जाती है और जिसके पानी से सैकड़ों गांवों और शहरों की पेयजल की समस्या दूर होती है।

इस नदी में 16 जुलाई को कुछ ऐसा हादसा हुआ जिसके कारण मण्डीदीप से लेकर कुरवाई तक लगभग सौ किलोमीटर के नदी मार्ग पर लाखों की संख्या में मछलियां मर गई। उस नदी में कारखाने द्वारा अपना प्रदूषित पानी छोड़ा गया जिसके कारण ही यह हादसा पैदा हुआ। यदि उस नदी से पेयजल बन्द नहीं किया जाता और नागरिकों के लिए पानी की सप्लाई रोकी नहीं जाती तो कई मनुष्य भी इससे मर सकते थे। लेकिन सौभाग्य से यह घटना नहीं घटी। यह साफ जाहिर है कि इसमें रासायनिक पदार्थ कारखाने छोड़ते हैं जब बारिश का मौसम आता है तभी इस प्रकार की घटना घटती है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, वर्ष 1993 में भी इसी प्रकार की एक घटना घटी थी और तब भी तीन दिन के लिए पीने का पानी उस नदी से बन्द करना पड़ा था और लाखों मछलियां उस समय भी मरीं थीं और तब कारखाने को जो सोम डिस्टिलरी शराब का कारखाना है उसको नोटिस देकर बन्द किया गया था और उस पर यह प्रतिबन्ध लगाया गया था कि उसका जो एफ्ल्यूएंट हैं उसका उपचार करके इस नदी में छोड़ सकता है, उसके बगैर नहीं छोड़ सकता है। कारखाने ने भी इसको स्वीकार किया था लेकिन ऐसा लगता है कि कारखाने ने उस शर्त को नहीं माना और इस बार बगैर उपचार किए, बगैर ट्रीटमैंट किए अपना गन्दा पानी उस नदी में प्रभावित कर दिया जिसकी वजह से यह घटना उत्पन्न हुई है। मध्य प्रदेश प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड ने एक पांच सदस्यीय कमेटी की भी नियुक्ति की है। जो इस बात की जांच कर रही है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि इस शराब के कारखाने द्वारा बार-बार यह हरकत की जा रही है और इससे लाखों लोगों का जन-जीवन प्रभावित हो रहा है। मैं आपके माध्यम से मांग करता हूं कि मध्य प्रदेश सरकार को कहा जाये और यहां के पर्यावरण मंत्री जी भी इस बात पर ध्यान दें कि उस कारखाने को तुरन्त बन्द कर दिया जाये तथा उसको तब तक बन्द रखें जब तक कि इस बात की संतुष्टि न हो जाये कि उसने अपने एफ्ल्यूएंट के उपचार के लिए पर्याप्त और अच्छी व्यवस्था कर ली है। वरना भविष्य में कोई बहुत बड़ी दुर्घटना घट सकती है और जिसकी वजह से वहां का जन-जीवन प्रभावित हो सकता है तथा पशु और मनुष्य मारे जा सकते हैं। इसलिए यहां के पर्यावरण मंत्री इस बात पर गम्भीर रूप से विचार करते हुए मध्य प्रदेश शासन के सहयोग से इस समस्या के निराकरण के लिए उचित कार्रवाई करें। धन्यवाद।

THE BUDGET (RAILWAYS) 1996-97

SHRI O. RAJAGOPAL (MADHYA PRADESH): Thank you, Mr. Vice-Chairman. Before I offer my comments on the Railway Budget, I would like to express my apprehensions regarding a particular aspect.

I wonder whether there is going to be any real effect of what we are speaking here. I am expressing this apprehension because, even the unanimous recommendations of Parliamentary Committees are not taken serious notice of. I particularly point to the report made by the Standing Committee on Railways. On more than occasion they had raised an objection to the undue importance given to gauge coversion. Even though gauge conversion is an important aspect—it is necessary and is required for modernization—the undue importance given to it at the cost of other aspects of railway development has been adversely commented upon on more than one occasion by the Standing Committee on Railways. The reports had pointed out this thing.

But it appears that it has not been taken up. This is evident from the fact that the last year's budget allocation for gauge conversion was Rs. 873 crores, but we find that they have spent Rs. 1,222 crores. This is in spite of the repeated admonitions by the Committee. This has been done at the cost of various other developmental activities. This has resulted in cut-back. In the doubling sector, Rs. 36 crores has been reduced. In the traffic facilities, Rs. 52 crores has been reduced. In telecommunications, Rs. 68 crores has been reduced. And much more distressing is the fact that in passenger amenities Rs. 82 crores has been reduced. Last time, Rs. 92 crores was set apart for passenger amenities. Now I find that only Rs. 10 crores has been spent on that. Is it because there is no scope for passenger amenities to be improved? We only need to look at the railway urinals, latrines, stinking bath-rooms, platforms etc. There is sufficient scope. There is sufficient need. Even though Rs. 92 crores was set apart, the Railways spent only Rs. 10 crores. Again that amount has been diverted to gauge conversion.

Even in the Interim Budget for this year, they had provided only Rs. 499.56 crores, but in the Revised Budget now it has been increased

to Rs. 829 crores. We want to know the reason for this fascination or over-enthusiasm for gauge conversion compared to other aspects like new lines, doubling, rolling stock, passenger amenities etc. etc. I was informed by one informed railway official that the secret was simple. In the case of gauge conversion, corruption is very easy. When you give a contract, you get ready-made cash immediately, without any delay on a per-kilometre basis. That appears to be the reason why there is over-anxiousness on the part of the administration to spend more money, much more than what has been allotted in the Budget, at the cost of other serious and important sectors in the Railways.

The other apprehension that I have is this. The Railways is not merely a commercial concern. It is the biggest public sector undertaking, in which about 16 lakh persons are employed. So, there is a social obligation. I understand that. Even then, it has to be done on some scientific, systematic manner. That is what we are expecting from the Railways. But, we find here that after the Railway Budget was formally introduced and before it was taken up for discussion in both the Houses, suddently the Prime Minister comes forward with a new proposal for a line between Udhampur and Baramulla via Srinagar. We are not opposed to that. It is needed. But the point is whether such proposals should be introduced for political reasons.

Should they not have an overall view of the railway requirements of the entire country? Instead of adopting such a scientific method of management, they resort to political expediency for political gain. Obviously everyone knows that elections of J & K are to be announced before September. And if just before the official announcement for election, these announcements are made, they would be made illegal by the Election Comission. Therefore, just on the eve of the announcement, the Government has come forward with a proposal to have a scheme for Rs. 2,500 crores; and Rs. 50 crores has been set apart in this very year. As I said in the beginning, I am not against this, but the way the new schemes has been introduced, It will have a chain reacton in the entire allotment and the entire scheme. This has not been taken notice of. One feel's that this is more a political exercise than a budgetary exercise in the scientific manner.

Now, there have been demands for a pretty long time for a Railway Zone in Bilaspur on the issue of which so many Ministers have resigned in Madhya Pradesh. This would open up develoment in the eastern sector, in the backward area of Madhya Pradesh i.e. the Chhattisgarh area. This demand had been there for a long time and promises about it were also made. Now, that has not been included. Suddenly you find about six new zones have been proposed to be opened up. The Railway Minister is very interested in establishing a zone in his constituency i.e. in Hajipur and not in Patna. Of course, another zone will be in a place from where our respected Prime Minister comes. Similarly other areas have been chosen for political reasons. My point is that this opening up of zones or any other scheme is not taken up with a view to see that the development of the Railways can be improved in a scientific manner, but it will appeal to a particular vote bank or a particular area. This is not a healthy development.

Economic growth of this country has been calculated to be at 6 to 7 per cent per annum. Accordingly, in the coming few years there is bound to be great economic development as well. The Railways should anticipate this development and should draw up plans to meet the augmented demand. I find there is no such effort in this direction. For example, even in this year's Budget, the capital investment compared to last year has gone down. Last year it set apart Rs. 5,359 crores. This year it has been reduced to Rs. 5,190 crores. It is Rs. 169 crores less. We all know the importance that we should attach to research and development. The Railways seem to be not very much interested in that aspect at all. I find that last year they had set apart Rs. 20 crores for research and development, but this year it has been reduced to a mere Rs. 2/- crores. It is such a vast country with so many thousands of trains having scope for development. This method of treating this aspect of research and development in a very casual and formal manner is condemnable.

How does it affect the common people? Immediately after a levy of Rs. 9,000 crores inflicted through a hike in administered prices of petroleum products, the Railway Budget comes with a hike in passenger fares and freight charges. The passenger fare is hiked by 5 per cent. That is understandable.

SHRI TRILOKI NATH CHATURVEDI: Mr. Vice-Chairman, the Minister of State is fast asleep. Now, he has woken up. He is moving his pen also.

SHRI O. RAJAGOPAL: The passenger fare hike is only 5 per cent. The Minister has very cleverly avoided those vocal organised sections who could have afforded to pay a little more. For political reasons those sections have been kept away.

I have a much more serious grievance against the hike in freight charges. There is a 10 per cent hike across the board. This is atrocities. Last year it was only 7 per cent. By this exercise they want to mop up something around Rs. 1,390 crores per annum. Even for seven months they propose to collect Rs. 927 crores. Now, this is a serious matter. The freight charges have been increased and its fall-out would be felt on the entire economic field. There is bound to be a price rise. So far as common people are concerned, they would be affected. So far as building of houses is concerned, concessions would not be given on cement, steel, etc. Naturally, this would give rise to inrease not only in the prices of goods but it would also affect the house construction activities in an adverse manner.

Now, I find that Rs. 1,200 crores have been set apart for the Railway development in the North-East.

Rs. 50 crores for the Railway development in the Jammu and Kashmir area. Funds have been allocated for the North-West and the North-East areas. I am happy about that. But I want to express my concern with regard to the other areas. When they are prepared to go out of the way and spend a lot of money for the North-East or the North-West for whatever reasons, not for economic reasons but for political reasons....*(Interruptions)*...

SHRI V. NARAYANASAMY: But Kerala is well represented.

SHRI O. RAJAGOPAL That is exactly my grievance.

SHRI V. NARAYANASAMY: How can it be your grievance?

SHRI O. RAJAGOPAL: The Railways have ignored South India. ...*(Interruptions)*... No. Kindly listen to me.

SHRI NILOTPAL BASU (West Bengal): If the Government is allotting some money for the Railway development in the most backward areas of the North-East, you should not have any grievance.

SHRI V. NARAYANASAMY: You should not say like that.

SHRI O. RAJAGOPAL: I am not cirticising. My grievance is only....

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI MD. SALIM): you just address the Chair. You can express your grievance. But don't hurt the feelings of others.

SHRI O. RAJAGOPAL: Okay. I welcomed it.

DR. B.B. DATTA: Let him explain what the political reasons are and what the economic reasons are.

SHRI O. RAJAGOPAL: I don't want to answer this. The basic thing is...

DR. B.B. DUTTA: That is your national politics.

SHRI O. RAJAGOPAL: Now, I have said that I welcome that. It is much needed for opening up the North-East as also the North-West. My point is, why is the Government ignoring South India? Why is the government ignoring Kerala? The State I am coming from, Kerala, is at the farthest end of this country. Especially from Delhi, if people have to go there, they have to pay much more for the railway fare. Then, why is this discrimination against kerala? That is my point.

Mr. Vice-Chairman, you know that even though we have 29 M.P.s from Kerala—I am from Madhya Pradesh—not a single man has been made a Minister. The Prime Minister promised that Kerala's interest would be looked

after by the Prime Minister itself. And when the Railway Budget comes, there is not a single new train to Kerala! There is not a single new line! This is the way in which Kerala has been treated.

. Kerala has spent something like Rs. 30 crores for the Konkan Railway. Under the Konkan Railway, there is not one inch of line in Kerala. But Kerala will be a beneficiary of the Konkan Railway. Therefore, the Kerala Government has given Rs. 30 crores. We have to get the maximum utilisation of the Konkan Railway which is a very good project. I compliment the authorities for that. It will be beneficial to Kerala or to the West Coast only if the line from Mangalore to Trivandrum is converted into a double line. Then only it will be effective, it will be useful. That was the promise also. I do not forget that that aspect has been mentioned. But the amount allotted is meagre, is totally insufficient. I am told that the Konkan Railway will be commissioned by this year-end. I read somewhere in the papers, not in the Budget speech, that the hon. Minister has promised that by the end of 1998, the doubling can be taken up. So, for 2-3 years, we will have to wait. Nothing has been done for that. Therefore, I have a grievance about that aspect.

Now, it has been mentioned that the Railways serve not merely commercial interests. They have a role to play in national integration. Certain proposals are there for religious tourism also. I am happy to note that the Railways have agreed to have the association of the private sector also to promote tourism. They have proposed to introduced certain trains. It is a welcome measure. My point is, there is the biggest pilgrimage centre in Kerala. I am told it is the world's biggest. In the course of 41 days, something like five crores of people gather in the famous Sabarimala. Till now, there is no line to connect Sabarimala. I do not ignore the fact that there is a proposal to have a survey conducted. There is no lack of surveys. So many surveys have been ordered. In fact, it is being ridiculed in Kerala by saying that it is only a 'survey Budget'. A number of surveys have been there. There is no serious effort to have a line. I have a suggestion in this regard. When most of the pilgrims are coming from North India and from Andhra and Tamil Nadu to Kerala, instead of making them go all the way up to Kottayam—which is suggested in the project—you can have a line connecting Angamali, then proceeding to Kaladi, the holy birth place of Adi Sankaracharya, and then going to Perumbavur and Muvattupuzha..... touching the famous Christian religious centre, Melatur. This is a famous place for the pilgrims. After connecting that it goes to Palai, a very important centre. If such a line is taken up by the Railways which is considered to be much more feasible than the one that they are thinking of from Kottayam, if this line is taken up from Angamali to Sabarimala via Kaladi, Perumbavoor, Muvattupuzha and Palai, it would serve the purpose. A number of representations have been made in this respect. But, somehow, they have not taken it seriously. If that is connected to Kottayam and then to Dindigul, it will provide an alternate line for Kerala. The existing line is more or less choked. No further development is possible unless one more line is available for Kerala.

Now, speaking about the need of the pilgrims, I would also like to inform the House that this is the 125th birth centenary year of Shri Aurobindo, the great maha yogi from Pondicherry. Now, there is a rail connection there. There is a proposal now for doubling or conversion to broad-gauge the line from Madras to Trichy. It is a good thing. I am not opposing it. But alongwith that, unless the 30 kms line from Villupuram to Pondicherry, which is a link line to the Madras-Trichy line, is also converted into broad-gauge, Pondicherry will be isolated and the pilgrims and the people who want to go to Pondicherry or to the Aurobindo's ashram, will have to change over. There will be dislocation and they will be isolated. Therefore, I suggest that the Railways should think in terms of taking up this project also, that is, the project of converting into broad-gauge from Villupuram

to Pondicherry. This will be the Railways' contribution or donation to the celebration of the 125th birth centenary year of maha yogi, Aurobindo.

Now, regarding Konkan Railays, I have made some observations. Now, this railway line is very much welcomed by everybody. But this has been considerably delayed for political reasons. There was obstruction, there was some complaint from Goa and because of that, it was delayed for about two years. But for the delay, it would have been commissioned last year itself. Now, my grievance is that the Chairman of the Konkan Corporation, who was considered to be an upright person and so also the top officers—they were not amenable to corruption—such people were being harassed only because the then Railway Minister, not the present Railway Minister, had some grouse against him. It had come in the newspapers that he was asked to collect some money for some political purpose which he refused to collect, and therefore, he was harrassed. *(Interruptions)*

SHRI SUSHILKUMAR SAMBHAJIRAO SHINDE: Sir, if any hon. Member wants to level any allegations against any Minister of any party, then he has to give notice. *(Interruptions)*

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI MD. SALIM): Even if something has appeared in the newspapers, if you level any allegations against anybody, whether he is an erstwhile Minister or a present Minister, you have to give notice. So, don't do this. *(Interruptions).*

SHRI O. RAJAGOPAL: This aspect of corruption has not been touched at all in the Railway Budget.

It is a menace which is affecting every aspect of our life there and I do not think that the Railways is exempted from that. Sir, I do not find any measure being taken. There is a specific mention about what they have done for the safety and security of people, for the properties lost in thefts, etc. But there is absolutely no mention about the efforts being made by the Railways to contain this menace of corruption which is widespread in the society.

There have been announcements about so many new lines, there have been announcements about the introduction of new trains. If you want new lines and new trains to be intrdocued, you require more wagons. I find that there is no commensurate effort on the part of the Railways to manufacture more and more wagons. I have gone through the figures. I find that last year, in 1993-94, they had 35,561 coaches. In the subsequent year it has come down from 35,561 to 30,060. The production of coaches has gone down. In 1993-94 the number of wagons added was 3,12,405. Next year it has come down to 2,91,360, which means that the number of coaches and the number of wagons manufactured is going down. And you are introducing new trains! I have read reports which appeared in many newspapers especially with regard to Kerala that when the Minister announced the introduction of a new train 'that it would be inaugurated on 15th of August...', the Railways officials run here and there they took out five wagons from this train, four wagaons from that train and three wagons from some other train! It has created a lot of problems for the passengers as well as the authorities there. Therefore, my point is that there is need to augment the production of wagons. I find that there is no special scheme mentioned in the Budget. In this respect I would like to point out that a few years back there was a proposal to have a coach factory in Palghat. The land was identified, everything was okayed, we were all expecting. Suddenly that coach factory was shifted to Kapurthala. Again, the reason given was political. With that, some political purpose would be served! Sir, I am not opposed to having a factory in Kapurthala, but it should not have been done at the cost of somebody else. Now my point is that in the light of the figures that I have quoted, there is urgent need to manufacture more and more wagons and

coaches. I would request the Railway Minister to seriously consider the proposal to have a coach factory in Palghat or in any other place in Kerala. The Kerala Government has already come forward to offer land. Earlier also, they had identified land, everything was okayed till at the last moment it was shifted from Palghat to Kapurthala. Now, there is urgent need to have the next coach factory in Palghat and the proposal of having a factory in Palghat or in any other place in Kerala or Tamil Nadu should be considered seriously.

There is one more aspect to the question of safety. I find that the level-crossing accidents are going up. In 1993-94 the number of such accidents was only 63, in 1994-95 it went up to 73.

The number of total accidents this year is 501. We find that the accidents at the railway crossings are going up. I would like to be enlightened as to what concrete steps the Railways propose to take to see that these accidents at the railway crossings are brought down.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI MD. SALIM): Now, Mr. Rajagopal, before you go to another point let me tell you something. Your party has been allocated one hour and twenty-eight minutes. There are eight names. Accordingly you can speak.

SHRI O. RAJAGOPAL: I am conscious of that.

One more aspect which I would like to mention is the problem of armed robbery in the trains. There are a number of reports in the newspapers of Kerala about armed gangs entering into the trains—trains from Delhi to Kerala from Bombay to Kerala—and looting the passengers. They take away the ornaments of women. There have been a number of cases. I would like to know what the Railways propose to do to effectively counter this menace. This is a great problem.

Another point which I would like to urge is this. What is the attitude of the Railways? Do they consider the railways a purely commercial venture or a Government of India Department? They are telling us that the Railways should consider themselves as a commercial venture and get more profit, etc. But what I find is that the budgetary support given by the Government is going down year after year. I don't want to quote many figures but I only want to point out this. In the Fifth Five Year Plan 75% of the expense was met by budgetary support. It was reduced to 58% in the Sixth Five Year Plan and in the Seventh Five Year Plan it was reduced to 42%. In 1993-94 the budgetary support had come down to 14.7%. This is totally insufficient. This year I find that the bugetary support given, the amount set apart, is Rs. 1,260 crores. At the same time, the Government has asked the Railways to give Rs. 1,361 crores as dividend to the Government. There should be some rationalisation in this regard. If there is some capital investment, why should the Railways—they are national property—be asked to bear the expenses, the whole burden, for that? I am sorry to say that I am dissatisfied with the Finance Minister's Budget Speech. He was liberal in giving budgetary support to education, defence, etc. but when he came to the Railways he said, "I will consider". No specific promise is there. I demand that a better consideration should be given to the interests of the Railways because they have to perform a major role especially in the days to come. Unless there is sufficient capital investment on new lines, on doubling the lines, on gauge conversion, on rolling stocks, etc., we cannot meet the challenges in the coming days. Therefore, there is a real need to augment the Government's contribution by way of budgetary support to see that the Railways are not in the red as they are now.

I have only two more points to mention and then I conclude.

Now there is a provision to give some help to senior citizens. Some concession is given. It is a good thing. But I find—I am subject to correction-that this concession is given only for travelling in second-class. Does the Government expect the senior citizens to travel

only in second class? Why not in second-class AC? Why not in first class? So, this benefit given to the senior citizens, which is now confined to the second class, should be extended to second-class AC and first class also. **3.00 P.M.** I know that certain concessions have been given. I would like to submit that books are also sent from place to place. It is very important. Therefore, concessions should be given in the case of consignments of books also. It is very necessary. It will not involve much expenditure. It is a token which will be highly appreciated.

There is a demand for gauge conversion from Mathura to Kanpur via Fategarh and Kannauj. It was promised many years back. But it has not been done so far. It has been delayed considerably. So it should be taken up. Similarly, in Madhya Pradesh also there is a demand for a railway line from Lalitpur to Singrauli. It should be undertaken to open up that backward area. It is very necessary to open up a backward area.

I would suggest that there should be a special superfast train between Delhi and Bhopal. Bhopal is the capital of Madhya Pradesh. Of course, some trains are there. But it is very difficult to get reservations on those trains. Taking into account that Bhopal is the capital of Madhya Pradesh, there should be an overnight train between Delhi and Bhopal.

It appears that you can only do proper justice to any area of this country only if you have the Railway Minister from that area. It appears so from what is being done. I would like to say that sufficient importance should be given to the Railways, the life-line which is very essential for the development of the country. It should not be dealt with politically. Just saying that we have surveyed this line and surveyed that line, this attitude should change and the whole thing should be looked at from a scientific and managerial viewpoint.

श्री सुशील कुमार संभाजीराव शिन्दे (महाराष्ट्र): उपसभाध्यक्ष महोदय, सबसे पहले मैं रेल मंत्री का अभिनंदन करना चाहता हूं और पूरे डिपार्टमेंट का अभिनंदन करना चाहता हूं।

श्री ईश दत्त यादव: तारीख अलग तय होगी या आज ही अभिनंदन हो रहा है?

श्री सुशील कुमार संभाजीराव शिन्दे: देश में जो सुविधा हो रही है, उसका तो अभिनंदन करना ही चाहिए। हमारे प्रधानमंत्री ने जम्मू-कश्मीर के लिए इतना अच्छा प्रोजेक्ट दे दिया। जहां आतंकवाद फैला हुआ है, वहां के जो हजारों युवक हैं, वे रोजी-रोटी मांग रहे हैं। इनके लिए 2 साल पहले उस समय के प्रधानमंत्री श्री पी॰वी॰ नरसिंह राव जी ने एक स्पैशल प्रोग्राम बनाया और जम्मू से ऊधमपुर तक की लाईन का सर्वे करवाया और उस लाईन को मंजूरी दे दी। वहां आतंकवाद किसलिए बढ़ रहा था? इसलिए बढ़ रहा था कि वहां रोजी-रोटी नहीं मिल रही थी और बहुत से युवक आतंकवाद के रास्ते पर जा रहे थे। तो यह बात नहीं कहनी चाहिए हमारे सदस्य को, जो वह पोलिटिकल बात बोल रहे हैं कि-

The Prime Minister does not belong to my party .... (Interruptions)....

SHRI SATISH AGARWAL (Rajasthan): In a sensitive area, we should not sent a message that a political party is opposing the economic package. The BJP has never opposed any economic package for Jammu and Kashmir. Let me make that clear. We never opposed it.

SHRI SUSHILKUMAR SAMBHAJIRAO SHINDE: You said that the Prime Minister announced this after the announcement of the Railway Budget because elections were going to be held there and some political gift had to be given. This is on record. I am not saying it. You had said it and I am just explaining it.

उधमपुर से बारामूला तक जो बड़े डिफेंट एरिया हैं वहां हमारे प्रधान मंत्री जी ने यह लाईन ले जाने के लिए जो प्रयास किया है उसका अभिनन्दन करना चाहिए। क्योंकि एक प्रयास किया भूतपूर्व प्रधान मंत्री नरसिंह राव जी ने। वहां इलेक्शन ले लिए। कौन आ गया कौन नहीं, इसमें मैं नहीं जाता हूं। लेकिन पूरी दुनिया को यह बता दिया कि हम वहां शांति ला सकते हैं। सरकार कांग्रेस की है या फ्रंट की है, यह बात अलग है। लेकिन दुनिया को यह मैसेज तो गया। आज वहां हमारी स्थिति में सुधार हो रहा है। जब वहां स्थिति में सुधार हो रहा है तो उसका एडवांटेज लें भी या नहीं और इसलिए जो एडवांटेज आप रेलों का काम निकाल कर ले रहे हैं। झुग्गी-झोपड़ी वाला हो, गरीब आदमी हो, जो छोटे बच्चे हैं मैंने देखा है कि 15 साल के, 20 साल के यहां तो हम बार-बार चाइल्ड लेबर के बारे में यह सवाल उठाते हैं लेकिन बहुतेरे ऐसे यंग हैं जो वहां

रोजनदारी कर रहे हैं। ऐसे लोगों को इस तरह के काम दिलाना बहुत जरूरी था और एक अच्छा काम किया है। मैं और धन्यवाद देना चाहता हूं रेल डिपार्टमेंट को कि आपने उस नौर्थ ईस्ट को देखा, ईटानगर की तरफ देखा, आपने देखा त्रिपुरा की तरफ, आपने देखा नागालैंड की तरफ और सभी रेलें आसाम से कनेक्ट की। जो बड़ा नेगलेक्ट एरिया है। क्या पौलिटिक्स होता है वहां। कुछ पौलिटिक्स नहीं हुआ है। क्योंकि वहां भी आतंकवाद बढ़ा है। कितने हजारों साल से वह एरिया ऐसा है जहां डवलपमेंट नहीं हुआ है। आज भी वहां बड़ी बाढ़ आती है तो हम हेलीकोप्टर में जाते हैं और हवाई जहाज में जाते हैं। हम वहां मोटर में जा सकते? यदि गोहाटी से नागालैंड दीमापुर जाना है तो 12 घंटे लगते हैं।

SHRI O. RAJAGOPAL: Are you opposing it?

SHRI SUSHILKUMAR SAMBHAJIRAO SHINDE: That is the reason why I am welcoming it.

SHRI O. RAJAGOPAL: South cannot be neglected. But the Sourthern States had got it in the past. Now the time has come for the Northern Staes to get it. Some Members from the North-East are here and I am happy. We have Members from Nagaland, from Mizoram and from Shillong.

सुशील कुमार संभाजीराव शिन्दे: मैं यह बताना चाहता था और अभिनन्दन इसलिए करना चाहता था कि मैं देख रहा हूं कि जब से मुझे थोड़ा सा ज्ञात है, इस विभाग में बिहार से आए हुए रेल मंत्री बाबू जगजीवन राम जी थे, उसके बाद ललित नारायण मिश्र जी भी रेल मंत्री थे और अब बिहार से पासवान जी आ गए। बिहार भी बैकवर्ड एरिया है। मैंने देखा है वहां किस तरह की हालत है। लेकिन बिहार से इस मंत्री को मैं इसलिए अभिनंदन करना चाहता हूं और राज्य मंत्री का भी, वह मध्य प्रदेश से आए हैं। उन्होंने एक बात अच्छी की। रेलवे प्रोटक्शन फोर्स में जो शैड्यूल्ड कास्ट और शैड्यूल्ड ट्राईब्स का जो बैक-लॉग है उस पर स्पेशल अटेंशन देकर बैक-लॉग पूर्ण किया जाएगा। यह भी आपने कहा है। एक तरफ नई 15 रेल गाड़ी बढ़ाई, दूसरी तरफ कहीं एक्सटेंशन दिया, तीसरी तरफ नौर्थ ईस्ट एरिया को देख लिया। जिस बात पर ज्यादा ध्यान देना है कि रेलवे इतनी तादाद में एम्प्लोयमेंट देती है। वहां पर शैड्यूल्ड कॉस्ट और शैड्यूल्ड ट्राईब्स के लोगों को प्रतिनिधित्व मिल रहा है या नहीं? मुझे यह खुशी की बात लगती है कि आप रेलवे मिनिस्ट्री को अच्छी तरह से देख रहे हैं। मैं यह भी पूछना चाहता हूं कि जब ऐसा कहा जाता है कि यह रेल कॉमर्शियल डिपार्टमेंट है, मैं नहीं समझता हूं।

1832 में ब्रिटिश के समय में बम्बई से थाने तक रेल शुरू की गई। जिस तरह की उन्होंने रेल की शुरूआत की, आज इसका नेटवर्क पूरे देश में फैला हुआ है। यह बहुत बड़ा काम है। मैं एक ही बात कहना चाहता हूं कि जब यह रेल शुरू हुई थी तो मीटर गेज, नैरो गेज में शुरू हुई थी। हमारे आंध्र में या जहां भी मीटर गेज है, वहां एक कहानी कही जाती है कि एक आदिवासी महिला अपने सिर पर बोझा लेकर जा रही थी ट्रेन के ट्रैक पर तो ड्राइवर ने कहा कि माताजी बहुत बोझा है आपके सिर पर, आप ट्रेन में बैठिए, मैं आपको स्टेशन पर उतार दूंगा तो माताजी ने कहा कि नहीं, मुझे जल्दी जाना है इसलिए मैं पैदल ही चली जाऊंगी। तो यह हालत थी मीटर गेज की और नैरो गेज की। 13000 किलोमीटर के रूट को कॉमर्शियलाइज़ करने का काम ले लिया पिछली गवर्नमेंट ने। ...(व्यवधान)... मुझे तो बताना ही है। मैं अपना बताऊंगा, आप अपना बताइएगा। यदि यह मैं नहीं बताऊंगा तो कैसे चलेगा? आप उसमें पोलिटिक्स करेंगे, मैं नहीं करना चाहता हूं। हम तो स्ट्रेट फॉरवार्ड लोग हैं। आप पोलिटिक्स करते रहिए। तो मैं यह कह रहा था कि 13000 किलोमीटर को ब्रॉड गेज करने का यह निर्णय हुआ है। यह कोई पांच साल में होने वाला काम नहीं था। इसका प्रोजेक्शन दस साल का था लेकिन पिछली सरकार ने, नरसिंह राव जी के डायरेक्शन में और विशेषत: कलमाड़ी जी और जाफर शरीफ जी ने इस ओर ध्यान देकर एक विशेष प्रोग्राम बनाया और 5000 किलोमीटर की लाइनें उन्होंने डाल दीं। आने वाली योजना में जितनी बाकी हैं, उतना काम करना होगा। मैं तो ऐक्सपेक्ट कर रहा था मिनिस्टर से कि पिछली पंचवर्षीय योजना में और पिछले साल जो सुविधा दी थी, जो बजट दिया था, हम समझते थे कि आप कुछ बढ़ोत्तरी उसमें करेंगे लेकिन आपने बढ़ोत्तरी नहीं की। इसलिए मुझे पता नहीं चल रहा है कि आपके दिल में क्या है?

