

I would request the Civil Aviation Minister to take a serious note of this. I also urge upon the Minister to come out with a statement before the House as to the steps that they are taking because it is a very serious matter. Otherwise, all those who travel by air will be frightened and they will have all sorts of apprehensions. The Minister should come out with a clear statement on the air safety measures in our skies.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Now I would like to take up further discussion on the Railway Budget.

I. THE BUDGET (RAILWAYS) 1995—96

II. RESOLUTION APPROVING CERTAIN RECOMMENDATIONS CONTAINED IN THE NINTH REPORT OF THE RAILWAY CONVENTION COMMITTEE, 1991—CONTD.)

डा० बापू कालदास (महाराष्ट्र): उपसभाध्यक्ष महोदय, तमिलनाडु में बंध होने के कारण हमारी ट्रेन जो कल छूटने वाली थी, वह आज तक अकटर सिमल पर थी। अब आप चलने के लिए विश्वास दे रही हैं, आपकी विश्वास जब बज गई है तो वह गाड़ी अब शुरू हो गई है। मैं दो दृष्टि से बजट की तरफ देखता हूँ। (व्यवधान)

श्री ईश दत्त यादव: रेल मंत्री जी तो अभी आप नहीं हैं।

डा० बापू कालदास: लेकिन जिन्होंने कई सालों तक रेल मंत्रालय का कारोबार सम्भाला था, वे वहाँ बैठे हुए हैं, जानकार भी हैं, वे सब अच्छे ढंग से उनको बताएंगे, मुझे इसमें पूरा भरोसा है। एक पहली बात मैं सुझाव के रूप में कह देना चाहता हूँ। इस वर्ष हम गांधी जी के जन्म की 125वीं जयंती मना रहे हैं। सारे देश में मना रहे हैं। आपको याद होगा, मुझे भी निश्चित रूप से मालूम है कि गांधी जी जब कभी जात्रा करते थे, वह उस समय के तृतीय श्रेणी के कोच में बैठ कर यात्रा किया करते थे। मैं आपसे आग्रह करता हूँ, प्रार्थना करता हूँ कि इस 125वीं सालगिरह के उपलक्ष्य में एक द्वितीय श्रेणी की ट्रेन आप चलाएँ। मैं गांधी के जन्म के बारे में ज्यादा आग्रह नहीं करता हूँ लेकिन हो सकता है

1942 में बम्बई में जब देश के लोगों ने आखिरी अन्वेल्लन शुरू किया था उस बम्बई से ले कर वह जहाँ उन्होंने यात्रा निकाली थी वहाँ से दिल्ली तक अगर गांधी जी के नाम केवल द्वितीय श्रेणी की, no other class, एक गाड़ी आप तुरंत चला सकें तो बहुत अच्छा होगा। अलग-अलग मंत्रालय गांधी जी की स्मृति में कुछ न कुछ था जो कुछ कर रहे हैं, इसमें आपका भी योगदान हो जाएगा, ऐसा मैं मानता हूँ। बड़े आग्रह से, विनम्रता से मैं आपसे प्रार्थना करता हूँ कि उनकी यादगार में रेल मंत्रालय यह काम जरूर करे।

SHRI JAGESH DESAI: That is as an additional train. One Janata train is already there.

डा० बापू कालदास: अडीरानल ही हो। मैंने इसलिए कहा, मैं जगह के बारे में नहीं कहता, साबरमती से हो सकती है। मुझे कोई एतराज नहीं है। गांधी का कोई एतराज नहीं है, कहीं से भी हो सकती है। (व्यवधान)

