूँ कि जिस स्टेशन पर सिग्रल लोअर होने के बाद ट्रेन नहीं चलती है और यह एनाउंस करना पड़ता है कि गार्ड और ड्राइवर, आपकी ट्रेन के लिए सिग्रल लोअर है, गाड़ी चलाइए, इस तरह के गार्ड और ड्राइवर को सस्पेंड कर दिया जाना चाहिए वरना कुछ दिन में यह होना कि एनाउंसर गार्ड और ड्राइवर के पास आएगा और कहेगा कि हुजूर, आपकी गाड़ी का सिग्रल लोअर है, बराए मेहरबानी आप गाड़ी चलाइए, तब जाकर गाड़ी चलेगी। मैं कहना चाहता हूँ मंत्री जी से कि इसको चेक करने की जरूरत है।

मायबवर, किराया बढ़ा है और खास तौर से रेल से चलने वाले गरीब लोगों का किराया बढ़ा है। एक चीज़ मैं मंत्री जी के ध्यान में लाना चाहता हूँ, उनके ध्यान में होगी भी।

महोदय, मैं एक मर्तबा जा रहा था तो 2 पैजेंजर्स बात कर रहे थे कि टिकट लेने की जरूरत नहीं है। जो

टी०टी० आएगा, आधे-आधे पर सौदा कर लेंगे। इस घाटे को आप रोकिए। मुझे अपने जिले का एक वाक्या याद आता है। तीन भाई थे तीनों यूनिवर्सिटी में पढ़ते थे और नारता उधार में करते थे। एक बार एक भाई को शुबहा हुआ कि यह दुकानदार हमसे ज्यादा पैसे ले रहा है। लिहाज़ा वह किताब ले गया और उसने देखा कि 100 रुपए बन रहे थे लेकिन दुकानदार ने 120 रुपए कहा। इस पर वह भाई बिगड़ गया तो दुकानदार भी बिगड़ गया और बोला कि तुमको हिसाब जोड़ना नहीं आता देखो, एक हजार की उधार बिक्री मेरी होती है और उसमें 800 वाकयी देनदार हैं और 200 नादहिदा हैं। वह 200 भी मैं 800 पर रख देता हूँ, इस तरह से थोड़ा सा बढ़ जाता है। तो ये जो बिना टिकट चलने वाले पैसैंजर्स का पैसा रेलवे डिपार्टमेंट को नहीं मिलता, उसके लिए रेलवे ने उस दुकानदार की तरह से टिकट देने वालों पर भार बढ़ा दिया है। इस वजह से भाड़ा बढ़ गया है। कृपया रहम कीजिए। ट्रेन में बिना टिकट चलने वालों को आप चैक कीजिए। आप देखेंगे कि इससे घाटा दूर होगा और आपको पुराना किराया रखने में कोई परेशानी नहीं होगी।

महोदय, एक और रिक्वेस्ट मैं करना चाहता हूँ। आजकल ट्रेनों में खाने का स्टैंडर्ड बहुत खराब हो गया है। हम लोगों को खास तौर से दिक्कत तब आती है जब हम नॉन-वेजिटेरियन खाने का ऑर्डर देते हैं। चिकन के बारे में हम लोग इस बात के आदी हैं कि चिकन हलाल होना चाहिए लेकिन वह सप्लाई नहीं होता। हम लोग रिक्वेस्ट करते हैं कि अंडा-करी ले आओ तो वह कहते कि अंडा-करी का प्रोविजन नहीं है। महोदय, अंडा-करी का प्रोविजन जरूर होना चाहिए। जिस ट्रेन में पेन्ट्री कार है। उसमें आप बाहर से जो सप्लाई लेते हैं, दाल, चावल वगैरह तो सड़ जाता है और बाकी चीज़ें ठीक रहती है। इस ओर आपको ध्यान देना चाहिए।

महोदय, ब्रेड-रोल्स की हालत भी ठीक नहीं। हमारा निवेदन है कि चतुर्वेदी जी को वहाँ जरूर भेज दीजिए और वे तर्क का गिलाफ उलटकर देखें कि उसमें कितने जरामि हैं। इस तरह आपको ध्यान देना चाहिए। ब्रेड-रोल्स भी कई घंटे के बाद मिलता है, बार-बार माँग करने के बाद मिलता है। बोलिए और लड़िए, वरना मिलता नहीं। इन सब छोटी-छोटी बातों की तरफ गौर करने की जरूरत है।

महोदय, मंत्री जी को मालूम होगा कि जौनपुर से उड़ियार 30-40 किलोमीटर की दूरी पर है। इसके चारों तरफ बड़ी लाईन है, खाली इसी जगह छोटी लाईन है और इसकी वजह से ज्यादा खर्चा भी होता होगा।

लिहाजा में रेल मंत्री जी से इसके अमान परिवर्तन की गुजारिश करता हूँ।

महोदय, इक्वायरी की सर्विस भी ठीक नहीं है। मैं लखनऊ से दिल्ली आ रहा था मैंने टेलीफोन किया कि ट्रेन की क्या प्रोजीशन है तो इक्वायरी वालों ने बताया कि राईट-टाईम पर है। जब मैं स्टेशन पहुंचा तो पता लगा कि ट्रेन डेढ़ घंटे लेट है। महोदय, इक्वायरी वाले कम से कम सही प्रोजीशन तो बता सकते हैं। इसलिए मेरा निवेदन है कि आप इस ओर अवश्य ध्यान दीजिए।

महोदय, इन्होंने एक शटल ट्रेन चलाई है मऊ से इंदारा तक। इसको अगर आप मऊ इंदारा-शाहगंज तक चला दे तो लोगों को बहुत लाभ होगा। इसी तरह मऊ-आज़मगढ़-शाहगंज-लखनऊ इंटर-सिटी की बहुत जरूरत है इसको आप चलाइए। महोदय, सरजू जमुना पुरानी दिल्ली होते हुए अमृतसर जाती है। उसको गाजियाबाद से नई दिल्ली होते हुए या पुरानी दिल्ली होते हुए अमृतसर भेजिए तो हम लोगों को फायदा होगा। करना कोई ट्रेन आज़मगढ़ से दिल्ली की नहीं है करीब 100 किलोमीटर हम लोगों को बनारस जाना पड़ता है, तब वहां से दिल्ली की ट्रेन मिलती है वहां भी 3 आवाजें सुनने को मिलती है तो बड़ी तकलीफ होती है। एक आवाज तो यह होती है कि गाई ऐंड ड्राइवर, आप अपनी गाड़ी चलाइए। जब आप स्टेशन पर पहुंच जाते हैं तो सुनते हैं कि फ्लाई ट्रेन विरलित है, इस बारे में जब सूचना मिलेगी तो सूचना दी जाएगी। सबसे ज्यादा तकलीफ तब होती है जब प्लेटफार्म पर आप पहुंच जाइए तो यह ऐलान होता है कि आज यह ट्रेन रद्द कर दी गई है। करीब 100 किलोमीटर दूर हम आए हैं और उसके बाद ट्रेन रद्द कर दी गई। वहां हमको तब न बिस्तर मिलता है, न खाने को कुछ मिलता है और वापस लौटकर जाने के लिए ट्रेन भी नहीं मिलती है।

तो मेरा निवेदन है मंत्री से और जाहिर बात है तथा बहुत उम्मीद है मंत्री जी से कि जरूर कोई ट्रेन मऊ आजमगढ़, शाहगंज होते हुए नई दिल्ली, कलकत्ता और बम्बई के लिए क्योंकि वहां इतने लोग हैं आजमगढ़ और जौनपुर वगैरह के और उसके बाद फिर डिपार्टमेंट उसी तरह से जबाब दे जैसा कि इससे पहले पासवान जी को जबाब दिया था कि बड़ा खर्चा पड़ेगा, बड़ा लम्बा पड़ेगा। तो जौनपुर से बनारस जाने की जरूरत नहीं है, आप मऊ, आजमगढ़, शाहगंज और वहीं से जौनपुर होते हुए इलाहाबाद वह ट्रेन निकल जाएगी, जब तक वह जौनपुर से बनारस पहुंची तब वह ट्रेन इलाहाबाद पहुंचेगी इससे टाइम भी बचेगा तथा बहुत से लोग जल्दी भी

पहुंच जाएंगे। बहुत-बहुत शुक्रिया, अगर मान्यवर, इसका कुछ हिस्सा भी मंत्री जी मान जाएं तो उनका और भी शुक्रिया।

انٹری محمد مسعود خان اتر پردیش :
جناب وائس چیرمین صاحب ، میں اعظم گڑھ
سے آتا ہوں ۔ اعظم گڑھ ، جہاں سے کہ راجیہ
سیٹھا اور لوک سبھا کے ملا کر کے ۹-۸
ایم۔ پی۔ ہیں اور اعظم گڑھ کی ایک اور
خاصیت یہ ہے کہ اگر اسکو اپنی پیش میں
موقع نہیں ملتا تو دوسرے ملک میں جانکر
پرائم منسٹر ہو جاتا ہے ، پرنسپل ڈنٹ ہو جاتا
ہے ، جیسا کہ واسکو دیو گاما وغیرہ تھے۔
لیکن اس کے باوجود اعظم گڑھ کی
برفستہ ہے کہ وہاں سے کوئی ٹرین
بمبئی ، کلکتہ اور نئی دہلی کے لئے نہیں
ہے۔ ہم نے پچھلی بار بھی منسٹر صاحب
سے دیکو سیٹ کی قسمی کہ آپ بمبئی وغیرہ
کے لئے یہاں سے ٹرین چلائیے ، لیکن انکو
انکے ڈیپارٹمنٹ نے مسلیڈ کر دیا اور
کہا کہ بمبئی کے لئے ٹرین چلانے میں بڑا
ٹائم اور پیسہ لگے گا۔ ہم نے منسٹر جی
سے کہا کہ آپ نقشہ افکار دیکھیں تو
میں سے اعظم گڑھ اور شاہ گنج سے بنارس
تک کی ٹرین کی ضرورت نہیں ہے ، جو نیو سے
اب آباد ہوتے ہوئے ۷۰۰ بمبئی چلی جائیگی ،

اور اس طرح سے ٹرین چل جائے گی۔ تو میرا منتری جی سے غمخواروں سے کہ وہ وہاں سے ایک ٹرین نئی دی جائے، بمبئی اور ملکنڈ کیلئے چلا سکیں اور ایک منوشا گنج ہوئے ہوئے لکھنؤ انٹرسٹی چلا سکیں۔ اس واسطے کہ ایک ٹرین آپ کی چلتی ضرور ہے "ممبرو۔ جیٹا"، جو نئی دی گئی ہے اس آتی، پرانی دی آتی ہے، لیکن اعظم گڑھ میں اس ٹرین کا انتظام کرنے میں تاخیر ہو جاتی ہے لیکن ٹرین نہیں آتی ہے۔ اتنی لیٹ ٹرین وہ ہوتی ہے، لیٹ ٹرین کے بارے میں میں نے پہلے بھی کہا تھا اور آج بھی کہہ رہا ہوں کہ جس اسٹیشن پر سنگنل نوٹ ہوئے کہ جو ٹرین نہیں چلتی ہے اور یہ اناؤٹنس کرنا پڑتا ہے کہ گاڑی اور ڈرائیور، آپ کی ٹرین کے لئے سنگنل نوٹ ہے، گاڑی چلائے اس طرح کے گاڑی اور ڈرائیور کو سسپینڈ کر دیا جانا چاہیے اور نہ کچھ دن میں یہ ہو گا کہ اناؤٹنس گاڑی اور ڈرائیور کے پاس آئیگا اور کہے گا کہ حضور، آپ کی گاڑی کا سنگنل نوٹ ہے، برائے مہربانی آپ گاڑی چلا دیئے، تب جانکر گاڑی چلے گی۔ میں کہتا جا رہا ہوں منتری جی سے کہ اسکو چیک کرنے کی ضرورت ہے۔

مائیڈنگز یا برحاصلہ اور خاص طور سے ریل کے چلنے والے غریب لوگوں کا کرایہ بڑھ چکا ہے۔ ایک چیز میں منتری جی کے دھیان میں لانا چاہتا ہوں، ان کے دھیان میں ہوگی بھی۔

مہودے، میں ایک مرتبہ جا رہا تھا تو ۲ بیسنگز بات کر رہے تھے کہ ٹکٹ لینے کی ضرورت نہیں ہے۔ جوٹی، ٹی آئیگا، آدھے آدھے کرینگے۔ اس گھٹے کو آپ روکے۔ مجھے اپنے ضلع کا ایک واقعہ یاد آتا ہے۔ تین بجائے تھے۔ تینوں یونیورسٹی میں بڑھتے تھے اور ناشتہ ادھار میں کھاتے تھے۔ ایک بار ایک بھائی کا مشہور ہوا کہ یہ دوکاندار ہم سے زیادہ پیسے لے رہا ہے۔ لہذا وہ کتاب لے گیا اور اس نے دیکھا کہ ۱۰۰ روپے بن رہے تھے لیکن دوکاندار نے ۵۰ روپے لیے کہا۔ اس پر وہ بھائی بگڑ گیا تو دوکاندار بھی بگڑ گیا اور بولا کہ تم کو حساب جوڑنا نہیں آتا۔ دیکھو ایک ہزار کی ادھار بکری مری ہوئی ہے اور اس میں ۸۰۰ روپے درندہ ہیں اور ۲۰۰ نادھنہ ہیں۔ ۲۰۰۵۰ بھی میں ۸۰۰ بردھ دیتا ہوں، اس طرح سے تھوڑا سا بڑھ جاتا ہے۔ تو یہ

جو بنا ٹکٹ چلنے والے پسیجرس کا پیسہ
ریلوے ڈیپارٹمنٹ کو نہیں ملتا، اس
کے لئے ریلوے نے اس دوکاندار کی طرح
سے ٹکٹ لینے والوں پر عمار بڑھا دیا ہے۔
اس وجہ سے بھاؤں بڑھ گیا ہے۔ کرپا
رحم کیجیے۔ ٹرین میں بنا ٹکٹ چلنے
والوں کو آپ چیک کیجیے۔ آپ دیکھیں گے
کہ اس سے ٹھکانا دور ہو گا اور آپ کو پرانا
کرایا دیکھنے میں کوئی پریشانی نہیں ہوگی۔
مہودے، ایک اور ریلوے سٹیشن
کرناتجا رہتا ہوں۔ آج کل ٹرینوں میں کھانے
کا اسٹینڈرڈ بہت خراب ہو گیا ہے۔ ہم
لوگوں کو خاص طور سے دقت تب آتی ہے
تب ہم نان و بیچ میٹیریل کھانے کا اسٹنڈرڈ
دیکھتے ہیں۔ چکن کے بارے میں ہم لوگ
اس بات کے غلامی ہیں کہ چکن حلال ہونا
چاہیے لیکن وہ سپلائی نہیں ہوتا۔ ہم
لوگ ریلوے سٹیشن کرتے ہیں کہ انڈا کڑی
سے آؤ تو وہ کہتے ہیں کہ انڈا کڑی کا پراویژن
نہیں ہے۔ مہودے۔ انڈا کڑی کا پراویژن
موجود ہونا چاہیے۔ جس ٹرین میں بیٹری
کار ہے، اس میں آپ باہر سے جو سپلائی
لیتے ہیں، داں جاول وغیرہ تو سروس جاتا ہے
اور باقی چیزیں ٹھیک رہتی ہیں۔ اس
طرف آپ کو دھیان دینا چاہیے۔

مہودے، بیورو سس کی حالت بھی ٹھیک
نہیں ہے، ہمارا انویژن ہے کہ چتر ویری
جی کو وہاں ضرور بھیج دیجئے اور وہ ٹکٹ
کا غلاف الٹ کر دیکھیں کہ اس میں کتنے
جزا شیم ہیں۔ اس طرف آپ کو دھیان
دینا چاہیے۔ بیٹریوں میں کئی گھنٹے کے
بعد ملتا ہے، بار بار مانگ کرنے کے بعد
ملتا ہے۔ بولے اور بولے، ورنہ ملتا
نہیں ہے۔ ان سب چھوٹی چھوٹی باتوں
کی طرف غور کرنے کی ضرورت ہے۔

مہودے، منتری جی کو معلوم ہو گا کہ
جونپور سے اڈیارہ۔ ۳۰ کلومیٹر کی
دوری پر ہے۔ اس کے چاروں طرف بڑی
لڈن ہے، خالی اسی جگہ چھوٹی لڈن
ہے اور اس کی وجہ سے زیادہ خرچ ہوں
ہو رہا ہے۔ لہذا میں ریل منتری جی سے اس
کے امان پر یورتن کی گزارش کرتا ہوں۔
مہودے، انکوائری کیسروس بھی ٹھیک
نہیں ہے۔ میں لکھنؤ سے دہلی آ رہا تھا،
میں نے ٹیکسیفون کیا کہ ٹرین کی کیا پوزیشن
ہے تو انکوائری والوں نے بتایا کہ راسٹ
ٹائم پر ہے۔ جب میں اسٹیشن پہنچا تو بہت
لگا کہ ٹرین ڈیرہ گھنٹہ لیٹ ہے۔
مہودے، انکوائری والے کم سے کم صحیح
پوزیشن تو بتا سکتے ہیں۔ اس لئے میرا

نویس رہے کہ آپ اس طرف ضرور دھیان دیکھتے۔

مہودے، انھوں نے ایک شیل ٹرین چلائی ہے مٹو سے انڈر ایک۔ اس کو اگر آپ مٹو۔ انڈر۔ شاہ گنج تک چلا دیں تو لوگوں کو بہت لا بھ ہو گا۔ اسی طرح مٹو۔ اعظم گڑھ۔ شاہ گنج۔ لکھنؤ۔ انٹر سٹی کی بہت ضرورت ہے۔ اس کو آپ چلا دیئے۔ مہودے، سر جو۔ جتنا پرانی دہلی ہوتے ہوئے امرتسر جاتی ہے۔ اسکو غازی آباد سے نئی دہلی ہوتے ہوئے یا پرانی دہلی ہوتے ہوئے امرتسر بھیج دیا تو لوگوں کو خانوں میں لگا کر دہلی کوئی ٹرین اعظم گڑھ سے دہلی کا نہیں ہے۔ قریب ۱۰۰ کلومیٹر ہم لوگوں کو سنا رہا تھا کہ یہاں سے دہلی کو ٹرین ملتی ہے وہاں بھی تین آؤ افسر سسٹن کو ملتی ہیں تو بڑی تکلیف ہوتی ہے۔ ایک آواز تو یہ ہوتی ہے کہ گارڈز اینڈ ڈرائیور آپ اپنی لگاڑی چلا دیئے۔ جب آپ اسٹیشن پر پہنچ جاتے ہیں تو سسٹن میں کہ فلاں ٹرین وکھت ہے اس بارے میں جب سوچنا پڑے گی تو سوچنا دی جائیگی۔ سب سے زیادہ تکلیف تب ہوتی ہے جب پلٹ فارم پر آپ پہنچ جاتے ہیں تو یہ اعلان ہوتا ہے کہ

آج یہ ٹرین دہلی کی گئی ہے۔ قریب ۱۰۰ کلومیٹر دور ہم آئے ہیں اور اس کے بعد ٹرین دہلی کی گئی۔ وہاں ہم کو تب نہ بستر ملتا ہے نہ کھانے کو کچھ ملتا ہے اور واپس لوٹ کر جانے کے لئے ٹکٹس بھی نہیں ملتی ہے۔

تو میرا نویرن ہے منتری جی سے اور ظاہر بات ہے اور بہت لا میڈ ہے منتری جی سے کہ ضرور کوئی ٹرین مٹو۔ اعظم گڑھ اور جوئی پور وغیرہ کے اور اس کے بعد پھر ڈیپارٹمنٹ اسی طرح جواب دے جیسا کہ اس سے پہلے پاسوان جی کو جواب دیا تھا کہ بڑا خرچہ پڑے گا اور بڑا مہیا پڑے گا تو جوئی پور سے بنارس جلنے کی ضرورت ہے، آپ مٹو۔ اعظم گڑھ۔ شاہ گنج اور دہلی سے جوئی پور ہوتے ہوئے الہ آباد وہ ٹرین نکل جائیگی۔ جب تک وہ جوئی پور سے بنارس پہنچے گی تب وہ ٹرین الہ آباد پہنچے گی۔ اس سے ٹائم بھی بچے گا تنہا بہت سے لوگ جلوی بھی پہنچ جائیں گے۔ بہت بہت شکریہ! اگر مانپور اس کا کچھ حصہ بھی منتری جی مان جائیں تو ان کا اور بھی شکریہ۔ ”ختم شد“

श्री जनार्दन यादव (बिहार): उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं रेल बजट के समर्थन में खड़ा हुआ हूँ और हमारे मंत्री जी ने जो बजट प्रस्तुत किया है सचमुच में वह बजट इस देश में रेल के विकास के साथ जुड़ा है। संतुलित

बजट है और इस देश की जो आबादी है—100 करोड़ आबादी है, लम्बा-चौड़ा देश है और उसी हिसाब से विश्व में सबसे बड़ा रेलवे का इन्फ्रास्ट्रक्चर है, 62 हजार किलोमीटर लाईन है, फिर भी देश को रेलवे लाइन की आवश्यकता है। अखबारों के माध्यम से इस सदन के अंदर भी बिहार पर हमेशा यह आरोप लगता रहा कि अधिकांश रेलवे मिनिस्टर बिहार के रहे इसलिए रेलवे बजट का अधिकांश हिस्सा बिहार को गया। लेकिन दुख के साथ कहना पड़ता है सचमुच में रेल मंत्री बिहार के सबसे ज्यादा रहे—बाबू जगजीवन राम से लेकर के नीतिशा कुमार जी तक, लेकिन आजादी से पहले जो रेलवे लाइन बिहार में थी आजादी के बाद बहुत सी लाइन बंद हो गई। जैसे बख्तियारपुर से राजगी तक की छोटी लाइन। यह आजा बंद है। आरा से शाहगंज की छोटी लाइन बंद है। इस 50 वर्ष के कालखंड में बिहार को बिहार का रेल मंत्री अवश्य मिला लेकिन बिहार के लोगों को रेलवे की लाइन एक इंच भी नहीं बढ़ी। इस बजट में सबसे बड़ी जो खूबी है कि रेल मंत्री ने कहा था कि हम रेल मंत्री की हैसियत से नहीं बल्कि रेलवे के पैसेजर्स की मानसिकता के साथ हूँ और पैसेजर्स को जिन कठिनाइयों से गुजरना पड़ रहा है उन कठिनाइयों को मैं दूर करूंगा, इस बजट में इनका प्रयास है। रेलवे पैसेजर्स को जिन कठिनाइयों से गुजरना पड़ता है उन कठिनाइयों को समाप्त करने की शुरुआत है। समय कम है इसलिए इस बजट की प्रशंसा जितनी की जाए वह कम है, क्योंकि माल भाड़े के बढ़ने से मंहगाई बढ़ जाती उससे उन्होंने मुक्त किया है। लेकिन इस बजट में कुछ बातें छूट गई हैं बिहार के विकास के लिए। आज भी बिहार में बहुत से ऐसे जिले हैं जहाँ के लोगों के रेलवे का धुवाँ नहीं देखा है। अब जैसे हमारी बाग, बरधा, पाका—इन क्षेत्र के लोगों ने रेलवे का धुवाँ ही नहीं देखा है। थोड़ा प्रयास इन्होंने किया है तथा कुछ सर्वेक्षण में दिया है, कुछ बजट में स्वीकृत किया है। अब जैसे मंदार से रामपुर है, दो साल से काम शुरू हुआ है, एलोटमेंट भी किया है लेकिन उस पर त्वरित गति से काम हो। सुल्तान गंज से देवधर जो सर्वेक्षण के लिए लिया गया है मैं मंत्री महोदय से आग्रह करना चाहूंगा कि यह लिया जाए जो छूट रहा है। फिर मन्दार से रामपुर एक लाइन जा रही है, गौड़ा उसके बगल में है। उसे बाराहाट हाउस तक बढ़ा दिया जाए जिससे कि बीस-पच्चीस किलोमीटर रेल लाइन बन जाने से गौड़ा जिले के सारे लोगों को लाभ मिल जाएगा।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मननीय मंत्री जी से मैं आग्रह करूंगा कि इस बजट में देश के विकास के लिए अगर

रेल का इन्फ्रास्ट्रक्चर नहीं होगा तो देश का आर्थिक विकास नहीं होगा। इसलिए इस रेल बजट में निवेश की आवश्यकता है। इस बजट में पूंजी बहुत कम है, निवेश बहुत कम है। 1950-51 में रेल से जितना माल जाता था, मंत्री जी, आज के समय में हम देखें तो बहुत अंतर आ गया है। 1950-51 में 89 प्रतिशत माल रेल यातायात के द्वारा जाता था और 1997-98 में 40 प्रतिशत हो गया है। सड़क यातायात से 11 प्रतिशत था जो बढ़ कर 60 प्रतिशत हो गया है। इसका क्या कारण है? इस पर भी मंत्री महोदय को विचार करना चाहिए क्योंकि रेल के द्वारा माल डोना सस्ता पड़ता है और वह सुरक्षित रहता है।

दूसरी बात यह है कि आज भी यात्रियों को डोने का काम 80 प्रतिशत सड़कों से हो रहा है, 20 प्रतिशत सिर्फ ट्रेन से हो रहा है। तो इसमें कितने निवेश की आवश्यकता है? मंत्री महोदय ने प्रयास किया है कि हम निवेश को ज्यादा बढ़ाएं लेकिन जिस प्रकार से जर्मनी, स्विट्जरलैंड आदि दुनिया के देशों में निवेश की व्यवस्था है, वैसे व्यवस्था को आज हिंदुस्तान में अपनाने की आवश्यकता है। जो खान-पान की व्यवस्था है, इसमें थोड़ा सुधार हुआ है लेकिन इसमें और सुधार की आवश्यकता है। साधारण दर्जे में, दूसरे दर्जे में जो भाड़ा बढ़ाया गया है, उसकी वजह से लोगों में गुस्सा नहीं है लेकिन गुस्सा इस वजह से है कि ज्यादा भाड़ा देने के बाद भी उनको जगह नहीं मिलती है। इसलिए जगह तो उनको मिलनी चाहिए।

महोदय, सौ करोड़ रुपया पैसेजर्स की सुविधा के लिए रखा गया है। पिछली सरकार ने क्या-क्या नहीं किया? यदि सचमुच में वह सौ करोड़ रुपया पैसेजर्स की सुविधा के लिए है तो वह सौ करोड़ उसी पर खर्च होना चाहिए। महोदय, रेल विभाग में जरूरत से ज्यादा कर्मचारी हैं। मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूँ कि एक साल के अंदर जो गलत नियुक्तियाँ हुई हैं, उनकी जांच होनी चाहिए। मंत्री जी के मंत्री बनने से पहले जो रेलवे के 19 या 24 भरती बोर्ड थे, वे समाप्त किए गए हैं, इसके लिए मंत्री जी धन्यवाद के पात्र हैं लेकिन गलत नियुक्तियों की जांच हो और अतिरिक्त लोगों को बाहर निकाला जाए। इन्हें शब्दों के साथ में मंत्री जी के बजट का समर्थन करता हूँ।

उपसभाध्यक्ष (श्री जॉन एफ० फर्नांडिस):

धन्यवाद यादव जी। श्रीमती चन्द्रकला पांडेय।

श्रीमती चन्द्रकला पांडेय (पश्चिमी बंगाल): माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से कुछ बातें इस बजट के विरोध में कहने के

लिए यहां खड़ी हुई हैं यह बजट सत्र आरंभ हुआ। शक्ति परीक्षण के विस्फोरण के बाद स्वभावतः कुछ चिंगारियां चटकीं और वे चिंगारियां हमें रेल बजट और जनरल बजट में दिखाई पड़ रही हैं जो इस देश की जनता को किसी न किसी रूप में जरूर आघात पहुंचाएंगी। जहां तक मैं सोचती हूँ इस रेल बजट के समस्त प्रस्ताव साधारण यात्रियों के हितों के खिलाफ हैं। यात्रियों के लिए टैरिफ वृद्धि ने उन्हें मुसोबत में डाल दिया है। अगर देखें तो इस बजट में यह भी है, वह भी है। लेन्दे कर भानुमती का पिटाह है जिसमें कुछ भी नहीं है। आज जिस रेल बजट पर हम लोग चर्चा करने जा रहे हैं उसके पहले रेल मंत्री जी ने जो स्टेटस पेपर हमें दिया था, नियमतया उस स्टेटस पेपर में जो स्वीकृतियां थीं, किसी न किसी रूप में उसकी झलक रेल बजट में आनी चाहिए थी लेकिन यह सब कुछ जानते हुये कि यह सब कुछ होना चाहिए था, रेल बजट में उसका कोई भी जिक्र नहीं है। केवल व्यावसायिकता के बारे में सोचा गया है। इसलिए इसकी स्तुति कौन करेगा? देश का बड़ा व्यवसायी वर्ग, बड़ा पूंजीपति वर्ग और धनाढ्य वर्ग। अभिशाप किस के खाते में गया? साधारण गरीब यात्रियों के, दैनिक यात्रियों के। हम इसे केवल रेल भाड़े में वृद्धि ही नहीं मानेंगे। इस भाड़े के बढ़ते ही एक ही झटके में दैनिक जरूरतों की चीजों के दाम बढ़ जाएंगे। हमें यह शंका भी थी कि बमों के धमाके से चकित-स्मित जनता पर अनायास ही यह बोझ लाद दिया गया है। नित्य यात्रियों का पकेट काटकर व्यावसायियों का घर भरने की कोशिश मात्र है यह बजट। कुछ ऐसी चीजों के दाम बढ़ा दिये गये हैं जो स्वभावतः कोयले और लोहे के दाम भी बढ़ा देंगे। पर रेल यात्रा करने वाले यात्रियों की सुविधा की बात तो दूर, चरम दुर्दशा दिखाई पड़ रही है। पुराने फैक दिये जाने योग्य ई०एम्०यू० कोचों को चलाना, गाड़ियों में भयंकर गर्मी में पंखों का न होना या अगर होना भी तो चलने का कोई आसार न दिखाई देना, भयंकर शीत और वर्षा में छिड़कियों और दरवाजों का टूटा रहना पूरी रेल व्यवस्था के चरमराने का संकेत दे रहा है। हमारे यहां जो इंडस्ट्रीज़ सिक हो जाती हैं, उनको तो हम बी०आई०एफ०आर० में डाल देते हैं लेकिन यह रेल व्यवस्था जो कि पूरी एक इंडस्ट्री है, वह इस प्रकार सिकने से गुजर रही है। रेल मंत्री जी इसके लिए क्या करेंगे, यह उन्हें बातना चाहिए था। अभी मुझसे पहले यहां आजमगढ़ के एक सांसद मसूद साहब बोल रहे थे। मैं उनकी मांगों का भी समर्थन करना चाहूंगी क्योंकि किसी न किसी रूप में, मेरा जन्म आजमगढ़ में हुआ था इसलिए मेरा यहां से भावनात्मक लगाव भी है। खास

करके उत्तर प्रदेश में और बिहार में प्लेटफार्म पर ट्रेन के विलम्ब से चलने का किसी प्रकार का अनाउंसमेंट नहीं होता है। ... (व्यवधान) ... मंत्री जी, जग मेरी बात सुनिए। अभी माननीय मसूद साहब ने कहा कि गाड़ियों के देर से चलने की कोई सूचना नहीं दी जाती है। इसी सात मई को कलकत्ता से पंजाब मेल से मुझे गोरखपुर जाना था। गोरखपुर के लिए एक गोरखपुर दादरी मेल जाती है जो 12 घंटे लेट थी। इस बीच एक इंटर सिटी ट्रेन जाती है जो चार बजे जाती है, वह बैरिसल हो गयी। वहां रिटायरिंग रूम में कोई सुनने वाला नहीं था। आपने अपने स्टेटस पेपर में दिया है कि आप अपने अधिकारियों और सभी लोगों को शिक्षित करेंगे कि वह यात्रियों के साथ अच्छा व्यवहार करें लेकिन एक सामान्य नागरिक के नाते अगर कोई जाए तो वह अच्छा व्यवहार नहीं करते। जिनके साथ कमांडोज़ चलते हैं या बंदूक लेकर चलने वाले लोग होते हैं, उन एम्प्लोज० और एम्प्लोज० की बात, हो सकता है, वह सुनते हों लेकिन एक साधारण यात्री के रूप में जब मैं वहां गयी तो मुझे रिटायरिंग रूम में भी जगह नहीं मिली। मैं स्टेशन पर देर तक इंतजार करती रही। गंदगी का डेर चारों ओर दिखाई पड़ा। यह बनारस स्टेशन की बात है। और उसी समय आंधी आ गयी। यह सात मई को घटना है। आंधी से चारों ओर जो पैसैजर्स थे, उनके ऊपर गंदगी पड़ने लगी। उसी समय जले पर नमक छिड़कने के लिए एक अनाउंसमेंट हुई:

“सफाई और गंदगी में छिड़ी है जंग, बोलो हम हैं किसके संग।”

क्या बोलते बताइए? ऐसा लग रहा था कि मैं उसी समय आपको एक पत्र लिखकर पूछूँ कि हम किसके साथ हैं, आप ही निश्चित कीजिए। हम लोग प्रायः राजधानी से यात्रा करते हैं। उसमें खास असुविधाएँ नहीं होती फिर भी देखिए तो मक्खियां भिन-भिनाती हुई दिखाई पड़ जाती हैं। फिर आम ट्रेनों की तो बात ही छोड़ दीजिए। कुछ दिनों पहले लोक सभा के राम नायक जी की स्पीच मैं पढ़ रही थी। उसमें उन्होंने लिखा था कि “ट्रेन के डिब्बों में कितनी गाय, कितनी बकरियाँ और कितने बैल जाएँ, इसके लिए तो कानून बना हुआ है लेकिन ट्रेन के डिब्बों में कितने आदमी सफर करें, इसके लिए कोई कानून नहीं है।” अगर भीड़-भाड़ में धक्का देकर कोई चढ़ जाए तो ठीक है, जो अनरिजर्वड कम्पार्टमेंट होते हैं, अन्यथा ऐक्सीडेंट की ही गुंजाइश अधिक होती है। गाड़ी के सैंकेंड क्लास डिब्बों की तो बात पृष्ठि ही मत। सुरक्षा कैसी और किसकी, आए दिन लूटमार, डकैती और नहीं तो दुर्घटनाएँ। लोग यात्रा करते हैं तो डरते हैं

और आतंकित होते हैं। आम आदमी का परिवार सहित यात्रा करने की बात सोचना आकाश कुसुम के दर्शन करना होता है। आपने प्लेटफार्म टिकट का भी दाम बढ़ा दिया है, यात्री भाड़े की तो बात ही छोड़िए। प्लेटफार्म टिकट में एक बहुत बड़ा रैकेट है। उसको आप कैसे पकड़ेंगे? बहुत से स्टेशनों पर यह पता चला है कि जो लोग अंदर जाते हैं, कुछ ऐसा एक रैकेट है, वे लोग प्लेटफार्म टिकट खरीदते हैं, फिर अंदर जाते हैं। कुछ लोग अंदर होते हैं जो उसको ले लेते हैं। एकाध रुपये में खरीद लेते हैं। बाहर आकर वह प्लेटफार्म टिकट फिर से बेचते हैं और एक पूरा यात्रियों का दल है जो वही प्लेट फार्म टिकट पुनः खरीदता है। आपने भाड़ा तो बढ़ा दिया है लेकिन जो जेमुअन टिकट खरीदने वाले हैं वे बेचोरे मारे जाएंगे। कुछ ऐसे लोग हैं जो बिना टिकट चलते हैं वह चलते रहेंगे या तो वे दलालों के थू फिर से वही बिके हुए टिकट पुनः खरीदेंगे तो इसके लिए आप क्या व्यवस्था करेंगे?

