बोले हैं और बोल सकते हैं। उनको मदद की जरूरत नहीं है, शायद आपको जरूरत पड़े इनकी मदद की कभी।

SHRI BANGARU LAXMAN: Madam, regarding the point of IRDP Whatever good things are there, we have taken them'. If the hon. Member is having any particular suggestions, he can make them, Madam.

THE DEPUTY CHAIRMAN: He has raised two points. One is about the co-operative, labour co-operative, so that they may have an organised sector. The second point is about the experiences of Kerala. The hon. Minister has already promised that he is going to take the State Government into confidence. So, that point will be taken care of.

SHRI M. ARUNACHALAM: Yes.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Are you satisfied, Mr. Bangaru Laxman? If Members are satisfied, then we can satisfy the labourers in the rural areas.

Now, we shall have the discussion on the Railway Budget. I must announce that we have one and a half hours to complete the discussion and half an hour or so for the Minister to reply.

कृपया अपनी गाड़ी ठीक से चलाइएगा। यहां कोई एक्सिडेंट होने की संभावना न हो, सब लोग बोल पाएं।

(THE VICE-CHAIRMAN, MISS SAROJ KHAPARDE, IN THE CHAIR.)

THE BUDGET (RAILWAYS) 1996-97 — CONTD.

श्री रामदेव भंडारी (बिहार): धन्यवाद उपसभाध्यक्ष महोदया, रेल बजट पर विस्तार से चर्चा हुई है और लगभग सभी दल के सदस्यों ने इस रेल बजट के लिए रेल मंत्री जी का स्वागत किया है। मैं भी रेल मंत्री जी का स्वागत करता हूं, अभिनंदन करता हूं। उन्होंने अपनी सूझबूझ और कौशल से एक संतुलित रेल बजट सदन में रखा है। महोदया, यह बजट गरीबों को राहत पहुंचाने वाला, पिछड़ा एवं दुर्गम क्षेत्रों को रेल मार्गों से जोड़ने वाला, देश की एकता और अखंडता को एक सूत्र में बांधने वाला है। महोदया, पहली बार पूर्वोत्तर के दुर्गम क्षेत्रों को रेल मार्गों से जोड़ने का चुनौती भरा काम रेल मंत्री जी ने स्वीकार किया है। ऐसा करके उन्होंने देश की एकता, अखंडता ही नहीं, साम्प्रदायिक सद्भावना एवं रंग-बिरंगी संस्कृति को मजबूती से जोड़ने का काम किया है। महोदया, मंत्रालय का कार्यभार संभालते ही रेल मंत्री जी ने एक स्वस्थ्य एवं प्रभावशाली परम्परा की शुरुआत की है। अलग-अलग राज्यों के सांसदों को ग्रुप में बुलाकर, रात्रि भोज पर आमंत्रित कर, रेलवे के सभी उच्च पदाधिकारियों के समक्ष एक-एक सांसद से उनकी समस्याएं सुनी। पदाधिकारियों ने सांसदों के कई प्रश्नों के तत्काल जवाब भी दिए और यही कारण है कि जो भी सांसद इस विचार-विमर्श में गए उन्हें लगता है कि रेल मंत्री जी ने धैर्यपूर्वक सिर्फ उनकी बातें ही नहीं सुनी बल्कि कहीं न कहीं रेल बजट में उनके विचारों को समावेश करने का प्रयास किया गया है। इतना ही नहीं, रेल मंत्री जी ने राज्यों का दौरा किया है, समस्याओं की स्वयं जानकारी प्राप्त की तथा उसे रेल बजट में स्थान देने का प्रयास किया। मैं इनका शुक्रगुजार हूं कि मैंने जो कुछ सुझाव इनके समक्ष रखे थे उसमें से एक सकरी से हसनपुर भाया कुशेश्वर धाम रेल लाईन थी। यह बहुत लम्बी मांग थी। स्वर्गीय ललित नारायण मिश्र जी जब रेल मंत्री थे उसी समय से वहां रेल लाईन बनाने की बात चल रही थी। इस मांग को बजट में शामिल करके उन्होंने उस पिछड़ा क्षेत्र का बड़ा भारी उपकार किया है। महोदया, यह इतना पिछड़ा क्षेत्र है कि यहां यातायात एवं आवागमन का कोई साधन नहीं है। महोदया, मानसी-सहरसा-फारबिस गंज जो सहरसा जिला में पड़ता है वहां बड़ी लाईन बनाने की योजना बहुत दिनों से थी। इस बार मानसी-सहरसा खंड का अमान परिवर्तन का काम भी रेल बजट में शामिल किया गया है। इसके लिए मैं रेल मंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूं। उन्होंने हाजीपुर-बछवाड़ा मीटर लाईन को भी बड़ी लाईन में बदलने के काम को बजट में शामिल किया है। इसके लिए भी उस क्षेत्र के लोग इनके बड़े आभारी हैं। महोदया, मुजफ्फरपुर से सीतामढ़ी, दरभंगा से सहरसा तक नई रेल लाईन तथा दरभंगा से नरकटिया गंज, दरभंगा से जयनगर, दरभंगा से निर्मली, दरभंगा से लौकहा खंड पर अमान परिवर्तन के लिए भी सर्वेक्षण का काम चल रहा है। महोदया, कोसी नदी की वजह से निर्मली-भपटिआही लाईन टूट गई थी। इस बार पुनः मंत्री जी ने इसका सर्वेक्षण कराने का आदेश दिया है। मैं एक बात कहना चाहूंगा कि मैं जिन योजनाओं के बारे में चर्चा कर रहा हूं, ये सारी योजनाएं अत्यंत पिछड़े क्षेत्रों की हैं और भारत-नेपाल सीमा पर हैं। बड़ी-बड़ी नदियां

वहां बहती है जैसे कोसी, कमला आदि। इन नदियों ने उस क्षेत्र की यातायात व्यवस्था को बिलकुल छिन्न-भिन्न कर दिया है।

महोदया, पूर्वोत्तर क्षेत्र के लोग इस बार बहुत खुश है क्योंकि पूर्वोत्तर क्षेत्रों में रेल मार्गों की कमी की वजह से विकास का काम रुका हुआ था और वे उपेक्षित महसूस कर रहे थे, सिर्फ असम की राजधानी ही रेल मार्ग से जुड़ी हुई थी, इस बार रेल मंत्री जी ने त्रिपुरा की राजधानी को रेल मार्ग से जोड़ने का आश्वासन दिया है और कई अन्य योजनाएं इस पूर्वोत्तर क्षेत्र में कार्यान्वित करने जा रहे हैं। यही कारण है कि पूर्वोत्तर राज्यों के सदस्यों ने पार्टी लाईन से ऊपर उठ कर रेल बजट पर खुशी का इज़हार किया है तथा रेल बजट का भरपूर स्वागत किया है।

महोदया, रेल मंत्री जी ने बजट में गरीबों का बहुत ध्यान रखा है। 90 प्रतिशत से अधिक यात्री द्वितीय श्रेणी में सफर करते हैं। वे निम्न आय वर्ग के गरीब तथा निम्न मध्यम वर्ग के लोग होते हैं। आम आदमियों की जरूरतों और कठिनाईयों को देखते हुए द्वितीय श्रेणी के किराए में कोई वृद्धि नहीं की गई है। महोदया, 200 किलोमीटर तक द्वितीय श्रेणी के शयन-यान में यात्रा करने वालों के किराए में भी वृद्धि नहीं की गई है। मैं समझता हूं कि यह 200 किलोमीटर तक की जो सीमा है, वह कम है। इसे 500 किलोमीटर तक करना चाहिए, ऐसा मेरा रेल मंत्री जी से निवेदन है।

महोदया, रेल मंत्री जी ने आम लोगों के इस्तेमाल की चीज़ों के माल-भाड़े में भी वृद्धि नहीं की है, उसके लिए भी गरीबों की ओर से उन्हें धन्यवाद दिया जाना चाहिए। इतना ही नहीं, रेल मंत्री जी ने 16 नई रेल गाड़ियां चलाई हैं, 10 गाड़ियों की फ्रीक्वेन्सी बढ़ाई है और 13 गाड़ियों के मार्ग को आगे बढ़ाया है।

महोदया, मैं दरभंगा का रहने वाला हूं और अब दरभंगा से मधुबनी चला गया हूं। समस्तीपुर से दरभंगा तक 1975 में जो बड़ी लाईन बनने की योजना थी, वह इस साल पूरी हुई है। कलमाडी साहब जो रेल मंत्री थे, उन्होंने इसका उद्घाटन किया था। अब दरभंगा से निर्मली तक, दरभंगा से जयनगर तक और दरभंगा से लौकहा तक बड़ी लाईन बननी है जिसका सर्वेक्षण काम चल रहा है।

महोदया, रेल मंत्री जी ने दिल्ली से दरभंगा तक सप्ताह में छह दिन गाड़ियां दी हैं मगर मैं रेल मंत्री जी से यह कहना चाहता हूं कि दरभंगा से हावड़ा तक बड़ी संख्या में मज़दूर आते-जाते हैं और उन्होंने दरभंगा से हावड़ा जाने के लिए कोई भी गाड़ी नहीं दी है। महोदया, मैं निवेदन करना चाहूंगा आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से कि वे दरभंगा से हावड़ा तक कम से कम सप्ताह में तीन दिन एक्सप्रेस गाड़ी अवश्य दें।

महोदया, मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने उत्तरी बिहार से दक्षिणी बिहार को जोड़ने के लिए गंगा पर एक पुल बनाने का निर्णय लिया है। एक करोड़ साठ लाख रुपया उन्होंने दिया है इसके सर्वेक्षण तथा विस्तृत जांच के लिए। मैं उम्मीद करता हूं कि यह पुल जल्दी ही बन कर तैयार हो जाएगा क्योंकि अभी तक गंगा पर एक ही पुल है मोकामा में और गंगा नदी एक ऐसी नदी है जो उत्तरी बिहार को दक्षिणी बिहार से अलग करती है, इसीलिए उत्तरी बिहार के विकास का काम रुका हुआ है। यह जो बीच में गंगा नदी है इसकी वजह से उत्तरी बिहार और दक्षिणी बिहार में तालमेल नहीं बैठ पाता है। मैं उन्हें पुनः धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने गंगा नदी पर पुल बनाने का निर्णय लिया है।

महोदया, बरसों से बिहार में रेलवे का ज़ोनल ऑफिस खोलने की मांग चली आ रही है। मैं बिहार की ओर से रेल मंत्री जी को धन्यवाद करता हूं कि इस बार बिहार में एक ज़ोनल ऑफिस बनाने का निर्णय उन्होंने लिया है और वे ज़ोनल ऑफिस बनाने जा रहे हैं।

महोदया, द्वितीय श्रेणी के डिब्बे में दरवाजे के पास विकलांगों के लिए एक सीट आरक्षित करने का काम किया गया है मगर मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि बड़ी संख्या में नेपाल के लोग, बिहार के लोग इलाज कराने के लिए दिल्ली और बम्बई आते हैं। वह गरीब लोग होते हैं और उनके पास रेल में सफर करने के लिए पैसा नहीं होता है। महोदया, मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि रेल मंत्री जी बीमार व्यक्ति के लिए और बीमार के साथ एक और आदमी के लिए, जो इलाज कराने के लिए दिल्ली आते हैं, फ्री टिकट की व्यवस्था करें, उनके फ्री आने-जाने की व्यवस्था करें और जितनी बार उन्हें इलाज के लिए आना-जाना पड़े, उनकी टिकट की व्यवस्था करें। महोदया, मैं मंत्री जी से सीनियर सिटिजन के बारे में कहना चाहता हूं। हवाई जहाज में सीनियर सिटिज़न को टिकट में 50 प्रतिशत तक की छूट है किन्तु रेलवे में सीनियर सिटिजन को 25 प्रतिशत तक की छूट आप देते हैं। मैं रेल मंत्री जी से आपके माध्यम से आग्रह करना चाहता हूं कि रेलवे में भी उन्हें 50 प्रतिशत की छूट दी जाए और सेकिंड क्लास में ही नहीं, सेकिंड क्लास

स्लीपर से ए-सी—2 तक छूट प्रदान की जाए, यह मैं आपके माध्यम से निवेदन करना चाहता हूं।

अब मैं जन शिकायत की चर्चा करना चाहता हूं। रेल मंत्री जी ने शिकायतों पर तुरन्त कार्यवाही करने के लिए तथा सेवाओं को बेहतर बनाने के लिए रेलवे बोर्ड, क्षेत्रीय रेलों, मंडलों और स्टेशनों के स्तर पर एक जन शिकायत निवारक तंत्र कार्यरत करने की बात कही है। रेलवे के विभिन्न स्तरों की यूजर्स कंसल्टेटिव कमेटी के कार्य करने की बात भी कही गयी है। महाप्रबंधकों और मंडल रेल प्रबंधकों को भी कम से कम महीने में दो बार रेल में निरीक्षण करके यात्रियों की शिकायत को तुरन्त दूर करने के आदेश देने के संबंध में कहा गया है। मैं मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि ये कमेटियां और महीने में कम से कम दो बार निरीक्षण कागजी कार्यवाही से अधिक नहीं है। इससे सिर्फ औपचारिकता की पूर्ति होती है तथा यह सिर्फ कागजी कार्यवाही तक सीमित रहता है। महोदया, यह समितियां सिर्फ शो-पीस जैसी ही रहती हैं। आम तौर पर बैठक होती ही नहीं है और अगर होती है तो सदस्यों द्वारा दिये गये सुझावों पर कोई ध्यान नही दिया जाता है। मुझे तो चार वर्ष में किसी मीटिंग में नहीं बुलाया गया है। मंत्री जी से मैं कहना चाहता हूं कि अच्छी समिति बनाएं तथा इसे रचनात्मक एवं सुधारात्मक कार्य करने के लिए अवसर प्रदान करें। इसके अतिरिक्त महीने में कम से कम एक बार मीटिंग हो, सदस्यों की राय पर कार्यवाही हो तो निश्चित रूप से रेलवे के कार्यों में गुणात्मक सुधार होगा।

आपने जो सांसदों से मिलने की अच्छी परम्परा की शुरुआत की है, उसे जारी रखेंगे तो कई समस्याओं की जानकारी आपको मिलती रहेगी तथा उनका समाधान भी होता रहेगा। महोदया, अब मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से इंक्वायरी एवं सूचना प्रणाली के संबंध में कुछ कहना चाहूंगा। यह विभाग बहुत दोषपूर्ण है। टेलीफोन की घण्टी बजती रहती है, पर कोई उठाता नहीं है और अगर उठाता भी है तो डांटने-फटकारने की भाषा में बात करता है। पटना से आते वक्त कई बार ऐसा मौका आया है कि चलने से पूर्व जब टेलीफोन करता हूं तो कहते हैं कि गाड़ी समय पर जा रही है और जब रेलवे स्टेशन पहुंचता हूं तो पता चलता है कि गाड़ी दो-तीन घंटे देर से आ रही है। राजधानी एक्सप्रेस के लिए भी ऐसा होता है। इसमें सुधार की आवश्यकता है। महोदया, हमारे बिहार के कई सदस्यों ने चर्चा की है कि पुलिस द्वारा और रेलवे के कर्मचारियों द्वारा कैसे मजदूरों को तंग किया जाता है। इसके संबंध में मैं कुछ कहना चाहूंगा। हजारों की संख्या में मजदूर उत्तरी बिहार से रोज दिल्ली, पंजाब, हरियाणा तथा बम्बई की तरफ आते हैं। उनके साथ पुलिस और रेलवे के कर्मचारी टिकट होते हुए भी गलत व्यवहार करते हैं, ज्यादा पैसे वसूल करते हैं, उनका सामान छीन लिया जाता है। यह कोई दूसरा नहीं होता है, रेलवे के ही कर्मचारी होते हैं, रेलवे में काम करने वाले पुलिस के लोग होते हैं। आदरणीय राम विलास पासवान जी भी शायद इस बात को जानते होंगे। उन्होंने स्वयं आपोजीशन में रहते हुए इस बात को कई बार सदन में उठाया है। मैं उनसे अनुरोध करना चाहूंगा कि गरीबों की मदद के लिए व्यवस्था की जाए ताकि मजदूरों को आने-जाने में किसी तरह की कठिनाई न हो।

अब मैं यात्री सुविधाओं के बारे में कुछ कहना चाहूंगा। रेलवे में खाने की हालत बहुत खराब है। राजधानी में भी खाने की हालत खराब है। बाथरूम साफ नहीं रहते हैं। मैं राजधानी ऐक्सप्रेस की बात कर रहा हूं। सुबह बाथरूम में जाइए तो पानी नहीं मिलेगा। दूसरी ट्रेनों के बारे में तो कहने की बात ही नहीं है। पैसेंजर ट्रेन में तो लगता है कि वह तो जाने लायक ही नहीं है क्योंकि उसमें पानी नहीं है, बिजली नहीं है, स्टेशनों पर गंदगी है, खास करके देहाती क्षेत्रों के जो स्टेशन होते हैं, उसमें गंदगी भरी रहती है। महोदया, इस सबमें सुधार की आवश्यकता है। अब मैं एक बात कहकर अपनी बात समाप्त करूंगा। स्वर्गीय ललित नारायण मिश्र जी जब झंझारपुर-लौकहा रेलवे लाइन का उद्घाटन करने गये थे। महोदया, मैं भी लौकहा में मौजूद था। लौकहा में कहा गया था कि जयनगर, लौकहा और लौकही रेल लाइन का निर्माण होना चाहिए। जयनगर, लौकहा और लौकही ये तीनों बिल्कुल नेपाल के बार्डर पर हैं और इनको अगर जोड़ दिया जावे तो नेपाल के सीमा के पैरलल लाइन बन जाएगी। यह बहुत ही महत्वपूर्ण लाइन है। आने-जाने का वहां कोई साधन नहीं है। मैं मंत्री जी का विशेष ध्यान दिलाना चाहता हूं कि जयनगर, लौकहा और लौकही को जोड़ने की जरूरत है। सकरी, झंझारपुर, घोघरडीहा और निर्मली इन स्टेशनों का मॉडर्नाइजेशन होना चाहिए। साथ ही इन स्टेशनों पर दूर जाने वाली गाड़ियों का रिजर्वेशन कम है, इसको भी बढ़ाया जावे।

कुछ माननीय सदस्य पटना की बात कर रहे हैं। इसको भी देखना चाहिए। इन्हीं शब्दों के साथ मैं पुनः आपको धन्यवाद देता हूं, बधाई देता हूं और मैं आशा करता हूं कि मैंने जो कुछ समस्याएं आपके सामने रखी हैं, उन्हें आप दूर करने की कृपा करेंगे। बहुत-बहुत धन्यवाद।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): धन्यवाद, भंडारी जी। डा० बी० बी० दत्ता।

DR. *BB.* DUTTA (NOMINATED): Madam, I would like to make a few observations on the Railway Budget presented by the hon. Railway Minister. One redeeming feature of the Railway Budget is that they have shown a great deal of consideration for certain remote, isolated and backward areas in the North-West, in the North-East, in the down South and in Andhra Pradesh; I am very glad that they have not been bogged down by an argument, which has cost us a great deal in the North-East in the past, that the railway line would not pay and that the cost was too high. This kind of argument comes from the anti-development lobby which is very strong here. They always neglect regions which are the most important in the field of infrastructure building. The other day, I noticed in the House that one hon. Member from this side came forward with a scientific argument, economic argument as to why such and such railway line in the North-East and also in Kashmir, should be added. But the House did not accept it. The sense of the House was that this kind of argument should be rejected lock, stock, and barrel. We are thankful to the Railway Minister for whatever proposals have been made in the Railway Budget for the North-Eastem States. For the first time all these States will be connected, though very marginally, with the rest of the country. Now Assam has got 29.8 kilometres of railway track. The position of other states is:' Manipur — nil, Mizoram — nil, Tripura — 4.3 kilometres If these projects are through — let us hope that they will be through because other things in the Budget do not give a very rosy picture —they will be able to meet the commitments'. Of course, the North-Eastern States will come on the map, but not the capitals of States. Of course, these are hilly areas. But these are gigantic and very costly projects. What we want is, there should be a healthy and developmental attitude. So far as infrastructure building is concerned there should be no compromise at all.

So far as the Railway Budget is concerned, I would like to draw the attention of the House towards certain features. Our railway network is very wide and deep. It is so important for the Indian economy that it occupies a very crucial position in terms of growth and development. We have a different Budget for the Railways. There are obvious reasons for it.

The Budget is not merely a statement of revenue and expenditure. It has to have vision. What is the development that is being achieved by the Budget? What are the commitments being made in a particular year? I must say that in the case of such a huge system where we have more than 7,700 passenger trains, more than 5,000 freight trains, more than 63,000 kilometres of network, more than 7,000 stations, more than 1.1 million tonnes of freight being carried every day with 1.6 million employees, the Budget lacks vision. The Railways in India should be able to generate surplus and help the other departments instead of showing a deficit. This is not indicated here. Why? In the case of investment, there is hardly any increase. The Plan Outlay for 1996-97 has been fixed at Rs. 8130 crores. Of course, this is a little higher than the 1995-96 Plan size. It is higher by Rs. 630 crores. But if you take into account the rate of inflation, then it comes down. It is less than that. There is *no* increase in investment in real terms. The same trend exists even in the case of head-wise investment figures. If you take into account the rate of inflation, you will find that in the case of new lines it is —61. In the case of doubling, it is —53. These figures are in crores. In the case of gauge converion, it is -345; track renewals, it is - 115. Only in the case of rolling stock it is + 337. But the rate of inflation being 10 per cent, in real terms this is also negative. In the case of

electrification, it is - 20. So, the point is that investment is virtually declining. Budgetary support is also not forthcoming. I do not know why budgetary support is dwindling. Last year also we had spoken about it. In the Fifth Plan, it was 75 per cent. In the Seventh Plan it was 41 per cent. In the Eighth Plan it is only 15 per cent. With this kind of budgetary support, I appreciate that the Railways should find it — being in the condition it is in — difficult to increase investment. Their internal resource mobilisation is going down. They cannot go in for market borrowings because the cost is very high. To pull the sick system out of this, from somewhere some funding should come. Involve the private financiers. Bring in the private people. Let the Government come out with more budgetary support. Something should be done. The Budget does not speak anything about this. To which system are we causing this damage? The railway system is highly energy efficient. In 1990, some calculations were made. It has been said that the annual saving potential for high-speed diesel oil by the replacement of 114 lorries and 31 buses by a single broad-gauge train had been estimated at 2.6 miilion and 0.8 million litres respectively. This is the economy we derive if we increase our rail system, if we lay new "lines and if we cover more and more areas by bringing them under the rail network. But we are not going to do it because somebody, somewhere has decided it. Why should it be given to the other systems of transport? The other systems are becoming more and more dominant. This is going to affect the Railways adversely. There is a lot of talk about protection of environment, ecology and all that. But of all the modes of transport, the railway is eco-friendly in each of the fields, be it environment pollution, be it noise pollution or be it atmospheric pollution. In terms of accidents also, railways are safer and it is also environment friendly.

Now, in such a system, what are you going to do? I am telling you what exactly is happening. In relation to roads, the share of railways in the movement of goods and passengers has declined significantly over the years. Year after year, it is declining. If you look back, in 1951, in terms of percentages, the passenger traffice was 74 and the goods traffic was 88, whereas in 1991-92, it came down to 21 and 47 respectitvely, and the trend persisted. What is being estimated now is, by 2000 A.D., the share of railways in goods traffic is projected to decline to 35 per cent, that is, from 47 per cent to 35 per cent, and the passenger traffic is likely to decline further from 21 per cent to 13 per cent. Now, the. rail transport as compared to road transport is more cost-effective, environment-friendly and energy efficient. It is losing in favour of the other modes of transport. In the rail-road competition, the railways is losing heavily. But there is nothing in the Budget to contain this trend. There is no signal in the Budget at all that the Government is at least going to make a beginning. We need not only blame the past. The new Government must show how to make a beginning; it must come out with measures.

Madam, the World Bank, in its 1994 Report, has highlighted that the Railways are going into red because of serious neglect of freight traffic and. according top priority to passenger traffic, which is highly subsidised in India. The revenue earning goods traffic grew at the rate of 5 per cent per annum in the 1980s. The growth rate declined in the following four years and it averaged, only 3.5 per cent per annum. Now, the Minister, of course has painted a rosy picture.. But, in reality, if one looks at the targets set and the achievements made during the last five years, one will find that the Railways never achieved the targets set at the Budgt stage. The performance has been dismal. That is why I am saying that whatever promises the Government has made, we are happy about them, but how is it going to fulfil them? Considering the financial condition as such and the fact that the railway management has bogged

town to total inefficiency, I wonder whether at all they will be able to do it.

It we take the constructions of new lines, which is another field of investment, we find that it is very unimpressive. Regarding construction of new lines, the Railway Minister, in fact, has pointed out in his speech that while the British Government had built 40,000 kms. of rail track between 1853 and 1900, only 8,000 kms. of rail track was constructed during the post-independent period of 1947 to 1995. Now the question is: Is there anything in the Budget to show that we are making a beginning to correct this trend? This is what I don't find. This declining trend is persisting. If our policy is that we must give a fair share to the people, at least the passenger fares should not be increase because the other things also are on the increase. Well, we have to have that consideration. But that consideration has to be reflected in the General Budget -as well. And they have to give Budgetary support because we arc neglecting the freight traffic, subsidising the passenger fares but not getting Budgetary support Madam, I just wanted to repeat this point. One crucial point is the improvement of productivity in the Railways. There, we find that the internal resource generation is very poor. The Railways have to cut down their operadonl expenses and the labour force which they have employed; the maximum should be utilised out of that labour force.

There are a lot of things which are going on. In this connection, I would like to give you an example as to how internal resource generation is getting affected. There is a lot of pilferage taking place in the Railways. If you send your goods through rail transport, people think that there is a lot of risk involved in it. There is a possibility of the goods getting spoiled. There is a possibility of the goods reaching very late. But the Railways do not improve their functioning. Then, how could you generate more resources? Another exmaple is the thrust given to R&D. I fail to understand how such a vast organisation in such a vast country couid afford to neglect the R &D. I will give you the figures. In 1995-96, the allocation for R&D was Rs. 20 crores. In the revised estimates, the figure came down to Rs. 4.87 crores. This s year the hon. Minister has allocated Rs. 9 crores. You look at the computerisation. The allocation for computerisation in 1995-96 was Rs. 83.82 crores. This year it came down to Rs. 75 crores. Take, as one more example, electrification. Last year the allocation was Rs. 351.01 crores. This year it came down to Rs. 330 crores. See the way we are progressing! It appears that we are out and out to see that the Indian Railways do not improve their performance. There is no improvement whatsoever. Can we improve the functioning of the Railways if we don't make use of the advances in science and technology? If we are unable to use what S&T is offering us, we cannot improve our functioning. But the Railways do not accept anything. They would not spend on R&D. They would not modernise their functioning.

They would not go in for faster renovation of tracks. They would not ensure that pasenger amenities are improved. Trains would be full and you would not get the tickets. But the collection is less. Why are the collections less? Why should the Railways suffer from loss of revenue? All these things can be controlled. There are devices for doing this. There are studies which are available. There are technologies which are available for the Railways. We need to modernise our railway stations. We need to strengthen the computerisation of the Railways. We should go in for all therse things. But it is unfortunate that nothing is being done in this direction. What is happening is pilferage and loss, pilferage and loss. And the Budget does not say that it is going to make a beginning in this direction. This is something which is very, very important.

I would like to draw your kind attention to another aspect, i.e.,

corruption, which has a disastrous effect on the functioning of the Railways. The way scrap is disposed of shows us the wide-spread corruption jn the Railways. How much money was generated through the disposal of scrap? Nobody knows. When you are udnertaklng gauge conversion, so much of scrap could have been there. When you disposed of that scrap, you would have got a lot of money. There should have been, a separate sub-head to show how this money is being utilised, whether it is utilised for the development of the Railways, etc. But the Budget does not; say anything about this. In this connection, I would like to quote a comment made by the Parliamentary Standing Committee on the Ministry of Railways for the information of the hon. Railway Minister. I quote:

> "The matter for opening a separate sub-head in the Railway account books for accounting of sale of scrap, etc., is under examination. The matter will be decided in consultation with the C&AG and the CGA. Accordingly, action will be taken on receipt of the comments from the C&AG and the CGA."

But nothing is being done.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Dr. Dutta, may I make of point? Your party's time is 24 minutes. Out of 24 minutes, your have already taken about 20 minutes. Will you leave some time for other Members? I want to know whether you would like to take all the time.

DR. B. B. DUTTA: Madam, I have one or two other points to make. After that, I will conclude.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARADE): I want to know this because there are other Members who want to speak.

DR. B. B. DUTTA: Madam, it is up to you. If you want me to conclude, I will conclude.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): It is not up to me. It is up to you to decide. You still have 10' more minutes. You take a minute or two and colnclude so that other Members from your party .could speak. I don't want you to stop suddenly. I am just reminding you of the time constraint.

DR. B. B. DUTTA: Madam, I would make one more point and then colnclude my speech.

3.00 P.M.

Sometimes we are at a loss to understand as to what these figures mean. I will give you an example. The figure for new lines in 1995-96 as per the Explanatory Memorandum was 17 kms. In the Explanatory Memorandum of 1996-97 (Page-7), it is shown as 137 kms. for 1995-96. We are confused. Again in the Action Taken Report submitted to the Committee, the Ministry has replied that the construction of new lines is to be a low priority item in the railways investment plan and it has stated that the target for 1995-96 is as low as 17 kms. I am afraid that this target of 17 kms. for 1995-96 has been quoted totally out of context, whereas the actual length of new lines to be opened during 1995-96 is as high as 697 kms. I think such figures, one contradicting the other, should not be given. This only shows how things are being done.

What I want to impress upon is this that the railways should go in for structural reforms and modernisation. There should be massive investment. The Railway Board should not be staffed only with bureaucrats. It should be given considerable degree of autonomy. Professionals should be brought into the Railway Board so that it can run its affairs in the most efficient manner. Only then the railways will in future be able to give us a surplus budget.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Thank you, Dr. Dutta. Shrimati Chandra Kala Paridey.

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): श्रीमती चन्द्रकला पांडेय। चन्द्रकलाजी, थोड़ा टाइम का ध्यान रखिएगा क्योंकि आपकी पार्टी ने टाइम के मुताबिक आलरेडी 6 मिनट ज्यादा ले लिए है।

श्रीमती चन्द्रकला पांडेय (पश्चिमी बंगाल): महोदया, आप मुझे किसी से 3 मिनट उधार दिला दीजिए।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): आप सिर्फ यह ध्यान रखिएगा देट्स आल।

श्रीमती चन्द्रकला पांडेय: माननीय उपसभाध्यक्ष महोदया, आजादी के बाद पचास वर्ष बीत गए, कितने बजट पेश किए गए, उन पर चर्चाएं हुई, लागू भी किए गए। लेकिन आज भी हमारी शिकायतें बरकरार हैं। मैं सोचती हूं कि इस बार रेल मंत्री जी ने जो रेल बजट पेश किया है उसमें जो कुछ नयी पहल की है वे जरूर उन्हें कार्यान्वित भी करेंगे जिससे फिर जब ये रेल बजट पेश करें तो हमें शिकायत का मौका नहीं मिले।

भारतीय रेलवे एक व्यापारिक संगठन न होकर देश की जीवन रेखा है क्योंकि वह एक महत्वपूर्ण सामाजिक कार्य सम्पन्न करती है। विश्व की इस महान परिवहन व्यवस्था के बगैर हम लम्बी दूरी की सस्ती आरम देह और सुरक्षित यातायात सुविधा की कल्पना नहीं कर सकते हैं। लेकिन रेलगाड़ी में चढ़ते ही मिलेंगी वही फटी सीटें, खून चुसते खटमल, भभकती बदबू जानलेवा भीड़ और ऊपर से चोरी डकैती। यह सोचकर ही महीनों पहले से यात्री को तनाव में रहना पड़ता है और फिर जिस यात्रा के लिए महीनों पहले वह योजना बनाकर आरक्षण कराता है, स्टेशन पर जाते ही सुनता है हठात वह केन्सिल हो गयी है। तो सोचिए उस यात्री का क्या हाल होता होगा। खैर उसे पैसे तो लौटा दिए जाते है। लेकिन उसके लिए दूसरे तीसरे दिन भी आरक्षण की कोई गारंटी नहीं मिल पाती। क्या रेल मंत्री जी ऐसा कोई आश्वासन देंगे।

खेद है कि मैंने अपनी बात शिकायत से शुरू कर दी। पहले तो मुझे इस रेल बजट का स्वागत करना चाहिए था। हालांकि हठात् एक दिन पेट्रोलियमजात पदार्थों की कीमतों में भारी बढ़ोत्तरी की बात सुनते ही सभी ने आंशकाएं व्यक्त की थी कि अब रेल बजट और एक कहर ढाने वाला होगा। लेकिन हमारे रेल मंत्री जी ने जो ताजा रेल बजट प्रस्तुत किया उसे देखकर मुझे एक पुरानी कहावत याद आ रही है। शायद वह सच हो जाए। "खत का मजमून भांप लेते हैं लिफाफा देखकर"।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): चन्द्रकलाजी, जरा यह भी देखा करिए कि मंत्री जी ने इसको सुना है कि नहीं।

श्रीमती चन्द्रकला पांडेय: सो गए है क्या?