फिर वही पुरानी बातें हैं जैसे बुढ़िया की कहानी मैंने बताई। फिर लोगों को आप क्या उसी तरह चलाना चाहते हो या उसे गाड़ी में बैठा कर उसके डेस्टिनेशन पर पहुंचाना चाहते हो? मैं एक ही बात बताऊंगा - गेज कनवर्शन के लिए 1995-96 में 1174.97 करोड़ दिए गए थे। इस साल कितना दिया है? 829.56 करोड़ यानि जब गेज कनवर्शन की बात इतनी बढ़ी और हमारे विरोधी दल के नेता उस पर टीका-टिप्पणी करते हैं, जब ये बजट को कम करने लगे तो उनके दिल में तो शंका है ही लेकिन मेरे दिल में इस तरह की शंका सरकार के लिए आना कोई ठीक बात नहीं है। इसलिए मुझे विश्वास है कि आप इसमें बढ़ोत्तरी करेंगे।

[उपसभाध्यक्ष (श्री त्रिलोकी नाथ चतुर्वेदी) पीठासीन हुए]

डबलिंग के बारे में मैं बताना चाहता हूं । पिछली सरकार ने 1995-96 में 247.37 करोड़ दिया था और इस बार 193.71 करोड़ दिया है। यह क्यों आपने कम कर दिया? मेरे केरल के साथी अभी यहां पर कह रहे थे कि जो पैसा डाइवर्ट किया है, वह फाइनेंशियल मैनेजमेंट तो करना ही होता है। तो आपको प्राइयॉरिटी लगानी होगी कि किस पर आपको ज्यादा ध्यान देना है और किस से आपको ज्यादा पैसा लेना है?

आप बात करते हो चाइना की, आप बात करते हो यूएसएसआर की, आप बात करते हो फ्रांस की तो फ्रांस में यह पैसेन्जर आरिजनेटिंग ट्रेन्स हैं। लेकिन जब चाइना की बात होती है, जब यूएसएसआर की बात होती है तो यह फ्रेट आरियेन्टिड ट्रेन्स है। हमारे देश में एक सोशल काज को देखना होता है केवल कामर्शियल कॉज को देखना नहीं होता है। कई नुकसान भी उठाने होगे क्योंकि हमारे देश में गरीब लोगों को यातायात की ज्यादा सुविधा नहीं होती है। हर आदमी मोटर या मोटर साइकिल पर नहीं घूम सकता है, उसके लिए एक साधन रेल का है और दूसरा बसिस का साधन है। सभी को हम बसें तो यातायात के साधन के रूप में नहीं दे सकते हैं लेकिन रेल एक ऐसा साधन है जिसमें किसान, देहात का आदमी जाता है। इसलिए मैं अभिनन्दन करना चाहता हूं कि आपने टिकट नहीं बढ़ाये हैं, चार्जिज नहीं बढ़ाये हैं सेकेण्ड क्लास वालों के। यह बहुत अच्छी बात है। परन्तु बैलेंश रखने की आपने शुरूआत की है और सेकेण्ड क्लास पर आपने थोड़ा बढ़ाया है लेकिन फ्रेट पर भी बढ़ाना होगा। यह बात सही है कि फ्रेट्स के लिए जब वैगन्स आप बढ़ाते हो, पैसेन्जर्स के लिए ट्रेनें आप बढ़ाते हो तो फ्रेट्स के वैगन्स कम करने पड़ते है। यह स्थिति है। जब तक आप उसके लिए डबलिंग नहीं करोगे तब तक ट्रैफिक मूवमेंट जोर से नहीं हो सकेगा। इसलिए वहां ज्यादा पैसे की प्रस्तुति करना बहुत चरूरी है, प्रायोरिटी आपको फिक्स-अप करनी होगी क्योंकि आज पैसेन्जर ट्रेन्स, एक्सप्रेस ट्रेन्स, मेल ट्रेन्स एक लाइन होने की वजह से वहां आगे नहीं जा पाती हैं।

मैं कुछ दिन पहले जब गन्ने के पैसे के बारे में कह रहा था तब भी मैं यह बात बताना चाहता था कि गन्ने की पैदावरी में कई किसान अभी उससे बाहर आ रहे हैं जो फ्रूट्स बनाते हैं, आम बनाते हैं, ग्रेप्स बनाते हैं क्योंकि जब एक लाइन है तो वहां से आपकी मालगाड़ी भी नहीं जाती है। दो-दो, चार-चार, दस-दस घंटे पीछे रह जाती हैं और जो नाशवान चीजें हैं, फ्रूट्स हैं जो एक्सपोर्ट होता है वह नहीं जा पाता है तो इससे भी नुकसान होता है। जो बात हमारे साथी ने कही मैं उससे सहमत हूं। करप्शन केवल हायर अथारिटी का करप्शन नहीं, नीचे के करप्शन के बारे में भी बात नहीं कही गई है आपने तो केवल उपर वालों के बारे में कहा, लेकिन नीचे के करप्शन के बारे में कुछ नहीं कहा है। जब हम रास्ते पर जाते हैं, ट्रेन में जाते हैं तभी ट्रेन ट्रैक में देखते हैं कि कितनी वेस्ट रेल की पटरियां होती हैं, जो ट्रेन की साइड में रखी होती हैं। जो डिसपोज करने वाले वैगन्स होते हैं वह भी रखे होते हैं। क्यों नहीं इन सबको इकट्ठा करते है और उनको इकट्ठा कर के क्यों नहीं काम में लाते है? पूरे देश में आज यह परिस्थिति है। मैं समझता हूं कि उसमें करोड़ों रुपये आपको मिल सकते हैं। लेकिन यह काम नहीं करते हो। मैं बोम्बे-सोलापुर रोड पर जाता हूं या कभी मैं आसाम के रोड पर जाता हूं और मैं पिछले तीन साल से देख रहा हूं कि रेल के डिब्बे वहीं के वहीं पड़े हुये हैं, कोई उनको उठाने वाला नहीं है। लकड़ी का सामान भी वहीं का वहीं पड़ा हुआ है। इसलिए जब तक आप सब डिवीजनों से लेकर यह इकट्ठा नहीं करोगे तब तक पूंजी भी उससे पैदा नहीं हो सकती है। इसका एक सर्कल बनाना चाहिए तभी हमें इसका ज्यादा फायदा हो सकता है। यह बात सही है कि सरकार आपको पैसा देगी जब डिवीडेंट की मांग करेंगे यह आपने बजट में कहा है। लेकिन आपका भी कुछ रिसोर्सेज क्रिएशन का कुछ काम है या नहीं है। यहां प्राइवेटाइजेशन की बात चल रही है। आपके उस सिविल एविएशन में प्राइवेटाइजेशन आ गया है, राड के बारे में प्राइवेटाइजेशन आ गया है लेकिन रेल के बारे में कितने प्रपोजल्स क्लियर हो गये हैं यह बात नहीं बताई गई है। यदि प्राईवेटाइजेशन की बात होती है तो मैं कहूंगा कि यदि कोई प्रोजेक्ट प्राईवेटाइजेशन में जाता है और कोई प्रोविजन आपने किया है तो उसका पैसा आप ब्राड गेज कंवर्सन में डालिए ताकि उसका फायदा हमें इमीडिएट मिल सके।

ताकि उसका फायदा हमें इमिडियेट मिल सके। मैं तो चाहता हूं कि चाहे केरल हो, तमिलनाडु हो या बम्बई हो सभी लाईनें डबल लाइनें हो जायें। आपकी लाईन वाडी गुलबर्गा तक है। उसका प्रोजेक्शन 63-64 में किया था, लेकिन अभी तक आपकी गाड़ी गुलबर्ग से आगे भागती ही नहीं है। पिछले साल डोन बिगवन तक वह सैक्शन हो गया है। यह मैं महाराष्ट्र के सैन्ट्रल रेलवे की बात कर रहा हूं। बिगवन जोर के बाद पोपलस, पोपलस के बाद सोलापुर और पाटनी तक सोलापुर की लाईन है। मैं इस बात को आपके ध्यान में लाना चाहता हूं कि ये जो बेल्ट है, इसमें अनार बहुत अच्छा हो रहा है, वहां बेर अच्छी हो रही है। वहां के लोग पुकार रहे हैं लेकिन उनको वैगन्स नहीं मिलते हैं। अब इसका कमर्शियलाइजेशन करना है। आप कहते हैं।

"Indian Railway is unique for passenger orientation in value, but freight dominating in earnings."

यदि आपको मोटिव सही करना है तो मैं कहूंगा कि हमारे देश में जो किसान उत्पादन बढ़ाने का काम करते हैं, उनके लिए सुविधाएं उपलब्ध करानी होंगी। एक इन्फ्रास्ट्रक्चर क्रिएट करके देना होगा। आप जो टुकड़ों में

पैसा खर्च करते हैं कि दस पैसे केरल, दस पैसे महाराष्ट्र, दस पैसे तामिलनाडु पर लगाओं, एकाध साल तकलीफ होने दो जिसे तकलीफ होती है। लेकिन आप यह देखिये कि कौन से यह देखिये कि कौन से ट्रैफिक पर आज एक नई योजना उभरकर आई है और जिससे आपको भी पैसा मिलने वाला है। आपके डिपार्टमेंट को कामर्स-एग्रीक्लचर ल।इजन रखना चाहिए और इंटेलीजेंस जब तक आप कलैक्ट नहीं करोगे तब तक आपको पता नहीं चलेगा। आपको देखना है कि रोड पर कितना ट्रैफिक है केवल उससे ही काम नहीं चलेगा बल्कि यह भी देखना है कि कौन से नए तरीके आ गये है।। फ्रूट, वेजीटेबल आदि की जो बढ़ोत्तरी हो रही है उसको भी देखना बहुत जरूरी है क्योंकि आपके कामर्शियलाइजेशन में एक नया इफेक्ट आ सकता है। महोदय, यहां 150 करोड़ की अनइकनोसिक लाइन है यानी उस पर 150 करोड़ खर्च होता है। यदि इस देश में अच्छी तरह से सुविधाएं उपलब्ध कराई जायें, टाइम पर ट्रेन्स चलें, योग्य एडमिनिस्ट्रेशन हों, वहां क्रप्शन का कोई काम न हो तो मुझे पूरा विश्वास है वहां की लाइन पर कोई घाटा नहीं होगा। आपका एडमिनिस्ट्रेशन वहां कोई चैकिंग नहीं करता है। कौन सी ट्रेन रूकती है, कौन सी नहीं रूकती है, कौन चढ़ता है, कौन उतरता है, यह भी आपको देखना होगा। आपके डिपार्टमेंट के टी.सी. ट्रेन एग्जामिनर हैं वे लाइन पर होते हैं या नहीं, उनको प्रोटेक्शन है या नहीं। यह भी देखना जरूरी है कि किस ट्रैक पर रेल का नुकसान हो रहा है। मुझे थोड़ा सा पता है क्योंकि मैंने ट्रैक पर ट्रैवल किया है लेकिन मैं उनका जिक्र नहीं करूंगा। मैं ये बातें इसलिए बताना चाहता हूं कि आपने अच्छा किया है कि जो रैग्युलर पास होल्डर्स हैं, बम्बई में लोकल ट्रेन में सफर करने वाले हैं, जो फर्स्ट क्लास वाले हैं उनको भी सुविधा दी है। उनमें कोई डिस्क्रिमिनेशन नहीं किया है। यह अच्छा किया है कि आपने फर्स्ट क्लास और सेकेन्ड क्लास पास होल्डर्स के टिकट के कुछ चार्जेज नहीं बढ़ाये हैं। जो ट्रैफिक वहां बढ़ा है बीएटी-पी-2, यह योजना कब से आ गई है। तो पहले रेलबे तैयार नहीं थी। लेकिन महाराष्ट्र सरकार ने अभी 50-50 परसेंट देना तय किया है। जैसे कोंकण रेलवे में हमने अपना शेयर दे दिया। इसी तरह अभी यहां बीएटीपी-2 में भी देना तय किया है। उपसभाध्यक्ष जी, मैं आपके ख्याल में यह लाना चाहता हूं कि कुछ दिन पहले ट्रैफिक लाइन मूव नहीं होती थी, बोलकर ट्रेनें रोक दीं, ट्रैक पर रोक दीं। सेंट्रल पर भी रोक दी और वेस्टर्न पर भी रोक दीं। कितना नुकसान हुआ?

उपसभाध्यक्ष (श्री त्रिलोकी नाथ चतुर्वेदी): मेरे माध्यम से ध्यान दिलाना चाहते हैं?.

श्री सुशील कुमार संभाजीराव शिन्देः मैं आपके माध्यम सें.

उपसभाध्यक्ष (श्री त्रिलोकी नाथ चतुर्वेदी): मेरे ख्याल में रहने से काम नहीं चलेगा।

श्री सुशील कुमार संभाजीराव शिन्देः लेकिन जिस कुर्सी पर आप बैठे हैं उस कुर्सी की जो आंखें हैं वे बड़ी जबर्दस्त हैं। उपसभाध्यक्ष जी, यह कहकर आपने मंत्री जी को भी जगा दिया। यह काम ऐसे नहीं चलता है। आपका ख्याल तो रखना ही है। सिकन्दर बख्त साहब हंस रहे हैं। उन्हें हंसने का मौका नहीं देना, मंत्री जी ज्यादा पैसा देकर यह काम करना है।

बोर्ली-बरार के लिए क्वाडुपल्ल टैक्स लगाना है। मैं ज्यादा नहीं कहूंगा लेकिन डीएपीटी-2 की तरफ ज्यादा ख्याल देने की जरूरत है। महाराष्ट्र में विशेषतः दो-तीन लाइनें महत्वपूर्ण हैं। अहमदनगर-बीड-परेडी-बैजूनाथ के लिए कोई प्रोविजन अच्छी तरह से नहीं दिखाई पड़ रहा है। दूसरा अमरावती-नारखेड है और तीसरी महत्वपूर्ण लाइन मीरज-लाटूर रेलवे लाइन है, जिसका काम शुरू हो गया है। भारत के सर्वोच्च पद पर आसीन हमारे राष्ट्रपति जी ने पंडरपुर में आकर वहां का स्टेशन बनाने के लिए एक मुहूर्त का पत्थर भी रख दिया है। मीरज जाने के लिये वहां से लाइन शुरू कर दी है। लेकिन कितना पैसा इसके लिए दिया गया है? लाटूर से लेकर मीरज तक जहां से केरल तक वह पहुंच सकती है वाया गोवा, उसके लिए कुछ ज्यादा पैसा नहीं दिया गया है । इसके लिए कम पैसा है। मुझे पैसा है। मुझे यह बतलाइए जब राष्ट्रपति जी ने फाउन्डेशन स्टोन रख दिया है। तो क्या इस काम को जल्दी नहीं करना चाहिए? इसके बारे में मैंने हाउस में मेंशन किया है। उपसभाध्यक्ष जी, मैं ज्यादा वक्त नहीं लेना चाहता हूं लेकिन मैं चाहता हूं कि कुर्दवारी-पंडारपुर ट्रैक का जो काम है वह सबसे पहले पूरा हो और फिर पंडारपुर से मीरज तक बाद में यह रजाए। पंडरपुर ऐसा क्षेत्र है - शनिवार की एकादशी को वहां बहुत से यात्री जाते हैं, लाखों-करोड़ों लोग आते हैं। इससे इसकी सुविधा मुंबई से आने वालों के लिए हो सकती है, इससे केरल और तमिलनाडु से आने वालों के लिए सुविधा हो सकती है। तो यह काम हाथ में लेने के लिए कहा था लेकिन इसकी भी प्रोग्रेस पता नहीं चलता है।

मुझे एक बात अच्छी लगी। आपने सोलापुर-गडक को ब्राड गेज करने की ओर ध्यान दिया है। आपकी गाडी अभी बीजापुर पहुंची है लेकिन बीजापुर आप बाडगेज ला रहे हैं औा उसके बाद सोलापुर को लेने का प्रयत्न कर रहे है

में दो स्टेशन हैं। एक सेन्ट्रल रेलवे का और दूसरा सदर्न रेलवे का। जो गाड़ी हुबली-बीजापुर-गडक जाती है उसको आप ब्राडगेज कर रहे हैं। आप आए हैं उधर से, उल्टे आए हैं। ठीक है, कोई दिक्कत नहीं है। मंत्री जहां रहते हैं वहां से शुरूआत होती है, कोई दिक्कत नहीं है। लेकिन मुझे खुशी इस बात की है कि आपकी जोनल जो पद्धति है, उसमें वहां सोलापुर सैंट्रल स्टेशन जो है उसके आधे फलांग पर सदर्न रेलवे का सोलापुर का रेलवे स्टेशन भी है। दोनों लाइनें सिमिलर जा रही हैं, साथ-साथ जा रही हैं। अंतर उनका ज्यादा नहीं है। उनमें आधे-पाव फलांग का अंतर होगा। लेकिन मंत्रालय के रेलवे बोर्ड ने निर्णय किया है कि हम ब्राडगेज करेंगे। सैंट्रल रेलवे भी आपकी है और सदर्न रेलवे भी आपकी है। हमने सुझाव दिया था कि यह जो रेलवे लाइन है इसको शिफ्ट करिए, इसको सेंट्रल रेलवे लेले और हुटकी तक लाइए ताकि खर्चा कम हो जाए। ताकि आपका खर्च भी कम हो जाए। आप ऐसा क्यों नहीं सोचते हैं? आप सोचते हैं कि लाइन आगे जाती है फिर पांच किलोमीटर आगे टिकेकरवाड़ी है वहां से आप कनवर्शन लेना चाहते हैं। मैं धन्यवाद देना चाहता हूं पूर्व रेल राज्य मंत्री श्री सुरेश कलमाडी जी को जिन्होंने शोलापुर रेलवे स्टेशन के लिए 50 लाख रुपया रेनोवेशन के लिए और रिबिल्डिंग के लिए दे दिया था। काम यहां तक शुरू हो गया, कहां तक प्लानिंग हो गई, पता नहीं है लेकिन मैं आपसे खर्च बचाने के लिए कहना चाहता हूं। आप उसमें 10 लाख रुपये, 15 लाख रुपये दे दीजिये, मुझे ऐतराज नहीं है और वहां आप दो तीन रूम्स बनाइये, सैंट्रल रेलवे का बुकिंग आफिस बनाइये, वह स्टेशन सैंट्रल रेलवे के आफिस में करा दीजिये क्योंकि आपकी जो गाड़ियां हैं वह सुबह 10 बजे आती-जाती है और शाम को पांच-छ: बजे इनका टाइम क्रास नहीं होता है। ज्यादा ट्रैफिक लाइन पर नहीं आ सकता। इसलिए वह पैसा डाइवर्ट कर के वहां रूम बना दीजिये। यह लाइन आगे हुटगी तक ले जाइये। मैं यह इसलिए बताना चाहता हूं, मैंने शिफि्टंग आफ लाइन का इसलिए सुझाव दिया क्योंकि शोलापुर सिटी में से वह लाइन जाती है। जहां से यह लाइन जाती है वहां पर मेन गेट है जहां एक आदमी उस गेट को हैंडल करता है और बार-बार ट्रेफिक रोका जाता है। इससे बचने के लिए आपको ओवर ब्रिज बांधना है और ओवर ब्रिज बांधने के लिए आपका 6-7 करोड़ रुपया खर्च होता है। आपका फार्मूला फिफ्टी-फिफ्टी का है। इससे बचने के लिए यदि एक बड़ी लाइन है तो उसमें कारपोरेशन का भी पैसा बच जाएगा, आपका भी बच जाएगा अर्थात् दो तीन करोड़ बच जाएगा। यह कोई आसान बात नहीं है। मुझे खुशी है कि रेलवे बोर्ड के आफिसर्ज़ ने खर्च को कम करने के लिए सोचा है, तय किया है, तय किया है, ऐसी मेरी जानकारी है। लेकिन आप ज़रा देखिये कि खर्च कैसे कम किया जाए। खर्च कम करने में भी थोड़ी स्किल होती है इसलिए में राज्य मंत्री जी को बता रही हूं, फॉरमर कंट्रोलर जनरल साहब भी ऊपर बैठे हुए हैं, उनको भी पता है कि किस तरह से पैसा कम खर्च करना है। तो यह रास्ता हो सकता है। जैसे ज़ीरो बेस्ड बजटिंग में हम कुछ ऐसे निर्णय लेते हैं कि यहां पैसा कट कर दो और जाहं जरूरी है वहां खर्च कर दो। तो यह सोचना है कि क्या रेलवे के लिए भी ज़ीरो बेस्ड बजटिंग जरूरी है। मैं समझता हूं कि इस पर काफी टीका-टिप्पणी भी हो सकती है। जैसे आमरीका में कारपोरेट बॉडीज़ में ज़ीरों बेस्ड बजटिंग एक बार हो गया था। हमने महाराट्र में एक बार इसे स्वीकार किया फिर हमारे ऊपर भी टीका-टिपणी होने लगी। इसके लिए दिल बड़ा करना पड़ता है लेकिन बाद में हमारा फार्मूला निवर्ट हो गया। जिसे चाहिये जैसे मैं आ गया पांच रुपया चाहिये तो दे दिया, वह आ गया, 10 रुपया चाहिये तो उसे दे दो। प्लानिंग में हमें कभी कभी बहुत रिजिड होना पड़ेगा। उसकी दृष्टि आगे आने वाले 15 साल तक रखनी होगी। जैसे पिछली सरकार ने तय किया था कि छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में कनवर्ट करना होगा। यह काम पांच साल में होने वाला नहीं है। चाहे अगले साल सरकार हमारी सरकार आए या नहीं आए, इसका कोई सवाल नहीं है लेकिन देश की भलाई के लिए कुछ प्लानिंग करोगे या नहीं करोगे? इसलिए मेरे साथियों ने देख लिया, 12 दिन तक यदि सत्ता में रहे हैं, मैं उनको यह कहना चाहता हूं कि देश की पूरी प्लानिंग के लिए सोचना होगों...(व्यवधान)

श्री सिकन्दर बख्त: हम आइंदा के लिए इसे अपने ज़ेहन में रखेंगे।

†[شری سکندر بخت: ہم آئندہ کیلئے اسے اپنے ذہن میں رکھینگے]

श्री सुशील कुमार संभाजीराव शिन्दे: आप आइंदा के लिए ख्याल रखेंगे, आपका भला हो। मैं तो इतना ही कहूंगा कि जिसने दिया उसका भी भला और जिसने नहीं दिया उसका भी भला। उपसभाध्यक्ष जी, मैं ज़रा इनके नज़दीक हूं इसलिए इनकी भलाई चाहता हूं और कुछ नहीं है। महोदय, आपकी जो सुपर फास्ट ट्रेंस चलती हैं या लांग जर्नी की ट्रेंस चलती है, कभी तमिलनाडु से निकलती है, कभी हैदराबाद से निकलती है, कभी केरल से निकलती

है लेकिन बीच में जो स्टेशन आते हैं उनके लिए बर्थ का कोटा बड़ा लिमिटेड होता है। हमारे कई साथियों ने रेलवे बोर्ड को लिखा, उनके अधिकारियों को लिखा तो उनका उत्तर क्या आता है। मैं यह नहीं बताना चाहता हूं यद्यपि मेरे पास आज रिकार्ड काफी है उसका। मैं पूरी एनेलिसिस में भी नहीं जाउंगा क्योंकि मेरे साथी ने पूरा आंकड़ावाइज बताया है। ये कहते हैं कि यह सेंट्रल जोन की बात है, वे यहां कोटा नहीं बढ़ा सकते हैं। यह नार्थ जोन की बात है। वे कोटा नहीं बढ़ा सकते हैं। तो इसमें एक पालिसी तय करिए कि वहां कितना ट्राफिक आता है। वह देखना चाहिए और यह नहीं हो सकता है तो जहां से ट्राफिक आता है आप अपने अफसर से पूछ लीजिए कि रोज उस रूट पर इन-इन गांवों को जाने के लिए कितने पैसेंजर्स टिकट लेते हैं और उनको जगह नहीं मिलती है। यह जरा सर्वे करिए। ऐसी जगह आप एक दूसरी सुपरफास्ट ट्रेन छोड़ने का भी काम करिए। शार्ट डिस्टैंस में आप यदि ऐसी ट्रेन चलाएं तो दोपहर के वक्त या जिस टाइम पर एडजस्ट होती हैं उसमें चलाएं। इसलिए डबल का काम बहुत जरूरी है। यह जब तक आप नहीं करेंगे तो इस ट्राफिक में ज्यादा मुनाफा भी नहीं होगा।

मैं यह भी कहना चाहता हूं कि 1973, 1975 में एक सिदेश्वर एक्सप्रेस शोलापुर से बम्बई शुरू हुई थी। उसके बाद वहां इतना ट्राफिक बढ़ गया है लेकिन दूसरी ट्रेन नहीं है। 8,9,10 ट्रेनें वहां से जाती है चाहे केरल से हो, तामिलनाडु से हों या हैदराबाद से हों, उस रास्ते के बिना दूसरा रास्ता नहीं है लेकिन हम बड़े शोषित है। हम कभी दिल में लाए कि चलो ट्रेन के सामने बैठ जाएं। लेकिन यह राष्ट्रीय सम्पदा का नुक्सान होगा, इसलिए हम नहीं करते। हम बैठ सकते हैं ट्रेनों के सामने कि हमें कोटा दे दिया जाए। इसलिए जो शांति से बात करते हैं उनकी बात को भी रेलवे को सुनने का काम करना चाहिए और ये जो बहुत दिनों की मांगें हैं उन पर बहुत गौर करना जरूरी हैं इसलिए मैं कहुंगा कि शोलापुर से बम्बई तक एक नयी ट्रेन छोड़ने का प्रयास करिए। एक सुपरफास्ट ट्रेन छोड़िए। मैं यह नहीं कहुंगा कि मैं वहां का रिप्रेजेंटेटिव हूं इसलिए यह काम करिए। हमने उसके बाद 22 साल से यह मांग नहीं की हैं लेकिन आज ट्राफिक बढ़ा हैं आज वहां हार्टीकल्चर का काम इतना बढ़ा है, ग्रेप्स इतने तैयार होते हैं कि वे ग्रेप्स अमेरिका जा रहे हैं, लंदन जा रहे हैं। कई हमारे साथी है जो ट्रक्स से बम्बई में भेज रहे हैं लेकिन ट्रक्स से कैसे होगा। ट्रक्स में उल्टा, जैसे मैंने एक गुड़ी? की बात की थी, उस तरह का काम हो रहा है। रेल पहले और हमारे ट्रक पीछे जा रहे हैं बम्बई। इसलिए यदि आपको प्राफिट मेकिंग रेलवे को बनाना है तो डबलिंग का काम करके यह प्राफ्टि करिए। सुपरफास्ट भी छोड़िए तो आपको वहां ज्यादा प्राफ्टि हो सकता हैं मैंने चर्चा की कि दादर, कुरला और न्यू बाम्बे और दूसरा बम्बई-दादर-बोरिवली, ये जो रूट हैं इनके बारे में जरा ज्यादा ध्यान देना होगा क्योंकि यह मैट्रोपोलिटन सिटी है, क्योंकि आपने कलकत्ता में अंडरग्राउंड रेलवे दी है, आपने मद्रास में अंडरग्राउंड रेलवे शुरू की हैं .....(**व्यवधान**)..... नया शुरू हो रहा है, मैट्रो किया है। लेकिन बम्बई में ऐसा कोई नही है। प्राफिट होने के लिए मैंने यह भी सुझाव रखा था .....(**व्यवधान**).....

श्री मोहम्मद सलीम: वहां अंडर वर्ल्ड है।

†شری محمد سلیم : وہاں انڈر ورلڈ ہے۔

श्री सुशील कुमार संभाजीराव शिन्दे: अंडर वर्ल्ड तो जरूर है और उसको कंट्रोल करना होगा। अभी आप सरकार के साथ हो तो आपका भी काम है उसको कंट्रोल करना तो जरा प्रयास करिऐं(**व्यवधान**)

उपसभाध्यक्ष जी, यह जो रूट है इस पर ज्यादा ख्याल देना होगा क्योंकि बम्बई की समस्या अलग है। पूरे देश भर का आदमी बम्बई में अपनी रोजी रोटी के लिए आता है। हर रोज 500 फेमिलीज वहां आती है। वहां अरबन प्राब्लम्स इतनी बढ़ गयी है इसलिए इस अरबन ट्राफिक के लिए आपको ज्यादा ख्याल करना होगा। वहां दादर पर एक ब्रिज, फ्लाई ओवर बनाने के लिए भी कहा गया था। उसका कंट्रीब्यूशन देने के लिए कारपोरेशन तैयार है। लेकिन उसका भी काम अभी तक आगे नहीं हो रहा है। लेकिन सब से ज्यादा मैं ट्रेस करूंगा कि यह जो गडक-शोलापुर रेलवे लाइन है वह जो शिफि्टंग का है व्रह शिफि्टंग सैन्ट्रल रेलवे पर करिए और हुडगी तक वह लाइन लेकर जाइये और हुडगी से डाइवर्ट करिए। वह करना जरूरी है वहां ताकि आपका खर्चा बच सकेगा।

महोदय, मैं ज्यादा समय नहीं लेना चाहता हूं लेकिन धन्यवाद इसलिए देना चाहता हूं कि नए-नए हैं। काम अच्छा करेंगे। शुरूआत तो अच्छी की है उन्होंने और वहां राम विलास पासवान जैसे मंत्री बैठे हैं जो सोशलिस्ट पार्टी से आते हैं। मैं समझता हूं कि आज उन्होंने रेलवे पुलिस के बारे में एक निर्णय ले लिया तो पूरे एम्प्लायमेंट के बारे में चाहे फर्स्ट, सैकंड, थर्ड और फर्स्ट क्लास आफिसर्स हों वहां तक का जो बैकलॉग है उसके बारे में भी आप प्रयास करेंगे। जिसकी बात, करप्शन की बात आपने यहां अपने बजट में नहीं की है उस पर ज्यादा ख्याल दीजिए। छोटी-छोटी चीज़े ये लगती हैं, लेकिन हजार जगह ये छोटे-छोटे करप्शन होते रहे तो उसमें काफी नुकसान हमारे रेलवे का होता है यह भी जरा देख लीजिए। आपका रेलवे प्रोटैक्शन फोर्स है, आपके दूसरा पुलिस फोर्स है, आप इंटेलीजेंस एजेंसी लगाइये। आपने तो पूरा कंप्यूटराइस्ड सब किया हैं। यह सुविधा जब आप करते हो फ्रांस की, जब बात करते हो जापान की, क्या हमारे पैसेंजर्स को उतनी सुविधा मिलती है जैसी ट्रेन चाइना में है, जैसी ट्रेन

†Transliteration in Arabic Script

फ्रांस में है, जैसी ट्रेन जापान में है, यदि उस तरह की सुविधा हमारे कम्प्यूटर्स को मिल जाएगी तो मैं नहीं समझता हूं कि वह फेअर देने में कुछ हिचकिचाहट करेगा। इसलिए स्टेशन साफ-सुथरा रखिए, ट्रेन साफ-सुथरी रखिए, उसके लिए रिजिड एडमिनिस्ट्रेशन का काम करिए जैसा मिलिट्री में होता है। मुझे पूरा विश्वास है कि आप दोनों ही उस डिपार्टमेंट को एक अच्छी चालना देंगे और फिर दोबारा मैं प्रधान मंत्री का भी अभिनंदन करता हूं कि एक रिमोट प्लेस में जहां हवाई जहाज के बिना जाने के लिए मौका नहीं था, ऐसे श्रीनगर वाया श्रीनगर बारामुला जाने के लिए नई ट्रेन ट्रैक के लिए जो एक उन्होंने प्रोग्राम एनाउंस किया है, उससे रोज़ी-रोटी भी मिलेगी और जो मिडल क्लास का पैसंजर होगा, टूरिस्ट होगा, वह वहां तक अभी इज़ी जाने के लिए भी एक सुविधा पैदा होगी। इसलिए आपको धन्यवाद देता हूं और मैं आपका समर्थन करता हूं। जब समर्थन करता हूं तो ज्यादा जिम्मेदारी है। मैं विरोध नहीं कर रहा हूं। इसलिए आपको हमने जो-जो चीज़ें कही हैं, वह जरा ...(व्यवधान)... हां, नहीं तो विरोध में भी होता तो अच्छा काम किया तो सपोर्ट करना हमारा देश के लिए काम है। विरोध के लिए विरोध करने का काम नहीं होना चाहिए, नारायणसामी जी।...(व्यवधान)... हां, आप जरा सीख लीजिए। मैं फिर दोबारा धन्यवाद आपको देना चाहता हूं कि अच्छा काम करिए और रेल की यह गाड़ी बहुत सुपरफास्ट चला दीजिए। धन्यवाद।

उपसभाध्यक्ष (श्री त्रिलोकी नाथ चतुर्वेदी): धन्यवाद शिन्दे जी। ...(व्यवधान)...