माननीय उपसभाध्यक्ष जी, ब्रिटिश शासकों ने जब यातायात के लिए रेलवे नेटवर्क की बात सोची थी तब उनके सामने उनकी अपनी समस्याएं थी, अपने निहित स्वार्थ थे। इस देश की करोड़ों-करोड़ जनता के लिए उन्होंने नहीं सोचा था लेकिन आज तो इस देश के विकास की नीति से रेल को जोड़कर देkhना है और अगर उस प्रकार से नहीं देखेंगे तो हम किसी प्रकार से अपने देश की सर्वांगीण उन्नति नहीं कर सकेंगे ... (समय की घंटी)...

उपसभाध्यक्ष महोदय, मेरा तो काफी समय बाकी है। इस बार के रेल बजट में हमने देखा है कि पश्चिमी बंगाल के प्रति खास बेरुखी दिखाई गई है और उसको बंचना का शिकार बनना पड़ा है। जो थोड़ी-बहुत धनराशि घोषित की गई है वह पूरी तरह से हास्यास्पद है। इससे कोई प्रकल्प पूरा नहीं किया जा सकता है। इससे या तो उन्हें आक्सीजन पर चलाने का कार्य किया जा सकता है या उन्हें अधूरी हालत में बन्द करके रेल प्रकल्प की याद में मजारें बनाई जा सकती हैं।...

श्री जीवन राय (पश्चिमी बंगाल): बंगाल की बात हुई तो मंत्री जी उभर चले गये।

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार): उन्हीं की सुविधा के लिए गया।... (व्यवधान)...

श्री त्रिलोकी नाथ चतुर्वेदी (उत्तर प्रदेश): आप की सुविधा के लिए गए हैं, आप ससुराल की बात कर रही हैं और मायके की बात कर रही हैं, मंत्री जी दोनों बातें सुन रहे हैं।... (व्यवधान)...

श्रीमती चन्द्रकला पांडेय: मेरा मायका और ससुराल दोनों कलकत्ता है, आजमगढ़ से केवल भावात्मक संबंध है। पहली बार हमारी सरकार ने पहल की विलम्बित रेल प्रकल्प को पूरा करने के लिए और 25 करोड़ रुपये की घोषणा की। परन्तु आश्चर्य है कि फिर भी हमें अन्देखा किया गया। हमारे राज्य के अर्थ मंत्री जी ने माननीय रेल मंत्री जी को एक पत्र द्वारा सूचित भी किया है कि रेल से देश को जो आमदनी होती है उसका एक तिहाई पूर्व रेलवे और दक्षिण पूर्व रेलवे से प्राप्त होता है। फिर भी, प्रति एक लाख यात्रियों के पीछे पूरे देश के साथ 7.5 किलोमीटर रेल लाईन की तुलना में पश्चिमी बंगाल में 4.9 किलोमीटर रेल पथ क्यों है, साल दर साल अनेक क्षेत्रों में अनेक परियोजनाएं अधर में लटकी हुई हैं। हमने मांग की थी अपनी मीटरगेज लाइन को ब्राडगेज लाइन में बदलने की, डबल लाइन चालू करने की, विद्युत्करण की, कोच की संख्या में वृद्धि करने की, पर किसी भी वर्ग में, किसी भी रूप में हमारी मांग पूरी नहीं की गई है और 25 करोड़ रुपये से कम ही राशि आबंटित हुई है हमारे विलम्बित प्रकल्पों के लिए। एकलाखी-बालूघाटी के लिए कुछ नहीं, तमलुकदीघा के लिए 10 करोड़ से घटाकर 4 करोड़ कर दिया, हावड़ा-आमता के लिए 1.7 करोड़ से बढ़ाकर मात्र तीन करोड़, बाकुड़ा-दामोदर नदी मीटरगेज लाइन को ब्राडगेज लाइन में परिवर्तन करने के लिए केवल एक हजार रुपया आबंटित किया गया है। यह एक हजार रुपया शायद उस प्रोजेक्ट को चलाने के लिए आपने टोकन दे दिया है। बण्डेल-कटवा के लिए कुछ नहीं, सिलीगुड़ी-कूचबिहार को डबल लाइन करने के लिए कुछ भी नहीं, हावड़ा से बनगा मेल लाइन के सम्भरण के लिए शून्य, बारासात-हसनाबाद विद्युत्करण के लिए शून्य, कूटवा-अहमदपुर लाइन का कंवरसन नहीं किया गया, हिमालयन रेलवे सिस्टम के आधुनिकीकरण के लिए भी कोई धनराशि नहीं दी गई है। इसी तरह से अशोक नगर-बनगांव लाइन को पूरा करना बाकी रह गया, कृष्णनगर-लालगोला का विद्युत्करण, दोहरीकरण, एनजीपी और न्यू फरक्का लाइन के दोहरीकरण के बाद आसाम राजधानी को वाया कलकत्ता ले जाना बहुत ही सहूलियतपूर्ण है। इतने प्रोजेक्ट बाकी हैं कि मुझे एक ही बात याद आती है कि कहां तक गिनाए, किस-किस का नाम लीजिए, किस-किस को रोइये।

हल्दिया व्यावसायिक इकाई के रूप में उभर रहा है। ट्रेक डाइवर्सन की बात थी केवल मेवेदा से एक लाइन 10 किलोमीटर की दूरी कम कर देती, लेकिन वह भी नहीं किया गया है। पॉशकुड़ा से एक सुपरफास्ट ट्रेन चलाई जा सकती थी। अभी पॉशकुड़ा-हल्दिया सिंगल

लाइन ट्रेक है। इसके बाद स्यालदाह और हावड़ा स्टेशनों के रख-रखाव के लिए खास करके स्यालदाह रेलवे स्टेशन पर एक रिटायरिंग रूम की सख्त जरूरत है। स्टेट्स पेपर में आपने क्रेडिट ट्रेन्स की बात की है। मैं माननीय मंत्री जी को लिखित मांग-पत्र देना चाहूंगी जिसमें शार्ट डिस्टेंस ट्रेनों को चालू करने की और इन्टरसिटी ट्रेन चलाने की मांग है, वह उस मांग पर जरूर ध्यान देंगे। क्योंकि स्टेट्स पेपर में राजधानी, शताब्दी जैसी कम ठहराव वाली दैनिक यात्री गाड़ियों की आप बात करते हैं तो पश्चिमी बंगाल के साथ सौतेला व्यवहार क्यों किया गया है?

उपनगरी रेल सेवाओं में बहुत सारी अनियमितताएं हैं जिन्हें दूर करने की जरूरत है। हमारी जो पार्लियामेंट्री स्टैंडिंग कमेटी की 1992-93 की रिपोर्ट थी उसमें भी यह निर्देश दिया गया था, जिसके बारे में पहले ही हमारे एक सांसद बोल चुके हैं, पुराने कोचेज को तुरन्त बदलने की जरूरत है लेकिन अभी तक हमारे यहां 30 प्रतिशत ऐसे पुराने कोचेज हैं जिनमें यात्रा करना किसी भी रूप में खतरे से खाली नहीं है। यात्रियों को नानाप्रकार की परेशानियां हैं लेकिन उस पर कोई ध्यान नहीं दिया जा रहा है। पश्चिमी बंगाल में सभी सेक्शन नए ईएमयू कोचों से वंचित रह गए हैं जिससे यात्रियों को यात्रा में निरन्तर खतरों का सामना करने के लिए तैयार रहना पड़ता है। अब मैं कहना चाहूंगी कि गत वर्ष लोक सभा में एक डिबेट हो रही थी, उसमें शायद बिहार के बारे में कोई बात थी तो माननीय रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी ने बीच में इन्टरबीन करते हुए कहा था कि बिहार के बारे में जब बात हो रही है, बिहार को कुछ मिल रहा है तो आप लोगों की हार्ट बर्निंग क्यों हो रही है। ये आप ही के शब्द हैं। जब बंगाल की इस प्रकार उपेक्षा होती है तो हम लोगों के हार्ट बर्निंग तो दूर हार्ट बीटिंग होने लगती है।

मैं यह कहना चाहती हूँ कि जब आप एश्योरेस को मानने के इतने बड़े मुकबिर हैं तो फिर आपने जो हमारा एश्योरेस है उसके पूरा क्यों नहीं किया? मैं सोचती हूँ कि पार्लियामेंट एक कन्टीन्यूअस प्रोसेस है। यहाँ कॉमा है, फुलस्टॉप नहीं है। पूर्व मंत्री पासवान जी ने इसी सदन में रेलवे पूरक बजट पर चर्चा के दौरान मुझे आश्वासन दिया था कि एक सुपरफास्ट ट्रेन रैक मिलते ही ओएनजीपी के लिए चला देंगे। लेकिन उसके बाद इतना हंगामा हुआ। बंगाल को पता नहीं क्या कर देंगे, जन्नत बना देंगे, बहुत बड़ी बात हो जाएगी। गालिब की 200वीं वर्षगांठ चल रही है। उन्हें याद करते हुए मैं कहना चाहूंगी—“हमें मालूम है जन्नत की हकीकत क्या है।”

आपने क्या किया? आपने एक ट्रेन चला दी, ऐसी ट्रेन चलाई उत्तर बंग एक्सप्रेस। वह भी तीन दिन के बदले दो दिन और वह भी इतनी धीमी गति से चलेगी कि हमारे यहां बहुत से नौजवान हैं जो पश्चिमी बंगाल से आए हुए हैं वे अगर साईकिल लेकर चलें तो शायद 12 घंटे में पहुंच जाएंगे और देश की शायद साईकिल इंडस्ट्री भी विकसित हो तथा आराम से पहुंच भी जाएं।

हमें मालूम है जन्नत की हकीकत क्या है। दिल के बहलाने की गालिब ये ख्याल अच्छा है।।

तो ख्याल है कि एक अच्छी ट्रेन चल गई। हम इसे देखते रहें और रोना रोते रहें। मैं आपसे यह पूछना चाहती हूँ कि आप जब कहते हैं कि एश्योरेस को पूरा करना चाहिए तो आपने उसी एश्योरेस को पूरा क्यों नहीं किया? आपने मुझे एक पत्र भी दिया, पत्र में आपने लिखा है कि मैं आपके प्रोजेक्ट्स को दिखवा रहा हूँ। अन्य रेल मंत्रियों की तरह आप भी दिखवाते ही रह गये। मुझे बहुत दुख है कि क्योंकि आपके प्रति मेरी धारणा बहुत अच्छी थी। यह दुर्भाग्य है कि हम सोचते हैं... (व्यवधान)...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): Chandrakalaji, you better address the Chair. You have already taken 12 minutes. There are three more speakers from your party.

श्रीमती चंद्रकला पांडेय: हमारी सुपर फास्ट ट्रेन चला दीजिए तो हमारी धारणा फिर अच्छी हो जाएगी।

श्री नीतीश कुमार: अगर आप धारणा को बदल सकती हैं तो हम तैयार हैं।

श्रीमती चंद्रकला पांडेय: आप सुपरफास्ट चला देंगे तो मैं धारणा बदल दूंगी। ... (व्यवधान) यह आप मत कहिए मालती जी, मंत्री जी को जवाब देने दीजिए। मंत्री जी ने जो पत्र दिया था उसमें हमारी प्रिंसेप घाट से मजरहट घाट तक सर्वेक्षण करना था, जो कलकत्ता के यातायात के लिए जरूरी था, हमारी सर्कुलर रेल, उसके बारे में एश्योरेन्सेज थे। मैं चाहूंगी कि आप उस पर भी फिर से ध्यान दें और सर्वोपरि हमारी मैट्रो रेल जिसका करीब-करीब सर्वेक्षण पूरा हो चुका है, इस पत्र के अनुसार। जो पत्र मुझे पूर्व रेल मंत्री जी ने दिया था उसमें लिखा है 'रेल मंत्रालय मैट्रो के टैलीगंज से गड़िया तक बढ़ाने का कार्य रख सकती है। मैं कोट कर रही हूँ "यदि इसके बढ़ाने के लिए धन तथा अनुसंधान एवं रखरखाव में होने वाले घाटे जिसमें पूरे मैट्रो के उपकरण बदलने, नवीनीकरण भी शामिल है, के लिए

धन रेलवे योजना से बाहर तथा लाभांश सहित दिया जाए। अब जब हमारी राज्य सरकार इसमें पहल कर रही है तो उसके लिए जरूरी है कि मैट्रो रेल और जो हमारी चक्र रेल है, जो यातायात की सुविधा के लिए बहुत जरूरी है, इसपर आप खास ध्यान दें।

रेलवे में चोरी-डकैती को लेकर बहुत सारी बातें हो रही हैं। मैं दो शब्द आरपीएफ पर बोलना चाहूंगी। आरपीएफ एक्ट 1958 की धारा 15-ए में स्पष्ट प्रावधान था कि इस एक्ट के पास होने तक आरपीएफ एसोसिएशन मान्यता प्राप्त थी। अब इसे फिर से अगर मान्यता दे सकें तो अच्छा होगा जिससे कि वे भी रेल दुर्घटनाओं और रेलों में होने वाली चोरी को रोकने में मदद कर सकें।

मैं मंत्री जी से केवल एक मात्र एक्स्प्रेस चाहूंगी मैट्रो रेल के सम्मर्पण का और हमारी जो मांग थी सुपरफास्ट ट्रेन, अगर वह कर देते हैं तो मैं सोचूंगी कि रेल बजट में जो कुछ भी हमारे लिए त्रासद है, शायद थोड़ी सी रहत हो, धन्यवाद।

SHRI K.M. KHAN (ANDHRA PRADESH): Mr. Vice-Chairman Sir, the people of Andhra Pradesh are totally disappointed with the Railway Budget and the Railway Minister for the reason that this Budget has ignored many important projects in Andhra Pradesh. Either the projects are out of the sight of the hon. Railway Minister or the Budgetary allocation is negligible or is not at all adequate. Sir, the increase in passenger fares, the hike in platform tickets will hit the poor people, the common people and, therefore, I would like to describe this Budget as an anti-people Budget. Sir, I come from Andhra Pradesh and I find that the budget has not given a fair deal to Andhra Pradesh. We have a railway line between Secunderabad and Mudkhed. The other part of the railway line's gauge conversion, between Mudkhed and Manmad, is over, because politicians from Maharashtra brought pressure and they got this project completed expeditiously whereas the remaining work between Secunderabad and Mudkhed is yet to be completed.

I also would like to say on this occasion that there is a small portion of gauge conversion between Nizamabad and

Mudkhed which includes both the portions and it has been left over. The allocation has been made for the Secunderabad-Mudkhed is just Rs. 5 crores. This is not at all sufficient. If you want to proceed at this speed, at this rate, for the completion of this project, I will tell you, it will take decades. So, I would urge upon the Railway Minister to give priority, at least to complete the small portion between Nizamabad and Mudkhed so that the backward area of Telangana which is aspiring for development is connected to the commercial capital of Bombay and the national capital of Delhi by broad-gauge trains. I would like the hon. Minister to consider allocating more funds, at least Rs. 20 crores for this project in this Budget.

Sir, there is another important area in Andhra Pradesh where very negligible allocation has been made. We have been demanding for a new railway line between Nizamabad-Karimnagar-Peddapalli. Survey of the railway line has been started. We have been waiting for the commencement of this line but nothing has happened. Whatever has been allocated in this Budget is not at all adequate. In this Budget, an amount of Rs. 7 crores has been given for this project whereas the latest estimated cost of the project is Rs. 25,930 crores. So, I would appeal to the hon. Railway Minister to look into this and revise the allocation so that this project is taken up and is completed expeditiously.

Sir, I also would like to mention that for this new railway line there was some survey. Certain offices of land acquisition were set up.

I do not know the reasons, but with effect from the 31st March, 1998, the Land Acquisition Office in Karimnagar has been closed under instructions of the South Central Railway authorities. Similarly, Sir, for a new railway line between Mahabubnagar and Munirabad in Karnataka a very small amount of Rs. 4.50 crores has been allotted. This will not serve the purpose. If this line is completed at the earliest possible, this

will connect the backward regions of Telangana with Karnataka State. Sir, in the Budget there are allocations for over-bridges and under-bridges. I am astonished, I state with anguish, that there is an over-bridge in Nizamabad and 95 per cent work of this project has been completed. This is known as Nizamabad-ganj Bridge. The Central Government and the State Government have spent crores or rupees on this project and only five per cent of the work is not being completed either because of some pressure from politicians or because of some other reasons known to the Ministry of Railways. If this work is completed, it will reduce the burden on the National Highway in Nizamabad. Similarly, there is another under-bridge in Secunderabad known as Olphanta Bridge and because of congestion on this bridge people of Secunderabad are facing a lot of difficulties. Traffic is stopped and jammed for hours together and people are facing miseries in the Secunderabad town. The foundation-stone of this bridge was laid in 1995. I do not know as to what is the fate of completion. It is because I do not find the project completed. (*Tune-bell rings*) Sir, I will take one or two minutes more. There is a proposal for doubling of the line between Vikarabad and Tandur. If doubling of this line is completed, it will help in quicker movement of traffic of railway between Secunderabad and Bombay, Secunderabad and Bangalore and Secunderabad and Tirupati. I would like this project to be completed on a priority basis. Sir, I say that we are disappointed and we are disappointed for this reasons that the disappointment of the people of Andhra Pradesh is reflected by the anguish and dismay expressed by the Chief Minister of Andhra Pradesh, Shri Chandrababu Naidu. He expressed his concern and disappointment at the Railway Budget. This hon. Chief Minister wrote to the Railway Minister on 21.4.98 for a train between Hyderabad and Durg-Bhilai. But, I am sorry that despite the representation by the Chief Minister, despite the resolutions passed by the Andhra Pradesh Legislative Assembly, nothing

has been done for starting a new train between Secunderabad and Bhilai. I would like the Railway Minister to kindly look into this and see that all these projects which are under completion in Andhra Pradesh are cleared and more budget is allocated so that these projects become a reality. Thank you, Sir.

DR. Y. LAKSHMI PRASAD (Andhra Pradesh): Sir, I would like to speak from this seat....(*Interruptions*)...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JONH F. FERNANDES): Mikes are very strong in this House...(*Interruption*)... I do not mind.

डा० वाई लक्ष्मी प्रसाद: उपसभाध्यक्ष महोदय, जिस प्रकार से आन्ध्र प्रदेश के विभिन्न दलों के संसद् सदस्यों ने इस सदन में रेल बजट के बारे में अपना असंतोष प्रकट किया है, मैं भी उनसे सहमत हूँ। परंतु मैं इस रेलवे बजट के आम तौर पर समर्थन में खड़ा हुआ हूँ।

देश की प्रगति और आर्थिक विकास में भारतीय रेल का जो योगदान है वह महत्वपूर्ण है और सराहनीय है। रेल मंत्री ने रेलवे रिक्रूटमेंट बोर्ड के विषय में जो निर्णय लिया है वह संसुति का पात्र है। रेलवे रिक्रूटमेंट कंट्रोल बोर्ड की स्थापना करके इस दिशा में उन्होंने महत्वपूर्ण कदम उठाया है।

मान्यवर, अटल बिहारी वाजपेयी जी की सरकार के विश्वास मत प्रस्ताव के दिन केवल भारत की ही नहीं पूरे विश्व की दृष्टि आंध्र प्रदेश की ओर, तेलगु देशम पार्टी की ओर थी कि क्या होगा, कैसे होगा। हमने देश के हित में सही निर्णय लिया और सरकार को मिटास दी। लेकिन इस रेल बजट को देखने के बाद वहां से हमें कड़वाहट मिली है। मैं यह बात इसलिए कह रहा हूँ कि पिछले तीन सालों से लगातार हमारे मुख्य मंत्री और जिस प्रकार से मान्यवर के०एम० खानजी ने बताया है, हमारी लेजिस्लेटिव एसेम्बली से जो प्रतिवेदन, जो रिप्रजेंटेशन भारत सरकार तथा रेल मंत्रालय को भेजे गए हैं वे मांगे केवल मांगे ही रही गयी है। मैं उन सबको केवल दोहराना नहीं चाहता हूँ क्योंकि मेरी पार्टी से मेरे अन्य मित्र राजकुमार जी ने भी अपना भाषण देना है। केवल दो चार विषय आपके सम्मुख प्रस्तुत कर रहा हूँ।

मेरे सौभाग्य से नीतीश कुमार जी इस सदन में आज मौजूद हैं। जिस प्रकार अपने जटा-जूटो में फँसने वाली गंगा को छोड़ने के लिए भक्त भगवान शंकर से प्रार्थना करते हैं, उसी प्रकार से मैं कर जोड़ कर नीतीश कुमार

से प्रार्थना करता हूँ कि एक शताब्दी एक्सप्रेस कम से कम आन्ध्र प्रदेश को दीजिए। आन्ध्र प्रदेश की जनता आज तक शताब्दी एक्सप्रेस को देखने से वंचित है। इसलिए मैं प्रार्थना करता हूँ कि एक शताब्दी एक्सप्रेस दीजिए वह भी हमारी कैपिटल...

श्री शंकरराव चव्हाण (महाराष्ट्र) : हाथ जोड़ने की क्या जरूरत है भाई।

श्री त्रिलोकी नाथ चतुर्वेदी: समर्थन भी है और साथ ही साथ वे अपनी बात भी कह रहे हैं।

डा० वाई० लक्ष्मी प्रसाद: नहीं, नहीं, शंकर के भक्त पहले हाथ जोड़ते हैं, बाद में डंडा भी लेते हैं शंकर के भक्त। इसलिए मैं प्रार्थना करता हूँ, विनती करता हूँ। हमारे पूरे आन्ध्र प्रदेश की जनता की एकमात्र आग्रह है कि शताब्दी एक्सप्रेस को झलक एक बार आन्ध्र प्रदेश को मिल जाए वह भी हमारी राजधानी हैदराबाद से लेकर यह जो फार्नेशियल कैपिटल विशाखापट्टनम है वहां तक शताब्दी एक्सप्रेस चलाने की मैं उनसे प्रार्थना करता हूँ।

Sir, I am constrained to say that the Northern Andhra Pradesh, which comprises the districts of Visakhapatnam, Vizianagaram and Srikakulam, has totally been neglected. These districts are miserably backward and among the three districts, srikakulam can be categorised as one of the most backward districts in India where a large number of tribal people live.

I would now like to draw the kind attention of the hon. Railway Minister to some of the assurances and promises made by the former Railway Ministers. But I regret to mention that those promises have merely been proved to be an exercise in verbosity. The promises are mentioned hereunder:

Presently, there is a Narrow-gauge section between Noupada and Gunupur connecting the trunk line between Madras—Calcutta. This line has proved to be a boom to the people of those areas since long time. I request the hon. Minister for conversion of this Narrow-gauge section into a Broad-gauge section and laying a line from Gunupur to Parvathipuram which will connect the Noupada Railway Station with Parvathipuram and thus

there will be a spur in the developmental activities. The entire area can be surveyed for exploring the prospects of mining.

विशाखापट्टनम जहां से मैं आता हूँ, वहां एक कोचिंग काम्पलेक्स की भी आवश्यकता है।

Sir, Visakhapatnam city is slowly emerging as one of the big cities and has occupied as an urban centre in the national map of India but unfortunately, it could not attract the attention of the Railway Ministry which it rightly deserved. It is a common knowledge that the Railways function as a catalyst in the scheme of developmental activities but Visakhapatnam Railway Station has not got its due share and the facilities available to it are very negligible.

The Rail Mantralay, with initial enthusiasm, has declared Visakhapatnam as a model station but merge funds are made available for its development. Sir, as you know very well, without sufficient funds, the idea will become a mere dream. So, I urge upon the hon. Minister to release funds immediately so that Visakhapatnam Railway Station can have all the facilities contemplated for a model station in a true sense.

सर, इसी प्रकार यह रत्नांचल एक्सप्रेस इंटरसिटी एक्सप्रेस विशाखापट्टनम से विजयवाड़ा तक है, लेकिन उसका एक दूसरा दौरगम लगाने की मांग हमारे मुख्य मंत्री जी ने किया है। अभी-अभी हमारे कांग्रेस के सांसद किशोर चन्द्र ने यह मांग की है कि वाल्टेयर डिबोर्ज़न के बारे में बहुत भारी अन्याय हुआ है नया रेलवे जोन बनाने में, यहां विशाखापट्टनम को यह जोनल हेड क्वार्टर बनाना है। भुवनेश्वर को बनाया है हमें उस पर कोई एतराज नहीं है, लेकिन जो हमें न्यायिक रूप से मिलना है वह नहीं मिला है, लेकिन Andhra Pradesh Legislative Assembly has unanimously passed a resolution that Visakhapatnam—Waltair division should be merged in South-Central Railway, and not in Bhubneshwar. और वहां सांसद और जनता के प्रतिनिधि उन्होंने आंदोलन भी चलाया है और तत्कालीन रेल मंत्री श्री राम विलास पासवान जी ने विशाखापट्टनम आकर आश्वासन दिया है कि आन्ध्र प्रदेश सरकार और सांसदों और जनता के मनोभावों के खिलाफ कुछ भी नहीं करने वाले हैं। इसलिए मैं आपसे प्रार्थना करता हूँ कि जितनी

जल्दी हो सके विशाखापत्तनम को साउथ-सेंट्रल रेलवे जोन में मिलाया जाए।

इहाँ शब्दों के साथ जो मुझे यह मौका दिया है कि उसके लिए मैं धन्यवाद अर्पित करता हूँ और आपके माध्यम से इस रेलवे बजट का समर्थन भी करता हूँ।

श्रीमती कमला सिन्हा (बिहार): उपसभाध्यक्ष महोदय, नीतीश जी जब रेल बजट प्रस्तुत कर रहे थे, तब इनका भाषण आया उसको मैं बहुत ध्यान से पढ़ रही थी। इस भाषण को पढ़ने के बाद मेरी एक बहुत पुरानी गलतफहमी दूर हुई। मैं नीतीश जी को आज से नहीं वर्षों से जानती हूँ जब यह छात्र आंदोलन में थे। हम लोगों को एक साथ काम करने का मौका मिला और मैं यह जानती थी कि इनके प्रेरणा स्रोत लोकनायक जय प्रकाश नारायण जी रहे। लेकिन इस भाषण को पढ़ने के बाद मुझे मालूम पड़ा। इसमें इन्होंने कहा, "The encouragement and motivation that I have received from hon. Prime Minister, Shri Atal Bihar Vajpayee, has been a source of inspiration for me."

[उपसभाध्यक्ष (श्री मोहम्मद सलीम) पीठासीन हुए]

ठीक है, नये गुरू बनाना कोई बुरी बात नहीं है। आपने किसी को नया गुरू मान लिया है, यह गुरू मानना आपको मुबारक हो। लेकिन मेरी एक गलतफहमी दूर हुई है, यह मैंने कहा है। ... (व्यवधान) ...

श्री त्रिलोकी नाथ चतुर्वेदी: पुराने को भूला नहीं है। ... (व्यवधान) ...

श्रीमती कमला सिन्हा: अब यह कहना मुश्किल है और आपको कैसे मालूम है? ... (व्यवधान) ...

श्री त्रिलोकी नाथ चतुर्वेदी: अब वह कहते हैं।

श्रीमती कमला सिन्हा: अब आपका तो नया प्रेम है, इसलिए आपको ज्यादा कहते होंगे। खैर, जाने दीजिए।

उपसभाध्यक्ष (श्री मोहम्मद सलीम): पुरानी प्रेम कहानी मत छोड़िए।

श्रीमती कमला सिन्हा: उपसभाध्यक्ष महोदय, रेल बजट को पेश करने के पहले इन्होंने स्टेटस पेपर भी सदन में प्रस्तुत किया था जिसमें इन्होंने पूरे देश की रेल की स्थिति की समीक्षा करते हुए, आगे क्या करना चाहते हैं, उसके बारे में भी कहा और यह कहा कि दुनिया का सैकण्ड लाजेंक्ट रेलवे सिस्टम है। जहां तक मेरी जानकारी है, Indian Railway system is the largest railway system in the world. खैर,

इस तथ्य को लेकर कोई बहस करने की जरूरत नहीं है। इसमें मोटी-मोटी कुछ बातें मैं कहना चाहूँगी। एक तो इन्होंने अपना प्रोफॉर्मस बजट भी पेश किया और इसमें आगे क्या करना चाहते हैं, पिछले दिनों क्या हुआ था, उसके बारे में कुछ चर्चा इन्होंने की है। उपसभाध्यक्ष महोदय, कुछ नई जोन बनाने की बात कही गई है। 9 जोन थे और 6 और नए जोन बने जिसकी चर्चा पहले हो चुकी है, मैं उसको दोहराना नहीं चाहूँगी। मैं जब यह पढ़ रही थी इनकी प्रोफॉर्मस रिपोर्ट और स्टेटस पेपर और इनका भाषण तो मैंने देखा कुछ बातों को, यानी सुविधा, वगैरह-वगैरह की बात करते हुए इन्होंने कहा कि.....। आप खान-पान सेवा का एक कॉर्पोरेशन बनाना चाहते हैं। यह सुनकर मुझे बहुत आश्चर्य हुआ क्योंकि एकतरफ तो वित्त मंत्री जी का बजट भाषण पब्लिक सेक्टर अंडरटेकिंग के खिलाफ है और रेलवे के तहत 6 पब्लिक सेक्टर अंडरटेकिंग काम कर रहे हैं—रेल इंडिया टैकीकल इकॉनॉमिक सर्विसेज लि., इंडियन रेलवे कंस्ट्रक्शन कॉर्पोरेशन लि. "इरकॉन", इंडियन रेलवे फायनेंस कॉर्पोरेशन लिमिटेड, कंटेन्स कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लि., सेंटर फॉर रेलवे इनफॉर्मेशन सिस्टम और कोंकण रेलवे। इन के साथ ये नया कैटरिंग सिस्टम वाला भी जुड़ जाएगा। इस संबंध में मैं केवल एक स्पष्टीकरण चाहूँगी कि अगर आप कैटरिंग सर्विस के लिए कॉर्पोरेशन बनाएंगे तो इस के सुझाव के तौर पर प्राइवेट अंडरटेकिंग होगा या वित्त मंत्री के सुझाव के तौर पर प्राइवेट अंडरटेकिंग होगा? फिर इस के साथ-साथ और कई बातें आ जाएंगी क्योंकि 1977 के साल में इमरजेंसी के बाद जब श्री मधु दंडवते रेल मंत्री थे तो इमरजेंसी के दौरान और उसके पहले 1974 में जब रेलवे की हड़ताल हुई थी तो 46 हजार लोगों को नौकरी से हाथ धोना पड़ा था। रेल मंत्री श्री मधु दंडवते जी ने उन लोगों को दोबारा नौकरी में रखवाया था और साथ-ही-साथ रेलवे कैटरिंग सर्विस में काम करने वाले टेम्पेरी वर्कर्स को, परमानेंट करवाया था। तो इन का क्या स्टेटस होगा यह भी मैं आप से जानना चाहूँगी?

दूसरी बात, आप की परफॉर्मेंस रिपोर्ट में मैंने पढ़ा है कि इस के अलावा रेलवे में और भी कई तरह के एस्टेब्लिशमेंट्स हैं जैसे कि रेलवे टिकटमेट बोर्ड 19 जगह पर हैं और 23 जगह पर बेंचेज ऑफ रेलवे क्लेस डिप्युनरस हैं। खैर, रेलवे टिकटमेट बोर्ड तो ठीक है क्योंकि रेलवे में बहुत दिनों तक बहाली बंद थी और जो बहाली का काम शुरू हुआ है तो टिकटमेट बोर्ड की जरूरत है। फिर आप ने एक सेंट्रल टिकटमेट बोर्ड भी बनाने का फैसला किया है तो आप के जो 19 रेलवे टिकटमेट बोर्ड्स हैं, उन के सिर पर ये सारे अफसर

रहेगे। इस सब से मुझे तो लगता है कि नीतीश जी मंत्री बनने के बाद ब्यूरोक्रेट्स के कब्जे में आ गए हैं और उन के कहे अनुसार चल रहे हैं। उनकी फंक्शनिंग की स्टाइल के बारे में मुझे कुछ नहीं कहना है। लेकिन जो 23 बैचेज रेलवे क्लेम्स ट्रिब्यूनल्स के हैं अगर उनकी फंक्शनिंग के बारे में डिटेल्स हों तो मुझे ज्ञात होता कि इन की यूटिलिटी क्या है?