उपसभाध्य (कुमारी सरोज खापर्डे): नहीं, सो नहीं रहे है.. (व्यवधान) मंत्री जी, आप इतने सीरियस क्यों हैं। देखिए हमारी माननीय सदस्या ने इतना बढ़िया मजमून सुनाया है। तो आप सुनिए।

रेल मंत्री (श्री राम विलास पासवान): वे जो शिकायत कर रही थी वह मैंने सुन ली है। जब बड़ाई करने लगीं तो मैं पढ़ने लगा।

श्रीमती चन्द्रकला पांडेय: तब तो मैं शिकायत ही कर रही हूं, और सुनिए।

एक नई अलग पटरी पर पेश किया गया विस्तृत रेल बजट कई नई संभावनाओं का खुद-ब-खुद आइना है। इसमें संयुक्त मोर्चा सरकार के न्यूनतम साझा कार्यक्रम को साकार बनाने की पहल है। देश की आम जनता के लिए राहत की थोड़ी सी आश्वस्ति निसंदेह स्वागत के योग्य है।

इसलिए सब से पहले मैं माननीय मंत्री जी का कोशिशों के वादों के लिए अभिनन्दन करना चाहूंगी। आपने वायदे किए हैं और कोशिशें भी करेंगे। रोज सुबह-सुबह अपने घर से काम की जगहों और शाम ढले घर लौटने वाले उन लाख-लाख आम लोगों के लिए जिनके यातायात का एकमात्र सहारा रेलगाड़ी है उन पर पहली बार किसी अतिरिक्त बोझ के न दिए जाने की गारंटी है। इसी तरह 200 कि॰मी॰ दूरी तक साधारण श्रेणी में यात्रा करने वालों को भी किसी भी प्रकार के नए बोझ से मुक्त रखा गया है। दूसरे दर्जे में इससे लंबी यात्रा करने वालों पर भी केवल 5 प्रतिशत किराए में बढ़ोत्तरी की गई है। मैडम , हर वर्ष नए रेल बजट के आते ही आम जरूरत की चीजों की कीमतें भी स्वतः बढ़ जाती है और मार्केट पर नियंत्रण रखना असंभव सा हो जाता है, लेकिन इस बार रेल बजट प्रस्तुत करते हुए मंत्री जी ने जो आम जरूरत की 14 चीजें हैं उनकी कीमतें न बढ़े यह घोषणा कर दी इससे कुछ न कुछ राहत जरूर ही मिलेगी। इस वर्ष के रेल बजट की एक प्रमुख विशेषता यह है कि इसमें आजादी के बाद से लगातार उपेक्षा के शिकार रहे उत्तर-पूर्वी क्षेत्र पर विशेष रूप से ध्यान केन्द्रित किया गया है। त्रिपुरा के आवाम की लंबे अर्से से एक मांग थी कि अगरतला तक रेलवे लाइन का विस्तार हो, उस पर भी खास नज़र डाली गई है और इस

परियोजना पर इसी वर्ष काम शुरू किए जाने की भी बात कही गई है। इसी दिशा में आसाम की जनता की मांगों पर भी स्वीकृति की मुहर लगाई गई है और मुझे उम्मीद है लुमडिंग से सिल्चर तक की रेलवे लाइन को तीव्रतर बनाया जाएगा, हावड़ा गुवाहटी कामरूप एक्सप्रेस और दिल्ली -दीमापुर ब्रह्मपुत्र मेल अब ऊपरी आसाम में तिनसुकिया तक जाएगी। आम जनता पर कोई भारी बोझ डाले बिना ही ये परियोजनाएं शुरू होंगी यह निस्संदेह काबिले तारीफ है।

रेल बजट में यह नया नजरिया प्रतिबिंबित हो रहा है कि यदि मौजूद सुविधाओं के प्रबन्धन तथा विस्तार के लिए नया बोझ डालना जरूरी ही हो तो वह बोझ मुख्यतः उन तबकों पर डाला जाना चाहिए जो इस बोझ को उठाने की सामर्थ्य रखते हों। इसीलिए वातानुकूलित तथा प्रथम श्रेणी के यात्रा-भाड़ों में 10 प्रतिशत की वृद्धि की गई है यहां रेल मंत्री जी से मैं एक बात और कहना चाहूंगी। शिकायत है सुन लीजिए। शीतपात नियंत्रित कक्षों में जब चूहे दौड़ते हुए पाए जाते है जैसा कि मैंने पिछली कई यात्राओं में लक्ष्य किया। तो यदि आप और कुछ कर सकें तो रेल गाड़ी में बिल्लियों के दौड़ने की भी व्यवस्था कर दें कि चूहों को पकड़ लें ...(व्यवधान) ऐसी हिन्दी में एक कहानी है "बिल्ली और वजीर"। वजीर साहब कुछ नहीं कर सकें तो बिल्ली ही पाल ली। इसलिए मैंने सुना दी। यहां रेल मंत्री जी को मैं इस बारे में जरूर आगाह करना चाहूंगी कि वह तेज गति के रेल इंजनों के आयात के पीछे न दौड़े जैसा कि पिछली सरकारों ने किया। हमारे देश के इंजन निर्माण कारखाने हमारे देश के आर्थिक विकास स्तर को देखते हुए पर्याप्त रूप से तेज गति से चलने वाले इंजन बनाने में सक्षम हैं। इसी प्रकार हमारे देश में सार्वजनिक तथा निजी क्षेत्रों दोनों में काम कर रही कोच फैक्ट्रियां, भारतीय रेलवे के लिए डिब्बों आदि के निर्माण के लिए पर्याप्त सामर्थ्य रखती है। इस क्षेत्र में आयात जितना ही कम होगा रेलवे की जरूरतों से जुड़े हमारे अपने कारखानों में उतनी ही जान आएगी। देश के पिछड़े इलाकें पर कहीं ज्यादा ध्यान केन्द्रित करने की जरूरत थी जो आपने किया है। बहुत दिन पहले पूर्वी उत्तर प्रदेश में बच्चे याद करते थे कि इंजन काला होता है। उसके मुंह से धुआं निकलता है और साथ में किसी काले व्यक्ति को पाईप पीते देखते तो उसे इंजन समझ लेते। मुझे बड़ी खुशी है उन क्षेत्रों में भी आपने रेल लाइनों को ले जाने की बात की है जहां बच्चे अभी यहीं याद करते होंगे कि इंजन काला होता है और उसके मुंह से धुआं निकलता है।

विगत पांच वर्षों में पश्चिम बंगाल की समस्त योजनाएं उपेक्षा का शिकार रही हैं। राज्य की जनता की सारी आकांक्षाओं पर पानी फेर कभी एक, कभी डेढ़ हजार रुपयों की घोषणा कर जो मज़ाक किया जाता था वह इस बजट में नहीं हुआ। रेल मंत्री जी ने पश्चिम बंगाल की जो तरफ दी मैं उसका स्वागत करती हूं। बांकुड़ा दामोदर के साथ बड़ी ही ज्यादती हो रही थी इसे तो उखाड़ फेंकने की ही बात थी ओर इसके ठीक पहले वाले रेल बजट में मैंने यही कहा था कि अगर वहां ये रेल लाइनें शुरू नहीं हो रहीं तो जो पत्थर गाड़े गए हैं उस पर मजारें बना दी जाएं। यह अच्छा है कि अब मजार बनाने की नौबत नहीं आएगी। प्राथमिक पहल के रूप में इसके ब्राडगेज के रुपान्तरण का काम शुरू होगा और तारकेश्वर-आरामबाग-दुर्गापुर तक सम्प्रसारण भी। इसके लिए बजट में तीन करोड़ रुपये घोषित किए गए है। वैसे ही अन्य हमारी मांगे जो मानी गई है उन योजनाओं को पूरा करने के लिए जहां 73 करोड़ रूपयों की जरूरत है वहां औसतन एक करोड़ रुपयों की घोषणा है। मंत्री जी आप अपने उत्तर में बताएं कि इस रफ्तार से योजनाएं पूरी करने में कितने वर्ष लगेंगे और संसाधन जुटाने के लिए वे क्या कर रहे है? मैं मंत्री जी से कलकत्ता से एक पहली मांग कर रही हूं न्यू जलपाईगुड़ी के लिए ...(व्यवधान) थोड़ा सा समय और दे दें। न्यू जलपाईगुड़ी के लिए एक फास्ट ट्रेन की मांग करती हूं। यह ट्रेन बंगाल के 20, बिहार के 3 और सिक्किम की एक कांस्टीचुएन्सी से गुजरते हुए नार्थ-साउथ को एक सूत्र में जोड़ देगी। अभी वह ट्रेन 400 किलोमीटर की दूरी 14 घंटे में तय करती है जिसे घटा कर 7-8 घंटे किया जा सकता है। मंत्री जी, इस प्रकार दार्जिलिंग जैसे टूरिस्ट सेंटर को कलकत्ते और बिहार से जोड़ कर आप अन्तर्राष्ट्रीय ख्याति प्राप्त कर लेंगे। कलकत्ता में मेट्रो रेल की सफलता को देखकर उस के सम्प्रसारण की योजना स्वीकृत हुई है। मैं वर्षों से उपेक्षित पड़ी सर्कुलर रेल के बारे में भी मंत्री जी से आश्वासन चाहूंगी। महोदया, टूरिज्म को बढ़ावा देने की बात मंत्री जी ने की है।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): चन्द्रकला जी, कृपया समाप्त करिए।

श्रीमती चन्द्रकला पाण्डेय: दीघा पश्चिम बंगाल का मनोरम समुद्र तट है। वहां सारे वर्ष पर्यटकों की भीड़ रहती है। मैं तमलुक लाइन के जल्दी-से-जल्दी शुरू करने की अपेक्षा करती हूं। मैं एक बात और कहना चाहती हूं। डीजल ट्रेनों को बढ़ावा न दें। इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव्स को बढ़ाएं। कभी-कभी देखने में आता है कि ट्रेन चल रही है इलेक्ट्रिक से और बल्ब जल रहे हैं

डीजल से। यह मजाक नहीं तो और क्या है? मैं मंत्री जी का ध्यान रेल यात्रियों की सुविधाओं की ओर विशेष रूप से दिलाना चाहूंगी। यात्रियों को इंसान के रूप में देखा जाए, भेड़-बकरियों के रूप में न देखा जाए। जब यात्रियों को आरक्षण नहीं मिलता तो वे "छत क्लास" पर यात्रा करते हैं और जब दुर्घटना होती है तो न कोई शोक प्रस्ताव पढ़ा जाता है और न मुआवजा ही दिया जाता है। महोदया, एक अंतिम बात.....

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): आप ने सब कुछ कह दिया है। अब और कहने का कोई फायदा नहीं है।

श्रीमती चन्द्रकला पाण्डेय: एक टुकड़ा शायरी सुनिए—

"किसी को मुकम्म जहां नहीं मिलता,
जमीं मिलती है तो आसमां नहीं मिलता।"

हमें जमीं मिली है और उस पर वे गाड़ी चलाते हैं और रेल जब चलती है तो कहीं-कहीं जंगलों से होकर गुजरती है।

मौलाना ओबैदुल्ला खान आजमी: आप फिक्र न कीजिए, "ऊपर आसमान, नीचे पासवान।"

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): चन्द्रकला जी, आजमी साहब ने कह दिया कि ऊपर आसमां और नीचे पासवान। अब आप को और क्या चाहिए। अब कुछ मत मांगिए, सब कुछ मिल जाएगा बिना मांगे।

श्रीमती चन्द्रकला पाण्डेय: अंतिम बात कहना चाहती हूं। पश्चिम बंगाल से बलिया के लिए एक ट्रेन की जरूरत है। वहां के लोग यह चाहते हैं। इतना ही कहकर अपनी बात समाप्त करती हूं। धन्यवाद।

श्री अहमद पटेल (गुजरात): महोदया, वर्ष 1996-97 के रेल बजट पर हो रही चर्चा में अपने विचार रखने के लिए मैं यहां उपस्थित हुआ हूं। महोदया, जैसाकि आप जानती है और सदन भी जनता है कि संयुक्त मोर्चा सरकार का यह पहला बजट है जिसे बहुत ही कम समय में रेल मंत्री जी और रेल मंत्रालय ने सदन के सामने पेश करने की कोशिश की है। महोदया, मैं समझता हूं कि यह एक संतुलित बजट है जिस के लिए मैं रेल मंत्री जी और रेल मंत्रालय को बहुत-बहुत मुबारकबाद देना चाहूंगा और धन्यवाद भी करना चाहूंगा।

महोदया इस में दो राय नहीं है कि रोजमर्रा और आम जरूरत की चीजों और आम जनता के आवागमन के लिए रेल एक महत्वपूर्ण और अहम भूमिका निभाती है और जैसाकि आप अच्छी तरह से जानती है रेल एक बहुत बड़ा नेटवर्क है, एक बहुत बड़ी व्यवस्था है। महोदया, यहां कहा भी गया है कि भारतीय रेल प्रतिदिन 7700 रेलगाड़ियों के जरिए करीबन 1 करोड़ 10 लाख यात्रियों को एक जगह से दूसरी जगह ले जाती है और 5 हजार मालगाड़ियों के जरिए 11 लाख टन माल ढोती है। इतनी बड़ी व्यवस्था को सुचारू रूप से और सफलता के साथ चलाने के लिए 16 लाख कर्मचारी रात और दिन लगे हुए हैं। महोदया, मैं इस सदन के माध्यम से खासकर क्लास-3 और क्लास-4 के कर्मचारियों को, क्लास-1 और क्लास-2 के तो हैं ही, लेकिन क्लास-3 और क्लास-4 के कर्मचारी जो रात-दिन मेहनत करते हैं चाहे आंधी हो या तुफान हो, बारिश हो, सर्दी हो या धूप हो, वे दिन रात मेहनत करते हैं, मैं उन्हें इस सदन के माध्यम से बहुत-बहुत मुबारकबाद भी देना चाहूंगा और उन का धन्यवाद भी करना चाहूंगा।

महोदया, यह बजट एक मिला-जुला बजट है। जहां कुछ बातें ऐसी हैं जिन का कि स्वागत होना चाहिए वहीं कुछ चीजें ऐसी भी है जिन की आलोचना भी होनी चाहिए खास तौर से जो रेलगाड़ियां चलायी जाती है, यात्रियों की सुविधा के लिए खास तौर पर उन को जान-माल की सलामती या सुरक्षा के प्रति हमें ध्यान देना होगा। कुछ चीजें ऐसी हैं जिन का मैं स्वागत करना चाहूंगा। जैसाकि मंत्री जी ने अपने बजट प्रस्ताव के अंदर बताया है स्लीपर क्लास को छोड़कर दूसरी श्रेणी के किराए में कोई बढ़ोतरी नहीं की गयी है, लेकिन स्लीपर क्लास में 10 प्रतिशत की वृद्धि की गयी है। महोदया, मैं समझता हूं कि दूरी की यात्रा करने वाले के लिए स्लीपर कोच एक मजबूरी है। अगर इसे भी छोड़ दिया जाता तो मैं समझता हूं कि बेहतर होता। मैं मंत्री महोदय से यह दरखास्त करूंगा, प्रार्थना करूंगा कि इस पर दुबारा विचार किया जाए। यहां तक मालभाड़े का सवाल है, उसमें 10 प्रतिशत की वृद्धि की गई है, लेकिन उसमें स्वागत योग्य यह है कि जो आवश्यक चीजें हैं उनको उससे मुक्त रखा गया है। इसमें कोयला, लोहा और सीमेंट पर भी 10 प्रतिशत की वृद्धि की गई है। मैं समझता हूं कि कोयले के मालभाड़े की वृद्धि से जो हमारे खासतौर से छोटे कामगार हैं, जो मिट्टी के बर्तन बनाते हैं या जो ढाबे वाले हैं या छोटे छोटे काम धंधे चलाते हैं, वे लोग इससे अवश्य प्रभावित होंगे और इसके साथ ही हमारे जो थर्मल पावर स्टेशन है, बिजलीघर हैं वह भी प्रभावित होंगे। इसलिए मैं समझता हूं कि कोयले को अगर इससे मुक्त रखा जाता, तो

बेहतर होता। इसी प्रकार लोहा और सीमेंट भवन निर्माण के काम में आते हैं और रहने के लिए मकान सबसे चाहिए होता है, चाहे वह अमीर हो या गरीब हो, तो इसमें भी आम जनता प्रभावित होगी। मैं समझता हूं कि इसके बारे में, खासतौर पर कोयला लोहा, सीमेंट के बारे में भी मंत्री महोदय को दुबारा सोचना चाहिए।

महोदया, जहां तक सुरक्षा का सवाल है। यहां यह बात आई है कि रेलों की अधिकतर दुर्घटनाएं रेलवे कर्मचारियों की भूल अथवा उनकी लापरवाही से होती हैं। जैसा कि सरकारी आंकड़ों में बताया गया है वर्ष 1991-92 में 384 रेल दुर्घटनाएं रेल कर्मचारियों की लापरवाही से हुई हैं जो दुर्घटनाओं का 72.5 प्रतिशत थीं, वर्ष 1992-93 में ऐसी 363 दुर्घटनाएं हुईं यानि 69.2 प्रतिशत, वर्ष 1993-94 में 358 दुर्घटनाएं यानि 68.9 प्रतिशत और 1994-95 में 348 दुर्घटनाएं यानि दुर्घटनाओं का 69.4 प्रतिशत थीं। अगर अधिकतर दुर्घटनाएं रेल कर्मचारियों की भूल और लापरवाही का नतीजा थीं तो इस गंभीर समस्या की ओर भी सरकार को विशेष ध्यान देना होगा। खासतौर पर रेल कर्मचारियों की लापरवाही से होने वाली दुर्घटनाओं के लिए अध्ययन कर पता लगाना होगा कि इन लापरवाहियों के कारण क्या हैं? काम की अधिकता, शारीरिक थकान, नशे का सेवन, मानसिक परेशानी अथवा व्यक्तिगत समस्याएं आदि कुछ ऐसे कारण हो सकते हैं, जिनकी परिणति भयंकर रेल दुर्घटना के रूप में होती है। अतः इनका बारीकी से अध्ययन कर निराकरण करना होगा तथा इसके लिए मानवीय दृष्टिकोण अपनाना होगा अन्यथा ऐसी मानवीय भूलें होती रहेंगी तथा दुर्घटनाओं से होने वाला जानमाल का नुकसान भी होता रहेगा।

महोदया, अब मैं एक खास मुद्दे की ओर सम्मानीय मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहूंगा। जैसा कि अभी हमारी बहन कह रही थीं, हमारी जो ट्रेनें हैं वह समय पर नहीं चलती हैं। हमेशा यह घोषणा होती है कि "अबसे ट्रेन समय पर चलेगी," लेकिन वह "अब" क... भी नहीं आता। महोदया, आजकल अगर ट्रेन समय पर चलती है तो लोगों को, आम जनता को हैरानी होती है, मगर जब समय पर नहीं चलतीं तो हैरानी नहीं होती। यह स्थिति है। ट्रेन समय पर अगर नहीं चलती है, तो उसकी वजह क्या है, उसके कारण क्या हैं? जब यात्री स्टेशन पर पहुंचता है तो कहते हैं कि रेल आधा घंटा लेट है, उसके बाद एक घंटा, फिर दो घंटा और उसके बाद चार घंटा, इस तरह ट्रेन घंटों लेट होती रहती है और उसकी कोई सही घोषणा भी नहीं होती है। मैं समझता हूं कि इससे जो आम जनता है, यात्री हैं, वह परेशान हो जाते हैं। मंत्री महोदय, मैं जानना चाहूंगा इसकी वजह क्या है? क्या यह लापरवाही की वजह से है? अगर कोई दुर्घटना के कारण या प्राकृतिक कारण से ऐसा हो, तो मैं समझता हूं कि उसमें कोई आपत्ति नहीं होगी, लेकिन अगर लापरवाही की वजह से लेट होती है तो उसके लिए मैं समझता हूं कि जो जिम्मेदार है उनके प्रति कड़ी से कड़ी कार्यवाही होनी चाहिए। महोदया, मेरा सुझाव होगा कि इसके लिए एक मोनेटरिंग सेल खोला जाए और खासतौर से जो ट्रेन लेट होती है उसके बारे में ठीक तरीके से जांच होनी चाहिए। इसके बारे में मंत्री महोदय सोचें।

महोदया, मेरा जो गृह राज्य है गुजरात, उसकी जो समस्याएं हैं, उसके बारे में मैं मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। सबसे पहले, अहम जो सवाल है, वह नेरोगेज लाइन का है। मैं बारबार यह प्रश्न उठा चुका हूं और हमारे जो अन्य साथी हैं उन्होंने भी यह प्रश्न उठाया है। यह जो नेरोगेज लाइन है, वह खासतौर से जो हमारा पिछड़ा इलाका है, जो आदिवासी इलाका है, उसी में गरीब लोग इस लाइन का इस्तेमाल करते हैं। कई जगह, खासतौर से गुजरात में, रेलवे डिपार्टमेंट का पहले से ही यह दृष्टिकोण रहा है कि जो घाटे में चलती है नैरोगेज लाइन, उसको बंद कर दिया जाए। हम बारबार यह कहते रहे हैं कि हमारी कुछ सामाजिक जिम्मेदारियां हैं। ब्रिटिश रूल के टाइम से यह नैरोगेज लाइन चलती आ रही है और खासतौर से गरीब इंसान इसका इस्तेमाल करता है, इसका उपयोग करता है एक जगह से दूसरी जगह काम पर जाने के लिए। पिछली बार जब बाढ़ आई, जोरदार बारिश हुई तो उसकी वजह से कई लाइनें डेमेज हो गईं। उसको अब बंद करने की कोशिश की जा रही है। कुछ पुल जो हैं, टूट गए और उसके बाद उसकी मरम्मत नहीं हो पाई। अब उसी वजह को आगे करके यह रेलवे लाइनें जो हैं, मैं मंत्री महोदय से आग्रह करूंगा, खास तौर से अंकलेश्वर राज पीपला, अंकलेश्वर नेत्रंग, कोशम्बा ओभरबाड़ा, बरोड़ा, छोटा उदयपुर और जो भी नेरोगेज लाइन आज टूटी हुई पड़ी है या जहां मरम्मत का काम बाकी है, फौरन उसकी मरम्मत की जानी चाहिए और उसके साथ-साथ खास तौर पर उस पर डीज़ल मल्टीपल यूनिट शुरू करना चाहिए और उनके कन्वर्जन के बारे में भी मेरे विचार में रेलवे डिपार्टमेंट को सोचना चाहिए।

दूसरा एक मुद्दा है जिस पर मैं माननीय मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा, वह इलेक्ट्रिकल मल्टीपल यूनिट के बारे में है। हमने बार-बार यह बात

उठाई है, अभी माननीय मंत्री महोदय ने अपने बजट में आनन्द और गोधरा के बीच में एक इलेक्ट्रिकल मल्टीपल यूनिट शुरू करने की घोषणा की है, मगर मैं समझता हूं कि यह काफी नहीं है। अभी एक बड़ौदा और सूरत के बीच में, अहमदाबाद और बड़ौदा के बीच में एक इलेक्ट्रिकल मल्टीपल यूनिट ट्रेन चल रही है, मगर मैं समझता हूं वह ट्रेन पूरी नहीं है, आधी है, उसमें पूरे डिब्बे भी नहीं है, उसमें और सुविधाएं भी नहीं है। तो मेरा मंत्री महोदय से यह आग्रह है कि औद्योगिक दृष्टिकोण से जब स्टेट का विकास हो रहा है, खास तौर पर अहमदाबाद, बड़ौदा और सूरत का तो इन अहमदाबाद और बड़ौदा, बड़ौदा और सूरत के बीच में और इलेक्ट्रिकल मल्टीपल यूनिट्स की सुविधाएं उपलब्ध कराई जाएं। मैं समझता हूं कि बार-बार जो स्टापेज के बारे में अलग-अलग स्टेशनों के लिए जो डिमांड उठ रही है कि यो स्टापेज दिया जाए, इसके द्वारा हम यह प्रश्न हल कर पाएंगे।

इसके अलावा और जो गुजरात के बारे में सवालात् हैं, समस्याएं हैं, उनकी ओर मैं मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। जब दिल्ली-अहमदाबाद मीटर गेज लाइन के कन्वर्ज़न की बात की गई, काम शुरू किया और कम्प्लीट भी होने जा रहा है, तब यह कहा गया था कि गुजरात की जो केपिटल है, गांधी नगर, उसको भी उसके साथ जोड़ दिया जाएगा, मगर मैं समझता हूं कि गांधी नगर को उससे अलग रखा है। तो मंत्री महोदय से मेरा यह आग्रह होगा कि खास करके गांधी नगर को भी उसके साथ जोड़ दिया जाए, उसके साथ कनेक्ट कर दिया जाए।

महोदया, माननीय मंत्री जी ने दिल्ली अहमदाबाद एक्सप्रैस, दिल्ली अहमदाबाद मेल तथा अहमदाबाद जोधपुर, बीकानेर एक्सप्रैस जैसी नई गाड़ियां चलाने तथा पुरी अहमदाबाद एक्सप्रैस को सप्ताह में एक बार से बढ़ाकर सप्ताह में तीन बार करने के बारे में जो कहा है, मैं उसके लिए उन्हें धन्यवाद देना चाहता हूं, लेकिन उससे गुजरातवासी संतुष्ट नहीं हैं। मैं पहले भी कह चुका हूं, अब कि बार ही नहीं, जब हमारी सरकार थी, तब भी, गुजरात की उपेक्षा हुई है खास तौर पर रेलवे मंत्रालय द्वारा। गुजरात को दूसरे राज्यों और प्रदेशों की तुलना में जितना मिलना चाहिए, नहीं मिला है। मैं मंत्री महोदय से आग्रह करूंगा कि दो-चार गाड़ियां नई चला देने से या एक या दो लाइनों का आमान परिवर्तन करने से या कन्वर्ज़न का काम शुरू करने से हम लोग संतुष्ट नहीं है, मेरा आपसे आग्रह होगा कि ज्यादा से ज्यादा गुजरात के बारे में आप ध्यान दें।

महोदया, राजकोट,वेरावल और बांकानेर-मलिया-मियाना खण्डों का आमान (गेज) परिवर्तन शुरू करने के लिए हम गुजरातवासी मंत्री जी का आभार व्यक्त करते हैं तथा आशा करते हैं कि इसे जल्दी पूरा कर लिया जाएगा। इसी प्रकार गांधीधाम-भुज खण्ड के आमान परिवर्तन के लिए आवश्यक धन की व्यवस्था करके मंत्री महोदय यहां जल्दी काम शुरू कराएंगे तथा भावनगर-सुरेन्द्रनगर खण्ड तथा भुज-नलिया खण्ड के आमान परिवर्तन तथा वेरावल से पीपावाव तक नई लाइन के लिए हो रहे सर्वेक्षण को प्राथमिकता देकर इन कार्यों को शुरू करवाने की कृपा भी वे करेंगे।

महोदया, रेल विभाग ने पोरबन्दर रेलवे स्टेशन से पोरबन्दर बन्दरगाह को जाने वाली 8.4 किलोमीटर लाइन तथा जामनगर-बेडी पोर्ट से रोजपीर को जाने वाली 17 किलोमीटर लाइन को बजट में नहीं रखा है, जिससे राज्य प्रशासन के साथ इस इलाके के लोगों में भी काफी रोष है। अतः मैं आशा करता हूं कि मंत्री जी अपना उत्तर देते समय इन लाइनों को भी बजट में शामिल करने की घोषणा करके जनहित का कार्य करेंगे।

महोदया, राज्य का अलांग बन्दरगाह विश्व का समुद्री जहाज तोड़ने का सबसे बड़ा स्थल बन चुका है। यहां से निकलने वाली लोहे की स्क्रैप को देश के अन्य भागों में स्थित मिनी स्टील प्लाट्स में भेजा जाता है। अतः इस उद्योग को बढ़ावा देने के लिए अहमदाबाद-बोताड-धौला-राजूला-महूवा लाइन को अलांग बन्दरगाह तक बढ़ाया जाए तथा जल्दी से जल्दी इस लाइन का आमान परिवर्तन किया जाए। इससे देश में मिनी स्टील का उत्पादन बढ़ेगा जिससे मकान, भवन निर्माण में काफी सहायता मिलेगी।

मान्यवर, प्रदेश की सरकार ने नवलखी-डार्हिसारा,मोरवी-बांकानेर लाइन, अहमदाबाद-बीजापुर लाइन, अहमदाबाद-हिम्मतनगर लाइन, डभाई-मियांगाम लाइन, छोटा उदयपुर-प्रताप नगर लाइन, विन्डमिल स्टेशन से बेदी बन्दरगाह तक वाली लाइन, मेहसाना-वीरभगाम लाइन, जम्बुसर्ज मुकाम लाइन के आमान परिवर्तन के लिए समय-समय पर केन्द्र सरकार से निवेदन किया है, परन्तु इन्हें सरकार की मंजूरी अभी तक नहीं मिल पाई है। अतः मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि इन लाइनों के आमान परिवर्तन को अपनी मंजूरी देकर यहां आमान परिवर्तन का कार्य शीघ्र चालू कराएं।

महोदया, अंत मैं माननीय मंत्री जी ने देश में 6 नए क्षेत्रीय कार्यालय स्थापित करने का जो ऐलान किया है, हम उसका स्वागत करते हैं, परन्तु समस्त गुजरातवासी

इस बात से दुखी है कि अहमदाबाद को इससे पुनः वंचित रखा गया है, जबकि उसकी मांग काफी समय से चली आ रही है। पूर्व में केन्द्र सरकार इस बात पर राजी हो गई थी, परन्तु जब क्षेत्रीय कार्यालयों की घोषणा होती है तो गुजरात और खासकर अहमदाबाद की अनदेखी कर दी जाती है। अन्त में, मैं सरकार से निवेदन करूंगा कि वह जनभावना का आदर करते हुए अहमदाबाद को रेल क्षेत्रीय कार्यालय घोषित कर गुजरात के साथ न्याय करे।

महोदया, अन्त में मैं आशा करता हूं कि मंत्री महोदय मेरे सुझावों पर ध्यान देंगे तथा मेरे गृह प्रदेश गुजरात की समस्याओं का समाधान करेंगे। महोदया, आपने मुझे बोलने का जो अवसर दिया, मैं उसके लिए आपका धन्यवाद करता हूं, आभारी हूं। धन्यवाद।

*SHRI T.M. VENKATACHALAM (Tamilnadu): Madam, thank you very much for giving me this opportunity. This is my maiden speech and I wish to speak in Tamil.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KAPARDE): You are going to speak in Tamil or English?

SHRI T.M. VENKATACHALAM: I have already informed that I am speaking in Tamil.

Madam, Vice-Chairperson, it won't be an exaggeration to say that the Railways have done very little work in Tamilnadu. The budget says that between 1853 and 1900, about 40000 kms long railway lines were laid. But between 1947 and 1995 only 8000 kms long railway lines were laid in the country. Out of this, I don't think even 250 kms long railway lines were laid in Tamilnadu. Not only this, even the Rajdhani Express that should have been running between Delhi and Madras is, at present, running between Delhi and Bangalore. Many such trains and schemes earmarked f*or* Tamilnadu have been hijacked.

Madam, a number of works are pending in Tamilnadu including laying of new tracks. Now there is a railway line between Salem and Bangalore. However, an important station like Jolarpet has not been linked to this railway line in spite of a long pending demand. If the Salem-Bangalore line is linked to Jolarpet via Fargur, Krishnagiri and Royakkottai, it would benefit all the commuters of the area. So also, Bangalore and Pondicherry should be linked through rail. Such a step would be very useful for the people of three States namely, Karnataka, Tamilnadu and Pondicherry. This matter had been brought to the notice of the Govt. by several hon'ble. Members on earlier occasion. But I am sorry to say that no action has been taken so far. I appeal to the hon'ble Minister to atleast order for survey of the line in the current financial year. People of southern districts in Tamilnadu have been demanding a railway line between Manamadurai and Tuticorin via Kamudhi. Since this is a short distance, the Minister could consider it favourably and direct the authorities to execute it in the current year.

Madam, the Budget speech says that common man has been spared from fare hikes. But the fact is that the fare has been increased for journeys beyond 200 kms by sleeper class. I fail to understand the rationale behind this. Whether a common man should not travel beyond 200 kms? And if he chooses to travel should he pay more? Having done this you can't claim to have spared the common man. I urge upon the Minister to spare second sleeper class passengers from the fare hike without restriction on the distance.

I wish to refer to another important project in Tamilnadu. The Mass Rapid Transit System, the metro rail for Madras has been hanging fire for several years. The present Budget mentions that Phase I of MRTS is almost complete. But that is not so. Because, unless the train is run between Madras Beach and Luz, it won't be useful to the commuters. Since it covers only a short distance now, most people do not prefer that train. In fact, Phase I is not yet complete. Then we have Phase II from Luz to Vellachery. Unless this Phase too is completed, it would not be proper to say that MRTS is complete. The estimated cost of Phase II is Rs. 141.% crores. But ony one

crore has been allocated for this project during the current year. One wonders how long it would take to complete Phase II with such meagre allocation. The project can never be completed at this rate. I appeal to the hon'ble Railway Minister to allocate atleast one fourth of the estimated cost in order to complete the project as soon as possible. While two third of the total cost is borne by the state only one third is borne by the Railways. Therefore, both the state Government and the Railways should allocate more funds and expedite the work.

Madam, there are several level crossings in Tamilnadu where over bridges need to constructed. On Madras-Bangalore route there are a number of crossings on the national highways. The level crossing between Jolarpet and Bangalore need immediate attention. Over a distance of 30 kms, there are five such level crossings. People travelling by bus and other vehicles are stranded for more than half an hour in each crossing. Naartrampaili level crossing on Jolarpct-Bangalore route and Vaaniyambadi level crossing on Jolarpet-Madras route need urgent attention. There are as many as three level crossings in a single town. Again between Madras and JoJarpet, there is a level crossing at Pachaikkuppam near Ambur. All these level crossings need to be replaced with over bridges. These level crossings are no! only affecting road traffic causing inconvenience to public, but are also costing precious human lives. People from this area have to go to either Vcllorc or Madras for medical treatment. At times when serious patients are being rushed for treatment, the level crossings remain closed, delaying timely treatment. Because of such delays, there have been instances of loss of invaluable human lives. Madam, through you I appeal to the hon'ble Minister to look at this problem of people through humanitarian angle and direct the officials to make atleast survey during the current year. I am hopeful the hon'ble Minister will sympathetically consider my suggestion.