श्री मोहम्मद सलीम: आप राम विलास पासवान जी को बार-बार देख रहे हैं जो सोशलिस्ट पार्टी से आए हैं और जो सतपाल महाराज जी आपकी पार्टी से आए हैं उनको नज़रअंदाज़ करें तो कैसे रहेगा (व्यवधान)

†[شری محمد سلیم: آپ رام ولاس پاسوان جی کو بار بار دیکھ رہے ہیں جو سوشلسٹ پارٹی سے آئے ہیں اور جو ست پال مہاراج جی آپکی پارٹی سے آئے ہیں انکو نظرانداز کریں تو کیسا رہے گا...]

श्री सुशील कुमार संभाजीराव शिन्दे: नहीं-नहीं, उनको तो अच्छी तरह से ज्ञान है इसलिए उनको ज्यादा बोलने का जरूरी नहीं है। इसलिए मैं उनका जिक्र कर रहा था (व्यवधान)

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपालजी महाराज): महोदय, मैं माननीय सदस्य को धन्यवाद देना चाहता हूं और जो उन्होंने सुझाव दिए हैं वह लिख लिए हैं। उन्होंने जो कहा कि मैं मध्य प्रदेश से आता हूं मैं मध्य प्रदेश से नहीं, मैं उत्तराखंड से आता हूं।

उपसभाध्यक्ष (श्री त्रिलोकी नाथ चतुर्वेदी): अब तो पूरा देश आपका है। (व्यवधान).

श्री मोहम्मद मसूद खान (उत्तर प्रदेश): टाइम सब का आपने ले लिया, लेकिन जब हम बोलते हैं तो लास्ट में एक मिनट, आध मिनट, हमारा टाइम चला जाता है और कभी बहुत ज्यादा हो जाता है। तो हमारा आपसे निवेदन है कि हर आदमी को बोलने का एक सा मौका मिलना चाहिए, इस तरह से नहीं होना चाहिए।

†[شری محمد مسعود خاں (اتر پردیش): ٹائم سب کا آپنے لے لیا لیکن جب ہم بولتے ہیں تو لاسٹ میں ایک منٹ - آدھ منٹ ہمارا ٹائم چلا جاتا ہے اور کبھی بہت زیادہ ہو جاتا ہے- تو ہمارا آپ سے نویدن ہے کہ ہر آدمی کو بولنے کا ایک سا موقع ملنا چاہیئے اس طرح سے نہیں ہونا چاہیئے]

उपसभाध्यक्ष (श्री त्रिलोकी नाथ चतुर्वेदी): आपका सुझाव बिल्कुल सही है। अब जनता दल से श्री नरेश यादव। 48 मिनट का समय आपकी पार्टी को है। आप और रामदेव जी। ...(व्यवधान)...

श्री रामदेव भंडारी: महोदय ...(व्यवधान)...कल ज्यादा हम लोग लेंगे, आज यह बोल दें ज्यादा, दूसरी बारी आई तो मैं बोलने के लिए हूं।

श्री नरेश यादव (बिहार): उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं 16 जुलाई को जो लोक सभा में माननीय रेल मंत्री जी ने रेल बजट प्रस्तुत किया उसके समर्थन में खड़ा हुआ हूं। पहली बार गांव का गरीब का बेटा रेल मंत्री बना और आम लोगों के लिए और ऐसे क्षेत्र के लिए जो क्षेत्र कि काफी उपेक्षित है उसके लिए रेल बजट दिया है। इसलिए यह रेल बजट आम लोगों का बजट कहा जाता है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, हमारे रेल राज्यमंत्री जी यहां

बैठे हैं और हमारे रेल मंत्री लोकसभा में हैं, फिर भी आपके माध्यम से मैं रेल मंत्री का ध्यान गरीबों की समस्या की ओर आकर्षित करना चाहूंगा। इस देश के पूर्वी हिस्से में बिहार और बिहार में कटिहार, यह एक रेल का बहुत बड़ा जंक्शन है, मंडल का मुख्यालय है। वहां से एक गाड़ी चलती है, नाम है – महानंदा एक्सप्रेस। यह महानंदा एक्सप्रेस दिल्ली तक आती है और इस गाड़ी में खासकर के पंजाब, हरियाणा और दिल्ली में काम करने के लिए हमारे गरीब भाई ही आती है। साधारण क्लास के डिब्बे की कैपेसिटी 90 व्यक्ति या 96 व्यक्ति, यात्री के बैठने की है। आपको जानकर हैरत होगी कि दिल्ली, पंजाब की ओर कमाने के लिए आने वाले इन गरीब व्यक्तियों, यात्रियों को उस गाड़ी के डिब्बे में पांच सौ, छह सौ को जानवरों की तरह ठूंस कर बैठाया जाता है और उसमें चूंकि वह साधारण डिब्बा है, साधारण डिब्बे में बैठने पर भी ऊपर और नीचे का पैसा लिया जाता है, दस, पांच, बीस रुपए करके सीट का लिया जाता है।

उपभाध्यक्ष महोदय, किस तरह गरीबों को लूटा जाता है, उसकी ओर मैं आपके माध्यम से ध्यान आकर्षित कर रहा हूं और यह इसलिए क्योंकि गरीब तबके से मंत्री आज बने हैं और वह गरीबों के दर्द को समझेंगे और इसीलिए मैं इस बात को जोर देकर कह रहा हूं कि करना क्या होगा। होता क्या है कि जब यात्री वहां से चलता है दिल्ली, पंजाब की ओर तो वहां से लुटता ही जाता है। चूंकि उस यात्री का चेहरा अलग होता है, ढीला पैंट, ढीली कमीज और जब वापस जाता है दिल्ली, पंजाब से कमा कर तो ढीली कमीज, ढीला पैंट और ऊपर से बक्शा या पेटी लेकर चलता है। संपूर्ण रास्ते में, जब वह लोटता है हमारा गरीब मजबूर, तो लुटता जाता है। दुख होता है। मैं रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि पाकेट में टिकट रखते हुए भी रेल कर्मचारियों द्वारा तंग किया जाता है। वह निराश अपनी मां के लिए, बाप के लिए साड़ी और धोती और वही बक्शा लेकर घर वापस जाता है। हम आग्रह करना चाहेंगे रेल राज्यमंत्री महोदय से, कि इतनी तो आप पक्की व्यवस्था कर दीजिए कि हजारों की संख्या में जो हर रोज रेल यात्री दिल्ली, पंजाब, हरियाणा में कमाने के लिए आते हैं और यहां से वापस जाते हैं तो रास्ते में उनको लूटा न जाए, उनका पैसा छीना न जाए, उनके पास टिकट रहते हुए भी उनका टिकट फाड़कर यह न कहा जाए कि तुम टिकटलेस हो इसलिए यह फाइन लगा दिया है। इतना तो आपको जरूर करना चाहिए ताकि लोग यह अहसास करें कि गरीब का बेटा रेल मंत्री बना है तो गरीब का इतना बड़ा कल्याण हो रहा है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, इसके साथ ही साथ मैं यह भी कहना चाहता हूं कि बिहार में 40 परसेंट लोग गरीबी रेखा के नीचे हैं। गरीब लोग ही इधर आते हैं मजदूरी कमाने के लिए। क्या यह इंसान नहीं हैं? फिर आपने महानंदा गाड़ी को दो भाग में बांट दिया 4084 और 4083, एक आधा भाग एन.जे.पी. पहुंचा दिया और दूसरे आधे को कटिहार से खोला। इसको लिंक एक्सप्रेस कर दिया। यह पूरी ही गाड़ी पहले कम थी, एक डिब्बे में पांच सौ यात्री चलते थे, तो अब जब आधा कर दिया तो क्या हालत होती होगी? इसका अंदाजा, इसका अनुमान कोई भी व्यक्ति कर सकता है। मैं यह कहना चाहूंगा कि एक भी गाड़ी मजदूरों के लिए कटिहार से नहीं दी गई है। यहां फ्रिकेवेन्सी बढ़ाने की बात कही गई है। फ्रिकेवेन्सी बढ़ाने, रेलवे के विस्तार की बात आई। रेल मंत्री जी ने कई जगह रेल गाड़ी का विस्तार किया है, ट्रेनों को आगे बढ़ाया है, लेकिन कितने अभाग्यशाली हम लोग, हमारे मजदूर पूर्वी इलाके के हैं कि हमारी गाड़ी के विस्तार को घटाया गया है। ''वैशाली एक्सप्रेस'' कटिहार तक जाती थी, ''बरौनी-कानपुर एक्सप्रेस'' कटिहार तक जाती थी और उसे खींच करके बरौनी ले आए। मजदूरों की गाड़ी ''बरौनी-अमृतसर एक्सप्रेस'' जो बरौनी में रूक जाती है, ज्यों-ज्यों आप पूर्व दिशा की ओर जाएंगे गरीबी बढ़ती जाएगी, गरीबी ज्यादा मिलेगी। हिन्दुस्तान में पश्चिम और पूर्व में यही अन्तर है, पूर्व में ज्यादा गरीब रहते है। इसलिए हम यह कहना चाहते हैं कि पूर्वी हिस्से से गाड़ी को खींचकर के पश्चिम में पहुंचा दिया गया। आप फ्रिकेवेन्सी बढ़ाने की बात करते हैं, हमारे साथ अन्याय क्यों हो रहा है? सुविधा को दिन-प्रतिदिन घटाया जा रहा है। इसलिए मैं कहना चाहता हूं कि ''5201 व 5202'' और फिर ''वैशाली एक्सप्रेस'' इन दोनों को तो वहां ले जाया ही जाए और ''बरौनी-अमृतसर एक्सप्रेस'' जो है, ''5209-5210'', जो ''जनसेवा एक्सप्रेस'' है, उसे आप निश्चित तौर से कटिहार से खोलें जिससे कि मजदूरों का बहुत बड़ा कल्याण हो सके।

उपसभाध्यक्ष महोदय, रेलवे बजट के 61वें पैरा में जिक्र किया गया है पुल बनाने का। उत्तरी बिहार में पुल का अभाव है, निश्चित तौर से पुल का अभाव है। ''मुकामा'' में एक रेल पुल है और उसके बाद आगे ''कोलबर'' है, वहां रेलवे-पुल है, लेकिन ''मुकामा'' के बाद करीब-करीब 250, 300 किलामीटर के बीच में कोई रेल का पुल नहीं है ''फरक्का'' तक। इसलिए हम यह कहना चाहते हैं कि कलकत्ता का रास्ता, उत्तरी भारत

का, पूर्वी हिस्से का, नेपाल का, एकमात्र रास्ता, जो वर्षो-वर्षो से रहा है, वहां ''मनिहारी-साहिबगंज'' में गंगा के ऊपर रेल पुल बनाने की मांग वर्षो से होती रही है। आप अगर एक पुल बना रहे हैं, रेल मंत्री जी हम आपसे कहेंगे कि जहां पुल बन रहा है, वहां बनना ही चाहिए, लेकिन कुछ कृपा आपको गरीब इलाके पर भी करनी चाहिए। इसलिए मैं कहना चाहता हूं कि ''मनिहारी-साहिबगंज'' के बीच में एक रेलवे पुल बने जिससे लोगों का बहुत कल्याण होगा।

उपसभाध्यक्ष महोदय, अब मैं पैरा 37 की ओर ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा जिसके द्वारा आपने धार्मिक पर्यटन की ओर भारतीय रेल का विशेष ध्यान दिलाया है। इस बारे में मैं कहना चाहता हूं कि उसमें आपने जिन स्थानों का जिक्र किया है, उसमें ''बोद्ध गया'' का जिक्र नहीं है, ''राजगीर'' का जिक्र नहीं है और जो ''वैशाली'', हमारे रेल मंत्री जी जिस क्षेत्र से आते हैं वह उसके ठीक बगल में है, जहां के लोकतंत्र पर दुनिया को गर्व रहा, उसका जिक्र नहीं है। मेरा आपसे निवेदन है कि उन जगहों को भी उसमें जोड़ा जाना चाहिए जिससे कि उन क्षेत्रों का रेल और पर्यटन के मामले में विकास हो सके।

माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं एक बात और मंत्री जी के ध्यान में लाता चाहता हूं कि इस देश में केले का उत्पादन महाराष्ट्र के ''भुसावल'' में होता है और उसके बाद बिहार के किसानों ने हिम्मत करके, अपनी पूंजी लगा-लगा करके कटिहार जिला, भागलपुर जिला, पूर्णिया जिला में एक पूर्वी बिहार में काफी जोरों से केले की खेती की है। केले के लिए आपने जिस तरह से महाराष्ट्र के किसानों को, केला उत्पादन किसानों को फ्रेट में सब्सिडी दी है, उसी तरह से बिहार के केला उत्पादक किसानों को भी यह छूट आपको देनी चाहिए, यह मैं आपसे कहना चाहता हूं। छूट देने के साथ-साथ हम आमदनी की बात करेंगे। आपकी मालगाड़ी हर रोज़ जाती है। पंजाब, हरियाणा से पूरे का पूरा रैक पूर्वोत्तर हिस्से में, असम की ओर, जाता है और उधर से वह बैरंग चला आता है। हर रोज कम से कम तीन-चार माल गाड़ियां जा रही हैं और वे रेल का पैसा बर्बाद करके बिलकुल खाली चली आती हैं। किसान पैसा देने को तैयार है। हम दिल्ली की ''न्यू आजादपुर मंडी'' में केला पहुंचाना चाहते हैं। केला किसानों के पास पर्याप्त है, किसान पैसा देने के लिए तैयार है, हमें वैगन चाहिए, रैक चाहिए - पूरे का पूरा रैक। वहां का किसान दिल्ली के ''न्यू आजादपुर मंडी'' में केला पहुंचाने के लिए तैयार है, आप उनके लिए इतनी तो व्यवस्था कर दें। इससे देश की आमदनी भी बढ़ेगी। इसलिए आज यह बहुत महत्वपूर्ण बात है। मैंने पहले भी कई बार रेल मंत्रालय का ध्यान इस ओर आकर्षित किया है लेकिन दु:ख की बात यह है कि अभी तक इस पर कोई कार्यवाही नहीं की गई है। रेल का कामकाज बहुत अच्छा होता है, रेल का निर्माण कार्य बहुत अच्छा होता है, यह माना जाता है लेकिन अभी हाल ही में मैं बरौनी-कटिहार खंड पर कुरसंला गया तो वहां एक मकान बन रहा था मैंने पूछ कि कौन से नंबर का ईटा लगा है, तो वहां जो लोग थे उन्होंने बताया कि तीन नंबर का ईटा लगा रहे हैं। मैंने पूछा क्यों, तो उन्होंने कहा कि रेल में एक नियम है कि कमजोर ईटा इसलिए दिया जाता है क्योंकि वह बरसात के समय नमी को सोख लेता है और जैसे ही बरसात खत्म होती है तो वह नमी को वापस फेंक देता है। इसलिए यदि घटियां ईटा दिया जाए तो सुविधा होती है। मैंने कहा कि ऐसा ईटा तुम अपने पास रखो।

महोदय, आज रेलवे इस देश का सबसे बड़ा प्रतिष्ठान है और इसका नेटवर्क पूरे देश में फैला हुआ है। उसका काम इतना घटिया हो, यह ठीक नहीं है। दिन-पर-दिन रेलवे के काम की गुणवत्ता में गिरावट आ रही है और इसमें सुधार करने की आवश्यकता है।

महोदय, हमारे सभी माननीय सदस्य राजधानी एक्सप्रैस में यात्रा करते हैं। मैं मंत्री जी का ध्यान इस बात की ओर आकर्षित करना चाहता हूं कि राजधानी एक्सप्रैस में रोज घोषणा होती है कि अगर इस गाड़ी में कोई डॉक्टर साहब यात्रा कर रहे हों तो वे फलां डिब्बे में फलां सीट पर आ जाएं, यहां रोगी पड़ा हुआ हैं इस गाड़ी में यात्रा करने का आप इतना अधिक पैसा लेते हैं और अधिक पैसा देने वालों में ही ज्यादा रोगी होते हैं, चाहे वे हार्ट-पेशेंट हों या डायबिटीज़ के मरीज हों। इसलिए मैं रेल मंत्री से यह निवेदन करना चाहता हूं कि राजधानी एक्सप्रैस में एक डॉक्टर की व्यवस्था अवश्य होनी चाहिए। इसके लिए एक टिकट पर पांच रुपया आप बढ़ा दीजिए लेकिन इस देश में जो हजारों डॉक्टर हैं, उनको इससे रोजगार मिल जाएगा। अगर यह व्यवस्था हुई होती तो शायद हम अपने प्यारे साथी श्री शंकर दयाल सिंह को नहीं खोते। इस व्यवस्था की कमी के चलते इस सदन के सबसे हंसोड़ साथी हमारे बीच से चले गए। इसलिए मैं कहना चाहता हूं कि शताब्दी एक्सप्रैस में, राजधानी एक्सप्रैस में और जो लंबी दूरी की गाड़ियां हैं, उनमें एक डॉक्टर की व्यवस्था अवश्य होनी चाहिए जिससे कि भविष्य में हमारा कोई साथी दवाई और इलाज के बिना हमसे न बिछुड़े।

इसी के साथ मैं यह कहना चाहता हूं कि राजधानी एक्सप्रैस जो आपने चलाई है, इसकी गुणवत्ता में कोई

सुधार नहीं हुआ है। जो गोहाटी-दिल्ली राजधानी चलती है, उसमें मैंने कई बार देखा है कि सुबह का समय है, जब यह गाड़ी मुगलसराय से खुलती है और मुगलसराय के बाद उस गाड़ी को रुकना है कानपुर में। तो मुगलसराय और कानपुर के बीच में गाड़ी में पानी नहीं है। लोगों के फ्रैश होने का समय है लेकिन गाड़ी में पानी नहीं हैं। गाड़ी में बहुत गंदगी है, सफाई नहीं है। अगर राजधानी एक्सप्रैस का यह हाल रहेगा तो राजधानी एक्सप्रैस कैसे चलेगी? इसलिए रेल मंत्री को इस ओर ध्यान देना चाहिए। इसमें देश-विदेश के लोग यात्रा करते हैं और इस गाड़ी का देश में नाम भी है। पिछले सेशन में रेल बजट पर बहस के क्रम में हमारे साथी शंकर दयाल सिंह जी बोल रहे थे। परन्तु वह आज नहीं है। उनका वह स्वर हम में से कोई नहीं ला सकता है जिस स्वर में उन्होंने जिक्र किया था - स्पाउज के लिए, पत्नी के लिए ए.सी.फर्स्ट में सुविधा के लिए कहा था। उन्होंने कहा था कि हम तो ए.सी.फर्स्ट में आ सकते हैं लेकिन हमारी पत्नी हमारे साथ ए.सी. फर्स्ट में नहीं आ सकती है। हमारे पास केपेसिटी नहीं हैं कि मैं उन अल्फाजों का प्रयोग का सकूं जितना बेहतर स्वर्गीय शंकर दयाल सिंह जी कर चुके हैं। लेकिन उनकी जो अंतिम इच्छा थी वह तो पूरा कर दीजिए कि ए.सी. फर्स्ट में अपनी पत्नी को भी साथ लाने का अधिकार तो दे दीजिए। ...(**व्यवधान**) अब मैं एक बात कहकर समाप्त करना चाहूंगा। मैं ज्यादा समय नहीं लेना चाहता हूं।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मीटर गेज के रेल का डिब्बा पैसेंजर कोच बनना बंद हो गया, गाड़ियों का बढ़ना जारी है। एक साथी ने कहा कि एक गाड़ी को काट काट कर के दो गाड़ी, तीन गाड़ी चला रहे हैं। यात्रियों की संख्या हर वर्ष दस परसेंट बढ़ जाती है। क्या होगा? हम तो बार-बार मांग करते हैं कि एम.जी. से बी.जी. को करो। एक छोटी सी लाईन है मात्र 34 किलोमीटर की कटिहार से मुकरिया तक की जिससे कि गोहाटी का रास्ता सीधा हो जाएगा। गोहाटी जाने के लिए हम को 60.70 कि.मी. रास्ता बच जाएगा अगर हम यह छोटा सा काम करदें कि कटिहार और मुकरिया के बीच में हम एम०जी० से बी०जी० में कंवर्जन कर दें। लेकिन वह नहीं होगा। जो गाड़ियां चलती हैं उन गाड़ियों के डिब्बों को घटा घटा करके आज हम गाड़ियों का तो बढ़ा रहे हैं लेकिन कोसेज का घटा रहे हैं। हम यह कहना चाहते हैं कि आज हर यात्री के हर दिन की समस्या हैं वह समस्या न रहे तथा कोचेज की संख्या निश्चित तौर से बढ़ाई जाए। आज बहुत हल्ला हुआ, सारे साथियों ने कहा कि बिहार में बहुत कुछ दिया गया। लेकिन मैं यह कहता चाहता हूं कि पूर्वोत्तर बिहार अभी भी उपेक्षा का शिकार है तथा उसको और देने की जरूरत है। अगर परिवार में कोई बीमार पड़ जाए तो बीमार को दवाई के साथ-साथ दूध भी दिया जाता है स्वस्थ होने के लिए। यह गर्व का विषय है। पूर्वोत्तर भारत, पूर्वोत्तर बिहार बीमार रहा, उपेक्षित रहा और आज अगर उनको कुछ विकास दिया गया है तो यह खुशी की बात है। इसके लिए रेल मंत्री को धन्यवाद देना चाहिए, बधाई देनी चाहिए कि इन्होंने पहली बार सोचा है कि ऐसे उपेक्षित क्षेत्र में विकास पहुंचाया जाना चाहिए। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। आपने समय दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री बनारसी दास गुप्ता (हरियाणा) : उपसभाध्यक्ष महोदय, सर्वप्रथम तो मैं आपका धन्यवाद करता हूं कि आपने मुझे बोलने का समय दिया। महोदय, जब से मैं इस सम्मानित और गरिमामयी सदन का सदस्य निर्वाचित हुआ हूं उसके पश्चात यहां बोलने का यह मेरा प्रथम अवसर है। अंग्रेजी में इसे मेडन स्पीच कहते हैं, हिन्दी में मैं इसे अपना प्रथम भाषण कह सकता हूं।

महोदय, मेरे लिए अभी यह स्थान बहुत बड़ा, विशाल और नया है। विधान सभा में तो मैं बहुत बोलता रहा हूं, वर्षों तक बोलता रहा हूं। लेकिन अभी यहां बोलने में कुछ थोड़ी झिझक है, जो धीरे-धीरे साफ होगी।

उपसभाध्यक्ष (श्री त्रिलोकी नाथ चतुर्वेदी) : नहीं, आप बहुत अनुभवी है, मुख्य मंत्री इतने अरसे रहे हैं।

श्री बनारसी दास गुप्ता : उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं रेल मंत्री जी का और राज्य मंत्री जी का धन्यवाद करता हूं, अभिनंदन करता हूं और उनको बधाई देता हूं कि उन्होंने बहुत ही अच्छा, एक संतुलित बजट प्रस्तुत किया है। उपसभाध्यक्ष महोदय, इस बजट में कुछ यात्री भाड़ा, कुछ माल भाड़ा बढ़ाया गया है। इसकी मजदूरी भी रेल मंत्री जी ने अपने बजट भाषण में बताई कि पेट्रोलियम पदार्थों के भाव बढ़ जाने से और रेल कर्मचारियों के पांचवें पे-कमीशन की रिपोर्ट आने की दृष्टि से यह किराया बढ़ाना पड़ा है। लेकिन यात्री भाड़ा बढ़ाते समय रेल मंत्री जी ने इस बात का पूरा ध्यान रखा है कि निम्न आय वर्ग के व्यक्तियों पर इसका कोई प्रभाव न पड़े। इसके लिए भी मैं उनको बधाई देता हूं कि इस बजट का कोई प्रभाव गरीब आदमी पर, मध्यम वर्ग के आदमी पर, जो निम्न-मध्यम वर्ग के लोग हैं, उन पर नहीं पड़ा है। इसके अलावा उपसभाध्यक्ष महोदय, रेल मंत्री जी ने अनेक ऐसे पिछड़े हुए क्षेत्रों में, जो पहाड़ी क्षेत्र हैं, आदिवासी क्षेत्र हैं, जहां आने-जाने के साधन नहीं हैं, बड़े दुर्गम रास्ते हैं, ऐसे क्षेत्रों

में नई रेल लाईन बनाने का प्रावधान किया है, यह बहुत ही अच्छा निश्चय है। हिमाचल प्रदेश में, जम्मू-कश्मीर में पिछली सरकार ने जम्मू से ऊधमपुर तक रेल लाईन का निर्माण किया और अभी पिछले ही दिनों, इस सदन में भी और लोक सभा में भी प्रधान मंत्री जी ने घोषणा की कि ऊधमपुर से बारामूला तक एक रेल लाईन का निर्माण किया जाएगा जो बहुत ही महत्वपूर्ण हैं वहां के लोगों के लिए रेल यात्रा का साधन उपलब्ध कराने की दृष्टि से भी, टूरिज़्म की दृष्टि से भी और जो उस प्रदेश में आतंकवाद फैला हुआ है, उसको कम करने की दृष्टि से भी इस रेल लाईन का बड़ा महत्व है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, जैसे पिछली सरकार अर्थात्, कांग्रेस सरकार ने मीटर गेज लाईन का परिवर्तन ब्रॉड गेज में करने का सिलसिला शुरू किया था हज़ारों किलोमीटर लंबी लाईनों का कनवर्शन किया था, वह सिलसिला जारी रखने का भी वायदा इस बजट में किया गया है और प्रावधान भी किया गया है बहुत सारी रेल लाईनों को मीटर गेज से ब्रॉड गेज में परिवर्तित करने का। महोदय, बजट में यात्रियों के लिए अनेक प्रकार की सुविधाएं उपलब्ध कराने का भी वायदा किया गया है। खान-पान में सुधार करने की बात कही गई है और जो फास्ट ट्रेन्स हैं, राजधानी एक्सप्रेस हैं, उनमें टेलीफोन पर बात करने की भी सुविधा प्रदान करने की बात कही गई है। ट्रायल के तौर पर राजधानी एक्सप्रेस में यह सुविधा उपलब्ध करा दी गई है। इसके अलावा रेल लाईनों को अधिक सुरक्षित बनाने के लिए ताकि कम से कम दुर्घटनाएं हों, इस बात पर भी विचार किया गया है और इस ओर भी ध्यान दिया गया है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, यह रेल तंत्र आज सारे देश के अंदर फैला हुआ है। यह अपने आप में एक विशाल साम्राज्य है। इस रेल तंत्र में लाखों कर्मचारी जो दिन-रात जुटे रहते हैं रेलों को ठीक समय पर चलाने के लिए और सारे तंत्र की व्यवस्था ठीक करने के लिए, उन कर्मचारियों के लिए भी रेल मंत्री जी सोचते हैं और उन्होंने एक हजार करोड़ रुपए अलग से बजट के अंदर रखे हैं कि पांचवे पे-कमीशन की रिपोर्ट आने पर उनको बढ़ी हुई सैलेरी दी जा सके और दूसरी अन्य सुविधाएं भी उनको दी जा सकें।

इसके अलावा पहाड़ी क्षेत्रों में रेल लाईन लाने का प्रावधान भी किया है। बिहार के जो अभी हमारे माननीय सदस्य बोल रहे थे, जैसे उत्तरी बिहार है पिछड़ा हुआ क्षेत्र है, गंगा पर पुल बना कर, उस क्षेत्र तक नई रेल लाईन बनाने का जो निश्चय किया गया है, यह भी सराहनीय बात है। परंतु उपसभाध्यक्ष महोदय, मुझे एक बात पर बड़ा खेद है कि इस सारे बजट में हरियाणा जैसे विकासशील प्रदेश को बिलकुल ही नजरअंदाज किया गया है। इस सारे बजट में एक शब्द भी हरियाणा के लिए नहीं कहा गया।

हरियाणा एक बहुत आगे बढ़ता हुआ प्रदेश है। उपसभाध्यक्ष महोदय, आप तो जानते हैं कि सन् 1966 में जब हरियाणा प्रदेश अस्तित्व में आया तो खाद्य की दृष्टि से यह पिछड़ा हुआ प्रदेश होता था। एक लाख टन अनाज हमें बाहर से मंगाना पड़ता था अपनी जरूरत को पूरा करने के लिए। लेकिन आज आपको यह जानकर खुशी होगी और मेरे तमाम जो साथी सांसद हैं उनको भी प्रसन्नता होगी कि आज न केवल हम अपनी जरूरत को पूरा करते हैं बल्कि 50 लाख टन अनाज हम (सेन्ट्रल पूल) केन्द्र के खाद्य भण्डार को उन राज्यों को भिजवाने के लिए जहां कम अनाज पैदा होता है। तो ऐसे प्रदेश को बिल्कुल नजरअन्दाज कर दिया है, यह बहुत ही खेद की बात है। मैं आपके माध्यम से राज्य मंत्री जी से प्रार्थना करता हूं कि वे इस बात पर गहराई से विचार करें और अगला जो पूरक बजट आयेगा उसमें प्रावधान किया जाये उन रेल लाइनों का जिनका सुझाव में आपके सामने प्रस्तुत करता हूं।

उपसभाध्यक्ष (श्री त्रिलोकी नाथ चतुर्वेदी): श्री जनेश्वर मिश्र जी इस बात को ध्यान में रख रहे है। ये पुराने रेल मंत्री भी हैं।

श्री वी. नारायणसामी: वे नोट नहीं कर रहे है।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TRILOKI NATH CHATURVEDI): He has a capricious memory.