श्री ईश दत्त यादव: उसमें रिजर्वेशन नहीं रहना चाहिये, फ्री रहना चाहिये।

डा० बापू कालदास: मैं आर्टिनेरी सेक्रेटरी क्लास चाहता हूँ। अब इस बजट को दो तरफ से मैं देखता हूँ। एक बात तो आप सब लोग, हम सब लोग जानते हैं कि आधुनिकता के जो प्रमुख लक्षण होते हैं उसमें जनसंचार, सामाजिक अभिसरण तथा कृषि और औद्योगिक प्रगति की गतिमानता, ये तीन अत्यंत महत्वपूर्ण लक्षण होते हैं आधुनिक समाज के। हम बार-बार इस बात को कह रहे हैं कि एक नया आधुनिक भारत बनाने का हम प्रयास कर रहे हैं। मैं यह मानकर चलता हूँ और जो अनुभव मैं पाया है वह है कि रेल से आधुनिक भारत बनाने की प्रक्रिया में एक सक्षम योगदान की अपेक्षा हम लोग करते हैं क्योंकि यह रेल इस लाइक एन इन्वेस्टमन्ट जैसे आप शरीर में एक इंजेक्शन देते हैं तो शरीर में अलग-अलग प्रक्रियाएँ शुरू होती हैं, यह सशक्तता, इम्युनिटी आती है रोगों के खिलाफ लड़ने की क्षमता

Rail is also an injection to accelerate! the process. Rail is also an accelerating agency for the development of this country.

रेल का समय ध्यान में रखा गया था उनमें बहुत बातें एक गयी थी कि रेल का यह काम है कि रेल हिन्दुस्तान की आर्थिक व्यवस्था की संरचना मजबूत करने में सक्षम हो पाएगी। हिन्दुस्तान की एकता का प्रतीक है रेल, ऐसा मैं

मानता हूँ। यह एकता सुदृढ़ बनाने में कार्यक्षम रूप से योगदान करेगी, ऐसा मैं मानता हूँ।

एक बात और भी है। जनता की आकांक्षाएं बढ़ती जा रही हैं और यह स्वाभाविक है। हमको याद है, मैं जब तक यहां नहीं आया था 1977 के पूर्व, तब तक मैंने कभी रेल में रिजरवेशन नहीं करवाया था क्योंकि यह आवागमन, यात्रा, जनसंचार, यह प्रक्रिया आधुनिकता की एक प्रक्रिया है। आज छोटे गांवों के मेले से लेकर कुम्भ मेले तक आप देख लीजिए, वैष्णो देवी से लेकर साउथ के मंदिर का कोई समारोह हो वह देखिए, किसी भी मजहब की छोटी-छोटी जमातों के अगर मेले होते हैं तो लाखों यात्री जाते हैं। उनकी जो मायबकता है इस पर मैं नहीं जाना चाहता क्योंकि मैं स्वयं परमेश्वर पर विश्वास नहीं रखता हूँ। इसके लिए मुझे कोई मतलब नहीं है। लेकिन श्रद्धा भावनाएं हैं जिनकी मैं कद्र करता हूँ— दूसरों की श्रद्धाओं की कद्र करता हूँ। मैं यह बात कहता हूँ कि अच्छे काम के लिए किन्हीं दलालों की आवश्यकता नहीं होती है जिसमें प्रभु भी आ जाता है, ऐसा मैं मानता हूँ। इसलिए मुझे कोई आवश्यकता नहीं है। लेकिन लोगों का आवागमन, लोगों का यातायात इसकी संख्या बढ़ती जा रही है। दूसरी तरफ रेल की जो अभिक्रमताएं हैं, प्राथमिकताएं हैं, प्रायोरिटीज हैं इस पर भी आप लोगों को ध्यान देना होगा। जो आज आंदोलन, असंतोष पिछड़े हुए इलाकों में हो रहा है इसका सबसे बड़ा महत्वपूर्ण कारण असंतुलित विकास है, इन्फ्लैस्ड डेवलपमेंट। अभी जे०एम०ए० का लीजिए, बोडो आंदोलन वाला लीजिए, जो लेना हो सो लीजिए, इनमें जो गलतियां हैं, खामियां हैं इनमें जो गलत तरीके अपनाए जा रहे हैं उनको मैं छोड़ दे रहा हूँ लेकिन बुनियादी कारण है उनका असंतुलन। विकास की प्रक्रिया में जो भागीदारी उनको मिलनी चाहिए वह भागीदारी न मिलने के कारण जो असंतोष पैदा हो रहा है इसके लिए रेल का यह काम होता है कि रेल की प्राथमिकताओं में इनकी प्राथमिकताओं की तरफ ध्यान दे। दो प्राथमिकताओं की तरफ ध्यान देना चाहिए एक दुर्गम विभाग, रक्षात्मक दृष्टि से संवेदनशील विभाग, सिक्योरिटी की दृष्टि से और दूसरा जो अविकसित विभाग है जैसे महाराष्ट्र में मराठवाड़ा है, कोंकण विदर्भ, वैसे ही राजस्थान में हो सकते हैं, वैसे ही बिहार में है, साउथ, नार्थ बिहार की बात है, या उत्तर प्रदेश में जो अभी आंदोलन चल रहा है उत्तराखंड वाला। ये इलाके हैं। पिछड़े हुए इलाके हर राज्य में हैं। अगर हम संतुलित रूप से विकास की प्रक्रिया की ओर नहीं जाएंगे तो मैं यह कहता हूँ कि भले