उपसभाध्यक्ष महोदय, आप को यह जानकर आश्चर्य होगा कि रेलवे एडवाइजर्स के ऑफिस देश के बाहर लंदन, पेरिस और बॉर्न में हैं। ईर्न को क्या यूटिलिटी है, अगर इस बारे में वे सदन को सूचित करें तो इससे हमारी भी ज्ञान-वृद्धि होगी क्योंकि मुझे लगता है कि इस तरह से खास-खास देशों में रेलवे के ऑफिसर्स के पद स्थापित करने का कोई औचित्य नहीं है। पूरी दुनिया में, हर देश में हमारे राजदूतावास हैं और कॉमर्स, इंडस्ट्री व अन्य विभागों के लिए उनमें ऑफिसर्स बहाल किए जाते हैं। रेलवे के बारे में अगर कुछ विशेष बातों की जानकारी लेना जहाँ आवश्यक हो तो राजदूतावास के साथ एक ऑफिसर अटैच हो सकता है। इस में ऑफिस बनाकर इम्प्रास्ट्रक्चर का खर्चा बढ़ाने का कोई औचित्य मुझे नहीं लगता है। आपने कहा कि यूनीगेज की हमारी जो पालिसी है चेन्ज करने की, वह हम जारी रखेंगे। बहुत खुशी की बात है। पूरे देश में आप यूनीगेज कन्वर्सन कर दें, जो काम आपके पूर्वतन रेल मंत्रियों ने शुरू किया था, उसको आप पूरा करेंगे, तो यह खुशी की बात है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, इस सिलसिले में मैं आपको केवल एक बात कहना चाहूँगी। मैं जब विदेशमंत्री थी तो मेरे सामने लोगों ने यह प्रश्न रखा था, हमारे एक साथी, जो ला-मिनिस्टर थे वह अफ्रीका देश में गए थे और उन्होंने अपना एक लिखित प्रतिवेदन दिया था, जो मैंने रेल मंत्रालय को भेजा था। उसमें यह था कि कई अफ्रीका के देश ऐसे हैं, जहाँ रेल की लाइन ही नहीं है या रेल लाइन बिछाने की इच्छा तो है लेकिन उनके पास साधन नहीं हैं। हम बहुत बातें करते हैं साऊथ-साऊथ कारपोरेशन की, हिन्दुस्तान अंडर डवलप वल्वर्ड का मुखिया बनना चाहता है, अब न्यूक्लीयर पावर भी बन गए हैं, ताल ठोक रहे हैं हम। अगर सचमुच सही मायने में साऊथ साऊथ कोर्पोरेशन करना है तो मुझे लगता है कि यह जो मीटरगेज रेलवे लाइन आपके पास हैं, रेल के डिब्बे हैं, इंजन हैं, उन्हें निगोसिएट करके आप सस्ते दाम में या गिफ्ट के तौर पर भी उन देशों को, जिस देश को चाहिए दिया जा सकता है। आपके विभाग में कहीं पर मेरा वह शत्रु शायद पड़ा होगा। आप उसको

देख सकते हैं और आप खुद इसकी जांच भी करवा सकते हैं।

महोदय, आपने अपने रेल बजट में कहा कि रेलवे को एक मुनाफा कमाने वाली संस्था बनना चाहिए और रेलवे बजट को आप टुरिज्म बढ़ाने की दिशा में भी ले जाना चाहते हैं। इस संबंध में मैं आपको थोड़ा सा सुझाव देना चाहूँगी। आपने यहाँ बुद्धिस्ट सर्किट का भी इसमें लिखा है और अपने भाषण में बोध गया, राजगीर के बारे में भी आपने जिक्र किया है। केवल इतने से ही काम नहीं चलेगा कि आप बोध गया, राजगीर की रेल लाइन बना देंगे और इंटरनेशनल टुरिस्ट या नेशनल टुरिस्ट बहुत बड़ी संख्या में आएगा। मैं ऐसा नहीं मानती। मैं आपको एक सुझाव देना चाहती हूँ, हालाँकि अकेले रेल विभाग इस काम को नहीं कर सकता। दुनिया के विकसित देशों ने यह काम किया है कि हरेक बड़े इंटरनेशनल एअरपोर्ट से जो नजदीक का शहर है, टर्मिनस टाऊन जहाँ पर है या इंटरसिटीज में रेलवे लिंक बनाया है यानि एयरपोर्ट टर्मिनल और रेलवे टर्मिनल एक ही जगह पर है। मुझे नहीं मालूम, आप जर्मनी गए हैं या नहीं, वहाँ देखिए कि फ्रैंकफर्ट से अगर आपको बौन जाना हो तो आपको साथ-साथ रेल का टिकट मिलेगा और फ्रैंकफर्ट एअरपोर्ट में उतर कर नीचे लेवल में, ग्राउंड लेवल में आप जाएं तो वहाँ आपका बैगेज भी मिल जाएगा और चेकिंग भी हो जाएगी। आपको अपना बैगेज अपने हाथ में उठाकर ट्रेन तक नहीं डोना पड़ेगा। You can have a train right up to Bonn. इसी तरह से अमरीका में भी है। न्यूयार्क में, न्यूयार्क से एअरपोर्ट तक, एट द सेम टर्मिनल, जहाँ प्लेन आती है और ट्रेन भी जाती है। ट्रेन से कहीं से एमट्रेक से आकर आप फ्लाई लेकर दुनिया के किसी भी हिस्से में जा सकते हैं। पिछले दिनों जब हांगकांग का हैडओवर हो रहा था तो भारत सरकार की ओर से मैं वहाँ गई थी। वहाँ हमें दिखाया गया, हांगकांग में एक नया एअरपोर्ट खुल रहा है, जो इस साल अगस्त से चालू हो जाएगा और उसमें इन्होंने हांगकांग शहर से एक शटल ट्रेन का इंतजाम किया, जहाँ पर पूरी चेकिंग का काम शहर में हो जाएगा। पैसेंजर को अपना बैगेज लेकर जाने की जरूरत नहीं है। You can get checked in, get your boarding pass and you can walk into the plane. आपका बैगेज सही सलामत पहुंच जाता है जगह पर।

तो अगर हमारे यहाँ आप यह कर पाएँ, सब जगह आप नहीं करें लेकिन दिल्ली, मुंबई, कलकत्ता, चेन्नई, इन चार जगह भी अगर आप कर पाएँ तो अच्छी बात है, शहर से लेकर, सिटी सेंटर से लेकर एयरपोर्ट तक एक

शटल ट्रेन, जिससे पैसेंजर को एयरपोर्ट जाने के लिए और आने के लिए सुविधा हो, चैकिंग का सारा इंतजाम हो। इसके लिए आपको सिविल एविएशन मिनिस्ट्री से बात करनी पड़ेगी, टूरिज्म मिनिस्ट्री से बात करनी पड़ेगी और एयर लाइंस से भी बात करनी पड़ेगी और सभी इन्फ्रास्ट्रक्चरल फेसिलिटीज उनको उपलब्ध करानी पड़ेगी, जब आप यह काम कर पाएंगे। बानगी के तौर पर आप दिल्ली से ही शुरूआत करें तो आप इसमें देखेंगे कि जो बाहर से आने वाले टूरिस्ट्स हैं, उनकी संख्या बढ़ जाएगी क्योंकि टूरिस्ट यह चाहता है कि वह जहां कहीं भी जाए तो एक तो उसके सामान की और दूसरे उसकी अपनी व्यक्तिगत सुरक्षा होनी चाहिए। हम जानते हैं कि विदेशी टूरिस्ट्स जो यहां आते हैं, उनकी क्या दुर्दशा होती है, किस तरह से एयरपोर्ट पर उन्हें फ्लोस किया जाता है, किस तरह से हमारे यहां पर टैक्सी सिस्टम है। हालांकि आजकल प्री-पेड टैक्सी सिस्टम हुआ है लेकिन विदेशी नागरिक भाषा की समस्या के कारण और अन्य कारणों से यह समझ नहीं पाते हैं तथा उनको परेशान किया जाता है और हम कहते हैं कि टूरिज्म को हम एक इंडस्ट्री की तरह डेवलप करेंगे। तो इसको एक साथ को-रेलेटिव करके आपको करना पड़ेगा और इसीलिए मैंने सोचा कि मैं आपको यह बात कह दूं तो शायद आप कुछ कर पाएं।

उपसभाध्यक्ष (श्री मोहम्मद सलीम): कमला सिन्हा जी, आपके पास दो मिनट बचे हैं।

श्रीमती कमला सिन्हा: मैं दो मिनट में अपनी बात समाप्त कर दूंगी, आप चिन्ता न करें। कई लोगों ने कहा कि बिहार के रेल मंत्री हैं और बिहार का रेल बजट है। इस बारे में मैं कहना चाहती हूँ कि इस बार का बजट बिहार का बजट तो दिखाता नहीं है, इस बार का बजट बिल्कुल एंटी पैसेंजर बजट है। जिस ढंग से पैसेंजर का किराया इन्होंने बढ़ाया है, प्लेटफार्म टिकट से लेकर हर तबके के लोगों का किराया इन्होंने बढ़ा दिया, इससे कोई बहुत अच्छी छवि बनी हो, ऐसी बात नहीं है। अगर पैसेंजर फ्रेंडली बजट या जनसेवा उपयोगी बजट आपको बनाना था तो इस क्रदर बेरहमी से, एक झाड़ू से सबको साफ नहीं करना चाहिए था। आप कुछ क्लासीफाई करेंगे, जो पे कर सकते हैं ऐसे लोगों से आप लेंगे। जो प्लेटफार्म टिकट लेगा, वह भी ज्यादा देगा और तो और जो गेट-लिस्टिड पैसेंजर हैं उनसे भी 15 रुपया रिजर्वेशन चार्ज ले लिया जाएगा और ट्रेन में वह बेचाए, दूरगामी यात्री, दौड़ता रहेगा टिकट कलैक्टर के पीछे कि हमें दे दीजिए और अगर जगह नहीं मिलेगी तो फिर बड़ी मुश्किल से वह यात्रा करेगा, लेकिन हो सकता है कि उसको अंत तक जगह नहीं मिले। मैं जानती हूँ कि

आपका मानस इसके पीछे यह होगा कि जो करप्शन व्याप्त है, आप उसको दूर करना चाहते होंगे, लेकिन इससे करप्शन और बढ़ेगी, दूर नहीं होने वाली है। या तो ट्रेनों की संख्या आप और बढ़ा दें और ट्रेन में उतने ही यात्रियों को चढ़ने दें जितने यात्रियों के पास रिजर्व टिकट हों, अन-रिजर्व टिकट वाले किसी भी यात्री को आप चढ़ने ही न दें, जैसा राजधानी और शताब्दी में किया जाता है, अगर इस प्रकार की व्यवस्था आप सखी से लागू कर सकें तो बात दूसरी है। इसके लिए निश्चित रूप से आपको ट्रेनों की संख्या बढ़ानी होगी और साथ ही साथ ट्रेक्स का कन्वर्जन भी करना होगा क्योंकि हमारे ट्रेक्स इस कंडीशन में नहीं हैं कि वे इतनी बड़ी हुई ट्रेनों का बोझ वहन कर सकें क्योंकि वे पुराने पड़ चुके हैं।

अब मैं बिहार के बारे में अपनी बात कहकर समाप्त करना चाहूंगी, आपसे मेरा यह निवेदन है कि आप कृपया बीच में टोका-टाकी मत कीजिएगा।

उपसभाध्यक्ष (श्री मोहम्मद सलीम): आपने तो कहा था कि आप एक-दो मिनट में समाप्त कर देंगी।

श्रीमती कमला सिन्हा: मैं जानना चाहती हूँ कि राम विलास जी जब रेल मंत्री थे तो उन्होंने पटना से सोनपुर तक गंगा के ऊपर एक ब्रिज बनाने का फैसला लिया था, जिसका शिलान्यास भी हो गया था। तत्कालीन बिहार के मुख्यमंत्री के समक्ष रेलमंत्री ने उसका शिलान्यास किया था। उसका आज क्या स्टेटस है, यह मैं जानना चाहती हूँ। वह कब शुरू होगा, कब कंप्लीट होगा, यह आप सदन को सूचित करें।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहती हूँ कि स्वयं आपके समता दल ने डिमांड की थी केन्द्रीय सरकार से कि बर्नांचल प्रांत आप बनाने जा रहे हैं बिहार के हिस्से को काटकर तो नार्थ बिहार और सेंट्रल बिहार को डेवलपमेंट का पैकेज चाहिए। आपने 15 हजार करोड़ या 25 हजार करोड़ कि डिमांड की थी। मैं आपसे यह निवेदन करना चाहती हूँ कि सेंट्रल बिहार के बहुत बड़े हिस्से में तरह-तरह के मिनरल्स भरे पड़े हैं, जैसे रोहतास जिले में लाईमस्टोन या दूसरी चीजें वहां बहुतायत में हैं। उस क्षेत्र को अगर आप रेलवे लाइन से जोड़ दें तो उसका बहुत विकास होगा। पुराने दिनों में वहां देहली-रोहतास लाईट रेलवे थी। वहां जमीन उपलब्ध है, इन्फ्रास्ट्रक्चर उपलब्ध है, तो उसका समुचित विकास करना ही चाहिए। वहां आपको केवल रेलवे लाईन बिछानी है और उसको मिर्जापुर से जोड़ना है। उससे इस अंचल का विकास होगा, कल-कारखानों का विकास होगा और मध्य बिहार का विकास होगा।

मैं आर-सासाराम लाईट रेलवे की बात भी कहना चाहती हूँ। अभी बीजेपी के एक साथी ने इसके बारे में चर्चा भी की। कई वर्षों से इसकी मांग चली आ रही है। इसको अगर आप बना देंगे तो बिहार का बड़ा कल्याण होगा।

उपसभाध्यक्ष (श्री मोहम्मद सलीम): अब आप समाप्त कीजिए आपका समय 18 मिनट का था, 22 मिनट हो चुके हैं।

श्रीमती कमला सिन्हा: रेल मंत्री जी, चूंकि उपसभाध्यक्ष जी का आदेश है कि मैं समाप्त करूँ, इसलिए मैं समाप्त कर रही हूँ। आप तो हमारे घर के हैं, बाकी बातें मैं आपको लिखकर भेज दूंगी। मैं आपसे उम्मीद करती हूँ कि आप इन बातों की ओर ध्यान देंगे। मोटी बात यह है कि आप आज रेल मंत्री हैं बिहार से तो बिहार के प्रति भी आपका कुछ उत्तरदायित्व बनता है और आपको उसका पालन करना चाहिए। आप जिस क्षेत्र से आते हैं, वह सबसे पिछड़ा हुआ क्षेत्र है बिहार का। उसका कुछ विकास कीजिए। वहाँ के लोगों को कुछ रोज़ी और रोज़गार मिले, ऐसे उपाय कीजिए तभी बिहार का भला होगा अन्यथा उसका फल आपको भी भुगतना पड़ेगा और बिहार तो भोगेगा ही।

SHRI S. MUTHU MANI (Tamil Nadu) Sir, the Railway Budget for 1998-99 has attracted mixed reaction. This is because of the overall increase in train fare. Besides increasing even the second-class fare, the surcharge on superfast trains has been doubled. This has led to steep increase in the second class fare of long distance trains. Poor people travelling to places like Chennai, Calcutta and Thiruvananthapuram have to pay between Rs. 50/- and Rs. 100/- more. This burden is a little too much for the people, whose buying power is already very low due to inflation. I hope the Railway Minister will reconsider this hike in train fares.

The cost of platform tickets has been increased to Rs. 3/-. I feel, this will result in further decline in the sale of platform tickets. Because the cost of the ticket is a little too much for the common man, he would be inclined to defy the law rather than spend Rs. 3/- for the ticket. Like widening of the tax-base with reduced rates of taxes, it would be advisable to reduce the cost of platform tickets for

better compliance. This will also yield more revenue.

I must say, as usual, Tamil Nadu has not got its due. Our leader and former Chief Minister of Tamil Nadu, Dr. Puratchi Thilavi, made it possible for a stable Government at the Centre and has been making several demands time and again to improve the railway network in Tamil Nadu. I wish to refer to certain pressing demands concerning our State.

As usual, the Railways have been complaining of scarcity of resources to undertake new projects. There have been suggestions to commercially exploit the lands belonging to the Railways, which are lying vacant, throughout the country. It has been said that the lands and structures belonging to the Railways have been encroached upon at a number of places. I would appeal to the Railway Minister to order a survey of such lands and structures and thereafter prepare a plan for generating revenues from such lands.

We have been demanding for a long time that Chennai Central should be linked with Chennai Egmore. However, this has not been done in the present Railway Budget. Passengers going from the Northern States have to get down at Chennai Central, then, travel by road to Egmore to take another train to go to any other part of Tamil Nadu. The gauge conversion on this line should be done. The distance is also very short. It is about 4 Kms. This will remove undue hardships faced by the Commuters.

The MRTS project at Chennai is also pending. Work from Luz to Velachery is about to start. The 10.03 KM long track is estimated to cost Rs. 610 crores. Only one-third of the amount has to be borne by the Centre. I would request the Railway Minister to see that it is completed without any further delay.

Sir, the conversion of 60 KMs suburban section between Beach and Chengalpattu from metre gauge to broad gauge is necessary. One of the reasons for conversion of the said line is that the Railways

are not manufacturing metre gauge EMU any more and the EMU presently in use is very old. If the said section is converted into broad gauge, the Railways can carry 60 per cent more passengers and thereby they can earn 60 per cent more revenue. All the trains passing through this section are over-crowded due to metre gauge.

The conversion of main line between Chennai and Trichy via Cuddalore, Thanjavur, about 290 KMs. has been the demand from the State of Tamil Nadu. It has been pending for a long time. I appreciate that the Railway Minister has proposed conversion of metre gauge line from Villupuram to Thanjavur into broad gauge line. This work should be expedited and completed at the earliest. The places I am to mention here are very important commercial places of Tamil Nadu. The railway line should be extended from Nagapattinam to Velankanni which is a holy place. It is about 8 KMS. The sanctioned conversion work between Madurai and Rameshwaram has not yet been started. Madurai and Rameshwaram are not only tourist places, but they are also commercial centres. This will be of great help to the people. The conversion of the line between Quilon and Virudhunagar which was sanctioned should be taken up immediately.

I would like to draw the attention of the hon. Minister to the need for construction of fly-overs at the railway crossings in certain sections of Tamil Nadu. Sir, the run-over cases in Chennai alone are reported to be two per day. The construction of fly-overs at Pallavaram, Tambaram and St. Thomas Mount in Chennai area is very essential. Similarly, the construction of fly-over at Madurai near Madura Coats and at two places in Arakkonam is very essential as I have myself witnessed big traffic jams at all these places and at all times. These works should be expedited. In my previous speeches on the Railway Budget, I demanded introduction of Shatabdi trains between Chennai and Madurai and between Madurai and

Coimbatore. I think I need not explain more in detail about the importance of these places. Even if the Railways take the revenue earning as the main criterion for the introduction of new trains, I think these sectors will give them good returns.

Sir, the survey for laying of a new line between Dindigul and Sabarimala is under progress. I request the Railway Minister to direct his officials to expedite the said survey and to sanction the said sector and to see that this work is started immediately. I would also request the Railway Minister to direct the concerned officials to include the following places while covering the line between Dindigul and Sabarimala. They are Bodinaikanur, Theni, Uthamapalayam, Cumbum and Cuddalore. If the said places are covered in the said sector, the cardamom planters belonging to both Tamil Nadu and Kerala States will be benefited. This will help the Railways to earn revenue from passenger traffic as well as from freight traffic.

Sir, another area to which I want to draw the attention of the Railway Minister is extension of roof over platforms in various railway stations in Tamil Nadu. With the addition of coaches to the existing trains, the present platforms have become too short to accommodate passengers waiting for a particular train. The condition of passengers waiting for trains becomes agonising during the rainy season and summer season which we are now experiencing.

Sir, for the broad gauge conversion between Villupuram and Thanjavur, a sum of Rs. 30 crores is required. The Ministry is yet to release the funds. Similarly, for the suburban project, the share of the Central Government, Rs. 300 crores is yet to be released. I urge upon the Railway Minister to release the said funds immediately to take up the works.

The conversion of metre gauge into broad gauge between Arakkonam and Chengalpattu is a must because of the

movement of heavy goods trains. Since it is a metre gauge line these goods trains have to be diverted. If it is converted into broad gauge, the distance will be shortened and it will facilitate easy movement of goods trains. Sir, we are celebrating the 50th anniversary of our Independence. While celebrating it, I request the hon. Minister to introduce a new and a very special train from Kashmir to Kanyakumari. Of course, it may strengthen the unity and integrity of our nation.

Sir, one of the long-pending demands of the Tamil Nadu is regarding conversion of a metre gauge line into a broad gauge line between Vedaranyam and Thiruvavoor which is about 64 kms. Vedaranyam is Nagai District of Tamil Nadu is the second largest salt manufacturing place in India. Presently being a metre gauge sector, the said manufacturers of this region are finding it very difficult to transport their goods to other parts of Tamil Nadu and the country. Therefore, if it is converted into broad gauge, they can easily transport their goods.

Sir, I have a suggestion to make. Electric trains should be extended from Arakkonam to Katpadi. The proposal has already been accepted, but it is not implemented due to the pressure exerted by the private bus operators. If it is implemented, Industrial SIPCOT at Ranipet, a lot of moving passengers will be very much benefited. So, it has become necessary to introduce and operate it.

Sir, on 17.5.98, a railway station master was compelled to work for 36 hours continuously, and he died while on duty in Kerala. There are still 70 vacancies of station masters to be filled up in the Kerala zone. They were lying vacant for several years. What is the reason for not filling up those vacancies? Had these vacancies been filled up and had they been on regular duty, such an incident would not have happened.

Sir, several associations and train travellers have demanded extension of the train, running between Howrah and Trichy, up to Kanyakumari. Therefore, I urge upon the hon. Minister to look into the matter and do the needful favourably.

Concerning railway projects, our State of Tamil Nadu seems to be an island. In Tamil Nadu, 60 per cent of the railway lines are metre gauge. It is the longest metre gauge all over India. Because of it, industrial development is seriously affected in Tamil Nadu. Only a sum of Rs. 192 crores has been allotted for gauge conversion project from Chennai to Dindigal, which is not a new one, but it is a 10-years old project. So, I request the hon. Minister that the work of 60 per cent gauge conversion be completed within the stipulated period, i.e. five years.

I am concluding, Sir. Lastly, I wish to draw the attention of the hon. Minister to the fact that the then hon. Minister for Railways had ordered a survey for laying new line between Manamadurai and Tuticorin via Kamudi in the month of August, 1997. But I am astonished to note that no mention has been made in this Budget about the said survey and the work done. Therefore, I urge upon the Minister to look into all the above-mentioned matters and see that the work of the survey is expedited.

With these words, I conclude my speech. Thank you, Sir.

श्री लाजपत राय लाला (पंजाब): माननीय उपसभाध्यक्ष जी, मैं आपका आभार प्रकट करता हूँ कि आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने के लिए समय दिया। मुझसे पूर्व अन्य माननीय सदस्यों ने जो विचार प्रकट किए हैं, वे प्रायः जो पब्लिकेशन्स मिले हैं, उनके स्टेडी करने के बाद प्रकट किए और कुछ अपनी मुश्किलता को भी उन्होंने उसमें जोड़ा है। मैं बिल्कुल नया सदस्य हूँ और मुझे सदन की कार्य-पद्धति का पूरा ज्ञान नहीं है। साथ ही मैं पब्लिकेशन्स को भी ठीक प्रकार पढ़ नहीं सका इसलिए मैं केवल रेलवे यूजर होने के नाते जो मेरा अनुभव है, उसके आधार पर ही अपनी बात माननीय रेल मंत्री जी के सामने रखूँगा। आगे बढ़ने से पहले मैं रेलवे मंत्री जी को अपनी तरफ से बधाई देता हूँ कि

उन्होंने सदन के सामने एक बड़ा बोल्ड रेलवे बजट पेश किया है। यह ठीक है कि कुछ दरों को बढ़ाया गया है लेकिन रेलवे एक ऐसा इजारा है जिसमें अगर नफा नहीं हो तो घाटा भी नहीं होना चाहिए। यह सेवा का एक माध्यम है। जो लोग बड़ी हुई दरों पर रेल में यात्रा करेंगे उनको अगर सेवाएं ठीक मिलेंगी तो मैं समझता हूँ कि किसी को इसकी चुपन नहीं होगी। लेकिन एक बात जो महत्व की है वह यह है कि उन्होंने फ्रेट के अंदर कोई बढ़ोत्तरी नहीं की है। इसके अंदर सबसे प्रमुख बात जो थी कि अगर रेलवे के फ्रेट बढ़ जाते तो सारी कर्मांडिट्रीज़ के रेट बढ़ने का पूरा अंदेश था। मंत्री जी ने, सारी कर्मांडिट्रीज़ के अंदर, रेटों के अंदर बढ़ोत्तरी न हो, उसके लिए जहां उसको रोका है वहां रेलवे और रेल ट्रांसपोर्ट के अंदर जो कंपीटीशन है, उसके संबंध में भी रेलवे के फेवर में बहुत अच्छा कदम उठाया है। मैं समझता हूँ कि वर्तमान रेलवे फ्रेट से रेलवे गुड्स जो हैं, वह पहले से ज्यादा आएंगी। महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी की सेवा में कुछ बातें जो रखने जा रहा हूँ वह रेलवे यूजर्स, जो मेरे साथी हैं जैसा मैंने पहले बताया, रेलवे यूजर्स के अनुभवों के आधार पर रखने जा रहा हूँ। रेलवे को दो हिस्सों में बांटा जा सकता है। एक पैसेजर्स और दूसरा गुड्स। दोनों में कुछ बातें तो कॉमन हैं। जो सवारी गाड़ियां हैं वह पैसेजर्स को एक जगह से दूसरी जगह ले जाती हैं और माल गाड़ियां माल को एक जगह से दूसरी जगह ले जाती हैं। कुछ बातें ऐसी सांझी हैं जैसे रिश्तखोरी है, चोरी है और हादसों का होना है। यह दोनों बहुत कॉमन हैं। मैं ऐसा समझता हूँ कि हमारे आदर्शिय रेल मंत्री जी को यह बातें विरासत में मिली हैं। मैं आशा करता हूँ कि रेलवे मंत्री जी ने रेलवे बजट को प्रस्तुत करने में जैसे अपनी बोल्डनेस दिखाई है, वह इन सारी बातों को सुधारने में निश्चित रूप से उचित कदम उठाएंगे। सवारी गाड़ियों के बारे में जो मुश्किलात हैं, मैं कहना चाहूंगा कि सिवाय राजधानी और शताब्दी गाड़ियों के जिनके कारण पैसेजर्स को काफी आराम पहुंचा है। इन गाड़ियों के तेज गति से चलने के कारण वह अपना काफी समय बचा लेते हैं और समय की बचत होने से उनको अपने काम में फायदा पहुंचता है किन्तु उसके अलावा कुछ गाड़ियां ऐसी हैं, लेट होना जिनका स्वभाव बन गया है। पांच घंटे, दस घंटे, 24 घंटे — ऐसे लेट होने का हिसाब चलता आ रहा है कि लोगों को पता ही नहीं चलता कि हमारी गाड़ी आएगी या नहीं आएगी। घर से आने के बाद सामान स्टेशन पर पड़ा रहता है और वापिस जाने का पता ही नहीं चलता। गाड़ी की सफाई और रेलवे स्टेशनों की सफाई के बारे में जितना कहा जाए उतना कम है। प्रायः इन पर ध्यान ही

नहीं दिया जाता है। जो कर्मचारी हैं वह अफसरों के घर में जाते हैं या अपने ही घरों में सोये रहते हैं, पता नहीं। तीसरी बात यह है कि कुछ स्टेशन ऐसे हैं, अपने देश के अंदर जो इंडस्ट्रियल सिटीज़ हैं, जैसे जिस शहर से मैं आया हूँ, लुधियाना वह एक ऐसा शहर है जिसमें इंडस्ट्री की बढ़ोत्तरी है। वहां पर बाहर के प्रदेशों से लेकर आती है। सीज़न रहता है। परमानेंट 12 महीने नहीं रहता। तो उन लोगों की सुविधा के लिए वह आईडेंटिफाई किया जाना बहुत जरूरी है कि कौन से महीने ऐसे हैं जिनमें वे लोग आते हैं और कौन से महीने ऐसे हैं जिनमें वह लोग वापिस जाते हैं? मेरा अनुभव कहता है, क्योंकि मैं इंडस्ट्री में लगभग 30-40 साल रहा हूँ व्यापार में रहा हूँ, वहां पर इंडस्ट्री के अंदर जो लोग आते हैं वह अप्रैल या मई के महीने में वापिस जाते हैं। वहां पर उनके यहां शादियां होती हैं। कुछ मौसम का हिसाब ऐसा होता है, फसल कटने की बात होती है इसलिए अप्रैल या मई में वह वापिस जाती हैं और फिर जुलाई के महीने में लुधियाना आते हैं। अगर ऐसे स्टेशंस पर, जहां पर इंडस्ट्रीज़ हैं, उन स्टेशनों से जहां से वह आते हैं, अक्सर उत्तर प्रदेश और बिहार से आते हैं। उन स्टेशनों के बीच में अगर उन दिनों में मौसमी गाड़ियां चलाई जाएं तो उन यात्रियों को बहुत सुविधा हो जाएगी। उनकी हालत क्या होती है यह देखने से ही पता लगता है। मैंने खुद अपनी आंखों से देखा है कि कुली लोग उन पैसेजर्स को जिनका रिजर्वेशन नहीं होता है, उनको खिड़कियों से गाड़ियों के अन्दर डाल देते हैं जैसे सामान डाला जाता है। उनको डिब्बे के अन्दर जाकर न तो खड़े होने की और ना ही बैठने की जगह मिलती है और वे बेचारे खिड़कियों के अन्दर खड़े रहते हैं, इससे भी ज्यादा मुसीबत की बात यह है कि जब वे इतनी भीड़भाड़ वाली गाड़ियों में चढ़ते हैं या चढ़ाये जाते हैं तो उनकी जेबें कट जाती हैं। गरीब आदमी पैसा कमा करके अपने घर जाने लगता है तो रेलवे स्टेशन पर उनकी जेब काट ली जाती है तब वह न रहने का और न जाने का रह जाता है। इसलिए इस बात की ओर ध्यान दिया जाना बहुत आवश्यक है। रिजर्व कोचेज में अक्सर देखा गया है कि जिन लोगों का रिजर्वेशन नहीं होता है वे पैसेन्जर भी रेलवे स्टाफ के साथ मिल-जुलकर कुछ मिलीभगत करके, कुछ ले देकर के स्थान पा लेते हैं, भले ही उन्हें सोने की जगह नहीं मिले, बैठने की जगह नहीं मिले। फिर वे रास्ते में ही बैठ जाते हैं। बाद में सुबह होने पर पता चलता है कि किसी का सामान नहीं है, किसी का जूता नहीं है। ऐसे अक्सर शिकायतें मिलती हैं और रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स या पुलिस जो होती है वह किसी भी मामले में, किसी की मददगार नहीं होती है।

रेल मंत्री जी ने अपने भाषण में एक बात का उल्लेख किया है कि 70 प्रतिशत हादसे जो होते हैं वे ह्यूमैन एरर से होते हैं। मुझे हैरानी है कि अगर 70 प्रतिशत हादसे ह्यूमैन एरर से होते हैं तो वह आईडेंटिफाई होते हैं या नहीं होते हैं, उनकी कोई रेसपांसिबिलिटी फिक्स होती है या नहीं होती है? ऐसा देखने में नहीं आया है, इसलिए इस बात की ओर भी ध्यान दिया जाना बहुत आवश्यक है। जो इस तरह के हादसे रेलवे में होते हैं उसमें रेलवे का अपना नुकसान होता है, पैसेन्जर्स का अपना नुकसान होता है इसलिए ह्यूमैन एरर कम से कम किया जाना बहुत जरूरी है।

इसके बाद मैं थोड़ी बात मालगाड़ी के बारे में कहूंगा। माल गाड़ियों के द्वारा माल भेजना या मंगवाना या बिल्टी काटना या बिल्टी बाहर से आना या चाहे बिल्टी लेनी हो या माल भेजने के लिए चाहे बिल्टी छुड़ानी हो, उसमें पैसे देने के बिना बात ही नहीं बनती है। यह दस्तूर बन गया है। इस दस्तूर के बिना माल छूटेगा भी नहीं, चाहे बैठे रहो, माल गाड़ियों में चढ़ेगा भी नहीं, सब पैसे लेते हैं और यह कहते हैं कि यह पैसा ऊपर तक जाता है। ऊपर तक कहाँ तक जाता है मालूम नहीं है। अगर उस ऊपर का नाम आईडेंटिफाई हो जाए तो बहुत अच्छा है। डिजीजन तक जाता है या मिनिस्ट्री तक जाता है यह पता लगना चाहिए।

रेलवे गोदाम जो हैं उनकी हालत बहुत खराब है। स्पेस बहुत थोड़ा है, माल बारिश में पड़ा रहता है और बहुत बुरी हालत होती है। जो भारी माल आता है उसकी हालत तो बहुत ही खराब है, जाने का रास्ता नहीं है, वहां पर बहुत मिट्टी-धूल है। आज एनवार्यनमेंट की बात होती है, वहां पर एनवार्यनमेंट की बातें सुनी नहीं, देखी नहीं। वहां पर पीने का पानी नहीं है, बैठने के लिए ऊपर छत नहीं है और कोई सुविधा नहीं है। जो हैवी ट्रैफिक आता है या जाता है, तो गाड़ियों के अन्दर आज तक दस्तूर यह है कि कुछ पैसा उठाने या रखने का दिया जाता है। इस दस्तूर को बड़ी मजबूती से तोड़ना पड़ेगा। ये बातें तो अनुभव की हो गईं। अब कुछ सजेशनस मैं देना आवश्यक समझता हूँ क्योंकि रोना तो सब जानते हैं लेकिन चुप करना बहुत कम लोग जानते हैं। चंडीगढ़ और लुधियाना के बीच में रेलवे रोड है, सरफेस रोड है, उसके बारे में मेरे से पहले भी एक पंजाब के माननीय सदस्य ने जिज्ञा किया है, इसका शोर हम बहुत देर से सुनते आ रहे हैं। आज तक उसका सर्वे ही हो रहा है। यह 60 मील सारी दूरी है उसके सर्वे में कितने दिन लगते हैं, कितने वर्ष लगते हैं यह मेरी समझ में नहीं आया। उसके अन्दर एक और बात आती है। एक

मुरिछा नामक जगह है जहाँ पर सरहिन्द से लेकर भाखड़ा तक आगे गाड़ी जाती है, उसका एक फाटक है आप जब भी वहाँ से जाओ आपको वह फाटक बन्द मिलेगा। बन्द होने के बाद खुलने का नाम ही नहीं आता है। कभी गाड़ी इधर से आ गई, कभी उधर से आ गई और शनिंग होती रहती है, मालगाड़ियाँ चलती रहती है, आधे-आधे घंटे तक फाटक बन्द रहता है। एक-एक, डेढ़-डेढ़ किलोमीटर लम्बी लाइनें लगी रहती हैं। लोगों का इतना समय खराब होता है कि कोई ठिकाना नहीं। ऊपर से गर्मी, आगे इंतजार में रहना। मैं प्रार्थना करूंगा कि लुधियाना टू चण्डीगढ़ रेलवे लाइन को प्रायोरिटी के ऊपर लिया जाए तो बहुत मेहरबानी होगी।