Madam, it is said that some 2500 hectare lands belonging to the Railways are under encroachment. Again some 2000 hectare lands are lying unused. Several people have even constructed houses on the encroached lands. The Railways could dispose off such lands to those people at market rate. That will fetch some funds- for the Railways which is short of funds for various works. I would like the hon'ble Minister to tell the House whether the 2000 hectare unused lands are surplus or reserved for future use. These lands could be commercially exploited for generating funds. I would expect the Minister to enlighten us on this matter.

Madam, I have a word about the Integral Coach Factory at Perambur in Tamilnadu. From 1955 to 1995 ICF had maniifacured 25000 rail coaches. Even last year, the factory exported 10 ordinary and 127 self-propelled coaches. But ICF is not being given orders for making coaches to its full capacity. Because of this, workers apprehend retrenchment by Railways. This fear should be removed from thier minds. Integral Coach Factory should be given orders to its full capacity like the Rail Coach Factory at Kapurtala.

Madam, unigauge conversion is underway on some routes in Tamilnadu. Unigauge conversion between Dindukal and Trichy is estimated to cost Rs. 795 crores. This project is planned to be completed by August 1997. But the allocation in the current year is only Rs. 87 crores. It is impossible to complete the work as per schedule with this little funds. The balance of the estimated cost should be provided this year itself to complete the projects.

I have one more point to make. It has been proposed to create 6 new railway Zones. But no new Zone is being created in Tamilnadu. In fact, it would be viable to create a Zone with Head Quarters at Salem. Such a step will help improve the railway amenities in the region. The

hon'ble Minister may consider this suggestion.

Now, there are eight Ministers from Tamilnadu in the Union Council of Ministers. People of Tamilnadu expect them to do something substantial for the State. I hope they will use their influence in getting Tamilnadu its due share. With these words I conclude. Thank you.

श्री नरेश यादवः ..(व्यवधान).. देश में चले देश की भाषा। बहुत-बहुत धन्यवाद।

डा. वाई. लक्ष्मी प्रसाद (आन्ध्र प्रदेश): आदरणीय उपसभाध्यक्ष महोदया, मैं सर्वप्रथम आपको धन्यवाद अर्पित करता हूं। मैं रेल मंत्री श्री राम विलास पासवान जी की इस बात की सराहना करता हूं कि उन्होंने अपने बजट में समाज के उस वर्ग को नहीं छुआ है जो कि गरीब और कमजोर वर्ग है। रेलवे में यात्रा करने वालों में से 80-90 प्रतिशत यात्री दूसरे दर्जे में यात्रा करते हैं और रेल मंत्री जी ने दूसरे दर्जे के किराए में किसी प्रकार की कोई वृद्धि नहीं की है। साथ ही शहरी क्षेत्रों में काम करने वाले यात्री तथा बड़े शहरों में आस-पास के क्षेत्रों से काम करने के लिए आने वाले यात्री, जो मासिक व तिमाही टिकट पर यात्रा करते हैं, उसके किराए में भी बढ़ोत्तरी नहीं की गयी है, उसके लिए वह बधाई के पात्र हैं। अब हम माल-भाड़े को लें तो उसमें जितनी आम इस्तेमाल की चीजें हैं जैसे खाद्यान्न, खाने का तेल, वनस्पति तेल, चीनी, फल, सब्जियां, मिट्टी का तेल, पैट्रोल आदि पर माल-भाड़े में कोई वृद्धि नहीं की गयी है। इस सबमें जो छूट दी गयी है, उसके लिए भी मंत्री जी बधाई के पात्र हैं। मुझे बड़े भारी हृदय से यह कहना पड़ रहा है कि रेल मंत्री महोदय ने आन्ध्र प्रदेश के साथ बिल्कुल न्याय नहीं किया है। उन्होंने देश में कई नई रेल लाइनें बनाने की घोषणा की परन्तु आन्ध्र प्रदेश के लिए किसी नई रेल लाइन की घोषणा मंत्री महोदय ने नहीं की है। अभी-अभी हमारे मित्र रामदेव भंडारी ने बताया कि रेल मंत्री ने हर राज्य के सांसदों को बुलाकर, खिलाकर, अधिकारियों को बिठा कर यह प्लान बनाया है लेकिन दुर्भाग्य से उन्होंने आन्ध्र प्रदेश के सांसदों को नहीं बुलाया। हमारे तेलुगु में एक कहावत है, "अंगट्लों अन्नी वुन्नाई, अल्लुडि नोटलो शनि वुंदि।" इसका मतलब यह है कि दुकान में सब कुछ है, दामाद के मुंह में शनिचर बैठा है। हमारे आन्ध्र प्रान्त से लोक सभा में 41 सांसद हैं और एक वैकेंट है, राज्य सभा में 18 सांसद हैं। एक हमारे मित्र डा॰ राव को छोड़कर ये सभी सांसद अन्दर से और बाहर से सरकार को समर्थन दे रहे हैं। लेकिन अभी हमारे मित्र ने बताया कि ऊपर आसमान है, नीचे पासवान जी हैं। आकाश में भगवान जी हैं लेकिन सदन में पासवान जी नहीं हैं। पासवान जी के रेल मंत्री बनने से आन्ध्र प्रदेश की जनता ने अनेक रेल लाइनों की उम्मीद कर रखी थी क्योंकि पासवान जी को दलित नेता और युवा नेता के रूप में आन्ध्र की जनता देखती है। उन्होंने कई बार आन्ध्र की यात्रा की है और ये चुनावी सभाओं में कई बार बढ़िया भाषण दे चुके हैं। इसलिए हमने सोचा कि पासवान जी रेल मंत्री बने हैं और नई रेलों की बाढ़ आन्ध्र प्रदेश में आ जायेगी, लेकिन बाढ़ नहीं, बरसात नहीं और रेल मंत्री की कृपा दृष्टि की एक बूंद भी आन्ध्र के ऊपर नहीं गिरी है, यह बड़े दुर्भाग्य की बात है ...(व्यवधान)... आपके कारण ही गलती हुई है, आपने देर से आंख खोली है, बाद में आंख खोली है, पहले खोली होती तो अच्छा होता। ...(व्यवधान..)

उपसभाध्यक्ष महोदय, आप जानती हैं कि आन्ध्र प्रदेश और उसमें भी खासकर हैदराबाद और सिकन्दराबाद देश का संगम स्थल है। उत्तर से दक्षिण या पूर्व से पश्चिम जाने के लिए आन्ध्र प्रदेश के अन्दर से ही जाना पड़ता है। हैदराबाद और सिकन्दराबाद में हमारे महामहिम राष्ट्रपति जी भी हर वर्ष वहां आकर बसते हैं। ऐसे हैदराबाद को राजधानी एक्सप्रेस देखने का मौका नहीं मिला है और शताब्दी एक्सप्रेस एक लचीला शब्द है। बचपन में हम पढ़ते समय सोचते थे कि "फक-फक करती, धुआं उड़ाती, रेल कहां से आती है।" तब मालूम नहीं था कि रेल कहां से आती है। लेकिन अब मालूम हो गया है कि रेल रेल मंत्री की कृपा दृष्टि से ही आती है। इसलिए मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय से और इस सरकार से नतमस्तक होकर विनती करता हूं कि कुछ न कुछ रेल गाड़ी हमको दे दें। क्योंकि हमारे प्रान्त में विशाखापटनम इण्डस्ट्रियल दृष्टि से, पारिश्रमिकीकरण की दृष्टि से वन आफ दा सिक्स फास्ट ग्रोविंग सिटीज आफ दा वर्ल्ड। वहां पोर्ट है, एचपीसीएल है, एचएसएल है, यूनिवर्सिटी है, स्टील प्लान्ट है और विशाखापटनम से मद्रास जाने के लिए एक भी ओवरनाइट एक्सप्रेस नहीं है। इसलिए विशाखापटनम पोर्ट और मद्रास पोर्ट के बीच में ओवरनाइट एक्सप्रेस चलाई जाये। भुवनेश्वर और विशाखापटनम के बीच इण्टरसिटी एक्सप्रेस चलायें तो आन्ध्र प्रदेश के यात्री एक ही दिन में जगन्नाथ की यात्रा करके आ सकते हैं और उड़ीसा के यात्री आन्ध्र प्रदेश में आ कर विशाखापटनम् हो कर वराह नृसिंग का दर्शन करके जा सकते हैं। इसलिए जो हमारी मांग है वह न्यायसंगत है। हम तो आपके बच्चे हैं, छोटे भाई हैं,

आप हमारी मांगों को सुनिए और अपने पासवान जी की दया दृष्टि कुछ हम पर भी पड़नी चाहिए।

मैडम, एक छोटी सी और मेरी विनती है। यह पैलेस आन व्हील्स जो ट्रेन चलती है इसके संबंध में हमारे मुख्य मंत्री जी खत लिख-लिखकर थक गये हैं। हमारे आन्ध्र प्रदेश में पुट्टपर्ति, तिरूपति और श्रीशैलम जैसे पवित्र तीर्थ स्थल हैं, यह पुनय क्षेत्र है। यहां दुनियाभर के यात्री लोग आया करते हैं। "पैलेस ऑन व्हील" इन धर्म क्षेत्रों को दृष्टि में रखकर, एक ट्रेन चलाने की योजना जो मंत्री जी की है, इस पर भी वे अपनी दृष्टि डालें। मैडम तेलुगु में एक कहावत है—

तिडदामंटे अप्प कूतुरु, कोडदामंटे कुडुपुतो वुंदि।

एक पति अपनी पत्नी पर नाराज है। वह उसको गालियां नहीं दे सकता है क्योंकि वह उसकी बहन की बेटी है। वह उस पत्नी को मारना-पीटना चाहता है, लेकिन वह तो गर्भवती है, यह पति की दुविधा है इसलिए हम तो इस सरकार के अन्दर है, एक मत हैं:

अन्त में मै फिर आपके माध्यम से सरकार से, रेल मंत्री जी से निवेदन करता हूं कि आन्ध्र प्रदेश के बाद पांच अक्षर क्रम में बिहार है इसलिए बिहार के बाद आन्ध्र प्रदेश पर भी अपनी दया दृष्टि डालें। इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपसे विदा लेता हूं।

SHRI ONWARD *L.* NONGTDU (Meghaiaya): Madam Vice-Chairman, as one who comes from the North-East, I am grateful to the Minister of Railways for, in his Budget Speech, he has committed to accord top priority to the development of the rail network in she North-Eastern States, As most of us are aware, North-East is still economically very backward it is backward due to the fact of its location. It is almost a landlocked area There is China on the North, Myammar on the East and Bangladesh on the South and the Soth-West. It is connected with only by a narrow neck of Oooch Behar. This is why t is economically backward

Madam,-it is not a fact that the North-East is not contributing toward the national revenue. The North-East has been for a long time producing oil, one of the most precious commodities, tea, timber, coal and so many other items. Recently. Meghalava in the North-East has produced even a type of cotton, short-staple cotton which is being exported to Japan. Yet it remains backward Perhaps due to this fact the Railway Minister has promised to give top priority for the development of the rail network in the North-East.

Yet, looking very closely at the Budget Speech of the Railway Minister and the Budget papers presented, I could see that besides continuance of the old schemes of gauge conversion, there is only one new rail-line proposed to be constructed during the current year. That is from Kumar Ghat to Agartala. In this respect, I would like to inform the Minister that though the construction of the rail-line from Jaggigopa to Guwahati has been started, in the last few months the construction work has come to a stand-still. It is also already provided in the Budget for construction of one rail-line from Dudhnoi to Depa in Meghaiaya, connecting Megbalaya with the rail network of the country. That covers a distance of only 17 km. But, till today no work has yet been started. So, I would like to request the Minister to instruct his Ministry to start the work immediately so that Meghaiaya would be connected by rail-lines with the test of the country. Another long-standing demand of the people of the area is for setting up a railhead at Banihat in Meghaiaya. This is about 20 kilometres from Guwahati. This area has been identified by the Government of Meghaiaya as an industrial area. A lot of small industries are coming up in this area. Warehouse are there and even the Government of Meghaiaya has constructed a dumping place for the coal of Meghaiaya in Burnihat with the expectation that railhead would be set up at Banihat in the very near future. So, I would request the hon. Minister to see that this is also included in the Budget and survey work starts soon.

Another fact that I would like to point out to make it that if the Government of India is serious enough to remove the economic backwardness of the North-

East, it should use its diplomatic connections and influence to see that the North-East is opened up to a seaport by constructing a rail corridor through Bangladesh to any sea port, so that this landlocked area could be connected to seaport and the economy of this area can be improved quickly.

Madam, though rail traffics have been increasing in the North-East gradually, yet passengers have been tortured by late arrivals and late departures of trains. It varies from 10 to 24 hours. It is almost a daily affairs, except in the case of the recently introduced Rajdhani Express from Delhi to Guwahati. This train runs three-times a week. I would request the hon. Minister to make it run daily. This is the only train which runs on time. As a result, the people of the North-Eastern region can travel to and from the national capital in time to complete whatever work they have to do for the benefit of the people of that area. Thank you.

श्री ईश दत्त यादव (उत्तर प्रदेश): मैडम, आपने मुझे रेल बजट पर चर्चा में भाग लेने के लिए समय दिया.....

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): 12 मिनट।

श्री ईश दत्त यादवः इसके लिए मैं हृदय से आपका आभार प्रकट करता हूं।

मैडम, रेल मंत्री जी को रेल बजट प्रस्तुत करने में, इसको तैयार करने में बहुत कम समय मिला। लेकिन मैं उन्हें धन्यवाद देता हूं जो एक बहुत ही अच्छा और संतुलित बजट उन्होंने प्रस्तुत किया है। खास करके इससे गरीब लोगों पर, आम जनता पर ज्यादा भार नहीं पड़ने वाला है। इसलिए मैं मंत्री जी को धन्यवाद दे रहा हूं।

मैडम, लेकिन ट्रेनों की व्यवस्था में मुझे अभी कोई सुधार नजर नहीं आ रहा है। हो सकता है कि मंत्री जी रेल बजट के पास होने के बाद कुछ कड़ाई करें। मैडम, एक दिन मैंने एक समाचार-पत्र में रेल मंत्री श्री रामविलास पासवान जी का एक चित्र देखा। वे उसमें नयी दिल्ली रेलवे स्टेशन पर भोजन कर रहे थे। पता नहीं वह कैसे छप गया, सही था या गलत था लेकिन मुझे लगा कि रेल मंत्री जी स्टेशनों में और ट्रेनों में खान-पान में, भोजन व्यवस्था में कोई सुधार कर देंगे।

लेकिन आज भी स्थिति वही है। वही बदबूदार खाना, बासी खाना, बीमारी पैदा करने वाला खाना, कोई सुधार नहीं हुआ है। मंत्री जी ने पद भार सम्भालने के बाद घोषणा की थी, अखबारों में भी मैंने पढ़ा था, पता नहीं सही है या गलत है, अब ट्रेनें अगर विलम्ब से चलेंगी और पर्याप्त कारण नहीं रहेगा तो विलम्ब से चलाने वाले लोगों को सज़ा दी जाएगी। लेकिन ट्रेनों का विलम्ब से चलना आज भी कम नहीं हुआ है। सभी ट्रेनें विलम्ब से चल रही हैं। ट्रेनों में चोरियां आज भी रुकी नहीं हैं। अभी पिछले दिनों 21 जुलाई को हम और हमारे बड़े भाई मोहम्मद मसूद खान साहब बैठे हुए हैं, हम लोग एक ही जगह के रहने वाले हैं, पूर्वा ट्रेन से आ रहे थे। पूर्वा ट्रेन में ए॰सी॰ टू टायर में एक आदमी की पूरी अटैची चोरी चली गई। उसके कहने से ऐसा लगता था उसमें काफी रुपया ले कर आ रहा था, वह एक व्यापारी था। मंत्री महोदय को मैं यह इसलिए कह रहा हूं कि वे थोड़ी कड़ाई करें, केवल भोजन कर लेने से और धमकी देने से काम चलने वाला नहीं है। इसमें थोड़ी कड़ाई करें, कुछ लोगों को निलम्बित करें, कुछ लोगों की सेवा समाप्त करें, कुछ लोगों को चेतावनी दें। पूरे देश के एक करोड़ दस लाख यात्री जो रोज़ ट्रेन में चलते हैं आपको बहुत धन्यवाद देंगे और एक इतिहास बनेगा। आपने काम तो बहुत अच्छा किया है, कुछ नयी ट्रेनें चला कर, कुछ ट्रेनों की दूरी बढ़ा कर, कुछ ट्रेनों की फ्रिक्वेंसी बढ़ा कर, ई॰एम॰यू॰ ट्रेनें चला कर और रेल बस चला कर। तमाम काम करने की जो आपने घोषणाएं की हैं, देश के लोग आपकी इन घोषणाओं और आपके काम की सराहना कर रहे हैं। अगर रेल में खान-पान की व्यवस्था, चोरियों की घटनाएं और रेलों के विलम्ब से चलने का रवैया रहेगा तो यह सब काम सही ढंग से नहीं हो पाएंगे। इसलिए मैं पुनः अनुरोध कर रहा हूं कि आपको इस पर थोड़ी कड़ाई करनी पड़ेगी।

मैडम, एक आमान परिवर्तन का काम चल रहा है मऊ-शाहगंज रेलवे लाइन का जिसकी लम्बाई 100 किलोमीटर है। यह बहुत आवश्यक है पूर्वी ज़िलों के विकास के लिए। जाफर शरीफ़ साहब जब रेल मंत्री थे, उनकी कृपा थी उन्होंने मंजूरी दे दी इस रेल लाइन का आमान परिवर्तन के लिए। मैं नहीं समझता कि इसमें पैसे की कमी है। मुझे जानकारी हुई है कि पैसे की कमी नहीं है लेकिन काम बहुत धीमी गति से चल रहा है। मैं आपके माध्यम से यह चाहूंगा कि आप भी मऊ गये हैं शाहगंज भी गये हैं, आज़मगढ़ भी गये हैं, आप जानते हैं कि अगर यह रेल लाइन बन जाती है और एक स्टेशन मऊ के बाद इंदारा है जो बड़ी लाइन से जुटा है इसको

अगर फेफना से 35 किलोमीटर और जोड़ देंगे तो बिहार का ही नहीं आसाम का सीधा संबंध दिल्ली तक हो जाएगा और आसाम और दिल्ली की दूरी बहुत कम हो जाएगी, लोगों को असुविधा बहुत कम हो जाएगी। इसलिए दो ही निवेदन कर रहा हूं मऊ-शाहगंज रेल लाइन का आमान परिवर्तन तेज़ी से कर दीजिये।

4.00 P.M.

और फेफना से इन्दारा तक केवल 35 किलोमीटर अगर आप आमान परिवर्तन कर देंगे तो आसाम दिल्ली तक का रास्ता आसान हो जाएगा, करीब हो जाएगा। मैं दूसरा निवेदन करना चाहता हूं मैडम, समय ज्यादा नहीं लूंगा, अपने सुझाव व सजेशन देकर ही बात खत्म करूंगा। वाराणसी इस देश की सांस्कृतिक राजधानी है, स्वर्गीय पंडित कमलापति त्रिपाठी जी रेल मंत्री थे। उन्होंने बहुत सी ट्रेनें चला दी थीं जो ओरिजिनेट होती थीं, शुरू होती थीं बनारस से और बनारस में समाप्त होती थीं क्योंकि बनारस पूर्वी उत्तर प्रदेश का केन्द्र है। यहीं से लोग आते जाते हैं। लेकिन धीरे धीरे सारी ट्रेनों को एक्सटेंड कर दिया गया। अब केवल एक ट्रेन है काशी-विश्वनाथ जो बनारस से दिल्ली तक आती है। वहां के लोगों को बड़ी गंभीर समस्या हो गयी है। दूसरी ट्रेनों में बर्थ का रिजर्वेशन बनारस से नहीं है। उनकी दूरी बढ़ा दी गयी है। इसलिए वाराणसी और वाराणसी के आस पास के रहने वाले कम से कम दस जिले के लोगों के लिए बड़ी कठिनाई हो गयी है। बहुत सी ट्रेनें हैं, मैं नहीं चाहूंगा कि उनको आप करटेल करें, उनकी दूरी कम करें। आपने बढ़ा दी है अच्छा किया है। लेकिन कुछ ट्रेने हैं जिनमें रिजर्वेशन का कोई प्राविजन बनारस से नहीं है जैसे श्रमजीवी ट्रेन की बात मैं बतला रहा हूं। पटना से यह ट्रेन चलती है दिल्ली तक आती है स्लीपर क्लास में वाराणसी से कोई रिजरवेशन नहीं है। बहुत अच्छी ट्रेन है। लोग बनारस के आस पास से आकर इस ट्रेन से चलते हैं। इसलिए मेरा निवेदन है कि इसमें स्लीपर क्लास की वाराणसी से कम से कम 10-15 सीटों के आरक्षण देने की व्यवस्था आप करा दें। पटना से वाराणसी तक एक डी॰एम॰यू॰ ट्रेन चलती थी चुनाव के पहले। इसको बंद कर दिया गया है। बिहार और उत्तर प्रदेश दोनों से इसका संबंध है। जब यह ट्रेन चलती रही पटना से मुगलसराय, वाराणसी तक तो मैं कोई कारण नहीं समझता कि जिस कारण से चुनाव के पहले इसको बंद कर दिया गया। इसलिए चाहूंगा कि इसको आप तुरंत चालू करा दें।

माननीय रेल मंत्री जी, मुगलसराय से वाराणसी तक की दूरी केवल 23 किलोमीटर है। 23 किलोमीटर की यात्रा तय करने में कभी कभी लोगों को दो घंटे, तीन घंटे लग जाते हैं। इसका कारण है कि गंगाजी पर एक पुल है जहां पर प्रायः जाम हो जाया करता है। मुझे तो प्रायः जाना पड़ता है मुगलसराय से बनारस और दो दो, तीन तीन घंटे पुल के ऊपर जाम लगा रहता है। इसलिए मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि आप एक शटल ट्रेन चलाएं ताकि मुगलसराय से वाराणसी आने वाले लोगों को सुविधा हो जाए।

माननीय रेल मंत्री जी, मुगलसराय की एक और गंभीर समस्या है कि आर॰डी॰एस॰ओ॰ के ट्रेक को बनाने के लिए छित्तमपुर, धरनापुर, हृदयपुर और चन्दासा इन चार गांवों के अनुसूचित जनजाति, पिछड़ी जाति और अन्य जातियों के लोगों की कृषि वाली भूमि ले ली गयी। उस समय श्री माधवराव सिंधिया जी रेल मंत्री थे। किसानों ने कहा कि हम जमीन इस शर्त पर देने को तैयार हैं कि हमारे परिवार के कम से कम एक आदमी को रेलवे विभाग में नौकरी दे दी जाए। रेलवे विभाग ने इन्कार किया। जब भूमि अधिग्रहण होने लगा, अधिकारी गए तो किसानों ने वहां धरना दिया। मैजिस्ट्रेट के आदेश पर किसानों की पिटाई की गयी। माधवराव सिंधिया जी और तत्कालीन जो रेलवे बोर्ड के चेयरमैन थे वे लोग मौके पर गए। यह आश्वासन देकर आए कि आप जमीन का अधिग्रहण होने दीजिए हम हर परिवार के एक व्यक्ति को रेलवे विभाग में नौकरी दे देंगे। मेरी जानकारी है कि चारों गांवों के किसान भूमिहीन हो गए हैं, उनकी जीविका का कोई साधन नहीं रह गया है और आर॰डी॰एस॰ओ॰ के ट्रेक के लिए जमीन ले ली गयी है लेकिन किसान परिवारों के एक एक व्यक्ति को नौकरी नहीं दी गयी है। रेल मंत्री जी इसकी एक बड़ी मोटी फाइल बन गयी है। उस समय काफी विवाद हुआ था। इसलिए जब आपको समय मिले इस रेल बजट के बाद तो उस फाइल को मंगवाकर देखें। इन चारों गांवों के किसान आपके बहुत आभारी होंगे। अगर तत्कालीन रेल मंत्री माधवराव सिंधियाजी और रेलवे बोर्ड के चेयरमैन ने इस शर्त पर उनकी भूमि अधिग्रहीत की कि उन्हें नौकरी दी जाएगी तो आप उन्हें नौकरी देने का कष्ट करें। यह आपसे मेरी बहुत गुजारिश है।

आपके रेलवे विभाग का तो मैं बड़ा कमाल समझ नहीं पाता हूं। एक ट्रेन है जो अमृतसर से चलती है। अमृतसर से दिल्ली तक आती है तो उसका नाम है फ्लाइंग मेल। दिल्ली से लखनऊ, गोरखपुर, होकर मुजफ्फरपुर जाती है बिहार में तो उसका नाम हो जाता है

शहीद एक्सप्रेस। चार दिन जाती है और तीन दिन मुगलसराय, शाहगंज, बनारस होकर फिर मुजफ्फरपुर जाती है तो फिर उसका नाम सर्यू-गंगा हो जाता है।

आप आंकड़े में दे रहे हैं कि तीन ट्रेनें हमारी चल रही हैं। ट्रेन एक ही है। मैं खुद एक बार संकट में फंस गया। नई दिल्ली से उस ट्रेन पर जाना चाहता था एनाउंस हुआ कि फ्लाइंग मेल आ रही है। फ्लाइंग मेल चली गई और मैं सरजू-यमुना का इंतजार करता रह गया। यह तो आपके रेल विभाग का कमाल है। आपने आंकड़ा भी दिया है कि 7,000 ट्रेनें प्रतिदिन चला रहे हैं। ...**(व्यवधान)** नहीं, डबलिंग नहीं। तीन-तीन जगह पर चलती हैं, चार-चार जगह पर चलती हैं।...**(व्यवधान)**

श्री राम विलास पासवान: कैसे-कैसे चलती है?

श्री ईश दत्त यादव: मैं आपको बतला रहा हूं अमृतसर से दिल्ली तक चलेगी तो इसका नाम फ्लाइंग मेल और जब दिल्ली से 4 दिन लखनऊ-गोरखपुर और मुज़फ्फरपुर जाएगी तो इसका नाम शहीद एक्सप्रैस।...**(व्यवधान)**

श्री राम विलास पासवान: नहीं, उसी दिन जाती है या दूसरे दिन जाती है?

श्री ईश दत्त यादव: नहीं, उसी दिन जाएगी, फ्लाइंग मेल ही जाएगी।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): अच्छा, *वही ट्रेन जाएगी।...(व्यवधान)*

श्री ईश दत्त यादव: वही ट्रेन जाएगी।...**(व्यवधान)** वही ट्रेन जाएगी, मैडम।...**(व्यवधान)**

मौलाना ओबैदुल्ला खान आज़मी (बिहार): तीन नाम रखने की जरूरत नहीं है संयुक्त मोर्चा में।...**(व्यवधान)**

श्री ईश दत्त यादव: और तीन दिन जब शाहगंज हो करके बनारस होकर फिर इसका रूट होगा मऊ होकर मुज़फ्फरपुर जाने के लिए तब इसका नाम सरयू-यमुना हो जाएगा।...**(व्यवधान)** तो मैं आपसे रेक्वेस्ट कर रहा था कि इसके नाम पर मुझे बहुत आपत्ति नहीं है फ्लाइंग मेल पर भी आपत्ति नहीं, शहीद पर भी आपत्ति नहीं, सरयू-यमुना तो बहुत अच्छा नाम है, लेकिन एक मेहरबानी करिए हम लोगों की बहुत दिनों से मांग है पूर्वी उत्तर प्रदेश के एम॰पी॰ लोगों की कि शुक्रवार को जब हाउस बंद होता है तो हमारे जाने के लिए कोई ट्रेन नहीं होती। हम लोग माननीय रेल मंत्री जी के बार्डर पर जा करके फिर बैक होते हैं बिहार के बार्डर पर जा करके अगर इस ट्रेन को आप नई दिल्ली से प्रति दिन शाहगंज, वाराणसी होकर मुज़फ्फरपुर चलवा दें नई दिल्ली से तो मैं समझता हूं कि कोई कठिनाई नहीं होगी और केवल एम॰पी॰ लोगों का नहीं, संसद् सदस्यों का नहीं, पूर्वी उत्तर प्रदेश में जहां कम ट्रेनें हैं वहां की साधारण जनता के लिए यह ट्रेन सुविधाजनक हो जाएगी। मेरा आपसे बहुत विनम्र अनुरोध है कि इस ट्रेन को आप नई दिल्ली से चलवा दीजिए और प्रतिदिन चलवा दीजिए। नाम तो मैं बहुत सी ट्रेनों का जानता हूं कि जिसमें तीन-तीन, चार-चार नाम हैं, ट्रेन एक ही है और आंकड़े 7,000 के हैं। इसमें आपकी कोई गलती नहीं है और पूर्व सरकारों की भी कोई गलती नहीं है। मजबूरी है, संसाधन हमारे कम हैं। रेल डिब्बे कम होंगे, इंजन कम होंगे। लेकिन एक तरह से यह जादूगरी है इस देश की जनता को बताने के लिए कि इतनी ट्रेनें चल रही हैं।

महोदया, एक ट्रेन लखनऊ से रात को साढ़े ग्यारह बजे चलती है गोरखपुर तक...**(व्यवधान)** मैडम, मैं अब समाप्त करने वाला हूं। वह गोरखपुर तक जाती है तो इसका नाम गोरखनाथ मेल है। जब आगे बढ़ेगी तो इसका नाम किसान मेल है। अब कन्फ्यूजन में आदमी हो जाता है कि हम गोरखपुर मेल पर चलें या किसान मेल पर चलें। आप अपने विभाग के लोगों को कहें कि वे थोड़ा इसको एग्ज़ामिन कराएं। यह जरूर है कि ट्रेन का नंबर रहता है लेकिन कामन मैन जो है वह ट्रेन का नंबर नहीं जानता, नाम ही जानता है।...**(व्यवधान)**

मैडम, मेरा अंतिम सुझाव है और विनम्रतापूर्वक मैं रेल मंत्री जी का ध्यान चाहूंगा कि ट्रेनों में कभी-कभी लोग बीमार हो जाया करते हैं और ट्रेन में डाक्टर की कोई व्यवस्था नहीं होती है। सब ट्रेनों में संभव नहीं है, लेकिन जो फास्ट ट्रेनें हैं, जो लंबी दूरी की हैं, उनमें डाक्टर की व्यवस्था जरूर करें। क्योंकि प्रायः मैडम, बहुत से लोगों का अनुभव होगा, हमारे संसद् सदस्य लोगों का कि जब कोई आदमी बीमार पड़ता है तो एक कोच से दूसरे कोच तक चिल्लाते हैं कि इसमें कोई डाक्टर है, इसमें कोई डाक्टर है और राजधानी में तो एनाउंस होता है कि क्या ट्रेन में कोई डाक्टर है। हम लोगों के बड़े भाई थे, हमारे नेता थे। हम उनका बड़ा हृदय से सम्मान करते हैं। हिन्दी के बड़े मूर्धन्य विद्वान थे स्वर्गीय डा॰ शंकर दयाल सिंह जी, जो इसी सम्मानित सदन के सदस्य थे और ट्रेन यात्रा में मर गए। लखनऊ से एक आई॰ए॰एस॰ अधिकारी कुछ साल पहले दिल्ली

आ रहे थे। उन्हें हार्ट अटैक हुआ। पूरी ट्रेन में लोग चिल्लाते रहे जंजीर खींचकर ट्रेन रोक कर कि "कोई डाक्टर इस में है। लेकिन कोई डाक्टर नहीं निकला। कभी-कभी डाक्टर निकल भी आते है। मैं एक बार का उदाहरण दे रहा हूं। एक आदमी को बहुत तेज बुखार था। मैं भी उसी ट्रेन से आ रहा था। लोग चिल्लाए कि कोई डाक्टर है? किसी ने कहा हम हैं। उन्होंने मरीज को दवा दे दी, लेकिन उन की दवा के बाद मरीज बेहोश हो गया। दिल्ली आते-आते मालूम हुआ कि वह आदमियों के नहीं, जानवरों के डाक्टर हैं और उन्होंने जानवर वाली दवा दे दी थी।

मैडम, मैं मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि आदमी का जीवन बड़ा बहुमूल्य होता है। रेल दुर्घटनाओं में आप के विभाग के लोगों की दुर्बलता हो सकती है और मैकेनाइज्ड डिफैक्ट्स भी हो सकते हैं। इसलिए संयोग भी हो सकता है और सारे कारण हो सकते हैं। आप इन घटनाओं को रोकने का प्रयास करें और मेरे अनुरोध पर लंबी दूरी की गाड़ियों के लिए एक डाक्टर की व्यवस्था करें। मैडम, अंतिम बात यह कहना चाहूंगा कि ट्रेनों में सुरक्षा का बहुत अभाव रहता है। लूट-पाट और चोरी-डकैती अक्सर हो जाया करती है। कभी ट्रेन में हम देखते हैं कि दो सिपाही मस्कट या रायफल लेकर जरूर दिखायी पड़ते है, लेकिन उन को अगर कहीं जगह मिल गयी, चाहे ए०सी० फर्स्ट क्लास में ही मिल गयी तो वहीं सो गए। फिर घटना होती रहेगी और उस का नोटिस लेने वाला कोई नहीं होगा। इसलिए मैं पुनः आप के माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद दे रहा हूं, बहुत बधाई दे रहा हूं कि आप का यह रेल बजट बहुत क्रांतिकारी है। मैं पिछले 8 वर्षों से इस सम्मानित सदन का सदस्य हूं। मैंने आप के रेल बजट को बहुत ध्यान से पढ़ा है और यह एक क्रांतिकारी रेल बजट है। इस देश की जनता को श्री राम विलास पासवान जी से बहुत उम्मीद है। मंत्री जी आप का यह रेल बजट तो पास हो जाएगा, लेकिन आप को रेल व्यवस्था में आमूल-चूल परिवर्तन करना पड़ेगा।

मैडम, आप ने बोलने का समय दिया आप का बहुत-बहुत धन्यवाद। मैं हृदय से आप के प्रति आभार प्रकट कर रहा हूं।

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Shri Abdussamad Samadani. I wish to inform you that the time allotted to your party is eight minutes. Including you, there are three Members.