श्री मोहम्मद मसूद खान: खड़े होकर कहिए, बैठकर क्या कह रहे है।

श्री बनारसी दास गुप्ता: उपसभाध्यक्ष महोदय, हरियाणा प्रदेश तो अत्यन्त ही महत्वपूर्ण प्रदेश है। यहां पर एक धार्मिक स्थान कुरूक्षेत्र है जो विश्व विख्यात है। जहां आज से पांच हजार वर्ष महाभारत का युद्ध हुआ और भगवान कृष्ण ने सारे विश्व को गीता का सन्देश दिया और दूसरा स्थान अगरोहा है। महाभारत काल के पश्चात महाराजा अग्रसेन जो कि अग्रवाल समाज के प्रवर्त्तक थे, उनकी विशाल राजधानी थी। अगरोहा हिसार से 20 कि. मी. फाजिल्का तक जो नेशनल हाइवे जाता है, उस पर स्थित है। आज तमाम हिन्दुस्तान का अग्रवाल समाज उस अगरोहा का विकास कर रहा है। हिन्दुस्तान के तमाम प्रदेशों से हजारों अग्रवाल समाज के लोग अगरोहा की

यात्रा के लिए आते हैं तो मेरा सुझाव यह है कि हिसार से सिरसा तक अगरोहा और फतेहाबाद होती हुई एक नई रेलवे लाइन डाली जाये। उपसभाध्यक्ष महोदय, अगर इसको वायविल्टी की दशष्टि से भी जांचा जाये, परखा जाये तो उसमें भी यह लाइन खरी उतरेगी क्योंकि अगरोहा, फतेहाबाद, सिरसा, डबवाली जो क्षेत्र हैं इसमें बढ़िया किस्म की कपास पैदा होती है और हिन्दुस्तान के सभी हिस्सों में जैसे अहमदाबाद, मुम्बई, मद्रास, सूरत आदि जहां-जहां भी सूती कपड़ा मिले हैं उन सभी मिलों में इस क्षेत्र की कपास जाती है। अगर यहां से रेलवे लाइन निकलती है तो यह सारा कपास रेलवे के द्वारा अन्य क्षेत्रों में आसानी से भेजा जा सकता है जो कि अब रोड ट्रांसपोर्ट से जाता है।

महोदय, इसके अलावा इस रेलवे लाइन का सुरक्षा की दृष्टि से भी बहुत बड़ा महत्व है। डिफेन्स के पाइन्ट आफ व्यू से भी इसकी बड़ी इम्पोरटेंस है। क्योंकि सिरसा जहां तक यह रेलवे लाइन जायेगी वह पाकिस्तान की सीमा के पास, के पास है। वायु सेना ने भी वहां बहुत बड़ा हवाई अड्डा बनाया हुआ है। सुरक्षा की दृष्टि से सिरसा को रेलवे का जंक्शन बना दिया जाये। एक लाइन पहले से ही रिवाड़ी से आती है और दूसरी लाइन यह चला दी जाये तो मिलेट्री को जरूरत पड़ने पर सामान रेलों के जरिए से पहुंचाया जा सकता है जो कि सड़क के रास्ते से नहीं पहुंचा पाते है। महोदय, दो तीन बातें महत्वपूर्ण हैं और अगर इनको ध्यान में रखते हुए नई रेलवे लाइन बनायी जायें तो इससे सरकार को भी फायदा होगा, रेलवे को भी फायदा होगा और एक ऐसा क्षेत्र रेल द्वारा जुड़ जायेगा जिसका संबंध सारे देश के साथ है। इसके अलावा मैं एक प्रस्ताव और रखता हूं कि नरवाना से पटियाला तक एक रेलवे लाइन डाली जाये जिसकी मांग इसी सदन के माननीय सदस्य श्री सुरजेवाला जी करते रहते है। और हमारे पंजाब के भाई भी कई बार इस लाइन की मांग करते हैं। यह तो हर दृष्टि से बहुत महत्वपूर्ण रेलवे लाइन है। इसको भी रेल मंत्री जी कृपया नोट करेंगे। आपके माध्यम से मैं यह निवेदन उनसे कर रहा हूं।

उपसभाध्यक्ष महोदय, तीसरी बात यह है कि रेलवे में स्टेशनों का विकास बहुत हुआ है। मुझे याद है कि आज से 50 वर्ष पहले जब कभी मुझे कलकत्ता जाने का मौका मिलता था तो दिल्ली से रेल में सवार होकर तीन दिन बाद हम लोग कलकत्ता पहुचते थे। हम लोग जब वहां पहुंचते थे तो हमारे तमाम कपड़े काले हो जाते थे और घंटों साबुन मलने के बाद भी वह कालिख नहीं उतरती थी। अब तो रेलवे में इतनी सुविधाएं हैं कि हम लोग 18 घंटे में राजधानी एक्सप्रेस से पहुंच जाते हैं और जितने अच्छे वस्त्र हम सफर में पहनते हैं उतने ही अच्छे वस्त्र वहां पहुंचने तक रहते है। इस प्रकार की गाड़ियां सभी लाइनों पर चल रही हैं। जहां पर कम हैं वहां ज्यादा चलाई जायें। जहां कहीं से गाड़ियां नहीं रूकती हैं तो वहां अन्य व्यवस्था की जाये और ये सुविधाएं वहां भी उपलब्ध कराई जायें। इसी सिलसिले में मै मांग करता हूं कि भिवानी जो मेरा गृह नगर है। वहां से हमारा राजस्थान के गंगा नगर तथा हनुमान गढ़ क्षेत्र से बड़ा वास्ता पड़ता है। उधर जाने के लिए कोई सीधी ट्रेन भिवानी से नहीं है यद्यपि भिवानी एक जंक्शन है। महोदय, रेल मंत्री जी से मेरा निवेदन है कि जो दिल्ली से गंगा के लिए सुपर फास्ट ट्रेन जाती है अब वह रोहतक से जींन्द होते हुए जाती है। अगर उस ट्रेन को रोहतक से भिवानी होते हुए कर दिया जाये तो उससे इस क्षेत्र के लोगों को गंगा नगर और उधर के राजस्थान के एरिया में जाने के लिए बड़ी सुविधा प्राप्त हो सकती है।

एक बात मैं और कहना चाहता हूं जो मेरे पूर्ववक्ता माननीय सदस्यों ने भी कही है कि रेलवे के अन्दर कई स्तर पर भ्रष्टाचार व्याप्त है। यदि उस भ्रष्टाचार को समाप्त कर दिया जाये तो उससे रेलवे का बड़ी भारी इन्कम हो सकती है। आज करोड़ों टन माल रोड ट्रान्सपोर्ट के जरिये बम्बई, अहमदाबाद, सूरत और कलकत्ता जाता है। वह माल ट्रकों आदि से इसलिए जाता है क्योंकि यदि कोई अपना माल रेलवे से लोड कराता है तो लौड कराने वाले को यह भरोसा नहीं होता है कि हमारा माल सुरक्षित ठिकाने पर पहुंच जायेगा। दूसरे माल पहुंचने में समय भी बहुत लगता है। आज का जमाना बड़ी तेजी से चलने वाला है। हर कारखाने वाला, हर व्यापारी, हर आदमी यह चाहता है कि उसे माल जल्दी से जल्दी मिले। अगर इस कमी को दूर कर दिया जाये और रेलवे में जो भ्रष्टाचार व्याप्त है, उसको प्रत्येक स्तर से कम करने का या उसके उन्मूलन करने का सशक्त उपाय किया जाये तो उससे रेलवे को बड़ा भारी लाभ होगा। इसका कोई जिक्र रेल मंत्री जी ने अपने बजट भाषण में नहीं किया है। आपका अधिक समय नहीं लेते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

उपसभाध्यक्ष (श्री त्रिलोकी नाथ चतुर्वेदी): श्री मोहम्मद सलीम। आपकी पार्टी को 32 मिनट का समय मिला है।

श्री मोहम्मद सलीम (पश्चिमी बंगाल): उपसभाध्यक्ष जी, सबसे पहले तो मैं बधाई दूंगा रेल मंत्री जी को और इस सरकार को इस बजट के लिए। वह इसलिए नहीं कि

मैं पहले मध्य में था और अब मध्य से थोड़ा ज्यादा बाएं हट गया हूं बल्कि बजट भी थोड़ा जैसे स्टेटस-को मेन्टेन किया जाता था आजादी के बाद से, उससे थोड़ा हटकर हुआ। आज के बजट पर जो चर्चा हुई जिसमें राजगोपाल और शिन्दे जी जो बोले उससे पता चला कि यह बहस का मुद्दा बन चुका है। जिस तरह से नार्थ-ईस्ट का मामला है, जम्मू कश्मीर का मामला है।

यह पचास साल पहले होना चाहिये था। इससे हमें यह गर्व होता है और उन लोगों को भी जो इस देश के साथ जुड़े हुए नहीं लगते थे कि चलो देश की संसद् उनके बारे में कुछ सोचती है। यह सिर्फ दो चार सर्वे का आर्डर देना ही नहीं है, एक लम्बे दौर तक इसका असर रहेगा। बरसों से यहां चीखते रहे, मैं खुद यहां 6 साल से हूं और 6 साल से मांग कर रहा हूं कि नार्थ ईस्ट में रेल जानी चाहिये हालांकि मैं नार्थ ईस्ट से नहीं आता हूं, मैं बंगाल से आता हूं लेकिन अगरतला तक रेल जानी चाहिये। यह पिछली बार भी बहस का मुद्दा बना था लेकिन इतने दिनों तक सरकार ने पूर्वोत्तर भारत के बारे में जो रवैया अपनाया था उससे लगता है कि थोड़ा सा फर्क महसूस हुआ है। बहुत से दूसरे मामलों में ऐसा फर्क नजर नहीं आया। उस बात पर मैं बाद में आऊंगा लेकिन यह सरकार हमारी बधाई की पात्र हैं क्योंकि सिर्फ नार्थ ईस्ट के बारे में ही नहीं, हमारे बंगाल में एक कहावत है।

तेला माथाय तेल देवा

जिसके सिर में तेल है वहां थोड़ा ज्यादा तेल पड़ता है और माथे पर तेल नहीं है वह थोड़ा सूखा रह जाता है। बजट के दूसरे हिस्से में फ्रेट के बारे में, फेयर के बारे में जो पुराना रवैया था, मैंने पिछले दो साल बहस में हिस्सा लिया उस वक्त मैंने खुद कहा था कि जिस प्रोपोर्शन में शताब्दी और राजधानी का किराया बढ़ता है। सेकेंड क्लास में सफर करने वालों को उससे ज्यादा प्रोपोर्शनेटली किराया देना पड़ता है। इस बार थोड़ा प्रोपोर्शन ठीक लगा। जो दे सकते हैं, अफोर्ड कर सकते हैं और रेल भवन से ले कर रेलवे स्टेशन के स्टेशन मास्टर तक जिन लोगों की सेवा में लगे होते हैं, उनको थोड़ा ज्यादा किराया देना चाहिये। बाकी लोग जिनको छत पर सवारी करके जाना पड़ता है या जिनको पैर रखने की भी जगह नहीं मिलती है उससे आप ले कर के जो लोग सबसिडी के खिलाफ बात करते हैं हमेशा हमारे देश में ऐसे आम लोगों की जेब से पैसा खींच कर मुठी भर लोगों को सबसिडाइज किया गया, मैं उसकी तफसील में इस वक्त नहीं जाना चाहता हूं। पिछली बार भी मैंने बताया था, यदि वे रेल बजट की चर्चा पर ध्यान देते हैं तो उनको मालूम हो जाएगा कि किस तरह से ए.सी. फर्स्ट क्लास चलाने में कितना खर्च होता है और कितनी आमदनी होती है और सेकेंड क्लास का डिब्बा चलाने में किती आमदनी होती है और कितना खर्च होता है और मैंटेनस पर कितना खर्च होता है। इस सब का कास्ट बेनिफिट एनेलेसिज करेंगे तो मालूम होगा कि कुछ हद तक आपने इस बार बजट में इसको ध्यान में रखा है। लेकिन दिक्कत यह है कि एडहाकिज्म इस बार के बजट में भी है। मुझे पता नहीं है, कुछ लोग कहते हैं कि पोलिटिकल कंपलशन हैं या जो आफिसर लोग हैं उनका कंपलशन है लेकिन मेरा कहना यह है कि इसमें सामूहिक दृष्टिकोण रेल के बारे में होना चाहिये हमारे समाज को, हमारी अर्थ नीति को, रेल की क्या भूमिका है, उसको हम किस तरह से देखेंगे, ऐसा हमेशा नहीं होता है। इसका एक कारण तो यह होता है, मैं उस सदन के बारे में नहीं कह सकता हूं लेकिन इस सदन में भी जब इसके बारे में चर्चा होती है और बाद में जब मंत्री जी जवाब देते हैं तो सब लोग अपने अपने क्षेत्र की बात करते हैं। उस सदन में यह चीज़ थोड़ी ज्यादा होती है। हम यहां अपने अपने राज्य की बात करते हैंबरसों से यह रवैया चलता आया है कि आपको भी पांच पैसा, इनको भी पांच पैसा और उनको भी पांच पैसा जिसका नतीजा यह होता है कि न तो इसका बेनिफिट रेल को मिलता है और न देश को मिलता है। इस तरह से बरसों से कई प्रोजेक्ट चले आ रहे हैं जिनके लिए हर साल 10 हजार, 20 हजार, एक लाख, दो लाख दे दिया जाता है लेकिन काम कोई पूरा नहीं होता है। इस बार थोड़ा बढ़ कर के एक करोड़ दे दिया गया लेकिन लाईन बनती नहीं है, जो मिलना चाहिये था, वह मिलता नहीं है। अपने-अपने राज्य में जहां से जीत कर आए हैं भाषण दे सकते हैं कि मंत्री महोदय ने इस बार हमारी लाईन के बारे में सर्वे का आर्डर दे दिया है, उनकी लाइन के बारे में दे दिया है, लेकिन इसका नेट रिज़्ल्ट क्या है? आपका एक ईयर बुक है रेलवे का इण्डियन रेलवेज़ 1994-95, सरकार उसको सप्लाई करती है। मैं स्टैंडिंग कमेटी की रिपोर्ट पर बाद में आऊंगा। इसमें पिछले साल 1995 का आंकड़ा दिया हुआ है। लाईन कितनी बनी 18 किलोमीटर 1994-95 में हज़ारों करोड़ की बात कर रहे हैं, इतनी लाइनों की बात कर रहे हैं। जिस वक्त उदारीकरण के नाम पर हम टेलीविज़न के ज़रिये से, अखबारों के ज़रिये से, एडीटोरियल के ज़रिये यह कह रहे थे कि देश बड़ी तेजी से भाग रहा था उस समय 1994-95 में सेंट्रल रेलवे में सानीचरा से नौनैरा 14 किलोमीटर और ईस्टर्न रेलवे में कुलफी से करंजलि तक 4 किलोमीटर नई लाइनें बनायी हैं। इसमें जो केपिटल इनवेस्ट हुआ, उससे रिटर्न आने वाला नहीं है। हमें प्रायर्टी ठीक कर के रिप्रायर्टी करके प्राथमिकता के आधार पर

कुछ जगहों पर अपने काम पूरे करने चाहियें। 18 किलोमीटर रेल लाइन बनी तो इससे पता चलता है कि हम आज जो प्रोजेक्ट की बात कर रहे हैं, मंत्री महोदय ने जिन प्रोजक्ट्स का एलान किया है, वह बीसवीं सदी, 21वीं सदी या उसके बाद और भी कितनी सदियों के बाद कंपलीट हो पाएंगी।

हमें तो उसका फायदा चाहिए, हम जो नियोजन कर रहे हैं। मैं बजट का समर्थन करने में घबड़ाता हूं इसलिए कि पहले तो बजट का विरोध किया और सही मायनों में किया। नतीजा जो निकला इससे पता चलता है जब ये लोग कह रहे थे भाषण में कि देश आगे बढ़ रहा है, रेल आगे बढ़ रही है, तरक्की कर रही है। मैं कुछ आंकड़े बताता हूं। सरकार के दिए हुए हैं। एनुअल रिपोर्ट पेज 14 में हैं। इसको आप देखें जो इंडाइसेज आफ ग्रोथ आफ ट्राफिक आउट पुट एण्ड इनपुट है। 1950-51 का अगर 100 को बेस पकड़ा जाता है तो आप देखेंगे सब आंकड़े नीचे जा रहे है। खासकर पिछले 1991 से 1996 तक। 1991 तक हमारे पास अवेलेबुल है। 1996 का मामला अभी इसके साथ कम्पेयर नहीं किया गया है। लेकिन आप हर मामले में देखें। वैगन कैपेसिटी - जब अर्थ नीति बढ़ गयी, बहुत ज्यादा पूरे विश्व से यहां लोग आ रहे हैं और सरकार भी यह कह रही थी कि तेजी से हमारे इंडिस्ट्रयल हाउसैज भी बढ़ रहे थे, उस समय हमारी रेल की जो वैगन कैपेसिटी है, 1950-51 में अगर 100 हो तो 1990-91 में 278 और अभी है 260। वन डाउन वैगन कैपेसिटी। कोचेज - रूट बढ़े, लाइनें बढ़ीं, हर बजट में कुछ न कुछ ये नयी-नयी ट्रेनें डिक्लेयर करते जा रहे हैं, 1991-92 में 225। अगर 1950-51 में 100 को पकड़ा जाए तो 1950-51 के 100 से बढ़कर 1991-92 में 225 हुए और अभी वे हो गए 229। उससे पहले वे 1993-94 में 233 थे, उससे पहले थे 231। तो हम किस रूट को जा रहे हैं। रेल तो चल रही है। लेकिन रेल किस रूट की तरफ जा रही है। वह जहन्नुम की तरफ जा रही है, सत्यानाश की तरफ जा रही है या खुशहाली की तरफ जा रही है या शंटिंग करके किसी यार्ड के किनारे रखी हुई है यह मुझे पता नहीं चलता है। इसी तरह से बहुत सी चीजें हैं। मेरा समय कम है। लेकिन रेलवे की एनुअल रिपोर्ट देखने से पता चलेगा कि पिछले 4 सालों में हमारी गाड़ी रुकी हुई थी या पीछे चल रही थी। हम गाड़ी को आगे नहीं बढ़ा पाए। इंप्लायमेंट का मामला भी वहीं है। नौजवान बेरोजगारों के बारे में मैंने कहा था। मैंने पिछले बजट में भी कहा था। सरकार ने कहा कि, नहा-नहीं, अभी वर्ल्ड बैंक की यह रिपोर्ट है कि रेल को अगर फायदेमंद करना है तो जितने लोग काम कर रहे हैं इससे घटाओ। सन् 1974 में जब रेल मंत्री जी ने भाषण दिया था तो कहते थे कि हमारी रेल में 20 लाख कर्मचारी हैं। 1990 में भाषण दिया तो कहते थे कि 18 लाख कर्मचारी हैं, जब पिछले साल दिया तो कहा कि 17 लाख कर्मचारी हैं और इस बार राम विलास पासवान जी ने कहा कि 16 लाख कर्मचारी हैं। हम तेजी से आगे बढ़ रहे हैं? मान्यवर, मैं पहला सवाल लूं गेज कन्वर्शन का ... **(व्यवधान)** हां रीस्टक्चरिंग हो रही है। कंस्टक्चन है या डिस्ट्रक्शन है यह मुझे नहीं मालूम ... **(व्यवधान)**

SHRI V. NARAYANSAMY: Before that, you restructure your CPI-M.

उपसभाध्यक्ष (श्री त्रिलोकी नाथ चतुर्वेदी) : सलीमजी, नारायणसामीजी तो बाद को बोलेंगे। इनका भाषण बाद में होगा।

श्री मोहम्मद सलीम: गेज कन्वर्जन बहुत से दूसरे साथियों ने कह दिया है। शिन्दे जी उसको रैशनलाइज कर रहे थे। लेकिन शुरू से हम लोगों ने यह कहा। पिछले चार साल से मैं यहां चीख रहा हूं कि क्या कोई एक मोटिव है गेज कन्वर्जन के बारे में। प्रधान मंत्री से लेकर रेल मंत्री तक ने पिछले चार साल से हम लोगों को कहा कि बेरोजगारी कैसे दूर होगी —— गेज कन्वर्जन हो रहा है। इतने हजार किलोमीटर हम गेज कन्वर्जन कर देंगे, सब लोगों को काम मिल जाएगा। गेज कन्वर्जन तो हो गया तब तक बेरोजगारी खत्म हो जानी चाहिए थी। गेज कन्वर्जन हुआ लेकिन ट्राफिक उस तरफ से पिक अप नहीं कर रहा है। गेज कन्वर्जन हुआ लेकिन आप इतना ज्यादा जो ट्राफिक ले जा सकते थे वह चला जा रहा है रोड्स में। डीजल की खपत हमारे देश में बढ़ रही है। विदेशी मुद्रा का उसमें खर्च बढ़ रहा है। हम गेज कन्वर्जन के विरोधी नहीं हैं। लेकिन पूरे विश्व में अगर जितने रेल ट्रेक्स हैं और उनमें से 20 परसेंट के मीटर गेज अगर इफीशियंटली चल सकते हैं तो हमारे देश में क्या जरुरत थी कि तमाम मीटर गेज को हमको ब्राड गेज में कन्वर्ट करना है जबकि विदेशी कहते हैं कि आपके मीटर गेज के स्क्रेप को हम अपने देश में फिर ले जाकर नान-प्रायोरिटी एरिया में लगा सकते हैं। तो सवाल है इफीशियंट रनिंग का। आपने ट्रेन्स को, मीटर गेज लाइन को तवज्जह नहीं दी। ठीक से चलती। शिन्दे जी ने कहानी बतायी कि लोग जल्दी जाना चाहते हैं इसलिए पैदल जाते है, मीटर गेज में नहीं चढ़ते हैं। इसमें न

तो लोगों की, न तो बेचारी मीटर गेज लाइन की कोई दुश्वारी थी। रेल बोर्ड से लेकर उस स्टेशन तक चलाने वाले जो लोग थे वे इनइफीशियंट थे। मीटर गेज ठीक से चल नहीं पा रहा है इसलिए मीटर गेज बदलकर ब्राड गेज लगा देंगे? और देश ठीक से चल नहीं रहा है तो क्या आप देश बदल देंगे? इसी को ठीक से चलाना पड़ेगा... **(व्यवधान)** मैं यह कह रहा था कि ब्राड गेज ही एक मात्र जवाब नहीं था। ब्राड गेज करके भी आप हल नहीं निकाल पाएंगे अगर इफीशियंसी को आप नहीं बढ़ाएंगे, करप्शन को अगर नहीं रोकेंगे।

करप्शन को अगर आप नहीं रोकेंगे। करप्शन तो रेल भवन का एक-एक ईंट कह रहा है। मैं इन तमाम बातों में नहीं जाऊंगा, किसी के खिलाफ मैं कोई एलीगेशन नहीं लगाना चाहता और इस मामले में नहीं था, गेज़ कन्वर्शन में ईज़ी था। स्टैंडिंग कमेटी की रिपोर्ट थी और मैंने पिछली बार कोट किया था। हमारे यहां रेलवे लाइन कैसे हो, कौन सी लाइन पर तवज्जह दी जाए गेज़ के बारे में, तो इसके बारे में तो वह नेशनल ट्रांसपोर्ट पालिसी कमेटी जो थी और रेलवे रिफार्म्स कमेटी 1982 है, उसके बारे में उसका अपना गाइड लाइन्स हैं। स्टैंडिंग कमेटी ने अपनी रिपोर्ट में उसको फिर से दोहराया है। हम लोगों ने यहां पिछले दो-तीन साल बजट की चर्चा के दौरान फिर कहा, मैं समय के अभाव से उन तमाम रेकमेंडेशंस में नहीं जा रहा हूं, लेकिन अभी भी जब उसको नई लाइन के बारे में कुछ सोचा जाए तो उसको इस बात में ध्यान देना चाहिए। गेज़ कंवर्शन अगर कहीं ऐसा हो कि लिंकेज का जरुरत है तो आप कीजिए। कहीं अगर ऐसा हो, आप कहते हैं, नहीं, ब्राडगेज़ लाइन आ जाएगा पिछले दो साल पहले जब यहां हो रहा था तो मनमोहन सिंह जी भी यहां बैठे हुए थे तत्कालीन वित्त मंत्री, वह कहते नहीं, ब्राडगेज़ लाइन जो है उससे डिवेलपमेंट होगा और आज भी वही कहा जा रहा है। अरे डिवेलपमेंट, कौन किसको आगे वह मंत्री जी भी कहे कि मुर्गी पहले या अंडा पहले, लेकिन सवाल यह है कि ब्राडगेज़ लाइन हो जाने से ही सिर्फ डिवेलपमेंट उसके पीछे-पीछे दौड़ कर, भाग कर चले आएगा ऐसे बात नहीं है। नार्थ बिहार में वर्षों से ब्राडगेज़ लाइन है लेकिन इंडस्ट्री वहां नहीं पहुंची है। इसलिए वह आर्गूमेंट न दें। उसके लिए दूसरे और भी, रेल के साथ दूसरे इंटर मिनिस्ट्रियल कोआर्डीनेशन की जरूरत है। सरकार को अपनी दिशा भी लेनी है। मैं तो बड़े कैनवस में नहीं जाना चाहता, लेकिन कैज्युलटी हो रही है। जहां लाइन थी ट्रेक रेल्युवल्ज़ की जरूरत थी ट्रैक रेन्युवल्ज़ नहीं हो रहे हैं। आप तमाम रिसोर्सेज़, अगर लिमिटेड रिसोर्सेज़ हैं और उसको अगर एक दिशा में आप ले जायेंगे तो बाकी बहुत सी दिशा में जो प्रायरिटी है वह पूरा नहीं होगा। ट्रैक रेन्युवल्ज़ पैंडिंग पड़े हुए हैं। इसी एनुअल रिपोर्ट में है। मैं इसको फिर कोट नहीं करना चाहता कि जितना ट्रैक रेन्युवल्ज़ कितना कैज्युलटी हुआ है। कितने पैडिंग हो गए हैं। उसको कौन करेगा और एक्सीडेंट्स जो हैं उसमें भी एक कंट्रीब्यूशन सी है नॉन-रेन्युवल आफ् ट्रैक्स, वह रिपोर्ट है। ट्रेन एक्सीडेंट्स हो रहे है, रेन्युवल्ज़ नहीं हो रहे हैं। दूसरी बातें सेफ्टी आस्पेक्ट्स में आयेंगी। जो पर्सनल हैं उनकी ट्रेनिंग का सवाल है। ट्रेनिंग नहीं होती है। यहां गाजियाबाद में एक स्कूल है सिगनल एंड टेलीकम्युनिकेशंस का और जो ट्रेनर्स हैं उनकी पोस्ट्स खाली हैं। जिनको आप प्रोमोट कर रहे हैं इंटर्नल में उनको आप ट्रेनिंग नहीं दे रहे हैं। अगर वह स्टैंडिंग कमेटी की जो रिपोर्ट है, एक तो अच्छी बात है हमारे सदन में भी मैं अपना दुख व्यक्त करता हूं कि स्टैंडिंग कमेटी की यहां ज्यादा लोग पढ़ते ही नहीं हैं, सरकार भी उसको पूरी हद तक मानती नहीं है और पत्रकार वगैरह भी ज्यादा उसको लेकर उछालते नहीं हैं। अगर ज्यादा उछाल दें तो सेफ्टी आस्पैक्ट से जो स्टैंडिंग कमेटी की रिपोर्ट है तो रेल में सफर करने वाले जो लोग हैं जो रोज़ाना आना-जाना करते हैं वे लोग थोड़ा थम जायेंगे कि इतना ज्यादा रेल में चलना नहीं चाहिए। जिस तरीके से लोगों की जान को लेकर खेला जा रहा है, बहुत बड़ा कोई एक्सीडेंट हो नहीं रहा है यह अलग बात है, स्टैंडिंग कमेटी की रिपोर्ट है सेफ्टी आस्पेक्ट में। आप ट्रेन एग्ज़ामिनर प्रोमोट कर देते हैं, कहते हैं ये प्रोमोटी हैं यानी विदाउट ट्रेनिंग उनको ट्रेन एग्ज़ामिनर कर दिया। स्टैंडिंग कमेटी इस बात को बता रही है। इसलिए उस आस्पैक्ट को थोड़ा ध्यान देना चाहिए।

दूसरी बात डबलिंग का है इसी तरह से जो कंजैशन रोकना चाहिए था रेल के बहुत सी जगह पर, रेलवे ट्रैक में जो कंजेशंस हो रहे हैं वह आप सब गेज़ कंवर्शन में जाने की वजह से जहां बहुत इसैंशल डबलिंग करने की जरुरत थी जो लाइन को वह काम भी पूरी हद तक नहीं हुआ। इस बार थोड़ा ध्यान दिया गया है लेकिन इससे ज्यादा जरुरत है। पैसेंजर एमेनिटीज़, तो पैसा खर्च ही नहीं किया अलाटमेंट का क्लीयरकट पैसेंजर एमेनिटीज़ के बारे में 1976-77 में जो टोटल प्लान साइज़ होता था रेलवे का उसको 1.17 परसेंट यह जो है पैसेंजर एमेनिटीज़ के लिए खर्च किया जाता था। अब ओवर द ईयरज़ वह कम होता जा रहा है। अभी पिछले दो-तीन साल से, आप बोलेंगे एमैनिटीज़ का एलोकेशन थोड़ा बड़ा किया है लेकिन बाद में जो रिवाइज़ करते हैं उसमें और जो एक्च्युअल जो होता है उसमें फिर वह परसेंटेज घट जाता है। एमैनिटीज़ के बारे में भी बड़े क्लास एप्रोच है। पीने के पानी का

बंदोबस्त आप नहीं करते हैं लेकिन वी॰आई॰पी॰ लांज में कलर टेलीविज़न आप दे रहे हैं और उसके बाद एमैनिटीज़ आप बता रहे हैं। तो जो कॉमन पैसेंजर्स हैं उसकी जो कॉमन जरुरत है, जो लैटरिन्ज़ का मामला है लेवेटरीज़ का मामला है, पंखा का मामला है, पीने के पानी का एक जार का मामला है, एक गिलास का मामला है, वह आप देखिए। रेल में जो एप्रोच आप ले रहे हैं वह एप्रोच को राम विलास पासवान जी मंत्री बनने के बाद, सी॰एम॰पी॰ होने के बाद, यूनाइटेड फ्रंट की गवर्नमेंट होने के बाद यह जो एलीटिज़्म था उसको थोड़ा खत्म होना चाहिए और यह जो गरीब लोगों की सरकार है वह उसको उस दिशा में यह मैसेज चला जाना चाहिए। यह मैसेज चला जाना चाहिए ऊपर से नीचे तक रेल दफ्तर का, कि पहले वाला जो था उसका ही नहीं, थोड़ा यह अफसर लोगों का भी रीओरिएंटेशन कैम्प होना चाहिए, ट्रेनिंग होनी चाहिए कि किस तरह से रेलवे सर्विस का कामन जो लोग हैं, जैसा अभी नरेश यादव जी बोल रहे थे, उनके साथ व्यवहार करता है।