दूसरी बात होशियारपुर से दिल्ली तक एक डायरेक्ट ट्रेन चलनी बहुत जरूरी है क्योंकि होशियारपुर एक रिमोट एरिया है। लेकिन उसके साथ में लगा हुआ जो इलाका है उससे डिफेंस का सामान बहुत जाता है। जैसे कांगड़ा है, हमीरपुर है और ऊना है। इस इलाके से बहुत से लोग फौज में भर्ती हैं। अब होता यह है कि ये लोग होशियारपुर तक तो गाड़ी में जाते हैं उससे आगे धक्के खाते हैं। कई-कई दिन उनको लग जाते हैं, वहाँ पड़े हुए। होशियारपुर से दिल्ली तक एक डायरेक्ट गाड़ी चलनी चाहिए। होशियारपुर से जालन्धर आएँ या फगवाड़ा आएँ वहाँ पर गाड़ी दो घंटे, तीन घंटे, चार घंटे और छः घंटे लेट हो गई तो पूरा एक दिन लग जाता है। इस तरह की तकलीफें यात्रियों को आती हैं। इनका आपको ध्यान रखते हुए एक सीधी गाड़ी चलाना बहुत आवश्यक है। क्योंकि पठानकोट एक ऐसा स्टेशन है जो पंजाब की हिमाचल और जम्मू-कश्मीर से जोड़ता है। जम्मू-कश्मीर की पोजिशन आप समझते हैं कि कितनी इम्पोर्टेंट है और हिमाचल के अन्दर तीन मिलिट्री स्टेशन हैं, योल, पालमपुर और डलहौज और चौथा स्टेशन अपने आप में पठानकोट है। जहाँ पर 50 हजार के करीब मिलिट्री की स्ट्रेंथ है। वहाँ से कोई भी एक गाड़ी आज तक नहीं है जो वहाँ से चले और दिल्ली आकर दम ले। रास्ते में खड़ी होने में तकलीफ है लेकिन जालन्धर में 6-6 घंटे रोककर ही गाड़ी आगे चलती है। मेरा निवेदन है कि एक तो डिफेंस परसनल बहुत है और दूसरे सारे हिन्दुस्तान से वैष्णो देवी की यात्रा पर हजारों नहीं लाखों लोग आते हैं। अगर एक सुपरफास्ट गाड़ी वहाँ से चला दी जाए तो लोगों को और डिफेंस परसनल को बहुत सुविधा होगी।

जालन्धर से पठानकोट एक ऐसा ट्रैक है जो अभी तक सिंगल है। डिफेंस प्वाइंट आफ व्यू से भी यह बहुत ही इम्पोर्टेंट है। कभी भगवान न करे कि

इमरजेंसी का मौका आ जाए तो सिंगल ट्रैक होने के कारण गाड़ी रास्ते में ही रुकी रहती है। दूसरी गाड़ी आयेगी तभी उसको क्लियरेंस मिलेगी और तभी वह गाड़ी आगे जा सकेगी। अगर इसके डबल ट्रैक बना दिया जाए, डबल लाइन बना दिया जाए तो आम लोगों के लिए और खासकर डिफेंस परसनल के लिए बहुत लाभदायक हो सकती है। इसके अलावा दूसरी तरह की तकलीफ रेलवे क्रॉसिंग की है। डंडारी स्टेशन लुधियाना के पास है, जहां माल गोदाम बना हुआ है। वहां पर रेलवे क्रॉसिंग है, जी टी रोड से गुस्ता है। लोकल प्वाइन्ट पर जाने के लिए वह गुस्ता है। वहां पर मैन लाइन होने के कारण गाड़ियां चलती रहती हैं। फाटक बन्द होने के कारण जी टी रोड पर उसका बहुत प्रेशर होता है और लाइनें बहुत लम्बी लगी रहती हैं। एक्सीडेंट होने का बहुत डर रहता है। इस बात को भी मंत्री महोदय अगर महत्वपूर्ण समझ टेक-अप करेंगे तो बहुत सी समस्याएं हल होंगी। एक रेलवे क्रॉसिंग मुरिडा का मैंने बताया है। लुधियाना शहर का एक हिस्सा सिविल लाइन है, एक पुराना शहर है। उसमें पैदल चलने का सीढ़ी वाला पुल है। उसका प्वाइन्ट रेलवे की तरफ से अड़ा हुआ है। उसकी सब जगह से क्लियरेंस हो गई है। स्टेट गवर्नमेंट से क्लियर हो गया है, म्युनिसिपल कार्पोरेशन से क्लियर हो गया है। रेलवे लाईन के ऊपर होने से या पता नहीं किस वजह से अड़ा हुआ है? कहते हैं कि माल गोदाम उसके साथ लगता है, उस पर जाकर पुल उतरेगा। वहां जो माल गोदाम है डंडारी का, पुल को माल गोदाम के ऊपर उतारने में क्या तकलीफ है? इससे शहर के बहुत सारे ट्रैफिक की समस्या भी हल हो जाएगी। लांग जरनी ट्रेन जो है इनमें सेकंड क्लास ए-सी के डिब्बे लगने चाहिए। लुधियाना एक बड़ा तिजारती शहर है, एक बड़ा इंडस्ट्रियल शहर है। वहां से बहुत पैसेजर्स आगे भी जाते हैं। अगर लांग जरनी ट्रेन के साथ ए-सी-सेकंड क्लास के डिब्बे जोड़ दिए जाएं, सभी गाड़ियों में ऐसे एक-एक, दो-दो डिब्बे जोड़ दिए जाएं तो इससे लोगों को जरनी के अन्दर सुविधा होगी।

इसी तरह से रिजर्वेशन कोटा भी पुराना बना हुआ है बीस-बीस, तीस-तीस, चालीस-चालीस साल से यह वैसा ही चल रहा है। जब शहर की आबादी सवा लाख थी तब भी यही कोटा था और आज जब शहर की आबादी 25 लाख है तब भी वही कोटा है। वहां पर तिजारत और इंडस्ट्री बहुत आगे बढ़ गई है। मैं समझता हूं कि किसी स्टेशन में रवेन्यू की अर्निंग जितनी होती है, उसको, और ट्रैफिक जितना आता है, उसको ध्यान में रखकर नये सिरे से कोटा फिक्स किया जाए।

कैटरिंग की बात पहले भी आई है। मेरा इस बारे में यह कहना है कि अक्सर यह देखा गया है कि सरकार ऐसे किसी काम में जब हाथ डालती है तो सरकार को पाटा होता है और सर्विस हक्के होती है। कार्पोरेशन बनाने के बजाए कैटरिंग का काम ठेके पर दिया जाएगा तो इससे एक तो रेलवे के पास पैसा आएगा और दूसरा कैटरिंग के द्वारा पैसेजर्स को बढ़िया खाना मिलेगा, बढ़िया सेवा मिलेगी। यह समय केन्द्रीयकरण का नहीं है बल्कि विकेंद्रीयकरण का है। इससे एफिसियेंसी होती है और सेवा अच्छी होती है।

आखिर मैं मैं एक बात कहूंगा। बहुत देर से इस बात की चर्चा हो रही है कि लुधियाना स्टेशन का इम्प्रूवमेंट किया जाएगा। लुधियाना नार्थ की एक बड़ी इंडस्ट्रियल सिटी है। लेकिन इस स्टेशन की इतनी हालत खराब है कि इसके लिए जो कुछ कहा जाए वह कम है। मैं समझता हूं कि इसको वार फुटिंग पर करने की जरूरत है। वहां पर विदेशी लोग भी आते हैं। जब से शताब्दी चली है तब से पैसेजर्स रोड के बजाए ट्रेन में ज्यादा सफर करते हैं। लेकिन स्टेशन कर उतारते ही वे माथे पर हाथ मारते हैं कि हम कहां आ गए। न सफाई है, न बैठने की जगह है। रिटायरिंग रूम है लेकिन उसमें बहुत गंदगी है और उसकी हालत बहुत खराब है। अगर इन बातों को ध्यान में रखकर वहां पर सुविधायें दी जायेंगी, वहां पर एक्सपोर्ट का काम भी बहुत होता है, इसलिए अगर इन बातों पर ध्यान दिया जाए, इन चीजों को जल्दी टेक-अप किया जाए तो वहां की हालत सुधर सकती है। मैंने सुना है कि रेलवे स्टेशंस का इम्प्रूवमेंट उसकी रवेन्यू अर्निंग के हिसाब से होता है। लेकिन यहां ऐसा नहीं है। लेकिन पोलिटिकल रीजन से बहुत से स्टेशंस को अच्छा बनाया गया है, वे मानुमेंट्स बने हुए हैं लेकिन उनका कोई उपयोग नहीं है और जहां से पैसा आता है उनकी तरफ आज तक की सरकारों आंखें बंद करके चलती रही हैं। मेरा आपसे कहना है कि ऐसे स्टेशनों का काम शीघ्र हाथ में लिया जाए और उसको पूरा किया जाए। मुझे पूर्ण आशा है कि हमारे मंत्री महोदय, जिनके अंदर साहस है और आगे बढ़ने की चाह है वे उन बातों को जो मैंने सजेरेंस के रूप में कहीं हैं, उनको अपने हाथ में लेकर जल्दी से जल्दी उनको पूर्ण करेंगे। मैं इस बात के लिए उनका आभारी हूंगा। महोदय, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

श्रीमती कमला सिन्हा: प्वाइन्ट आफ आर्डर। यहां पर रेल मंत्री नहीं हैं और न रेल राज्य मंत्री हैं तथा न कोई कैबिनेट मिनिस्टर है।

उपसभाध्यक्ष (श्री मोहम्मद सलीम): रेल मंत्री जी और रेल राज्य मंत्री अभी यहाँ पर थे। वे अभी यह कहकर गए हैं कि लोक सभा में काम है। दूसरे मंत्री हैं वे नोट ले रहे हैं।

श्री गांधी आज़ाद (उत्तर प्रदेश): महोदय, रेल बजट पर चर्चा चल रही है। मैं इस चर्चा में रेल बजट का विरोध करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। यह रेल बजट सामान्य जन विरोधी है। रेल मंत्री ने अपने भाषण में स्वयं स्वीकार किया है कि रेल यातायात की तुलना में 6 गुना और भूमि उपयोग में चार गुना अधिक कुशल है। पर्यावरण के ऊपर पड़ने वाले प्रभाव तथा सुरक्षा की दृष्टि से भी यह बहुत उम्दा है। यात्री और माल यातायात के माध्यम और अधिक दूरी की दूलाई के लिए रेल निश्चित रूप से सस्ती है। इस प्रकार रेलों का माल ढुलाई एवं यात्रा में दिनों दिन प्रगति होनी चाहिए। अगर सस्ता है तो दिनों दिन प्रगति होनी चाहिए किन्तु रेल मंत्री जी ने ही स्वयं यह भी स्वीकार किया है कि परिवहन क्षेत्र में रेलों का माल एवं यात्री यातायात दोनों में हिस्सा कम हुआ है।

बाजार हिस्सा जो 1950-51 में क्रमशः 89 प्रतिशत और 80 प्रतिशत था, अब वह घट कर 40 प्रतिशत और 20 प्रतिशत रह गया है। यह इस बात का द्योतक है कि रेल विभाग के कर्मियों के कारण यातायात में यह कमी आई है। यह कमी मेरी समझ से रेल कर्मियों की लालफीताशाही और अफसरशाही, मनमानी ढंग से कार्य करने के कारण आई है। मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि इस कमी को दूर कर के रेल यातायात में बढ़ोत्तरी की जाए जिससे अधिक संसाधन और राजस्व विभाग को प्राप्त हो सके और विकास की गति को तेज किया जा सके। रेल कर्मों प्रायः सुविधा शुल्क की वसूली से अपनी जेब भरने का काम करते हैं। रेल के राजस्व की उन्हें कोई चिन्ता नहीं रहती है। मैं खुद दिनांक 2.6.1998 को वाराणसी से राजधानी एक्सप्रेस से चला और रिजर्वेशन कराया था जिसका मुझे वेट लिस्ट में पहला नम्बर मिला था लेकिन जब ट्रेन में आया तो मुझे काफी देर तक खड़े हो करके चलना पड़ा और टी०टी० ई० से पूछा तो बार बार यह कहता रहा कि सर कोई सीट नहीं है, सर कोई सीट नहीं है। जिनकी ओर से सुविधा शुल्क मिलता रहा उनको सुविधा भी प्राप्त होती रही और मुझे काफी देर तक कोई जगह नहीं दी। जब मैंने कहा कि आप लिख कर दे दो कि कोई जगह नहीं है तब जा कर के थ्री टियर में कोई व्यवस्था की। इस तरह से यह स्पष्ट है कि रेल कर्मों अपनी सुविधा के लिए, अपनी जेब के लिए रेल का बंधाधार कर रहे हैं।

मान्यवर, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी को बताना चाहता हूँ कि रेलवे भर्ती बोर्ड की अनियमितताओं के कारण अभी तक रेल विभाग में किसी भी श्रेणी में तो स्थिति अत्यंत नाजुक है। इसलिए मैं रेल मंत्री जी से चाहूंगा कि रेल भर्ती बोर्ड को नियंत्रित कर के रेल विभाग में सभी स्तरों पर आरक्षण का कोटा पूरा कराने का कष्ट करें।

मैं उत्तर प्रदेश में आजमगढ़ जनपद से बिलांग करता हूँ। आजमगढ़ जिला विकास की दृष्टि से पिछड़ा हुआ है लेकिन राजनीति की दृष्टि से आगड़ा जिला है। इसी सदन में 8-9 एम०पी० आजमगढ़ जिले से बिलांग करते हैं लेकिन जैसे कि हमारे मसूद साहब ने कहा कि हम लोगों को आजमगढ़ से दिल्ली आने के लिए कोई ट्रेन नहीं है और न आजमगढ़ से मुम्बई और कलकत्ता जाने के लिए कोई ट्रेन है। इसलिए मैं माननीय मंत्री महोदय से मांग करूंगा कि आजमगढ़ से दिल्ली के लिए कोई दैनिक सुपर फास्ट ट्रेन चलाई जाए और आजमगढ़ से मुम्बई तथा कलकत्ता को जोड़ने के लिए भी मांग करता हूँ। अगर कोई नयी ट्रेन उपलब्ध नहीं हो तो गोरखपुर से जो दादर तक ट्रेन चलती है, वाया वाराणसी इलाहाबाद हो कर जाती है, उसी ट्रेन को शाहगंज और मऊ से आजमगढ़ और शाहगंज जोनपुर करते हुए इलाहाबाद सीधे भेजा जा सकता है। इसी तरह से लिच्छवी एक्सप्रेस का केवल रास्ता बदल दिया जाए तो वह भी मऊ से आजमगढ़ और शाहगंज के लिए पर्याप्त हो जाएगा। खर्चा कुछ नहीं है, केवल रास्ता बदल देने से आजमगढ़ को जोड़ा जा सकता है। मैं मांग करूंगा कि मऊ से लखनऊ तक के लिए कोई दैनिक इंटरसिटी ट्रेन भी चलाई जाए। शटल ट्रेन जिसे इन्दिरा शटल के नाम से इंदौर और मऊ से निर्धारित किया गया था, उसको शाहगंज तक किया जाए। सुरक्षा का सवाल है। मान्यवर, रेल में सुरक्षा की व्यवस्था इतनी खराब है कि उसे रेल मंत्री जी ने स्वयं स्वीकार किया है। मैं ज्यादा नहीं कहूंगा, मैं अप्ला करता हूँ कि इस संबंध में कोई कठोर निर्णय ले कर इसे दूर करने का कष्ट करेंगे।

5.00 P.M.

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल बजट का विरोध करता हूँ क्योंकि इस बजट में जो यात्री किराये में बढ़ोत्तरी की गयी है वह द्वितीय श्रेणी, सामान्य से ज्यादा है जिसमें ज्यादातर गरीब लोग यात्रा करते हैं। ऊपर की श्रेणियों में यात्री किराये की बढ़ोत्तरी कम की गयी है। मैं उदाहरण के रूप में स्पष्ट करना चाहता हूँ जैसे द्वितीय श्रेणी में सामान्य किराया 50 किलोमीटर के

लिए एक रुपया बढ़ाया गया है, देखने में तो लगता है कि एक रुपया बढ़ाया गया है और उसी जगह प्रथम श्रेणी के सामान्य और स्लीपर श्रेणी में सामान्य का किराया 750 किलोमीटर तक की दूरी के लिए 5/- रुपए बढ़ाया गया है। अगर इसको थोड़ा सा गणित के ढंग से तय किया जाए तो 150 किलोमीटर की दूरी पर केवल एक रुपया बढ़ता है जिसमें थोड़े अमीर लोग या उनसे थोड़े सुपीरियर लोग चलते हैं। जो गरीब लोग चलते हैं वे केवल 50 किलोमीटर पर एक रुपया दें और जो उनसे सुपीरियर लोग हैं वे चलें तो 150 किलोमीटर पर एक रुपया दें, यह अच्छी बात नहीं है। मैं समझता हूँ कि यह गरीब जनता के विरोध में है। इसलिए मैं मांग करता हूँ रेल मंत्री जी से कि यह जो द्वितीय श्रेणी का सामान्य किराया बढ़ाया गया है इसे वापस लिया जाए।

रेल मंत्री जी ने अपने भाषण में कहा है कि केन्द्र सरकार द्वारा ली गयी चयन परीक्षाओं में साक्षात्कार में भाग लेने वाले उम्मीदवारों को द्वितीय श्रेणी में पूर्ण रियायत दी जाएगी। लेकिन इस देश में प्रदेशों के भी बेरोजगार लोग सम्मिलित हैं। मैं समझता हूँ कि प्रदेश के बेरोजगारों को भी यह केन्द्र की सुविधा उन्हें प्रदान की जानी चाहिए। मैं मंत्री जी से यह मांग करता हूँ।

साथ ही साथ रेल यात्रा के दौरान बूढ़े, बच्चे और बीमार लोग भी यात्रा करते हैं। उनको ट्रेनों में पानी की बहुत असुविधा होती है। कभी कभी तो पानी लेने के लिए ट्रेन भी छूट जाया करती है या एक स्टेशन छूट गया तो उसका दूसरा आदमी दूसरी जगह पर चला जाता है। इसलिए मैं मंत्री जी से यह मांग करता हूँ कि सामान्य यात्रियों के लिए भी सामान्य ही पानी की व्यवस्था कोई न कोई की जाए ताकि उनको इस गर्मी में पानी भी उपलब्ध हो सके।

महोदय, प्लेटफार्म टिकट जो बढ़ाया गया है दो रुपए से तीन रुपए किया गया है मैं समझता हूँ कि प्लेटफार्म टिकट सामान्य तौर पर गरीब लोग ही लेते हैं। जिनका कुर्ता थोड़ा नीट एण्ड क्लीन होगा वे शायद प्लेटफार्म टिकट नहीं लेते हैं, न उनको टी०टी० महोदय या चेकर महोदय पृष्ठते हैं कि कहां से आ रहे हैं या कहां जा रहे हैं। जो थोड़े गरीब होते हैं उन्हीं से पूछा जाता है कि कैसे घूम रहे हैं। इसलिए वे ही प्लेटफार्म टिकट भी लेते हैं। मैं मंत्री जी से मांग करूंगा कि यह जो दो रुपए से तीन रुपए बढ़ोत्तरी की गयी है जिसका भार भी उस गरीब बेसहारा पर पड़ेगा इसलिए इसे भी वापस किया जाए।

मैं मंत्री जी से एक और अनुरोध करूंगा कि मौजूदा एम०पी० साहिबान लोगों को जो आरक्षण के लिए व्यवस्था है उसमें वह टेलीफोन करने पर भी हो जाती है या चिट्ठी लिखने पर हो जाती है। लेकिन हमारे जो एक्स एम०पी० लोग होते हैं उनको खुद जाना पड़ता है। रेलवे स्टेशन। इसलिए मैं मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि आरक्षण की व्यवस्था कम से कम एक्स एम० पी० को भी मौजूदा एम०पी० के सामान दी जाए। जब वे चलेंगे

तो उनका आइडेंटिटी कार्ड तो देखा ही जाता है। इसलिए यह सुविधा उन्हें भी प्रदान की जाए।

इस तरह से मैं आशा ही नहीं विश्वास करता हूँ कि मंत्री महोदय इन बातों का ध्यान रखेंगे। धन्यवाद महोदय, जो आपने समय दिया।

SHRI KARNENDU BHATTACHARJEE (Assam): Mr. Vice Chairman, Sir, after studying the provisions of the Railway Budget, I am disappointed. Common people will suffer due to widespread increase of tariff and other charges. The Budget has ignored the demand of the general people. In this connection, I desire to draw the attention of the hon. Minister, who is not in the House, to a very vital point. Everybody says that they are taking all steps in the North-East but in this Budget, I must say that the South Assam, Manipur, Mizoram, Meghalaya and Tripura are badly represented. In the year 1996-97, Lumding-Silchar broad-gauge line was sanctioned after fifty years of Independence which meets the need of South Assam, Manipur, Mizoram and Tripura. The Government had sanctioned Rs. 30 crores in the year 1996-97 and 1997-98 but only spent Rs. 2.6 crores and the balance money was refunded. In this Budget the total money required is Rs. 648 crores. Only Rs. 40 crores has been provided for 1998-99. The Government is not serious about this project. Why the money remained unused for two consecutive years? The people of this region are thinking that this is nothing but a mockery. Will the Minister be pleased to explain why the amount spelt out in the successive Plans could not be spent? Why is construction work stuck up? It is due to the indifferent attitude of the Ministry. Sir, the Railway Budget in the year 1998-99 provides for Rs. 40 crores. The Railway Ministry is not realising the priority of the project and the gravity of the situation. If it does not do that, it will not take up the works of the project seriously. Prosperity of the region, comprising four North-Eastern States, is mostly dependent on the stand you take for conversion of this line.

Withdrawal of metre-gauge in Guwahati-Lumding section has caused declining trend in freight and passenger traffic, loss of export earning, deterioration of economic activity in this region and above all, weakened defence. I request the Minister to realise the gravity of the situation and take immediate measures for early completion of the works of gauge conversion of Lumding-Silchar line and diversion of traffic to Guwahati-Lumding section till the work of gauge conversion is completed. Sir, there are a few provision of gauge conversion and extension of railway lines in this region. Provisions in the Budget are very meagre. It seems to be a mockery. Against Rs. 200 crore project for gauge conversion of Katakhal-Bhairabia in Mizoram region, up to the end of 1997-98, only Rs. 1 lakh has been spent and in this Budget, it is very much regretted that Rs. 10,000 has been sanctioned. Is it not a mockery? In this matter, I may suggest that a comprehensive plan for gauge conversion and extension work be chalked out and works on all the lines be taken up simultaneously so that the works of gauge conversion do not cause any inconvenience to the people. all extensions should be on the broad-gauge only.

Sir, rail services in the region comprising South Assam, Tripura, Mizoram and Manipur and even Meghalaya are in a bad shape. There was a proposal of a Project for Meghalaya last year.

Last year, there was a mention of a project for Meghalaya. But, in this Budget there is no mention of it. Sir, I must say that the condition of trains and particularly the coaches is in a very bad shape and the passengers are being deprived of the minimum amenities which they are entitled to get. The condition of the coaches is gradually deteriorating due to utter lack of maintenance facilities in the region. I hope the Railway Minister will take steps for improving the railway service in this region, particularly the hill section which comprises four States,

namely, Tripura, Mizoram, Manipur, etc. I am very surprised that the Railway Minister has mentioned that a rail-bus service, will be started on Silchar-Jiribam Section. I would like to know as to how they are going to introduce it. It is very shameful for the North-East that you are going to start many gauge lines, new Rajdhani and Shatabdies in India but for us you are saying that there is already a proposal for the development of the North-East. You have also mentioned that you are going to start a rail-bus from Silchar to Jiribam. Sir, I condemn the speech of the Railway Minister. There was a demand in this House that Badarpur which covers four States should be made a Division. Last time it was assured that this demand would be considered. But, now another Government has come and I request the Railway Minister for making Badarpur a Division in South Assam. Sir, I request the Railway Minister that the Rajdhani from New Delhi to Guwahati should be on a daily basis and it should be extended up to Dibrugarh. An assurance in this regard was given by the previous Government. You know that this train covers all the seven States of the North-East. I request that the Rajdhani should be run on a daily basis and it should be extended up to Dibrugarh. This is my humble submission. I again request the hon. Minister that he should get the projects expedited so that the amount of Rs. 40 crores which has been allotted this year is utilised fully. Last year Rs. 38 crores were allotted and only Rs. 2 crores could be spent. I would like to know from the Minister as to why this money has not been utilised. I would also like to know the position of Silchar-Lumding section. I urge upon the Railway Minister that he should give a satisfactory reply to my queries. He should also inform us as to why the money provided earlier could not be utilised. I hope the Minister will give a proper reply to all my questions.

उपसभाध्यक्ष (श्री मोहम्मद सलीम): श्री देवी प्रसाद सिंह। आप की पार्टी का पांच मिनट का समय बचा है।

श्री देवी प्रसाद सिंह: (उत्तर प्रदेश): धन्यवाद, उपसभाध्यक्ष जी। मैं इस रेलवे बजट के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ और जब समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ तो सबसे पहले मैं माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद ज्ञापित करता हूँ, जो उन्होंने यह एक बहुत अच्छी बात सोची और मुझे लगता है कि पहली दफा किसी रेल मंत्री ने यह सोचा कि रेल के खर्च में जो अभी तक अपव्यय हुआ करता था उसे समाप्त करना है। जैसा आप जानते हैं, बड़े बड़े विज्ञापन, बड़ी बड़ी दावतें, उद्घाटन वगैरह पर तमाम खर्चा हुआ करता था, करोड़ों का खर्चा हुआ करता था, उसे रोकने के लिए जो इन्होंने सोचा, उसके लिए मैं इनको धन्यवाद ज्ञापित करता हूँ।

महोदय, रेलवे की भर्ती के मिलसिले में रेलवे भर्ती बोर्ड में धांधलियां हुआ करती थीं, जैसा कि सबको ज्ञात है और शिकायतें भी हुआ करती थीं, उनकी निगाह में यह बात आई तो उन्होंने इस पर नियंत्रण रखने के लिए एक नियंत्रण बोर्ड बनाने का सोचा। इसके लिए भी वह बधाई के पात्र हैं।

महोदय, जब रेलमंत्री जी को उनके इन कार्यों के लिए बधाई देने का मन में आता है तो यह भी समझ में आता है कि कुछ बातें उनकी जानकारी में डाल दी जाए कि रेलवे सिर्फ एक व्यावसायिक संगठन नहीं है बल्कि जनता की सेवा के लिए भी इसका इस्तेमाल होना जरूरी है। जब रेल यात्री रेल में यात्रा करता है तो वह रेलवे को धन देता है और चाहता है कि उसको अच्छी सुविधाएं भी मिलें। रेलमंत्री जी ने खानपान के बारे में अपने भाषण में जिक्र किया कि उसकी सुविधा देंगे। देंगे क्या, जो है उस पर भी गौर किया जाना जरूरी है। पेण्ट्रीकार में जो भोजन मिलता है, उस पर अभी हमारे पूर्व वक्ता ने इंगित किया था कि दाल तो सड़ जाती है आते आते, चावल भी सड़ जाता और रोटी की तो भगवान जाने क्या हालत होती है। यह तो पेण्ट्री कार की हालत है, मगर वह लोग जो पेण्ट्री कार का भोजन नहीं करते बल्कि प्लेटफार्म से सामान लेकर खाते हैं, फल खाते हैं, पूड़ी खाते हैं, पकोड़े खाते हैं, जाने क्या क्या खाते हैं, जो मिलता है वह खाते हैं, उनका आप रख-रखाव ही देखिए तो वह सारा गंदगी से भरा होता है। बर्तन उनके साफ नहीं होते, प्याले उनके धुले नहीं होते, गिलास उनके गंदे होते हैं, मक्खियां भिनभिनाती रहती हैं, मगर पैसेंजर को इन्से सामान लेकर खाने को मजबूर होना पड़ता है। इस ओर भी जरा ख्याल करना होगा। वहां प्लेटफार्म पर जो सामान मिलता है, वह इतना मंहगा होता है कि उस पर कोई रोक नहीं होती। वेंडर जितना धन सामान का मांग

ले, उस पर अगर कोई एतराज करे तो वेंडर मार-मारी के लिए तैयार हो जाता है और कहता है कि यहां यही चलेगा, आपको लेना हो तो लीजिए, न लेना हो तो न लीजिए। बेचाए पैसेंजर मजबूर होता है क्योंकि प्लेटफार्म पर गाड़ी छोड़कर कहीं जा नहीं सकता है और मंहगे दामों पर सामान खरीदता है। अभी पिछले हफ्ते मैं लखनऊ प्लेटफार्म पर था। मुझे गोरखपुर जाना था, मेरे बगल के एक साथी ने प्लेटफार्म से सिगरेट खरीदा, विल्स सिगरेट, जिसके लिए वेंडर ने एक रुपया बारह आना लिया। उसने इस पर एतराज किया कि एक सिगरेट का दाम एक रुपया बारह आना कहां होता है, डेढ़ रुपया हुआ करता है। इस पर वह झगड़ा करने को तैयार हो गया और वह वेंडर बोला कि यहां पर तो रेलवे में हम ठेका लिए हुए हैं, पैसा देना पड़ता है हमको। सिगरेट का मुझको एक रुपया बारह आना चाहिए। आपको लेना हो तो लीजिए, न लेना हो तो न लीजिए। जब मैंने उससे पूछा कि भाई, एक पैकेट पर इतना अधिक पैसा क्यों ले रहे हो यानी 1.50 रुपए वाले सिगरेट के 1.75 रुपए ले रहे हो और 2.50 रुपए एक पैकेट पर ले रहे हो तो इस पर वह झगड़ा करने पर तैयार हो गया और पैसेंजर से मार-पीट की नौबत आ गई। किसी प्रकार बीच-बचाव करके झगड़ा खत्म हुआ। इस प्रकार से पैसेंजर से अधिक पैसा लेना और उनसे मार-मारी पर उतारू हो जाना, यह रेलवे प्लेटफार्म पर आम बात हो गई है।

मान्यवर, रेल में यात्रा करने वाले यात्री की सुविधा के साथ-साथ सुरक्षा की आवश्यकता होती है। माननीय रेल मंत्री जी ने जब अपने भाषण में सुरक्षा की चर्चा की तो उन्होंने कहा कि हमारे पास आर०पी०एफ० है, जी०आर०जी० तो स्टेट गवर्नमेंट की है और सुरक्षा की व्यवस्था राज्य सरकारों के जिम्मे है, हम तो नहीं जानते। यात्री जो यात्रा कर रहा है, वह ट्रेन में यात्रा कर रहा है और वह सुरक्षा चाहता है, उसे वह सुरक्षा मिलनी चाहिए चाहे वह स्थानीय सरकार दे या रेल प्रशासन दे। आर०पी०एफ० या जी०आर०पी० के झगड़े से पैसेंजर को क्या मतलब? पैसेंजर को तो सुरक्षा चाहिए। मेरा सुझाव होगा रेल मंत्री जी से कि आप कोई एक कम्पोजिट पुलिस फोर्स बनाएं जो शुद्ध रूप से रेलवे के हाथ में हो और उससे यात्रियों की सुरक्षा हो सके। यह आर०पी०एफ० और जी०आर०पी० का झगड़ा नहीं चलना चाहिए, कोई न कोई एक व्यवस्था ऐसी होनी चाहिए जिसकी जिम्मेदारी पूर्ण रूप से रेलवे प्रशासन की हो और रेलवे प्रशासन पैसेंजर्स की सुरक्षा की गारंटी ले।

मान्यवर, रेल मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करते हुए मैं एक और सुझाव देना चाहता था कि देश में ही नहीं पूरी दुनिया में बौद्ध धर्म के प्रणेता महात्मा बुद्ध थे, जिनकी पवित्र निर्वाण-स्थली कुशी नगर में है और जहां पर देश-विदेश से लोग आते हैं, यात्री आते हैं, तीर्थ-यात्री आते हैं लेकिन आज तक वह स्थान रेलवे लाइन से जुड़ा हुआ नहीं है।

उपसभाध्यक्ष (श्री मोहम्मद सलीम): अब आप समाप्त कीजिए।

श्री देवी प्रसाद सिंह: मैं समाप्त कर रहा हूं। तो मैं निवेदन करना चाहूंगा रेल मंत्री जी से कि किसी तरह से कुशी नगर को रेलवे लाइन से जोड़ा जाए।

मान्यवर, एक लाइन भटनी से बरहज जाती है, महज तीन स्टेशन के लिए गाड़ी जाती है और दिन भर में तीन-चार चक्कर लगाती है। रेलवे को उससे कोई बहुत ज्यादा फायदा नहीं होता। ट्रैक है, बोगी है, उसके कर्मचारी हैं, फिर भी उसका इस्तेमाल बहुत कम होता है। अगर माननीय रेल मंत्री जी उसको बरहज से भटनी होते हुए गोरखपुर तक कर दें तो लोगों को सुविधा भी ज्यादा हो जाएगी और रेलवे को भी कुछ धन मिलेगा।

अब मैं रेलवे मंत्री जी का ध्यान इक्वायरी आफिस की तरफ आकृष्ट करना चाहता हूं। हर रेलवे स्टेशन पर इक्वायरी आफिस है लेकिन वहां पर कर्मचारी सही काम नहीं करते, सही जवाब नहीं देते, अटेंड नहीं करते। इस बारे में जब मैंने पूछा गोरखपुर स्टेशन पर तो मुझे एक अधिकारी ने बताया कि क्या करें साहब, इस जगह को लॉग पनिशमेंट की जगह मानते हैं। जो इक्वायरी पर बैठता है, उसको कुछ आमदनी नहीं होती है, इसलिए वह सही तरह से अटेंड नहीं करता है-आता है चला जाता है, कभी उल्टा-सीधा जवाब देता है। अगर यह इक्वायरी का दफ्तर पनिशमेंट की जगह है तो माननीय रेल मंत्री जी से मैं सिफारिश करूंगा कि वहां भी वे कोई आमदनी का जरिया निकाल दें। अगर टिकट बाबू को यह टिकट कलैक्टर को आमदनी का जरिया है, बुकिंग क्लर्क को आमदनी का जरिया है तो किसी तरह से उसके लिए भी कोई इंतजाम कर दिया जाए ताकि इक्वायरी आफिस में बैठा कर्मचारी भी कम से कम अटेंड तो किया करे, लोगों को सही जानकारी तो दिया करे और सही जवाब तो दिया करे। इक्वायरी आफिस में हालांकि टेलीफोन की भी सुविधा है लेकिन टेलीफोन को वहां कोई अटेंड नहीं करता।

एक बात और जिसकी तरफ मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं वह प्लेटफार्म के बारे में

है। मैं कहना चाहता हूं कि सारे के सारे प्लेटफार्म भरे होते हैं माल से, गुड्स से। प्लेटफार्म पर आधा हिस्सा तो वैडर्स से घिरा रहता है, बाकी हिस्सा माल से भरा रहता है और जो बचा-खुचा हिस्सा है वह भिखारियों से भरा होता है। पैसेंजर के चलने के लिए प्लेटफार्म पर जगह बहुत कम होती है। अगर ट्रेन खड़ी हो तो उस समय पैसेंजर का ट्रेन पर चढ़ना बड़ा मुश्किल हो जाता है-इधर धक्का खाए माल का, इधर धक्का खाए भिखारियों का, इधर वैडर्स का धक्का खाए। कभी-कभी तो वैडर्स अपना ठेला पैसेंजर के ऊपर चढ़ा देते हैं। तो मैं कहना चाहता हूं कि इन प्लेट फार्मस् को जरा खाली कराने के लिए भी सोचा जाए और इस पर एक पैसा भी अलग से खर्च नहीं होना है।

अंतिम बात कहकर मैं अपनी बात समाप्त करूंगा।

मान्यवर, मैं देवरिया का रहने वाला हूं। वहां पर ओवरब्रिज न होने के कारण रेलवे क्रॉसिंग पर घंटों ट्रकों को, बसों को, पैसेंजरों को रूकना पड़ता है क्योंकि दोनों ट्रैफिक ट्रैफिक जाम हो जाता है। बहुत दिनों से यह मामला लांबित है। हमारे उत्तर प्रदेश के मुख्यमंत्री जी ने इस बात को कहा था कि हम रेल मंत्रालय से बात करेंगे और यदि रेल मंत्रालय आधा खर्चा देने को तैयार हो जाए तो हम देवरिया में एक ओवरब्रिज बना देंगे। मेरा निवेदन है कि मंत्री जी इस ओर शीघ्र ध्यान दें।

एक सुझाव मैं और देना चाहता हूं। पिछले दिनों माननीय रेल मंत्री जी बिहार की तरफ गए। वहां यह चर्चा सुनी गई थी कि माननीय रेल मंत्री जी आने वाले हैं तो देखा गया कि प्लेटफार्म की सफाई हो गई, लोग इयूटी पर आने लगे और स्टेशन पर बहुत चहल-पहल थी कि मंत्री जी आने वाले हैं हालांकि मंत्री जी न देवरिया उतरे, न गोरखपुर उतरे लेकिन सिर्फ उनके आने की खबर के कारण प्लेटफार्म की सफाई हो गई, वहां थोड़ा सुधार हो गया। मेरा निवेदन है कि मंत्री जी चाहे वहां जाएं या न जाएं लेकिन अपने जाने का थोड़ा शोर तो करा दिया करें ताकि लोगों को कुछ सुविधा मिल जाए। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। धन्यवाद।

SHRI KHAGEN DAS (Tripura): Mr. Chairman, Sir, before entering into the discussion, I, with you permission, Sir, would like to take one minute more to draw the attention of the hon. Railway Minister to this point. I have minutely tried to go through the speeches of some of the hon. Members. One of the Members demanded for the introduction

of a superfast train in North Bengal. completion of circular rail in Calcutta and also about the extension of metro-rail in Calcutta. I support this demand. I also support the demands raised by some of the Members of the Treasury Benches regarding introduction of new rails as well as introduction of electric trains. But, what will happen to us? There is no railways at all in many North-East States. Even after 50 years of independence there is no glimpse of railways. I am hesitating to place a small demand here. So, I request the hon. Railway Minister to accept our demand, the demand of the backward States of North-East and try to implement it as early as possible.