SHRI M.P. ABDUSSAMAD SAMADANI (Kerala): Thank you, Madam. We are all happy, Madam, that the United Front Government after the hike in petroleum prices was careful about not to add to the burden of the people by the new Railway Budget. Railways are a unique national asset. It has to be nurtured and strengthened in a way fitting to the needs of our time. There is an urgent need for extending the rail-network to the lesser developed areas of the country'. It is noteworthy that the Budget contains certain important ideas in this respect. The long-pending proposal to create additional zonal offices for finding a solution of the administrative problems is cleared by the new Budget. That is also a healthy trend.

The railway traffic in our country is getting heavier day by day. The Railways should have to run alternative trains on occasions like accidents and delays caused by rains.

Another point which deserves attention is the safety of passengers and their luggage. It is, of course, the most important point. Thefts in trains are to be dealt with by taking serious measures.

The decision to complete the survey on new routes without delay is also very important. I request the hon. Minister to take steps to make sure that the unnecessary delay which is not in the interest of the people is avoided. The machinery of the railway administration is to be kept ready for developmental works; they are to be completed within the minimum duration of time.

The Railway Department is in need of more resources. These resources are to be raised internally. That will strengthen the functioning of the Railway as a commercial institution. It can be materialised only by extending more budgetary support. Expansion and modernisation should be the most important feature of the Railway's agenda for the future. I would request the Railway Minister to identify the areas

of continuous neglect in the Railways. The process of construction of new lines and electrification is very slow. Replacement of obsolete rolling-stock, uni-gauge conversion and doubling of track do not get proper attention. The State of Kerala has a genuine demand for the doubling of track. We are happy that the Railway Minister, Shri Ram .Vilai Paswan, was very much positive to this demand. The sanction of doubling the Shoranur Mangalore line is a landmark. I request the hon. Railway Minister to take necessary steps for the implementation of this decision at the earliest.

Madam, many Railway Stations in Kerala do not have enough facilities. The condition of some of them is very pathetic. I request the Railway Minister to look into this problem and take necessary steps to better the conditions of these Railway Stations.

The Railway Budget, though focussed on States, was not very much liberal in respect of certain States like Kerala. But all the Members of Parliament from Kerala, cutting across political barriers, are thankful to the Railway Minister for reviewing the situation at the earliest and reconsidering the needs of the State. The Railway Minister took keen interest in redressing the railway grievances of the State of Kerala. We are thankful to the Railway Minister for his speedy action in this regard. Now people are expecting early implementation of the decision taken by the Railway Minister. Kerala, especially the northern part of the State, does not have enough trains. The Malabar area is utterly neglected. I request the Railway Minister to look into the matter and help the people of this area by introducing new trains which pass through the districts of this area.

The Konkan Railway is praised by the Railway Minister for the near-completion of a mammoth project spanning 760 kilometres as a great example of Centre-State relationship and cooperation. It is an undisputed fact that Konkan is a great achievement in the history of the Indian Railways. The message of Konkan can be taken as a model for the expansion of the Railway network.

Many newspapers had reported that the Railway Minister, Shri Ram Vilas Paswan, prepared this Budget after a series of sleepless nights. If the hon. Railway Minister keep up the tame vigil, he will be successful in treating the ailments of our railway system and lead it to a better future.

The Railway has played a very important role in the rejuvenation of nationalism. Its role in inculcating national awakening in the minds of Indians is a golden part of our history. Now let the clarion call of development which is the necessary outcome of independence may be echoed again by the Railway under die guidance of Shri Ram Vilas Paswan. Thank you.

मौलाना ओबैदुल्ला खान आज़मी: शुक्रिया, मैडम वाइस चेयरमेन। रेलवे बजट पर बहस में आपने जो मुझे बोलने का मौका इनायत किया है, उसके लिए मैं आपका शुक्रगुजार हूं। जितना अच्छा बजट, सादा और रंगीन बजट, गरीबों के लिए राहत से भरा हुआ बजट हमारे रेलवे मिनिस्टर इज्जतेमाब जनाब राम विलास पासवान जी लाए हैं, यकीनन हमारी तरफ से वह मुबारकबाद के मुस्तहक हैं। काफी अरसे के बाद हमारे मुल्क को एक ऐसा वजीर मिला है, जिसने तरक्की-तजीर इलाकों की तरफ खुसूसी तवज्जोह दी है। मैं जो बात कहने जा रहा हू, सिर्फ इसलिए नहीं कि मैं रियासतें बिहार से राज्य सभा का मैम्बर हू बल्कि सच्चाई यह है कि मादनयात और कुदरती वसायल भरपूर सूबा बिहार की आर्थिक पोजीशन निहायत ही खस्ता हाल है और उसे देखकर कोई भी जीहोश आदमी इन्कार नहीं कर सकता। हाजीपुर की भो हालत कोई ज्यादा अच्छी नहीं है, भाई। गुजरात इस मामले में बड़ा खुशनसीब सूबा है। गुजरात मादनियात से भी भरा हुआ है, वसायल से भी भरा हुआ है। बिहार में यकीनन रा-मैटीरियल की कमी नहीं है, मगर वसायल की बेपनाह कमी है, उसे आप भी जानते हैं और हम भी जानते हैं। मैं यह नहीं कहता कि बिहार की तरक्की के लिए काम नहीं किया गया है, काम होने के बावजूद सच्चाई यह है कि आज तक बिहार और उसकी मेहनती जनता आजादी की रोशनी का कमाहक्कहू नहीं पा रही है। इसमें सबसे बड़ी कमी लोगों के

आम्द-ओ-रफ्त के ज़राए की भी है। दिल्ली, बम्बई, कलकत्ता, पंजाब जैसे सनअती इलाकों में बिहार के मजदूर जिन तकलीफों और दुश्वारियों का सामना करते हुए गुजरते हैं और अपने खून-पसीने के ज़रिए मुल्क के प्रोडक्शन में हिस्सा लेते हैं, यह बात भी किसी से ढकी-छिपी हुई नहीं है। मुझे खुशी इस बात की है कि श्री राम विलास पासवान जी ने रेलवे मिनिस्टर की हैसियत से बंद गाड़ियों को दोबारा शुरू करने, नई गाड़ियों को चलाने और नई रेल लाइनें बिछाने के अहम फैसले लिए हैं।

मैडम, मुझे याद आता है कि जनाब ललित नारायण मिश्र, जो हमारे मुल्क के रेलवे मिनिस्टर रह चुके हैं, एक नए इलाके में रेलवे लाइन बिछाना चाहते थे। उस वक्त रेलवे के जिम्मेदार अफसरों ने यह कहकर उस इलाके में रेलवे लाइन ले जाने की मुखालिफत की कि इस इलाके में रेलवे लाइन के बिछाने से फायदा नहीं, नुकसान होगा। आज भी इस तरह के मश्विरे दिए जाते हैं कि यहां ले जाइएगा तो नुकसान होगा, वहां ले जाइएगा तो फायदा होगा। यह बात तो ठीक है, रेलवे के फायदे के लिए सोचा जाना चाहिए, मगर मैं कहना चाहता हूं कि यह रेलवे हुकूमत-ए-हिन्द की तरफ से हिन्दुस्तान के गरीबों, पिछड़े लोगों और महरूम तबकात् के लोगों के लिए उनकी तरक्की का एक मंसूबा भी पेश करता है। यह रेलवे कोई बनिए की दुकान नहीं है जहां सिर्फ नफा और नुकसान की बुनियाद पर माल का सौदा किया जाए। जिन इलाकों में रेलवे नहीं पहुंच सकी है, आखिर उन इलाकों के लोगों को उनकी हिस्सेदारी के लिए रेलवे से आशना करवाना क्या रेलवे मंत्रालय की जिम्मेदारी नहीं है, क्या समाजी कारकूनों की जिम्मेदारी नहीं है, क्या पार्लियामेंट में बैठने वाले जिम्मेदारी नुमाइन्दगाने हुकूमत की जिम्मेदारी नहीं है? इसलिए इसको इस दर्जे अमल से नहीं आंकना चाहिए कि किस इलाके में गाड़ी जा रही है तो फायदा होगा और किस इलाके में लाइन बिछाई जाएगी तो नुकसान होगा। मैं तो कहता हूं कि अगर रेलवे का नुकसान भी हो रहा है और जनता को फायदा हो रहा है तो जनता के फायदे के लिए रेलवे है, रेलवे के फायदे के लिए जनता नहीं है। दूसरी बात यह है कि जब आप ट्रेन चला देंगे, उसके बाद ही तो आपके टिकट बिकेंगे। आप पहले टिकट बेचते हैं और बाद में रेलवे लाइन बिछाने की बात करते हैं यह स्वाभाविक नहीं है। मुझे इस बात की खुशी है कि राम विलास पासवान जी ने इस बार इस तरह की दलीलों या रखनाअंदाज़ी को तरजीह न देकर मुकम्मिल होसले के साथ तरक्की पज़ीर इलाकों में नई रेलवे लाइन बिछाने की तजवीज़ रखी है।

मैडम, पासवान जी जैसे सैकुलर और गरीब परवर ज़हन के सियासतदां को यह महकमा मिला है। मैं कहना चाहता हूं कि यह महकमा हुकूमत-ए-हिन्द के चन्द महकमों में एक ऐसा महकमा है जिसमें आम सलाहियत के लोगों को रोजगार फराहम किए जाते हैं। रोजगार के बहुत कम महकमे हैं, उन तमाम महकमों में सबसे ज्यादा रेलवे का महकमा ऐसा है जिसमें लेबर क्लास के लोगों को, पढ़े-लिखे लोगों को, टी॰ सी॰ के लिए, गार्ड के लिए, स्टेशन मास्टर के लिए, रेल की लाइन पर काम करने वाले लोगों के लिए यह एक अथाह समुद्र है, जिसमें से लोग पानी निकालकर अपनी प्यास बुझा सकते हैं। इस सिलसिले में अभी तक का रोना तो यह है कि हमारे दलित भाइयों का जो कोटा है, वह अब तक पूरा नहीं हो सका है। मैं यह कहना चाहूंगा और यह सुझाव देना चाहूंगा कि दलितों का कोटा तो हर हाल में पूरा होना ही चाहिए, साथ ही साथ इस मुल्क के दीगर गरीब, पिछड़े तबके के लोग, माइनारिटीज़ के लोग, जो लोग नौकरी और सर्विस से वंचित रह जाते हैं, एक गरीब परवर रेलवे मिनिस्टर की मौजूदगी में इन लोगों की भी भर्ती की जाए। कोटे का नाम न लेकर, बल्कि इन्हें कोटे से अलग हटाकर, सिम्पैथी के साथ इन लोगों की भर्ती की जाए ताकि जिन लोगों का परसैंटेज इस मुल्क में रोजगार के लिहाज से ज़ीरो बटा सन्नाटा हो गया है....... उन लोगों को नौकरी सही मायनों में मिल सके और ज्यादा से ज्यादा नुमाइंदगी मिले। इसलिए जरूरी है की कि जो रेलवे सर्विस कमीशन है उनके चेयरमेन के ओहदों पर और कमेटी के चेयरमेन और मेम्बरान के ओहदों पर इन तबकात के लोगों को ज्यादा से ज्यादा लिया जाए ताकि जो अब तक की शिकायतें और वाजिब शिकायतें हैं उन्हें दूर करने का मौका मिल सके। मैडम, वाईस चेयरमेन साहब, मैं दो-चार मुतालबात भी रखूंगा और मिनिस्टर साहब की तवोजह एक खुशुसी मसले की तरफ भी दिलाना चाहूंगा। आर॰ पी॰ एफ॰ में टोटल वेकेंसी 584 की थी। जो अपोइंटमेंट किए गए है और जिनकी लिस्ट भी फाइनल हो चुकी थी। यह वाकया नौ महीने पहले का है, 7 अक्तूबर, 1995 में यह लिस्ट फाइनल हुई थी। रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स में 584 लोगों की यह लिस्ट थी, जिसमें शैड्यूल्ड कास्ट के 88 लोग, शैड्यूल्ड ट्राईब्स के 44 लोग, ओ॰ बी॰ सी॰ के 161 लोग, जनरल केटेगरी के 291 लोग नौर्दरन और ईस्टर्न रेलवे में 9 महीने पहले लिए गए थे। यह लिस्ट फाइनल हुई थी और रेलवे बोर्ड ने इस लिस्ट को 10.6.96 को

कैंसिल कर दिया। मैं नहीं समझ पा रहा हूं कि आखिर यह क्यों कैंसिल की गई? कैंसिल होने का नोटिस हमारे पासवान जी के जमाने में लगाया गया है। गुनाह करे कोई इल्जाम लगे किसी पर। आज उन तमाम्तर लोगों की तरफ से यह सवाल आ रहा है कि पासवान साहब, गरीब परवर लीडर है, आखिर उन्होंने उन 584 लोगों को क्यों कैंसिल कर दिया और उन्हें रोजगार से क्यों दूर कर दिया। विजिलेंस की जो इन्क्वायरी हुई थी वह इन्क्वायरी आप ही की विजिलेंस ने की थी। मेरी जानकारी के मुताबिक मैं आपसे यह कहना चाहता हूं कि इसमें बहुत बड़ी साजिश हुई है, बहुत बड़ा ड्रामा, बहुत बड़ा खेल हुआ है और गरीबों को जो नौकरी मिली थी गरीबों के दुश्मन चाहे वह पोलिटिक्स कर रहे हों, चाहे वह रेलवे के ओहदेदार हों अगर गरीबों के उत्थान के लिए और उनकी परवरिश के लिए जो इंतजाम हमारे महकमे की तरफ से किए जा रहे हैं उनके फ्यूचर को अगर लोग डार्क कर रहे हैं तो यह न देश की खिदमत है, न यह रेलवे की खिदमत है और न यह किसी अच्छे पोलिटिकल माइंड होने का नतीजा है। मेरी गुजारिश है पासवान साहब से कि विजिलेंस के जरिए जो इन्क्वायरी हुई है जब आप इसकी इन्क्वायरी खुद भी कर लें तो दूध का दूध और पानी का पानी साफ हो जाएगा और जिन लोगों को लिया गया था मेरी गुजारिश है कि उनको फौरन बहाल किया जाए। यह अगर कहा जाता है कि साहब, इस मामले में रिश्वत चली है, तो रिश्वत लेने वाले कौन लोग थे? अगर एक गरीब आदमी 20-25 हजार, 40-50 हजार रिश्वत देकर चला गया तो वह गरीब तो आया था अपनी नौकरी के लिए, उसको नौकरी भी नहीं मिली, उसका रुपया पैसा भी पानी में बह गया और जिन लोगों ने रिश्वत ली क्या ऐसे सबूत कोई रेलवे मिनिस्ट्री को मिले हैं कि उन लोगों ने रिश्वत ली है। क्या अगर ऐसे सबूत मिले हैं तो मिनिस्ट्री ने उनके ऊपर मुकदमे चलाए हैं या उनको मुअत्तल किया गया है? मैं तो यह समझता हूं कि यह एक ड्रामा है, साजिश है उन गरीब लोगों के खिलाफ जिन लोगों को सर्विस में बहाली देकर उनके मुस्तकबिल और उनके भविष्य को उज्ज्वल बनाने की कोशिश की गई थी। लिहाजा मेरी डिमांड है कि फौरन उन लोगों को बहाल किया जाए ताकि वह लोग अपने दुखी परिवार को सुखी परिवार बनाने के लिए रेलवे का भी सहयोग कर सकें और रेलवे उनके बाल-बच्चों का भी सहयोग कर सके। मैडम, आखिरी बात मैं यह कहना चाहूंगा कि आजमगढ़-मऊ वाया शाहगंज की बात हमारे ईश दत्त यादव जी ने की थी। यह बड़ा ही अहम मसला है। आजादी से लेकर उस इलाके के लोगों को बड़ी लाईन नसीब नहीं हुई है। गालिबन, वह प्रोजक्ट भी मुकम्मिल हो चुका है, पास हो चुका है, जरा तेजी उसमें लाने की जरूरत है। मेरी गुजारिश है कि.... (व्यवधान)

श्री राम विलास पासवान: वह दिसम्बर तक हो रहा है।

मौलाना ओबैदुल्ला खान आजमी: बहुत-बहुत शुक्रिया। एक और खास बात यह कहना चाहता हूं कि जो हजारी बाग मादनियात से भरा हुआ है, जिसकी जमीन के नीचे ब्लैक डायमंड मुल्क को रोशनी देने के लिए काफी मिकदार में मौजूद है। वहां सारी सप्लाई, सारा काम ट्रकों के जरिए होता है और एक जमाने से हाजीबाग शहर में रेलवे की डिमांड हाऊस में गूंज रही है। मैं समझता हूं कि किसी भी मिनिस्ट्री में ऐसा दौर नहीं रहा है जब हजीबाग के लिए रेलवे मिनिस्ट्री से डिमांड न की गई हो। मेरी गुजारिश यह है कि कोडरमा स्टेशन से वाया हाजीबाग रेल दी जाए जिसको रांची रोड से जोड़ दिया जाए तो बिहार में जिन इलाकों के लोग रेलवे से महरूम हैं उनकी महरूमी भी खत्म होती है।

कोयले के ट्रांसपोर्टेशन में भी हमें आसानी होती है और आवाम की एक जायज और देरीना मांग पूरी हो जाएगी। मैं इन्हीं चन्द जुमलों के साथ-साथ आपसे यह अर्ज करूंगा कि एक ट्रेन आपने चलाने का ऐलान किया है "न्यू राजधानी" दिल्ली से पटना तक। इस सिलसिले में गुजारिश यह है कि राजधानी दो दिन वाया पटना हावड़ा तक जाती है और तीन दिन वाया पटना गोहाटी तक जाती है। अलग से एक राजधानी जो पटना तक देने की बात कही गई है, अगर उस राजधानी को नई दिल्ली से गोहाटी वाया लखनऊ, गोरखपुर, कटिहार चला दिया जाए तो इस इलाके में एक नई राजधानी का इंट्रोडक्शन भी हो जाएगा और लोगों को राहत भी मिल जाएगी। मैं साथ-साथ इसकी भी डिमांड आपसे कर रहा हूं और एक मर्तबा आपको फिर मुबारकबाद देता हूं कि आप बहुत अच्छा बजट लाए हैं। लोग तनकीद तो करते ही हैं मगर तनकीद बराए तखरीब अच्छी बात नहीं है, तनकीद बराए तामीर अच्छी बात है। इसी में मुल्क की भलाई है, हम सब की भलाई है। एक बार मैडम मैं फिर आपका शुक्रिया अदा करता हूं कि आपने मुझे इस बजट की ताईद के लिए बोलने का मौका दिया। थैंक यू।

†[مولانا عبیداللہ خاں اعظمی "بہار": شکریہ میڈم وائس چیئرمین۔

ریلوے بجٹ پر بحث میں آپنے جو مجھے بولنے کا موقع عنایت کیا ہے اسکیلئے میں آپکا شکر گزار ہوں جتنا اچھا بجٹ سادہ اور رنگین بجٹ غریبوں کیلئے راحت سے بھرا ہوا بجٹ ہمارے ریلوے منسٹر عزت مآب جناب رام ولاس پاسبان جی لائے ہیں یقیناً ہماری طرف سے وہ مبارکباد کے مستحق ہیں۔ کافی عرصہ کے بعد ہمارے ملک کو ایک ایسا وزیر ملا ہے جس نے ترقی پذیر علاقوں کی طرف خصوصی توجہ دی ہے۔ میں جو بات کہنے جا رہا ہوں صرف اسلئے نہیں کہ میں ریاست بہار سے راجیہ سبھا کا ممبر ہوں۔ بلکہ سچائی یہ ہے کہ معدنیات اور قدرتی وسائل سے بھرپور صوبہ بہار کی "آرتھک پوزیشن" نہایت ہی خستہ حال ہے اور اسے دیکھکر کوئی بھی ذی ہوش آدمی انکار نہیں کر سکتا۔ حاجی پور کی بھی حالت کوئی زیادہ اچھی نہیں ہے بھائی۔ گجرات اس معاملے میں بڑا خوش نصیب صوبہ ہے۔ گجرات معدنیات سے بھی بھرا ہوا ہے۔ وسائل سے بھی بھرا ہوا ہے۔ بہار میں یقیناً "را میٹریل" کی کمی نہیں ہے۔ مگر وسائل کی بے پناہ کمی ہے۔ اسے آپ بھی جانتے ہیں اور ہم بھی جانتے ہیں۔

میں یہ نہیں کہتا کہ بہار کی ترقی کیلئے کام نہیں کیا گیا ہے۔ کام ہونے کے باوجود سچائی یہ ہے کہ آج تک بہار اور اسکی صنعتی جنتا آزادی کی روشنی کا کما حقہ نہیں پا سکی ہے۔ اسمیں سب سے بڑی کمی لوگوں کی آمد و رفت کے ذرائع کی بھی ہے۔ دلی۔ بمبئی۔ کلکتہ پنجاب جیسے صنعتی علاقوں میں بہار کے مزدور جن تکلیفوں اور دشواریوں کا سامنا کرتے ہوئے گزرتے ہیں اور اپنے خون پسینہ کے ذریعہ ملک کے پروڈکشن میں حصہ لیتے ہیں یہ بات بھی کسی سے ڈھکی چھپی نہیں ہے۔ مجھے خوشی اس بات کی ہے کہ شری رام ولاس پاسبان جی نے ریلوے منسٹر کی حیثیت سے بند گاڑیوں کو دوبارہ شروع کرنے۔ نئی گاڑیوں کو چلانے۔ اور نئی لائنیں بچھانے کے اہم فیصلے کئے ہیں۔

مجھے یاد آتا ہے کہ جناب للت نارائن مشر جو ہمارے ملک کے ریلوے منسٹر رہ چکے ہیں ایک نئے علاقے میں ریلوے لائن بچھانا چاہتے تھے اسوقت ریلوے کے ذمہ دار افسران نے یہ کہکر اس علاقہ میں ریلوے لائن بچھانے کی مخالفت کی کہ اس علاقے میں ریلوے لائن بچھانے سے فائدہ نہیں نقصان ہوگا۔ آج بھی اسطرح کے مشورہ دیئے جاتے ہیں کہ یہاں

†[ ] Transliteration in Arabic Script.

سے جائیگا تو نقصان ہوگا۔ آج بھی اس طرح کے مشورہ دیئے جاتے ہیں کہ یہاں لے جائیگا تو نقصان ہوگا۔ وہاں لے جائیگا تو فائدہ ہوگا۔ یہ بات تو ٹھیک ہے۔ ریلوے کے فائدے کیلئے سوچا جانا چاہیئے مگر میں کہنا چاہتا ہوں کہ یہ ریلوے حکومت ہند کی طرف سے ہندوستان کے غریبوں پچھڑے لوگوں اور محروم طبقات کے لوگوں کیلئے انکی ترقی کا ایک منصوبہ بھی پیش کرتا ہے۔ یہ ریلوے کوئی بنئے کی دکان نہیں ہے جہاں صرف نفع اور نقصان کی بنیاد پر سودا کیا جائے۔ جن علاقوں میں ریلوے نہیں پہنچ سکی ہے آخر ان علاقوں کے لوگوں کو انکی حصہ داری کیلئے ریلوے سے آشنا کروانا کیا ریلوے منترالیہ کی ذمہ داری نہیں ہے۔ کیا سماجی کارکنوں کی ذمہ داری ہے۔ کیا پارلیمنٹ میں بیٹھنے والے ذمہ داران یا ملک کی حکومت کی ذمہ داری نہیں ہے۔ اسلئے اسکو اس درجہ عمل سے نہیں آنکنا چاہیئے کہ کس علاقہ میں گاڑی جا رہی ہے تو فائدہ ہوگا اور کس علاقہ میں لائن بچھائی جائیگی تو نقصان ہوگا۔ میں تو کہتا ہوں کہ اگر ریلوے کا نقصان بھی ہو رہا ہے اور جنتا کو فائدہ ہو رہا ہے تو جنتا کے فائدے کیلئے ریلوے ہے ریلوے کے فائدے کیلئے جنتا نہیں ہے۔ دوسری بات یہ ہے کہ جب آپ ٹرین چلا دینگے اسکے بعد ہی تو آپکے ٹکٹ بکینگے۔ آپ پہلے ٹکٹ بیچتے ہیں اور بعد میں ریلوے لائن بچھانے کی بات کرتے ہیں۔ یہ "سودا بھاؤنگ" نہیں ہے مجھے اس بات کی خوشی ہے کہ رام ولاس پاسوان جی نے اس بار اس طرح کی دلیلوں یا دخنہ اندازی کو ترجیح نہ دے کر مکمل حوصلے کے ساتھ ترقی پذیر علاقوں میں نئی ریلوے لائن بچھانے کی تجویز رکھی ہے۔

میڈم۔ پاسوان جی جیسے سیکولر اور غریب پرور ذہن کے سیاستداں کو یہ محکمہ ملا۔ میں کہنا چاہتا ہوں کہ یہ محکمہ حکومت ہند کے چند محکموں میں ایک ایسا محکمہ ہے۔ جسمیں عام صلاحیت کے لوگوں کو روزگار فراہم کئے جاتے ہیں روزگار کے بہت کم محکمے ہیں ان تمام محکموں میں سب سے زیادہ ریلوے کا محکمہ ایسا ہے جسمیں لیبر کلاس کے لوگوں کو پڑھے لکھے لوگوں کو بھی۔ سب کیلئے روزگار کیلئے۔ اسٹیشن ماسٹر سے لے کر ریل کی لائن پر کام کرنے والے لوگوں کیلئے یہ ایک اتھاہ سمندر ہے جسمیں ہر کوئی پانی نکالکر اپنی پیاس بجھا سکتے ہیں۔ اس سلسلے میں ابھی تک کا رونا تو یہ ہے کہ ہمارے دلت بھائیوں کا جو کوٹہ ہے وہ اب تک پورا نہیں ہو سکا ہے۔ میں یہ کہنا چاہونگا اور یہ سمجھاؤ دینا چاہونگا کہ دلتوں کا کوٹہ تو ہر حال میں پورا ہونا ہی چاہیئے۔ ساتھ ہی ساتھ اس ملک کے

دیگر غریب، پچھڑے طبقے کے لوگ - مائناریٹیز کے لوگ جو نوکری اور سروس سے محروم ہو جاتے ہیں - ایک غریب پرور ریلوے منسٹر کی موجودگی میں ان لوگوں کی بھی بھرتی کی جائے - کوٹے کا نام نہ لیکر بلکہ انہیں کوٹے سے الگ "سپیشل ڈرائیو" کے ساتھ ان لوگوں کی بھرتی کی جائے تاکہ جن لوگوں کا پرسنٹیج اس ملک میں روزگار کے لحاظ سے زیرو بٹا سناٹا ہو گیا ہے ان لوگوں کو نوکری صحیح معنوں میں مل سکے اور زیادہ سے زیادہ نمائندگی ملے - اس لئے ضروری ہے کہ جو ریلوے سروس کمیشن ہے ان کے چیئرمین کے عہدوں پر اور کمیٹی کے چیئرمین اور ممبران کے عہدوں پر ان طبقات کے لوگوں کو زیادہ سے زیادہ لیا جائے تاکہ جو اب تک کی شکایتیں اور رواجی شکایتیں ہیں انہیں دور کرنے کا موقع مل سکے -

میڈم وائس چیئرمین صاحب - میں دو چار مطالبات بھی رکھوں گا اور منسٹر صاحب کی توجہ ایک خصوصی مسئلہ کی طرف بھی دلانا چاہوں گا - آر-پی-ایف - میں ٹوٹل ویکنسی ۲۸۰ کی تھیں - جو "اپائنٹمنٹ" کئے گئے ہیں اور جن کی لسٹ بھی فائنل ہو چکی تھی - یہ واقعہ ۹ مہینے پہلے کا ہے - ۷ اکتوبر ۱۹۹۵ میں یہ لسٹ فائنل ہوئی تھی ریلوے پروٹیکشن فورس میں ۲۸۰ لوگوں کی یہ لسٹ تھی جس میں شیڈیولڈ کاسٹ کے ۸۰ لوگ شیڈیولڈ ٹرائب کے ۲۴ لوگ - او-بی-سی کے ۱۹۱ لوگ - جنرل کیٹیگری کے ۲۹ لوگ - نادرن اور ایسٹرن ریلوے میں نو مہینے پہلے لئے گئے تھے - یہ لسٹ فائنل ہوئی تھی اور ریلوے بورڈ نے اس لسٹ کو ۱۰ جون ۱۹۹۶ کو کینسل کر دیا - میں نہیں سمجھ پاتا ہوں کہ آخر یہ کیوں کینسل کی گئی؟ کینسل ہونے کا نوٹس ہمارے پاسوان جی کے زمانے میں نکالا گیا ہے - گناہ کرے کوئی - الزام لگے کسی پر - آج ان تمام لوگوں کی طرف سے یہ سوال آرہا ہے کہ پاسوان صاحب غریب پرور لیڈر ہیں - آخر انہوں نے ان ۲۸۰ لوگوں کو کیوں کینسل کر دیا - اور انہیں روزگار سے کیوں دور کر دیا - "ویجلنس" کی جو انکوائری ہوئی تھی وہ انکوائری آپ ہی کی "ویجلنس" نے کی تھی - میری جانکاری کے مطابق میں آپ سے یہ کہنا چاہتا ہوں کہ اس میں بہت بڑی سازش ہوئی ہے - بہت بڑا ڈرامہ بہت بڑا کھیل ہوا ہے اور غریبوں کو جو نوکری ملی تھی - غریبوں کے دشمن چاہے وہ پولیٹکس کر رہے ہوں چاہے وہ ریلوے کے عہدیدار ہوں اگر غریبوں کے "نقصان" کیلئے ہوا اور ان کی پرورش کیلئے جو انتظام ہمارے محکمہ کی طرف سے

لئے جا رہے ہیں انکے فیوچر کو "اگر نوٹ گوارنگ" کر رہے ہیں تو یہ نہ دیش کی خدمت ہے اور نہ یہ ریلوے کی خدمت ہے اور نہ یہ کسی اچھے پولیٹیکل مائنڈ ہونے کا نتیجہ ہے - میری گزارش ہے پاسوان صاحب سے کہ "ویجیلنس" کے ذریعہ جو انکوائری ہوئی ہے ذرا آپ اسکی انکوائری خود بھی کر لیں تو دودھ کا دودھ اور پانی کا پانی صاف ہو جائیگا اور جن لوگوں کو لیا گیا تھا میری گزارش ہے کہ انکو فوراً بحال کیا جائے - یہ اگر کہا جاتا ہے کہ صاحب اس معاملہ میں رشوت چلی ہے تو رشوت لینے والے کون لوگ تھے - اگر ایک غریب آدمی بیس پچیس ہزار - چالیس پچاس ہزار رشوت دیکر چلا گیا تو وہ غریب تو لٹ گیا تھا اپنی نوکری کیلئے اسکو نوکری بھی نہیں ملی اسکا روپیہ پیسہ بھی پانی میں بہہ گیا اور جن لوگوں نے رشوت لی کیا ایسے ثبوت ریلوے منسٹری کے پاس ہیں کہ ان لوگوں نے رشوت لی ہے - کیا ایسے ثبوت اگر ملے ہیں تو منسٹری نے انکے اوپر مقدمہ چلائے ہیں یا انکو معطل کیا گیا ہے - میں تو یہ سمجھتا ہوں کہ یہ ایک ڈرامہ ہے - سازش ہے اور ان غریب لوگوں کے خلاف جن لوگوں کو سروس میں بحال دیکر انکے مستقبل اور انکے "بھوشیہ" کو اجول بنانے کیلئے کوشش کی گئی تھی - لہذا میری یہ مانگ ہے کہ فوراً ان لوگوں کو بحال کیا جائے تاکہ وہ لوگ اپنے دکھی پریوار کو سکھی پریوار بنانے کیلئے ریلوے کا بھی سہیوگ کر سکیں اور ریلوے انکے بال بچوں کا بھی سہیوگ کر سکے - میڈم - آخری بات میں یہ کہنا چاہونگا اعظم گڑھ سے مئو وایا شاہ گنج کی بات ہمارے حضرات یاد دلا چکے تھے - یہ بڑا ہی اہم مسئلہ ہے - آزادی سے لیکر اس علاقہ کے لوگوں کو بڑی لائن نصیب نہیں ہوئی ہے - غالباً یہ پروجیکٹ بھی مکمل ہو چکا ہے - پاس ہو چکا ہے - ذرا تیزی اسمیں لانے کی ضرورت ہے - میری گزارش ہے کہ . . .

. . . (مداخلت) . . .