महोदय, भ्रष्टाचार के बारे में मैंने कहा। अब यह अखबार खोलने से भी पता चलेगा। अखबार में पहले ही मैंने देखा था कि जब सरकार जाने वाली थी और नई सरकार आने वाली थी तो पहले जो एक साल का सामान खरीदा जाता था स्टेशनरी वगैरह, वह सब चार साल का, पांच साल का खरीद लिया गया। यह सब तमाम करप्शन है। बड़े-बड़े अफसरों का करप्शन भी है। पार्लियामेंटरी कमेटी की रिपोर्ट यहां आई नहीं, इसलिए मैं बोल नहीं सकता। किस तरह से उनकी जो टेण्डरिंग की प्रक्रिया है उसको गलत तरीके से इस्तेमाल करते हैं नीचे से ऊपर तक। जो आपके अफसर हैं, वह जो टेण्डर मानते हैं तो उनका उसमें वहां भंग होता है। इसमें इतने लाख रुपए होने से यह कर सकते हैं, डिवीजन इतने लाख होने से, इतने करोड़ होने से जोनल मैनेजर कर सकते हैं। .... (व्यवधान) .... आप आन्ध्र प्रदेश से आए हैं, साऊथ जोनल रेल के जनरल मैनेजर अभी पुराने जो थे, उनके पीछे सी॰बी॰आई॰ को लगवाया गया (व्यवधान) मैं किसी के नाम में नहीं जाना चाहता। ऐसे एक जगह नहीं, काफी हैं। यह तो हमारे जयपाल रेड्डी जी से थोड़ा परस्यू किया तो थोड़ा पता चला। ऐसे बहुत से मिलेंगे, अगर सब जगह परस्यू किया जाए तो वह पता चलेगा। कहते हैं कि पांच करोड़ से ऊपर होने से रेल भवन में आएगा। तो एक ही सेम कांट्रेक्ट को स्पिलिट कर देते हैं। एक ब्रिज बना रहे हैं लेकिन ऊपर वाला हुआ तो जो आर्डर है उसको वह स्पिलिट कर देते हैं और फिर बात करके कहते हैं कि यह लो पांच करोड़ का। इस तरह पचास लाख वाले भी कर रहे हैं अपने सारे दायरे के अंदर। इसको आखिर कौन देखेगा? बहुत पुराना, ब्रिटिश जमाने से कुछ रूल बना हुआ है।

महोदय, टेण्डरिंग के बारे में कहते हैं, सिंगल टेण्डर। यह सिंगल टेण्डर क्या होता है? अगर आपको टेण्डर देना है, जैसा टेण्डर का अलफाज ही है, बहुत से लोग बिड करेंगे और उसके बाद फाइनल होगा। वह तो एक खास कांट्रेक्टर को बुलाकर, उनका टेण्डर लेकर उनको आर्डर दे देंगे। आप बोलेंगे कि टेण्डर हो गया? बोलेंगे - हां टेंडर हुआ। मंत्री जी को ऐसा बोल देंगे। पूछेंगे - कैसे हुआ? कहेंगे - सिंगल टेंडर हुआ। यह सिंगल टेंडर क्या है? सिंगल टेंडर का मतलब क्या टेंडर ही नहीं हो सकता? यह तो फेवरिटिज्म हो सकता है। नोमीनेट भी कर सकते हैं। कोंकण वाला मामला हमें मालूम है। राजगोपाल जी बोले, मैं उसको रिपीट नहीं करना चाहता कि कैसे कांट्रेक्टर नोमीनेट होते हैं ऊपर से नीचे तक।

महोदय, जब यह टेंडर वाला मामला आया तो वैगन वाला मामला भी आ जाएगा। हाऊस समिति में हमने काफी चीख-चिल्लाहट की है। वैगन का नंबर थमता जा रहा है। रेल मंत्री जी भी खुद कहे हैं, इस बार की रिपोर्ट में भी है, पहले जिनता वैगन था उससे कम हो रहा है। अब आखिर में हम कह रहे हैं कि ग्रोइंग चेलेन्ज को मीट करने के लिए तैयार हो रहे हैं। कैसे होंगे, भाई? पहले तो अपने घर को देखना होगा, थोड़ा कैपेसिटी को बढ़ाना पड़ेगा। बोलते हैं कि हम एक एफिसिएन्सी बढ़ा रहे हैं। हमें कोई आपत्ति नही, आप एफिसिएन्सी बढ़ाइए, लेकिन यहां इस सदन में पंजाब के लोग जब बार-बार कहते हैं कि फूडग्रेन्स ले जाने के लिए हमें वैगन चाहिए, वैगन मिलता नहीं है, तो कैसे आप एफिसिएन्सी बढ़ा रहे हैं। अब यहां हाऊस कमेटी बनाई थी। उसकी रिपोर्ट को यहां डाला गया। स्टेंडिंग कमेटी वैगन के बारे में गहराई से गई थी, लेकिन कमेटी में कैसे क्या हुआ, हमने देखा। कहते हैं - ओपेन टेंडर में नहीं जाएंगे आप। वह सब पैसे बचाते हैं। आप कैसे पैसा बचाते हो? ओपेन टेंडर का अगर 14 करोड़ सरकार के एक विभाग का बचाते हो तो 70 करोड़ आइडल वेज से सरकार को देना पड़ता है, जनता को देना पड़ता है। तो यह कैबिनेट कमेटी का डिसीजन उसको वायलेट किया गया। इसको लेकर यहां हंगामा हुआ। अफसोस इस बात का है कि सदन में हम बात करते हैं, बजट यहां से पास करते हैं और रेल दफ्तर के अफसर कहते हैं, वह सरकार थी पुरानी वाली और अब नई सरकार आई है, स्टेंडिंग कमेटी को नोट नहीं दिया गया। यहां मंत्री जी से बाद में बुलवा दिया गया था और बाद में स्टेंडिंग कमेटी को वह

नोट दिया गया, वह चिट्ठी दी गई, जो वायलेट किया गया। इतना पावरफुल नहीं होना चाहिए। पार्लियामेंट सुप्रिम है। उसकी कमेटी जब कुछ डाक्यूमेंट मांगती है, तो उसका बायकाट किया, गलत तरीके से कोट किया। उसके बारे में भी जो हमारे नए मंत्री बने हैं उनसे हमें उम्मीद है, पुराने मंत्री जी के आने से, कि इस पर जरुर कुछ करेंगे और थोड़ा मंत्री महोदय को भी जिम्मेदारी लेनी पड़ेगी कि ऐसा फिर कोई मौका न आए।

महोदय, ए०बी०बी० वाला मामला हम लोग जानते हैं। इसमें कहते हैं कि हम लोएस्ट प्राइस में टेंडर दिए। पिछली बार हमने इसी को लेकर हंगामा किया। इस बार भी वैसे ही हुआ। जो आर्डर दिया गया, बाद में टेण्डर प्रस्तुत हो जाने के बाद वह नंबर इन्क्रीज कर देते हैं सप्लाई का। यह है करप्शन और इसके लिए कौन लोग जिम्मेदार है, उनको मालूम करना पड़ेगा और उनके बारे में व्यवस्था लानी पड़ेगी। पैनीवाइज़ और पाउंड-फुलिश, इतने से नहीं चलेगा। छोटे-मोटे मामले तो देखते हैं लेकिन ऊपर जो करोड़ों के घपले हो जाते हैं, उनको कोई देखता नहीं है।

अब मैं रेल-एक्सीडेंट के बारे में कहना चाहता हूं कि हमेशा एक्सीडेंट होने पर रिपोर्ट आ जाती है कि यह ह्यूमन फेल्योर है। आपने ट्रेनिंग नहीं दी सिग्नलिंग में। 8वीं योजना का जितना टारगेट था, उसका आपने आधा भी खर्च नहीं किया, पैसा बेकार चला गया। आपने लोगों को ट्रेनिंग नहीं दी। आपका जब एक्सीडेंट होता है तो बोलते है - ह्यूमन फेल्योर। होता क्या है इसके बारे में मैंने एक अच्छी कहावत बनाई है। जब नीचे वाले कोई इंसान जुड़ जाते हैं, ड्राइवर आदि को यदि आपने बकरा बनाना है तो आप कहते हैं कि ह्यूमन फेल्योर और जब ऊपर वाले लोग जुड़ जाते हैं तो आप कहते हैं-सिस्टम फेल्योर। ऊपर वाले लोग भी तो ह्यूमन बीइंग हैं। ऊपर वाले लोग सिस्टम के साथ इतने इंटीग्रेट हो गए हैं, इतने जुड़ गए हैं कि वे नीचे वाले लोगों को सिसटम का हिस्सा नहीं मानते हैं। तो इंजन ड्राइवर यदि गलती करता है तो बोलते हैं ह्यूमन फेल्योर और ऊपर वाला जब कोई गलती करता है तो बोलते हैं सिस्टम फेल्योर। यह हर डिपार्टमेंट में है, फाइनेंस में भी हैं, बैंकिंग में भी है, तो उसको थोड़ा ठीक होना चाहिए। या तो जो ऊपर बैठे हुए हैं उनको ह्यूमन फेस देना पड़ेगा या नीचे वाले लोगों को सिस्टम से इंटीग्रेट करना पड़ेगा। इसके अलावा आर० एण्ड डी० में भी खर्चे को थोड़ा बढ़ाना पड़ेगा। अभी बनारसी जी भी कह रहे थे, शिन्दे जी ने भी कहा है, यह सही बात है। रिज़र्वेशन की डिमांड की क्या कोई स्टडी होती है? कभी-कभी साल के कुछ हिस्से में फ्रेट के बारे में और पैसेंजर के बारे में भी कुछ ज्यादा डिमांड होती है - लाइन लग जाती है, ब्लैक मार्किट होता है, टाउट्स होते हैं, लोग ट्रेवल एजेंसी के पास जाते हैं। हमारे यहां चाहे हावड़ा स्टेशन हो, चाहे बम्बई स्टेशन हो पैटर्न है ट्रैफिक मूवमेंट का और उस समय ज्यादा धांधली होती है। तो क्या बरसों तक ऐसा चलता रहेगा? क्या स्टडी करते हैं आप डिमांड की और उसके बाद उस कंजेशन को खत्म करने के लिए एक्स्ट्रा कोचिज़ लगाए जाएं, केपेसिटी बढ़ाई जाए, बैगन्स का प्रबंध किया जाए, अगर माल का मामला है तो उस बारे में आप क्या स्टडी करते हैं? मुझे ऐसा लगता है कि इस बारे में स्टडी होती नहीं है। हमारे यहां ऐसा होता है, पूजा वैकेशन के समय लोग जाते हैं। अब एक दिन, परटिकुलर डे में काऊंटर खुलेंगे। काऊंटर खुलने के एक या आधे घंटे के अंदर वे बोलते हैं कि टिकट एग्ज़ॉस्ट हो गए हैं। बम्बई में उत्तर प्रदेश से जो लोग जाते हैं, जौनपुर से, पूर्वी उत्तर प्रदेश से वे साल के एक समय,-बिहार से जो लोग जाते हैं, वापिस आते हैं। काऊंटर खुलते ही एक घंटे के अंदर रिज़र्वेशन बंद हो जाता है, लाइन में खड़े रहते हैं बहुत से लोग। इसी तरह से दिल्ली से लोग जाते हैं वैकेशन में दूसरी जगह पर। वैकेशन के वक्त एक ही मामला होता है। तो थोड़ा अगर आप ह्यूमन हों, राम विलास पासवान जी के नेतत्व में, उन लोगों के मन में थोड़ी आपके मन में अगर हमदर्दी हो तो आप इस बारे में जरा देखें और उस समय, खास उस समय, जैसे पूजा स्पेशल चलती है समर स्पेशल चलती हैं, इस तरह से चलाएं और इस बारे में स्टडी करें कि एक-एक रीज़न में किस समय, खास किस वक्त ज्यादा भीड़ होती है, ज्यादा रश होता है। सिर्फ करप्शन को या टाउट्स को पकड़ने से नहीं चलेगा, आपकी जो सप्लाई है उसको अगर आप इन्क्रीज़ कर देंगे तो जो आर्टिफिशियल ट्रेफिक तैयार होता है, वह खत्म हो जाएगा। कम्प्यूटर रिज़र्वेशन में भी टेम्पर करने की कोशिश की जाती है, उसका रोकने का भी बंदोबस्त करना चाहिए।

बुकिंग के बारे में एक बात अच्छी है इस बजट में, मैं उसका समर्थन करता हूं कि पोर्टब्लेअर, शिलांग वगैरह, जहां रेलवे लाइन नहीं भी है, वहां भी इसको एक्सटेंड किया गया है रिज़र्वेशन फेसेलिटी को। ऐसे बहुत से सेंटर हैं, खास करके हमारे रेल राज्य मंत्री, श्री सतपाल महाराज जी आते हैं पहाड़ी क्षेत्र से, जहां ट्रेन नहीं है, कुमाऊं रीजन, में, गढ़वाल में, नार्थ-ईस्ट में और अगरतला बगैरह दूसरे कई स्थान हैं, जहां रेलवे लाइन ले जाने के लिए कह रहे हैं, इन सब जगह आप रिज़र्वेशन फेसेलिटी दें क्योंकि आपके पास नेटवर्क है कम्प्यूटर्स का, आप सैटेलाइट के ज़रिए नेटवर्क चला रहे हैं। उसे आप एक्सटेंड करिए इस देश के हिसाब से ताकि उनको जहां रेलवे लाइन नहीं भी

हो, वहां से भी कोटा मिल जाए, रिज़र्वेशन मिल जाए। पूरे मुल्क के लिए यह रेलवे सर्विस है। रेल अगर नहीं भी पहुंची वहां तो वहां रेल की बुकिंग फेसेलिटी तो पहुंचे। यह आपको देखना चाहिए। अक्सर आप ऐसा करते हैं कि आप एजेंसी देते हैं, आउट एजेंसी देते हैं, रेलवे का अपना डिपार्टमेंटल अरेंजमेंट होना चाहिए वरना आप करप्शन को रोक नहीं पाएंगे, खास करके टूरिस्म वाली जगहों पर।

इसके साथ ही साथ अब मैं टूरिज़्म पर आता हूं। इस बार के रेल बजट में टूरिज़्म के बारे में पांच ट्रेनों की चर्चा की गई है, जो पुराने मंत्री जी ने कहा था उसके अंदर दो लागू हो जाएंगी और तीन लागू नहीं होंगी। लेकिन टूरिज़्म सिर्फ वह नहीं है, कुछ हमारे टूरिज़्म के सैंटर्स है, कुछ रीज़न्स हैं और खास करके हमारे अपने जो डोमेस्टिक टूरिस्ट्स हैं और जो टूरिस्ट्स बाहर से आते हैं, इन सबको ध्यान में रखते हुए हमें सोचना होगा। इसी तरह से नार्थ-ईस्ट में, जहां टूरिज़्म सैंटर्स हैं।

उसी तरह गंगटोक, दार्जिलिंग, कालिम्पौंग आदि जगहें हैं। इसी तरह से साऊथ में पुरी है, बिहार में बोधगया है और अन्य राज्यों में और भी कई स्थान हैं। वहां टूरिस्ट सीजन में स्पैशल ट्रेन चलाने की व्यवस्था करनी चाहिए। अगर आप पश्चिम बंगाल का मैप देखेंगे तो पाएंगे कि पार्टीश न की वजह से यह मैप एक स्ट्रीट जैसा लगता है। वर्षों पहले यहां जो दार्जिलिंग मेल थी, वह अब भी है। उससे पहुंचने में बहुत अधिक समय लगता है और यात्री लोग बस से पहले पहुंच जाते हैं। कलकत्ता में जो टूरिस्ट आते हैं, वे अगर दार्जिलिंग जाना चाहें तो पूछते हैं कि ट्रेन से कितना टाईम लगता है और बस से कितना लगता है। कोई भी ट्रेन से जाना पसंद नहीं करेगा क्योंकि इसमें इतना समय लगता है। इसलिए मेरा निवेदन है कि इस ट्रेन की स्पीड को बढ़ाना चाहिए। कलकत्ता से लोग वैस्टर्न बिहार जाते हैं, साऊथ की तरफ जाते हैं। इसलिए यहां टूरिज़्म को बढ़ावा देने के लिए इस ट्रेन की स्पीड को बढ़ाना चाहिए। महोदय, पश्चिम-बंगाल एकमात्र ऐसा राज्य है जहां आप बर्फीले पहाड़ और समुंद्र एक साथ देख सकते हैं लेकिन समुंदर और बर्फीले पहाड़ को जोड़ने में 14 घंटे लगें तो यह बात ठीक नहीं है। इसको 8 घंटे या 6 घटें तक लाना चाहिए।

महोदय, इसी तरह से और भी कई गाड़ियां चलाने की मांग लंबे समय से की जाती रही है और उनके बारे में मेरे साथी बताएंगे लेकिन मैं यह कहना चाहता हूं कि कई जगह आपने मंत्रियों द्वारा उद्घाटन करवा दिया, पत्थर लगा दिया गया आर कुत्ता वहां गलत काम करता है ...(**व्यवधान**)... समझदार के लिए इशारा काफी होता है। महोदय, वहां रेल लाईन आज तक नहीं बनी है। इस बार आपने बजट में इन जगहों के लिए कुछ पैसा दिया है जैसे दीघा दमलूक के लिए दिया है लेकिन केवल एक करोड़ रुपए डेढ़ करोड़ रुपए देने से काम नहीं चलेगा। दूसरे राज्यों में भी ऐसे प्रोजेक्ट हैं जो 20 सालों से पैंडिंग पड़े हैं। प्रधान मंत्री जी द्वारा उद्घाटन करवा दिया जाता है, पत्थर लगवा दिया जाता है और वे प्रोजेक्ट उपेक्षित पड़े रहते हैं। मेरा निवेदन है कि इसका हिसाब लगाना चाहिए कि कितने ऐसे प्रोजेक्ट्स का आपने उद्घाटन किया है और वे आज किस स्थिति में है?

इसी तरह से अभी सब-अर्बन रेलवे का जिक्र किया गया है। सीजन टिकट में बढ़ोत्तरी न करके आपने सब-अर्बन कम्यूटर्स को राहत पहुंचाई है और इसके लिए मंत्री महोदय धन्यवाद के पात्र हैं। एक बात की ओर मैं मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि सब-अर्बन ट्रेन में चाहे वह कलकत्ता हो या बंबई हो, अगर आप धोती-कुर्ता पहनकर चलते हैं तो अंडरवीयर में बाहर निकलते हैं, इतनी भीड़ होती है। इसके लिए ट्रेनों की फ्रीक्वेंसी बढ़ानी पड़ेगी।

महोदय, कलकत्ता में सर्कुलर रेलवे अभी तक सिंगल स्ट्रीट है, सर्कुलर नहीं बनी। मैंने इस बारे में 6 बार प्रश्न किया तो मंत्री जी ने जवाब दिया कि कलकत्ता पोर्ट ट्रस्ट जमीन नहीं देता है इसलिए हम कुछ नहीं कर सकते। पोर्ट ट्रस्ट भारत सरकार का है, सरफेस मिनिस्ट्री भी भारत सरकार की है और रेलवे मिनिस्ट्री भी भारत सरकार की है। आप तीनों बैठकर बात कीजिए। यह खुशी की बात है कि कल एक प्रश्न के जवाब में मंत्री जी ने कहा कि हम जमीन देने के लिए तैयार हैं। मेरा सरकार से निवेदन है कि वह तीनों का कोआर्डिनेशन करे। सरफेस ट्रांसपोर्ट मिनिस्ट्री, रेलवे मिनिस्ट्री और स्टेट गवर्नमेंट, इनका बैटर कोआर्डिनेशन करना चाहिए। सरकार को देखना चाहिए कि कहां पर क्या जरूरत है और उसको किस तरह से पूरा किया जा सकता है।

पोर्ट ट्रस्ट वाले या कलकत्ता पोर्ट ट्रस्ट या सर्फेस ट्रांसपोर्ट मिनिस्ट्री अगर वह जमीन देने के लिए तैयार हो गई तो आपको सर्क्यूलर रेल को कम्पलीट करना पड़ेगा। अरबन ट्रांसपोर्ट का बोझ थोड़ा कम होगा। सियालदा हावड़ा ट्रांसपोर्ट का कंजेशन कम होगा और रोड ट्रांसपोर्ट में हम जो पैट्रोल और डीजल जला रहे हैं उसको भी थोड़ा कम कर पाएंगे। लोग डायरेक्टली रेल इस्तेमाल करके शहर के अंदर चले जाएंगे। इसी तरह से हमारी कई मांगें हैं। जब आप घंटी नहीं बजा रहे हैं तो मैं आगे गाड़ी चला सकता हूं।

उपसभाध्यक्ष (श्री त्रिलोकी नाथ चतुर्वेदी) : मैंने समझा कि आपने कहा था कि आपके जो साथी हैं उनके लिए आप बहुत सी चीजें छोड़ रहे हैं।

श्री मोहम्मद सलीम: अगर मैं नहीं सोचूं तो हमारे साथी और आप तो सोचेंगे। जितनी तेजी से गाड़ी चलती है उतनी तेजी से अपनी बात को रख रहा हूं।

उपसभाध्यक्ष (श्री त्रिलोकी नाथ चतुर्वेदी) : और उसी तेजी से आप समाप्त भी करने वाले हैं।

श्री मोहम्मद सलीम: अब मैं निगेटिव पोइंट के बारे में शुरू करूं। यह 9 जोन से 15 जोन बनाने की बात आई। यह अच्छा सा नहीं लग रहा है - हाजीपुर। वैसे हाजी नाम ही बड़ा पवित्र होता है। रेल मंत्री वहां से आते हैं तो वह और भी अच्छा हो जाता है। उसकी क्या जरूरत है। हमारे क्या साधन हैं। थोड़ा पोजटिव एंगिल लेना चाहिए। वैसे कई जगह नए जोन की बात की गई है। मैं समझता हूं कि यह अच्छा होता कि मंत्री महोदय कहते कि मैं पटना में करना चाहता हूं और फिर लालू यादव जी वहां से कहते कि पटना में जगह नहीं है हम हाजीपुर में जमीन देते हैं,तो फिर हाजीपुर में आप कर देते। लेकिन यह परम्परा रही है, जनेश्वर मिश्र जी, हमें माफ करेंगे, एक के बाद एक मंत्री जब भी जो मंत्री बनते हैं या तो वह अच्छी ट्रेन का स्टॉपेज अपने यहां कर देते हैं या वह रेल लाईन वहां तक ले जाते हैं।

उपसभाध्यक्ष (श्री त्रिलोकी नाथ चतुर्वेदी) : मिश्र जी ने इलाहाबाद तो नहीं बनाया था।

श्री मोहम्मद सलीम: बहुत गाड़ियों का स्टॉपेज बन गया है, राजधानी का बन गया है। यह बात और है कि मुरली मनोहर जोशी जी कहते हैं कि मैंने बनाया, यह कहते हैं कि मैंने बनवाया। लेकिन राजधानी ने वहां रूकना शुरू कर दिया है। अपने क्षेत्र के लिए, अपने राज्य के लिए करना चाहिए लेकिन लोगों के पास ऐसा मैसेज नहीं चला जाए कि मैं भारत का नेता बनकर के, भारत का मंत्री बनकर के अपनी ही बात कर रहा हूं। यह मैसेज नहीं जाना चाहिए।

मान्यवर, हमारी स्टैंडिंग कमैटी की रिपोर्ट हैं लेकिन मैं समझता हूं कि आप हमें एलाऊ नहीं करेंगे, बहुत से सवाल हैं। जब यह ट्रांसप्रेंसी की बात कर रही है तो हम यह कहते हैं कि स्टैंडिंग कमेटी की रिपोर्ट को मंत्रालय के ऊपर जबर्दस्ती लागू हो, ऐसा कोई बंदोबस्त करना चाहिए। अगर वह नहीं होता है वह एक्सरसाईज बेकार है।

उपसभाध्यक्ष (श्री त्रिलोकी नाथ चतुर्वेदी) : अभी से आदत डलवा दीजिए पढ़ने की नए मंत्रियों को।

श्री मोहम्मद सलीम: इसलिए मैं इसको रैफर करना चाहता हूं कि आप बजट बनाएं तो उससे पहले स्टैंडिंग कमेटी देखते।

उपसभाध्यक्ष (श्री त्रिलोकी नाथ चतुर्वेदी) : बस, इशारा कर दीजिए, आपने कहा था कि समझदार को इशारा काफी है।

श्री मोहम्मद सलीम: पिछली ग्रांट लेकर जब बात करते हैं तो उसके बारे में हमारे यहां कुछ रिकमंडेशंस हैं। उसको थोड़ा देखना चाहिए। यहां बहस में तो यह होगा नहीं। लेकिन स्टैंडिंग कमेटी बड़ी डिटेल में जाती है और बहुत सी बातों को मद्दे नजर रखते हुए अपनी कुछ रिकमंडेशन करती है। अगर उनको ध्यान में रखेंगे तो सही होगा। जो स्टैंडिंग कमेटी की रिपोर्ट है एक्शन टेकिन के बारे में, 21 रिपोर्ट हैं। उसमें यह लिखते हैं, पेज नं० - 2 पर, आईटम नं० - 6

"At the time of re-assessment of the requirement of wagons jointly by the Ministry of Railways and the Planning Commission, the 8th Plan target for acquisition of wagons was fixed at 1,20,000. However, the requirement of wagons was subsequently reduced to 81,000 without consulting the Planning Commission."

कौन प्लान करेगा इस देश का? रेल मंत्री के अफसर लोग।

"The Committee commented upon the action of the Ministry in dissociating themselves with the national planning process in an arbitrary manner..."

सीरियश बात है। मैं पूरी रिपोर्ट नहीं पढ़ रहा हूं। लेकिन ऐसे बहुत से मामले में है, आर्बिट्रैरी मैनर में कुछ आफिसर बैठकर के फैसला लेते हैं, वह नहीं होना चाहिए वह खत्म होना चाहिए। स्टैंडिंग कमेटी में कुछ अरेंजमेंट भी है और उसको इस तरह से दो-चार आफिसर के हाथ में छोड़ देने से नहीं चलेगा। मैं दूसरी रिपोर्ट के बारे में कहता हूं। यह रिपोर्ट स्टैंडिंग कमेटी की है। मैं रिपोर्ट को पढ़ता हूं।

उपसभाध्यक्ष (श्री त्रिलोकी नाथ चतुर्वेदी) : आज के लिए काफी है, बाकी बाद में देख लीजिएगा।

श्री मोहम्मद सलीम: मैं हर स्टैंडिंग कमेटी की रिपोर्ट की एक-एक रिकमन्डेशन पढ़ता हूं ताकि थोड़ा समझ आ जाए कि ये सब बातें यहां पर बेकार ही में कही जा रही हैं। ये बातें पहले भी हो चुकी हैं लेकिन आप ध्यान नहीं देते हैं।

"The Committee had desired the Ministry of Railways to undertake a study so as to find out the impact of gauge conversion on freight and passenger traffic. The reply of the Ministry is silent about any such studies having been made."

कमेटी कहती है आप स्टेडी कीजिए। आप हज़ारों-करोड़ों रुपया खर्च करते हैं आप दाद ले रहे हैं लेकिन आप लोग स्टेडी नहीं कर रहे हैं तो स्टेडी तो करना चाहिए थोड़ा बहुत। मैंने दो लाइनें ही पढ़ी हैं - कमेटी कहती है कि आपने स्टेडी किया ही नहीं।

फिर कोच के बारे में है। मैंने प्रश्न किया कपूरथला के बारे में तो कहते थे, हमारी कैपेसिटी नहीं है और अब अंडर-युटिलाइज़ेशन ऑफ इनस्टॉल्ड कैपेसिटी है। अब देखिए कोच के बारे में पेज 40 पर, रिपोर्ट 19 में 124 आइटम पर। 124 रिकमन्डेशन्स हैं और उनमें से मैं सिर्फ लास्ट वाली पढ़ रहा हूं। 123 तक पढ़ने का या तो आप कष्ट करें या आपके अफसर कष्ट करें:

"The Committee feel concerned to note that 2,429 coaches in operation as on 31.3.1999 in railways have already surpassed their total life."

आप ठीक कहते हैं कि यह तीस साल चलेगा, यह चालीस साल चलेगा। यह कोई घोड़ा या कुत्ता तो है नहीं जो कुदरत के नियम के अनुसार मर जाता। बेचारा कोच तो खुद मर भी नहीं सकता जब तक कि आप उसको कंडम नहीं करते हैं। तो उसकी उम्र हो गई और उसके बाद भी आप पैसेंजर्स को मारने के लिए उसको चला रहे हैं। उसका लाईफ-स्पैन तो खत्म हो गया है।

"The feel that use of overaged coaches are saftey hazared for travelling public and recommend that efforts should be made to withdraw them completely from the railway fleet of coaches as early as possible."