Mr. Vice-Chairman, Sir, while participating in the discussion on the Railway Budget, I want to draw the attention of the hon. Railway Minister, through you, Sir, to the neglect and step-motherly attitude which has been shown particularly to the North-Eastern region.

It is a fact that the North-Eastern States are most backward because of the Central Government. The communication systems are in a very bad shape and there is no infrastructure also. But, on the other hand, there is abundance of natural resources. We, particularly the people of Tripura, have been persistently demanding for extension of railways since 1950's. When we sought the cooperation of the Central Government for setting up industries, when we sought the cooperation of the private industrialists to set up industries in Tripura the reply was that as there was no railways, there could be no industries. When we demand for extension of railways, we were told that railways would be a losing proposition in the North-Eastern States, as if the relationship between the Central Government and the State Governments is a profit-and-loss question.

Sir, backwardness, huge unemployment and deprivation have given scope to the stepping up of extremist activities. Imperialist forces, some christian

Missionaries and foreign agencies have taken advantage of this.

It is unfortunate that after fifty years of Independence, there is no railway communication in Mizoram, Manipur, Meghalaya and Arunachal Pradesh. The railways touch only the body of Nagaland. Railways is a foreign element to them. No provision has been made to bring the Capitals of these States on the railway map of India. No provision has been made in the Budget for this.

After fifty years of Independence, the presence of railways in Tripura is only symbolical. So far, only 44 kms. of railway line has been laid. It is extended up to Kumarghat. The Capital, Agartala, is far away from Kumarghat. Sir, we have been fighting a long battle since the 50's, both inside and outside Parliament, for extension of railways up to the Capital, Agartala; then, from Agartala to Sabroom and Agartala to Belonia. There have been deputations on behalf of the Left Front, on behalf of our Party, and on behalf of the Democratic Youth Federation of India, Tripura State Unit, to the Prime Ministers and the Railway Ministers of successive Central Governments, but no tangible result has come out.

The United Front Government, led by Mr. Deve Gowda, approved a proposal for extension of the railways line from Kumarghat to Agartala. A project for Rs. 579 crores was prepared, wherein it was proposed to complete the work within seven years. The work started, but at a snail's pace. Our Chief Minister met the hon. Railway Minister, Nitish Kumarji, recently. The hon. Minister had given an assurance that our demand would be looked into. I thank the hon. Railway Minister for keeping a provision to start the survey work in respect of the Agartala-Sabroom line, and also providing funds for the on-going railways project.

I would like to put a question to the hon. Minister here. With a provision of Rs. 20 crores for 1998-99 for the on-going

project, which is proposed in the Budget, how much time would it take to complete the project? According to an arithmetical calculation, it would take, at least, twenty-eight years. Ultimately, it may take fifty years. Therefore, I would request the Minister to keep adequate provision and direct the concerned authorities to expedite the work so that it could be completed within the stipulated time frame.

The hon. Minister might say that more funds would be provided on the basis of the progress of work. But it has to be admitted that the work would progress only on the basis of the funds provided. If only Rs. 20 crores is provided this year, the railway officers would plan only for Rs. 20 crores.

I also demand that necessary steps should be taken for extension railway line between Agartala and Belonia and between Agartala and Sabroom. These projects should be taken up early.

Then, the Badarpur-Kumarghat line is a meter gauge one. Due to this, serious problems are being faced in regard to loading and unloading, shortage of wagons, pilferage, unnecessary delays, etc.

So, the conversion work of the Badarpur-Kumarghat metre-gauge line to broad gauge should be taken up at the earliest, and the necessary provision should be kept in the Budget.

It is unfortunate that knowing it fully well that the State is situated in the farthest corner of the North-Eastern region, the reservation quota available for the Calcutta and Guwahati outbound trains at Agartala has been withdrawn. This should be restored immediately. Patients, students and job-seekers are the main sufferers due to this withdrawal. So, I request the Minister to take note of it and take immediate action.

As you know, Mr. Vice-Chairman Sir, Tripura is surrounded by Bangladesh on three sides. If the railways network of Bangladesh is linked with the railway

network in Tripura, it will be the shortest and safest route to go to Calcutta and other parts of the country. We are grateful to Mr. Deve Gowda, Mr. I.K. Gujral, Mr. Jyoti Basu, the Chief Minister of West Bengal and Mr. Somnath Chatterjee, M.P., for taking up this issue with the Bangladesh Government during their visit there. We are told that the response was positive. India has friendly relations with Bangladesh. I request the hon. Railways Minister and the Central Government to open a dialogue with the Bangladesh Government to link the railway station in Tripura with the nearest railway station in Bangladesh. Economic integration and railway integration of Bangladesh with the North-Eastern States is necessary.

The Passenger Reservation System, PRS, is in operation at Agartala. The facility for point-to-point reservation throughout India along with return reservation must be extended to the Agartala PRS. The Minister may kindly take note of it.

The Emergency Quota has been provided on long-distance trains for the State from 1.9.1997. Booking particulars are required to be sent to the nearest Railway Head, PRS, Silchar, within 48 hours. On receipt of the same, the PRS location has to intimate it to the rail originating station, that is, Guwahati, to be put in the system. This is a delaying process. Passengers are being harassed by this system. The system is a time consuming one. It has been proposed by the State Government that the Deputy Resident Commissioner, Government of Tripura, Guwahati, may be made the Nodal Officer to receive the booking particulars to be sent from the Agartala PRS and in turn to get the confirmation from the Guwahati PRS to facilitate passengers.

Most of the North-Eastern States, particularly Tripura, are suffering due to shortage of metre-gauge wagons at Lumding. All the essential commodities, including rice and POL have to be

transhipped at Lumding to metre-gauge wagons. Till such time as the entire railway line in the North-East is converted into broad gauge, the Railways should place adequate number of metre-gauge wagons at Lumding.

There is an abnormal hike in the passenger fares, but the Minister is silent about the amenities which are to be extended to the passengers. I demand that the amenities to the passengers should be increased.

The Saraighat Express which is running between Guwahati and Howrah three days in a week, should run daily.

Thank you.

DR. ALLADI P. RAJKUMAR (Andhra Pradesh): Sir, a little while ago, my colleagues from Andhra Pradesh belonging to my party as well as the Congress party spoke. I am very disappointed with the Railway Budget. The raw deal that has been meted out to Andhra Pradesh is not a new phenomenon. For the last 20 years this has been going on. Right from the days of Shri P.V. Narasimha Rao, who hails from Andhra Pradesh, and though he was Prime Minister for five years, unfortunately nothing had been done, except a gauge conversion.

Mr. Chief Minister, Mr. Chandrababu Naidu, met all the previous Railway ministers and also wrote about 30 to 35 letters. I have got all those letters with dates. Recently I had an occasion to meet the present Railways Minister, Shri Nitish Kumar, along with my Chief Minister. The Chief Minister gave him proposals which are pending for decades. The Railway Minister had assured him that some of them would be taken up. My Chief Minister had given proposals amounting to Rs. 690 crores. If I am wrong, kindly correct me. Unfortunately hardly Rs. 300 crore worth of proposals have been mentioned in the Budget. Sir, the South-Central Railway has been giving profits amounting to Rs. 200 crores to Rs. 250 crores and this is the deal that

is being meted out to us! Though the hon. Railway Minister has conceded two trains, I would urge upon him to consider at least three more trains since Andhra Pradesh has been neglected for long. Therefore, I would mention a few lines and would request him to concede at least three. The people of Andhra Pradesh and I too would be happy if he announces their acceptance when he replies to the debate. Sir, the State Government has recommended the following new rail-line projects for implementation on priority basis: Nalgonda to Macherla via Nagarjuna Sagar; Kakinada to Parvatipuram; Kurnool to Kamlapuram of Cuddapah district; Patancheru and Adilabad via Sanga Reddy; Siddipet, Jagtial, Nirmal. These are all Telengana districts. The Telengana districts were neglected after 1956, when Telengana formed part of Andhra Pradesh. Sir, I earnestly request you to consider the case of Telengana region also. My colleague, Mr. K.M., Khan also mentioned a few lines in the Telengana region. Between Cuddapah and Bangalore via Madhurapalli; between Bhadrachalam Road and Kothagudem and Visakhapatnam; between Kachinguda, Hyderabad and Chitiana, Nalgonda; and between Gadwal and Raichur. These are the trains which have been proposed by our Chief Minister. I hope the hon. Minister will consider conceding two to three new railway lines.

Sir, the other day, on 3rd April, 1998, when we met the Railway Minister before the Budget presentation, my Chief Minister had requested that the Rajahmundry old railway bridge be given to the State of Andhra Pradesh so that it can be kept as a monument. As we are making Rajahmundry area as a tourism centre, that also can be included. The State Government has requested your Department to hand over the old Railway bridge across the Godavari at Rajahmundry to them without insisting on payment for retrievable material of the bridge at the prevailing market rate. This bridge was constructed in 1890. It

was opened to rail and road traffic in 1900. It is a fit case for declaring it as a historical monument. The Railway can also exploit the bridge as a tourist attraction by converting it into boulevard across the river Vakas. At both the ends of this bridge there is enough space. The Railway can construct shops and other things. The Prime Minister was requested to issue instructions to the Railway Minister to hand over the bridge to the State Government without insisting on any payment. If the Railways do not want to develop it as a recreational facility, they should hand over it to the State Government. This request was made on 3.4.1998 by the Chief Minister to the Railway Minister. I hope that the Railway Minister would accede to the request of the State Government and announce the same during his reply to the debate.

Apart from this, there is a request for a circular train in the Telangana region. This request had been made to the then Railway Minister, Shri Paswanji. I and my colleagues met Mr. Paswanji in his chamber. He had assured us that he would immediately call the Member (Technical), Mr. Ravindra. I still remember his name. The Member (Technical) came to the Minister's chamber and he gave the papers to him and directed him to put up the proposal for a circular train at least by the next year. But so far nothing has been done. I would request the Railway Minister to approve this proposal immediately.

I hail from Hyderabad. It is one of the important cities in the Telangana region. It has been completely neglected. This circular train project should be taken up this year.

The Hyderabad City has been expanded. Now, it has been given the name of Greater Hyderabad. Today there are 9 municipalities. About 80 lakhs of people are there in Hyderabad. If you have a light train system, it will be good. In this connection, the Chief Minister of our State has already convened a meeting with the officials of the Railways, with

the officials of the Road Transport Corporation, with the officials of the Municipal Bodies and with the officials of the Roads and Building Department. They have prepared a feasibility report. A proposal has been sent to the Ministry of Railways. I would humbly request the Railway Minister to consider having a light train system in Hyderabad.

Now, I would like to say something about fly-overs. I know that for the last three years we have proposed many fly-overs. But only one fly-over has been taken up at Tarnaka. Proposals for construction of other fly-overs are pending. They are at Sitaphalmandi, Jamia Osmania. These level crossings are in the heart of the city. If a person wants to go to his work place he has to wait for hours together. If a student wants to go to school, he has to wait for hours together because of the movement of trains. So, I humbly request the Railway Minister to take up these fly-overs on a priority basis. Our hon. Chief Minister has requested for constructing a fly-over at Kuppam, Chittoor District. This project should be taken up this year. It is a pilgrimage centre. Similarly, in Tirupati fly-overs should be constructed. A lot of people come to Tirumala. After visiting Tirumala a lot of pilgrims go to Alivelu Mangapuram where the temple of Balaji's wife is there. In order to go to Mangapuram, pilgrims have to go through a railway crossing. They have to wait for hours together. A lot of rail traffic movement is there.

So, if you construct a fly-over, it will ease the traffic movement and it will be convenient to the pilgrims. So, I request the Railway Minister to consider this proposal.

Many Andhra people are staying and working in Bhilai. There is a need for running a direct train from Bhilai to Hyderabad. In this connection our Chief Minister also wrote a letter to the Railway Minister. My colleague also spoke about this proposal. Kindly keep this proposal in mind and see that this train is

introduced between Bhilai and Hyderabad.

Sir, I want make a suggestion regarding gauge conversion. I request you to allot, during the year 1998-99, Rs. 450 crores towards gauge conversion, survey of new lines and traffic facilities and Rs. 10 crores for improvement of railway stations of South Eastern and South Central Railways located in A.P. नीतीश कुमार थोड़ा ध्यान दीजिए।

Sir, I don't want to take much time of the House. I want to bring it to the notice of the Railway Minister-- नितिश कुमार जी, थोड़ा ध्यान दीजिए। यह बहुत महत्वपूर्ण इश्यु है— that the South Central Railway has suggested taking over of the Vocational Training Centre of the Railway Girls High School at North Lallaguda Secunderabad; the infrastructure, which is costing only about Rs. 4 lakhs, was earlier donated by the State Government to the Railways during Shri N.T. Rama Rao's regime. Unfortunately, the Railway Board has rejected the proposal; I am extremely sorry to say this. Sir you may kindly revive this and take over the Vocational Training Centre of the Railway Girls High School.

Sir, you have allowed certain railway contractors external commercial borrowings. I know that a proposal has been given for Adilabad to Mudkhed, and you people have given the clearance, but the Finance people have objected to that. That contractor has invested Rs. 30 crores for infrastructure. So far, he is running from pillar to post. Sir, kindly see to it that a clearcut GO is issued to the contractors. That poor contractor is suffering today. Sir, kindly take note of it and see that justice is done to those contractors.

Sir, I request you to kindly provide a medical team in all long-distance trains. Recently, while travelling from Charnimar to Secunderabad, an old man had a sudden attack and he collapsed. So, I request you to kindly provide a medical

practitioner or a doctor in all the long-distance trains.

Sir, I want to have a clarification about the Railway Mazdoor Union. Will the Minister be pleased to clarify whether the steps are being taken to consider the demand of the All India Railway Men's Federation for accepting the concept of one union for one zonal railway and one federation for the Indian Railways? The Minister may kindly note that this was also the recommendation of the Parliamentary Convention Committee which was headed by Mr. M. Baga Reddy who is a Member of the Lok Sabha. And Our Chief Minister has also recommended it. Sir, kindly take note of it and see to it that justice is done and due importance and a fair deal is given to the State of Andhra Pradesh.

I thank you, Mr. Vice-Chairman, for giving me this opportunity to speak.

श्री सुरजदेव सिंह बिहारी (पंजाब): महोदय, मैं इस बजट के तर्क में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। यह बजट बीजेपी और उसकी एलाइन्स का पहला बजट है और मैं खासकर रेलवे मिनिस्टर को बधाई देना चाहता हूँ कि उन्होंने जनता का बजट पेश किया है और उनसे उम्मीद भी यही की जाती थी। क्योंकि वे सारी जिंदगी संघर्ष से निकलकर आए हैं। आम लोगों की तकलीफ का भी उन्हें मालूम है और वे बहुत नीचे से उठे हैं। इसलिए उनसे उम्मीद की जाती है इसलिए मैं उन्हें बधाई देता हूँ। लेकिन दो-तीन बातें इनके नोटिस में आपके जरिए लाना चाहता हूँ।

इन्होंने इस बजट में 12 न्यू रेलवेज चलाने का ऐलान किया है लेकिन इसमें पंजाब के लिए कोई व्यवस्था नहीं की गई है। इन्होंने आज ऐलान किया है कि स्वर्ण एक्सप्रेस, शताब्दी एक्सप्रेस अमृतसर से चलेगी। लेकिन यह नहीं है। उसको कन्वर्ट किया गया जो पहले ही चल रही है। इसलिए मेरा निवेदन है कि इसको देखने की जरूरत है। दो शताब्दी जाती है। लेकिन ये तीन-तीन, चार-चार दिनों से बुक रहती हैं। वहाँ पर किसी को सीट नहीं मिलती। इसलिए मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूँगा कि वह उस पर विचार करें और नई रेल वहाँ चलायें।

दूसरा, पंजाब की सिन्धुगढ़न ऐसी है कि वह रेल से कहीं नहीं जुड़ा है। सिर्फ अमृतसर जुड़ा है। हफ्ते में

सिर्फ दो-तीन दिन टच होती है। यह सीधी नहीं है। कभी श्रीनगर से होकर आती है, कभी जम्मू से होकर आती है और कभी चंडीगढ़ से होकर आती है। चंडीगढ़ से कोई भी शहर रेल से नहीं जुड़ा है।

तीसरी बात यह है कि जो 1999 का साल है इसमें पंजाब में एक बहुत इम्पॉर्टेंट डे बैसाखी का आ रहा है। इस साल तीन सौ साला खालसा शताब्दी आ रही है और वह नेशनल नहीं बल्कि इंटरनेशनल लेबल पर मनाई जा रही है। पिछली गुजराल सरकार ने ऐलान किया था कि दिल्ली से आनन्दपुर साहब को शताब्दी एक्सप्रेस चलाई जाएगी। लेकिन वह अभी कागजों में है। अभी मेरे पंजाब के साथियों ने, पंजाब से जो कांग्रेस के मेबर बोले हैं मि० कटारिया और हमारे लाला जी ने, पंजाब की जो कैपिटल है चंडीगढ़, उसके बारे में कहा है कि वह कहीं भी पंजाब से टच नहीं होती, वहां से सीधी कोई ट्रेन पंजाब नहीं जाती। कोई भी ट्रेन आएगी तो वह अम्बाला से होकर आएगी। इस की मांग बड़ी देर से, पिछले 30-35 सालों से चल रही है। वहां का सर्वे हो गया है कभी एजपुर का कर दिया चंडीगढ़ से सर्वे, कभी कुछ कर दिया। लेकिन वहां के लोगों की सबसे बड़ी मांग है कि चंडीगढ़ को लुधियाना से जोड़ा जाए। इस बारे में अभी लाजपत राय जी भी बोले। महोदया, यह भी फैसला हुआ है जो शताब्दी दिल्ली से आनन्दपुर साहब जाएगी वह वाया मुरेडा चलेगी। मुरेडा के लिए अप्रुवल हो गई है, अनाउन्स हो गया है लेकिन जो 25 किलोमीटर ट्रेक है, चंडीगढ़ से मुरेडा का, उसका सर्वे हो गया है और उसकी अप्रुवल भी हो गई है। लेकिन यह मामला कैबिनेट सब-कमेटी जो एकानामिक एफियर्स की है। उसके फारमल अप्रुवल के लिए पड़ा हुआ है। अभी इस विभाग ने उसको अप्रुव नहीं किया है। मैं मिनिस्टर साहब से दरखास्त करूंगा कि वे इसका अप्रुव कराएं क्योंकि इसमें अब केवल एक साल रह गया है। यह डिमांड बहुत पहले से है। इसमें जो रह जाएगा वह बाद में भी हो सकता है। इसलिए वे इसके लिए तकलीफ करें और इसको जल्दी करवाने का काम करें। पिछली सरकार ने भी अनाउन्स किया था कि पांच ब्रिज बनायेंगे। इनमें से एक कोटे-पुरे का है, एक सरहंद का है, एक मुरेडा का है और एक कुराड़ी का है। इसका अनाउन्समेंट भी हो गया है। लेकिन इस के लिए अभी तक छतोखिताबत जारी है। हमारे चीफ मिनिस्टर, और मिनिस्टर साहब भी प्राइम मिनिस्टर से मिले हैं कि इसको जल्दी करवा दी जाए। पंजाब से जिस तरह से ट्रांसपोर्ट बढ़ रहा है उसका इतना बोझ है कि अगर पांच मिनट

भी कोई फाटक बंद हो जाए तो मीलों मील ट्रैफिक जाम हो जाता है। इसलिए यह जो आपने अनाउन्समेंट किया है उसको जरूर करवा दें यह मैं मिनिस्टर साहब से विनती करूंगा। वे इसको जल्दी से करवाने की कोशिश करें।

हम तीन-चार एम्पीज भी और मिनिस्टर भी मिनिस्टर साहब से मिले थे। यह मामला बहुत सालों से चल रहा है। वहां सुनाम मंडी है एक लीग मंडी है। इस स्टेशन के दोनों तरफ शहर बसा है। लेकिन जब कोई बच्चा स्कूल जाता है, कोई बूढ़ा शहर जाता है तो उसे ट्रेन की पटरी में से होकर गुजरना पड़ता है।

6.00 PM

उसके लिए पहले ओवर-ब्रिज बनना था लेकिन फिर अंडर-ब्रिज हो गया परन्तु अभी तक जवाब नहीं मिला। पंजाब सरकार ने कई दफा लिखा है क्योंकि छोटी मंडी है, उनको बड़ी तकलीफ रहती है, अंडरब्रिज कम से कम अप्रुव होना चाहिए। एक दफा तो एम्पी० ने अपने अख्तियारी फंड से 10 लाख रुपया जमा भी करा दिया था। म्युनिसिपल कमेटी ने और पंजाब गवर्नमेंट ने भी लिखा है कि हम अपने हिस्से का पैसा देना चाहते हैं।

एक और बात की तरफ मैं आपके जरिए मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। बहुत से मैम्बर्स ने कहा है कि वहां चोरी बहुत होती है। मैंने उनको चिट्ठी भी लिखी है, शायद उनको मिली है या नहीं। मैं 21 मई को शताब्दी एक्सप्रेस से एग्जीक्यूटिव क्लास में गई दिल्ली से चण्डीगढ़ जा रहा था। मेरा ब्रीफ केस जिसमें कुछ पैसे और कपड़े भी थे वह नम्बर एक सीट पर रखा था लेकिन वह वहां से चोरी हो गया। मैं पहले चण्डीगढ़ चौकी पर गया, उनको बताया कि मैं एग्जीक्यूटिव क्लास में आ रहा था, मेरी ब्रीफ केस चोरी हो गया। उन्होंने कहा कि आप दिल्ली में अपनी एफ०आई०आर० दर्ज कराओ। उसके बाद मैंने रेलवे के आई०जी० से बात की। उन्होंने डी०आई०जी० हरियाणा से बात की। मैंने उनको लिख कर दिया। जब मैं रेलवे के मुलाजिम से मिला तो वह कहते हैं कि दिल्ली में यह हर रोज की बात है। उन्होंने बताया कि कोई एन० आर० आई० लेडीज़ आई उनका ढाई लाख रुपये का सोना चोरी कर के ले गए। जब पुलिस को बताया तो पुलिस ने उनको पकड़ने के बजाय उनको छोड़ दिया और कोई एफ०आई०आर० भी दर्ज नहीं की। रेलवे मुलाजिम को भी यह तकलीफ है। उनकी कोई बात नहीं। मैं मिनिस्टर साहब से निवेदन करूंगा कि खास कर के वे दिल्ली रेलवे स्टेशन पर ध्यान दें। मैंने ले० गवर्नर दिल्ली को भी लिखा है,

कमिश्नर आफ पुलिस को भी लिखा है। मैं एम०पी० हूँ मेरे पास भी किसी से अभी तक कोई जवाब नहीं आया। इसलिए मैं निवेदन करूंगा कि एक हार्ड लेवल इन्कवायरी कमेटी बैठाइये और इसकी इन्कवायरी कराए कि नई दिल्ली स्टेशन पर ऐसे वाक्ये रोज़ होते हैं जिसमें अफ०आई०आर० तक दर्ज नहीं करते और क्यों दिल्ली की पुलिस ऐसा करती है। पहले आप अपने डिपार्टमेंट से पूछ ले और फिर हार्ड लेवल कमेटी बना कर इसकी इन्कवायरी कराए ताकि यह पता चले कि आम लोगों कि साथ क्या बातचीत है।

एक बात और मैं मंत्री जी के ध्यान में लाना चाहता हूँ। पंजाब 60-70 प्रतिशत फूडग्रेस गेहूँ और चावल सेंट्रल पूल में देता है लेकिन हमारी यह दशा है कि वहां पर अनाज इधर-उधर पड़ा हुआ है, बाहर पड़ा हुआ है, गोदाम नहीं हैं, रेलवे वेगंस नहीं मिलते हैं जिसकी वजह सारा अनाज खराब हो जाता है। सरकार आस्ट्रेलिया से गेहूँ मंगवाती है। हमारा एफ०सी०आई० और दूसरी एजेंसीज का गेहूँ खराब हो रहा है सिर्फ इसलिए कि रेलवे के वेगंस नहीं मिल रहे हैं। मैं मिनिस्टर साहब के ध्यान में लाना चाहता हूँ कि हमारी तरफ जो बिजली है वह ज्यादातर थर्मल प्लांट पैदा करते हैं। जब हमें कोयले की जरूरत होती है तो वहां पर कोयला नहीं मिलता है, कोयला वहां पहुंचाने के लिए ट्रेन नहीं मिलती है लेकिन जब जरूरत नहीं होती तो आप ज्यादा कोयला भेज देते हैं। मंत्री जी को एक डेलीगेशन भी मिला है, लिखा भी है इसलिए मैं इनसे निवेदन करूंगा कि आप इसका खास ध्यान रखें। जब जरूरत हो तो उसके लिए कोयले का प्रबन्ध करने के लिए ट्रेन की व्यवस्था करें। दूसरी बात जो बहुत से माननीय सदस्यों ने नोटिस में लाई है, वह यह है कि एम०पी० तो फुल्ट टक्का में, एक्जीक्यूटिव क्लास में जा सकते हैं लेकिन उनकी स्पाऊज नहीं जा सकती। कोई एम०पी० आ रहा है उसकी वाइफ साथ हो या कोई लेडी एम०पी० का हस्बैंड साथ हो तो उसको दूसरे डिब्बे में बैठना होगा और एम०पी० एक्जीक्यूटिव क्लास में बैठेगा। आप इतना तो करें आफ्टर आल एम०पी० है उनकी स्पाऊज के लिए भी एक्जीक्यूटिव क्लास होनी चाहिये। दूसरा बहुत सारे, तकरीबन सभी मेम्बरों ने जहां पर बजट की तारीफ की है वहां पर जो सुविधाएं हैं उनको भी सुधारने की जरूरत आनेबुल मेम्बरों ने महसूस की है। मैं भी इसमें उनके साथ हूँ। मैं खास करके पंजाब के रेलवे स्टेशन्स की बात करना चाहता हूँ। अंग्रेजों के टाइम के जो रेलवे स्टेशन्स बने हैं उनमें से अभी तक किसी स्टेशन पर कोई पैसा नहीं लगा है। यह हमारे लालाजी ने भी बताया। लुधियाना,

अमृतसर, जालंधर इतने इम्पार्टेंट स्टेशन्स हैं, जो अंग्रेज बना गये, किसी भी स्टेशन पर उसके बाद कोई पैसा नहीं लगा और रेलवे की आमदनी देख लीजिए पंजाब की तरफ से। इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि जिस तरह से पैसेजर्स बढ़ रहे हैं, हर रेलवे स्टेशन पर बढ़ रहे हैं उसी तरह से उनकी सुविधाओं को देखने के लिए रेलवे स्टेशन्स को बढ़ाना भी चाहिए और उनकी सफाई वगैरह भी देखनी चाहिए। कोई भी ऐसा रेलवे स्टेशन आप बता दीजिए कि जिसके बाथरूम में आप जाएं और वहां पर अंदर जाने के पहले ही आपको इतनी बदबू आए कि आप पेशाब करने भी न जा सकें। इसलिए ये जो सुविधाएं हैं वे देने चाहिए।

मैं समझता हूँ कि इन्होंने एक अच्छा काम किया है कि जो लोग दे सकते हैं, अमीर आदमी हैं उनका किराया बढ़ाया है। बढ़ाना चाहिए। मैं समझता हूँ और भी उनका बढ़ जाए। उनको अच्छी सहुलियत दे दें तो वे लोग कोई पैसा खर्च करने के लिए नहीं रुकेंगे। मैं देखता हूँ कि शताब्दी एक्सप्रेस में एक्जीक्यूटिव का एक डिब्बा है, उसकी आर्दिनरी से भी ज्यादा बुकिंग रहती है। उसमें सीट नहीं मिलती। डबल किराया है। आमदनी अगर और करनी है तो उसके दो डिब्बे और लगा दें। क्यों लोगों को तकलीफ होने देते हैं? इसलिए मैं मिनिस्टर साहब से दरखास्त करूंगा कि जो लोग दे सकते हैं उनका और भी बढ़ाया जाए। लेकिन वे सुविधा जरूर चाहते हैं। शताब्दी क्यों पापुलर हो गयी है? शताब्दी इसलिए पापुलर हो गयी है कि उसमें खाने-पीने का अच्छा प्रबंध है। दूसरी कोई ट्रेन चलती है उसमें नहीं है चाहे आप ए०सी० फुल्ट क्लास में जाएं, आपको कुछ नहीं मिलेगा वहां पर। लेकिन शताब्दी में मिलता है। इसलिए सब लोग यह कहते हैं कि शताब्दी चलाइए, शताब्दी चलाइए। इसलिए जिसमें अच्छी सुविधा मिलेगी जिसमें अच्छी जगह मिलेगी तो कुदरती है कि लोग उसमें ज्यादा जाएंगे।

एक तो जो आनन्दपुर साहिब की मैंने बात की है उसमें सिर्फ एक साल से काम समय रह गया है — उसके लिए शताब्दी का जो ऐलान हुआ था, गुजराल सरकार में पासवादा साहब ने किया था, उसका भी इसमें कोई जिक्र नहीं आया। मैं वजीर साहब से, मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि जो आनउस हुआ है उसको अगले साल 13 अप्रैल से चालू करने का अगर ऐलान कर दें तो हम बहुत आभारी होंगे।

दूसरा है कि हिंदुस्तान में बड़े डिस्टेंट-डिफरेंट रिस्तीजन्स हैं। अपने रिस्तीजन्स प्लेसेज पर लोग जाना

चाहते हैं। उसके लिए सुविधाएं कई जगह पर हैं। मैं अपनी बताता हूँ लोगों ने बताया कि इन्होंने अमृतसर से नान्देड़ जो जी है वह तीन दिन चलती थी उसको पांच दिन कर दिया, बहुत इनका धन्यवाद। लेकिन वह पूरा हफ्ता चलनी चाहिए। दूसरा, हमारे सिखों का बहुत बड़ा स्थान है पटना। पटना में गुरु गोविन्द सिंह पैदा हुए थे। वहाँ भी एक ट्रेन चलनी चाहिए अमृतसर से। इसलिए मैं नीतीश जी के ध्यान में लाना चाहता हूँ कि पटना को भी अमृतसर से जोड़ें। अगर पटना एक्सप्रेस चला दी जाए तो आपकी बड़ी मेहरबानी होगी। मैं बहुत आपका टाइम न लेते हुए यह विनती करूँगा। हमारे चीफ मिनिस्टर ने भी इनसे मिलकर और चिट्ठियों के जरिए भी जो विनती की है वे हमारे केसेज मंजूर करेंगे और पंजाब को बाईर स्टेट है और सबसे ज्यादा अनाज पैदा करता है इसलिए उसका आप खास करके ध्यान रखेंगे हम इनसे यह उम्मीद करते हैं। इतना कहते हुए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI K. RAHMAN KHAN (Karnataka): Mr. Vice-Chairman, Sir, thank you very much for giving me an opportunity to express my views on the Railway Budget.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI MD. SALIM): Your party's time is only four minutes.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: (Karnataka): Every time in the discussion of the Railway Budget we have continued beyond the allotted time. there are many more Members to speak. Give us an opportunity.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI MD. SALIM): We have to see the time allotted to the parties. The time allotted for Congress Party is...