شری رام ولاس پاسوان: وہ دسمبر تک ہو رہا ہے -

مولانا عبیداللہ خان اعظمی: بہت بہت شکریہ - ایک اور خاص بات یہ کہنا چاہتا ہوں کہ جو ہزاری باغ معدنیات سے بھرا ہوا ہے - جسکی زمین کے نیچے "بلیک ڈائمنڈ" ملک کو روشنی دینے کیلئے کافی مقدار میں موجود ہیں - وہاں ساری سپلائی کا سارا کام ٹرکوں کے ذریعہ ہوتا ہے اور ایک ذریعہ ملنے سے حاجی باغ شہر میں ریلوے کی بڑی سہولت ہو جاتی میں لگ گیج لگا ہے - میں سمجھتا ہوں کہ کسی بھی

منسٹری میں ایسا دور نہیں رہا ہے جب ہزاری
باغ کیلئے ریلوے منسٹری سے ڈیمانڈ نہ کی گئی
ہو - میری گزارش یہ ہے کہ "کوڈرمہ" اسٹیشن
سے وایہ حاجی باغ ریل دی جائے - جسکو
رانچی روڈ سے جوڑ دیا جائے تو بہار میں جن
علاقوں کے لوگ ریلوے سے محروم ہیں انکی محرومی
بھی ختم ہوتی ہے -

کوئلے کے پروڈکشن میں بھی آسانی ہوتی
ہے اور عوام کی ایک جائز اور دیرینہ مانگ پوری
ہو جائیگی - میں انہی چند جملوں کے ساتھ ساتھ
آپ سے یہ عرض کرونگا کہ ایک ٹرین آپنے چلانے
کا اعلان کیا ہے "نیو راجدھانی" دلی سے پٹنہ
تک - اس سلسلے میں گزارش یہ ہے کہ راجدھانی
دو دن وایہ پٹنہ - ھاوڑہ تک جاتی ہے اور
تین دن وایہ پٹنہ گوہاٹی تک جاتی ہے - الگ
سے ایک راجدھانی جو پٹنہ تک دینے کی جو بات
کی گئی ہے اگر اس راجدھانی کو نئی دہلی سے گوہاٹی
وایہ لکھنؤ، گورکھپور کٹیہار چلا دی جائے
تو اس علاقہ میں ایک نئی راجدھانی کا اضافہ
بھی ہو جائیگا اور لوگوں کو راحت بھی مل جائیگی
میں ساتھ ساتھ اسکی بھی ڈیمانڈ کرتا ہوں آپ
سے - اور ایک مرتبہ پھر مبارکباد دیتا ہوں
کہ آپ بہت اچھا بجٹ لائے ہیں - لوگ تنقید
تو کرتے ہی ہیں مگر تنقید برائے تخریب اچھی
بات نہیں ہے - تنقید برائے تعمیر اچھی بات ہے -
اسی میں ملک کی بھلائی ہے - ہم سبکی بھلائی
ہے - ایک بار میڈم میں پھر آپکا شکریہ ادا
کرتا ہوں کہ آپنے مجھے اس بجٹ کی تائید کرنے
کیلئے بولنے کا موقع دیا - شکریہ - [ختم شد]

श्री मोहम्मद मसूद खान (उत्तर प्रदेश): मैडम, बहुत-बहुत शुक्रिया। काम कुछ आसान हो गया है भाई ईश दत्त और आज़मी साहब की वजह से। मैं यह कहना चाहता हूं कि आजमगढ़ सिचुएशन के ऐतबार से ऐसी है कि अगर बाया रोड कोई ट्रेन पकड़ने जाए तो सौ किलोमीटर चलना पड़ेगा। शाहगंज-मऊ तक का काम हो रहा है लेकिन तेज़ी से कागज़ पर हो रहा है, फील्ड में कम हो रहा है। मैं मंत्री जी का ध्यान इस ओर दिलाना चाहूंगा कि हम लोग रोज़ वहां जाकर देखते हैं, आप उस काम को तेज़ी से करा दें।

एक चीज़ सुनने में आई है कि जब बड़ी लाईन बन जाएगी तो स्टेशन कुछ कम हो जाएंगे। मेरा निवेदन है कि जितने स्टेशन हैं, वे रहें। ऐक्सप्रेस ट्रेन के वास्ते सरायमीर और फूलपुर ज़रूर रहें और उसके बाद जैसे ही ये तैयार हो जाएं, दिल्ली, कलकत्ता, बम्बई वगैरह की ट्रेनें चलाई जाएं। भाई ईश दत्त जी ने एक बात बताई है सरयू-जमुना एक्सप्रेस के बारे में। मैडम, मैं यह कहना चाहता हूं कि सरयू-जमुना एक्सप्रेस गाज़ियाबाद से नई दिल्ली होती हुई जहां जाना चाहे, वहां जाए। इससे सभी लोगों को आसानी हो जाएगी और यह जुम्मे को इधर से जाए और इतवार को उधर से आए तो और भी अच्छा रहेगा।

मैडम, यह बड़ी लंबी ट्रेन है और इसमें कोई पैन्ट्री कार नहीं है। एक मर्तबा हादसा यह हुआ कि हम और ईश दत्त जी दोनों ट्रेन में जा रहे थे। दो मिनट ट्रेन रुकी, ये जल्दी में उतरे कि चाय वगैरह ले लें। ये तो छूट गए और हम दिल्ली पहुंच गए। तो मैडम, इसमें पैन्ट्री कार का होना बहुत ज़रूरी है, इसमें पैन्ट्री कार ज़रूर लगाई जाए।

हम लोगों का एक नीयरेस्ट स्टेशन पड़ता है जौनपुर सिटी। अभी मैं परसों वहां से चला। जौनपुर सिटी स्टेशन में कोई इनफार्मेशन नहीं होती कि ए॰ सी॰ और स्लीपर आगे लगेगा या पीछे लगेगा? खाली दो मिनट ट्रेन रुकती है। बहुत से पैसेंजर्स छूट जाते हैं। हम लोग

भी दूसरे डिब्बे में चढ़ कर अंदर ही अंदर जाते हैं। वहां कोई कुली भी नहीं होता है। तो मैं मंत्री जी से कहूंगा कि ऐसे स्टेशनों पर कोई इनफार्मेशन ज़रूर हो कि वे ऐलान कर दें कि ए॰सी॰ और स्लीपर क्लास आगे लगेगा या पीछे लगेगा। उसी के हिसाब से पैसेंजर्स वहां रहें। कुली की भरती के लिए मेरा कहना है कि मेन जौनपुर स्टेशन से जिमदा जोनपुर सिटी से होकर बहुत सी ट्रेनें जाती हैं लेकिन वहां कुली नहीं है। लिहाजा वहां कुली का इंतज़ाम किया जाए और रिज़र्वेशन का कोटा भी बढ़ाया जाए।

शाहगंज-मऊ रेल लाईन का अमान परिवर्तन हो रहा है। आजमगढ़ में एक जगह है पलहनी और दूसरी जगह है सिधारी। जब ट्रेन दो स्टेशन पहले रुकती है तो फाटक बंद कर दिया जाता है और घंटों वहां इंतज़ार करना पड़ता है। मेरा यकीन है कि इस बजट के अंदर यह ज़रूर शामिल होगा लेकिन अगर किसी वजह से न शामिल हो सके तो पलहनी और सिधारी दोनों जगहों में ओवरहैड ब्रिज या अंडरग्राउंड ब्रिज ज़रूर बनाया जाए कि ट्रेनों के आने-जाने से कोई नुकसान न हो।

एक बड़ी आम चीज़ जो मैंने पिछले बजट में भी कही थी कि ट्रेनें इस कदर लेट होती है कि उसका सबूत मैं देना चाहता हूं। अक्सर स्टेशनों पर हम लोग जाते हैं तो ऐनाउंस होता है कि गार्ड और ड्राइवर, आपका सिगनल लोअर है, ट्रेन चलाइए। इस हद तक अगर कोई गार्ड और ड्राइवर पहुंचता है तो वह कैसे सर्विस में रहता है और कैसे उसकी ट्रेन वक्त से पहुंचती है? लिहाज़ा ऐसे गार्ड और ड्राइवर से साथ सख्त कार्रवाई की जाए।

आखिरी बात जो मैं कहना चाहता हूं वह यह है कि एक बार मैं कहीं जा रहा था तो मेरे साथ मेरा पांच साल का पोता भी था। बैडरोल आया। जब तकिया आया तो मेरे पोते ने कहा कि यह मेरा तकिया है। वह एक फुट का तकिया था। मैंने कहा कि ज़रूर इसका तकिया होगा। एक फुट का तकिया इतने बड़े व्यक्ति के लिए हो ही नहीं सकता। जब कुछ देर हो गयी तो मैंने बैडरोल वाले को बुलाकर कहा कि मेरे लिए तकिया कहां है? वह कहने लगा कि यही सब है, चाहे पोता ले, चाहे दादा ले। तो मैं कहना चाहता हूं कि बैडरोल तो आपने ठेके पर किसी को दे दिया लेकिन यह भी तो देखें कि तकिया और चादर कैसी है? तकिये का गिलाफ तो रोज धुला हुआ रहता है लेकिन अगर गिलाफ हटा दिया जाए तो हिन्दुस्तान के जितने जरासीम है, वह उस तकिए में मौजूद रहते हैं। तो इस चीज़ को जो अधिकारी देखते हैं, उन्हें यह देखना चाहिए कि यह पैसा जो लेते हैं, वह किस चीज़ के लिए लेते हैं? खाने के बारे में तो दूसरे लोगों ने बता ही दिया है। एक आखिरी बात मैं कहना चाहता हूं। 25 जुलाई 1994 को कुमारी आशा कदम नाम की एक शैडयूल्ड कास्ट, शैडयूल्ड ट्राइब की असिस्टेंट टीचर की मौत हो गयी। उसका भाई दो साल से, एक दर्जन मर्तबा तो मुझसे मिनिस्टरी को लिखा चुका है कि उसकी बहिन की जगह पर उसके भाई को कंपनसेटरी ग्राउंड पर नौकरी मिलनी चाहिए। कंपनसेटरी ग्राउंड पर फैमिली के एक आदमी को नौकरी मिलती है। दो साल उसकी बहन को मरे हो गये हैं। सिवाय उस भाई के दूसरा कोई नहीं है। रेलवे विभाग में, बड़ौदा हाउस में फाइल घूमती रहती है। मुझे उम्मीद है कि ऐसे केसिज़ में मंत्री जी सख्त रवैया अपनाएंगे और ऐसे जो केसिज़ हैं जिनमें लोगली कुछ देना है, उन्हें दो-दो साल तक नहीं लटकाएंगे। अगर ऐसा होगा तो ऐसे में कोई रिश्वत न दे तो और क्या करे? वह भी कहता है कि मेरे पास पैसा नहीं है। अगर पैसा होता तो विभाग को रिश्वत देकर शायद दो महीने में नौकरी मिल जाती। 12 मर्तबा मैं लिख चुका हूं, एक मर्तबा फिर कहना चाहता हूं कि आप स्पष्ट आर्डर दें कि अगर कोई आदमी मुलाज़मत के समय में मर जाता है तो कानूनन उसके वर्सा को जो नौकरी मिलनी है, जो रियायत मिलनी है, उसमें दो-तीन साल न लगें जिससे उसे इंसाफ मिल सके या इंसाफ इतना लेट न कर दिया जाए कि इंसाफ न के बराबर हो जाए। इतना कहकर मैडम, मैं आपका शुक्रिया अदा करता हूं कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया।

†شری محمد مسعود خان (اتر پردیش): میڈم بہت بہت شکریہ۔ کام کچھ آسان ہو گیا ہے بھائی اشرف صاحب اور اعظم صاحب کی وجہ سے۔ میں یہ کہنا چاہتا ہوں کہ اعظم گڑھ "سیچوایشن" کے لحاظ سے ایسی ہے کہ اگر "بائی روڈ" کوئی ٹرین بھیجنی جائے تو سو کلو میٹر چلنا پڑے گا۔ شاہ گنج مئو تک کا کام ہو رہا ہے۔ لیکن تیزی سے کاغذ پر ہو رہا ہے فیلڈ میں کم ہو رہا ہے۔ میں منتری جی کا دھیان اس طرف دلانا چاہوں گا کہ ہم لوگ

†[] Transliteration in Arabic Script

روز وہاں جاکر دیکھتے ہیں۔ آپ اس کام کو تیزی سے کرا دیں۔ ایک چیز سننے میں آئی ہے کہ جب بڑی لائن بن جائیگی تو اسٹیشن کچھ کم ہو جائینگے۔ میرا نویدن ہے کہ جتنے اسٹیشن ہیں وہ رہیں۔ ایکسپریس ٹرینوں کے واسطے سرائے میر اور "پھولپور" ضرور رہیں۔ اور اسکے بعد جیسے ہی یہ تیار ہو جائیں دلی کلکتہ بمبئی وغیرہ کی ٹرینیں چلائی جائیں۔ بھائی ایشورت جی نے ایک بات بتائی ہے "سریو جمنا ایکسپریس" کے بارے میں۔ میڈم۔ میں یہ کہنا چاہتا ہوں کہ "سریو جمنا ایکسپریس" غازی آباد سے نئی دہلی ہوتی ہوئی جہاں جانا چاہیے وہاں جائے۔ اس سے سبھی لوگوں کو آسانی ہو جائیگی اور یہ جمعہ کو ادھر سے جائے اور اتوار کو ادھر سے آئے تو اور بھی اچھا رہیگا۔

میڈم۔ یہ بڑی لمبی ٹرین ہے اور اسمیں کوئی "پینٹری کار" نہیں ہے۔ ایک مرتبہ حادثہ یہ ہوا کہ ہم اور ایشورت جی دونوں اس ٹرین میں جا رہے تھے۔ دو منٹ ٹرین رکی یہ جلدی میں اترے کہ چائے وغیرہ لے لیں۔ یہ تو چھوٹ گئے اور ہم دہلی پہنچ گئے۔ تو میڈم اسمیں "پینٹری کار" کا ہونا بہت ضروری ہے۔ اسمیں "پینٹری کار" ضرور لگائی جائے۔

ہم لوگوں کا نزدیکی اسٹیشن پڑتا ہے— "جونیودسٹی" ابھی برسوں میں وہاں سے چلا— "جونیودسٹی اسٹیشن" میں کوئی انفارمیشن نہیں ہوتی کہ اے۔ سی۔ اور سلیپر آگے لگے گا یا پیچھے لگے گا خاص طور سے دو منٹ ٹرین رکتی ہے۔ بہت سے پیسنجرس چھوٹ جاتے ہیں۔ ہم لوگ بھی دوسرے ڈبے میں چڑھکر اندر ہی اندر جاتے ہیں۔ وہاں کوئی قلی بھی نہیں ہوتا۔ تو میں منتری جی سے کہونگا کہ ایسے اسٹیشنوں پر کوئی انفارمیشن ضرور ہو کہ وہ اعلان کر دیں کہ اے۔ سی۔ اور سلیپر کلاس آگے لگے گا یا پیچھے لگے گا۔ اس کے حساب سے پیسنجرس وہاں رہیں۔ قلی کی بھرتی کیلئے میرا کہنا ہے کہ میں "جونیودا اسٹیشن" سے زیادہ جونیودسٹی سے ہو کر بہت سی ٹرینیں جاتی ہیں لیکن وہاں قلی نہیں ہے۔ لہذا وہاں قلی کا انتظام کیا جائے اور ریزرویشن کا کوٹہ بھی بڑھایا جائے۔

شاہ گنج مئو ریل لائن کا آمان پریورتن ہو رہا ہے۔ اعظم گڑھ میں ایک جگہ ہے "پلہانی" اور دوسری جگہ ہے "تسودھاری" جب ٹرین دو اسٹیشن پہلے رکتی ہے تو پھاٹک بند کر دیا جاتا ہے اور گھنٹوں وہاں انتظار کرنا پڑتا ہے۔ میرا یقین ہے کہ اس بجٹ کے اندر یہ ضرور شامل ہوگا۔ لیکن اگر کسی وجہ سے نہ شامل ہو سکے تو "پلہانی" اور "تسودھاری" دونوں جگہوں

میں اور ویسٹیڈ برج اور ڈگر اوور برج ضرور بنایا جائے کہ ٹرینوں کے آنے جانے سے کوئی نقصان نہ ہو۔

ایک بڑی عام چیز جو میں نے پچھلے بجٹ میں بھی کہی تھی کہ ٹرینیں اس قدر لیٹ ہوتی ہے کہ اسکا ثبوت میں دینا چاہتا ہوں۔ اگر اسٹیشنوں پر ہم لوگ جاتے ہیں تو اناؤنس ہوتا ہے کہ گارڈ صاحب اور ڈرائیور آپکا سگنل ہو رہا ہے ٹرین چلائیے۔ اس حد تک اگر کوئی گارڈ اور ڈرائیور پہنچا ہے تو وہ کیسے سروس میں رہتا ہے اور کیسے اسکی ٹرین وقت سے پہنچتی ہے۔ لہذا ایسے گارڈ اور ڈرائیور کے ساتھ سخت کارروائی کی جائے۔

آخری بات جو میں کہنا چاہتا ہوں وہ یہ ہے کہ ایک بار میں کہیں جا رہا تھا تو میرے ساتھ میرا پانچ سال کا پوتا بھی تھا۔ بیڈ رول آیا۔ جب تکیہ آیا تو میرے پوتے نے کہا کہ یہ میرا تکیہ ہے۔ وہ ایک فٹ کا تکیہ تھا میں نے کہا کہ ضرور اسکا تکیہ ہوگا۔ ایک فٹ کا تکیہ اتنے بڑے بچے کیلئے ہو ہی نہیں سکتا۔ جب کچھ دیر ہو گئی تو میں نے اٹینڈنٹ کو بلا کر کہا کہ میرے لئے تکیہ کہاں ہے۔ تو وہ کہنے لگا کہ یہی سب ہے۔ چاہے پوتے چاہے دادا۔ تو میں کہنا چاہتا ہوں کہ ٹینڈر تو اپنے فیکٹے پر کسی کو دے دیا۔ لیکن یہ بھی تو دیکھیں کہ تکیہ اور چادر کیسی ہے تکیہ کا غلاف تو دھلا ہوا رہتا ہے لیکن اگر غلاف ہٹا دیا جائے تو ہندوستان کے جتنے جراثیم ہیں وہ اس تکیہ میں موجود ہیں۔ تو اس چیز کو جو ادھیکاری دیکھتے ہیں تو انہیں دیکھنا چاہئے کہ یہ پیسہ جو لیتے ہیں وہ کس چیز کا لیتے ہیں۔ کھانے کے بارے میں تو دوسرے معزز ممبر بتا ہی دیا ہے۔ ایک آخری بات میں کہنا چاہتا ہوں۔

۲۵ جولائی ۱۹۹۰ کو کملیش کمار نام کی ایک شنٹنگ جمعدار اسٹیشن کی اسسٹنٹ شنٹر کی موت ہو گئی اسکا بھائی دو سال سے ایک درجن مرتبہ مجھے منسٹری کو لکھوا چکا ہے کہ اسکی بہن کی جگہ پر اسکے بھائی کو کمپیسٹری گراؤنڈ پر نوکری ملنی چاہئے۔ کمپینسیٹری گراؤنڈ پر فیملی کے ایک آدمی کو نوکری ملتی ہے۔ دو سال اسکی بہن کو مرے ہوئے ہو گئے ہیں۔ سوائے اس بھائی کے دوسرا کوئی بھائی نہیں ہے۔ ریلوے وبھاگ میں بڑودہ ڈویژن میں فائل گھومتی رہتی ہے۔ مجھے امید ہے کہ ایسے کیسز میں منتری جی سخت رویہ اپنائیں گے اور ایسے جو کیسز ہیں جنہیں نیکال کچھ دینا ہے انہیں دو دو سال تک نہیں لٹکائیں گے۔ اگر ایسا ہوا تو ایسے میں کوئی رشوت نہ دے تو اور کیا کرے وہ بھی کہتا ہے کہ میرے پاس پیسہ نہیں ہے۔ اگر پیسہ ہوتا تو وبھاگ کو رشوت دے کر

شاید دو مہینے میں نوکری مل جاتی ۔ ۱۲ مرتبہ
میں لکھ چکا ہوں ۔ ایک مرتبہ پھر کہنا چاہتا ہوں
کہ آپ صاف آرڈر دیں کہ اگر کوئی آدمی ملازمت
کے سمے میں مر جاتا ہے تو قانوناً اسکے وارث کو
جو نوکری ملنی ہے اسمیں دو تین سال نہ لگیں
جس سے اسے انصاف مل سکے ۔ یا انصاف اتنا
لیٹ نہ کر دیا جائے کہ انصاف نہ کے برابر ہو جائے ۔
اتنا کہکر میڈم میں آپکا شکریہ ادا کرتا ہوں کہ
آپنے مجھے بولنے کا موقع دیا ۔ "ختم شد"

SHRI JOHN F. FERNANDES (Goa): Madam,'I rise to support this Budget. It is not that the Minister has hit the passengers, except the First Class passengers, by any taxation, He has sought to collect only 10% on First Class A.C., 5% on Express/Mail and about 10% on freight.

He has left out many more items untouched. I don't think the Minister had any reason to do it. The Government had already done it by increasing the price of petroleum products. All the same, the hon. Minister had some relief because the Government brought down the price of diesel by 15%, it had been increased by 30%. So, I don't think the Minister has any reason to enhance it again.

Madam, the British segregated the General Budget and the Railway Budget and there was a reason for them to do it. They collected the revenue and put it back into the railway system so as to increase the railway lines. At the moment, the Indian Railways are making a loss and the main reason for that loss is pilferage. I will give a classic example of how the pilferage is going on in the railways. It may not be in the knowledge of the hon. Minister. But, I think, the skeletons are in the cup-board.

Madam, wc have computerised the ticketing in the railways. There are many loopholes to rob and plunder the railways. The booking of tickets is done on the basis of one-coupen-one-name and you can add seven to eight names. The *modus operandi* here is that they maintain one name in the computer and seven names are cancelled and in this way the railways arc robbed of crores and crores of rupees. It is because this is computerisation, you have to decode the floppy disc and the Government has no machinery to do it. I think, even in the case of Mr. Harshad Mehta, the Finance Ministry had a similar problem. I don't know whether Paswanji will be able to solve this problem.

SHRI RAM VILAS PASWAN: Do you want that each passenger should have a separate ticket?

SHRI JOHN F. FERNANDES: Yes, like we have in the Indian Airlines, Madam.

SHRI RAM VILAS PASWAN: Okay. It will be done tomorrow.

SHRI JOHN F. FERNANDES: That is a major contribution that the hon. Minister can make to the railways. Madam, when we go abroad, we have an individual ticket even in busses. So, this is the system. We blame the system but the system is maintained like this to rob and plunder. I am very happy that the hon. Minister has reacted immediately. Madam, the second point that I would like to say is that Members of Parliament get a free railway pass. We are entitled to travel free along with a companion and that becomes a sort of interaction that we have with the railway staff. Most of the corrupt ticket collectors collect signatures of hon. Members of Parliament to remain there and to challenge the superior authority of railways. I think, it is a fit ■ case for the Presiding Officers of both the Houses to issue a certain code of conduct for Members of Parliament not to protect these corrupt officials.

The other day, while replying on the COFEPOSA Bill the hon. Finance Minister did mention that when big smuglers are arrested, there are recommendations from eminent persons—we know who these eminent persons are and I think my other colleagues would know who these people are, Madam. So, I would reguest restraint from the Members of this House and the other House also not to encourage such people. The hon. Railway Minister should give strict directions to his staff, and any recommendation from the Members of Parliament should not be encouraged by the railway staff because most of the corruption is abetted—I should not say it directly—with the connivance or with the support of some of the hon. eminent people. I would be much grateful to the hon. Minister if he also reacts to this. *...(Interruptions)...* Madam, it should be *guid pro quo.* I sometimes travel from here to Bombay and we are entitled to carry one of the companions, but often the ticket collector allows the companion without the Member. The companion can only accompany a Member of Parliament.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): May I say something on this? Once I was travelling from Delfci to Bombay—I don't want to name theon. Member of Parliament as he is no more a Member of this House.

SHRI JOHN F. FERNANDES: I am also no nattting.

The VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): That Member of Parliament had given a letter to the companion in the name of the conductor stating, "Mr. conductor, my guest so and So is travelling from so and so place to so and so place. Please see that he is comfortable." That conductor comes and shows me that letter and asks me, "Madam, tell me what shall I do?"

SHRI JOHN F. FERNANDES: This is a fee passport that we give to railway staff to do something illegal. They do something more illegal and then come to us. Therefore, it is my request to the hon. Minister to see to it—and he should also discuss it with the Presiding Officers of both the Houses—that such letters are not given, and if any letters are brought by the railway staff to the Ministry, action should be taken against them. So, this is one of the examples. I am happy that you have also corroborated with my allegation.

Madam, now I come to the controversial part of the railways, the Konkan Railway. The other day I was putting a supplementary to the hon. Railway Minister on Konkan Railway—I don't want to go into it again and again because it is almost complete and it is a question of 16 kilometres in my State. But, I want to bring to his notice that Ojha Commission had given certain norms as to what is to be done to protect the environment and how to complete it. The controversy in Goa is about environment, but that has not been followed. I think the hon. Minister is likely to visit my State and he should go and see it. Those norms are not being adhered to. We had every reason to agitate about the Konkan Railway because we knew that it would not be completed on schedule—it was supposed to be completed in 1994 and the hon. Minister mentioned the other day that it would be completed in October or December, 1996. Again you have to delay it because the soil is so alluvial and I don't know what the solution of this problem is. So, I would be much happy if the hon. Minister completes the Konkan Railway on schedule. The hon. Minister was mentioning that there is nothing wrong with the Konkan Railway and that they have done everything. But Madam I have laid a document on the Table of this House that before aligning the railway, the AFCON Bridge Company was sent to Goa first to identify the bridges.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Mr. Femandes, please conclude.

SHRI JOHN F. FERNANDES: Yes, I am concluding.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): There is hardly any time left for your party now.

SHRI JOHN F. FERNANDES: This is the bottom line and the hon. Minister should know it. So, before the alignment of railway, the AFCON Company built some bridges in Bombay and Thane and they were due about four crores. As they did not want to enter into arbitration, they were told to go to Goa and build some bridges for which the Railways gave them contracts. This very gentleman, Mr. Manual Menezes, the former Chairman of Railway Board is a consultant director of a mine-owner in Goa. I have said that the mining lobby has diverted this railway-line and his son is a director in AFCON. So, you can see the vested interests they have in it. As a result the country had to pay so much money by diverting this line. They had to pay Rs. 150 croes or Rs. 400 crores more. I hope the hon. Minister will go and study the report of the Ojha Commission. *(Interruptions)* All of them are there except the Minister. He has just joined us.

I hope the hon. Minister will repond and make a study of the Ojha Commission report. Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ - KHAPRADE): Shri Tara Charan Majumdar, time allotted to your Party is over.

SHRI TARA CHARAN MAJUMDAR (Assam): I think, I am the only Member from my group.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPRADE): Your party has already taken more time. I will not be able to adjust for more than three minutes.

SHRI TARA CHARAN MAJUMDAR: How much time?

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAltOJ KHAPRADE): Three minutes.

THE TARA CHARAN MAJUMDAR: Madam Vice-Chairman, 1 thank you for giving me the opportunity to speak on the Railway Budget for 1996-97 presented by the hon. Railway Minister.

The general apprehension in view of pre-Budget administrative enhancement of petrol, diesel and LPG prices, that the pressure from the Railway will be high and that there will be no other alternative than to come with a harsh budget, with proposals for increased passenger and freight charges, proved wrong and it goes to the credit of the hon. Minister that he has come with a tolerable and balanced budget with no enhancement in passenger fare for the common man.

Exemption in enhancement of freight in cases of commodities used by common man is a welcome step. Enhancement of freight rates of all other commodities by ten per cent will lead to increase in prices and people would have been happy if this enhancement had been kept at a lower level. The hon. Railway Ministers efforts to improve passenger services by introducing several new trains, increasing the frequency and run of a good number of trains are most welcome. The hon. Minister is can did enough to admit that there is scope to improve services provided to passengers. He has assured that his efforts towards improving cleanliness, safety and punctuality shall be continuing. The hon. Members of Parliament should be persuaded to travel by trains as often as possible to get direct experience regarding the improvements achieved in the matter of catering services, punctuality and safety measures, etc. and to being matters to the notice of the Railway Minister for necessary action from time to time.

In this conneciton I beg to suggest that provision for travel in first class A/c with coupons for one companion be made available to the MPs in all express trains beside the Rajdhani and other faster trains.

1 congratulate the Railway Minister for introduction of projects of new lines like doubling and gauge conversion and for assuring completion of the work within the shortest possible time. It is hoped that all ongoing projects like construction of Naranarayana Setu at Jogighopa-Pancharatna over the river Brahmaputia and construction of railway line from Goalpara to Guwahati will be completed within the time assured by the Minister in his budget speech. Decision to construct a new line from Kumarghat to Agartala and construction of fourth bridge over the Brahmaputra river at Bogbil will be welcomed by the people of the region.

Foundation for establishment of Divisional headquarter at Rangia was laid some months back and a certain amount of money has been ear-marked for starting construction of building, roads and other infrastructure for establishing the divisional headquarter at Rangia and thereby remove a long-felt demand of the people of Assam. It is hoped that construction work at the divisional headquarter will proceed with speed and the dream of the people will be a reality within a short time.

The administrative boundary of the railway division at Rangia should be defined without further loss of time and I beg to inform the Railway Minister the demand of the people in this respect is that its western boundary should be confined to the western boundary of the State of Assam. I wouki like to draw the attention of the hon. Railway Minister to the various long-felt demands of the people of Assam. Madam, Dhubri-Guwahati section of the railway line is one of the oldest sections of the country. .The Fakiragrara-Dhubri portion of the line is metre gauge and its distance is about 50 kms. This section should have been included in the gauge conversion programme. This line has been kept suspended for a long time due to the machinisations of private bus-operators who charge about rupees one hundred as fare from Dhubri to Guwahati and *vice versa.* The fare by rail is rupees thirty or forty. Because the people of the area are extremely poor, they move out to Guwahati and other places for earning their livelihood. If a train is started between Dhubri and Guwahati with a convenient time-table, then it can provide a cheaper transport to the people of that area who are very poor. Sir, the railway line runs through the city of Guwahati, from west to east, with innumerable railway crossings. As a result of this in the whole city there is a serious interference with the flow of traffic and there is so much of vehicular and other traffic jams. Diversion of this line from its present site to outside the city is a crying need. But, for this purpose no provision has been made in the Railway Budget.

Madam, the railway station of Guwahati is one of the important railway stations and it is a gateway to other North-Eastern States. With the expansion of rail traffic and due to increased mobility of the people, this station requires a lot of improvement and expansion with cleanliness, catering service and other passengers' amenities which are provided at various railway stations. Madam, the prices of essential commodities, including the foodstuffs, are the highest one in the North-Eastern Region. Ninety per cent ...*(Time Bell Rings)*

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Mr. Majumdar, please conclude.

SHRI TARA CHARAN MAJUMDAR: One minute more, Madam.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): I have given you enough time.

SHRI TARA CHARAN MAJUMDAR: Just one minute, Madam. I come from an under-developed region. I deem it my duty to bring the grievances of that area to the notice of the hon. Minister. I am concluding.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Please conclude. This is not fair.

SHRI TARA CHARAN MAJUMDAR: Madam, 90 per cent of such essential commodities arc transported to the region by privately-owned trucks which means high carrying charges. So, this burden is ultimately borne by the common man. The number of goods trains in the region is negligible although a demand has been made for increasing the number of goods trains. People suspect a nexus between the Railway authorities and the private truck lobby which is obstructing the introduction of new goods trains in sufficient numbers. I hope the hon. Railway Minister will look into this matter and will take steps to increase such trains which carry especially the foodstuff and other essential commodities in order to give relief to the poor people of this backward region. By doing so wc can ensure the availability of foodstuff and other essential commodities at reasonable prices.

Madam, in view of the low percentage of local indigenous employees in the N.F. Railway and particularly in view of the very low percentage of the SC and ST employees, we demand that a special recruitment drive should be conducted so that it is brought in consonance to the quota of reservation meant for them.

Madam, I have many other points to make, but because you are calling me to stop, I conclude here. I would like once again to thank the hon. Railway Minister for showing generosity and special interest to the North-Eastern Region. Thank you, Madam.

SHRI KARNENDU BHATTA-CHARJEE (Assam): Madam Vice-Chairperson, I would like to submit a few points. The Railway Minister in his Budget has taken care of all the regions of the country. However, I feel that this Budget has taken adequate care of the North-Eastern Region, particularly Assam, that is, Barrak Valley, Mizoram and border area of Manipur. He has taken sieps to convert MG line into BG line from Lumding to Silchar. I congratulate the hon. Minister for taking steps for the 30 lakh people of Barak Valley, the border of Manipur, Mizoram and Tripura. I am also grateful for this project. I want the implementation programme and I hope that under the leadership of the hon. Minister the implementation programme will go on. In the meantime, I think the ongoing programmes of Assam will be completed very soon. I would request the hon. Minister, through you,-Madam, that with this conversion line which is introduced from Lumding to Silchcr, there is need for a divisional head-office at Badarpur which is in the middle of Tripura, Mizoram and Barak Valley. So, I request the hon. Minister to establish a divisional office at Badarpur. I also request the hon. Minister through you. Madam, one thing. One construction office, railway office at Silchcr is established. Silchcr is the gateway of Mizoram, Tripura, Manipur and Mcghalaya. So this skeleton office should be a full-fledged office and we can take the benefit of it for conversion work. I hope the Minister will take care of this, and again I would like to draw the attention of the hon. Minister to another fact. There is a transhipment system from Lumding to Silchcr. Due to some bureaucrats of the Railway Department they have taken a decision without consulting the MLAs, the MPs or the then Assam Chief Minister. And that is why the people of Barak Valley suffer like anything due to transhipment. So I would request the hon. Minister that till the conversion project is completed, he has to take care of the passengers who are suffering a lot because of the scarcity of essential commodities which will create confusion in the people. I hope under the able leadership of Paswanji, the implementation programme of this Budget will be fulfilled. Thank you.