कोच का नंबर भी कम हो रहा है। आप नंबर को ही देखते हैं लेकिन अगर आप उसकी ऐजवाइज़ देखें तो उसका लाईफ-स्पैन खत्म हो गया है। उसके बाद भी वे कोच चल रहे हैं जिनका रिप्लेसमेंट होना चाहिए। आपकी तरफ देखते हुए बाकी नहीं पढ़ रहा हूं लेकिन 20 तक रिपोर्ट का मैंने ज़िक्र किया है और जब आप कष्ट करेंगे पढ़ने का तो अगली बार और भी अच्छा बजट आप दे पाएंगे, रिवाइज़्ड बजट में थोड़ा सुधार लाएंगे और आर्बिट्रेरी मैनर में आप लोग जो निर्णय लेते हैं, उसको थोड़ा डेमोक्रेटिक सेंस सिखा देंगे, धन्यवाद।

श्री अनन्तराय देवशंकर दवे (गुजरात): उपसभाध्यक्ष महोदय, माननीय रेल मंत्री ने जो बजट प्रस्तुत किया है, सभी लोगों ने अपने-अपने राज्य की ओर से कई लोगों ने जनरल तौर पर कई बातें बताई हैं लेकिन मुझे लगता है कि बजट प्रस्तुत करने से पहले जो पासवान जी कहते थे कि हर राज्य के एम०पीज़ के साथ बैठकर बातें होंगी तो कुछ राज्यों के एम० पीज़ से बात हुई भी थी, कुछ से नहीं हुई थी लेकिन अगर होतीं तो मोटे तौर से कुछ न कुछ राज्यों को जो दिया गया है, उसमें सुधार होता। रेल मंत्री जी ने जो प्रावधान किए हैं, मुझे लगता है कि उत्साह में आकर उन्होंने बातें कही हैं। अच्छा है, ये बस बातें हो जाएं, हम भी उसका समर्थन करते हैं। कई नई रेल लाईनें उन्होंने दी हैं पिछड़े इलाकों में, नेग्लेक्टेड ऐरियाज़ के लिए भी कई बातें की गई हैं। मैं उन्हें क्रिटिसाईज़ नहीं करता हूं कि पूर्वोत्तर राज्यों में क्यों नहीं दिया? लेकिन जहां नहीं है, वहां के लोग आपसे बराबर मांग कर रहे हैं।

आपने अपने बजट में छह नए ज़ोन बनाने की बात कही है। आपके पास वह पैसा कहां से आएगा, यह आपने बताया नहीं है। छह नए ज़ोन बनाने में आपके कितने पैसे लगेंगे, वह बात भी आपने बजट में कहीं नहीं बताई है।

आमतौर पर मुझे ऐसा लगता है कि यह बजट पूरा पेपर ही न रहे क्योंकि आपने गेज कंवर्जन पर 95-96 में 1174.97 और 96-97 पर 829.56 का, न्यू लाइन्स पर 95-96 में 281.71 और 96-97 में 220.55 का, डबलिंग के लिए 95-96 में 247.37 और 96-97 में 193.71 का, रोडिंग स्टॉफ पर 95-96 में 2030.56 तथा 96-97 में 1670.56 का, प्लान एक्सपेंडीचर में 95-96 में 5573 और 96-97 में 5380 का प्रावधान रखा है। इस प्रकार से हम देखें तो 95-96 में जो कुछ आंकड़े दिये गये वे सब 96-97 में सब में कम हैं। एक तरफ आप कहते हैं कि हम सारे देश में बड़ी मात्रा में गेज कंवर्जन करने वाले हैं, यूनि गेज लाने वाले हैं लेकिन आप ईमानदारीपूर्वक बताना कि सारे देश में क्या यूनि गेज हो जायेगा? मैं मानता हूं कि कई लाइनें ऐसी हैं जो छूट गई हैं जहां तक आप जा नहीं सके हैं। इसलिए आप ईमानदारी से हाउस में कह दीजिए कि इतनी लाइनें होने वाली हैं और इतनी लाइनें नहीं हो सकती हैं एक माननीय मंत्री ने हाउस में कह दिया कि हमने गुजरात में दो नई ट्रेन चलाई। हम सब लोग जानते हैं, आप भी जानते हैं कि अहमदाबाद और दिल्ली की लाइन का गेज कंवर्जन हो रहा है। गेज कंवर्जन होने की वजह से वह लाइन नवम्बर से बन्द हो गई है। आपने उस लाइन को डाइवर्जन करके आनन्द गोदरा से दिल्ली चला दिया है

और आपने बजट स्पीच में कह दया कि गुजरात में दो नई लाइने हैं। मुझे खुशी है कि ये लाइनें भी चलें औ जब गेज कंवर्जन हो जाये दिल्ली-अहमदाबाद का तो वे दोनों भी चलती रहें। मुझे ऐसा लगता है कि आप ऐसा नहीं करोगे, अगर ऐसा नहीं करोगे तो आप हाउस को मिस लीड कर रहे हैं, देश के लोगों को मिस लीड कर रहे हैं।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं एक बात और कहना चाहता हूं और जो कि हमारी पुरानी डिमाण्ड है। मुम्बई में वेस्टर्न रेलवे का हैड क्वाटर है। यह उसी वक्त से चला आ रहा है जब महाराष्ट्र स्टेट था। वेस्टर्न रेलवे में 10,020 किलो मीटर की रेलवे लाइन है, उसमें से करीब-करीब 85 परसैंट ट्रैक्स गुजरात में है और दूसरे स्टेट में हैं, सिर्फ मुम्बई में और महाराष्ट्र में 12 प्रतिशत या कुछ दो-तीन प्रतिशत और हैं, इससे ज्यादा नहीं हैं। हम कई सालों से डिमाण्ड कर रहे हैं कि गुजरात स्टेट बन गया, वेस्टर्न रेलवे की सारी कार्यवाही वहां से चलती है तो उसका हैड क्वाटर मुम्बई में क्यों रखा है? हमने कई बार इस सदन में, लोक सभा में, प्रश्न के जरिए से, स्पेशल मेंशन के जरिए से और रेलवे बजट में कई बार यह बात उठाई है। रेल मंत्रालय को कई चिट्ठियां भी लिखीं लेकिन रेल मंत्रालय से आज तक कोई कंक्रीट जवाब नहीं आ रहा है। वे जवाब क्यों नहीं देना चाहते हैं यह समझ में नहीं आता है। गुजरात गवर्नमेंट ने तो यह भी कहा है कि हम आपको गांधी नगर में आफिस के लिए जमीन दे देंगे। हमसे जो कुछ भी सुविधा चाहिए, वह सुविधा दे देंगे। परन्तु रेल मंत्रालय से कोई जवाब आज दिन तक नहीं आया है। रेलवे अफसरान क्यों नहीं चाहते, यह मुझे पता नहीं है? लेकिन ऐसा तो लगता है कि मुम्बई में जो वेस्टर्न रेलवे का हैड क्वाटर है उसको रेल मंत्रालय गुजरात को देना चाहता है।

एक बात की ओर मैं आपका ध्यान खींचना चाहता हूं कि आपकी जो बुक है, यह आपने बड़ी अच्छी बुक बनाई है। मैंने इसमें पढ़ा है कि आपके रेलवे में चोरी भी होती है। कई लोगों का माल चोरी चला जाता है, लेकिन एनुवल रिपोर्ट और इयर बुक दोनों में इनके लिए एक शब्द भी नहीं दिया गया है। मैं यह जानना चाहता हूं कि क्या रेलवे में चोरियां बन्द हो गई है या चोरी करते हैं वे पकड़े गये हैं? कुछ तो विवरण दीजिए। कई जो कम्पलेन्ट्स आ रही हैं। उनका न तो कहीं एनुवल रिपोर्ट में ज़िक्र है और न ही कहीं इयर बुक में ज़िक्र है।

एक बात मैं और कहना चाहता हूं कि आपने आंकड़े दिये हैं सेफ्टी परफोर्मन्स के इयर बुक में। उसमें एक्सीडेन्ट्स में जो लोग मारे गये हैं, उनमें काफी डिफरेन्सेज हैं। मुझे समझ में नहीं आता कि ऐसा क्यों हो रहा है? मैं माननीय मंत्री जी से रिक्वेस्ट करूंगा कि जब वे जवाब दें तो यह बतायें कि कई लोग जो एक्सीडेन्सट्स में मर गये हैं उनका उल्लेख एक बुक में है और एक में नहीं है, ऐसा क्यों है?

तीसरी बात जो मैं आपको कहना चाहता हूं प्लान allocation in the year 1993-94 and 1994-95 and the actual expenditure were as follows.

जो आपने अपनी बुक में दिया है, उसमें से तीन चार हैडिंग्स की ओर मैं आपका ध्यान खीचना चाहता हूं। कम्प्यूटराइज़ेशन में जो एक्चुअल एलोकेशन किया था वह 70 करोड़ था, लेकिन खर्च हुआ 50 करोड़। इसके लिए कौन जिम्मेदार है? यह क्यों खर्च नहीं किया गया? साईस में रेलवे डेवलपमेंट के लिए रिसर्च हो रहा है उसके लिए आपने करीबन 8.83 करोड़ रखा था फिर आपने सात करोड़ ही क्यों खर्च किया? आज देश और दुनियां में रिसर्च का काम चल रहा है, उसमें भी कम खर्च किया। पुलों के निमार्ण के लिए आपने 90 करोड़ रूपया रखा था और आपने खर्च किया सिर्फ 73 करोड़। ये छोटी-मोटी कम्पलेंट मैं आपको बता रहा हूं। आपने पैसा तो रखा है लेकिन खर्च कम किया है, ऐसा क्यों किया है? यह सब आपकी ही की बुक में है। आप यह बतायें कि आपने यह पैसा कम क्यों खर्च किया है?

उपसभाध्यक्ष (श्री त्रिलोकी नाथ चतुर्वेदी): आपके काफी साथी हैं।

श्री अनन्तराय देवशंकर दवे: मैं कम्पलीट कर रहा हूं। अगली बात मैं यह बता रहा हूं कि हमारा बैकवर्ड एरिया है। हम 1977 से डिमान्ड कर रहे हैं, वहां सिर्फ 58 किलोमीटर की रेल लाइन थी वह भी कन्वर्जन हो गया है। 11 करोड़ रुपये का बजट में प्रावधान भी किया है, लेकिन मेरी रिक्वेस्ट है कि आप काम शुरू करिये क्योंकि हमारा एरिया बैकवर्ड है, निग्लेक्टिड है और बार्डर का एरिया है। वहां आज तक कोई सुविधा नहीं है सिर्फ 58 किलोमीटर मीटरगेज लाइन है। आपने एक साल से चल रहे अपने प्रोजेक्ट में कन्वर्जन करने का प्रावधान किया है। एक ट्रेन जो पहले नलिया तक चलती थी वहां पर भी कन्वर्जन कराने के लिए कुछ प्रावधान किये हैं। उसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं।

मैं उसी के लिए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं। आपने बहुत अच्छा काम किया है। गुजरात में नई सुविधा भी दी है वीरावल से पिपावाव। लेकिन जो मेन इश्यु है, वह है पेसेंजर सेफ्टी और पैसेंजर अमेनीटीज़। मैं इसकी डिटेल में नहीं जाना चाहता हूं लेकिन जो 6.2 प्रतिशत

रेलवे स्लीपर में जाते हैं, जो सेकेंड क्लास मेल में जाते हैं उनके पास से रेलवे को ज्यादा से ज्यादा रेवेन्यू मिलता है और उनके पीछे आप जो खर्च करते हैं, वह भी आप देख लीजिये। स्टेशन की हालत देख लीजिये, पीने के पानी की हालत देख लीजिये। एक रेलवे स्टेशल नलिया आपने बनाया है। उस स्टेशन का कोई आफ़िस नहीं है, स्टेशन मास्टर नहीं है। एक ही आदमी टी॰सी॰ है जो बैठ कर वहां तक जाता है। बीच में जो फाटक आते हैं,उसमें वह आदमी जो साथ जाता है, जब फाटक आता है तो ट्रेन रूकती है, आदमी उतरता है, फाटक बंद करता है, फिर ट्रेन आगे जाती है। फाटक खोलता है, फिर ट्रेन में बैठता है। इस तरह के 8 फाटक हैं और डिस्टेंस सिर्फ 62 किलोमीटर है। इसमें जाने के लिए साढ़े तीन-चार घंटे का समय लग जाता है। इस गाड़ी में हमारे जवान जो बार्डर पर बैठे हैं, वह यात्रा करते हैं। वहां पीने के पानी की कोई सुविधा नहीं है, न बिजली की सुविधा है। मेरा कहना यह है कि मंत्री जी इस पर भी ध्यान दें।

महोदय, बलसार से बड़ौदा तक इंटरसिटी चलती है। उस इंटरसिटी को दाहोद तक एक्सटेंड कर दिया जाए। लॉस्ट प्वाइंट यह है कि कच्छ से दिल्ली तक मीटर गेज पर ट्रेन चलती है। अब यह लाइन मीटर गेज से ब्रॉड गेज में कनवर्ट होने वाली है। वह पैंसजर ट्रेफिक बंद हो जाएगा तो यह लोग दिल्ली तक कैसे जाएंगे? कच्छ से एक ट्रेन अपटू मुंबई जाए और बड़ौदा तक उसमें कुछ डिब्बे लगा दिये जाएं ताकि लोग बड़ौदा से दिल्ली आ सके। इतनी सुविधा आप दे दें। बाकी जो कुछ आपने किया है, उसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यावाद। उपसभाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया, आपका क्रिया।

उपसभाध्यक्ष (श्री त्रिलोकी नाथ चतुर्वेदी) : धन्यवाद दवे जी। मंत्री जी, मैं भी होम सेक्रेटरी होने के नाते वहां गया हूं। आप उधर कुछ थोड़ा सा ज़रूर ध्यान दीजिए।

Shri M. Venkatachalam.

SHRI V. NARAYANASAMY: Sir, two people have been called; Mr. Salim from this side and our friend, Mr. Dave, from that side.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TRILOKI NATH CHATURVEDI) I was going by the numbers... (*Interruptions*)...

SHRI V. NARAYANASAMY: Two people have been called from there... (*Interruptions*)... After Mr. Banarsi Das Gupta, my name is there.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TRILOKI NATH CHATURVEDI): I thought for the present he has substituted you, but you came a little bit late. We can exchange with Shri Virendra Kataria. So far as I am concerned, just allow Mr. Kataria.

SHRI V. NARAYANASAMY: I agree, Sir.

श्री वीरेन्द्र कटारिया (पंजाब) : वाइसचेयरमैन साहब, मैं आपका बहुत मशकूर हूं कि मेहरबानी करके आपने मुझे बोलने का मौका दिया।

उपसभाध्यक्ष (श्री त्रिलोकी नाथ चतुर्वेदी) : आपके काफी साथी है कटारिया जी।

श्री वीरेन्द्र कटारिया (पंजाब) : मैं कोशिश करूंगा कि थोड़े अरसे में अपनी बात आपसे कह सकूं। सब से पहले तो मैं रेल मंत्री जी को मुबारकवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने एक बहुत अच्छा, मुत्तवाज़न आर बैलंस्ड बजट पेश किया है। मुझे इससे भी ज्यादा खुशी इस बात की है कि हमारे मौजूदा रेल मंत्री एक शैल से निकल कर, ग्रेट मुगलों के ज़माने से निकल कर एक आम आदमी की दुनियां में आए हैं और आम आदमी की बात उन्होंने कही है। मैं महसूस करता हूं कि अब वक्त ऐसा आ गया है कि आम आदमी की समस्याओं को उनके नुक्तेनिगाह से देखना चाहिये और हमारे रेल मंत्री साहब ने इस नुक्ते निगाह से सारी प्रोब्लम को देखा है। और छोटी छोटी मुश्किलात जो आम आदमी रेल के सफर में महसूस करते हैं उस तरफ तवज्जह दी है मैं फिर उनको इस बात के लिए मुबारकबाद देता हूं। उन्होंने बहुत बड़े, लम्बे-चौड़े, ऊंचे दावे करने की बातों से हटकर एक आम आदमी का बजट पेश किया है। मैं उसके लिए भी उनको मुबारकवाद देता हूं। जहां तक रेलवे का सवाल है यह आम आदमी के लिए ट्रांसपोरटेशन है, यातायात का सबसे बड़ा साधन है इसके साथ-साथ, कन्याकुमारी से लेकर काश्मीर तक हिंदुस्तान को यह रेल जोड़ती भी है। हिंदुस्तान में जो मुख्तलिफ कल्चर है।, रंगारंग खाना-पीना, अलग पहरावा, अलग बोलियां, इन सब कल्चरों का अगर कोई संगम है तो वह रेल है। रेल के किसी डिब्बे में बैठकर देखिए तो आपको एक छोटे से हिंदुस्तान का नक्शा नजर आएगा हिंदुस्तान को जोड़ने का, कन्याकुमारी से लेकर कश्मीर तक हमारी कल्चर को एक रखने का, हमारे खान-पान को एक रखने का, हमारे पहरावे को एक रखने का और एक न होते हुए भी एक बनाने का रेलवे का यह रोल है इस बात को हमें फख है और रेलवे का यह जो रोल है इसको भी नजरअंदाज नहीं किया जा सकता।

वाइस चेयरमैन साहब, इस काम के अलावा-जो रेलवे हिंदुस्तान को जोड़ती है — हिंदुस्तान की इक्नामी को भी इस रेलवे के जरिए आगे बढ़ाया जाता है। इस इक्नामी की ग्रोथ के लिए रेलवे का जो रोल है वह भी कोई कम अहम नहीं है। रोजाना 5 हजार फ्रेट ट्रेन्स 1.8 मिलियन टन्स माल एक जगह से दूसरी जगह ले जाती है, अनाज ढोती हैं, डीजल ढोती हैं, जिंदगी की जरूरियात की वस्तुएं ढोती हैं, सीमेंट ढोती हैं और इसके साथ साथ देश के डिफेंस के लिए हमारे जवानों को एक जगह से दूसरी जगह ले जाती हैं। फौजी साजो-सामान को एक जगह से दूसरी जगह ले जाती है। हमारे डिफेंस के लिए, हमारे देश की सरहदों की हिफाजत के लिए रेल का जो रोल है उसको भी हम नजरअंदाज नहीं कर सकते और रेल इस बात को जिस खूबी से सर-अंजाम दे रही है उसके लिए भी मैं इसकी सराहना करता हूं।

इस रेलवे बजट में मिनिस्टर साहब ने रेल भाड़ा, किराया बढ़ाया है और सेकेंड क्लास के अंदर जो लोग सफर करते हैं जो 90 फीसदी हैं उनके किराये भाड़े में कोई इजाफा न करके उन्होंने आम आदमी को राहत दी है। ए.सी. फर्स्ट क्लास, ए.सी. सेकेंड क्लास, ए.सी. चेयर कार पर जो उन्होंने 10 फीसदी का इजाफा किया है, रेलवे के उत्थान के लिए रेलवे को और आगे बढ़ाने के लिए, और सुविधाएं देने के लिए मैं इसको जायज समझता हूं। लेकिन इसके साथ उन्होंने सेकेंड स्लीपर के ऊपर, दो सौ किलोमीटर के ऊपर 5 फीसी इजाफा किया है। एक तरफ तो ये कहते हैं कि 90 फीसदी आदमी जो सेकेंड क्लास में सफर करते हैं वे लो इन्कम ग्रुप से ताल्लुक रखते हैं तो मैं वजीरे रेल साहब से यह कहना चाहता हूं कि जो सेकेंड क्लास के स्लीपर में सफर करते हैं वे भी उसी लो इन्कम ग्रुप से ताल्लुक रखते हैं। तो यह दलील अच्छी नहीं लगती कि उन पर तो कोई इजाफा किया जाए लेकिन तो लंबी दूरी के स्लीपर में सफर करते हैं और लो इन्कम ग्रुप से ताल्लुक रखते हैं उनके ऊपर पांच फीसदी का इजाफा किया जाए। महंगाई की चक्की में वे लोग पहले पिस रहे हैं मैं आपसे दरख्वास्त करूंगा आपकी वसातत से वाइस चेयरमैन साहब, आपसे मैं कहूंगा रेल मंत्री जी कि आप इस 5 फीसदी के इजाफे को वापस लीजिए। आज का गरीब महंगाई की चक्की में इतने जोर से पिस रहा है कि उसमें और मज़ीद पिसने की गुंजाइश नहीं है और मैं इस बात की आपसे तवक्को करूंगा कि इस 5 फीसदी के इजाफे को आप वापस ले। आपने मालभाड़े के किराए में जो 10 फीसदी का इजाफा किया है यह ठीक है कि यह किराए 1993 में मुकर्रर किए गए थे और इनपुट्स की कीमत बढ़ जाने के बाद इसमें वाकई ही गुंजाइश है कि इनमें इजाफा किया जाए लेकिन इसके साथ-साथ आपने जो जरूरियात-ए-जिन्दगी की एग्जंप्शन दी है, जो चीज़ें इन ट्रांसपोर्टेशन आम आदमी की जिन्दगी के लिए होती हैं और जरूरी चीज़ें हैं वह भी आपके कदम की मैं सराहना करता हूं। यह भी आपने एक ठीक कदम उठाया हैं आजादी के 50 साल के बाद आज भी हिन्दुस्तान में ऐसे बहुत से इलाके हैं जहां कि लोगों ने रेल पर एक धरना तो दरकिनार रेल को हाथ लगाकर नहीं देखा, रेल की शकल नहीं देखी, यह अपने आप में खुद एक फुल कमेंट हैं। इसकी तरफ आपको तवज्जह देनी चाहिएं आज भी हिन्दुस्तान में ऐसे बहुत से इलाके हैं जिसमें रेलों की भरमार है और आज भी हिन्दुस्तान में ऐसे इलाकों की कमीं नहीं जहां गाड़िया तो चलती हैं लेकिन ऐसे लगता है कि ये इंसानों की गाड़ियां नहीं, ये जानवरों की गाड़ियां हैं। कहां एक ही फुल कोचिज़ वाली गाड़ियां चलती हैं। एक के बाद एक चलती हैं दूसरी चलती है, तीसरी चलती है, लेकिन वहां वे इलाके भी हैं जहां पुराने घिसे-पिटे डिब्बे, जिनमें कोचेज़ में कोई पानी नहीं है, जिनकी छत जब बारिश आती है तो टपकती है बरसात से और जिसके अंदर कोई सफाई नहीं है। टायलट के अंदर आप जाएं तो बदबू मारती है और उसके अंदर मुसाफिर गाड़ी के अंदर भी होते हैं और गांड़ी के ऊपर भी होते हैं। उसको अगर आप सुविधा कहते हैं, अगर 50 साल के बाद भी ऐसी गाड़ियां हमारे मुल्क में चलती हैं तो मैं यह समझता हूं कि हमारे सिस्टम में कोई गलती है, कोई कमी है, क्योंकि आम आदमी के इन्टरेस्ट को आज भी नहीं देखा जाता। जहां गाड़ियों की जरूरत नहीं है वहां गाड़ियां और चलाई जाती हैं लेकिन नीड बेस्ड जो एरियाज़ हैं, परन्तु वहां चूंकि पिछड़े हुए इलाके हैं, वे कोई वोकल आदमी नहीं हैं, अगर वोकल होना जरूरी है नई गाड़ी चलाने के लिए तो फिर सरकार नाम की चीज़ किस बात की है। सरकार तो वह है जो लोगों की जरूरत को समझे उनके दुख का एहसास करे और उस एहसास को देखते हुए वहां गाड़ियां चलाए। मैं आपकी खिदमत में दरख्वास्त करना चाहता हूं कि आप उन इलाकों को देखें जहा गाड़ियां बहुत कम तादाद में चलती हैं और लोग भेड़-बकरियों की तरह उन गाड़ियों में ठूस दिए जाते हैं।

एक बात मैं और कहना चाहता हूं कि एक अजीब रिवाज़ हमारे मुल्क में है कि जिस इलाके का या जिस प्रांत का वज़ीर आता है सब गाड़ियां उसी तरफ चलने लग जाती हैं। अगर कोई बंगलौर से आता है तो तीन गाड़ियां बेशक ए.सी. बंगलौर पहले जाती हों, एक फुल

एंअरकंडीशंड गाड़ी बंगलौर फिर जाएगी। कोई वाराणसी से आता है तो सब गाड़ियों का रुख वाराणसी की तरफ हो जाता हैं कोई भिवानी से आता है तो भिवानी स्टेशन बेशक किसी से कनैक्ट हो न हो लेकिन वहां गाड़ियां चलती हैं। इस तरीके से यह रिजनल इंबैलेंसज़ हमारी रेलवे में पैदा हो गए हैं उसके मुत्तालिक लोगों को बहुत बड़ी शिकायत है और यह शिकायत आज मैं रेलवे बजट के दरम्यान पेश करना चाहता हूं और इस शिकायत का हिस्सा पंजाब भी हुआ है।

आजादी के 50 साल गुजरने के बाद भी इन 50 साल में एक इंच रेलवे लाइन में नहीं डाली गई। जह पंजाब, जिसके नौजवान हिन्दुस्तान की सरहदों की हिफाजत करते हैं, वह पंजाब जो सारे हिन्दुस्तान में सबसे ज्यादा अनाज पैदा करके आपके पूल को 60 फीसदी हिस्सा देता है, वह पंजाब जो सबसे ज्यादा गेहूं पैदा करता है, सबसे ज्यादा काटन पैदा करता है और सबसे ज्यादा जवान आपकी फौज में देता है, जो हिन्दुस्तान की सरहदों की हिफाजत करने हैं, अगर ऐसे बहादुर पंजाब को, जहां कि लोग पार्टिशन के बाद अपने घर छोड़कर आए, अपनी जायदाद छोड़ के आए, अपने माल असबाब को छोड़कर आए, बर्बाद होकर आए, आजादी में अपना हिस्सा डाला, काला पानी की जेल में चले गए, बहादुर नौजवानों ने हिन्दुस्तान के लिए कुर्बानियां दीं, पंजाब के लोगों का नाम सरेफहरिश्त होगा, लेकिन जब उसके डवलपमेंट का सवाल आता है तो उनके लिए गाड़ी नहीं है, एक इंच भी रेलवे लाइन नहीं है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, में आपकी खिदमत में यह कहना चाहता हूं कि पंजाब में दो-तीन गाड़ियों की बहुत जरूरत है। रेलवे मिनिस्टर साहब, आप अपनी कलम को उठाइए और लिखिए, जो मैं कहना चाहता हूं। पंजाब की तरफ से पंजाब की सबसे बड़ी मांग यह है, जो 30 साल से चली आ रही है, कि हमारी एक राजधानी है, जिसका नाम है चंडीगढ़, उसको अभी तक पंजाब के किसी कोने से मिलाया नहीं गया, तीस साल से यह डिमांड चल रही है, मैं आपसे कहना चाहता हूं चंडीगढ़ को लुधियाना से आप डायरेक्ट मिलाइये ताकि पंजाब की राजधानी जो है वह पंजाब के दूसरे हिस्सों से मिल सके। पंजाब के सारे मैम्बर आफ पार्लियामेंट की और पंजाब के लोगों की आपसे यह बहुत बड़ी मांग है।

उपसभाध्यक्ष (श्री मोहम्मद सलीम) पीठासीन हुए।

उपसभाध्यक्ष महोदय, इसके अलावा में आपसे यह अर्ज करना चाहता हूं कि हरिद्वार, जहां से आप आए हैं, हिन्दुओं का बहुत बड़ा तीर्थ है और दुनिया भर के हिन्दू वहां गंगा मैया में स्नान करने आते हैं। कितने दुख की बात है कि सारे पंजाब से एक गाड़ी भी डायरेक्ट नहीं चलती, जो हरिद्वार जाती हो। हजारों और लाखों लोग अम्बाला के स्टेशन पर खुली जमीन पर आठ-आठ, दस-दस घंटे बैठते हैं तब उनको कनेक्टिंग गाड़ी हरिद्वार के लिए मिलती है। मेरी दूसरी दरख्वास्त जो मैं आपसे करना चाहता हूं, वह यह है कि श्री गंगानगर से हरिद्वार के लिए एक सीधी गाड़ी आप चलाइए। तीन साल मुझे इसके लिए कहते हुए हो गए। हर रेलवे मिनिस्टर और रेलवे बोर्ड के हर चेयरमेन ने कहा कि यह जेनुएन मांग है, लेकिन कहते हैं कि कोचेज नहीं हैं, पावर नहीं है, वायबिलिटि नहीं है। दूसरे इलाकों के लिए कोचेज भी मिल जाते हैं, वायबिलिटि भी हो आती है, पावर भी मिल जाती है, लेकिन जिस इलाके के लोग गाड़ी की छतों पर बैठकर चलते हैं, उनके लिए कुछ नहीं। अगर आपके आफीसर यह कहें कि वायबिलिटि नहीं हैं, तो मुझे शर्म आती है कि कितनी गलत बात कहकर एक जायज मांग को रोका जाता है, उसमें रोड़े अटकाए जाते हैं। मैं आपकी खिदमत में यह कहना चाहता हूं कि जमाना बदला है, राज बदला हैं, जहां लोगों की हैसियत, लोगों के जजबात को नहीं समझा जाता था। आज एक गरीब का बेटा रेलवे मिनिस्टर बना है और आप जिस जगह से आए हैं उसका नाम हरिद्वार है, मैं आपसे यह चाहूंगा कि आप उस गाड़ी को फौरन चलवाइए और इसमें अब देर न करिए। लाखों लोग इस बात के मुन्तज़िर हैं कि आप इस गाड़ी को चलाने के लिए श्रीगंगानगर आइए और इस गाड़ी को जल्दी से जल्दी चलवाइए।

महोदय, तीसरी बात जो मैं आपकी खिदमत में कहना चाहता हूं, वह यह कि आतंकवाद, टेरारिज्म हमारे पंजाब में आया, जिसमें तीस हजार लोगों ने अपनी जान की कुर्बानी दी और तब अमन हमारे पंजाब सूबा में बहाल हुआ। उस अरसा में बेतहाशा गाड़िया सस्पेंड कर दी गई, बंद कर दी गई। केवल सुबह के वक्त गाड़ियां चलती थीं और पांच बजे के बाद, आठ बजे के बाद कोई गाड़ियां नही चलती थीं। उन गाड़ियों को रेस्टोर करने के बाद आज भी बहुत सी गाड़ियां बंद हैं। मुझे मालूम नहीं क्यों? नई गाड़ियां तो आप नहीं चला सकते, लेकिन टेरारिज्म की वजह से जो गाड़ियां बंद की गई, उनको आप आज भी बंद किए हुए हैं, मुझे इसकी कोई वजह समझ में नहीं आती। मैं आपसे यह कहना चाहता हूं कि अब बिना आगे किसी डिले के सारी गाड़ियां रेस्टोर की जाएं।

उपसभाध्यक्ष महोदय, एक ट्रेन अमृतसर से जो चंडीगढ़ जाती थी, वह बंद है। चार साल हो गए, पांच साल हो गए

कहते हुए कि आप इसको रेस्टोर कीजिए। अमृतसर पंजाब का सबसे बड़ा शहर है। क्या वह भी हमारी केपिटल से जुड़ नहीं सकता? नई ट्रेन चलाने की बात नहीं है, जो ट्रेन आपने बंद कर रखी थी टेराजिज्म की वजह से, अमन आ गया है, लेकिन आपके अफसरों के कानों पर जूं नहीं रेंगती।

अपने आप इसको चलाया जाए और जब इसकी फरियाद की जाती है तब भी बहरे कानों पर इसका कोई असर नहीं पड़ता।

मैं आपसे एक और दरख्वास्त करूंगा कि ये दो गाड़ियां जो फिरोजपुर से चलती हैं, एक जम्मू आती है और एक बम्बई जाती है, दोनों का नाम जनता मेल है, उन दोनों गाड़ियों को फिरोजपुर से फाजिल्का तक एक्सटेंड कर दिया जाए क्योंकि फाजिल्का के बहादुर लोग, जो बार्डर पर रहते हैं, उनको कहीं भी जाने के लिए कोई सीधी गाड़ी नही है। तो बगैर कोई नई गाड़ी चलाए अगर जम्मू फिरोजपुर गाड़ी को आप फाजिल्का तक एक्सटेंड कर देंगे तो उस इलाके के बार्डर के बहादुर लोगों का उस तरफ जाने के लिए एक सीधा रूट मिलेगा और आपको कोई नया इन्फ्रस्ट्रक्चर बनाने की जरूरत नहीं होगी। इसी तरीके से जो बम्बई से फिरोजपुर तक गाड़ी जाती है, जनता एक्सप्रैस, उसको भी आप फाजिल्का तक एक्सटेंड कर दें तो बगैर कोई नई गाड़ी चलाए, नया इन्फास्ट्रक्चर किए आप उस इलाके के लोगों को, जो कि बार्डर पर बसे हुए हैं, जो पाकिस्तान की सरहद पर रहते हैं और आपके मुल्क की हिफाज़त करते हैं, उन लोगों की कम से कम यह छोटी सी डिमांड तो आप पूरी करें।

एक बात मैं और आपसे पैसेंजर ऐमिनिटीज़ के मुताल्लिक कहना चाहता हूं। सबसे पहले मेरी शिकायत यह है कि पैसेंजर ऐमिनिटीज़ का जो फंड है, वह पैसेंजर ऐमिनिटीज़ पर खर्च नहीं किया जाता और इसको डाइवर्ट किया जाता हैं पैसेंजर ऐमिनिटीज़ के खर्च की इतनी गुंजाइश है, पैसेंजर ऐमिजिटीज़ इतनी कम है-किसी रेलवे स्टेशन पर चले जाइए, सफाई का बुरा हाल है, किसी लेट्रिन में चले जाइए, पानी नहीं है, बदबू आ रही है, किसी प्लेफार्म पर पंखे नहीं लगे हुए, किसी पर बैंच नहीं है, पीने के पानी का इंतजाम नहीं है, रेल की गाड़ी के डिब्बों की सफाई नहीं है, लेट्रिन में पानी नहीं है इसके बाद भी आप उस फंड को लेप्स होने देते है या दूसरी तरफ उस फंड को आप अगर डाइवर्ट करते हैं तो मैं समझता हूं कि this is a criminal neglect and this must end as early as possible.