SHRI H. HANUMANTHAPPA: I know it. My request to the Vice-Chairman is to extend the time. Everytime it has happened. Many more speakers want to speak. That is my proposal.

Let us take it up tomorrow also, after the Private Members' Business.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI MD. SALIM): It was agreed to in the BAC that we will complete it in two days.

श्री एच० हनुमन्तप्पा: अब उस तरफ जाने के बाद आदमी बदल जाते हैं। हम क्या करें। यहाँ जो डिमांड आप करते थे, मैं वही यहाँ से खड़े होकर कर रहा हूँ।
.... (व्यवधान)

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सोमपाल): अगर यही करना होता तो इधर जाने की क्या जरूरत थी। ... (व्यवधान)

DR. BIPLAB DASGUPTA (West Bengal) Mr. Vice-Chairman, Sir, we have more or less finished the debate. Only three or four Members are remaining. If all are careful about the time taken then we can cover it very quickly.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: We had 15 Members. half a dozen of them had withdrawn.. Those who were left even they are not being able to speak.

THE VICE-CHAIRMAN: (SHRI MD. SALIM) There are members who have been allotted time. Let them use their time.

DR. BIPLAB DASGUPTA: As far as my party is concerned we have not exhausted our time. So our speaker has time...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI MD. SALIM): It is not yours or ours. (Interruptions)

SHRI H. HANUMANTHAPPA: There are Members who want to speak.

SHRI K. RAHMAN KHAN: Mr. Vice-Chairman, Sir, the Railway Minister has placed this time a Status Paper as well as the Budget for 1998-99 wherein he has expressed his anxiety about the declining role of Railways as a major Player in the freight and passenger movement and its effect on economy. Unfortunately, he has expressed his concern but he has not come out with any solution. He has not said as to what is the solution which he proposes to give to see that the role of the Railways is improved and its participation in the economy and the passenger movement is increased. Sir, the role of Railways, as the Railway Minister has rightly said, is that of a commercial organisation as well as a public utility

organisation. We have to define it properly. We have to see whether we want to keep the Railways as a public utility organisation or a commercial organisation, because Railways need resources and resources have to be generated. It is an admitted fact that resources are not coming from the General Budget. So it has to remain a vibrant commercial organisation offering public utility at an economical cost. Sir, the Indian Railways has become a big monolithic organisation. It has been inflicted with a lot of financial and administrative problems which is making the Indian Railways an inefficient organisation. There is hardly any financial discipline as far as the Indian Railways are concerned. Sir, why I am saying this is, if you compare the Annual Report of Railways in 1996-97—you have submitted the Annual Report along with the profits and the Balance Sheet—in 1995-96, the Railways' gross earning was around 18.44 per cent, on its gross traffic revenue. In the next year, in 1996-97, in spite of the rise in the gross traffic earnings, the net earning has gone down to 14.90 per cent. There is a fall of three and a half per cent which resulted in a profit loss of Rs. 860 crores. In one year, had the Railways taken care to bring proper financial discipline and bring economy properly, at the resultant profit if they had maintained the percentage of gross earning, then the revenue of Railways would have been more by Rs. 860 crores in 1996-97. You take the incremental revenue and the profit earned from 1995-96 to 1996-97. Normally in a business concern the profit margin increases as the turn-over increases. But in Railways the profit margin has fallen down to 3.52% on the revenue generated. Sir, I have been a Member of this House for the last four years. Being a Chartered Accountant and a financial man I have been urging in this House that the Railways should look at its finances. Railways' finances are in a shabby way. There is absolutely no financial discipline. I have seen this because I have had the opportunity of being the

Chairman of the Wagons Committee of the Rajya Sabha. I have also been in the MPs' committee on the Konkan Railway. I have looked into all these aspects. Every committee and every report, including the Standing Committee reports, have gone into the details of this wasteful expenditure. The Standing Committee's reports are there. The Select Committee's reports are there. But the tendency in the Railways is to ignore the Parliamentary Committee reports. Their tendency is to throw these reports in the dustbin.

Take the wagon committee's report. The Rajya Sabha appointed a Select Committee. This Committee went into the various aspects pertaining to wagons—the assets, the shortage of wagons, etc. The whole country says there is shortage of wagons but the Railways say that there is no shortage. Then they introduced the tender system. The Parliamentary Committee says that that is all wrong and the Railways should reverse it. The present Minister of State for Railways was a member of the Standing Committee. He has also given a report on wagons. All these reports have been ignored. I am sorry to make this statement that the Railways have very little respect for Parliamentary Committees' reports. They have not implemented anything.

Sir, there is another tendency in regard to wasteful assets. The investment is not generating income. I am not talking about the present Railway Minister. But it has been the habit of all the Railway Ministers to go on including new projects. To satisfy the various constituents, you will be including a number of projects and then not make any allocation. The allocation may be a hundred rupees or a thousand rupees or ten thousand rupees. Probably they have been trying to mislead the general public by announcing so many big projects which are never taken up. I will give you an example. In Karnataka, so many projects have been taken up, which are either half-complete, not completed and so on, but these have

been included in the Budget. I have gone through the proposals for new railway lines. Rs. 1,464 crores worth of projects have been included in the Budget. Do you know what the allocation for these projects is? It is only thirty crores. What will happen if you allocate thirty crores for projects worth Rs. 1,464 crores? Take up projects worth Rs. 200 crore, allocate Rs. 200 crores and complete the projects in that year. Sir, these projects will not see the light of the day for another ten to fifteen years.

Then, take gauge conversion. When a Railway Minister comes from Karnataka, gauge conversion in Karnataka goes. Sir, the railway line from Gadag to Bijapur is a very important line. Gauge conversion was taken up four years ago. Normally gauge conversion should be completed in one year. They have invested Rs. 120 crores and it is still half-complete. Another eighty crores are to be invested. For the last four years they have not invested anything. And what is the cost escalation? Who is responsible for this? Are they accountable to the Parliament? You present the Budget, the Budget is approved and then there is no accountability of the Railways as far as the financial discipline is concerned. Sir, this resource crunch is not because funds are not available. Take the Konkan Railway. We went into these things. The financial cost of this project is Rs. 2,000 crores, though the Ministry has said it is Rs. 1,200 crores. The financial cost is Rs. 2,000 crores on the Konkan Railway. A project which should have cost normally Rs. 1,500 crores, it has cost Rs. 4,000 crores. There was a lot of mismanagement in it. Nobody is accountable for it. The public money is wasted. So, my concern is, let not a project be delayed. Sir, mobilisation of resources is a major problem for Railways. Yes, I agree. We have a billion worth of assets which are lying idle. No income is being generated from those assets. Then, they talk of resource crunch. Rupees 3,000 crores is the Plan expenditure. How are you going to complete these projects? The Railway

Minister has said in the Status Paper and in the budget about the declining role of Railways in the national economy. It will decline and further decline and after some time it will become irrelevant. After some time, the Railways will become irrelevant in the whole economy of traffic movement of which you should have been the leader.

Sir, I would not like to take much time of the House. So many Members have spoken about different railway lines and all that. It is not happening. But, I would like to tell the hon. Minister one thing. Bangalore is a very, very important centre in the whole country. It is one of the major cities. Sir, Bangalore has no infrastructure. I am thankful to the Railway Minister that he has included a scheme through which there can be a circular railway automatically by doubling. It is not a new line. He is not going to put a circular line. For example, they have included Kengeri-Ramanagaram, Yeshwantpur-Tumkur, Bangalore-Whitefield-Krishnarajapuram and then Yelahanka-Chikkaballapur. If they take up doubling of these four lines, then the congestion in Bangalore could be removed. It will lead to orderly growth of those areas. What are the funds required for it? They have provided Rs. 210 crores in the Budget. They have included it this year. But, against Rs. 210 crores, they have allocated only Rs. 3,000. Sir, I have a suggestion for the Railway Minister. The Railways have the problem of resources. You are taking Rs. 210 crores to Mumbai and you have separate companies for the suburban railway there. In the same way, for Bangalore also, we request the Government of Karnataka to let the local people raise resources where it is very urgent. It is not a big problem for Karnataka to improve the infrastructure of Bangalore. For raising Rs. 250 crores the Railways can come out with a separate scheme or the BOLT scheme or any other scheme. The Railways can raise resources by issue of special bonds like they did in the case of Konkan Railway. In the same way, infrastructure can be

improved in Bangalore. It is a very important thing. I am thankful to the Railway Minister as he has included this project in the Budget, but don't keep it just by a thousand or two thousand rupees. The Railways should take up this project and make it a success. We will all co-operate in it. Once this is done, it will become a model for other metro cities. At present, your concern is raising resources. You can raise resources and resources are available. What is needed is the will to raise resources. I am sure that you will definitely take up the Bangalore project on a priority basis and make it an example for raising resources.

Sir, I am concluding in a minute. I would like to make a mention of two-three under-bridges. You have started bridges at Channapatna and Ramanagaram. The work for these bridges started about four years back. It was said that both these bridges required about Rs. 6 crores each. Even today, no allocation has been made for them. Likewise, a number of bridges are there. How are you going to do it? We have the right to demand it as public representatives. By just including these works in the Budget, are we going to satisfy our constituencies? Are you going to satisfy our people? Are you going to do justice with the work entrusted to you? You have to put these questions to your officers before you take their advice. First of all, I request the hon. Minister to look into his own financial difficulties. You look into your own financial health. Crores of rupees worth of scrap is lying in the Railways. No account! Their balance sheet never shows this. Nobody knows in the Railways the extent of scrap they have. They would only say that this year we raised Rs. 500 crores by sale of scrap, next year Rs. 1000 crores by sale of scrap and the third year Rs. 1,500 crores. We have a right to know the total scrap available with the Railways. You are removing so many wagons. Each wagon is worth lakhs of rupees. There is no accounting system. It is accounted nowhere. I appeal to the hon. Railway

Minister to look into all these things. You have rightly shown concern. Wasteful expenditure also is mentioned in your Budget Speech. You want to adopt austerity measures. We welcome it. But, at the same time, just by saying that you are concerned will not help you and you will not be able to achieve anything. There should be determination and dynamism to see that you deliver the goods. Bureaucracy will not help you to do this unless you show the way with determination. Only then things will move. Thank you, Sir.

SHRI C.P. THIRUNAVUKKARASU (Pondicherry): Pondicherry is a small Union Territory and my demands also will be small. The Minister need not worry much. There is a French saying, "If you want to be happy for a day, have a peg of whisky. If you want to be happy for a month, marry a girl. If you want to be happy throughout your life, be a lawyer." I want to convert 'lawyer' into 'Minister for Railways'. If a person wants to be happy throughout his life, let him be a Minister of Railways. The reason is, he can meet all sorts of people of all cultures, civilisations, creeds, people from South, North, East and West. Different sorts of people he meets and so he will be always happy in his endeavour.

I was more happy to note in the Budget a certain section of association being given importance. Recently, an association has been formed by the backward class people at the Railways in Tamil Nadu, in Chennai. The association was formed and that association was allowed to represent to the zonal level managers and divisional managers. Earlier there was a restriction to meet the zonal as well as divisional managers on the backward class employees and they had appointed liaison officers and through them only they had to meet. When I saw the Budget, I was happy to note that the backward class workers were allowed to meet the zonal managers as well as the highest level officers. They are entitled to go and represent before the Railway Board also. It is also said in

the Budget that all the benefits of the Scheduled Caste and the Scheduled Tribe associations will be given to these associations. I am more indebted to the Railway Minister since I belong to a backward community. I am also indebted to the Chief Minister of Tamil Nadu who is always interested in the uplift of the backward community and its employees. He has taken special steps and I am highly thankful to him. My humble submission is that I am now able to see in the Budget that Villupuram-Pondicherry line will be converted into broad gauge. It is mentioned in the Budget that the project will be taken up only after necessary procedural approval. As has been pointed just now, the proposal should not be at the Budget level only but it should be continued and implemented. All sorts of procedural difficulties may kindly be removed and the conversion may be taken up at an early date. I am able to see that with regard to Tiruchirappalli-Karur-Nagore-Karaikal section Rs. 138 crores were allotted and in 1995-96 Rs. 28 crores were spent. After that the work was stopped. The reason was, amount is surrendered due to slow progress of work 'under contracts.' The work has been slowed down from the year 1997. There is no progress at all. The work has stagnated. On the other hand, the work is now in the Budget alone. Sir, I submit that this may kindly be taken into consideration. In the year 1997, Mr. Ram Vilas Paswan announced in the Parliament that there would be a rail link between Pondicherry and Tindivanam. I have perused this Budget and I have found that it has not been included in this Budget at all. I request the hon. Minister may kindly take note of this matter and do something for the people of Pondicherry so that they are able to have a rail link with Tindivanam. Finally, I would like to say that yesterday while answering Question No. 104 Mr. Advandi said, "On the issue of Pondicherry if the hon. Members apprise me, I will look into this because I regard Delhi and Pondicherry as having an analogous position. If there is any

recommendation from Pondicherry Assembly for statehood, our Government certainly will be willing to consider it." Advandji stated yesterday that the Government is ready to give statehood to Pondicherry. Tomorrow a delegation is coming from Pondicherry to meet the Prime Minister and other Ministers. This delegation would be consisting of Chief Minister and other ministers from that State. They are coming here by train. They would all request for statehood to be given to Pondicherry. I hope that Pondicherry will be given full statehood. In that State the trains which I requested, may be allowed to ply. Thank you, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI MD. SALIM): Dr. Y. Radhakrishna Murty, you have two minutes to speak. ...*(Interruptions)*...

DR. Y. RADHAKRISHNA MURTY (Andhra Pradesh): If it is so difficult to accommodate me, I would sit down. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI MD. SALIM): No, no, you can speak for two minutes. ...*(Interruptions)*... Please try to conclude within three or four minutes. ...*(Interruptions)*...

DR. Y. RADHAKRISHNA MURTY: I think I am the last speaker and I think I should get the consolation of speaking for a longer time. ...*(Interruptions)*... Sir, I rise to speak mainly on a few issues concerning. ...*(Interruptions)*... Sir, the Railway Minister is also not here. So, I should sit down. ...*(Interruptions)*...

SHRI SOMPAL: We are taking notes on his behalf. He will just join us. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI MD. SALIM): The Minister is very well represented by his colleagues here. ...*(Interruptions)*... Please speak.

DR. Y. RADHAKRISHNA MURTY: Sir, I have just three or four points to submit. I compliment the Railway Minister, even if he is not here, for the small mercy that he has shown to Andhra Pradesh. I have some complaints also

which may probably be taken as complement.

Number one, he has given us two new trains and I thank him for that. One is Guntur - Secunderabad Express which is a short distance train and the second one is, Bangalore - Visakhapatnam Express. This he has made only once a week. My request is to make it thrice a week.

The second point is, our State Government has requested for more trains. I am not going to press for all those things. But, two trains are very important. One is Visakhapatnam - Mumbai Express via Vijayawada-Guntur—this *via* is important. Another is, Hyderabad-Chennai. Sir, we have a Hyderabad-Chennai train. But this train should be *via* Bibinagar and Nadikudi — this *via* is important.

The third point is about frequency and extension. I am thankful that the Hyderabad — Cochin Express has now become a weekly train. I thank him for that. At the same time, there has been a request from the people as well as from our hon. Chief Minister to extend this train up to Kanyakumari. This has not been conceded. I request the hon. Railway Minister to consider this very small request because a large number of people belonging to that area live in Hyderabad and surrounding towns of Andhra Pradesh and they are finding it very inconvenient.

The fourth point is, we request you to review the survey report of Badrachalam - Kovuru. This suggested line was surveyed and the officers have given the report that it is not economical. It is not a question of economy. It is a question of serving the very backward areas of a forward district — very backward areas of Khammam, West Godavari — and extending it up to Visakhapatnam. So, by doing this, you will be helping a great deal specially the Girijan areas through which this train is supposed to pass. Secondly, from Kothagudem, which is a coal belt, coal can be transported through this route. This is a very short route going up to Visakhapatnam where you

are going to have thermal power stations and all that. We are going to have them.

The fifth point is, there is a request from the hon. Chief Minister of Andhra Pradesh for a South-East Coast Zone. That is there on paper. But the point is, it should include the Hubli Division, it should include the Visakhapatnam Division and it should also include the Guntakal Division. Sir, the Andhra Pradesh Assembly has also passed a resolution to this effect on 13.09.1996.

The sixth point is about a local point regarding Khammam town. Sir, Khammam is the district headquarters and incidentally, this is the town from which I come. There is a demand for an overbridge since 1977 — I repeat since 1977. There has been a lot of correspondence. Four Members of Parliament from the same district had submitted a Memorandum for this overbridge because the railway line cuts across the town and there is a lot of traffic jam and for eighteen hours in a day the level-crossing remains closed.

SHRI SOM PAL: What is that point? Could you repeat the place of the bridge?

DR. Y. RADHAKRISHNA MURTY: Khammam town; 483 Kms./28-30. Sir, this is the location. The hon. Chief Minister of Andhra Pradesh wrote a number of letters to the Government, apart from the Members of Parliament. The first letter was written on 24.02.1997. The reply came on 18.07.1997. All right. Again the hon. Chief Minister wrote on 26.11.1997. Shall I give reference number for the sake of your officers?

SHRI SOM PAL: Not necessary.

DR. Y. RADHAKRISHNA MURTY: Okay. That means, correspondence through these three letters has taken eight months. It is already three years since the Memorandum was submitted by the Members of Parliament but so far no reply has been received.

I had written three letters to the General Manager of South Central Railway, but no reply has been received so far.

Our municipality had written letters, but no reply has been received. So, this is the position which I would like the hon. Minister to take note of and see what could be done. Then, our Chief Minister — in his letter had assured that he was going to deposit 50 per cent of the estimated cost of this over-bridge, the moment you require. But, still no reply has come from the department. —

My next point is about Khammam district. The foundation-stone was laid for a railway sleeper factory, at a place called BONAKAL, about 20 kilometres from Khammam headquarters. On 30th December, 1989, the then Minister from the district invited the then Railway Minister and laid the foundation stone—of course, he won elections—but nothing has happened. Now, the foundation stone there is like a tomb-stone for that project. I would like the hon. Minister to look into it and see as to what has happened for the last ten years.

Now, I take the freight increase. About other things I do not want to comment, but a 20 per cent increase for magazines, I think, is not just. I request you to reconsider your proposal.

Increase in coaches to 24 in some of the selected trains is also a welcome feature. But, may I request you, Sir, that those extra coaches may be for general passengers, for general compartments, not for special compartments, like sleeper coach, first class or second class because we see people herded into general compartments. This, probably, you will have to take into account.

My last point is about the terrorist activities, which we also have in Andhra Pradesh, just as they in Assam, etc. A lot of care should be taken to protect the railway lines. There was an incident where a railway bogey of Kakatiya Express with 43 persons — was burnt. All of them died. So, such things are happening there. A number of blasts have happened on railway lines. This is a Naxalite menace in our State. So, every care

should be taken to see that the lives of passengers are protected.

Then, you have raised the price of platform ticket to Rs. 3/-. I would request you to price it at 50 paise and collect it from every person who is on the platform. I assure you that you will get more revenue than by fixing it at Rs. 3/-. Thank you very much for the time given.

कुमारी निर्यला देशपांडेय (नाम-निर्देशित):
उपसभाध्यक्ष महोदय, सबसे पहले आदरणीय सदस्य ने जो बातें कही हैं, मैं उनका समर्थन करती हूँ। खासकर त्रिपुरा के हमारे भाई साहब ने जो कहा, त्रिपुरा और पूरे नॉर्थ-ईस्ट की जो उपेक्षा हुई है, उसका फल हम आज भुगत रहे हैं। इसलिए मेरा यह निवेदन है कि नॉर्थ-ईस्ट को जितना शीघ्रतः शीघ्र पूरे देश के साथ जोड़ा जाए, उतनी देश की बहुत बड़ी सेवा होगी। उसी के साथ मैं जम्मू-कश्मीर की तरफ भी ध्यान दिलाना चाहती हूँ। पता नहीं कितने पत्थर लग गए हैं लेकिन अभी तक रेल श्रीनगर पहुंचने के कोई आसार नहीं दिखाई दे रहे हैं। इसकी तरफ भी मैं आपका ध्यान खींचना चाहती हूँ।

तीसरी बात, अन्य सदस्यों ने जो बातें कही हैं कि हमारे देश के गरीब लोग स्लीपर या अन्य किसी श्रेणी में यात्रा नहीं कर पाते हैं इसलिए हर ट्रेन में उनके लिए जनरल कंपार्टमेंट की सुविधा बढ़ाई जानी चाहिए। इसी तरह द्वितीय श्रेणी का जो किराया है, उसमें भी बढ़ोत्तरी न की जाए।

लुधियाना की बात कही गई। मंत्री महोदय से मैं जरूर निवेदन करूंगी कि उन्हीं लोगों के बीच में हम काम करते हैं। लुधियाना से बिहार के लोग कमा जाते हैं, पर पता नहीं कितने लूट लिए जाते हैं रास्ते में? तो उनके लिए विशेष सुविधा करा दी जाए ताकि उन छेतिहर मजदूरों को जो खाली लुधियाना नहीं, पंजाब के अनेक शहरों में कमाने के लिए बिहार से जाते हैं, उनको जाते समय हर तरह से सुविधा अवश्य प्रदान की जाए। एक बात की तरफ मैं आपका ध्यान खींचना चाहती हूँ कि अपने देश में मध्य प्रदेश में एक जिला है — सरगुजा। चन्द्रमा पर पहुंचना आसान है लेकिन सरगुजा पहुंचना कठिन है। इसी तरह से बस्तर है। बहुत बड़ा जिला है। हम लोग बसों में घके खाकर अनेकों घंटों की यात्रा करके जब वहां पहुंचते हैं तो पता चलता है कि आखिर यह भी अपने देश का ही हिस्सा है। इन दोनों आदिवासी बहुलता वाले जिलों को शीघ्र अति शीघ्र देश के अन्य हिस्सों के साथ जोड़ने की तरफ मैं मंत्री महोदय

का ध्यान खींचना चाहती हूँ। और एक ऐसी बात जो आज सुनने में बड़ी अटपटी लगेगी। लेकिन सन् 1993-94 की बात है कि उजबेकिस्तान के ऐम्बेसेडर हमारे रेलवे मिनिस्टर साहब से मिले थे। वह मेरे बहुत अच्छे दोस्त रहे हैं। उसके बाद उन्होंने कहा कि हमने प्रपोज़ल रखा है कि दिल्ली से ताशकंद रेलवे का निर्माण जल्दी से जल्दी किया जाए। हम जानते हैं कि उसमें आज कुछ कठिनाइयाँ भले ही हों लेकिन संभवतया अगर रेलवे इस दिशा में प्रयास करे तो उजबेकिस्तान जो भारत का बहुत अच्छा मित्र है, उस देश की भी सेवा होगी और रास्ते में जो देश पड़ते हैं उनके साथ भी संबंध अच्छे हो जाएंगे। वह तो चाहते थे कि इस पर विशेष ध्यान दिया जाए। लेकिन मेरा ख्याल है कि वह वहाँ का वहाँ रह गया है। मैं फिर से आज उपसभाध्यक्ष महोदय, आपके माध्यम से रेलवे मंत्री जी का ध्यान खींचना चाहती हूँ कि इसके अनेकों लाभ होंगे, देश के लिए, अन्य देशों के लिए, दुनिया के लिए, दिलों को जोड़ने के लिए। तो दिल्ली से ताशकंद रेलवे की तरफ वह जरूर ध्यान दें, यह मेरा उनसे निवेदन है। आपने मुझे समय दिया, इसके लिए मैं आपकी आभारी हूँ। धन्यवाद।

श्री शरीफ-उद्-दीन शरीक (जम्मू और कश्मीर): जनाबे नायब सदर नशीन, आपकी विसायत से जनाब रेलवे मिनिस्टर साहब को एक-दो बातें गोश-गुज़ार करूँ। उनकी बजट तकरीर में अफसोस इस बात का है कि जम्मू-कश्मीर के बारे में कोई जिक्र नहीं है। जनाब, मैं आपका ध्यान चाहता हूँ। जब दो मंत्री इकट्ठे बैठे हों तो बात करना बड़ा मुश्किल पड़ता है।

श्री नीतीश कुमार: अगर मंत्री ही न रहे तो ... (व्यवधान) ...

श्री शरीफ-उद्-दीन शरीक: जनाब, दो-दो मंत्री एक-एक करके रहें। ... (व्यवधान) ... जी हाँ, आप चले जाइए जितनी जल्दी आप जाएंगे, उतना अच्छा होगा। तो आपसे मेरी गुजारिश है कि आपकी बजट तकरीर में जम्मू-कश्मीर के बारे में कोई जिक्र नहीं है। आप यह सब जानते हैं कि जम्मू-कश्मीर हमारे देश में इस वक्त कितना हस्तास मामला है। जम्मू-कश्मीर की पसमांदगी या वहाँ के नौजवानों की बेरोजगारीया बेइतमिनी का वह ताकतें किस तरह गलत इस्तेमाल करना चाहती हैं जो हमारे देश को खुराहाल और पुरअमन नहीं देखा चाहती है। वह कश्मीर के सैटीमेंट का गलत इस्तेमाल करते हैं। हमारी सरकार को भी ऐसा कोई मौका नहीं देना चाहिए कि अपने मुखालिफ हमारे

बच्चों को गलत रास्ते पर डालने के लिए उनके जज्बात का इस्तहाल करें। जहाँ तक रेलवे का ताल्लुक है, हमारी आजादी को पचास साल गुजर चुके हैं। पचास साल के बाद आज भी निफसदी गुजरी और चार पीढ़ियाँ वहाँ अल्लाह को प्यारी हो गयीं लेकिन कश्मीर में देन क्या, सड़क की सुविधा भी हमें नहीं मिली। जो भी हुकूमत आती है, जो भी मंत्री आता है बड़े तमतरके से कहता है कि कश्मीर देश का अटूट अंग है, लेकिन मुझे नहीं मालूम उनको यह कहने का कैसे हक बनता है 50 साल में वे उन्हें सड़क नहीं दे पाये। एक दिन बारिश होती है तो एक महीना सड़क बन्द रहती है। एक किलो टमाटर हमें 140 रुपये में खरीदने पड़ते हैं और ये लोग कहें कि हम अटूट अंग हैं, मैं उनसे पूछना चाहता हूँ कि क्या खिदमत की है आप लोगों ने, वहाँ पर 50 साल तक सड़क नहीं मिली मुझे, 50 साल तक हमारे आने-जाने का रास्ता नहीं दे पाये हैं आप, क्या हक है आपको यह कहने का? दो वज्जिर आजम तसरीफ लाये, रेलवे का सारा महकमा तसरीफ लाया, रेलवे मंत्री जी आये, दो-तीन पत्थर रखे, पत्थरों पर बड़े खूबसूरत नाम लिखे, मुझे मालूम नहीं कि वह पत्थर वहाँ हैं या नहीं हैं। रेलवे डिपार्टमेंट की ओर से बारामूला में फंक्शन हो रहा था उसमें पब्लिक तकरीर हो रही थी तो रेलवे के चीफ जनरल मैनेजर ने कहा कि बारामूला से काजीगुण्ड तक हम पांच साल में रेलवे लाइन शुरू कर लेंगे, चलायेंगे तो वज्जिर आजम वहाँ से उठकर माइक पर आये और उन्होंने कहा कि मैं इनसे निवेदन करता हूँ कि यहाँ ज्यादा टाइम की नहीं, कम टाइम की जरूरत है। इस पर उन्होंने आ कर कहा कि हम तीन साल में इसे कर लेंगे। अब उसमें से एक साल खत्म हो गया। इस तरह बायदे करते जायेंगे और सिर्फ दिल बहलाने के लिए लोगों से वायदे करते जायेंगे तो इससे मायूसी बढ़ती है। यह एलमे नफसियात का एक मुसल्लमा हकीकत है कि आप वायदे करें और पूरा नहीं करें तो मायूसी बढ़ती है और मायूसी के नतीजे में अहलदगी पसन्दी बढ़ती है। अगर हम लोगों की ख्वाहिशत और जज्बात का अहताराम करें और छोटे वायदे करें, उनको जल्दी पूरा करें बजाय ये लम्बे वायदे करने के तो मुझे लगता है कि शायद उससे ज्यादा फायदा रहेगा।

ज्यों ही रेलवे स्टेशन पर पहुँचते हैं किसी जगह पर तो पहले माइक में आवाज आती है कि फ्लैन्की देन है जो उस नम्बर पर आने वाली थी 18 मिनट लेट है, हमें इसका बड़ा खेद है और जब दूसरी जगह पर पहुँचते हैं तो कहते हैं फ्लैन्की गाड़ी जो साढ़े आठ बजे आने वाली थी अब वह रात के साढ़े 12 बजे आयेगी। तो इस तरह

जो हमारे बुजुर्ग हैं वह कहते हैं कि अंग्रेजों के जमाने में बहुत मुखसिर रेलवे निजाम था लेकिन वक्त की जबरदस्त पाबन्दी थी। आज मिनिस्टर साहब को जो महकमा दिया गया है और जिसकी हालत बहुत अवतर है, इनको इस मामले को बहुत सीरियसली लेना चाहिए। अगर ये कौमी मफाद के लिए कुछ करने के लिए वाकई खुद सीरियस हैं तो इस मसले को बहुत सीरियसली लेना चाहिए। टिकट खरीदने के लिए चले जाएं तो लाइने बनती हैं। लाइनों में लगने के बाद भी टिकट नहीं मिल पाता है। अगर रेलवे कुली से बात करो, सौ रुपये का नोट अलग थमा दो तो दो मिनट में टिकट लेकर दे देगा, हमें रोज इससे वास्ता पड़ता है। यह हमारे सामने की बातें हैं। जितनी रेलवे की सुविधाएं हैं सबके खिलाफ यहां हमारे आनरेबुल मेम्बर्स ने शिकायतें की हैं, बार-बार इन चीजों को दोहराने की जरूरत नहीं है। फुल्ले सारे निजाम को अज सरेना करने की, सारी जंग आलूदा मशीनरी को दुरुस्त करने के लिए, बड़े इन्कलाबी एकदामात करने की जरूरत है। इतना बड़ा नेटवर्क दुनिया में कहीं नहीं है जितना हमारे पास है और जिससे जितनी ज्यादा आमदनी हो सकती है वह होती नहीं है, लीकेज है इसका, जबरदस्त रिश्ते इसमें चलती हैं हर जगह इसमें तबाही हुई है इसलिए इसमें ध्यान देने की जरूरत है सिर्फ लच्छेदार तकरीर करने से मसला हल नहीं हो जाएगा। इनकी तरफ फुल प्रूफ तरीके से काम करने की जरूरत है और बार स्तर पर काम करने की जरूरत है।

मैं काश्मीर के बारे में बातें कर रहा था। काश्मीर में परसों गुजस्ता साल जो प्रोजेक्ट शुरू किया गया था उसके बारे में पेश रफ्त क्या हुआ है मुझे नहीं मालूम है और जितने भी रेलवे स्टेशन प्रयोज किए गए थे वेली में बनना आज तक किसी पर भी इस वक्त तक काम शुरू नहीं हुआ है। मैं वजीर मोहतरम से गुजारिश करूंगा कि इस तरफ ध्यान दें, बल्कि मैं यह भी गुजारिश करूंगा कि वे अपने आला हुकाम को साथ ले कर के, जब यहां बजट का सिलसिला समाप्त होगा पार्लियामेंट के बाद, खुद तसरीफ लायें वहां और खुद उसकी पेश रफ्त को देख लें। उधमपुर से जम्मू तक या जम्मू से उधमपुर तक सिर्फ 50 किलोमीटर का सफर है। 50 किलोमीटर रेलवे लाइन 15—20 साल पहले मरहूमा इंदिरा जी ने शुरू कर दी थी और उस वक्त कहा गया था कि तीन साल में ये प्रोजेक्ट पूरा हो जाएगा। अब 25 साल पूरे होने को है आज तक यह प्रोजेक्ट पूरा नहीं हुआ है या कम्पलीट नहीं हुआ है इसकी क्या दुसवारियां हैं चार साल की बजाए पांच साल लग सकते थे, छ साल लग

सकते थे और सात साल लग सकते थे, यह बात समझ में आ सकती थी लेकिन 25 साल एक सदी का चौथा हिस्सा, 50 किलोमीटर तक रेलवे लाइन न चले और जिम्मेदारी किसी पर नहीं आयद की जाए। और बड़े महान देश में सब लुटेरे कुर्सियों पर बराबर रहें और काम नहीं करें, जिम्मेदारी किसी के सर पर नहीं तो ये सदन को पछुना चाहिए कि किसने कहा था कि चार साल में हो जाएगा और 25 साल में भी नहीं हुआ। Have you taken anybody to task for this? क्यों गलत कहा गया, क्यों गलत कहा गया। 50 किलोमीटर का रास्ता आप नहीं दे पाए आप हमें 25 साल में। आप जानते हैं कि माता वैष्णोदेवी का स्थान बहुत मुकदस्त माना जाता है सारे देश में। देश के हजारों लोग वहां दर्शन के लिए आते रहते हैं। आजकल बड़ा रस चल रहा है क्योंकि मैदानी इलाकों में बहुत गर्मी है। 15-15, 20-20, 25-25 दिन और महीने-महीने पहले तक टिकट यहां लोगों को नहीं मिलती है। बड़ी शिकायतें हैं, हा-हाकार है और हमें रोज फोन मिला करते हैं। मैं वजीर साहब से गुजारिश करूंगा कि इस साल माता वैष्णोदेवी पर जाने वाले लोगों के लिए कोई खास ट्रेन चलाई जाए इस एक दो महीने के लिए।

इसी तरह खुदा की मेहरबानी से काश्मीर जो तबाही के दहाने पर चला गया था अब धीरे-धीरे संपलने की कोशिश कर रहा है। वहां की सरकार इसको फिर सही लाइन पर लाने की कोशिश कर रही है और अब टूरिज्म थोड़ा बहुत पिक-अप होना शुरू हो गया है। परसों जब मैं वहां था तो डल लेक में मैंने अपने यहां के भाई-बहनें सनमार्ग, गुलमार्ग और पहलगांव से आती हुए देखे। खुशी की कोई इतना नहीं रही उस वक्त और वे लोग भी बड़े खुश थे। एक लेडी जो काश्मीर में गुलमार्ग से आ रही थी रोककर पूछा कि काश्मीर कैसा लग रहा है तो उसने कहा This cannot be explained in words.