श्रीमती उर्मिला चिमनभाई पटेल (गुजरात): मेडम, मैं आपका आभार मानती हूं कि आपने मुझे

बोलने के लिए समय दिया। रेल मंत्री जी ने जो बजट पेश किया है, इसमें आम आदमी के लिए किराया नहीं बढ़ाया गया है और उनको उन्होंने वैसे ही रखा है। सभी लोगों पर ज्यादा बर्डन न हो, इस बात को ध्यान में रखते हुए जो बजट उन्होंने प्रस्तुत किया है, इसके लिए उनको बहुत बहुत धन्यवाद। महोदया, जो प्वाइंट्स पहले आ गये हैं, मैं उनको रिपीट नहीं करना चाहती हूं। केवल दो तीन बातें आपके ध्यान में लाना चाहती हूं।

महोदया, पिछले वर्ष कांग्रेस की सरकार ने रेल बजट में रेल के प्राइवेटाइज़ेशन पर थोड़ा ज़ोर दिया था और एक्सपेरीमेंटल बेसेज़ पर गुजरात में महसाना-वीरमगाम ट्रेन को प्राइवेटाइज़ करने का तय भी हुआ था और इसका उद्घाटन भी होने वाला था लेकिन इसका उल्लेख कहीं भी इस बजट में नहीं है। क्या हमने प्राइवेटाइज़ेशन की नीति को छोड़ दिया है? अगर हमें देश के कोने कोने तक रेल लाइन को पहुंचाना है तो मैं मानती हूं कि प्राइवेटाज़ेशन बहुत ज़रूरी है। खास तौर पर जो दूर के इंटीरियर भाग हैं, पहाड़ी विस्तार में, जंगल विस्तार में जहां रेलवे लाइन नहीं है, वहां भी कहा जाता है कि यह वायेबल यूनिट नहीं है। मैं आपको यह बताना चाहती हूं कि हम केवल कमर्शियल बेसेज़ पर रेलवे लाइन नहीं चलाते हैं, हम आम लोगों की सुविधा के लिए चलाते हैं। जिन प्रदेशों में रेलवे लाइन नहीं होती है, वह पिछड़े ही रह जाते हैं।

5.00 P.M.

उनका विकास नहीं होता है। तो इन्फ्रास्ट्रक्चरल फैसिलिटी के तौर पर भी इस प्रदेश को रेलवे लाइन मिलेगी तो आदिवासी क्षेत्र का विस्तार और डेवलपमेंट होगा। इसी तरह से नैरो गेज और मीटर गेज को ब्राड गेज में कन्वर्ट करने का जो प्रोग्राम था उसको भी बढ़ावा देने की बहुत जरूरत है। इसके ऊपर भी इतना जोर नहीं दिया गया है। मैं मानती हूं कि खास तौर पर ट्राइबल विस्तार के लिए इसको हाइलाइट करना बहुत जरूरी है।

एक और बात की तरफ मैं ध्यान दिलाना चाहती हूं। रेल में, पैसेंजर ट्रेनों में माल की लूट के बहुत बनाव बनते हैं। इनकी सुरक्षा के लिए भी कुछ करना चाहिए। पैसेंजर्स के सुविधा के लिए वेटिंग रुम्स होते हैं। लेकिन इनका उपयोग वी०आई०पी० अथवा अपर क्लास के पैसेंजर्स ही करते हैं। जो सेकेंड क्लास में ट्रेवल करने वाले लोग होते हैं ये ज्यादातर प्लेटफार्म पर ही पड़े रहते हैं। तो उनके लिए भी रेस्ट हाउस की व्यवस्था होनी चाहिए। रेलवे स्टेशनों पर इस कारण से भी इतनी गंदगी रहती है। तो हमारे रेलवे स्टेशनों में स्वच्छता की पूरी व्यवस्था हो। बार बार सफाई हो और लोगों को बैठने, सोने और खाने पीने की जगह हो इसके लिए या तो डाइनिंग हाल्स हों या रेस्ट हाल्स हों। इस सबसे फायदा होगा। एक और भी सुविधा के बारे में मैं कहूंगी जैसे हम एयरपोर्ट पर जाते हैं तो माल जाने ले जाने के लिए ट्रालीज में हेर फेर होता है और खुद पैसेंजर्स करते हैं अगर यह व्यवस्था रेलवे स्टेशनों पर भी दी जाए तो इससे फायदा होगा।

मैं गुजरात की दो तीन बातें मंत्री जी के ध्यान में लाना चाहती हूं। उन्होंने तीन नयी ट्रेनें दी हैं। तीन के टाइमिंग्स बढ़ाए हैं। इसके लिए तो उनको धन्यवाद देती हूं। लेकिन जो तीन नयी दी हैं इनमें से दो तो पुरानी ही ट्रेनें हैं जिसको उन्होंने बढ़ावा दिया है या ब्राड गेज में कन्वर्ट कर रहे हैं। अगर आप देना ही चाहते हैं तो मैं एक और लाइन आपको बताती हूं—अहमदाबाद, गोधरा, दाहोद, इन्दौर। यहां तो कोई नयी लाइन डालने की जरूरत नहीं है। ब्राड गेज रेलवे लाइन हैं और यह ट्राइबल विस्तार में हो जाती हैं और गोधरा-दाहोद का अभी इंडस्ट्रियल डेवलपमेंट भी हो रहा है। अगर यह लाइन होगी तो मध्य प्रदेश, गुजरात को जोड़ने की लाइन होगी और दोनों स्टेट्स का विकास होगा, खास तौर से आदिवासी विस्तारों के विकास के लिए फायदा होगा....(समय की घंटी)

दूसरा मेरा यह सजेशन है कि गुजरात की जनता भावुक है और ज्यादातर हरिद्वार, ऋषिकेश या इस तरफ हर रोज हमारे यहां से हजारों मुसाफिर यात्रा के लिए आते जाते हैं। अगर अहमदाबाद, मथुरा दिल्ली हरिद्वार ऐसी ट्रेन दी जाए तो करीब हर रोज 1500 या 2000 से कम पैसेंजर्स नहीं मिलेंगे। तो मेरा यह सजेशन है कि अहमदाबाद और हरिद्वार मथुरा को जोड़ते हुए अगर यह लाइन दी जाए तो इसका बहुत बड़ा फायदा रहेगा और लोगों को बहुत सुविधा रहेगी।

लास्ट बात मैं करूंगी कि जो वड़ोदरा-प्रतापनगर है वह भी ट्राइबल एरिया है। उसकी रिपेयरिंग के लिए आपने हां बोली है। लेकिन इसको अगर अलीराजपुर-इन्दौर तक लिया जाए तो उससे भी ट्राइबल एरिया का पूरा डेवलपमेंट होता है और बड़ौदा से होकर इन्दौर होने पर वहां के यातायात और जो उद्योग हैं, माइन्स भी हैं इन सबके लिए बहुत सुविधा होगी। लास्ट में, मैं कहूंगी कि आपने स्पोर्टसमैन को कन्सेशन देने के लिए कहा है। अगर आप स्पोर्टसमैन और कल्चरल एक्टिविटीज के ग्रुप को यह एक्सटेंड करें और इसके लिए सबको आइडेंटिटी कार्डस दें तो बहुत सुविधा रहेगी

क्योंकि कहीं कहीं आइडेंटीफाई करने में इतने दिन चले जाते हैं कि प्रोग्राम पूरा हो जाता है। मैं मानती हूं कि इस बारे में भी, आई कार्ड देने की बाबत भी आप सोचेंगे। थैंक्यू फार गिविंग मी टाइम।

श्रीमती मालती शर्मा: (असम): महोदया, रेलवे के पास इस समय वैगनों की भारी कमी है और इस कमी का प्रभाव प्रमुखतया उद्योग के ऊपर पड़ता है। इसलिए मैं मंत्री जी से यह निवेदन करना चाहती हूं कि इस ओर तुरन्त ध्यान दिया जाना चाहिए क्योंकि जब यह माल की ढुलाई पूरी नहीं होती तो उसका रेलवे की अर्थ व्यवस्था पर भी और देश की अर्थव्यवस्था पर भी पड़ता है। महोदया, दूसरा रेलवे के ट्रैक इतने कम हैं और गाड़ियां बढ़ाने की आपने जो बात की है यह बात मेरी समझ में नहीं आती कि गाड़ियां कैसे स्मूथली चलेंगी जब तक कि रेलवे के ट्रैक नहीं बढ़ेंगे? तीसरा मेरा प्वायंट् है कि जितने रेलवे के पास संसाधन और मानव शक्ति है जो उसमें लगी हुई है उसका सही उपयोग न होने के कारण से उत्पादकता उसके अनुपात में बहुत कम है। कृपया इस ओर ध्यान दिया जाना चाहिए। चौथा मेरा प्वायंट है कि रेलवे की उन्नति, कार्य क्षमता तथा उत्पादकता बढ़ाने के लिए मेंटीनेंस के जो पुराने ढंग हैं उनको छोड़ करके नए ढंग अपनाए जाने चाहिएं। मेरा पांचवां प्वायंट् है कि रेल यात्रा के दौरान यात्रियों की सुरक्षा आदि की दृष्टि से जो भी व्यवस्थाएं हैं वे बहुत कम हैं। पैरा नंबर 44 में मंत्री जी ने कहा है कि ज्यादातर जो दुर्घटनाएं होती हैं इसके बारे में मैं कहना चाहता हूं कि जितने भी रेलवे ने रेलवे क्रासिंग बनाए हैं...**(व्यवधान)**

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): आपने तो मुझे दो मिनट कहा था।

श्रीमती मालती शर्मा: महोदया, ऐसा अन्याय मत करिए। हम तो कभी बोलते नहीं लेकिन बिल्कुल दो मिनट का प्रतिबंध आप न लगाइये।...**(व्यवधान)**

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे) : बिल्कुल दो मिनट ही दूंगी।

श्रीमती मालती शर्मा: सुनिए, देखिए, मैं तो बहुत सूक्ष्म से अपने विचार रख रही हूं। मेरे पश्चिमी क्षेत्र की विशेष समस्या मुझे रखनी है। रेलवे क्रासिंग पर चौकीदार रखना रेलवे की जिम्मेदारी है। उसके कारण मेरे जिले में तो दो बार दुर्घटनाएं हो चुकी हैं और 4-4, 5-5 लोग खत्म हो चुके हैं। इसलिए इस ओर रेलवे का ध्यान जाना चाहिए।

आप बिल्कुल ही सूक्ष्म कराना चाहती हैं तो मैं अंत में एक बात आपसे कहना चाहती हूं कि यह जो मंत्री जी ने 900 करोड़ की योजना दी है बोल्ट की और ओ॰वाई॰डब्ल्यू॰ को तो जब तक आप उसमें कोई चार्म या आकर्षण पैदा नहीं करेंगे तब तक प्राइवेट लोग क्यों आपकी इस योजना में भाग लेंगे? क्योंकि आप देखते हैं कि जहां भी दफ्तरों में माल सप्लायी होता है वहां पहले दफ्तर वालों को पूजना पड़ता है, उसके बाद लोग चक्कर लगाते रहते हैं तब उनका पैसा पे होता है। इसलिए इस योजना को भी मंत्री जी प्रभावी बनाएं। जहां तक सुरक्षा की गारंटी की बात है, सुरक्षा के संबंध में पुरानी स्टैंडिंग कमेटी में हमारे चेयरमैन साहब ने हर क्षेत्र...**(व्यवधान)**

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): मालती जी, एक बात मैं आपको याद दिलाना चाहूंगी...**(व्यवधान)**

श्रीमती मालती शर्मा महोदया, मैं प्रार्थना कर रही हूं...**(व्यवधान)**...मैं आपकी आज्ञा का पालन करते हुए बीच में छोड़ रही हूं...**(व्यवधान)**

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): आप मेरी बात सुनेंगी।

श्रीमती मालती शर्मा: बिल्कुल बताइये।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): आपकी पार्टी का समय खत्म होने के बावजूद भी मेरे अपने अधिकार में जो बात बनती थी मैंने आपको समय दिया है। इसका मतलब यह नहीं है कि आप और अधिक समय लगाये मुझे बाकी कार्यवाही भी करनी है।...**(व्यवधान)**

श्रीमती मालती शर्मा: इस प्वायंट को छोड़ते हुए महोदया, एक बात विशेष रूप से मैं मंत्री महोदय से कहना चाहती हूं कि मेरा जिला मुज़फ्फरनगर है और मंत्री महोदय का बिहार है इसलिए कहीं वह मुज़फ्फरपुर न नोट कर लें, मंत्री महोदय, मुज़फ्फरपुर नोट कर लें...**(व्यवधान)**

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): आपने जो कहा है वह नोट कर लिया है।

श्रीमती मालती शर्मा: महोदया, मुज़फ्फरनगर जो है वह सूरत के बाद दूसरा रेवेन्यु देने वाला जिला है। हमारे यहां के टेलीफोन नंबर्ज़ की जो गिनती है वह वहां सब से अधिक बिल पे किए जाते हैं। फिर भी उस स्टेशन को इतना नेग्लैक्ट किया हुआ है कि न उसके ऊपर पीने के पानी की सुविधा है, न शैड्स वहां बढ़ाए जा रहे हैं,

न प्लेटफार्म बढ़ाए जा रहे हैं, बल्कि मैंने जो है एक चीज़ वहां पर रखी थी...(व्यवधान)

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): आप बोलती जायेंगी तो मुझे मजबूरी से कहना पड़ेगा...(व्यवधान) जो आप बोलेंगी वह बिल्कुल नहीं जाएगा उसको कोई नहीं लिखेगा कि आप बोल रही हैं...(व्यवधान)

श्रीमती मालती शर्मा: आप नहीं बोलने देना चाह रही है...(व्यवधान)

THE VICE CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Nothing will go on record ...*(Interruptions)*...

श्रीमती मालती शर्मा*:

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): मि॰ सिंगला...(व्यवधान) मेरे सामने अभी दस नाम और हैं। अगर मैं आपको कहूं तो मुझे इधर से भी कहेंगे, उधर के भी बोलना चाहते हैं तो प्लीज़...(व्यवधान)

Mr. Singla, I cannot help it. No. I am sorry. Mr. Minister ...*(Interruptions)*...
मिंत्री जी, आप हर बार उठते हो। आप समझते हो कि मैं चेयर संभालने में असमर्थ हूं? फिर क्यों उठते हो? आप बैठिए...(व्यवधान)...कितने लोग बोलेंगे? ऐसे कोई बात नहीं बनती।

श्री लक्खीराम अग्रवाल (मध्य प्रदेश): मंत्री जी आप ने रेल बजट में 6 नए रेल जोनों की घोषणा की है। मंत्री जी, बिलासपुर में रेलवे जोन स्थापित करने की बहुत पुरानी मांग है। बिलासपुर डिवीजन देश के 58 डिविजनों में सब से अधिक आय देता है। आज सारा छत्तीसगढ़ बिलासपुर जोन की मांग को लेकर पिछले 10 साल से आंदोलनरत हैं। मैडम, बिलासपुर सर्वाधिक आय देने वाला ही नहीं है बल्कि वहां की अधिकांश आबादी एस॰सी॰/एस॰टी॰ की है। मंत्री जी, मैं आप से निवेदन करूंगा कि बिलासपुर और छत्तीसगढ़ के साथ इस प्रकार का अन्याय मत करिए और बजट प्रस्तावों में इसे भी शामिल करिए। मंत्री जी, मैंने आप से भी अनेक बार निवेदन किया है, प्रधानमंत्री जी से भी निवेदन किया है, अनेक रेल मंत्रियों से निवेदन किया है और पिछले 10 सालों से यह मांग बराबर रही है। इसलिए मैं आप से निवेदन करूंगा कि आप अपने उत्तर में बिलासपुर रेलवे डिवीजन की घोषणा करके छत्तीसगढ़ की अनदेखी की भरपाई करने की कृपा करें।

*Not roorded.

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): ठीक है, धन्यवाद। मंत्री जी बोलिए, जवाब दीजिए।

(Interruptions)

I have not allowed anybody. No. *(Interruptions)* There should be discipline in the House. You cannot go against the Chair. Please.

SHRI SURINDER KUMAR SINGLA (Punjab): I know Madam. *(Interruptions)*

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Please sit down, Mr. Singla. Please bear with me. *(Interruptions)* Veenaji, please bear with me. *(Interruptions)* I hope you will understand my difficulty. Mr. Minister, please.

श्री सुरिन्दर कुमार सिंगला: मैडम, मैंने पर्सनल रिक्वैस्ट की है, उस के बारे में कुछ कह दें।

श्री राम विलास पासवान: मैडम, मैं उन तमाम संसद सदस्यों को धन्यवाद देना चाहता हूं जिन्होंने इस चर्चा में भाग लिया। अब यह तो पार्लियामेंट है और सभी लोगों को बोलने का मौका नहीं मिल पाता है, लेकिन ऐसे बात नहीं है कि जो माननीय सदस्य चर्चा में भाग नहीं लेते हैं उन की भावना दूसरों से कुछ कम तीव्र होती है। इसलिए मैंने कोशिश की थी कि जितने भी हमारे स्टेट्स हैं, सब स्टेट्स के माननीय सदस्यों से रेल बजट के पूर्व और रेल बजट के पश्चात् मिलने का काम करूं और 90 परसेंट स्टेट्स के लोगों से मिलकर बातचीत मैंने की है। मुझे खुशी हुई कि जितने भी स्टेट्स के माननीय सदस्यों से बातचीत हुई है, उस में बहुत शिकायत नहीं है। अब कुछ शिकायत तो रहती है क्योंकि रेलवे एक ऐसा मामला है जिस में हम आप को कितनी भी कनविंस करूं वह पूरी तरह संभव नहीं है। आप की जगह अगर मैं भी रहता तो मैं भी हमारे यहां के मामले को उठाता क्योंकि अपने क्षेत्र के लोगों के प्रति हमारी जिम्मेदारी होती है और क्षेत्र के लोगों की अपेक्षा रहती है फिर चाहे रेलवे बजट हो या जनरल बजट हो, आप उन की आवाज को उठाने का काम करें। मैडम, मंत्रिमंडल में कोई जगह परमानेंट नहीं है। आप भी कल आ सकते हैं और आप रहे हैं सत्तासीन। तो जब कोई मंत्री का पद संभालता है तो उसे उस की जिम्मेदारी भी निभानी पड़ती है कि जो उस के सीमित साधन होते हैं, उन सीमित साधनों का वह अधिक से अधिक उपयोग कर सकें। एक ऐसा डायरेक्शन भविष्य के लिए दिया जा

सके। यह एक सबसे बड़ा महत्वपूर्ण मुद्दा रहता है। इसलिए मैं आप तमाम साथियों को बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं और मैं सच्ची बात कहता हूं कि मैंने लोक सभा और राज्य सभा में बैठकर बहुत कुछ सीखा भी है।

मैडम, अभी हमारे माननीय सदस्य ईशदत्त यादव जी और दूसरे सदस्य ने मामला उठाया नौकरी का । हम लोग भुगतते हैं कि जब एक आदमी परिवार के लिए काम कर रहा है, उस की मौत हो जाती है। तो कानून बना हुआ है कि अनुकंपा के आधार पर नौकरी मिलनी चाहिए लेकिन उस के बाद भी उस को चक्कर लगाने पड़ते हैं। एक तो मौत हुई, दूसरे चक्कर लगाना पड़ता है इस से ज्यादा दुखद विषय और क्या हो सकता है? मैंने उस की एप्लीकेशन पर आदेश दिया है कि यदि कोई दूसरा कारण नहीं है तो एक हफ्ते के अंदर नौकरी देकर सूचित करने का काम किया जाए। लेकिन मैं इस के बावजूद भी कहना चाहूंगा कि जिस की जुनाइन डिमांड है और यदि किसी रेलवे कर्मचारी की मौत होती है तो उस के परिवार के लोगों को जैसाकि नियम बना हुआ है एक महीने या 36 दिन, जो भी नियम है, उस नियम के अंतर्गत यदि उसे नौकरी नहीं दी जाती है तो जो भी अधिकारी दोषी होगा हम उस अधिकारी की नौकरी को खत्म कर देंगे, उस को दंडित करने का काम करेंगे। कुछेक चीजों पर हम को कड़ाई से पालन करना पड़ेगा।

महोदया, अभी एक माननीय सदस्य ने कहा कि ट्रेन में जाते समय किसी आदमी का हार्ट अटैक हो जाता है, मर जाता है। लम्बी दूरी की गाड़ी है, 24 घंटा लेती है, 25 घंटा लेती है, उसमें कोई डाक्टर की व्यवस्था नहीं है। खासकर मैंने अभी पूछा, फर्स्ट ऐड वगैरह का तो है, ड्राइवर के पास फर्स्ट ऐड वगैरह रहता है, लेकिन बहुत सारी इस तरह की घटनाएं हुई हैं, वी॰आई॰पी॰ ही नहीं, आम लोगों के साथ भी इस तरह की घटनाएं घटती हैं, तो मैं निश्चित रूप से देखूंगा कि हमारे रेलवे का अपना हास्पीटल भी है, रेलवे का अपना डाक्टर भी है तो निश्चित रूप से जो लंबी दूरी की गाड़ी है, उसमें एक डाक्टर की व्यवस्था निश्चित रूप से की जाए।

मैडम, बहुत सी चीजें हैं, जो हमारे नालेज में माननीय सदस्यों के विचार सुनने से आती हैं। अभी जैसा माननीय सदस्यों ने कहा, ट्रेन का मामला है। हम खुद चिन्तित हैं। अभी ठीक है कि बरसात का समय है। इसमें कई एक चीजें जुड़ी भी होती हैं। बरसात के समय में कहीं असम में बाढ़ है तो कभी राजस्थान में बाढ़ आ जाती है, जिससे एक जगह डिस्टर्ब हुआ तो बहुत सारी गाड़ियां डिस्टर्ब हो जाती हैं। चूंकि इसका सबसे कारण यह है के वर्कलोड जो है वह ट्रेक पर बढ़ता जा रहा है। जहां गुड्स ट्रेन्स है, वहां नई नई गाड़ियां भी चल रही हैं और उसके मुताबिक ट्रेक का विस्तार नहीं हो रहा है, डबल लाइन नहीं हो रही है। तो उसके कारण कई हैं। अब एक जगह अगर कहीं एक्सीडेंट हुआ तो उस डीरेलमेंट के कारण तीन दिन तक गाड़ी रुकी रह जाती है। कहीं फ्लड आ गया, उसके कारण जब डीरेलमेंट हुआ तो उससे भी असर होता है। यह एक अच्छी बात है कि कम से कम जब से, दो महीना से मैं मंत्री बना हूं, तब से इस तरह की कोई दुर्घटना नहीं हुई। रेल मंत्रालय के रेल मंत्री के लिए सबसे दुखद चीज वही होती है, जो उसके कार्यकाल में अगर कोई जानमाल की हानि होती है। माह अप्रेल, मई में, विगत तीन महीना का जो पीरिएड था, वह बहुत ही बुरा पीरिएड था। इसलिए जब मैं यहां आया था तो मैंने सबसे ज्यादा ध्यान एक्सीडेंट पर दिया था, ट्रेन की टाइमिंग पर दिया था। अभी माननीय सदस्य जैसा कह रहे थे, तो मैं बताना चाहूंगा कि मैंने अपने, मिनिस्टर का जो हमारा दफ्तर है, मैंने अपने दफ्तर में एक सेल खोला है। उसमें मैंने जो अधिकारी लगाया है, उसको रोज हम कहते हैं कि तुम मोनेटरिंग करने का काम करो। पहले क्या होता था कि आसान तरीके से कह दिया जाता था कि साहब, एक्सीडेंट इसलिए हो गया या यह ट्रेन इसलिए लेट हो गई क्योंकि यह एक्सीडेंट हो गया। अब हम दोनों पर जवाबदेही सौंप रहे हैं कि एक ही टाइम में दोनों चीजें बतलाओ कि ट्रेन लेट हुई उसका क्या कारण है और यदि लेट का कारण एक्सीडेंट है तो एक्सीडेंट क्यों हुआ। इसका तुरन्त पता लगाकर बताया जाए।

महोदया, यहां तक अधिकारी का है, हम अधिकारी पर भी कार्यवाही कर रहे हैं, सस्पेंड भी कर रहे हैं। ऐसा कोई बात नहीं है। बहुत चीजें हैं, विभागीय कार्यवाही हो रही है। उसमें क्या कहते हैं, रोज प्रेस में जाकर उसको बतलाने की कोई जरूरत नहीं है। अभी चार दिन पहले हम गए थे। यहां रेल निवास बना हुआ है, उसकी हालत इतनी खराब थी। हमको ज्योंहि उसकी जानकारी मिली, हम डेढ़ बजे रात को वहां गए और स्पोट पर जाकर हमने चैक किया। चार कर्मचारी, कर्मचारी १ था और एक आर॰पी॰एफ॰ का जवान भी था सोयाहुआ था। वहां जाकर ओन स्पोट, क्या कहते हैं, उसको सस्पेण्ड करने का काम किया।

महोदया, अभी हमारे साथी कह रहे थे खाने के संबंध में कि खाने की हालत बहुत खराब है। म नहीं जानते क्या, खाने की हालत जो है, बहुत ही खराब है।

अब दोनों तरह का चल रहा है, रेलवे की कैण्टीन है जो 25 परसेंट है और 75 परसेंट प्राइवेट कैण्टीन चल रही है। उसके बाद भी हालत खराब है, रख-रखाव की हालत खराब है। अब उसके लिए क्या किया जाए? बहुत गौर से मैं लोक सभा में और राज्य सभा में सुन रहा था कि माननीय सदस्य कुछ सुझाव दें कि हम इसमें क्या कर सकते हैं। आप जानते हैं, रेलवे का बहुत बड़ा जाल है, 16 लाख कर्मचारी हैं इतना बड़ा नेटवर्क इसका बिछा हुआ है, उसमें कैसे सुधार लाया जाए। हमने लोक सभा में भी कहा, यहां भी हम कहने के लिए तैयार हैं कि एक मैम्बर पार्लियामेंट जो है लोक सभा का, राज्य सभा का, लोक सभा का जुरिसडिक्शन बटा हुआ है, राज्य सभा का भी जुरिसडिक्शन हो जाए और उसके बाद जो मैम्बर पार्लियामेंट है वह जवाबदेही ले लें। आज जो यह रेलवे का डी॰आर॰एम॰ है, वह किसी कमेटी का चेयरमैन होता है और किसी कमेटी का जोनल जी॰एम॰ चेयरमैन होता है, तो मैम्बर पार्लियामेंट को हम उस कमेटी का भार सौंपने को तैयार हैं अपने अपने इलाके में, कि आप चेयरमैन बनिए, आप अधिकारी को बुलाइए और आपकी जो रिपोर्ट होगी हम मानने के लिए तैयार हैं। आप जो नाम देंगे, हम नाम मानेंगे। जो सदस्य तैयार होंगे, हम उनको बनाएंगे। चूंकि बहुत बड़े सदस्य हैं। अब हम साल्वे जी को तो नहीं कह सकते कि आप स्टेशन के चेयरमैन बनिए या प्रणब बाबू को तो नहीं कह सकते, मार्ग्रेट जी को तो नहीं कह सकते। इसमें जो ब्यूरोक्रेट हैं, ब्यूरोक्रेट के अलावा मैम्बर आफ पार्लियामेंट कमेटी में हैं, एम॰एल॰ए॰ भी हैं, दूसरे भी लोग हैं, लेकिन मीटिंग कब होगी, वह होती है जब डी॰आर॰एम॰ बुलाएगा। हमने उसके लिए भी कहा है कि हमारी जो यूजर्स कमेटी है जोनल लेबल की या डी॰आर॰एम॰ लेबल की, उसकी भी मीटिंग समय के अंदर हमेशा हुआ करेगी और जो मीटिंग नहीं करेगा तो हम सीधे जी॰एम॰ या डी॰आर॰एम॰ को रेस्पोंसिबल करार करेंगे।

एक्सीडेंट के सवाल पर मैं कहना चाहता हूं कि एक्सीडेंट में जहां हम ड्राइवर को पकड़ेंगे, नीचे के अधिकारी को पकड़ने का काम करेंगे, वहीं हम जो वहां का शीर्षस्थ अफसर है, उसको भी दंडित करने का काम करेंगे। तो ये सारी चीजें हम कर रहे हैं। लेकिन इसके बावजूद भी हमको नहीं लग रहा है कि समस्या का इतनी दूर तक निदान हो पाएगा। मैं बार-बार जो नीयत की बात कहता हूं, हमारी नीयत साफ है, हम सब साथियों से राय लेना चाहते हैं कि इसमें क्या किया जा सकता है और जब कंसलटेटिव कमेटी हमारी बनेगी, रेलवे की सलाहकार समिति बनेगी—रेलवे की सलाहकार समिति में हर पार्टी के लोग रहते हैं, लोकसभा और राज्यसभा के सदस्य रहते हैं—और जो भी उसमें सुझाव आएंगे, हम एक-एक सुझाव को लागू करने का काम करेंगे।

अभी हमारे एक माननीय साथी ने बजट के बारे में कहा, बजट के बारे में तो आप जानते हैं कि मांग अधिक है, डिमांड अधिक है और पूर्ति कम है। अब उसी मांग को मद्देनजर **(उपसभापति महोदया पीठासीन हुई)** रखते हुए हमको करना पड़ता है, लेकिन यह कहना गलत है कि इस साल के बजट में मैंने किसी चीज के पैसे में कटौती की है। हां, हमने पैसे में कटौती की है, अपने अंदर जो पहले पैसा हमको रहता था, उसके अंदर हमने कटौती जरूर की है। लेकिन आप यदि देखेंगे तो नई रेलवे लाइन में, नई रेलवे लाइन में हमने कोई कटौती करने का काम नहीं किया है, जितना पहले था, उतना ही आज भी मैंने देने का काम किया है। मैं आपको इसे पढ़कर सुना देता हूं:—

> "माननीय सदस्यों ने इस बात पर चिंता व्यक्त की है कि रेलों में कुछ प्लान हैडों में, जैसे नई लाइनें, आमान परिवर्तन, दोहरीकरण और सिग्नल एवम् दूर-संचार पर, इस पर धन कम उपलब्ध करवाया है। इस संदर्भ में मैं कहना चाहूंगा कि इस वर्ष नई लाइनों के लिए 219 करोड़ रुपए दिए गए हैं जो कि पिछले चार वर्षों के वार्षिक प्रावधान से अधिक हैं। आमान परिवर्तन में भी पिछले दो वर्षों से एक हजार करोड़ रुपए दिए जा रहे हैं, इस बार भी आमान परिवर्तन के लिए, गेज़ कन्वर्ज़न के लिए एक हजार करोड़ रुपया निश्चित किया गया है। इसी तरीके से दोहरीकरण के लिए भी इस वर्ष तीन सौ करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया है, पिछले वर्ष भी दोहरीकरण के लिए तीन सौ करोड़ रुपए रखे गए थे। रेलों की संरक्षा को ध्यान में रखते हुए सिग्नल एवम् दूर-संचार प्लान हैड के लिए बजट आबंटन बढ़ाकर के 294 करोड़ रुपया किया गया है, जो कि पिछले वर्ष की तुलना में 285 करोड़ रुपए की राशि से, अधिक है। इसके अलावा माननीय सदस्यों को यह विदित हो कि इस वर्ष इस प्लान हैड में जो भी धनराशि दी गई है, वह पिछले पांच वर्षों से अधिक है। मैं माननीय सदस्यों को यह भी बताना चाहता हूं कि माल डिब्बों, सवारी डिब्बों इत्यादि की मांग को देखते हुए 1996-97 में इसके लिए 3805

करोड़ रुपए रखे गए है, जो पिछले वर्ष की तुलना में लगभग एक हजार करोड़ रूपया अधिक है।"

अब हमारे पास जितने साधन थे, उन साधनों में हमको देखना था कि हम किन-किन चीजों पर उसे लगाएं। अब आपको मालूम है कि पिछले तीन-चार साल से हमारे पास डिब्बों का उत्पादन कम हो रहा है। सवारी डिब्बों का उत्पादन कम हो रहा है, माल डिब्बों का उत्पादन कम हो रहा है, नई रेलवे लाइनें बढ़ रही हैं, दोहरीकरण बढ़ रहा है, गेज़ कन्वर्ज़न हो रहा है, यह सब कुछ बढ़ता जा रहा है और उसमें डिब्बे कम होते जा रहे हैं। अब यदि आपके पास डिब्बे कम होंगे तो गाड़ी कैसे चलेगी? अभी मांग हो रही है कि हमारे यहां से शताब्दी चलाई जाए, हमारे यहां से राजधानी चलाई जाए, हमारे यहां से गाड़ी बढ़ाई जाए, हम गाड़ी अगर आपके यहां से बढ़ा भी दें तो हम गाड़ी के डिब्बे कहां से लाएंगे? इतना ही मामला नहीं है, अभी हमारे एक साथी कह रहे थे प्राइवेटाइजेशन के बारे में, मैं कहना चाहता हूं कि हम प्राइवेटाइजेशन के खिलाफ नहीं हैं। हमारे यहां "बोल्ट सिस्टम" है, "ऑन यूअर वैगन" है, ये सारे के सारे हैं, वह तो प्राइवेट में ही है। हम तो प्राइवेट वाले को कहना चाहते हैं कि आप आओ और आकर के नार्थ-ईस्ट में रेलवे लाइन बिछाना है, आप बिछाओ। जाकर के रेगिस्तान में, गुजरात में और राजस्थान में आप रेलवे लाइन बिछाइए। आप जाकर के गंगा के ऊपर पुल बनाइए, लेकिन वह वहां नहीं आएगा। प्राइवेटाइजेशन कहां होगा? प्राइवेटाइजेशन होगा, सफाई मजदूर में रख-रखाव में।

हमने जवाब में कहा है—माननीय सदस्यों ने बजट के पूर्व रेल प्रशासन के संसाधन बढ़ोत्तरी के निजीकरण के सुझाव दिए है। बजटीय सहायता में उत्तरोत्तर कमी आने के कारण और विकास को और तेज करने के लिए पिछले कुछ वर्षों से भारतीय रेल निजीकरण का प्रयास कर रही है। रेलों को अपने विस्तार के लिए निजीकरण के प्रयास में बड़ी-बड़ी वित्तीय संस्थाओं, औद्योगिक संस्थाओं, पूंजी निवेश, लीजिंग इत्यादि को भारतीय रेल में सम्मिलित करना पड़ेगा। लेकिन छोटे-छोटे कामों के लिए निजीकरण कामगारों के हित में नहीं होगा इसलिए मैंने निर्णय लिया है कि सफाई, स्टेशन का रखरखाव, बिस्तर बंद आदि छोटे-छोटे कामों के लिए निजीकरण नहीं किए जाएंगे, आगे से रेल स्वयं इस काम को करेगी। इसमें अगर किसी माननीय सदस्य को आपत्ति हो तो हम उस पर बहस करने के लिए तैयार हैं।

महोदया, आपको मालूम है कि हमारे यहां कितना केज्युअल लेबर है? हमारे यहां 56 हजार केज्युअल लेबर है। अब यह कोई दस साल से यहां काम कर रही है, कोई पांच साल से काम कर रही है, कोई कितने दिन से काम कर रहा है। हमने फैसला किया है, केज्युअल लेबर के बारे में मैं बताना चाहूंगा कि इस 56 हजार केज्युअल लेबर को अगले साल तक 1997-98 तक डेढ़ साल के अंदर रेग्यूलराइज़ कर दिया जाएगा, इनको परमानेंट कर दिया जाएगा। इसलिए ऐसी बात नहीं है, हम चाह रहे हैं हमारे पास में जो सीमित साधन है उस सीमित साधन में हम क्या कर सकते हैं। अभी माननीय सदस्य ने रिजर्वेशन के बारे में कहा। रिजर्वेशन के सवाल पर हमने उसी दिन आदेश दे दिए हैं कि डी-रिजर्वेशन नहीं होगा। जो कोई डि-रिजर्वेशन करेगा उस अधिकारी को हम दंडित करने का काम करेंगे। यदि कोई डि-रिजर्वेशन होगा, मिनिस्टर हम हैं, हमारे पास पहले फाईल आएगा और उसके ऊपर हमने रोक लगाने का काम किया है। चूंकि आज के युग में कोई कहे कि क्लास फोर का एम्पलाई हमको उपलब्ध नहीं हो पाता है। क्या मजाक है। आई०ए०एस० अफसर, आई०पी०एस० अफसर मिल जाता है लेकिन क्लास फोर का कोई एम्पलोई नहीं मिल पाता है। तो ट्राईबल एरिया में हमने बहाली के लिए कहा है कि हमारा अफसर वहां जाए। अभी आर०पी०एस० की बहाली चल रही है। पहले बहाली होता था—हैडक्वार्टर में, दिल्ली में बहाली करो, जाकर के भुवनेश्वर में बहाली करो, पटना में बहाली करो। अब हमने कहा कि यह नहीं चलने वाला है। बहाली होगी — हम जाएंगे, रिमोट देहात में भेजेंगे, मिजोरम में भेजेंगे, मणिपुर में भेजेंगे, मेघालय में भेजेंगे, जम्मू में भेजेंगे, लेह में भेजेंगे, हम कश्मीर के तराई में भी भेजने का काम करेंगे, चाहे वहां से दो सौ लड़के ही मिले। कम से कम उसका भावनात्मक संबंध तो देश के प्रति जुड़ेगा। 100 ही लड़का, 50 ही लड़का मिजोरम से आएगा, 50 ही लड़का मणिपुर, मेघालय से, सिक्किम से आएगा। लेकिन कम से कम जिस लड़के ने अपने गांव में ट्रेन न देखी है वह दिल्ली में आकर के नौकरी में बहाली लेगा? यह मजाक हमने बना रखा है। इसलिए हमने फैसला लिया है—750 महिलाएं आर०पी०एफ० में बहाल करने जा रहे हैं। उसी तरह से हमने फैसला लिया है कि जो पिछड़ी जाति का आरक्षण का मामला है उसको पूरा करेंगे। अकलियत का, मॉयनोरिटी का कहीं रिजर्वेशन नहीं है। लेकिन उसकी जो जनसंख्या है हम जरूर रेलवे मिनिस्ट्री में देखेंगे। उनकी जनसंख्या के मुताबिक उनका भी प्रतिनिधित्व मिलना चाहिए। जो हमारे

ट्राईबल भाई है, मिजोरम में, मणिपुर में जाकर हम कहेंगे कि 5 फुट, 7 फुट लम्बाई लाओ। कहां से लाएगा वह? 5 फुट, 7 फुट लम्बा आदमी कहीं होता है मिजोरम में, मणिपुर में। उसके लिए हमको रिलेक्सेशन करना पड़ेगा। हम रिलेक्सेशन करेंगे। इसलिए मैंने कहा कि यदि शासक वर्ग की दृष्टि सही हो जाए तो कोई बड़ा काम असंभव नहीं है। इसलिए जो हमारे पास में सीमित साधन हैं, उस सीमित साधन में हम क्या करना चाहते हैं, क्या करना चाहिए, हम इसको करने का काम कर रहे हैं।

अब मीटर गेज, नैरो गेज का सवाल है। आपको मालूम है कि एक यूनी गेज का प्रोग्राम बना। यूनी गेज का मतलब क्या है—एक तरह का रेलवे लाईन पूरे देश में होना चाहिए। अब हमारे पास में 62 हजार किलोमीटर रेलवे लाईन है। यदि यह सब यूनीगेज हो जाए तो हमको कोई दर्द नहीं था, हमको कोई दुख भी नहीं था। लेकिन जब हमने रेलवे में पता लगाया तो मालूम हुआ कि इसमें से 13 हजार किलोमीटर ऐसे मीटर गेज और नैरो गेज है जो स्वतः मर जाएंगे। इनके विकास का कुछ नहीं है। उसमें से जो 13 हजार किलोमीटर है that would be withered away.