एक बात और मैं आपसे कहना चाहता हूं कि हम किस दुनिया में रह रहे हैं। आप कहना चाहते हैं कि हमने बहुत तरक्की कर ली है, जो गाड़ी तीन दिन पहुंचती थी वह 18 घंटे में पहुंचने लगी है। मैं कहना चाहता हूं कि हमें अपने आपको दुनिया से कम्पेअर करना चाहिए कि सारी दुनिया कहां से कहां पहुंच गई हैं। आज भी हमारी गाड़िया 20, 25 किलोमीटर की रफ्तार से चलती हैं, जब कि दुनिया में 600 किलोमीटर की रफ्तार से गाड़िया चलने लग गई हैं। हम कहां बैठे हैं आज? उन ढिचु-ढिचु गाड़ियों को, टूटी-फूटी गाड़ियों को, जिनकी कोई उम्र नहीं है, हम चला रहे हैं। जो भी हमारे कोचिज़ बनते हैं, उनकी कोई उम्र होनी चाहिए कि इसके बाद इन कोचिज़ को रिप्लेस कर दिया जाएगां। आज हालत क्या होती है कि जो बड़े-बड़े रूट हैं, उनको तो हमेशा नए लगा देते हैं लेकिन जो मफसल है, जहां कि हिन्दुस्तान रहता है, गरीब आदमी रहता है, गांव के लोग रहते हैं, उनके लिए आप जब वह पुराने 30 साल बाद डिब्बे घिसे-पिटे रह जाते हैं, तो आप उन रूट्स पर उन डिब्बों को ले जाकर लगा देते हैं। तो आप हिन्दुस्तान के लोगों में डिस्क्रिमिनेट करते हैं। जो बड़े शहरों में रहते हैं, जैसे वह बहुत सिविलाइज्ड हैं, पढ़े-लिखे लोग हैं, अच्छी फेसेलिटि का सिर्फ उनको हक है और जो गरीब लोग हैं, पिछड़े इलाकों में रहते हैं, उन को अच्छी जिंदगी का लुत्फ लेने का कोई अधिकार नहीं है? मैं आपसे कहना चाहता हूं कि इस नुक्ते-नज़र को बदलिए, इस ऐंगल आफ थिंकिंग को बदलिए।

एक दरख्वास्त मैं और करना चाहता हूं कि बाहर के मुल्कों का आप मुकाबला करते हैं अपने आप के साथ। बाहर के मुल्कों में आप जाइए, अपनी घड़ी को, जब गाड़ी चलती है मिला लीजिए, बिल्कुल गाड़ी समय पर पहुंच जाती हैं लोग जब वहां गाड़ी चलती है तो अपनी घड़ियों का टाइम मिलाते हैं, ठीक करते हैं, लेकिन हमारे हिन्दुस्तान में गाड़ी 18-18 घंटे, 22-22 घंटे लेट होती है और जब आप पूछिए रेलवे स्टेशन से तो बताते हैं कि दो घंट लेट है गाड़ी और दो घंटे के बाद जाइए फिर भी आपको 6 घंटे और इंतजार करना पड़ता हैं ऐसा हमारा इंक्वायरी का या इन्फारमेशन का सिस्टम है।

ये बेसिक बातें हैं, ऐलिमेंटरी बातें हैं। मैं यह कहना चाहता हूं कि हमारे मुल्क में जो ऐलिमेंटरी फैसिलिटीज रेलवे पैसेंजसै को दी जानी चाहिए, वे भी अभी तक नहीं दी जा सकी हैं। हम अपनी गाड़ियों को समय पर नहीं चला सकते हैं। हम समय की कोई कदर नहीं करते हैं। हमें गाड़ियों को समय पर चलाने की आदत कल्टीवेट करनी चाहिए। कितने ही ऐलान इस हाऊस में किए गए हैं

कि हम गाड़ियों को समय से चलाएंगे, उनको साफ-सुथरा रखेंगे, लेकिन वे ऐलान झूठे साबित हुए हैं।

एक दौर बदला है, अब आप लोग आए हैं। तो आप ही कम से कम इतना करके दिखा दीजिए कि गाड़ियां वक्त पर चलें। आपकी रेलवे कैटरिंग का भी बुरा हाल है और कांट्रेक्टर जो कैटरिंग करते हैं, वे पैसेंजर्स को लूटते हैं और उनकी सेहत के साथ भी खिलवाड़ करते हैं। मैं आपसे कहना चाहता हूं कि ये जो आप किराए बढ़ाते हैं, इससे जनता पर बहुत बोझ पड़ता हैं। आप टिकटलैस ट्रैवलिंग पर नज़ डालिए, रेलवे में भी करप्शन है। मैंने खुद अपनी आंखों से देखा है कि डिब्बे के डिब्बे बगैर टिकट यात्रा करने वाले मुसाफिरों से भरे रहते हैं और अगर आप टिकट लेने जाएं तो आपको जवाब मिलेगा कि यह डिब्बा रिजर्व्ड है, यहां कोई सीट नहीं है। केवल 5 आदमियों की टिकट कटती है और बाकी लोग बिना टिकट यात्रा करते हैं। इससे रेलवे का भी नुकसान होता है और जो बोनाफाईड पैसेंजर्स हैं, उनको भी असुविधा होती है। इसका अहसास आपको होना चाहिए।

महोदय, मैं आपसे कहना चाहता हूं कि यह इल्लत बहुत बढ़ रही है और दिन-व-दिन बढ़ रही है। आप ए. सी. या फर्स्ट-क्लास में कहीं भी चले जाइए। आपको केवल 5 बोनाफाईड पैसेंजर्स मिलेंगे और बाकी लोग 200 रुपए देकर चढ़े होंगे और डिब्बा भरा हुआ होगा और कोई पूछने वाला नहीं है। मैंने कई दफा इस मसले को उठाया है लेकिन पता नहीं यह रैकेट क्या है, यह सैट-अप क्या है, कोई इसको तोड़ने के लिए तैयार नहीं है और उसका नतीजा क्या हो रहा है कि आम गरीब आदमी के ऊपर हर बार आप रेलवे किराया का बढ़ाकर इसका बोझ डाल देते हैं। तो मैं आपकी खिदमत में बड़े अदब से दरख्वास्त करूंगा सतपाल महाराज जी, आप रेलवे के भी महाराज हैं, आप हमारी अर्ज़ को सुनिए।

आप कहते हैं कि युग बदला है, एक आम आदमी का राज आया है, एक आम आदमी रेलवे का मिनिस्टर है तो आप आम आदमी की तकलीफों की तरफ भी तवज्जह दीजिए। आप इस रेलवे की किताब से मत पढ़िए। आप अपने दिल की किताब से पढ़िए। आपकी किताब में लिखा है कि रेलवे को इतना रेवेन्यू होता है, इतना कभी नहीं होता। ये सब फिगर्स गलत है।। मैं आपसे कहना चाहता हूं कि आप हकीकत की तरफ ध्यान दीजिए।

आपने जो अच्छी बातें की हैं, मैं उनकी सराहना करता हूं। आपने कहा था कि रेल-बस चलाएंगे। अभी तक मैंने तो कहीं देखी नहीं लेकिन यह एक अच्छा सिस्टम है जहां आप गाड़ियां नहीं चला सकते वहां आप रेल-बस चलाइए। इससे जो छोटे स्टेशनों के लोग हैं, उनको बहुत फायदा पहुंचेगा।

टूरिज़्म की बात आपने की है। वीक और हॉलीडे ट्रेनों की बात आपने की है। यह नया कंसेप्ट है। हिंदुस्तान के लोग काम करने रहते हैं। उन्हें जिंदगी का लुत्फ देने के लिए आप स्कीमें बनाइए लेकिन ये स्कीमें ऐसी होनी चाहिए कि आम आदमी भी उसका फायदा उठा सके।

आम आदमी की रीच में वह स्कीमें होनी चाहिए और कागज में लिखने के बजाय, किताबों में लिखने के बजाय आप बतलाईए कि कितनी स्कीमों को लागू किया गया है? वह स्कीमें अभी बहुत धीमी रफतार से ढेंचू-ढेंचू करके चल रही हैं। लेकिन मेरा प्रस्ताव है कि जैसे छलांगें मार कर गाड़ियां जाती हैं उसी तरह से रेलवे की स्कीमों को चलाइए।

मैं आपका शुक्रिया अदा करता हूं कि आपने मुझे सुना। धन्यवाद

†[شری ویریندر کٹاریہ "پنجاب": وائس چیرمین صاحب - میں آپکا بہت شکر گزار ہوں کہ مہربانی کرکے آپنے مجھے بولنے کا موقع دیا۔
اپ سبھا ادھیکش: آپکے کافی ساتھی ہیں کٹاریہ جی۔

شری ویریندر کٹاریہ: میں کوشش کرونگا کہ تھوڑے عرصے میں اپنی بات آپ سے کہہ سکوں - سب سے پہلے تو میں ریل منتری جی کو مبارکباد دینا چاہتا ہوں کہ انہوں نے ایک بہت اچھا - متوازن اور بیلنسڈ بجٹ پیش کیا ہے - مجھے اس سے بھی زیادہ خوشی اس بات کی ہے کہ ہمارے موجودہ ریل منتری ایک شیل سے نکل کر - گریٹ منڈل کے

†Transliteration in Arabic Script

زمانے سے نکل کر ایک عام آدمی کی دنیا میں
آئے ہیں اور عام آدمی کی بات انھوں نے کہی ہے۔
میں محسوس کرتا ہوں کہ اب وقت ایسا
آ گیا ہے کہ عام آدمی کی سمسیاؤں کو اسکے
نقطہ نگاہ سے دیکھنا چاہیئے۔ اور ہمارے
ریل منتری صاحب نے اس نقطہ نگاہ سے ساری
پرابلم کو دیکھا ہے۔ اور چھوٹی مشکلات جو
عام آدمی کو ریل کے سفر میں محسوس کرتے ہیں
اس طرف آپنے توجہ دی ہے۔ میں پھر انکو اس
بات کے لئے مبارکباد دیتا ہوں۔ انھوں نے
بہت بڑے بڑے جوڑے اونچے دعوے کرنے کی
کی باتوں سے ہٹ کر ایک عام آدمی کا بجٹ پیش
کیا ہے۔ میں اس کے لئے بھی انکو مبارکباد دیتا
ہوں۔ جہاں تک ریلوے کا سوال ہے۔ یہ عام آدمی
کیلئے ٹرانسپورٹیشن ہے۔ یاتایات کا سب
سے بڑا سادھن ہے۔ اسکے ساتھ ساتھ۔ کنیا کماری
سے لیکر کشمیر تک ہندوستان کو یہ ریل جوڑتی
ہے۔ ہندوستان میں جو مختلف کلچر ہے۔ رنگا
رنگ کھانا پینا۔ الگ پہناوا۔ الگ بولیاں۔
ان سب کلچروں کا اگر کوئی سنگم ہے تو وہ ریل
ہے۔ ریل کے کسی ڈبے میں بیٹھ کر دیکھئے۔ تو آپکو
ایک چھوٹے سے ہندوستان کا نقشہ نظر آئیگا
ہندوستان کو جوڑنے کا۔ کنیا کماری سے لیکر کشمیر تک
ہماری کلچر کو ایک رکھنے کا۔ ہمارے کھان پان کو ایک
رکھنے کا۔ ہمارے پہناوے کو ایک رکھنے کا اور
ایک نہ ہوتے ہوئے بھی ایک بنانے کا ریلوے کا
یہ رول ہے۔ اس بات کا ہمیں فخر ہے اور ریلوے
کا جو یہ رول ہے اسکو بھی نظر انداز نہیں کیا
جا سکتا۔

وائس چیئرمین صاحب۔ اس کام کے
علاوہ۔ جو ریلوے ہندوستان کو جوڑتی ہے
ہندوستان کی اکونومی کو بھی اس ریلوے کے
ذریعے آگے بڑھایا جاتا ہے۔ اس اکونومی کی
گروتھ کے ریلوے کا جو رول ہے وہ بھی کوئی کم
اہم نہیں ہے۔ روزانہ ۵ ہزار فریٹ ٹرینس
ایک اعشاریہ آٹھ ملین ٹن مال ایک جگہ سے دوسری
جگہ لے جاتی ہیں۔ اناج ڈھوتی ہیں۔ ڈیزل ڈھوتی
ہیں۔ زندگی کی ضروریات کی چیزیں ڈھوتی ہیں۔
سیمنٹ ڈھوتی ہے۔ اور اسکے ساتھ ساتھ دیش
کے ڈیفینس کیلئے ہمارے جوانوں کو ایک جگہ سے
دوسری جگہ لے جاتی ہیں۔ اناج ڈھوتی ہیں۔ فوجی
سازوسامان کو ایک جگہ سے دوسری جگہ لے
جاتی ہیں ہمارے ڈیفینس کیلئے۔ ہمارے دیش
کی سرحدوں کی حفاظت کیلئے ریل کا جو رول
ہے اسکو بھی ہم نظر انداز نہیں کر سکتے اور ریل
اس بات کو بخوبی سے سرانجام دے رہی
ہے۔ اسکے لئے بھی میں اسکی ستائش کرتا ہوں۔

اس ریلوے بجٹ میں منسٹر صاحب نے
ریل بھاڑا۔ کرایہ بڑھایا ہے اور سیکنڈ کلاس
کے اندر جو لوگ سفر کرتے ہیں جو ۹۰ فیصدی
میں انکے کرائے کوئی اضافہ نہ کرکے انھوں نے عام
آدمی کو راحت دی ہے۔ اے سی۔ فرسٹ

آپنے مال بھاڑے کے کرائے میں جو ۱۰ فیصدی کا اضافہ کیا ہے یہ ٹھیک ہے کیونکہ کرائے ۱۹۹۳ میں مقرر کئے گئے تھے اور ان پٹیشن کی قیمت بڑھ جانے کے بعد اسمیں واقعی ہی گنجائش ہے کہ اسمیں اضافہ کیا جائے۔ لیکن اسکے ساتھ ساتھ آپنے جو ضروریات زندگی کی ایگزمپشن دی ہے۔ جو چیزیں ان ٹرانسپورٹیشن عام آدمی کی زندگی کیلئے ہوتی ہیں۔ اور ضروری چیزیں ہیں وہ بھی آپکے قدم کی میں تعریف کرتا ہوں۔ یہ بھی آپنے ٹھیک قدم اٹھایا ہے۔ آزادی کے پچاس سال کے بعد آج بھی ہندوستان میں ایسے بہت سے علاقے ہیں جہاں کہ لوگوں نے ریل پر ایک دھرنا تو درکنار ریل کو ہاتھ لگاکر نہیں دیکھا ریل کی شکل نہیں دیکھی۔ یہ آپنے آپ میں خود ایک فل کمینٹ ہے۔ اسکی طرف آپکو دھیان دینا چاہیئے۔ آج بھی ہندوستان میں ایسے بہت سے علاقے ہیں جنمیں ریلوں کی بھرمار ہے۔ اور آج بھی ہندوستان میں ایسے علاقوں کی کمی نہیں جہاں گاڑیاں تو چلتی ہیں۔ لیکن ایسے لگتا ہے کہ یہ انسانوں کی گاڑیاں نہیں ہیں۔ یہ جانوروں کی گاڑیاں ہیں کہاں ایک ہی فل کو چھوڑ والی گاڑیاں چلتی ہیں۔ ایک کے بعد ایک چلتی ہیں۔ دوسری چلتی ہے۔ تیسری چلتی ہے۔ لیکن وہاں وہ علاقے بھی ہیں جہاں پرانے گھسے پٹے ڈبے جنمیں کہ

کلاس اے سی۔ سیکنڈ کلاس اے سی۔ چیئر کار پر جو انہوں نے ۱۰ فیصدی اضافہ کیا ہے۔ ریلوے کے اعتقان کیلئے ریلوے کو آگے بڑھانے کیلئے اور سوپرواھائیکی دینے کیلئے میں اسکو جائز سمجھتا ہوں۔ لیکن اسکے ساتھ ہی انہوں نے سیکنڈ سلیپر کے اوپر۔ دو سو کلو میٹر کے اوپر پانچ فیصدی اضافہ کیا ہے۔ ایک طرف تو یہ کہتے ہیں کہ ۹۰ فیصدی آدمی جو سیکنڈ کلاس میں سفر کرتے ہیں وہ لوانکم گروپ سے تعلق رکھتے ہیں۔ تو میں وزیر ریل صاحب سے یہ کہنا چاہتا ہوں کہ جو سیکنڈ کلاس کے سلیپر میں سفر کرتے ہیں وہ بھی اسی لوانکم گروپ سے تعلق رکھتے ہیں۔ تو یہ دلیل اچھی نہیں لگی کہ ان پر تو کوئی اضافہ نہیں کیا جائے لیکن جو لمبی دوری کے سلیپر میں سفر کرتے ہیں اور لوانکم گروپ سے تعلق رکھتے ہیں انکے اوپر پانچ فیصدی کا اضافہ کیا جائے۔ مہنگائی کی چکی میں یہ لوگ پہلے ہی پیس رہے ہیں۔ میں آپ سے درخواست کرونگا آپکی وساطت سے وائس چیئرمین صاحب آپ سے میں کہونگا کہ ریل منتری جی کہ آپ اس پانچ فیصدی کے اضافے کو واپس لیجئے۔ آج کا غریب آدمی مہنگائی کی چکی میں اتنے زور سے پیس رہا ہے کہ اسمیں اور مزید پیسنے کی گنجائش نہیں ہے اور میں اس بات کی آپ سے توقع کرونگا کہ اس ۱۰ فیصدی کے اضافے کو آپ واپس لیں۔

میں کوئی پانی نہیں ہے۔ جنکی چھت جب بارش آتی ہے تو ٹپکتی ہے۔ برسات ہے اور جسکے اندر کوئی صفائی نہیں ہے۔ ٹائیلیٹ کے اندر آپ جائیں تو بدبو مارتی ہے۔ اور اسکے اندر مسافر گاڑیوں کے اندر بھی ہوتے ہیں اور گاڑی کے اوپر بھی ہوتے ہیں۔ اسکو آپ اگر سوچا ہا کہتے ہیں تو۔ اگر پچاس سال کے بعد بھی ایسی گاڑیاں ہمارے ملک کے اندر چلتی ہیں۔ تو میں یہ سمجھتا ہوں کہ ہمارے سسٹم میں کوئی غلطی ہے۔ کوئی کمی ہے۔ کیونکہ عام آدمی کے انٹریسٹ کو آج بھی نہیں دیکھا جاتا۔ جہاں گاڑیوں کی ضرورت ہے۔ وہاں گاڑیاں اور چلائی جاتی ہیں لیکن نیڈیسٹ جو ایریاز ہیں۔ لیکن چونکہ وہاں پچھڑے ہوئے علاقے ہیں۔ وہ کوئی ووکل آدمی نہیں ہے۔ اگر ووکل ہونا ضروری ہے نئی گاڑیاں چلانے کیلئے تو پھر سرکار نام کی چیز کس بات کی ہے۔ سرکار تو وہ ہے جو لوگوں کی ضرورت کو سمجھے انکے دکھ کا احساس کرے اور اس احساس کو دیکھتے ہوئے وہاں گاڑیاں چلائے۔ میں آپکی خدمت میں درخواست کرنا چاہتا ہوں کہ آپ ان علاقوں کو دیکھیں جہاں گاڑیاں بہت کم تعداد میں چلتی ہیں اور لوگ بھیڑ بکریوں کی طرح ان گاڑیوں میں ٹھونس دیئے جاتے ہیں۔ ایک بات میں اور کہنا چاہتا ہوں کہ عجیب رواج ہمارے ملک میں ہے کہ جس علاقے یا ریاست کا وزیر آتا ہے سب گاڑیاں اسی طرف چلنے لگتی ہیں۔ اگر کوئی بنگلور سے آتا ہے۔ تو تین گاڑیاں بیٹھک اے۔ سی۔ بنگلور پہلے جاتی ہیں ایک فل ایئر کنڈیشنڈ گاڑی بنگلور پھر جائیگی۔ کوئی وارانسی سے آتا ہے۔ تو سب گاڑیوں کا رخ وارانسی کی طرف ہو جاتا ہے کوئی بھوانی سے آتا ہے تو بھوانی اسٹیشن بیٹھک کسی سے کنیکٹ ہو یا نہ ہو لیکن وہاں گاڑیاں چلتی ہیں۔ اسی طریقے سے یہ ریجنل امبیلنسیز ہمارے ریلوے میں پیدا ہو گئے ہیں۔ اسکے متعلق لوگوں کو بہت بڑی شکایت ہے اور یہ شکایت آج میں ریلوے بجٹ کے درمیان پیش کرنا چاہتا ہوں اور اس شکایت کا حصہ پنجاب بھی ہوا ہے۔

آزادی کے پچاس سال گزرنے کے بعد بھی ان ۵۰ سال میں ایک انچ ریلوے لائن پنجاب میں نہیں بڑھائی گئی۔ وہ پنجاب جسکے نوجوان ہندوستان کی سرحدوں کی حفاظت کرتے ہیں۔ وہ پنجاب جو سارے ہندوستان میں سب سے زیادہ اناج پیدا کرکے آپکے پول کو ۶۰ فیصدی حصہ دیتا ہے۔ وہ پنجاب جو سب سے زیادہ گیہوں پیدا کرتا ہے۔ سب سے زیادہ کاٹن پیدا کرتا ہے۔ اور سب سے زیادہ جوان آپکی فوجوں میں دیتا ہے۔ جو ہندوستان کی سرحدوں کی حفاظت کرتے ہیں اگر ایسے بہادر پنجاب کو۔ جہاں کہ

لوگ پارٹیشن کے بعد اپنے گھر چھوڑ کر آئے۔
اپنی جائیداد چھوڑ کر آئے۔ اپنے مال و اسباب
کو چھوڑ کر آئے۔ برباد ہو کر آئے۔ آزادی میں
اپنا حصہ ڈالا کالا پانی کی جیل میں چلے گئے۔
بہادر نوجوانوں نے ہندوستان کیلئے قربانیاں
دیں پنجاب کے لوگوں کا نام سر فہرست ہوگا۔
لیکن جب اسکے ڈیولپمنٹ کا سوال آتا ہے۔
تو اسکے لئے گاڑیاں نہیں ہے۔ ایک انچ بھی
ریلوے لائن نہیں ہے۔

اپ ادھیکش مہودے۔ میں آپکی خدمت
میں یہ کہنا چاہتا ہوں کہ پنجاب میں دو تین
گاڑیوں کی بہت ضرورت ہے۔ ریلوے منسٹر
صاحب آپ اپنی قلم کو اٹھائیے۔ اور لکھئے میں
جو کہنا چاہتا ہوں۔ پنجاب کی طرف سے پنجاب
کی سب سے بڑی مانگ یہ ہے جو ۳۰ سال سے
چلی آرہی ہے۔ کہ ہماری ایک راجدھانی ہے۔
جسکا نام ہے چنڈی گڑھ اسکو ابھی تک پنجاب
کے کسی کونے سے ملایا نہیں گیا۔ تیس سال سے
یہ مانگ چل رہی ہے۔ میں آپ سے کہنا چاہتا
ہوں کہ چنڈی گڑھ لدھیانہ سے آپ ڈائرکٹ
ملا دیجئے۔ تاکہ پنجاب کی راجدھانی جو وہ پنجاب
کے دوسرے حصوں سے مل سکے۔ پنجاب کے سارے
ممبر آف پارلیمنٹ کی اور پنجاب کے لوگوں کی
آپ سے یہ بہت بڑی مانگ ہے۔

"اپ سبھا ادھیکش" شری محمد سلیم پیٹھاسین ہوئے"

اپ سبھا ادھیکش مہودے۔ اسکے علاوہ
میں آپ سے یہ عرض کرنا چاہتا ہوں کہ ہری دوار
جہاں سے آپ آئے ہیں۔ ہندوؤں کا بہت بڑا تیرتھ
ہے اور دنیا بھر کے ہندو وہاں گنگا میا میں اسنان
کرنے آتے ہیں۔ کتنے دکھ کی بات ہے کہ سارے
پنجاب سے ایک گاڑی بھی ڈائرکٹ نہیں چلتی
جو ہری دوار جاتی ہو۔ ہزاروں اور لاکھوں
لوگ انبالہ کے اسٹیشن پر کھلی زمین پر آ کر کے
گھنٹوں دس دس گھنٹے بیٹھتے ہیں۔ تب انکو
کنیکٹنگ گاڑی ہری دوار کیلئے ملتی ہے۔ میری
دوسری درخواست جو میں آپ سے کرنا چاہتا
ہوں وہ یہ ہے کہ شری گنگا نگر سے ہری دوار
کیلئے ایک سیدھی گاڑی آپ چلا دیجئے۔ تین
سال مجھے اسکے لئے کہتے ہو گئے۔ ہر ریلوے
منسٹر اور ریلوے بورڈ کے ہر چیئرمین نے کہا کہ
یہ جینوئن مانگ ہے۔ لیکن کہتے ہیں کہ کوچیز
نہیں ہیں۔ پاور نہیں ہے۔ وائیبلٹی نہیں ہے۔
دوسرے علاقوں کے لئے کوچیز بھی مل جاتے ہیں۔
وائیبلٹی بھی ہو جاتی ہے۔ پاور بھی مل جاتی
ہے۔ لیکن جس علاقے کے لوگ چھتوں پر بیٹھ کر
چلتے ہیں انکے لئے کچھ نہیں اگر کہئے آفیسر یہ
کہیں کہ وائیبلٹی نہیں ہے تو مجھے شرم آتی ہے۔
کہ کتنی غلط بات ہے کہ ایک جائز مانگ کو
روکا جاتا ہے۔ اسمیں روڑے اٹکائے جاتے ہیں
میں آپکی خدمت میں یہ کہنا چاہتا ہوں کہ زمانہ
بدلا ہے۔ راج بدلا ہے۔ جہاں کے لوگوں کی جینئین
لوگوں کے جذبات کو نہیں سمجھا جاتا تھا آج

ایک غریب کا بیٹا ریلوے منسٹر بنا ہے - اور آپ جس جگہ سے آئے ہیں - اسکا نام ہری چند ہے - میں آپ سے یہ چاہونگا کہ آپ اس گاڑی کو فوراً چلوائیے - اور اسمیں اب دیر نہ کریئے - لاکھوں لوگ اس بات کے منتظر ہیں کہ آپ اس گاڑی کو چلانے کیلئے مشری گنگانگر آئیے - اور اس گاڑی کو جلدی سے جلدی چلوائیے -

مہودے - تیسری بات جو میں آپکی خدمت میں کہنا چاہتا ہوں وہ یہ ہے کہ آتنکوادٹیرورزم ہمارے پنجاب میں آیا - جسمیں تیس ہزار لوگوں نے اپنی جان کی قربانی دی اور تب امن ہمارے پنجاب صوبے میں بحال ہوا - اس عرصہ میں بے تحاشہ گاڑیاں سسپینڈ کر دی گئیں - بند کر دی گئیں - کیول صبح کے وقت گاڑیاں چلتی تھیں - اور پانچ بجے کے بعد - آٹھ بجے کے بعد کوئی گاڑیاں نہیں چلتی تھیں - ان گاڑیوں کو ریسٹور کرنے کے بعد آج بھی بہت سی گاڑیاں بند ہیں - مجھے معلوم نہیں کیوں - نئی گاڑیاں تو آپ نہیں چلا سکتے - لیکن ٹیررزم کی وجہ سے جو گاڑیاں بند کی گئیں انکو آپ آج بھی بند کئے ہوئے ہیں - مجھے اسکی کوئی وجہ سمجھ میں نہیں آتی - میں آپ سے یہ کہنا چاہتا ہوں کہ اب بنا آگے کسی محلے کے ساری گاڑیاں ریسٹور کی جائیں -

اپ ادھیکش مہودے - ایک ٹرین امرتسر سے جو جینڈری گوڑھ جاتی تھی وہ بند ہے - چار سال ہو گئے - پانچ سال ہو گئے کہتے ہوئے کہ آپ اسکو ریسٹور کیجئے - امرتسر پنجاب کا سب سے بڑا شہر ہے - کیا وہ بھی ہماری کیپیٹل سے جڑ نہیں سکتا - نئی ٹرین چلانے کی بات نہیں ہے - جو ٹرین آپنے بند کر رکھی تھی ٹیررزم کی وجہ سے امن آگیا ہے لیکن آپکے آفیسروں کے کانوں پر جوں نہیں رینگتی - اپنے آپ اسکو چلایا جائے - اور جب اسکی فریاد کی جاتی ہے تو تب بھی بہرے کانوں پر اسکا کوئی اثر نہیں پڑتا -

میں آپ سے ایک اور درخواست کرونگا - کہ یہ دو گاڑیاں جو فیروزپور سے چلتی ہیں - ایک جموں جاتی ہے اور ایک بمبئی جاتی ہے - دونوں کے نام جنتا میل ہیں - ان دونوں گاڑیوں کو فیروزپور سے فاضلکا تک ایکسٹینڈ کر دیا جائے - کیونکہ فاضلکا کے بہادر لوگ جو بارڈر پر رہتے ہیں - انکو کہیں بھی جانے کیلئے کوئی سیدھی گاڑی نہیں ہے - تو بغیر کوئی نئی گاڑی چلائے اگر جموں فیروزپور گاڑی کو آپ فاضلکا تک ایکسٹینڈ کر دینگے - تو اس علاقے کے بارڈر کے بہادر لوگوں کو اس طرف جانے کیلئے ایک سیدھا روٹ ملیگا اور آپکو کوئی نیا انفرا اسٹرکچر بنانے کی ضرورت نہیں ہوگی - اسی طریقے سے جو بمبئی سے فیروزپور تک گاڑی