लेकिन टूरिस्टों को काश्मीर में जाने के लिए दिक्कतें आ रही हैं। रेलवे का उनके लिए अच्छा इंतजाम नहीं है। मैं चाहूंगा कि जैसे आप माता वैष्णोदेवी के लिए कुछ वक्त के लिए ट्रेनें बढ़ाएं तो ट्रेन की आमदोरफता को थोड़ा ज्यादा बढ़ा दीजिए ताकि हो सकता है इस वक्त टूरिस्ट सीजन है हमारा ... (समय की छंटी)।

इसी तरह पठान कोट से जम्मू के लिए लाइन को ब्रोडगेज में चेन्ज करने का एक मनसूबा था, उसके बारे में भी मालूम नहीं वह बातों तक महदूद था या कागजों तक महदूद था या उस पर अमल हो रहा है, इस बारे में हम जानकारी चाहेंगे। इसी तरह काश्मीर की वादी में रेंों

का जो सिलसिला आपने शुरू किया था, वादी की हद तक ये ठीक है कि उधमपुर से जम्मू से लेकर काजीगुड तक पहाड़ी इलाका है। उसमें तो वक्त लगना ही लगना है। लेकिन वादी में जो प्लेन एरिया है उसमें तीन साल में ट्रेन पहुंचाने का वायदा किया था। मैं मंत्री साहब से गुजारिश करूंगा कि इस सिलसिले में वे थोड़ी डिपार्टमेंट को तत्वजों दे ताकि वहां काम शुरू हो जाए और जमीन पर भी दिखे, जो ऐलान आप करते जा रहे हैं। आम लोगों को यह लगे कि कहीं से कोई काम शुरू हुआ है, कोई एक्टिविटी शुरू हो गई है।

उपसभाध्यक्ष (श्री मोहम्मद सलीम): शरीक साहब आपने वायदा किया था मुह्तसर से बोलेंगे।

श्री शरीफ-उद्-दीन-शरीक: मैं कुछ नहीं बोलूंगा। दूसरे, एक शिकायत जनाब से जरूर करूंगा कि कई लोग हमारे पास शिकायत लेकर आये थे पिछले साल भी इसी हाउस में मैंने यह अर्ज की थी कि हमारे लोग आमतौर पर शाल वगैरह लेकर आते हैं, मुल्क के दूसरे हिस्सों में बेचने के लिए जाते हैं तो शाम के वक्त पुलिस के लोग आकर उनको तंग करते हैं और जबरदस्ती उनसे वैसे बटोरते हैं। अच्छा माल नीचे उतारे। उसकी तलाशी लेते हैं। तलाशी में कुछ नहीं निकला तो चलो पुलिस स्टेशन। आइडेंटिटी कार्ड दिखाओ। उस पर यह लेबल है कि वह कश्मीर से आया है और हर कश्मीर का आदमी उनको मिलिटेंट लगता है। शायद उनको यह गलतफहमी है या इस गलतफहमी में मुबतला होकर वे चार आना कमाना चाहते हैं, तो मैं आपसे गुजारिश करूंगा कि इस तरह से देश की सही तस्वीर कश्मीर में नहीं जाती है। इसलिए इस बारे में मुतालिका हुक्म को आप मुनासिब हिदायत दे दें।

साथ ही मैं यह भी गुजारिश करूंगा कि भर्ती बोर्ड जो आपके हैं, यह सही है कि उनके अपने कायदे हैं, अपने कानून हैं, अपने वसूल हैं लेकिन पिछले दिनों फर्नांडीज साहब, हमारे डिफेंस मिनिस्टर कश्मीर आए थे। जब उन्होंने देखा कि वहां पौने दो लाख पड़े लिखे नौजवान बेकार पड़े हुए हैं तो उन्होंने कहा कि यह मसला आपका नहीं है, स्टेट का नहीं है, यह मुल्क का मसला है। तो मैं आनरेबल रेलवे बजौर से गुजारिश करूंगा कि इसको मुल्क का मसला जानकर वे कागजों को उलट-पलट कर थोड़ा सा हमारे लिए अपने डिपार्टमेंट में जगह बनवा दें ताकि हमारे कुछ हजार नौजवान भी वहां आ सकें और उनका जेहन खुल जाए, वे अपने देश को देखें, उनका दिल खुल जाए और वे भी यह समझ लें कि हमारे दुख बांटने वाला यहां बैठा हुआ है। खुदा हाफिज। मैं इस बजट की ताईद करता हूँ।

DR. BIPLAB DASGUPTA: Sir, before you call the next speaker, I have a point to raise. Now it is already 7 o'clock. If the Minister wants to reply to debate and if the voting is to be taken, I would suggest that....

SHRI NITISH KUMAR: Voting is not needed. It is a general discussion.

DR. BIPLAB DASGUPTA: All right. If the Minister wants to reply to the debate, he has to be given some time. I understand the time allotted to all the parties has been exhausted. If that is the case, then it should be made clear how many speakers will be allowed to speak. Since all the parties have exhausted their time, let the Minister reply now.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI MD. SALIM): It is a good suggestion. Almost all the political parties allotted time has been exhausted. But, still there are requests from two or three speakers. If the House permits we can allow them to speak for two to three minutes. Whether the hon. Minister will reply today or not, I will have to take the sense of the House.

SHRI NITISH KUMAR: Sir, I want to reply today itself.

SHRI TRILOKI NATH CHATURVEDI: I think the House agrees to the request of the hon. Minister.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI MD. SALIM): We can finish the discussion today itself. But, before that there are two or three names. For them there is no time available. If they want to withdraw their names, it is all right. Or they can just raise one or two points within two or three minutes.

श्री राधाकिशन मालवीय (मध्य प्रदेश): मिनिस्टर साहब, कल रिलाई दे देंगे।

उपसभाध्यक्ष (श्री मोहम्मद सलीम): कल फ्राइ-डे है।

श्री राधाकिशन मालवीय: फ्राइ-डे है तो क्या हो गया। क्वेश्चन आकर के बाद रिलाई दे दें। जितने सदस्य बोलने वाले हैं उनको बुलवा दीजिए। यह रेलवे का मामला है और हाउस में सुनने के लिए मेबर भी नहीं हैं।

श्री नीतीश कुमार: आप बोल लें लेकिन हम लोगों की स्थिति भी समझ लें। दोनों तरफ बहस चलती रहती है।

श्री राधाकिशन मालवीय: यह रेल का मामला है और यहां सदस्य भी नहीं हैं। आप क्या जवाब देंगे। सुनने वाले तो होने चाहिए।

उपसभाध्यक्ष (श्री मोहम्मद सलीम): मालवीय जी आपके पार्टी को जो टाइम अलॉट किया गया था, वह टाइम खत्म हो गया है। लेकिन फिर भी क्योंकि आपका नाम है, आपके एक और साथी का नाम है आप दो-दो, तीन-तीन मिनट बोल लें। हम डिस्कशन को कन्ट्रोल तो कर ही सकते हैं। इसी तरह से भारतीय जनता पार्टी की तरफ से कुछ नाम हैं। उस पार्टी का भी समय समाप्त हो गया है। लेकिन एक-दो मेंबर दो तीन मिनट बोलना चाहते हैं। बाकी लोग बोल चुके हैं। श्री कनकमल कटारा।

श्री कनकमल कटारा (रजस्थान): उपसभाध्यक्ष जी, बहुत-बहुत धन्यवाद। महोदय, मैं रेल बजट के समर्थन में खड़ा हुआ हूँ। यहां पर रेल बजट पर चर्चा हो रही है। माननीय रेल मंत्री जी ने बहुत ही अच्छा बजट पेश किया है, यह देश की जनता के लिए बहुत ही खुशी की बात है।

महोदय, मैं एक ऐसे क्षेत्र से आता हूँ जो आदिवासी क्षेत्र है। रजस्थान में डूंगरपुर और बांसवाड़ा आदिवासी बाहुल्य जिले हैं। यहां 80 प्रतिशत आबादी आदिवासियों की है। वहां लम्बे समय से यह मांग है कि रतलाम से बांसवाड़ा तथा सागवाड़ा से डूंगरपुर को रेल लाइन से जोड़ा जाए। इस बात को रेल बजट में न देखकर, इन रेलवे लाइनों को न जोड़ने की बात सुनकर जनता में बहुत ही नाराजगी है। महोदय, मैं राज्यसभा में विगत तीन-चार वर्षों से हूँ। पूर्व मंत्री जी, राम विलास पासवान जी से मैंने निवेदन किया था, सुरेश कलमाडी जी से भी निवेदन किया था कि इस आदिवासी क्षेत्र में ट्रेन लाई जाए क्योंकि इस क्षेत्र की जनता बहुत दुखी है, पिछड़ा हुआ जिला है। आप आदिवासी क्षेत्र और पिछड़े क्षेत्रों का विकास करना चाहते हैं लेकिन आज 50 साल हो गये वहां के लोग रेल देखने के लिए भी तरसते हैं, रेल देखना चाहते हैं। यहां तक कि मैं राज्य सभा में आया तब मेरे परिवार को मैंने पहली बार रेल दिखाई, इससे ज्यादा और क्या बात हो सकती है। उक्त वक्तव्य में पूर्व रेल मंत्री राम विलास पासवान जी ने कहा था कि मैं गरीब क्षेत्र से, गरीब परिवार से आता हूँ पिछड़े और आदिवासी क्षेत्रों को मैं रेल लाइन से निश्चित रूप से

जोड़ूंगा लेकिन रजस्थान में यह बांसवाड़ा डूंगरपुर जिला जो आदिवासी बाहुल्य क्षेत्र है, उसको आप नहीं जोड़ पाए। आज तक इस क्षेत्र की जनता बहुत पेशान है। आदिवासियों के उत्थान के लिए सरकार कोशिश करती है परन्तु मेरे क्षेत्र के गरीब लोगों को क्यों उपेक्षित समझा जा रहा है? क्या गरीब के विकास की बात केवल कागजों तक ही सीमित रहेगी? माननीय उपसभाध्यक्ष जी, दिल्ली से बांसवाड़ा डूंगरपुर पहुंचने में हमें बहुत कठिनाई होती है। दिल्ली से रतलाम पहुंचने के बाद रतलाम से बांसवाड़ा 80 किलोमीटर एवं बांसवाड़ा से सागवाड़ा, डूंगरपुर क्रमशः 60 एवं 50 किलोमीटर पड़ता है। कुल 190 किलोमीटर बाई रोड जाना पड़ता है जो बहुत ही तकलीफ वाला है। दिल्ली से जयपुर और उदयपुर जाने के लिए चेतक एक्सप्रेस एक गाड़ी चलती है। इसकी गति इतनी कम है कि कच्छप की चाल से चलती है। इसको खरगोश की चाल में बदलने के लिए अर्थात् तेज गति लाने के लिए मैं निवेदन करता हूँ। इससे गाड़ी द्वारा 24 घंटे में उदयपुर पहुंचते हैं और वह भी बीच में रुकते-रुकते जाते हैं। इस कारण से इस ट्रेन में जाने में लोग बहुत तकलीफ महसूस करते हैं। मैं आपके माध्यम से निवेदन करना चाहता हूँ "भारतीय रेल पर स्थिति पर कुछ विचारणीय विषय एवं विकल्प" के पृष्ठ नम्बर 38 पर लिखा गया है—

"सामाजिक रूप से वांछनीय किन्तु वाणिज्यिक रूप से अलाभप्रद परियोजनाओं का वित्तपोषण:

भारतीय रेल एक वाणिज्यिक उपक्रम और एक जनउपयोगी सेवा दोनों हैं, अतः पिछड़े और आदिवासी क्षेत्रों के विकास के लिए नई लाइनों और आमाम परिवर्तन पर निवेदन करना आवश्यक हो जाता है। ऐसी परियोजनाओं का वित्तपोषण और उनके परिचालन तथा अनुरक्षण में नुकसान और उनके नवीकरण और बदलाव के लिए अपेक्षित धन को लाभांश मुक्त अनुदानों के अंतर्गत शामिल किया जाना चाहिये।"

उपसभाध्यक्ष महोदय, इसके तहत मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि रतलाम से बांसवाड़ा डूंगरपुर रेल लाइन जोड़ी जाए। लेकिन एक बात यह भी कही जा रही है कि लाभ क्या है। लाभ मैं बताना चाहता हूँ। रतलाम, बांसवाड़ा, डूंगरपुर रजस्थान में ऐसे क्षेत्र हैं जहां डूंगरपुर और बांसवाड़ा में खनिज आधारित उद्योग बहुत ज्यादा हैं। इसके कारण खनिज पर उद्योग ज्यादा हैं जैसे सोप स्टोन, मार्बल कटिंग एवं पोलिशिंग, मिनरल्स ग्राइंडिंग इंडस्ट्रीज, तांबा, जस्ता, मैंगनीज़, कैल्शियम आधारित उद्योग, सूती व रेशमी वस्त्र आधारित टेक्सटाइल मिलें

भी अधिक है। ग्रेनाइट भी राजस्थान में अधिक है। जालौर एवं डूंगरपुर में रामगढ़, आसपुर क्षेत्र में बहुत मात्रा में उपलब्ध है जिसका दोहन साधनों से ही संभव है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, कांडला बन्दरगाह से ग्रीन मार्बल का निर्यात किया जाता है। राजस्थान का डूंगरपुर जिला एक मात्र ऐसा जिला है जहां यह ग्रीन मार्बल निर्यात किया जाता है। खजिन भंडारों से आय प्राप्त होती है। राजस्थान के जनजाति उपयोगिता क्षेत्र में निकलने वाले खनिज भंडारों से वर्ष 1995-96 में 214.52 करोड़ की आय प्राप्त हुई। बेरोजगार लोग जो डूंगरपुर, बांसवाड़ा और मध्य प्रदेश से स्टे हुए हैं, बहुत ही पिछड़े और आदिवासी भाई हैं, सीधे गुजरात, सूत और बर्बाद जाते हैं, हजारों की संख्या में जाते हैं, उनको आने-जाने के लिए कोई सुविधा नहीं है। यहां इस प्रकार से रेल की मांग को पूरा किया जाए तो इन लोगों को निश्चित रूप से सुविधा मिलेगी। मैं आपके माध्यम से मांग करूंगा कि इस क्षेत्र के विकास के लिए मेरी इस महत्वपूर्ण मांग को स्वीकार किया जाए। मैं एक और निवेदन करना चाहता हूँ...

उपसभाध्यक्ष (श्री मोहम्मद सलीम): आप मांगें बोल दें।

श्री कनकमल कटारा: डूंगरपुर-बांसवाड़ा में रेल के नाम पर लोगों को ठगा जा रहा है। घोखाधड़ी की जा रही है। दिनांक 28 अगस्त, 1996 को श्री रमेश चन्द्र शर्मा, निवासी जयपुर ने एक फर्जी रेल अधिकारी बनकर रतलाम से डूंगरपुर-बांसवाड़ा रेल लाइन का सर्वे करने के लिए वीडियो रिकार्डिंग की। इसमें मैं भी शरीक हो गया। हमारे पूर्व सांसद लोक सभा से ताराचन्द भगौर थे इनका भी इंटरव्यू कर दिया। उस आधार पर वहां के कई बेरोजगार लोगों को रेल में नौकरी देने के बहाने सर्टिफिकेट आदि की रचना की। उनको पकड़ा भी गया। पकड़ने पर आज इनको बंद कर दिया गया है। लोग किस प्रकार से ऐसे गरीब क्षेत्र के लोगों को रेल के बहाने झूठा देते हैं। जहां पर कम पढ़े-लिखे लोग हैं ऐसे क्षेत्र में इस प्रकार के घोखाधड़ी के मामले भी किए जाते हैं। समय कम है वरना मेरे पास में यह पूरा लिखा हुआ है और ... (व्यवधान) ये पत्रक भी है ...

उपसभाध्यक्ष (श्री मोहम्मद सलीम): आप मंत्री जी को बाद में दे दीजिएगा।

श्री कनकमल कटारा: उनको मैं बाद में लिखित में मंत्री जी को पेश करूंगा।

12वीं लोक सभा के पूर्व एक आम सभा में बांसवाड़ा के अंदर तत्कालीन प्रधान मंत्री माननीय अटल जी ने घोषणा भी की कि ऐसी परिस्थिति को देखते हुए रतलाम-बांसवाड़ा-डूंगरपुर को रेल लाइन से जोड़ दिया जाएगा। तो इस तहत भी आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी को निवेदन करता हूँ कि इस क्षेत्र की इस महत्वपूर्ण मांग आप निश्चित रूप से स्वीकार करें।

मैं एक और निवेदन करना चाहता हूँ। दिनांक 8 अक्टूबर, 1995 को सुरेश कलमाड़ी जी ने एक शिलान्यास किया था चित्तौड़-उदयपुर ब्राड गेज लाइन का। जब से शिलान्यास किया तब से आज तक काम ठप्प पड़ा हुआ है। उसको प्रारंभ नहीं किया गया है। उसको भी प्रारंभ करने की मैं मांग करता हूँ। दूसरा जम्मू-तवी एक्सप्रेस को जयपुर से अजमेर तक बढ़ा दिया जाए, इससे पुष्कर-वैष्णोदेवी जुड़ जाएंगे। इससे पुष्कर व अजमेर में आने वाले राहगीरों को अत्यधिक सुविधा रहेगी। मैं अपनी बात को ज्यादा लम्बा न करते हुए पुनः इतना ही निवेदन करूंगा कि उदयपुर-चित्तौड़ ब्राड गेज लाइन का कार्य प्रारंभ किया जाए, रतलाम-बांसवाड़ा-डूंगरपुर को रेल लाइन से जोड़ा जाए, जम्मू-तवी एक्सप्रेस को जयपुर से अजमेर तक बढ़ा दिया जाए और डूंगरपुर-अहमदाबाद रेल की गति को तेज किया जाए। बहुत-बहुत धन्यवाद।

उपसभाध्यक्ष (श्री मोहम्मद सलीम): श्री आर.के. मालवीय, दो मिनट।

श्री राधाकिशन मालवीय (मध्य प्रदेश): माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपको आभारी हूँ कि समय कम होने के बावजूद आपने मुझे बोलने का अवसर दिया।

रेलवे विभाग बहुत बड़ा विभाग है। हमारे देश को पूरब से पश्चिम, उत्तर से दक्षिण तक जोड़ता है और इसका नेटवर्क बड़ा विस्तृत है। रेलवे विभाग में 16 लाख से भी अधिक कर्मचारी काम करते हैं और लाखों लोग रेलवे स्टेशनों के ऊपर रीफ्रेशमेंट स्टाल, ट्राली, ठेलों के माध्यम से अपने परिवार का पालन पोषण करते हैं। तो इस प्रकार से यह रेल विभाग बहुत ही महत्वपूर्ण है और जन-उपयोगी है।

माननीय महोदय, जब रेलवे बजट को हम देखते हैं तो हम क्षेत्रीयता की भावना को छोड़ दें। हम एक विस्तृत दिमाग पूरे देश में दौड़ाएं और कहां इस रेल की उपयोगिता है, कहां प्राकृतिक सम्पदाएं हैं, कहां लोगों की इसकी आवश्यकता है और कहां रेलवे की प्राथमिकता है

उन्हीं इलाकों में रेलवे की नयी लाइनें तथा जो गाड़ियां चलती हैं, कुछ और दूसरी नयी गाड़ियां चलानी चाहिए। मगर रेलवे बजट को देखने से यह पता लगा कि इस देश में मध्य प्रदेश जो सबसे बड़े क्षेत्रफल का प्रदेश है वहां पर रेलवे मंत्री जी ने कोई सुविधा नहीं दी है। एक रेलगाड़ी जरूर इन्होंने दी है भोपाल से निजामुद्दीन तक। भोपाल एक ऐसी जगह है जहां से दक्षिण भारत को जाने वाली सभी गाड़ियां जाती हैं और उधर से आने वाली गाड़ी सभी भोपाल होकर आती हैं। इन्होंने इस बजट में सिर्फ एक सुविधा दी है कि भोपाल से निजामुद्दीन नई रेलगाड़ी चलेगी। मगर विकास के मामले में कुछ नहीं दिया। मेरा माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि मध्य प्रदेश को इतना उपेक्षित न किया जाए और रेलवे के मामले में अधिक से अधिक सुविधा वहां पर दी जाए।

मान्यवर, जहां तक पैसेजों की सुविधा का मामला है, आपने फर्स्ट क्लास में, ए०सी० सैकंड में, फर्स्ट ए०सी० में किराया बढ़ाया, उसके मामले में तो मैं कुछ नहीं कहना चाहता हूं मगर आपने जो सैकंड क्लास में किराया बढ़ाया है, जिसमें गरीब लोग यात्रा करते हैं, मेहरबानी करके उसको वापस लें और सैकंड क्लास का किराया नहीं बढ़ाया जाए तथा जितनी भी आपकी गाड़ियां चलती हैं मेहरबानी करके उन सब में जनरल बोगी लगाएं ताकि जिनको रिजर्वेशन नहीं मिले, जो गरीब लोग हैं, वे जनरल बोगी के डिब्बे में बैठकर अपनी यात्रा कर सकें।

मान्यवर, मैं जहां से आता हूं मध्य प्रदेश से कई वर्षों से मांग चल रही है इंदौर से दाहोद नई लाइन की और जैसा अभी हमारे एक माननीय सदस्य बोल रहे थे कि हमारे धार और झाबुआ जिले के लोगों ने रेल में बैठना तो दूर की बात है, उन्होंने रेल को देखा तक भी नहीं है। झाबुआ हमारा इतना बड़ा जिला है, जहां फॉरेस्ट मिनरल निकलता है, वहां रेलवे लाइन नहीं है। यदि इंदौर से दाहोद अगर नई रेल लाइन वहां पर डाली जाए तो हमारे दो-तीन आदिवासी जो जिले हैं धार और झाबुआ और दाहोद का इलाका, वहां आटोमैटिक उस इलाके में उन्नति हो सकती है। दूसरा दिल्ली आने का एक सब से शार्ट रूट है मक्सी-देवास, इस रेल लाइन का कई वर्षों से काम चल रहा है, मगर अभी तक वह बंद पड़ा है। मेहरबानी करके अगर मक्सी से देवास की बड़ी लाइन का काम तेज गति से किया जाए तो दिल्ली आने के लिए वह सब से सुविधाजनक लाइन होगी।

उपसभाध्यक्ष (श्री मोहम्मद सलीम): प्लीज कन्क्लूड।

श्री राधाकिशन मालवीय: एक और बात, इंदौर मध्य प्रदेश का सब से बड़ा व्यापारिक और औद्योगिक शहर है, मगर रेलवे के मामले में बहुत पिछड़ा हुआ है। मेरा अनुरोध है कि उज्जैन से इंदौर तक विद्युतीकरण किया जाए। दूसरी मेरी मांग है कि इंदौर से अहमदाबाद तक एक नई रेलगाड़ी चलाई जाए। इंदौर-जयपुर जो सप्ताह में एक बार गाड़ी चलती है उसको मेहरबानी करके दो बार या हफ्ते में तीन-चार बार किया जाए। इंदौर से कलकत्ता भी हफ्ते में एक बार चलती है उसका फेरा भी बढ़ाया जाए। इंदौर से मुम्बई जो रेल चलती है वह पहले बाम्बे सैन्ट्रल तक जाती थी, मगर बीच में क्या मालूम किस वजह से उसको बाम्बे सैन्ट्रल को बजाय बांद्रा में छोड़ी करते हैं। मेरा आपसे निवेदन है कि उसको बाम्बे सैन्ट्रल तक पहुंचाया जाए। जहां तक इंदौर रेलवे स्टेशन का मामला है, रेलवे स्टेशन बहुत छोटा है। कई वर्षों से मांग चली आ रही है कि इंदौर के रेलवे स्टेशन को, पड़ोस में माल गोदाम है, वहां उसको शिफ्ट किया जाए और माल गोदाम को लक्ष्मीबाई नगर रेलवे स्टेशन जो है वहां पर उसको शिफ्ट किया जाए, ताकि अधिक से अधिक सुविधा हमारे यात्रियों को उससे मिल सके।

आपने मुझे बोलने का समय दिया, और बहुत सी बातें मुझे कहनी थीं, वह सब इसमें छूट गई हैं... (व्यवधान)

उपसभाध्यक्ष (श्री मोहम्मद सलीम): लिखकर भेजिए।

श्री राधाकिशन मालवीय: तो उन्हें लिख कर मैं माननीय मंत्री जी को भेज दूंगा। बहुत-बहुत धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI MD. SALIM): Shri Angou Singh. If you have one or two demands, you just make them.

SHRI W. ANGOU SINGH (Manipur): Thank you, Mr. Vice-Chairman. I will not take much time of the House. Before I come to my demands, first I apologise to the House. My name was called out yesterday by the Chair to participate in the discussion. But I did not respond to it.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI MD. SALIM): Did you speak yesterday?

SHRI W. ANGOU SINGH: No.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI MD. SALIM): You spoke yesterday.

SHRI W. ANGOU SINGH: No, I didn't speak. If I had participated in the discussion, when the two Ministers were not present there, the people of my State, who are so much discontented, would have thought that I was speaking in the air. That is why I did not participate in the debate yesterday. Today, I will simply place my demands before the hon. Minister. Since the Minister is going to reply to the debate now, I think he will respond to my demands also.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI MD. SALIM): After listening to his reply if you find that your demands have not been taken care of, then you can raise those issues. Since you have already spoken, please sit down.

SHRI W. ANGOU SINGH: I did not speak yesterday. My demand is that there should be a railway line from Dipcui to Karong and from Karong to Imphal which will lead to Moreh, a border town of Manipur. In the last Budget there was a provision for this project. But this time I don't see any such provision. This is my first demand. My second demand is regarding extension of broad gauge line from Silchar to Jiribam. In the last Budget, there was a provision for conducting a survey. What is the position now? Nothing has been mentioned about it in this Budget.

Sir, One computer reservation counter has been opened at Imphal. But that counter is only for outgoing journey. We cannot reserve our tickets for return journey at this counter. My demand is that this facility also should be provided there.

As per the Merger Agreement of Manipur, the Manipuris should be given more employment opportunities by the Government of India. The Railway Department is a very big Department. The Railway Department should also give some employment opportunities to Manipuris. I would request the hon. Minister to respond to my demands. Thank you.

श्री नीतिश कुमार: उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं सब से पहले माननीय सदस्यों को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने इस चर्चा में भाग लिया। यह चर्चा सिर्फ 1998-99 के बजट पर हुई सामान्य चर्चा तक ही सीमित नहीं रही बल्कि बजट के पहले हम ने रेलवे की आज की स्थिति पर एक "स्टेटस-पेपर" भी रखा था, उस पर भी कतिपय माननीय सदस्यों ने विचार रखे हैं।

रेलवे की आज की क्या हालत है, रेलवे के सामने क्या चुनौतियाँ हैं, रेलवे को क्या करना चाहिए और रेलवे को क्या मिलना चाहिए—इन सब बातों का उल्लेख उस स्टेटस-पेपर में किया गया है और माननीय सदस्यों ने उस का जिक्र भी किया है। कई माननीय सदस्यों ने उस से अपनी सहमति दर्शायी है और कई ने उस के कई बिंदुओं पर आपत्ति भी दर्ज की है। महोदय, स्टेटस-पेपर तैयार करने का मूल मकसद यह था कि रेलवे की आज की हालत की जानकारी देना और इस के सामने जो प्रमुख समस्याएँ हैं, जो चुनौतियाँ हैं, उसमें लोगों को अवगत कराना और उस के बाद जो कुछ मुद्दे उभरकर सामने आए, उन पर बहस होना। अभी उन पर संसद में चर्चा हो रही है। इस सदन में चर्चा हुई है, दूसरे सदन में भी चर्चा हो रही है और उस के बाद मैं चाहूँगा कि चर्चा में जो मुद्दे उभरकर सामने आए हैं, उन पर एक राष्ट्रव्यापी बहस भी हो और एक कन्सेंसस जूने जिस के आधार पर हम अपनी नीतियाँ बना सकें। कई माननीय सदस्यों ने यह भी जिक्र किया है कि स्टेटस पेपर में यह बात कही गई है, लेकिन बजट में उसका कोई रिफ्लेक्शन नहीं है। अब जब हम स्टेटस पेपर रख रहे हैं और उसका तुरन्त बजट में रूप दिखलाई पड़े, यह मुनासिब भी नहीं था और संभव भी नहीं था क्योंकि हम स्टेटस पेपर को बहस के लिए रख रहे हैं और जब इस पर सहमति उपर कर सामने आएगी तभी हम उसके आधार पर प्रयत्न करेंगे, प्रयास करेंगे। अगर हम स्टेटस पेपर को बहस के लिए रखें और उस स्टेटस पेपर में जो बातें हमने रखी हैं उसके आधार पर हम बजट बनाते तो मैं समझता हूँ कि यह बहस शुरू करने का कोई उपयुक्त तरीका नहीं होता, मुनासिब तरीका नहीं होता।

महोदय, चूँकि समय कम था और पिछली बार एंटरिम बजट के समय हमने इस बात का उल्लेख किया था कि स्टेटस पेपर हम रखेंगे और सदन के सत्र के पहले दिन रखेंगे, तो पहले दिन हम रखना चाह रहे थे, लेकिन पहले दिन राज्यसभा की कार्यवाही स्थगित हुई थी इसलिए हम 28 तारीख को इसे यहाँ रख पाए थे। इसके बाद 29 तारीख को बजट पेश करना था। अगर इस स्टेटस पेपर पर पहले बहस होती और उसके बाद बजट

बनाने का समय हमें मिलता तब तो उस हालत में स्टेटस पेपर से जो मुद्दे उभर कर आते, सहमति के जो बिन्दु सामने आते तो उसका हम समावेश बजट में कर सकते थे, लेकिन वैसा करना संभव नहीं हुआ। इसलिए इस पर बहस होनी चाहिए और मैं बहुत संतुष्ट हूँ कि सदन ने इस पर चर्चा की है। मेरी यह भी इच्छा होगी कि सदन के बाहर भी जो लोग रेलवे की समस्याओं से संबंध रखते हैं उनको भी इस पर चर्चा करनी चाहिए। हम प्रायोजित भी करेंगे, हम आह्वान भी करेंगे इस पर चर्चा का और उस चर्चा के बाद जो स्थिति उभर कर आएगी, हम समझते हैं कि उसके बाद रेल सही पटरी पर चल पाएगी।

महोदय, आज हालत यह हो गई है कि हर जगह से मांग है रेलवे की, लेकिन उस मांग को पूरा करने में रेल सक्षम है या नहीं, इस पर चर्चा नहीं हो रही है। मांग मुतासिब है, न्यायोचित भी है, मांगे होनी भी चाहिए। चुंकि रेलवे का जनजीवन से सीधा संबंध है तो हर जगह रेलवे की चर्चा होगी और रेलवे की मांग भी होगी। इसमें कोई आपत्ति नहीं हो सकती। यह स्वाभाविक है और यह होना भी चाहिए, लेकिन हमको रेलवे की सीमाओं को भी समझना होगा कि रेलवे की सीमाएं क्या हैं। हम भी विपक्ष के सदस्य की हैसियत से मांग करते रहे हैं, विधायक की हैसियत से मांग करते रहे हैं, एक नागरिक की हैसियत से मांग करते रहे हैं। मांग तो होगी, लेकिन संसद में जब चर्चा होती है तो हम लोगों को इसकी सीमाओं की तरफ भी अपना ध्यान ले जाना चाहिए। हम समझते हैं कि इस स्टेटस पेपर के जरिए हम उन सीमाओं का उल्लेख करना चाहते हैं और एक हद तक हम उसमें कामयाब हुए हैं। अब इस बजट में तो उसके आधार पर बहुत कुछ करना संभव नहीं था, जिसकी चर्चा मैंने पहले ही कर दी है, लेकिन फिर भी हमने एक प्रयास प्रारंभ किया है।

महोदय, यह जो बजट है, इस बजट में योजना के आकार में वृद्धि हुई है और बड़ी वृद्धि हुई है, सिगनीफिकेंट वृद्धि हुई है। पिछली बार के मुकाबले में इस बार ज्यादा वृद्धि हुई है, खासकर के इंटीरिम बजट की स्टेज पर जो हमने योजना का आकार रखा था 8300 करोड़ का, उसे बढ़ाकर के इस बार योजना का आकार 9500 करोड़ रुपए का रखा गया है। यह एक बड़ी वृद्धि है। इसके अलावा इसमें हम सब लोगों का आग्रह था, रेल की यह मांग रही है कि केन्द्रीय राजस्व रेलवे को ज्यादा मिलना चाहिए, वह इस बार ज्यादा मिला है। पिछले साल तकरीबन 2000 करोड़ की सहायता थी, जो

इस बार बढ़कर 2200 करोड़ हुई है। हम बाजार से भी ज्यादा उधार लेंगे और कुछ पैसा तो हमें इसलिए भी मिला है कि पेशन के संबंध में हमारा जो दायित्व था उसमें कमी आई है क्योंकि रिटायरमेंट एज बढ़ गई है। कुल मिलाकर 9500 करोड़ रुपए की योजना का आकार है। हम नई लाइन के लिए भी ज्यादा पैसे का प्रबंध कर पाए हैं, ट्रेक रियुक्ल के लिए हम ज्यादा पैसे का प्रबंध कर पाए हैं, डबलिंग के लिए हम ज्यादा पैसे का प्रबंध कर पाए हैं और सेफ्टी जिसकी चर्चा बार बार होती है उसके लिए सिप्रलिंग और टेलीकम्युनिकेशन क्षेत्र में हम ज्यादा प्रबंध कर पाए हैं, हम प्रबंध कर पाए हैं जैसेजर अमेनिटीज के क्षेत्र में, इसी प्रकार कतिपय क्षेत्र में, रेलिंग स्टॉक के मामले में, चल स्टॉक के मामले में, चाहे लोकोमोटिव हो या वैगन हों या कोचेज हों, उस मामले में भी हम ज्यादा प्रबंध कर पाए हैं। इस प्रकार से 9500 करोड़ रुपए का प्रबंध हुआ है। तो सेफ्टी से संबंधित जो मुद्दे हैं, उन पर हमने जरूर ध्यान देने की कोशिश की है। दूसरा हमारा प्रयत्न है कि हम नई परियोजनाओं की घोषणाएं तो करते चले जाते हैं लेकिन उनको अपेक्षित मंजूरी नहीं मिल पाती है, नतीजा यह होता है कि उन पर काम शुरू नहीं हो पाता है। पहले से ही इतनी घोषणाएं हो चुकी हैं, पहले से ही बजट भाषण में इतनी योजनाओं का उल्लेख किया जा चुका है कि अगर हम चाहते तो हम ताली पिटवाने के लिए कई नई योजनाओं को शामिल कर लेते लेकिन फिर उनको अपेक्षित मंजूरी मिलती और तब जाकर उन पर काम प्रारम्भ होता। हमने कोशिश की है कि हम कम से कम नई योजनाएं लें लेकिन जो प्राथमिकता है बैकवर्ड एरिया के डेवलपमेंट की, उसका हमने ख्याल रखा है। कई जगह से आलोचनाएं हुई हैं, कई आलोचनाएं तो हो गई बजट के पूरे प्रस्ताव को देखें बगैर लेकिन बाद में धीरे-धीरे वह स्थिति नहीं रही है।

अभी मैं भाषण सुन रहा था, मैं दो-तीन बातों का उल्लेख जरूर करना चाहूंगा। निर्मला देशपांडेय सर्वोदय नेत्री रही हैं, आज भी हम समझते हैं कि सर्वोदय आन्दोलन से उनका कुछ मतलब जरूर होगा। लेकिन हम तो जय प्रकाश बाबू के साथ थे, आप शायद विनोबा भावे जी के साथ अनुशासन पर्व वाली धारा में थीं, हम लोग जो लोकनायक जय प्रकाश जी की धारा में थे।

DR. BIPLAB DASGUPTA: Do you remember Jayaprakash Narain?