अंग्रेजी का शब्द है "विदर्ड अवे"। हमने कहा "विदर्ड अवे" क्या होता है तो बताया, स्लोली-स्लोली वह मर जाएगा, धीरे-धीरे वह खत्म हो जाएगा। अभी हमारे साथी कह रहे थे हमारे यहां नेरो गेज है। नेरो गेज के विकास पर जब पैसा ही नहीं है, पिछले तीन-चार साल से मीटर गेज का डिब्बा बन ही नहीं रहा है तो कहां से स्थिति सुधरेगी? आम तौर पर शिकायत होती है कि कोई कोच है उसका दरवाज़ा टूटा हुआ है, उसकी खिड़की टूटी हुई है, सब आउट-डेटेड हो गया है, ओवर-एज हो गया है। पिछले सालों से कोई डिब्बा बन ही नहीं रहा है क्योंकि अगर सारे के सारे डिब्बे बनेंगे यूनी गेज के, ब्रॉड गेज के तो क्या होगा? जो आदिवासी इलाके में गाड़ी जाती है और हमारे कुछ भाई कह रहे थे सहरसा से लेकर पूर्णिया और कटिहार, इन सारे इलाकों में, आदिवासी इलाकों में कौन सी गाड़ी जाती है? वहां मीटर गेज की गाड़ी जाती है और उस मीटर गेज की गाड़ी के जब डिब्बे ही नहीं बनेंगे तो क्या होगा? जब डिब्बे की मांग होगी तो उसी पुराने डिब्बे को डेंटिंग-पेंटिंग करके, ठीक-ठाक कर लगा दिया जाएगा। ज़रा सा आंधी-तूफान आएगा तो वह डिब्बा उड़ कर पानी में गिर जाएगा। उरसेला में जो घटना घटी थी जहां पर काफी लोग मरे थे, उसमें कुछ नहीं था। वह डिब्बा जो था, वह भाग रहा था, हिल रहा था और आंधी आई तो वह गिर गया। हमने निर्णय लिया है, जहां ब्रॉड गेज के लिए कहा गया है कि नवीं योजना के अंतर्गत सारे के सारे मीटर गेज को ब्रॉड गेज कर दिया जाएगा, हमने कहा कि बड़ी अच्छी बात है। जब पता लगाया तो कहा कि नहीं, जो महत्वपूर्ण है, वही किए जाएंगे। अब उस महत्वपूर्ण में 13000 किलोमीटर महत्वपूर्ण नहीं है। इसलिए मैंने कहा कि मैं इस पॉलिसी को बदलने जा रहा हूं। जो हमने पैसा लगाया है रोलिंग स्टॉक में 3800 करोड़ रुपया, उस 3800 करोड़ रुपए में जहां हम वैगन पर खर्चा करेंगे, ब्रॉड गेज पर खर्चा करेंगे वहीं जो मीटर गेज का डिब्बा है, जो नैरो गेज का डिब्बा है, उसके लिए भी उसमें से कुछ खर्च का प्रावधान हमने किया है। और यदि मीटर गेज को बढ़िया तरीके से मेंटेन किया जाए, नैरो गेज को बढ़िया तरीके से मेंटेन किया जाए तो मैं नहीं समझता हूं कि कोई माननीय सदस्य ब्रॉड गेज की तरफ भागने की कोशिश करेगा। क्योंकि उसका रख-रखाव अच्छा नहीं है, उसकी ठीक से मेंटेनेंस नहीं हो पाती है इसलिए ये सारी चीज़ें हो रही हैं। इसलिए मैंने कहा कि ये सब जो बेसिक चीज़ें हैं, उस बेसिक चीज़ों की तरफ हम ध्यान दे रहे हैं।

23000 बिना चौकीदार वाले फाटक हैं अभी, अनमेन्ड क्रॉसिंग्ज़, उसके लिए कोई योजना नहीं है। हमने निर्णय लिया है कि जो भी रेलवे लाईन बनेगी, वहां पर इस तरह के अनमैन्ड फाटक नहीं होंगे। जो भी बनेंगे, वे मैन्ड होंगे और जो अनमैन्ड फाटक अभी हैं, उन सब पर हम धीरे-धीरे आदमियों की नियुक्ति करेंगे। हम माननीय सदस्यों से भी आग्रह करेंगे कि उनकी कंस्टीट्यूएंसी में जहां-जहां भी ऐसे अनमैन्ड फाटक हैं, जहां ऐक्सीडेंट्स की संभावनाएं बहुत ज्यादा रहती हैं, वे हमें बताएं। हम एक महीने के अंदर ही ऑर्डर देकर उस काम को कंप्लीट कराएंगे। ...(व्यवधान)...

SHRI PRANAB MUKHERJEE (West Bengal): Mr. Minister, would you yield for a minute? I have got one clarification.

SHRI RAM VILAS PASWAN: Yes.

SHRI PRANAB MUKHERJEE: Madam Deputy Chairman, I would like to know from the hon. Minister about the policy of the gauge conversion. Is the Minister going to carry on the gauge conversion programme which was initiated during the Eighth Plan period and

which is going to be expanded during the Ninth Plan period? Is the Minister going to continue that programme? Or what he says—if I understood his Hindi correctly-—us if it is nothing and he is just going to improve the narrow gauge and metre gauge. I would like to know from the Minister categorically: What is the concept of gauge conversion by the Railways?

SHRI RAM VILAS PASWAN: No, Sir. What I wanted to say was that whatever was the policy that would be done. *...(Interruptions)...*

मैं धीरे-धीरे बोलता हूं। हो सकता है कि ट्रांलेशन उतना फास्ट नहीं हो पा रहा है।

उपसभापति: आप अपनी गाड़ी इतनी तेज़ चलाएंगे तो ऐक्सीडेंट तो होगा ही।

श्री राम विलास पासवान: उपसभापति महोदया, मैं यह कह रहा था कि हमको तो सबसे ज्यादा खुशी होती यदि ये जो 62,000 किलोमीटर मीटर गेज और नैरो गेज है, सबका ब्रॉड गेज में कनवर्शन हो जाता। इससे अच्छी चीज़ और कुछ नहीं होती और भविष्य में जो भी लाईन बनती वह ब्रॉड गेज की होती लेकिन दुर्भाग्य यह है कि नवें प्लान में जो हमने योजना बनाई है, ऐक्शन-प्लान हमने रखा है, उस ऐक्शन-प्लान के अंतर्गत नवीं योजना के बाद भी 13,000 किलोमीटर ऐसे मीटर गेज और नैरो गेज बच जाते हैं जिनके लिए हमारे पास कोई योजना नहीं है। और रेलवे मंत्रालय ने निर्णय लिया है तो वह विदर्ड अवे हो जाएगा, वह स्वतः अपनी मौत मर जाएगा। तो मैं कह रहा था कि नवीं योजना के बाद वाला जो बच जाता है, जिसके लिए कोई योजना नहीं है, या तो हम योजना बनाएंगे कि 13 हजार किलोमीटर जो मीटर गेज है, नेरो गेज है, उसको हम ब्रॉड गेज में कन्वर्ट करें और यदि हम उसे कन्वर्ट करें और यदि हम उसे कन्वर्ट नहीं कर सकते हैं तो उसके विकास के लिए राशि रखें, यह मेरा आग्रह है। जो एट्ट्थ प्लान में है, नाइन्थ प्लान में है, यह तो हमारे लिए खुशी की बात है। वह तो गेज कन्वर्शन प्लान में है, उसे तो होना ही है तथा नाइन्थ प्लान के अन्तर्गत जितने रह जाएंगे, उससे दुगुना कन्वर्शन कर देंगे लेकिन जो बच जाते हैं, उसके लिए मुझे चिन्ता है, जिनके लिए कोई योजना नहीं है, उनके लिए चिन्ता है। I think I have clarified my point now.

SHRI PRANAB MUKHERJEE: I would have been happy if you had the resources. That is the only point.

SHRI RAM VILAS PASWAN: That is the main thing इसलिए मैं कहना चाहता हूं कि रेलवे को हमें क्या बनाना है, यह तय करना है। रेलवे को कमर्शियल इंस्टीट्यूशन बनाना है या रेलवे को लोककारी संस्थान बनाना है? इन दोनों पर एक डिबेट होनी चाहिए। अभी जो हमारे नियम हैं, इन नियमों के तहत रेलवे जहां अलाभकारी है, वहां नहीं जाना चाहिए, वहां रेलवे नहीं जाएगा। यदि हम यह आधार बनाते हैं तो हम नॉर्थ इस्ट में कुमारघाट से अगरतल्ला तक सात जन्म में रेलवे लाइन नहीं बना सकते हैं क्योंकि वहां का इकॉनॉमिक रिटर्न कभी प्लस में नहीं आ पाएगा। कभी हम लुम्बिग से हजारीबाग तक रेलवे लाइन का विकास नहीं कर पाएंगे, कभी दौसा से गंगानगर तक की रेलवे लाइन नहीं बन पाएगी। यदि हम इकॉनॉमिक रिटर्न प्लस मानकर चलते हैं तो उदयपुर से चितौड़गढ़ की लाइन नहीं बन पाएगी। मध्य प्रदेश का जो आदिवासी इलाका है या बिहार का, उत्तरी बिहार का जो इलाका है, इसमें हजारीबाग, कोरमा का मामला है, यह कभी प्लस प्वाइंट में आने वाला नहीं है। इसलिए यदि हम यह मानकर चलें तो चूंकि यह प्लस प्वाइंट में नहीं आएगा, इसलिए रेलवे लाइन वहां नहीं जाएगी। और यदि रेलवे लाइन नहीं जाएगी तो यह कमर्शियल इंस्टीट्यूशन हो गया। यदि रेलवे लाइन ले जानी है तो यह पब्लिक इंटरेस्ट में हो गया। यदि पब्लिक इंटरेस्ट में ले जाना है तो रिसोर्सिज़ कहां से आएंगे, पैसा कहां से आएगा, इसके ऊपर चर्चा करनी चाहिए क्योंकि रेलवे के पास अपने संसाधन नहीं हैं। नॉर्थ इस्ट में सिल्चर है, यहां से चले जाइए, यदि मिजोरम जाते हैं तो मिजोरम में कितना पैसा लगता है? बस से जाने में कितना पैसा रोड ट्रांसपोर्ट में लगता है, कितना पॉल्यूशन होता है? यदि उससे कम पैसा रेलवे में हम लगाते हैं तो रेलवे आपको रिटर्न भी देगा, पॉल्यूशन भी नहीं होगा, डीज़ल भी कम खर्च होगा। जो रूरल डैवलपमैंट मिनिस्टरी है, उसका काम गांव का विकास करना होता है। क्या हम रेलवे के माध्यम से गांव का विकास नहीं करते हैं? जो रूरल डैवलपमैंट मिनिस्टरी का पैसा है, उसमें से यदि कुछ पैसा भी रेलवे में आ जाए तो गांव-गांव में रेलवे लाइन बन जाएगी। जो रोड बनती है, उससे कितना रिटर्न होता है, यह तो मुझे नहीं मालूम लेकिन रेलवे आपको पांच साल में रिटर्न देना शुरू कर देगा। इसलिए मैं कहना चाहता हूं कि इस संबंध में सोचना आवश्यक है। आप फाइनैंस

मिनिस्टर रह चुके हैं, आप प्लानिंग कमीशन के डिप्टी चेयरमैन रहे हैं, इसलिए मैं कहना चाहता हूं कि आपको मुझसे ज्यादा जानकारी है। मैं कहूंगा कि इसके ऊपर एक बार बहस की आवश्यकता है कि रेलवे को हम क्या बनाना चाहते है। रेलवे सिर्फ मुनाफा कमाने की संस्था रहेगी तो हम सारा ध्यान माल के ऊपर देंगे फिर आप मांग मत करिएगा कि पैसेंजर ट्रेन चाहिए, फिर आप मांग न कीजिएगा कि पैसेंजर ट्रेन बढ़ाइए। तब रेलवे केवल माल ढोएगी और साल में सब जगह डबल लाइन बिछाती चलेगी। जितनी भी पैसेंजर गाड़ियां हैं, सुपर फास्ट भी, वह सब घाटे में चल रही हैं, मीटर गेज और नैरो गेज की बात तो दूर की है। इसलिए यह पॉलिसी का मामला है। इसमें यह डिसीज़न लेना पड़ेगा कि हम रेलवे को लाभकारी योजना के अंतर्गत रखना चाहते है या पब्लिक वैलफेयर में रखना चाहते है या इसे मुनाफा कमाने वाली संस्था, यानी कमर्शियल बनाकर रखना चाहते हैं। दोनों के संबंध में विचार करना आवश्यक है। ये दोनों चर्चाएं आवश्यक हैं। यदि इस चर्चा के ऊपर आप जाएंगे तो हम हर साल यही करेंगे कि जोड़-घटा करके आपके पास आएंगे और रोज माननीय सदस्य हल्ला करेंगे कि हमारे यहा फलां लाइन नहीं बनी, हमारे यहां फलां लाइन नहीं चली। हमारे पास में दो सौ करोड रुपये का बजट है और आपने एक करोड़ रुपया क्यों रख दिया, आपने दो करोड़ रुपया क्यों रख दिया? इसको थोड़ा इधर से घटाओ, इसको थोड़ा उधर से बढ़ाओ। यह मैं आपसे आग्रह करना चाहूंगा कि उसी तरीके से...**(व्यवधान)**...

उपसभापति: मंत्री जी, अभी आपकी कितनी रेलवे लाइन बाकी है? I have to confirm it from him.

श्री राम विलास पासवान: मैं अब कर देता हूं। उपसभापति महोदया, माननीय सदस्यों ने कुछ बातें अपने-अपने क्षेत्र के संबंध में रखी हैं। ...**(व्यवधान)**...

श्री सुरेश पचौरी (मध्य प्रदेश) : हम लिखकर भेज देंगे, उसे आप स्वीकार कर लीजिएगा। ...**(व्यवधान)**...

श्री राम विलास पासवान: अभी हमारे माननीय सदस्य ने कहा ...**(व्यवधान)**... अभी हमारे माननीय सदस्य ने कहा कि मऊ से शाहगंज धीमी गति से चल रही है, उसे आप दस साल में करेंगे या कितने साल में करेंगे? मैं माननीय सदस्य को यह विश्वास दिलाता हूं कि मऊ से शाहगंज तक दस साल या बीस साल में नहीं, उसको हम इसी साल के अन्त में दिसम्बर तक पूरा करेंगे और वह दिसम्बर तक पूरी हो जायेगी।

अभी हमारे एक साथी ने कहा कि ई॰एम॰यू॰ सेवा अहमदाबाद-बड़ौदा एवं बड़ौदा-सूरत में चलाइये। हमको यह बताया गया है कि ये सेवा पहले से ही चल रही है। मैं उसमें ज्यादा नहीं जाऊंगा, नहीं तो समय ज्यादा लगेगा। ...**(व्यवधान)**... सुनिए आपने कहा कि पटियाला से बरवाना ...**(व्यवधान)**...

उपसभापति: देखिए मुझे भी सवाल करना है।

श्री राम विलास पासवान: मैं आपको विश्वास दिलाता हूं। आप मेम्बर आफ पार्लियामेंट के साथ मुझ से मिले थे, उस दिन आपने कहा था तो मैंने भी कहा था कि जुलाई तक सर्वे हो जाएगा। आज जुलाई का आखिरी दिन है, मैं पूछूंगा। सर्वे के बाद मेरा काम होगा प्लानिंग कमीशन के पास भेज देना और मैं प्लानिंग कमीशन के पास भेज दूंगा। ...**(व्यवधान)**... अब आप सुनिए, पहले मुझको बोलने दीजिए ...**(व्यवधान)**...

THE DEPUTY CHAIRMAN: Let him rcply one by one.

मौलाना ओबैदुल्ला खान आज़मी: आजादी के दौर से अब तक हजारीबाग में रेलवे की डिमाण्ड चली आ रही है और पूरे इलाके में उसके लिए गवर्नमेंट ने सर्वे भी करवाया। मैं मंत्री जी से यह जानना चाहता हूं कि उसकी क्या पोजीशन है और उसको कब तक दे रहे है?

†[مولانا عبیداللہ خاں اعظمی: آزادی کے دور سے اب تک ہزاری باغ میں ریلوے کی ڈیمانڈ چلی آرہی ہے اور پورے علاقہ میں اس کے لئے گورنمنٹ نے سروے بھی کروایا۔ میں منتری جی سے یہ جاننا چاہتا ہوں کہ اس کی کیا پوزیشن ہے اور اس کو کب تک دے رہے ہیں؟]

†[] Transliteration in Arabic Script.

श्री राम विलास पासवान: मैं उसके संबंध में आपको चिट्ठी लिख दूंगा। यदि सर्वे हो गया होगा तो सर्वे के बाद की जो कार्रवाई होती है, उसको प्लानिंग कमीशन के पास में भेजना और प्लानिंग कमीशन ने पास कर दिया होगा तो मैं उसको एक्सपैंडिड बोर्ड में ले जाऊंगा। एक्सपैंडिड बोर्ड ने यदि पास कर दिया होगा तो सी०सी०ए० में भेज दूंगा और यदि सी०सी०ए० ने भी पास कर दिया होगा तो हम उस पर निर्णय ले लेंगे। ...**(व्यवधान)**...

मौलाना ओबैदुल्ला खान आज़मी: इसका मतलब यह हुआ कि आप हजारीबाग में रेलवे लाइन देने में संजीदा नहीं हैं। हम आपसे यह पूछना चाहते है कि आप हजारीबाग में रेलवे लाईन देंगे या नहीं देंगे। ...**(व्यवधान)**...

†[مولانا عبیداللہ خان اعظمی: اسکا مطلب یہ ہوا کہ آپ ہزاری باغ میں ریلوے لائن دینے میں سنجیدہ نہیں ہیں۔ ہم آپ سے یہ پوچھنا چاہتے ہیں کہ آپ ہزاری باغ میں ریلوے لائن دینگے یا نہیں دینگے... "مداخلت"...]

श्री राम विलास पासवान: उपसभापति महोदया, कुछ एक जो महत्वपूर्ण है, मैं उनके संबंध में बोल दूंगा और मैं माननीय सदस्यों को विश्वास दिलाता हूं कि जो भी माननीय सदस्यों के सुझाव मेरे पास आये हैं, मेरे पास माननीय सदस्यों के नाम भी लिखे हैं जो सदन में बोले हैं, उन्होंने जो सुझाव दिए हैं, हमारे मंत्रालय द्वारा उस पर कार्रवाई की जा रही है। यह पूरा का पूरा ब्यौरा बनाकर रखा है। कोई माननीय सदस्य यह न समझें कि हम दूसरे हाउस में थे, यहां पर नहीं थे परन्तु हमारे मंत्री श्री सतपाल जी यहां थे और भी हमारे सारे के सारे अधिकारी यहां थे उन्होंने सब नोट किया है। उपसभापति महोदया, यदि आप कहें तो जो सुझाव और आये हैं उनको पढ़कर सुना दूं लेकिन पढ़ने में तीस-चालीस मिनट का समय लगेगा। इसलिए यदि आप कहें तो ...**(व्यवधान)**...

†[] Transliteration in Arabic Script.

उपसभापति: मंत्री जी, यहां सवाल काफी आये होंगे और सबका जवाब देने का समय शायद नहीं है। मेरा भी कोई सवाल है। मैं चेयर पर बैठती हूं इसलिए मैं हाउस में खड़े रह कर सवाल नहीं उठा सकती, पर मैं भी मेम्बर आफ पार्लियामेंट हूं। मेरी भी कोई जगह है, लोग मुझसे भी कहते हैं। सात और आठ रेलवे मिनिस्टर, जब से मैं डिप्टी चेयरमेन हुई हूं या जब से मैं एम०पी० बनी हूं, 16 साल में बदली हो गये हैं। एक सब-वे की एक्सटेन्शन अभी तक नहीं हुई जो शांताक्रुज ईस्ट और वेस्ट के बीच में है। ...**(व्यवधान)** सुनिये, मेरी पूरी बात सुनिये। सबसे पहले जो पांडेय जी बिहार के मंत्री आये थे, उनको मैंने चिट्ठी लिखी थी। उस टाइम से यह काम चल रहा है और फर्नांडिस जी जब आये उनके जमाने में थोड़ा काम शुरू हुआ, अभी अटका पड़ा हुआ है। कोई न कोई अड़चन आती है, पैसा भी नहीं है। खाली नीयत की जरूरत है, नीतियां बहुत हैं। आप अपनी नीयत बता दीजिए।

श्री राम विलास पासवान: आपका डायरेक्शन काफी है।

उपसभापति: मैंने डायरेक्शन दे दी है, उसको कम्पलीट करा दीजिये, बरसात के बाद।

श्री राम विलास पासवान: उपसभापति जी, मैं कुछ स्टेट्स की कुछ इम्पोर्टेन्ट चीजों को ही खाली पढ़ दूंगा ...**(व्यवधान)**

उपसभापति: मेरे डायरेक्शन का जवाब दीजिये?

श्री राम विलास पासवान: मैं आपसे इसके बाद, आपके चेम्बर में मिलूंगा, रेलवे मिनिस्टर की हैसियत से मुझ से जो भी बन पड़ेगा, वह मैं करूंगा।

THE DEPUTY CHAIRMAN: Correct, Agreed.

श्री राम विलास पासवान: सर्वप्रथम मैं प्रधान मंत्री जी के प्रति आभार प्रकट करता हूं कि उन्होंने न सिर्फ ऊधमपुर, श्रीनगर बारामूला में नई रेल लाइन को राष्ट्रीय बजट में जोड़ने का काम किया बल्कि इस वित्तीय वर्ष में 50 करोड़ रुपये खर्च करने हेतु, आबंटन करने की भी घोषणा की। यह रेलवे लाइन न सिर्फ जम्मू व कश्मीर के लोगों की आकांक्षाओं की पूर्ति करेगी बल्कि देश की एकता और अखंडता को भी मजबूत करने में कारगर साबित होगी। जम्मू और कश्मीर के लोगों की इच्छा का आदर करते हुए मैंने निश्चय किया है कि राजौरी के रास्ते जम्मू से पुंछ के बीच एक नई रेलवे लाइन का सर्वेक्षण कराया जाये। मैंने यह भी निश्चय किया है कि केरल में

दोहरीकरण के काम को उच्च प्राथमिकता दी जाये और मंगलोर-कुट्टीपुरम रेल लाइन के दोहरीकरण का काम मार्च 1999 तक पूरा कर लिया जायेगा। कुट्टीपुरम से सौरनूर तक रेल लाइन का दोहरीकरण किये जाने के अनुरोध पर वहां के एम०पीज, हमारे द्वारा बुलाई गई बैठक में एक मत थे हालांकि यह रास्ता थोड़ा घूमकर जाता है लेकिन सारे सदस्यों की मांग थी। मैंने आदेश दे दिये हैं कि सौरनूर-कुट्टीपुरम के बीच में दोहरीकरण का काम हाथ में ले लिया जाये। कोलम तिरुअनन्तपुरम के दोहरीकरण के कार्य की गति को तीव्र करने की मांग की गई है। इसकी जांच कराई गई है। राज्य सरकार को इस कार्य के लिए अभी जमीन देनी है, रेलवे विभाग इस काम को करने को तत्पर है। मैंने इस सदन को यह आश्वासन दिया है कि यदि राज्य सरकार जमीन दे देती है तो मार्च, 98 तक यह दोहरीकरण का काम पूरा कर लिया जायेगा। कोलम विरूदनगर, तिरून्नलवेली और त्रिचंदूर के आमान परिवर्तन और तेल्लीचेरी से मैसूर वाया नजनगूडा, बनाड और बाड़ा गारा के नये रास्ते के सर्वेक्षण की भी मांग की गई है। मैंने आदेश दे दिये हैं कि सर्वेक्षण का काम तुरन्त प्रारम्भ किया जाये और मैं विश्वास दिलाता हूं कि केरल में जो भी अन्य सर्वेक्षण के काम हैं, उनको भी प्राथमिकता दी जायेगी।

हिमाचल प्रदेश के माननीय सदस्यों ने नांगल डेम, तलवाड़ा की परियोजना, जिस पर काम रोक दिया गया था, वह दुबारा प्रारम्भ करने के लिए कहा है, जिसके लिए मैंने अपने बजट भाषण में बताया था कि इस परियोजना को, हिमाचल प्रदेश सरकार द्वारा जमीन मुफ्त न दिये जाने के कारण रोका गया था, उनके कहने पर जमीन की मांग का काम शुरू कर दिया गया है। इस विषय में परसों मैंने हिमाचल प्रदेश के मुख्य मंत्री से स्वयं बात की है और उनकी सरकार जमीन मुफ्त में देने को तैयार है इसलिए मैंने इस काम को तुरन्त आरम्भ करने का आदेश दे दिया है। भूमि अधिग्रहण के तुरन्त बाद काम शुरू हो जायेगा। वह कह रहे थे कि प्राइवेट जमीन में हम पैसे कहां से लगायेंगे, रेलवे को भी भरना चाहिये। पहले एग्रीमेंट था कि प्राइवेट जमीन का भी पैसा वही देंगे, रेलवे को सिर्फ काम करना है लेकिन चूंकि उनकी लाचारी है, इसको देखते हुए पब्लिक इन्टरेस्ट में हमने कहा ठीक है, आपकी सरकार जमीन दे दे तो बाकी काम हम शुरू कर देंगे। भानू पल्ली बिलासपुर लाइन का काम पूरा हो गया है। इस परियोजना के लिए धन की लागत के शेयर में रेलवे विभाग की, हिमाचल प्रदेश सरकार और सीमेन्ट कम्पनियों से चर्चा चल रही है। मैंने पठानकोट, जोगिन्दर नगर, कांगड़ा वेली 164 किलोमीटर के आमान परिवर्तन और आगे बड़ी लाइन बैजनाथपुर से भानुपल्ली वाया मंडी और बिलासपुर सर्वेक्षण के आदेश दे दिये हैं। सर्वेक्षण रिपोर्ट मिलने के बाद इस पर कार्रवाई की जायेगी।

पंजाब के माननीय सदस्यों ने बजट चर्चा के दौरान एक मत होकर लुधियाना से चंडीगढ़ तक एक नई लाइन के निर्माण की मांग की थी।

इस लाइन का सर्वेक्षण 1973 में किया गया था। तब इस. लाइन को अलाभप्रद बतलाया गया था। माननीय सदस्य ने बताया कि 1973 के पश्चात् इस लाइन में बहुत विकास हुआ है। उनकी इच्छाओं का आदर करते हुए मैंने आदेश दिया है कि 1977 में किए गए सर्वेक्षण पर शीघ्र ऐक्शन लिया जाए। मैंने यह भी निश्चय किया है कि पटियाला से जाखल-रशवाना और अबोहर से फाजिल्का इन नई लाइनों का सर्वेक्षण उच्च प्राथमिकता देकर किया जाए और इसको नवम्बर 1996 तक पूरा कर दिया जाए।

हरियाणा के माननीय सदस्यों की इच्छाओं का आदर करते हुए मैंने निश्चय किया है कि चंडीगढ़ से देहरादून वाया जगाधरी और सिरसा से हिसार वाया फतेहाबाद और अगरोहा की लाइनों का सर्वेक्षण कराया जाए। मैंने यह भी आदेश दिए हैं कि रिवाड़ी रोहतक लाइन परियोजना का शीघ्र मूल्यांकन किया जाए और एक महीने के अंदर इस योजना आयोग के समक्ष भेजा जाए।

पूर्वांचल में अपर्याप्त रेल अपसंरचना के बारे में बहुत प्रतिवेदन आ रहे हैं। इनको ध्यान में रखते हुए मैंने निश्चय किया है कि कुरसैला से सहरसा वाया बिहारीगंज, मनमनकी से किशनगंज, निर्मली से सहरसा और मधेपुरा से जुगवनीवाया त्रिवेणीगंज की नई लाइनों के सर्वेक्षण कराए जाये। झारखंड की जनता की अपेक्षाओं को ध्यान में रखते हुए मैंने पुरणमा-हजारीबाग-गरवारोड, डेरी ऑनसोन से बरवाडीप चुनार से सासाराम में नई लाइनों के सर्वेक्षण का निर्णय लिया है। दुमका-वैद्यनाथधाम का सर्वेक्षण बहुत पहले किया गया था। इसलिए उसको भी लिया गया है कि बरवाडीह-चिरमिरी लाइन का भी सर्वे होगा।

गुजरात के माननीय सदस्यों ने वहां पर रेल अपसंरचना के विकास के बारे में विस्तार से चर्चा की है और वहां के आदिवासी क्षेत्रों में रेल सेवाओं के समाप्त होने से हो रही परेशानियों का जिक्र किया है। इस संदर्भ में छोटा उदयपुर से बोडेली तक की लाइन को दुबारा शुरू किए जाने पर जोर दिया गया था। गुजरात के

माननीय सदस्यों की भावनाओं को देखते हुए मैंने छोटा उदयपुर से बोडली तक की लाइन को दुबारा शुरू करने का आदेश दे दिया है। मैंने निश्चय किया है कि कपटवंज-मोडासा नई लाइन परियोजना के काम को और तेजी से किया जाए और उसके लिए धन का आवंटन आवश्यकता के अनुसार बढ़ाया गया है। मैंने यह भी निश्चय किया है कि पालनपुर-भिंडी-गांधीधाम और अलग-भावनगर-सुरेन्द्रनगर के आमान परिवर्तन का सर्वेक्षण कराया जाए। आनंद से गाधरा वाया डकुरा और वदोदरा और भावनगर वाया वसाद और तारापुर की नई लाइनों के सर्वेक्षण के भी आदेश दिए गए हैं। सूरत-भुसवाल के दोहरीकरण के सर्वेक्षण को भी शुरू किया गया है और इसे प्राथमिकता दी जाएगी।

उड़ीसा के माननीय सदस्यों द्वारा...