ایک بات اور میں آپ سے کہنا چاہتا ہوں کہ ہم کس دنیا میں رہ رہے ہیں۔ آپ کہنا چاہتے ہیں کہ ہم نے بہت ترقی کر لی ہے۔ جو گاڑی تین دن میں پہونچتی تھی وہ ۱۸ گھنٹے میں پہونچنے لگی ہے۔ میں کہنا چاہتا ہوں کہ ہمیں اپنے آپ کو دنیا سے کمپیئر کرنا چاہیئے کہ ساری دنیا کہاں سے کہاں پہونچ گئی ہے۔ آج بھی ہماری گاڑیاں ۲۰-۲۵ کلو میٹر کی رفتار سے چلتی ہیں۔ جبکہ دنیا میں ۴۰۰ کلو میٹر کی رفتار سے گاڑیاں چلنے لگی ہیں ہم کہاں بیٹھے ہیں آج ان ڈبوں کو، ڈبوں گاڑیوں کو۔ ٹوٹی پھوٹی گاڑیوں کو جنکی کوئی عمر نہیں ہے۔ ہم چلا رہے ہیں۔ جو بھی ہمارے کو چیز بنتے ہیں انکی کوئی عمر ہونی چاہیئے۔ کہ اس کے بعد ان کو چیز کو ڈسمیلیس کر دیا جاییگا۔ آج حالت کیا ہوتی ہے کہ جو بڑے بڑے روٹ ہیں انکو تو ہمیشہ نئے لگا دیتے ہیں۔ لیکن جو مفلس ہیں۔ جہاں کہ ہندوستان رہتا ہے۔ غریب آدمی رہتا ہے۔ گاؤں کے لوگ رہتے ہیں انکے لئے آپ جب وہ پرانے ۳۰ سال بعد ڈبے گھسے پٹے ہو جاتے ہیں۔ تو آپ ان روٹس پر ان ڈبوں کو لے جا کر لگا دیتے ہیں۔ تو آپ ہندوستان کے لوگوں میں ڈسکریمینیٹ کرتے ہیں۔ جو بڑے شہروں میں رہتے ہیں جیسے وہ بہت سوپیلائزڈ ہیں۔ بہت پڑھے لکھے لوگ ہیں۔ اچھی فیسیلٹی دی جاتی ہے۔ جنتا ایکسپریس ہیں اسکو بھی آپ فاصلہ تک ایکسٹینڈ کر دیں تو بغیر کوئی نئی گاڑی چلائے۔ نیا انفرا اسٹرکچر کئے آپ اس علاقے کے لوگوں کو جو کہ بارڈر پر بسے ہوئے ہیں۔ جو پاکستان کی سرحد پر رہتے ہیں۔ اور آپکے ملک کی حفاظت کرتے ہیں ان لوگوں کی کم سے کم یہ چھوٹی سی ڈیمانڈ تو آپ پوری کریں۔

ایک بات میں اور آپ سے پسنجر ایمینیٹیز کے متعلق کہنا چاہتا ہوں۔ سب سے پہلے میری شکایت یہ ہے کہ پسنجر ایمینیٹیز کا جو فنڈ ہے۔ وہ پسنجر ایمینیٹیز پر خرچ نہیں کیا جاتا اور اسکو ڈائیورٹ کیا جاتا ہے۔ پسنجر ایمینیٹیز کے خرچ کی اتنی گنجائش ہے۔ پسنجر ایمینیٹیز اتنی کم ہیں۔ کسی ریلوے اسٹیشن پر چلے جائیے۔ صفائی کا برا حال ہے۔ کسی لیٹرین میں چلے جائیے۔ پانی نہیں ہے۔ بدبو آ رہی ہے۔ کسی پلیٹ فارم پر پنکھے نہیں لگے ہوئے۔ کسی پر بینچ نہیں ہے۔ پینے کے پانی کا انتظام نہیں ہے۔ ریل کی گاڑی کے ڈبوں کی صفائی نہیں ہے۔ لیٹرین میں پانی نہیں ہے۔ اسکے بعد بھی آپ اس فنڈ کو لیپس ہونے دیتے ہیں یا دوسری طرف اس فنڈ کو آپ اگر ڈائیورٹ کرتے ہیں تو میں سمجھتا ہوں کہ "ڈس از اے کرمنل نیگلیجنس اینڈ ڈس مسٹ اینڈ ایز ارلی پاسیبل۔"

کا صرف انکو حق ہے اور جو غریب لوگ ہیں۔ پچھڑے علاقوں میں رہتے ہیں۔ انکو اچھی زندگی کا لطف لینے کا کوئی ادھیکار نہیں ہے۔ میں آپ سے کہنا چاہتا ہوں کہ اس نقطہ نظر کو بدلئے اس اینگل آف تھنکنگ کو بدلئے۔

ایک درخواست میں اور کرنا چاہتا ہوں کہ باہر کے ملکوں کا آپ مقابلہ کرتے ہیں اپنے آپ کے ساتھ باہر کے ملکوں میں جائیے۔ اپنی گھڑی کو جب گاڑی چلتی ہے۔ ملا لیجئے۔ بالکل گاڑی وقت پر پہونچ جاتی ہے۔ لوگ جیسے وہاں گاڑی چلتی ہے تو اپنی گھڑیوں کا ٹائم ملاتے ہیں۔ ٹھیک کرتے ہیں۔ لیکن ہمارے ہندوستان میں گاڑی ۱۸-۱۸ گھنٹے - ۲۲-۲۲ گھنٹے لیٹ ہوتی ہے اور جب آپ پوچھئے ریلوے اسٹیشن سے تو بتاتے کہ دو گھنٹے لیٹ ہے گاڑی اور دو گھنٹے کے بعد جائیے پھر آپکو ۴ گھنٹے اور انتظار کرنا پڑتا ہے ایسا ہمارا انکوائری کا یا انفارمیشن کا سسٹم ہے۔

یہ بیسک باتیں ہیں۔ ایلیمینٹری باتیں ہیں۔ میں یہ کہنا چاہتا ہوں کہ ہمارے ملک میں جو ایلیمینٹری فیسیلیٹیز ریلوے پیسنجرز کو دی جانی چاہیئے وہ بھی ابھی تک نہیں دی جا سکی ہیں۔ ہم اپنی گاڑیوں کو سمے پر نہیں چلا سکتے ہیں۔ ہم سمے کی کوئی قدر نہیں کرتے ہیں۔ ہمیں گاڑیوں کو سمے پر چلانے کی عادت ڈالنی کوشش کرنی چاہیئے۔ کتنے ہی اعلان اس ہاؤس میں کئے گئے ہیں کہ ہم گاڑیوں کو سمے سے چلائینگے۔ انکو صاف ستھرا رکھینگے لیکن وہ اعلان جھوٹے ثابت ہوئے ہیں۔

ایک دور بدلا ہے۔ اب آپ لوگ آئے ہیں۔ تو آپ ہی کم سے کم اتنا کر کے دکھا دیجئے۔ کہ گاڑیاں وقت پر چلیں۔ آپکی ریلوے کیٹرنگ کا بھی برا حال ہے۔ اور کنٹریکٹر جو کیٹرنگ کرتے ہیں۔ وہ پیسنجر کو لوٹتے ہیں اور انکی صحت کے ساتھ بھی کھلواڑ کرتے ہیں۔ میں آپ سے کہنا چاہتا ہوں کہ یہ جو آپ کرائے بڑھاتے ہیں۔ اس سے جنتا پر بہت بوجھ پڑتا ہے۔ آپ ٹکٹ لیں گر ہولڈنگ پر نظر ڈالیے۔ ریلوے میں بھی کرپشن ہے۔ میں نے خود اپنی آنکھوں سے دیکھا ہے کہ ڈبے کے ڈبے بغیر ٹکٹ مسافروں سے بھرے ہوئے ہیں۔ اور اگر آپ ٹکٹ لینے جائیں تو آپکو جواب ملیگا۔ کہ یہ ڈبہ ریزروڈ ہے۔ یہاں کوئی سیٹ نہیں ہے۔ صرف پانچ آدمیوں کی ٹکٹ کٹتی ہے۔ اور باقی لوگ بنا ٹکٹ سفر کرتے ہیں۔ اس سے ریلوے کا بھی نقصان ہوتا ہے اور جو بونا فائیڈ پیسنجر ہیں انکو بھی دقت ہوتی ہے اسکا احساس آپکو ہونا چاہیئے۔

مہودے میں آپ سے کہنا چاہتا ہوں کہ یہ علّت بہت بڑھ رہی ہے اور دن بہ دن بڑھ رہی ہے۔ آپ اے۔سی۔ یا فرسٹ کلاس میں کہیں بھی چلے جائیں۔ آپکو صرف پانچ یا نو فائدہ پسنجر ملینگے۔ اور باقی لوگ ۱۰۰ روپئے دیکر چڑھے ہونگے۔ اور ڈبہ بھرا ہوا ہوگا۔ اور کوئی پوچھنے والا نہیں ہوگا۔ میں نے کئی دفعہ اس مسئلے کو اٹھایا ہے۔ لیکن پتہ نہیں ریکیٹ کیا ہے۔ یہ سیٹ اپ کیا ہے۔ کوئی اسکو توڑنے کیلئے تیار نہیں ہے۔ اور اسکا نتیجہ کیا ہو رہا ہے کہ عام غریب آدمی کے اوپر ہر بار آپ ریلوے کا کرایہ بڑھا کر اسکا بوجھ ڈال دیتے ہیں۔ تو میں آپکی خدمت میں بڑے ادب سے درخواست کرونگا کہ ستپال مہاراج جی آپ ریلوے کے بھی مہاراج ہیں۔ آپ ہماری عرض کو سنئے۔

آپ کہتے ہیں کہ یوگ بڑا ہے۔ ایک عام آدمی کا راج آیا ہے۔ ایک عام آدمی آج ریلوے کا منسٹر ہے تو آپ عام آدمیوں کی تکلیفوں کی طرف بھی توجہ دیجئے۔ آپ اس ریلوے کی کتاب سے مت پڑھئے۔ آپ اپنی دل کی کتاب سے پڑھئے۔ آپکی کتاب میں لکھا ہے کہ ریلوے کو اتنا ریوینیو ہوتا ہے اتنا نقصان نہیں ہوتا۔ یہ سب فیگرس غلط ہیں میں آپ سے کہنا چاہتا ہوں کہ آپ حقیقت کی طرف دھیان دیجئے۔

آپ نے جو اچھی باتیں کی ہیں۔ میں انکی ستائش کرتا ہوں۔ آپنے کہا تھا کہ ریلوے بس چلائیں گے۔ ابھی تک میں نے تو کہیں دیکھی نہیں۔ لیکن یہ ایک اچھا سسٹم ہے۔ جہاں گاڑیاں نہیں چلا سکتے وہاں آپ ریل بس چلائیے۔ اس سے جو چھوٹے اسٹیشنوں کے لوگ ہیں۔ انکو بہت فائدہ پہونچیگا۔

ٹورزم کی بات آپنے کی ہے۔ ویک اور ھالی ڈے ٹرینوں کی بات آپنے کی ہے۔ یہ نیا کنسیپٹ ہندوستان کے لوگ کام کرتے رہے ہیں۔ انھیں زندگی کا لطف دینے کے لئے آپ اسکیمیں بنائیے۔ لیکن یہ اسکیمیں ایسی ہونی چاہیئے۔ کہ عام آدمی بھی اسکا فائدہ اٹھا سکے۔ عام آدمی کی رینج میں وہ اسکیمیں ہونی چاہیئے۔ اور کاغذ میں لکھنے کے بجائے کتابوں میں لکھنے کے بجائے آپ بتائیے کہ کتنی اسکیموں کو لاگو کیا گیا ہے وہ اسکیم ابھی بہت دھیمی رفتار سے گھسیٹ گھسیٹ کر کے چل رہی ہیں۔ لیکن میرا پرستاو ہے کہ جیسے چھلانگیں مار کر گاڑیاں جاتی ہیں۔ اسی طرح سے ریلوے کی اسکیموں کو چلایئے۔

میں آپکا شکریہ ادا کرتا ہوں کہ آپنے
مجھے سنا۔ شکریہ۔]

SHRI YERRA NARAYANASWAMY (Andhra Pradesh): Sir, I support the Railway Budget proposals. Efforts should be made to make the Railways an efficient organisation. I am sorry to say that special attention has not been paid in this direction. In other countries, road transport is more in demand, while in India it is the other way round. There is a greater demand for rail transport service—passenger as well as freight transport service. We are unable to offer this service to the desired extent. Therefore, I say that the railways should try to get an increased share in the total transport service in the country.

As far as Andhra Pradesh is concerned, I regret to say that it has been completely ignored. There is hardly any new railway line. Therefore, I request the hon. Railway Minister to concede some of the urgent projects pending with the Railway Ministry. Sir, Bhadrachalam is in the Telangana area of Khammam district. It is a tribal and backward area. There is a great frustration among the tribals. Moreover, there is a large-scale unemployment in this area. In that district there is an abundance of minerals like coal, iron-ore, bauxite and lime-stone. To bring these minerals to the mainland, Bhadrachalam is to be connected to Kovvur, which is on the Madras-Calcutta line. If we transport those minerals to Kakinada and Vishakhapatnam, industrial development in the area will take place. So, I request that priority must be given to the Bhadrachalam-Kovvur new railway line project. Our Chief Minister has written to the Central Government in this regard as there is a persistent demand for it. Another demand is for Kotipalli-Kakinada line. There used to be a railway line there before the World War-II. After the World War it had been abandoned. Yet earth embankments are there. Last year also some provision was made for this project, but nothing has taken place so far. So, I would request the hon. Minister to allot more funds to the Kotipalli-Kakinada railway line project. It is of more importance because it connects the Konaseema delta area of East Godavari district from where marine products, coconuts, paddy etc. are to be transported.

Sir, the Railway Ministry was kind enough to take up the conversion work from meter-gauge to broad gauge on the Tirupati-Katpadi line. But, here I may point out that unless you take up the Meter gauge conversion to broad gauge work from Pakala to Dharmavaram, purpose will not serve pilgrims going to Tirupati, the famous pilgrimage centre, would not benefit much.

Likewise in Telangana area, from Nizamabad to Peddapalli, already there work is going on. The Railways should extend it up to Nirmal or Adilabad. Adilabad is a tribal area; and a lot of development is taking place. It is also the district headquarters. It has to be extended up to 30 KMs only. So, I would request the Railway Minister to sanction the extension of this line.

At the same time, there is also a need for doubling the line between Vijayawada and Bhimavaram which is a feeder line. vijayawada-Gudivada-Bhimavaram line connects *Nidadavole* which is on the main line of Madras to Calcutta. On the main line there used to be derailment frequently due to poor soil. This parallel feeder line is there. If you double it, the traffic congestion from Madras to Calcutta and from Calcutta to Madras won't be there. There won't be any traffic jams. It would ease the traffic. So, I would request the Railway Minister to give priority to Vijayawada-*Bhimavaram-Nidadvolu* doubling line.

Last Year, the hon. Railway Minister had promised us a Shatabdi Express train. Our late Chief Minister, Shri N.T. Rama Rao *Garu* also

wrote a letter, in this connection. Unfortunately, nothing has been done. Every State had been sanctioned a Shatabdi Express train. A number of tourist spots are there away from Hyderabad. For example, Nagarjuna Sagar is there; Nagarjuna Konda is there. These are tourist spots. This train can be introduced on the Secunderabad-Nalgonda-Guntur-Vijayawada Rajahmundry. We also asked for the Shatabdi Express train from Secunderabad to Rajahmundry and from Rajahmundry to Secunderabad, because a number of tourist spots are there. It is a developed area both commercially and industrially. There is much demand for a Shatabdi Express train.

At the same time, there is no Rajdhani Express train. As you know, every State is linked with a Rajdhani Express train, except Andhra Pradesh. At present, the Andhra Pradesh Express train is running with a heavy rush. Every day passengers are approaching Members of Parliament for confirmation of their reservations. So, there is a great demand for a Rajdhani Express. So, I would request the hon. Minister to sanction one Rajdhani Express train from Delhi to Secunderabad and from Secunderabad to Delhi. Thank you.

SHRI V. NARAYANASAMY (Pondicherry): Mr. Vice-chairman, Sir, I thank you for having given me this opportunity to participate in the discussion on the Railway Budget for the year 1996-97. Sir, this Budget is not burdening the second class passengers. The freight charges have been marginally increased. the North-Eastern region has been taken care of. Some new trains have been introduced in various regions of the country.

Apart from getting the feed-back from various regions, the Railway Minister had the compulsion to satisfy various States which are being represented as regional parties. I have no quarrel with him on that. Having stated that, I would like to mention that the Southern areas have been neglected by the Railways, especially the State of Tamil Nadu.

It has been neglected for a long time. Before going into that aspect, I would say this. The then Railway Minister had introduced the Own Your Wagon Scheme and also the Build, Operate, Lease and Transfer Scheme, through which he expected a revenue of Rs. 900 crores. To the Own Your Wagon Scheme, the response was very good initially. I do not know what happened thereafter. The scheme is not doing well now. As for the BOLT Scheme, it was expected that a lot of multinationals and Indian entrepreneurs would come and invest in various lines which were in backward regions and also in some areas where they found that it would be feasible for them. I would like to know from the Railway Minister whether the areas have been identified in various regions, whether any publicity has been given so that it may attract entrepreneurs to come and invest in that sector. This Government has been saying that there should be transparency and that people should know how the Government is functioning. I want this Government to give wide publicity to the second scheme, the BOLT Scheme, so that a lot of entrepreneurs as well as multinationals may come and enter that field. Buy that, the burden of the Railways can be reduced.

In the last Session of Parliament and also when our Government was there in power, we pumped in a large amount of money for gauge conversion, Broad Gauge was given the primary importance. Today, we find that the several scehmes that have been implemented in the last three or four years have created employment potential for the rural people. In this Budget, I find that only Rs. 900 crores have been allocated for Broad Gauge. I think that it is insufficient because it is an on-going scheme and several areas have to be covered by Broad Gauge. The allocation is insufficient and it is not going to

satisfy various areas where the work has been left in the middle. The economics of this particular project is that unless and until the work is completed within the stipulated time; you will not be able to get any revenue. If it is left in the middle, your investment there is idle and you are not going to get anything out of that. By that the Railways are going to lose a lot of revenue.

When we were the ruling party, the then Railway Minister gave orders to foreign companies and Indian companies for the purpsoe of purchase of wagons. We opposed it. A Committee was appointed and recommendations were given. Full opportunities should be given to the ICF in Madras and Kapurthala and also to some of the industries located in Calcutta. They should be given opportunities. They have got the production capacity. But they cannot sell to anybody other than the Railways. you do need coaches. And for the coaches you need, why should you go to other places to purchase? There should be some rationale behind it. Therefore, I want the Minister to categorically state in the House that priority will be given to these units. The total money that is to be spent for the purchase of coaches should be spent within the country and the purchases should, especially, be made from the organisations which are owned by them and their allied organisations.

For passenger amenities, about Rs. 160 crores has been allotted. This amount is a peanut. According to their calculations, passenger movement is enormous. Millions of passengers are moving. The amenities provided to them have to be taken care of.

Now, under the new scheme which they have brought, they are keeping the railway stations clean and I welcome the move. It is a follow-up of the Congress Government's policy in order to keep the railway stations clean. This is normally done by handing over the work on contract basis to some private contractor and the Railway administration also takes care of it. But apart from that, they are providing passenger amenities. A lot of care is required to be taken in this respect. I would request the Railway Minister to give more attention to this aspect.

Then I come to the plight of railway employees. I would request the Railway Minister to pay more attention to this are because the railway employees still have a feeling as if the Railways are being run under the British rule. In fact, the amenities and various other facilities provided to the railway employees by the Railway administration are inadequate and the amount of money allocated for this purpose is very meagre. Lakhs of employees who are working the Railways have to be taken care of. Their welfare, their housing problem and so many other things have to be taken care of. The Railway employees are working day and night. In spite of their unions, they have not been successful in getting their demands accepted by the Railway administration. I request the hon. Minister to take care of this aspect also.

Sir, on the day when the Railway Minister presented the Railway Budget in the House, several trains were running late. The Tamil Nadu Express was running 7½ hours late on that day. Keeping up the schedule of the trains is very important. I don't say that they can do it cent per cent because of various constraints. But the optimum utilisation of the coaches and the optimum utilisation of the facilities available is very important and the trains should definitely be run on time. Sir, during the regime of Congress also—we had several Railway Ministers—during one particular period, when Madhav Rao Scindia was the Railway Minister, he used to see to it that the trains ran on time, and even thereafter, that particular aspect was taken care of. But today, there is total disorder in various railway stations in regard to the running of trains on time. Why do people travel in trains? Because there is some urgency. So, that aspect has to be borne in mind. I think the Railway Minister will give top most priority to this aspect of the problem and will ensure the running of trains on time so that the Railway administration can get an applause from the people of this country.

Sir, the last point I would like to make is about the unmanned level crossings and the accidents taking place there. Reports are also appearing in the Press. Recently, in our State, some school children were going in a bus, and while passing through an unmanned level crossing, the train hit them and so many children died. The lorry capsized and the driver and the passengers travelling in the bus died. So many such accidents are taking place. Why? You have not devised a mechanism by which you are able to inform the people who are passing through an unmanned level crossings that the train is coming. The alarm bell is not there. The lights are not available. there is no sign-board giving an indication that this is an unmanned level crossing. There are so many other aspects. In the European and other countries, a system has been evolved by which before the train comes, ten minutes earlier or fifteen minutes earlier, a warning signal is given and the passengers who are passing through that crossing by cars or even by buses get the warning signal and act accordingly. But in India, the passengers are taken for granted and no care is taken by the Railway administration at the unmanned level crossings to warn the passengers beforehand. No care is taken by the Railway administration to provide a warning signal to the people who are crossing through that route.

I quite agree with you that we cannot give guard at every place, but there is a mechanism through which you can inform well in advance the people who are passing through that area. The Southern State, as I said, has been neglected for a long time by every Railway Minister whether it was our Congress Government or any other Government. When Shri Jaffer Sharief was a Railway Minister, we had a dicussion with him......

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI MD. SALIM): Mr. Narayanasamy, before you proceed further, I wish to inform you that according to the listed Business, we have to take up the Half-an-Hour Discussion to be raised by Mr. Bisi. Do you like to conclude within a sentence or after making a point, or do want to carry on when we take it up next?

SHRI V. NARAYANASAMY: Is it going to be held on Tuesday?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI MD. SALIM): It is a Half-an-Hour Discussion.

It is to be finished within half-an-hour, from 6.00 to 6.30

SHRI V. NARAYANASAMY: Sir, I will finish in five or seven minutes.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI MD. SALIM): Another five or seven minutes! There are so many Members who are going to speak.

SHRI V. NARAYANASAMY: I will take only three-four minutes, a maximum of three or four minutes. We can extend the time because there are more Members.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI MD. SALIM): You conclude within two minutes.

SHRI V. NARAYANASAMY: Okay, Sir. I would like to submit that especially the State of Tamil Nadu has been neglected a lot, and so also my State, Pondicherry. The broad-gauge line from Madras to Kanyakumari has been sanctioned, but the allocation of funds made is very meagre and it is moving at a snail's pace. I would like to cite one example, but I am not going to have a quarrel with the Railway Minister because whoever becomes a Railway Minister, either from this House or from the other House, takes a large chunk of funds for his State, whether it is Karnataka or whether it is Bihar. Now Bihar is on the top.

DR. JAGANNATH MISHRA: After 25 years!

SHRI V. NARAYANASAMY: that I do not know. When you become a Railway Minister, you will do the same thing. I do not have any political quarrel on that. Even though there was a Railway Minister from Tamil Nadu, Tamil Nadu had not been given sufficient funds. That also you should understand. Though the allocation was there, though the Minister from that State was there, he did not take enough funds. You should appreciate the magnanimity of the people who come from there.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI MD. SALIM): Don't get provoked. You conclude, please.

SHRI V. NARAYANASAMY: I would like to quote the figures. As far as Karnataka was concerned, in 1991-92 the broad-gauge line was only 23 per cent; in Rajasthan it was 21 per

cent; in Tamil Nadu it was 30 per cent. Today, in Karnataka the broad-gauge line is up to 30 per cent; in Rajasthan it is 87 per cent; Tamil Nadu remains only with 30 per cent. I am going to tell you the amount of funds allocated for different railway lines. The extension of line from dindigul to Madras was sanctioned about five years back. For a line between Dindigul and Tiruchy, covering an area of 95 kilometres, only two crores of rupees have been sanctioned; for a line between Madras Beach and Tiruchy the total amount allocated was Rs. 297 crores. In the last five years they spent only Rs. 88 crores. Kindly see the amount spent in the last five years—Rs. 88 crores! They will take another fifteen years to spend the balance of Rs. 135 crores! That is how they neglected the State. I am glad, Sir, that the Railway Minister has snactioned a line between Tiruchy and Karaikal which is connecting my State. An amount of Rs. 53 crore has been allocated this year. The balance of Rs. 67 crores is yet to be given. I congratulate the Railway Minister for having sanctioned the Scheme.

There is another important line, the line between Madras Beach and Luz Corner. They took fifteen years to get it completed! It took fifteen years toget it completed! How much have they allocated? Rs. 17 crores, Rs. 16 crores every year! Under the MRTS they are now connecting Luz corner to Belecherry. The cost is around Rs. 141 crores. They have allocated only one crore!

Finally, there are two or three things, Sir. I don't want to mention them. But I want to mention about the metropolitan cities. The MRTS between Thiruvanniyur and Thiruvottiyur will take another 50 years. My grandchildren will be able to see the route. In my lifetime I cannot see that.-This is how it is working.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI MD. SALIM): You have your grand-children in your lifetime.

SHRI V. NARAYANASAMY: As regards the metropolitan cities, double broad-gauge line is given, whether it is Delhi-Calcutta or Delhi-Bombay or Calcutta-Bombay. But as far as Madras-Bombay is concerned,—A lot of Tamil people are migrating to Bombay; a lot of Tamil people are living there; they go there for employment—there is no double line for 100 kilometres in the Guntakal section in Andhra Pradesh. So, there is traffic jam and the passenger and goods movements are affected. The railway authorities know that and they are keeping it secret for years together.

Another point is that now there is a tri-weekly train between Bombay and Kanyakumari. I want a direct train daily between Bombay and Kanyakumari because there is a lot of passenger movement.

Secondly, a new train should be started between Delhi and Kanyakumari.

The Pondicherry Express between Pondihcerry and Madras was stopped. It should be restarted. As regards a line between Pondihcerry and Bangalore, I have given a scheme. I met the Prime Minister today and I told him about it. Regarding a line between Pondicherry and Bangalore via Salem, a survey was done. Work on that line has to be started. Other small areas of Cuddalore, Pondicherry and Tindivanam should also be considered. Another important line is between Pondicherry and Villupuram. When they are making a broad-gauge line between Kanyakumari and Madras, as the hon. Member, Shri Rajagopal, has rightly mentioned, this 30-kilometre stretch between Pondicherry and Villupuram should also be made broad-gauge. I feel that justice should be done by the Railway Minister to the people of the southern States, especially Tamil Nadu, who have been neglected right from the British Raj till today.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI MD. SALIM): Now we will take up the Half-an-Hour Discussion. Shri Sanatan Bisi.

SHRI GOVINDRAM MIRI: Now before he starts I would like to seek a clarification from you, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI MD. SALIM): Is it on the Half-an-Hour Discussion?

SHRI GOVINDRAM MIRI: No. I would like to know whether the discussion on the Railway Budget will continue after the Half-an-Hour Discussion.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI MD. SALIM): Now we will take up the Half-an-Hour

Hour Discussion. After that we will take the sense of the House.

SHRI V. NARAYANASAMY: Now it is 6 o'clock, Sir. You take the sense of the House. Since there are many Members, kindly continue till 7.00 P.M. or 7.30 P.M.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI MD. SALIM): Okay. I will take the sense of the House. Should we continue the discussion on the Railway Budget after the Half-an-Hour Discussion till 7.30 P.M.?

SOME HON. MEMBERS: YES.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI MD. SALIM): There are many Members waiting for a long time.

इतनी देर से आप इंतजार कर रहे हैं बोलने के लिए। तो इस आधे घंटे के बाद फिर अगर हम लोग रेल की चर्चा में वापस आते हैं, कुछ देर तक चलते हैं तो कोई ऐतराज है?

श्री गोविन्दराम मिरि: नहीं कोई ऐतराज नहीं है।

उपसभाध्यक्ष (श्री मोहम्मद सलीम): ठीक है।

HALF-AN-HOUR DISCUSSION

On points arising out of the answer given on 10th July, 1996, to Unstarred question No. 7 regarding performance report regarding special action programme of Orissa.

SHRI SANATAN BISI (Orissa): Mr. Vice-Chairman, this issue is raised under rule 60 of the Rules of Procedure and it is regarding the Special Action Programme of Orissa. Here I will submit that this programme is also popularly known as KBK-Kalahandi, Bolangir and Koraput. So far as these areas are concerned, the population of these areas is predominantly dominated by 43% Scheduled Castes and Scheduled Tribes and 52% Backward Classes. The percentage of literacy is much below the national and State average. Only 3% of the total Government employees belongs to these regions. People migrate to other States like Madhya Pradesh, Punjab, Haryana, etc., for their livelihood due to unemployment. Land distribution is not properly implemented. Many people have died of starvation and because of starvation deaths a commission was constituted and that commission found that they were actually starvation deaths. Furthermore, it has been widely appearing in the newspapers for several years. Selling of children due to poverty is going on in Kalahandi. All the successive Governments of the State neglected these areas since independence. The target and the achievement of the Prime Minister's Rozgar Yojana are very low in Kalahandi and Bolangir. I would like to submit in this House that the former Prime Minister, late Rajiv Gandhi, visited the affected areas, the drought-prone areas. During his period some schemes were drawn up, but no finance was provided for them.

The former Prime Minister, Mr. Narasimha Rao, visited Kalahandi and Koraput. He had seen the plight of the people. He had also seen how the people were suffering there. As a result, he declared a special programme for Kalahandi, Bolangir and Koraput for Rs. 4557.3 crores. Sir, Mr, Jagannath Mishra is sitting in the House. He is aware of this programme. He had also visited our State. He held discussions with the Chief Minister and other Ministers. He also tried to know as to how this programme should be implemented. This programme was declared by the former Prime Minister. I wanted to know the details of this programme. I would like to quote the reply given by the Minister to my Unstarred Question No. 462, dated 30th November, 1995. My questions were:

"(a) what are the details of the Action Programmes regarding special programmes drawn up for Orissa for Rs. 4557.3 crores for the year 1995-96;

(b) the districts of Orissa included in the aforesaid programmes;

(c) whether the above fund is inclusive in the Plan Outlay; and

(d) if so, the details thereof?"

The answer was:

(a) The details of the action plan are being finalised by the Government of Orissa in consultation with Central Ministries and the Planning Commission.