SHRI NITISH KUMAR: Yes, yes, we always remember.

और हम ही रिमेम्बर करके कोई उनको कृत्य नहीं कर रहे हैं, सैकड़ों साल उनके याद करने वाली पीढ़ियाँ आपको मिलेंगी। पीढ़ी-दर-पीढ़ी लोग लोकनायक जय प्रकाश जी को याद करेंगे। तो हम तो निर्मला देश पांडेय जी से उम्मीद करते थे कि वे तथ्यों पर आधारित कोई बात रखेंगी। उन्होंने कह दिया कि त्रिपुरा के लिए कोई बात नहीं की गई है। मैं उनको बताना चाहता हूँ कि वे पूरे बजट दस्तावेज़ को देख लें। त्रिपुरा के मुख्य मंत्री से हमारी मुलाकात हुई थी, वे आए थे, मिले थे। उन्होंने जिन बातों का उल्लेख किया था, उनको हमने शामिल किया है। अगरतला—सन्नम का वह सर्वेक्षण चाहते थे, उसका सर्वेक्षण मैंने शामिल किया है। कुम्भारघाट—अगरतला नई रेल लाइन परियोजना के लिए 20 करोड़ रुपए का हमने आवंटन दिया। जो मांग थी उसका हमने इसमें समावेश किया है, जो भी मांग थी।

अब लोग नार्थ-ईस्ट की भी बात करते हैं। मैं सिर्फ नई रेल लाइन का जिक्र करूंगा। 1996-97 में एलोकेशन था 30.5 करोड़, 1997-98 में एलोकेशन था 71.02 करोड़ रुपए, लेकिन खर्च कितना हुआ? अब तक जो आंकड़े उपलब्ध हैं, आल्फो ये प्रोविज़नल होंगे, वास्तविक अभी पूर्ण रूप से तैयार नहीं हुए हैं, लेकिन अभी तक हमारे पास जो आंकड़े उपलब्ध हैं, उनके मुताबिक 1997-98 में पूरे नार्थ-ईस्ट में नई रेल लाइन परियोजना के लिए 34.22 करोड़ रुपया खर्च हो पाया है। इस साल हमने क्या प्रावधान रखा 1997-98 में? उपसभाध्यक्ष महोदय, हमने 100 करोड़ रुपए का प्रावधान रखा है। लेकिन बजट दस्तावेज़ों को हम नहीं देखेंगे और कह देंगे कि प्रावधान नहीं रखा गया तो यह ठीक बात नहीं है।

मैं अपने जम्मू-कश्मीर के साथियों के ज़ुबानों की बहुत कद्र करता हूँ और मैं अपने आपको उनसे संबद्ध भी करना चाहता हूँ, लेकिन मैं उनका ध्यान तथ्यों की ओर भी आकृष्ट करना चाहता हूँ। उन्होंने कहा कि बजट भाषण में जम्मू-कश्मीर की चर्चा ही नहीं है, मैं समझता हूँ कि या तो शायद उन्होंने मेरा बजट भाषण सुना नहीं और अगर सुना नहीं तो शायद उन्होंने उस बजट भाषण को पढ़ा भी नहीं क्योंकि पैरा 56 पर मैंने उल्लेख किया है कि उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला लाइन के निर्माण कार्य में तेज़ी लाने का प्रयास किया जाएगा, किन्तु यह कार्य राज्य सरकार द्वारा आवश्यक भूमि उपलब्ध कराने पर निर्भर है। जो आपका काम है, आप करें, हमारा काम हम करेंगे और इस बार जम्मू तबी-उधमपुर लाइन के लिए 45 करोड़ रुपये का प्रावधान हमने किया है। उधमपुरा-श्रीनगर-बारामूला के लिए हमने 75 करोड़ रुपए

का प्रावधान किया है। 1996-97 में कुल प्रावधान था 41 करोड़ रुपए, 1997-98 में कुल प्रावधान था 104 करोड़ रुपए, खर्च हुए 1997-98 में, यह प्रोविज़नल फिगर है, 90 करोड़ रुपए और 1998-99 में हमने प्रावधान किया 120 करोड़ रुपए का। हमने उपेक्षा की है या हमने आपके ज़ुबानों की कद्र की है, फैसला आप करेंगे, फैसला सदन करेगा। मैं समझता हूँ कि कुछ तथ्यों की ओर हर माननीय सदस्य का ध्यान जाना चाहिए, लेकिन उस तरफ माननीय सदस्यों का ध्यान नहीं गया है।

मध्य प्रदेश की चर्चा की गई। मध्य प्रदेश की भी राशि बढ़ाई गई है। पश्चिमी बंगाल के संबंध में भी बात हो रही थी, पश्चिमी बंगाल के लिए भी राशि बढ़ाई गई है। पश्चिमी बंगाल की एक तरफ से सरकार ही थी पहले, पिछली सरकार थी। मैं सिर्फ उनको 1997-98 में जो टोटल एक्सपेंडिचर है पश्चिमी बंगाल का बताना चाहता हूँ। जो हमारे पास आंकड़े उपलब्ध हैं, उसके हिसाब से 66.5 का प्रावधान था, 48.97 खर्च हुआ है। इस बार का प्रावधान 68.92 करोड़ रुपए का हम लोगों ने रखा है। यह नयी लाइनों, गेज कन्वर्जन, डबलिंग के सिलसिले में है। इसके अलावा इलेक्ट्रिफिकेशन और दूसरी योजनाएं भी हैं। अगर हम कुल राशि को देखें तो उस हिसाब से भी मैं समझता हूँ कि पश्चिम बंगाल के मामले में भी कुल मिलाकर जो इस बार का आउटले है, वह कम नहीं है बल्कि ज्यादा है पिछले सालों की तुलना में। हमारा पूरा आउटले जिसमें गेज कन्वर्जन, डबलिंग, एम०टी०पी०, इस तरह की जितनी योजनाएं हैं, सबको अगर हम जोड़ें तो पश्चिम बंगाल के लिए कुल 163 करोड़ 21 लाख रुपए का प्रावधान किया गया है।

महोदय, मेरा दुर्भाग्य है कि मैंने बहुत ही संतुलन कायम करने का प्रयास किया है हर जगह के लिए लेकिन जहां-जहां मैंने राशि बढ़ाई है, पता नहीं क्यों इनिशियल रिवेक्शन वहीं से खिलाफ आया है। अभी उड़ीसा के हमारे साथी बोल गए। महोदय, ऑल टाइम हाई एलोकेशन इस बार उड़ीसा के लिए हुआ है लेकिन मेरे साथी भूल गए और पहले ही उन्होंने अपनी प्रतिक्रिया व्यक्त कर दी। वह जो मोटी किताब है उसको देखना चाहिए। अब पिछली बार बजट भाषण में किसी योजना का उल्लेख हुआ, अगर उसकी अपेक्षित मंजूरी नहीं हुई है तो मैं क्या कर सकता हूँ? बजट भाषण में योजनाओं का उल्लेख होता है लेकिन उसके लिए जो क्लियरेंस हैं, वह प्लानिंग कमिशन से लेनी होती है। उसके बाद वह एक्सपेंडिड बॉर्ड में जाता है, फिर वह कैबिनेट में जाता है, तब जाकर हम पैसा खर्च कर सकते

है वरना वहीं टोकन प्रोजेक्टन जारी रहेगा। जब तक मंजूरी नहीं मिलेगी, टोकन प्रोजेक्टन जारी रहेगा। अब आप कहेंगे कि बजट में उसका उल्लेख होता है। उल्लेख होता है, चर्चा होती है, लोगों की मांग होती है, सर्वेक्षण के आदेश दिए गए और सर्वेक्षण के बाद प्रोजेक्ट बन गया और बजट में उसका समावेश भी कर दिया गया। मेरी तो राय यह है कि बजट में सिर्फ ऐतान नहीं होना चाहिए बल्कि उसकी अपेक्षित मंजूरी भी ली जानी चाहिए। जब अपेक्षित मंजूरी ली जाएगी, तभी आप एक पाई खर्च कर पाएंगे, यह तो सभी लोग जानते हैं। मेरा दूसरा दुर्भाग्य यह है कि मैं वैसा बजट तैयार करने में यकीन नहीं कर रहा था कि मैं कुछ योजनाओं की यहां घोषणा कर दूँ और यहां तालियाँ पिटवा लूँ और फिर अगले साल के बजट में पता चले कि क्या हुआ।

महोदय, पहले से ही इतने प्रोजेक्ट उस ढंग के लंबित पड़े हुए हैं। जब योजना आयोग के पास कामज़ात जाते हैं तो योजना आयोग कहता है कि इसकी प्राथमिकता निर्धारित कीजिए। अब कितनी राशि हमारे पास है, इसे भी ध्यान में रखना चाहिए। इस साल का प्रावधान बढ़ा हुआ प्रावधान है। इसमें नयी लाईनें, गेज कन्वर्जन, दोहरीकरण और इलेक्ट्रिफिकेशन, ये चार मोटे क्षेत्र अगर हम मान लेंते हैं तो इन क्षेत्रों में आप देख लेंजिए कि कुल मिलाकर 2100 करोड़ रुपए का अऊटले है। इस राशि से हम क्या 30,000 या 35,000 करोड़ रुपए की घोषित योजनाओं को कवर कर पाएंगे? स्वाभाविक है कि कहीं न कहीं से असंतोष के स्वर सुनने को मिलेंगे। मेरे चलते ये असंतोष के स्वर नहीं हैं। महोदय, कहावत है कि "खेत खाए गया, मार खाए जुलाहा"। अरे भाई, पहले शामिल किया गया था, मैंने शामिल नहीं किया है, मैं कहाँ से धन लाऊँ? इसीलिए तो मैंने स्टेटस पेपर रख दिया है। जिस दिन मैंने रेल मंत्रालय का कार्यभार संभाला, मैंने गंभीरतापूर्वक काम करना प्रारंभ किया। मैंने देखा कि विचित्र स्थिति में रेलवे पहुँचती जा रही है और उस हालत में मैंने फैसला किया कि हम स्टेटस पेपर रखेंगे और मैंने स्टेटस पेपर रख दिया आपके सामने। अब आप विचार कीजिए, फैसला कीजिए। मेरा कसूर नहीं है।

महोदय, मैं यह कहना चाहता हूँ कि हम तो गाड़ी को पटरी पर लाने की कोशिश करेंगे और जब तक है, तब तक पटरी पर लाने की कोशिश करते रहेंगे लेकिन यह सबके हित में है कि इसको सही ढंग से लें, सही परिप्रेक्ष्य में लें। मांगें तो होती हैं। मन में क्यों नहीं आकांक्षा होगी कि हमारे इलाके की रेल परियोजनाएं ली जाएं और उनको पूरा किया जाए। लेकिन मैं आपको

वास्तविक स्थिति से अवगत कराना चाहता हूँ। ये तो बजट प्रस्ताव हैं, अभी तो यह सामान्य चर्चा है, फिर ये बजट प्रस्ताव स्टैंडिंग कमेटी के पास जाएंगे। स्टैंडिंग कमेटी की रिपोर्ट आएगी और तब फिर बजट के जो प्रस्ताव हैं, जो डिमॉन्ड्स हमारी हैं उसका एप्रुवल संसद देगा। आगे फिर एक बार बहस होगी लेकिन आज की तारीख में हम इतना जरूर कहना चाहेंगे कि बजट में मैंने कुछ प्रयास किया है। आखिर कब तक यह क्रौस सब्सडाइजेशन चलेगा? माल भाड़ा हर साल बढ़ता चला जा रहा है। पिछले तीन वर्षों से यात्री किराए में कोई वृद्धि नहीं हुई और यह दुखद कार्य मुझको करना पड़ा। इसमें कौन खास बात है। हर चीजों का दाम बढ़ता है तो किराया क्यों नहीं बढ़ेगा। पान खा करके थूक देते हैं उसमें ज्यादा पैसा देने के लिए तैयार हैं। बीड़ी और सिगरेट पीकर कंफूक देते हैं, उसमें पैसा देने के लिए तैयार हैं। हर जगह पैसा देने के लिए तैयार हैं मगर रेल में जाने के लिए पैसा देने के लिए तैयार नहीं हैं। प्लेट फार्म टिकट की आलोचना की गई। प्लेट फार्म पर कितनी भीड़ हो? लोग जाएं और सी-ऑफ करके चले जाएं। प्लेट फार्म पर कोई ज्यादा भीड़ अच्छी नहीं है। प्लेट फार्म पर जाने के लिए अगर तीन रुपया लग रहा है तो प्लेट फार्म पर जरूरतमंद लोग ही जाएं और प्लेट फार्म का टिकट जो न्यूनतम भाड़ा है उसके साथ सम्बद्ध होता है। अगर न्यूनतम भाड़ा और प्लेट फार्म टिकट एक समान न हो तो उसका दुरुपयोग हो सकता है। इसलिए बहुत मामूली वृद्धि की गई है। 80 प्रतिशत लोग जो यात्रा करेंगे उसके लिए एक रुपए की वृद्धि होगी। लेकिन रेलवे को उससे फायदा होगा। क्रौस सब्सडाइजेशन का लेवल 2800 करोड़ पर पहुंच गया। अगर हम 350-400 करोड़ रुपया उसमें कमी करके 24 करोड़ पर ला रहे हैं, हमने कोई एक बार भी झटका नहीं दिया है। मैंने जो प्रयास किया है कि लोग समझें। तीन साल से हर समय चुनाव का वक्त आता गया। चुनाव के चलते भाड़ा नहीं बढ़ाया जा रहा था। लेकिन इस बार तो कोई चुनाव की बात नहीं थी। जो सामने स्थिति थी उस स्थिति में देखकर फैसला करना था। अगर माल भाड़े में वृद्धि करते तो पहले ही से रेल से रोड़ की तरफ डाइवर्सन हो रहा है। ट्रैफिक का तथा इससे और ज्यादा हो जाता। तो आप मांग तो कर रहे हैं, रेल रहेगी तब तो आपके यहाँ रेल लाईन बिछेगी। वह माल भाड़े से ही रेल चल रही है। अगर वही खस हो जाएगा तो फिर रेल कहां से चलेगी। इसलिए उसको चलाए रखने के लिए भी जरूरी था कि इस माल भाड़े में इस बार कोई वृद्धि न की जाए। वह सम्भव भी नहीं था और मुनासिब भी नहीं।

कुछ लोगों ने आलोचना की है कि शताब्दी, राजधानी में 20 प्रतिशत बढ़ा दिया है। क्यों नहीं बढ़ेगा? राजधानी और शताब्दी को चलाने के लिए कई गाड़ियाँ मार खाती हैं, कई गुड्स ट्रेन को रोकना पड़ता है, कई पैसेजर्स ट्रेन को रोकना पड़ता है। तो जिस गाड़ी को निकालने के लिए 4-4, 5-5, 6-6 गाड़ियाँ मार खाती हैं, पूरे रास्ते मार खाती जाती हैं अगर उसमें चढ़ने वाले यात्रियों को अगर 20 प्रतिशत ज्यादा देना पड़ेगा तो यह अनर्थ है क्या? वैसी तेज रफ्तार वाली गाड़ियों में भी सफर करना चाहेंगे जिसमें आम यात्रियों की गाड़ियाँ शंट में चली जाएंगी, माल गाड़ियाँ पीछे खड़ी कर दी जाएंगी और उसमें चलने के लिए सिर्फ कम्पर्ट चाहिए और कम्पर्ट लेबिल के मुताबिक आप पेमेंट नहीं करना चाहेंगे। यह भाड़े की वृद्धि नहीं है यह सर्विस चार्ज है एक तरह से। आपको हम सर्विस दे रहे हैं, सर्विस चार्ज ले रहे हैं यह कोई कग-दोहन नहीं है, यह कग-रोपण नहीं है, टैक्सेशन नहीं है हम सर्विस चार्ज ले रहे हैं। हम सर्विस कर पाएंगे तभी तो हम सर्विस देंगे और सर्विस करने लायक हम रहेंगे तभी तो आपको सर्विस देंगे। इसलिए सर्विस चार्ज है यह कोई टैक्सेशन नहीं है। इसलिए हम कहना चाहेंगे कि इसका हमने प्रयास किया है, यह जो डिस्टोर्शन होता चला जा रहा है इसको हमने रोकने का प्रयास किया है और स्वाभाविक है कि सबसे ऊँचे दर्जे में जो लोग यात्रा करते हैं उसमें से कुछ ही लोग अपने पैसे से यात्रा करते हैं, ज्यादातर लोग सरकारी खर्च से यात्रा करते हैं या कम्पनी की कॉस्ट पर यात्रा करते हैं। इसलिए अगर आपको ज्यादा बढ़ा है तो यह क्या मुनासिब नहीं है। रेलवे को धन आ जाएगा और जब धन आएगा तभी तो पिछड़े क्षेत्र में रेल लाईन का विस्तार हो जाएगा।

कुछ लोगों ने ज्यादा स्टाफ कास्ट के बारे में कहा। स्टाफ काॉस्ट ज्यादा है। लेकिन रेलवे में कितना स्टाफ घटाया जा सकता है कभी सोचा है किसी ने? रेलवे इस ढंग का संगठन है इसमें आदमी की जरूरत पड़ेगी। यह हिन्दुस्तान है, यहां पर बैठे-बैठे हम यूरोप से तुलना करने लगते हैं। यूरोप में जो यात्री सुविधा है उससे तुलना करने लगते हैं। यूरोप में ट्रेन से चलने वाले कम हैं ट्रेनें ज्यादा हैं और हमारे यहां चलने वाले लोग ज्यादा हैं ट्रेनें कम हैं। हम यूरोप से क्यों तुलना करें? यूरोप में गाड़ियों में जो धाटा होता है उसकी भरपाई सरकार करती है, तो यूरोप से हम क्यों तुलना करते हैं? वहां ऑटोमेशन है हर चीज में। यहां सौ करौड़ की आबादी का देश, यहां ऑटोमेशन लाएंगे तो लोग क्या खाएंगे? ऑटोमेशन तो हम ला देंगे और लेते चले जाएं लेकिन लोग क्या करेंगे? लोग खाली हाथ बैठेंगे तो शांति से देश चलेगा क्या?

लां एंड ऑर्डर को ठीक रखने के लिए हर जगह तो हम और ज्यादा पैसा खर्च करते चले जाते हैं और यह सोचने का प्रयत्न नहीं करते हैं कि यह नौबत क्यों आती है? लोगों को काम मिला हुआ है तो क्या उनको हटा दिया जाए? कैसे हटाया जा सकता है? रेलवे में मैनपावर की जरूरत है। मैनपावर को हटाने का सवाल नहीं है। उसकी प्रोडक्टिविटी बढ़ाने का सवाल है। उनको बेहतर ट्रेनिंग देकर रेलवे का एक्सपेंशन हो रहा है, मैंने इसी सदन में एक प्रश्न के उत्तर में कहा था। रेल का एक्सपेंशन हो रहा है... (व्यवधान)...

SHRI VAYALAR RAVI (Kerala): I appreciate your concern about reduction in employment opportunities. May I put up a question? You may clarify. Will you fill up all the posts lying vacant? There is a ten per cent cut every year. Will you please drop that ten per cent cut and fill up all the vacancies? Will you, also, avoid accidents?

श्री नीतीश कुमार: यह एक भिन्न सवाल है। यह जो कट चला जा रहा है, यह आज से नहीं है, प्रणब बाबू बैठे हुए हैं, इनके जमाने से चला आ रहा है और उसके बारे में कोई न कोई व्यू पूरी सरकार को लेना होगा। जहां तक रेलवे का सवाल है जो भी वैकेन्सीज़ होती जाती हैं और जो सैक्काड हैं, वैकेन्सी के आधार पर जो हमारा सैक्शन होता है, उसकी नियुक्ति होती है। लेकिन जहां तक सवाल है, लोगों को एक इंटके में काम से नहीं निकाला जा सकता है यह कई इंटकों में भी काम से निकालना मुनासिब नहीं है। सवाल साफ है कि उनको काम पर लगाए रखते हुए रेलवे का जो एक्सपेंशन हो रहा है, उसके मुताबिक उनको ट्रेनिंग देकर उनकी उत्पादकता, उनकी प्रोडक्टिविटी को बढ़ाना। हमेशा स्टाफ काॉस्ट कुछ ज्यादा रहेगी लेकिन अगर ऐडमिनिस्ट्रेटिव एक्सपेंडिचर को आप देखेंगे रेलवे में तो 8 प्रतिशत से थोड़ा ही ज्यादा है, 9 से काफी कम है। यानि हमारा ऐडमिनिस्ट्रेटिव एक्सपेंडिचर ज्यादा नहीं है। हमारा स्टाफ तो प्रोडक्शन के साथ जुड़ा हुआ है। वे वैगन बना रहे हैं, कोच बना रहे हैं, लोकोमोटिव बना रहे हैं, वे तो प्रोडक्शन के साथ जुड़े हुए लोग हैं, वे ऑपरेशन के साथ जुड़े हुए लोग हैं। तो ऐडमिनिस्ट्रेटिव एक्सपेंडिचर ज्यादा नहीं है रेलवे का लेकिन इसके ऑपरेशन और प्रोडक्शन के साथ जुड़े हुए जो लोग हैं, वे ज्यादा संख्या में लगे ही रहेंगे और भारतीय रेल, जिस ढंग का यह देश है, उसके हिसाब से है। स्टाफ पहले से कम होता जा रहा है। एक वर्ग तो यह चिंता प्रकट

करता है कि रेलों में इम्प्लायमेंट की संख्या घटती चली जा रही है इसलिए स्टाफ कोस्ट अपनी जगह पर है, उसकी प्रोडक्टिविटी बढ़ा कर हम उसको कम्पनसेट करना चाहेंगे और स्टेट्स पेपर में चर्चा के लिए हमने इन बातों को रखा है।

महोदय, रेलवे की संरक्षा और सुरक्षा दोनों पर चिंता प्रकट की जाती है। एक बिन्दु और है जिसको हम उभारना चाहते हैं। ये जो रोज़ अपराध बढ़ रहे हैं, आखिर इसके लिए कौन जवाबदेह है? राज्य के हाथ में कानून और व्यवस्था को जवाबदेही है और कभी न कभी यह बहस होगी। अभी दो दिन पहले हमने इस सदन में चर्चा की। असम के एक हिस्से में एक पुल को उड़ाने का प्रयास हुआ। पिछले डेढ़ वर्षों में आठ घटनाएँ हो चुकी हैं और कई जगह, आप जानते हैं कई ढंग की घटनाएँ होती हैं। आखिर कौन देखेगा इसको? क्या रेलवे के पास कोई अधिकार है? रेल के अधिकारियों के पास कोई मैजिस्ट्रियल पावर है? यह सब कुछ राज्य सरकार को देखना होता है और देखना पड़ेगा। गवर्नमेंट रेलवे पुलिस, रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स जिसको बनाया गया शोड के लिए, सम्पत्ति की सुरक्षा के लिए, आज वे विस्फोट भी कर रहे हैं ट्रेन का, आज वे और तरह के दायित्वों का निर्वहन कर रहे हैं लेकिन उनके पास कोई कानूनी अधिकार नहीं है। जो कुछ भी एक्शन लेना होगा, वह राज्य सरकार के अधिकारी को ही लेना पड़ेगा और राज्य की जो पुलिस है, उसी को लेना पड़ेगा। इसलिए यह स्थिति है, इस पर हम भी चर्चा करना चाहते हैं। इस स्टेट्स पेपर के ज़रिए हमने इस सवाल को भी उभारने की कोशिश की है और हम चाहते हैं कि इन तमाम बिन्दुओं पर चर्चा हो और चर्चा होने के बाद एक परिस्थिति पैदा हो जिसमें हम कुछ रास्ते निकाल सकें और उसके आधार पर चाहे नए प्रोजेक्ट का सवाल हो, चाहे सैक्शन का जो तौर-तरीका है, घोषणाओं का जो तौर-तरीका है, हमने कोशिश की है कि रेलवे में सुधार लाएँ। मैंने अपने बजट भाषण में भी इसका उल्लेख किया है।

हमने मितव्ययिता का दौर चलाया है, फिजूल-खर्चों पर रोक लगाई है। अब एक कोने में रेलवे का कोई कार्यक्रम है तो दूसरे कोने में विज्ञापन नहीं छपते हैं। वहां की रिजलन प्रेस में ही विज्ञापन छपते हैं। 1/4, पूरे पेज का नहीं छपता है चाहे पैसा इसमें जितना कम हो, एक मैसेज साफ दिया जा रहा है कि तुम मितव्ययिता करो, खर्चें में कटौती करो। ताम-झाम, उद्घाटन, शिलान्यास, इन पर नाहक अपव्यय नहीं होना चाहिए। जिस ढंग से यात्राओं पर प्रचुर मात्रा में पानी की तरह धन बहाया

जाता था, उस पर हमने रोक लगाने की कोशिश की है। रेल भवन से ही मैंने शुरुआत की है। पहले लंबे-लंबे गिलास आते थे लोगों को शीतल पेयजल देने के लिए। मैंने कहा कि छोटे गिलास रखो।

कोई नहीं आता एक ग्लास शरबत पीने के लिए। वह एक शिष्टाचार होता है कि चाय लेंगे या उंडा पूछने का। इस प्रकार से एक संदेश देने का प्रयास किया गया है, फिजूलखर्ची पर रोक लगाने के लिए। यह बातें छोटी-छोटी हैं लेकिन मैंने करने का प्रयास किया है। इसे यहां ही नहीं, हर तरफ, हर जगह, नीचे के स्तर पर भी किया गया है। इस प्रकार से बहुत कोशिश हम लोगों की तरफ से हो रही है और हम समझते हैं कि सदन को इन बातों से न सिर्फ अवगत होना चाहिए लेकिन बहुत मामलों में सदन का समर्थन भी हम लोगों को मिलना चाहिए। रेल भर्तों में जो धांधली होती थी, उस धांधली को रोकने का प्रयास किया गया है। आप सब लोगों को मालूम है कि रेलवे रिक्रूटमेंट बोर्ड के कामकाज पर अंकुश और नियंत्रण रखने के लिए रेलवे भर्तों नियंत्रण बोर्ड स्थापित किया गया है। जो रिटन ऑफ़र शीट्स होथी थीं, उनमें हेराफेरी की शिकायतें आती थीं। हमने कार्बनलैस डुलीकंट ऑफ़रसीट्स इंटीड्यूज़ की। जो भी ऐक्जामिनेशन सैंटर्स में कोई लिखेगा, डुलीकंट कार्बनलैस कापी पर वह बात आ जाएगी और उसकी दूसरी कापी ऐक्जामिनेशन हाल से ही सीधे सील्ड कबर में दिल्ली रेलवे रिक्रूटमेंट कंट्रोल बोर्ड के पास आएगी और वह जो जांचने के लिए कापी होगी, वह इवैल्यूएशन सैंटर के पास जाएगी। कोई भी उसमें मैनुपुलेशन नहीं कर सकेगा। अगर कोई मैनुपुलेशन करने की कोशिश करेगा तो वह पकड़ा जाएगा। इस तरह से मैंने प्रयास किया है। आज जो धांधली हो रही थी, उसको ध्यान में रखते हुए, उसको दूर करने के लिए जो भी संभव उपाय सूझे, उसको करने की कोशिश हम लोगों ने की है। हर प्रकार से यह प्रयास हो रहा है कि सुधार लाया जाए और हम समझते हैं कि आप सब लोग इन बातों से सहमत होंगे कि भारतीय रेल राष्ट्र की सम्पत्ति है, इसकी सुरक्षा हम सब लोगों का दायित्व है और हमें उसकी सुरक्षा के लिए सोचना चाहिए। कई जगहों से कई प्रकार की मांगें की गयी हैं। मैं उनको इतना ही आश्वस्त करना चाहता हूँ कि रेल विभाग में अब एक क्षेत्रीय संतुलन रखा जाएगा और क्षेत्रीय संतुलन का ख्याल रखते हुए प्रोजेक्ट्स के बारे में और हर चीज के बारे में फैसला लिया जाएगा। अभी एक उत्तरबंग एक्सप्रेस चली है। उसके बारे में कहा गया है। मेरी अपनी समझदारी थी कि वह ट्रेन एक्सप्रेस ट्रेन और फास्ट एक्सप्रेस ट्रेन होगी।

श्री नीलोत्पल बसु (पश्चिमी बंगाल): सर, दिकत कहाँ आती है? जो दृष्टिकोण आपका है, काफी सारी चीजों के बारे में उसमें हमारी सहमति है लेकिन जाहिर बात है कि आपकी एलायंस की, कोलीशन की गवर्नमेंट चलती है तो उस पर अलग-अलग किस्म का दबाव रहता है। यह घोषणा हो गयी कि सुपरफास्ट ट्रेन होगी। पूरे देश में फैल गया है। हम देख रहे हैं कि सियालदा से कुजबिहार जो 13 घंटे में ट्रेन चलती है, उसमें भी ज्यादा टाइम लिया जा रहा है। अब सलाईघाट एक्सप्रेस है जो हावड़ा से गोहाटी तक चलती है। वह 13 घंटे में यात्रा तय करती है। अगर दो दिन आप बढ़ा देते तो ठीक हो जाता लेकिन आपको यह दबाव आता है कि आपको यह तय करना है कि बंगाल पैकेज कुछ हो गया है और अब उसको चालू कर दिया है। तो इस किस्म का यह जो दोहरापन है—आप जो हाउस के अंदर बोल रहे हैं, उसके साथ काफी हद तक हम लोग सहमत हैं लेकिन वह जब कार्यान्वित किया जाता है, उस समय जिस किस्म का प्रचार होता है उससे गलत संकेत लोगों के पास जाता है। इसलिए महोदय, दिकत इसमें है।

श्री नीतीश कुमार: अभी तो सप्ताह में दो दिन चलाने की बात है। कोच की उपलब्धता के आधार पर उसकी फ्रीक्वेंसी भी हम लोग बढ़ाएंगे।

श्री नीलोत्पल बसु: कम से कम सीधा आप हाउस के अंदर मैसेज दे दीजिए ताकि सब जगह यह मैसेज पहुंच जाए कि वह सुपरफास्ट ट्रेन नहीं है। लोगों के साथ इस किस्म की धोखे-बाजी नहीं होनी चाहिए।

श्री नीतीश कुमार: हम उसकी फ्रीक्वेंसी बढ़ाने के बारे में विचार कर रहे हैं। कोच की उपलब्धता के आधार पर वह किया गया है। इस तरह के और कई सवाल उठाए गये हैं। उस पर बड़ी गंभीरता के साथ हम विचार करेंगे और इसके साथ-साथ जितना भी संभव होगा, उसके ऊपर फेक्वेबल कंसीडरेशन हम देंगे। लेकिन जो सीमाएं हैं, उसके अंतर्गत ही उसको पूरा किया जा सकेगा, यह आप सब लोग समझते हैं। हम समझते हैं कि आपने जो यह सकारात्मक योगदान इस चर्चा के जरिए किया है, उससे रेल को बहुत लाभ होगा और व्यक्तिगत रूप से मुझे मार्गदर्शन मिला है। मैं इसके लिए जितने माननीय सदस्यों ने इस चर्चा में हिस्सा लिया है, उनको मैं फिर से धन्यवाद देता हूँ और अपनी बात समाप्त करता हूँ।

श्री शरीफ-उद्-दीन शरीक: महोदय, मैं मंत्री जी से यह पूछना चाहता हूँ... (व्यवधान)...

श्रीमती चन्द्रकला पांडेय: उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं मंत्री जी से...

श्री उपसभाध्यक्ष (श्री मोहम्मद सलीम): एक मिनट, सब लोग सवाल करेंगे तो फिर से चर्चा शुरू हो जाएगी।

श्री शरीफ-उद्-दीन शरीक: सर, मैं अर्ज करना चाहता हूँ... (व्यवधान)... नौ क्वेश्चन सर...

उपसभाध्यक्ष (श्री मोहम्मद सलीम): अभी यह कनक्लूड भी नहीं हो रहा है, अभी भी बाकी है, मौका मिलेगा आपको फिर से। पहले लोक सभा का मैसेज हो जाने दीजिए। प्लीज मैसेज फार लोक सभा।

MESSAGE FROM THE LOK SABHA

The National Institute of Pharmaceutical Education and Research Bill, 1998

SECRETARY-GENERAL: Sir, I have to report to the House the following message received from the Lok Sabha signed by the Secretary-General of the Lok Sabha:

"In accordance with the provisions of rule 96 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in Lok Sabha, I am directed to enclose the National Institute of Pharmaceutical Education and Research Bill, 1998, as passed by Lok Sabha at its sitting held on the 4th June, 1998."

Sir, I lay the Bill on the Table.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI MD. SALIM): The House stands adjourned till 11.00 A.M. on Friday, the 5th June, 1998.

The House then adjourned at fifty-six minutes past seven of the clock till eleven of the clock on Friday, the 5th June, 1998.