कुमारी सरोज खापर्डे (महाराष्ट्र): मंत्री जी, आप इतने प्रामिस कर रहे हैं, पैसे कहां से आयेंगे?

श्री राम विलास पासवान: अगर कल पैसा भी आ जाएगा और सर्वेक्षण शुरू नहीं होगा तो कहां से कीजिएगा।

कुमारी सरोज खापर्डे: पैसा कहां से लायेंगे आप?

श्री राम विलास पासवान: उड़ीसा के माननीय सदस्यों द्वारा रूपसा-बांगरीपोसी आमान परिवर्तन को जल्दी से करने की मांग की गई है। इस काम को बजट में शामिल किया जा चुका है और इसको आवश्यक अनुमोदन के बाद किया जाना है। इसके लिए औपचारिकतायें पूरी हो चुकी हैं और धन का इंतजाम भी कर दिया गया है। मैं माननीय सदस्यों को आश्वासन देना चाहता हूं कि जैसे ही आर्थिक मामलों की समिति का अनुमोदन प्राप्त होता है, इस काम को पूरा कर दिया जाएगा। तालचेर से सम्बलपुर लाइन को पूरा करने को उत्तम प्राथमिकता दी जा रही है और यह काम दिसम्बर 1997 तक पूरा हो जाएगा। तालचेर से सुखिंडा रोड का सर्वेक्षण प्राप्त हो गया है और परियोजना रपट के मूल्यांकन के पश्चात...

श्री सतीश अग्रवाल: मंत्री जी, ऐसी कौन सी मांग है जो आपने नहीं मानी, यह तो बता दीजिए।

श्रीमती रेणुका चौधरी (आन्ध्र प्रदेश): आंध्र का कुछ भी नहीं है।

श्री राम विलास पासवान: नहीं नहीं, आप कह दें तो आंध्र प्रदेश का मैं पढ़ दूं। आंध्र प्रदेश में कटपडी-पाकला-तिरूपति आमान परिवर्तन को उच्च प्राथमिकता दी जा रही है और इसको अगले वर्ष तक पूरा कर दिया जाएगा। इसमें धन की कमी आड़े हाथ नहीं आएगी। महबूबनगर-द्रोनाचलम आमान परिवर्तन का काम जारी है और मुख्य पुलों पर काम बड़े जोरों पर है और यह परियोजना दिसम्बर 1997 तक पूरी हो जाएगी। ऐसा नहीं है कि खाली हवा में बात हो रही है।

श्री गुरूदास दास गुप्ता (पश्चिमी बंगाल): हमारे बंगाल की क्या पोजीशन है?

श्री राम विलास पासवान: उपसभापति महोदया, मेरे पास सारे माननीय सदस्यों...**(व्यवधान)**...

उपसभापति: आर्डर प्लीज ...**(व्यवधान)**... आर्डर...।

श्री राम विलास पासवान: अब देखिए, उन्होंने मुझे रोक दिया पढ़ने से। मेरे पास हर स्टेट का है। महाराष्ट्र भी है ...**(व्यवधान)**... आप सुनना चाहें तो मैं पूरा पढ़ दूं।

THE DEPUTY CHAIRMAN: Order, order. Please sit down ...*(Interruptions)*... Mr. Minister, the country is very big. The demands are very big. I am sure we do not have the time to read out all the demands and what you are going to do about them. The Members have made their points and anything which is very, very important, you may reply to them. But if you are going to mention every inch of the railways, we will not be able to finish the other business ...*(Interruptions)*...

SHRIMATI JAYANTHI NATA-RAJAN (Tamil Nadu): He has read about Andhra Pradesh. What about Tamil Nadu ...*(Interruptions)*...

SHRIMATI RENUKA CHOWDHURY: Unless Attdrtra is connected, she cannot reach Tamil Nadu. We are the conduits ...*(Interruptions)*...

श्री राम विलास पासवान: उपसभापति महोदया, अब मैं जो नयी-नयी गाड़िया चलाई हैं, उन पर बोलता हूं (व्यवधान) सुनिये, मैंने कहा है कि मेरे पास.. (व्यवधान) मैं यह इसलिए कह रहा हूं कि कभी-कभी आप लोग कहते हैं कि मंत्रि लोग होम वर्क नहीं करते। मैं ज़रूरत से ज्यादा होम वर्क करके आया हूं। इसलिए यदि आप कहें तो मेरे पास हर क्षेत्र का, हर चीज़ का नक्शा है। मैंने स्वयं देखा है कि कहां-कहां, क्या-क्या आवश्यक चीज़ है, मैंने उस पर ध्यान देने का काम

किया है। मैं सब के बारे में पढ़ सकता हूं (व्यवधान) फिर महाराष्ट्र और हमारे दूसरे स्टेट्स वाले मांग करने लगेंगे। इसलिए अब मैं ट्रेस के ऊपर आता हूं। (व्यवधान)

†[مولانا عبیداللہ خاں اعظمی: بہار میں کیا ہوا ہے ذرا وہ بھی بتا دیجئے-]

मौलाना ओबैदुल्ला खान आज़मी: बिहार में क्या हुआ है ज़रा यह भी बता दीजिये।

श्री राम विलास पासवान: बिहार में बहुत कुछ हो गया है। ज़ोनल आफिस हो गया है (व्यवधान) इनके ज़ोनल आफिस में 8 तारीख को उद्घाटन करने जा रहे हैं (व्यवधान) अब हल्ला मत कीजिये (व्यवधान)

उपसभापति: बैठिये, डिस्टर्ब मत कीजिये, बोलने दीजिये।

श्री राम विलास पासवान: मैंने जो नयी रेलें चलाने का निर्णय लिया है, वह निम्नलिखित हैं। दिल्ली से रोहतक के बीच में एक डीज़ल पुश-पुल सर्विस चलाई जाएगी। मथुरा, पलवल के दैनिक यात्रियों की भारी मांग को देखते हुए एक ई॰एम॰यू॰ सेवा मथुरा और दिल्ली के बीच में शुरू हो जाएगी। बंगलौर मीरज के आमान परिवर्तन के बाद बंगलौर मुंबई के बीच वाया हुबली सप्ताह में दो बार गाड़ी चल रही है। माननीय सदस्यों के आग्रह पर इस ट्रेन सर्विस को प्रति दिन किया जाएगा, डेली कर दिया जाएगा। केरल के माननीय सदस्यों की मांग को देखते हुए यह निश्चय किया गया है कि कोंकण रेलवे के समापन के बाद नयी दिल्ली से त्रिवेन्द्रम (व्यवधान) वह भी समापन हो रहा है दिसम्बर में। दिल्ली से त्रिवेन्द्रम के बीच में वाया मडगांव, बंगलौर सप्ताह में एक दिन राजधानी एक्सप्रेस चलाई जाएगी जिससे गोआ और दिल्ली के बीच संबंध स्थापित हो सकेगा। इससे एक फायदा और भी होगा। इससे मद्रास और तिरुवनंतापुरम के लिए अलग-अलग राजधानियां हो जाएंगी। मैंने अपने बजट भाषण में कहा था रामपुर हाट बर्द्धमान पेसेंजर को रद्द कर के हावड़ा बोलपुर रामपुर हाट एक्सप्रेस चलाई जाएगी परन्तु कुछ माननीय सदस्यों ने अनुरोध किया है रामपुर हाट बर्द्धमान पेसेंजर को भी (व्यवधान) पहले था कि उस ट्रेन के बदले चलाई जाएगी लेकिन बहुत माननीय सदस्यों की इच्छा का आदर करते हुए रामपुर हाट बर्द्धमान पेसेंजर को चालू रखा जाएगा। मैंने इनकी इच्छा का आदर किया है। जोधपुर और जैसलमेर के बीच एक नयी रेल सेवा प्रारम्भ की जा रही है जो शाम को चल कर सुबह पहुंचा करेगी। इससे पर्यटन का विकास होगा। मद्रास पांडिचेरी के बीच में एक सीधी रेल सेवा प्रारम्भ की जा रही है बिटवीन पांडिचेरी एंड मद्रास (व्यवधान) हमारे यात्रियों की सुविधाओं को देखते हुए यह फैसला किया गया है। पांडिचेरी से तिरुअन्नामलाई तक चलने वाली यात्री गाड़ी को तिरुपति तक चलाया जाएगा जिससे शाम को चल कर सुबह तक पहुंचा जा सकेगा। कम्प्यूटर्स यात्रियों की मांग को देखते हुए अजमेर और जयपुर के बीच एक बड़ी लाइन शटल सेवा प्रारम्भ की जा रही है। उत्तर प्रदेश के पहाड़ी क्षेत्रों की मांग को देखते हुए कोटद्वार से नजीबाबाद के बीच एक लिंक एक्सप्रेस चलाई जाएगी जिससे मसूरी एक्सप्रेस के साथ संबंध स्थापित हो सकेगा। रामनगर-मुरादाबाद सेक्टर पर बजट भाषण के दौरान लिंक एक्सप्रेस के अतिरिक्त रामनगर-मुरादाबाद के बीच एक शटल सेवा प्रारम्भ की जाएगी। दिल्ली-बैगाना के बीच बेहतर सेवा प्रदान करने के लिए रतनगढ़ और बैगाना के बीच एक अतिरिक्त पेसेंजर सेवा प्रारम्भ की जा रही है जो शेखावटी लिंक एक्सप्रेस को जोड़ेगी।

6.00 P.M.

दक्षिण मध्य रेलवे में विजयवाड़ा, गुंटूर, तेनाली खंड पर मेन लाइन में ई॰एम॰यू॰, इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट सेवा एक सितम्बर, 1996 को या उससे पहले प्रारंभ कर दी जाएगी। कालका से अमृतसर तक जाने वाली शिमला मेल गाड़ी जो बहुत साल पहले बंद कर दी गयी थी, माननीय सदस्यों की मांग को देखते हुए मैंने इसे फिर से चलाने का निश्चय किया है ...(व्यवधान)

श्री लछमन सिंह (हरियाणा): कब तक चलेगी?

श्री राम विलास पासवान: जितना जल्दी होगा कर देंगे। जितनी गाड़ियां हैं सबके साथ चलेंगी ...(व्यवधान) पंजाब के माननीय सदस्यों ने मांग की है कि अमृतसर से बम्बई जाने वाली गाड़ी का नाम गोल्डन टेम्पुल के नाम पर रख दिया जाए। उनकी भावनाओं का आदर करते हुए मैंने निर्णय लिया है कि भविष्य में फ्रंटियर मेल का नाम बदलकर गोल्डन टेम्पुल मेल कर दिया जाए। ठीक है। अच्छा।

माननीय सदस्यों ने भुवनेश्वर और बैंगलौर को जाने वाली राजधानी गाड़ियों की फ्रीक्वेंसी बढ़ाने की मांग की है। इस मांग को पूरा न कर पाने का मुख्य कारण राजधानी गाड़ियों में डिब्बों की कमी है। फिर भी

†[]Transliteration in Arabic Script.

माननीय सांसदों की इच्छा को ध्यान में रखते हुए मैंने आदेश दिया है कि 1996-97 के दौरान कुछ अधिक राजधानी के डिब्बों का निर्माण किया जाए जिससे कुछ हद तक इस कमी को दूर कर सकें। मुझे आशा है कि इन डिब्बों के बन जाने के बाद इसी वित्त वर्ष में मैं भुवनेश्वर राजधानी एक्सप्रेस और निजामुद्दीन, सिकंदराबाद, बैंगलौर राजधानी एक्सप्रेस को सप्ताह में एक बार के बजाए, सप्ताह में दो बार चलाऊंगा।

श्रीमती जयन्ती पटनायक: कब तक।

श्री राम विलास पासवान: इस साल के अंत तक। इस फाइनेंशियल इयर में, मार्च तक क्योंकि उसके डिब्बे नहीं हैं हमारे पास—राजधानी के।

बम्बई के संसद सदस्यों से चर्चा के दौरान मांग आई थी कि महिलाओं के लिए उपनगरीय गाड़ियों में आरक्षण की सुविधा जो हल में दी गयी थी वह जारी रखी जाए। इसलिए मैंने निश्चय किया है कि पश्चिम और मध्य रेलवे की उपनगरीय गाड़ियों में जो स्थान प्रथम श्रेणी में महिलाओं के लिए सुबह 6 बजे से रात के 8 बजे तक आरक्षित था उसको रात के 9 बजे तक बढ़ा दिया जाए।

दिल्ली, अहमदाबाद के सम्पूर्ण आमान परिवर्तन के पश्चात् अहमदाबाद के लिए भी सप्ताह में एक बार राजधानी सेवा प्रारंभ की जाएगी..(व्यवधान)

कुमारी सरोज खापर्डे: अगर आप एक मिनट मुझे समय दे मैं कुछ कहना चाहूंगी। आपने महाराष्ट्र के बारे में कुछ कहा। नागपुर इस देश का बिल्कुल मध्यस्थ है, मध्य बिंदु है, सेंटर है। इस देश का हार्ट कह सकते हैं। अभी नागपुर शहर से नागपुर से मद्रास, नागपुर से हैदराबाद, नागपुर से दिल्ली, नागपुर से बम्बई जब हम लोग जाते हैं तो हमारे रिजरवेशन का कोटा इतना कम है कि उस कम कोटे में हम लोगों का रोज का आना जाना बहुत मुश्किल हो जाता है। मेरी मांग है आज कि आप इस कोटे को बढ़ाकर भरपूर कीजिए ताकि लोगों को असुविधा न हो।

श्री राम विलास पासवान: नागपुर बहुत दृष्टिकोण से महत्वपूर्ण है। इसलिए उसको जरूर हम बढ़ाएंगे। कितना बढ़ाएंगे, यह तो हम नहीं कहेंगे। लेकिन उसको जरूर बढ़ाया जाएगा। मैं आपको एक और भी विश्वास दिलाना चाहता हूं कि मेरे पास अभी सवारी डिब्बों की कमी है, ज्यों ही हमारे पास सवारी डिब्बे आ जाएंगे पर्याप्त मात्रा में तो मेरा यह भी विचार है कि हम एक गाड़ी चलाएंगे नागपुर से बोधगया तक। दोनों बौद्ध सरकिट है। नागपुर में दीक्षा भूमि है और बोधगया में भगवान बुद्ध ने शिक्षा ली थी। तो ये दोनों जो सरकिट हैं हम उनको भी जोड़ने का काम करेंगे लेकिन हम इस वक्त में कर पाएंगे कि नहीं यह मैं नहीं कहता हूं। इसलिए मैंने इस बजट वगैरह में नहीं बोला है। लेकिन हमारे दिमाग में यह बात है ..(व्यवधान) मैं यह भी कहना चाहता हूं कि महाराष्ट्र के विकास का मतलब यह ठीक है कि बम्बई नहीं है। दिल्ली राजधानी है लेकिन बम्बई कामर्शियल राजधानी रही है। लेकिन जब हम बम्बई की तुलना करते हैं विदर्भ और मराठवाड़ा के इलाके से तो विदर्भ और मराठवाड़ा की स्थिति बहुत ही दयनीय है। बहुत सारे और भी डिस्ट्रिक्ट हेडक्वार्टर्स हैं जो रेलवे लाइन से जुड़े हुए नहीं हैं। वह भी हमारी दृष्टि में है और उसके लिए भी हमने कुछ किया है जो समयाभाव के कारण नहीं कह रहे हैं। लेकिन मैं कह रहा हूं कि उस संबंध में भी हम निश्चित रूप से गंभीरतापूर्वक विचार कर रहे हैं कि विदर्भ और मराठवाड़ा एरिया का रेल में विकास किया जाए।

माननीय सदस्यों ने एक कठिनाई बतायी थी कि द्वितीय श्रेणी के अनारक्षित सवारी डिब्बों की कमी के कारण बहुत कठिनाई आती है। यात्रियों को दूरगामी गाड़ियों में जगह मिलने में कठिनाई होती है। इसलिए मैंने यह निर्देश जारी कर दिया है कि भविष्य में हर एक दूरगामी गाड़ी में कम से कम दो अनारक्षित द्वितीय श्रेणी के डिब्बे होंगे। जनरल पैसेंजर्स के लिए कम से कम दूरगामी गाड़ी में दो डिब्बे होंगे और जो मेल और एक्सप्रेस हैं उनको भी क्रमबद्ध तरीके से यदि उसमें ए॰सी॰ टू टायर नहीं है...। या ए॰सी॰ थ्री टायर, ए॰सी॰ टू टायर और ए॰सी॰ थ्री टायर की व्यवस्था की जाएगी। माननीय सदस्यों ने यह मांग की थी कि हर मेल एक्सप्रैस गाड़ी में वातानुकूलित डिब्बों की सुविधा प्रदान की जाए। इसलिए मैंने यह भी निश्चय किया है कि योजनाबद्ध तरीके से ऐसे डिब्बों का उत्पादन बढ़ाया जाए और हर मेल एक्सप्रैस गाड़ी में कम से कम ए॰सी॰ टू टायर और ए॰सी॰ थ्री टायर डिब्बा लगाया जाए। माननीय सदस्यों ने पिछड़े और आदिवासी क्षेत्रों में चलने वाली गाड़ियों की गिरी हुई हालत के बारे में विशेष रूप से उल्लेख किया है। इसके लिए आदेश दे दिए गए हैं कि इन स्थानों पर डिब्बों की हालत में सुधार किया जाए। विजयवाड़ा स्टेशन पर चल सीढ़ियों की व्यवस्था की जाएगी जिसके लिए अपेक्षित बजट की व्यवस्था कर दी गई है। विजयवाड़ा स्टेशन के अतिरिक्त शहर में बैंज सर्किल पर भी एक कंप्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र शीघ्र लगाया जाएगा। मैं माननीय सदस्यों को बतलाना चाहता हूं कि मुंबई महानगर परियोजना के लिए इस वर्ष के एम॰टी॰सी॰

प्लान के अंतर्गत 94.25 करोड़ रुपये का प्रावधान है जो इस वर्ष में इस प्लान के अंतर्गत 190 करोड़ रुपये का आधा है। मैं माननीय सदस्यों को यह भी बतलाना चाहता हूं इसमें सिडको द्वारा दिया जाने वाला 100 करोड़ रुपये का खर्च शामिल नहीं है। मैं मुंबई स्वयं गया था। वहां पर पीक समय की उपनगरीय सेवाओं को बढ़ाने की बहुत मांग है, परन्तु संचालन, लाइन कैपेसिटी और टर्मिनल की कठिनाइयों के कारण इन सेवाओं को बढ़ाना संभव नहीं है। इसलिए निश्चय किया गया है कि अधिक से अधिक 8 कोच की लोकल गाड़ियों को 12 कोच की कर दिया जाए। अतः वर्तमान 104 बारह कोच वाली गाड़ियों की संख्या में वृद्धि कर अब 44 और 12 कोची गाड़ियां चलाई गई हैं। इसके अतिरिक्त इसी वर्ष में 25 मध्य रेलवे की गाड़ियों में अधिक डिब्बे बढ़ाये जायेंगे। बेलापुर-बेनवल के कार्य के पूरे होने के उपरांत इस क्षेत्र में और गाड़ियां चलाई जायेंगी। इसके अतिरिक्त बेलापुर-अंधेरी लोकल की संख्या चार के स्थान पर सोलह की जा रही है। छत्रपति शिवाजी टर्मिनल बांदरा लोकल को इसी वित्तीय वर्ष के दौरान अंधेरी तक बढ़ाई जाएगी और छत्रपति शिवाजी टर्मिनल अंधेरी लोकल की संख्या 28 से 66 की जा रही है। इसके अतिरिक्त करजत-खपोली सैक्शन की बहुत दिनों से चली आ रही मांग को पूरा करने के लिए इस सैक्शन के विद्युतीकरण के कार्य को तेजी से चलाया जा रहा है। ...(व्यवधान)... विद्युतीकरण के बाद सी०वी०एम०यू० सेवाएं खपोली से छत्रपति शिवाजी टर्मिनल तक चलायी जायेंगी। मराठवाड़ा...(व्यवधान)

श्री राघवजी (मध्य प्रदेश): हिन्दुस्तान में मध्य प्रदेश भी है।....(व्यवधान)

श्री राम विलास पासवानः वह आप कहें, मैंने कहा कि यह ट्रेन...(व्यवधान) ट्रेन की बात मैं कह रहा हूं। यदि मेरे आप कहेंगे तो जो आपका है....(व्यवधान) कासगंज से ले करके जो सब से बड़ा उत्तर प्रदेश का था, उत्तर प्रदेश में हम लोग जा रहे हैं इस महीने में, यह अयोध्या में जो ब्रिज है उसका शिलान्यास करने के लिए और उसके लिए जितने पैसे की जरूरत होगी वह पैसा हम दे रहे हैं। इसके बाद कासगंज से ले करके मथुरा कासगंज से लेते हुए जो कानपुर की लाइन है, जो बहुत महत्वपूर्ण लाइन है उसको हमने जोड़ने का काम किया है।....(व्यवधान)

श्री राघवजीः मध्य प्रदेश के बारे में भी बताइये।....(व्यवधान)

श्री राम विलास पासवानः पहले आप सुन लीजिए।....(व्यवधान)

श्री राघवजीः बिलासपुर.....(व्यवधान)

श्री राम विलास पासवानः पहले आप सुन तो लीजिए।

उपसभापति महोदया, एक बात और है कि जो हमने पार्सल के रेट के बारे में कहा था कि हम कुछ सामान को उससे छूट दे रहे हैं तो उसमें माननीय सदस्यों ने राय दी थी कि केला, कहीं-कहीं बनाना ज्यादा होता है, उन्होंने कहा था कि उसको छूट दिया जाए और कुछ माननीय सदस्यों की राय थी खास करके पश्चिम के माननीय सदस्यों की कि पान के पत्ते में भी छूट दे दी जाए। इसलिए मैंने यह फैसला किया है कि अन्य फलों और सब्जियों की तरह केला और पान के पत्तों पर भी पार्सल भाड़े की वृद्धि नहीं होगी।

हमने जो लक्षद्वीप के साथी हैं उनको उपहार में एक ट्राय ट्रेन वहां चलाने का आदेश दिया है, क्योंकि वहां दूसरी कोई गाड़ी चल नहीं सकती है। इस तरीके से मेरे पास में....(व्यवधान) मैं माननीय सदस्यों से कहूंगा...(व्यवधान) मैं सब के, जो-जो सदस्यों ने अपने-अपने इलाकों का जो मामला उठाया है.....(व्यवधान)

THE DEPUTY CHAIRMAN: He has not yet finished. Please sit down...*(interruptions)*... This is not the way. Please sit down...*(interruptions)*...

SHRI S. PETER ALPHONSE (Tamil Nadu): Since we are not satisfied with the reply of the Railway Minister, we are staging a walk-out.

SHRIMATI JAYANTHI NATA-RAJAN: Madam, Tamil Nadu is completely ignored by the Railway Minister. In view of this, we are staging a walk-out.

THE DEPUTY CHAIRMAN: You can do whatever you like.

(At this stage, some hon. Members left the Chamber)

श्री राम विलास पासवानः कहिए तो मैं पढ़ दूं। उपसभापति महोदया, ये सारे सदस्य ...((व्यवधान). I can satisfy those Members who are agitating, provided they listen to me. *(interruptions)*

उपसभापतिः यह क्या कर रहे हैं आप? ...(व्यवधान)... यह कोई तरीका नहीं है। ...(व्यवधान)... I am not allowing this.

श्री राम विलास पासवानः उपसभापति महोदया, जो हमारे बिलासपुर के साथी हैं...(व्यवधान)... जो हमारे साथी बिलासपुर में जोनल ऑफिस की मांग के संबंध में बात कर रहे है ...(व्यवधान)... आप को मालूम है कि 1966 में ही जोन बना था। अब 30 साल गुजर गए, जनसंख्या बढ़ गयी, सारी चीजें हो गयीं, वर्कलोड आ गया, लेकिन इसी झगड़े में कि वहां बने, यहां बने, ऐसा हो वैसा हो, जोनल ऑफिस नहीं बन पाया। जितना था, वही रहा। इसलिए जो एक्सपोर्ट कमेटी की रिपोर्ट थी उस रिपोर्ट के मुताबिक 6 जोन नए बढ़ाए गए हैं। अब जो हमारे बिलासपुर के माननीय संसद सदस्य या उस एरिया के और भी—मध्य प्रदेश के मुख्य मंत्री जी का भी हमारे पास टेलिफोन आया, कल अटल जी ने भी दूसरे सदन में इस मामले को उठाया। अर्जुन सिंह जी ने, माधव राव सिंधिया जी ने—सभी लोगों ने इस बात का स्वागत किया है कि जो अभी बना है, उस का हम स्वागत करते हैं और उन्होंने कहा कि बिलासपुर के संबंध में भी विचार होना चाहिए। हम ने सब लोगों से कहा है कि जो घोषणा हम ने कर दी है, वह घोषणा हो गयी है, बाकी के संबंध में हम लोग बैठकर बातचीत करेंगे।...(व्यवधान)...

उपसभापति महोदया, इन्हीं शब्दों के साथ अब मै वर्ष 1996-97 की अनुदान की मांगें इस सदन में प्रस्तुत करता हूं।...(व्यवधान)...

SHRI V. NARAYANASAMY (Pondicherry): Madam, ...*(interruptions)*

THE DEPUTY CHAIRMAN: You were not here, *(interruptions)*

SHRI V. NARAYANASAMY: Madam, Tamil Nadu and Pondicherry was totally neglected, *(interruptions)*

THE DEPUTY CHAIRMAN: Order. *(interruptions)*

SHRI V. NARAYANASAMY: The Railway Minister has totally neglected Tamil Nadu and also Kerala. *(interruptions)*

THE DEPUTY CHAIRMAN: I am telling you that this is not the way. *(interruptions).*

.. एक मिनट बैठिए। नारायणसामी जी, बैठिए...(व्यवधान)...

The Minister has made some announcement I am quite sure that he could not have satisfied everybody because there are many more demands than those he has met in respect of railways. But I also have some constraint of time. I have limited time and I cannot fulfil everybody's demand in this limited time. If you want to have any more discussion with him, you can discuss it with him. If you want any other time, then we will sit in this House and we will discuss all those matters. But there are certain technical responsibilities that we have to fulfil. There are certain legislations that we have to pass and send back to the Lok Sabha, because there are some time-bound things.

Railway can be discussed in the next part of the Session. I am hundred per cent sure that he has not satisfied all people to the extent of hundred per cent. But you have registered your complaint. You have registered your demand. The Minister is here.

मंत्री जी, अब दोबारा जब हम लोग बैठेंगे, सदन खत्म होने के बाद अगस्त महीने में तो हमारे माननीय सदस्य कोई चर्चा करना चाहेंगे चैयरमैन साहब से परमीशन लेकर जो कुछ डिमांड्स रह गयी हैं, उनके बारे में आप जरूर विचार करिएगा। इस बीच आप को समय है कि आप उन की डिमांड्स पर गौर करें जिन्होंने यहां कहा है और जो कुछ कर सकते हैं, करिए। अब यह मामला खत्म हो गया। ...(व्यवधान)...

After my ruling, everything is closed. *(Interruptions)* Nothing will go on record. *(Interruptions)* Nothing is going on record now. *(Interruptions)* Now we will take up ..*(Interruptions)* We will take up Appropriation now.

श्री सतीश अग्रवाल (राजस्थान): रेल मंत्री जी, आप ने संसाधनों की बात की है। आप सरकार के हिस्से हैं आप ने एक्स मेंबर ऑफ पार्लियामेंट को दो सैकंड क्लास ए॰ सी॰ के पास दिए हैं। कानून के तहत हमारे स्पाउसेस प्लेन से जा सकते हैं जिस का कि किराया 8 हजार रुपए लगता है। लेकिन ए॰सी॰फर्स्ट क्लास में नहीं जा सकते। कानून के संशोधन के बिना आपने दो सेकेण्ड ए॰सी॰ के पास एक्स॰ मैम्बर आफ पार्लियामेंट को दिए तो क्या सरकारी खर्चा बचाने के लिए और

सुविधा की दृष्टि से आप यह आदेश जारी करेंगे कि सत्र के बाद जो भी मैम्बर आफ पार्लियामेंट फर्स्ट क्लास एoसीo में जाता है उसके स्पाऊस उसमें जाना चाहें तो जा सकते हैं, बजाय प्लेन की जर्नी के, जिसमें कि चौगुना खर्चा आता है। क्या इस प्रकार का आप एक प्रशासनिक आदेश जारी कर देंगे?

उपसभापतिः मंत्री जी, अग्रवाल जी ने यह डिमांड बहुत बार चेयरमेन साहब के सामने रखी है कि जो स्पाऊस है वह हवाई जहाज से तो सफर कर सकते हैं, लेकिन जो मैम्बर आफ पार्लियामेंट एoसीoफर्स्ट क्लास में ही जाते है उनके स्पाऊस को यह सुविधा नहीं है, चाहे वह पुरुष सदस्य हो, चाहे महिला सदस्य हो। तो यह सुविधा देने में सरकार को कोई आपत्ति नहीं होनी चाहिए क्योंकि कनसोलिडेटेड फंड से आता है पैसा, अब चाहे वह हवाई जहाज के मद से दें या रेलवे के मद से दें। इनकी यह डिमांड जेन्यून डिमांड है। यह कोई ऐसी डिमांड नहीं है, जिससे मैम्बर आफ पार्लियामेंट कुछ ज्यादा खर्चा लेना चाह रहे हों। इसलिए उनकी इन बातों पर गौर करिए और उसको आप करने की कोशिश करिए। इसमें आपको कोई अमेण्डमेंट करने की जरूरत नहीं है। कोई एक्स्ट्रा खर्चा नहीं है। ...(व्यवधान)...

श्री सुरेश पचौरीः ठीक है, मंत्री जी। आप बोल दें। ...(व्यवधान)...

श्री राम विलास पासवानः उपसभापति जी, इसमें एक कमेटी थी, उसमें मैं खुद कनवीनर था। उस कमेटी के अन्तुले जी चेयरमेन थे और मैं कनवीनर था। जैसा मैंने कहा कि आज हम मिनिस्टर है, लेकिन इसके बाद एमoपीo ही बनेंगे या एमoपीo नहीं भी रह सकते हैं। इसमें कोई ऐसी बात नहीं है। माननीय सदस्यों की दिक्कतें है, वह हमें पूरे तौर से मालूम हैं लेकिन यह जो कमेटी बनी थी, उस कमेटी की रिपोर्ट गई हुई है। उसमें चूंकि हर पार्टी के नेता हैं और इधर राज्यसभा के चेयरमेन हैं, उधर लोकसभा के स्पीकर है। जो बात आप कह रहे हैं, वह बिल्कुल सही बात है कि प्लेन का मिल सकता है तो ट्रेन का फर्स्ट क्लास एoसीo क्यों नहीं? जबकि ट्रेन के फर्स्ट क्लास एoसीo और प्लेन के किराए में कितना अंतर होता है, तो जब प्लेन में सुविधा है, फर्स्ट क्लास एoसीo ट्रेन में क्यों नहीं है? महोदय, हम लोगों ने रिकमंड भी किया था। यहां तक एज ए मिनिस्टर का सवाल है, मैं निश्चित रूप में मानता हूं कि यह मामला मंत्रालय के अंतर्गत का मामला है, लेकिन चूंकि प्लेन का मामला और ट्रेन का मामला, पैसा जो जाएगा, पैसा जो डिसपर्स होता है वह रेलवे मिनिस्टरी का अलग है और वह अलग है, लेकिन भारत सरकार एक है। यदि सरकार इस संबंध में निर्णय ले लेती है तो मैं तो इसको तुरन्त लागू कर दूंगा। ...(व्यवधान)... मैं इस संबंध में बात नहीं करूंगा। ...(व्यवधान)...

उपसभापतिः ठीक है। **Now he has given an assurance, we will discuss it. We have to take up the Appropriation (Railways) No. 3 Bill, 1996.** मंत्री जी, आपका एप्रोप्रिएशन, पैसा तो ले नहीं रहे आप, तो कैसे सब काम करेंगे?

श्री राम विलास पासवानः मैं मूव करूं क्या?

उपसभापतिः और क्या! नहीं करेंगे, तो हम नहीं देंगे आपको। ...(व्यवधान)...

THE APPROPRIATION (RAILWAYS) NO. 3 BILL, 1996

रेल मंत्री (श्री राम विलास पासवान): महोदय, मैं रेलों के प्रयोजनार्थ वित्त वर्ष 1996-97 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय राशियों के भुगतान और विनियोग को प्राधिकृत करने वाला विधेयक, जैसा कि लोकसभा द्वारा पारित किया गया है, विचारार्थ प्रस्तुत करता हूं।

THE DEPUTY CHAIRMAN: The question is:

"That the Appropriation (Railways) No. 3 Bill, 1996, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration."

The motion was adopted.

THE DEPUTY CHAIRMAN: We shall now take up clause by clause consideration of the Bill.

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

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

श्री राम विलास पासवानः उपसभापति महोदया, मैं विधेयक को लौटाए जाने का प्रस्ताव करता हूं।

The question was proposed.

श्री सतीश अग्रवाल (राजस्थान): मैडम, मैंने आपको लिखकर दिया है, मुझे कोई भाषण नहीं देना है, कुछ स्पष्टीकरण माननीय मंत्री महोदय से पूछना है। यह एप्रोप्रिएशन बिल तो हम पास करने ही जा रहे हैं, सर्वसम्मति से कर रहे हैं। आपने यहां पर संसाधनों का शायद मुद्दा उठाया कि पैसे का बहुत अभाव है। मैं