ही आप श्रद्धालु रूप से कितनी ही एकता की बात करते रहें, इस देश को एक रहने में मुझे खतरा नजर आता है। यह बात मैं साफ कर देता हूँ। इसके लिए मैं रेल से यह अपेक्षा करता हूँ कि रेल की अभिमताएं, प्राथमिकताएं इन दो तीन मुद्दों पर निहित करके ही हम लोगों को आगे चलना चाहिए।

एक दूसरी बात है। मैं दो आंकड़े देना चाहता हूँ, ज्यादा आंकड़ों में नहीं फंसाना चाहता हूँ क्योंकि बहुत आंकड़े हैं। लेकिन यह बात सही है कि 1951 से लेकर यानी फर्स्ट प्लान की बात कर रहा हूँ, उससे लेकर अगर आप आठवें प्लान तक आ जाते हैं तो मार्च 1994 के आंकड़े मेरे पास हैं तो ऐसा लगता है कि फ्रेट ट्रैफिक 1284 मिलियन से 3708 मिलियन टन तक हो गया है और पैसेंजर ट्रैफिक—ओरिजिनेटिंग, निकलने वाली जगह से यह पहले था 66,517 मिलियन उससे निकलकर अब 2,96,245 मिलियन पहुंच गया है। यानि फ्रेट हो गया तिगुना और पैसेंजर ट्रैफिक चार गुना हो गया है। इसका मतलब है कि यह जो बढ़ने वाला है इसका जो आप प्रोपोरशंस तैयार करते हैं या प्रोजेक्शंस तैयार करते हैं इसमें भी आप लोगों को बहुत ध्यान देने की आवश्यकता है। अगर यह बढ़ता हुआ दबाव रेल वाला पैसेंजर का फ्रेट का, दबाव तेजी से बढ़ रहा है। दूसरी तरफ से जितनी धनराशि रेल मंत्रालय के पास होनी चाहिए उसकी उपलब्धता उनके पास नहीं है। अगर यह सारा प्लान आउटले 1950-51 से ले कर 1995-96 तक का देखें तो आपको लगेगा कि प्लान आउटले में रेलवे का जो हिस्सा होता है वह घटता ही जा रहा है। मैं इसमें दो ही आंकड़े देना चाहता हूँ। 1951-56 के प्लान में टोटल ट्रांसपोर्ट पर प्लान आउटले में से 22.1 इतना रखा था इसमें से रेलवे के लिए 11 परसेंट 1992-97 के प्लान में 8.4 प्लान में क्या हुआ टोटल ट्रांसपोर्ट के लिए 12.43 और रेल के लिए सिर्फ 5.27 यानी एक तरफ आकांक्षाएं बढ़ी हैं फ्रेट बढ़ता जा रहा है तब धीरे-धीरे शेयर रेल को जो जनरल रेवेन्यू से ही मिलना चाहिए वह धीरे-धीरे घटता जा रहा है। यह कोई अच्छी बात है ऐसा मैं कुछ नहीं मानता हूँ। इसका मतलब यह है कि जिसको बजटरी सपोर्ट आप कहते हैं वह आपका घट रहा है और आपको इंटरनल रिसोर्सेस बढ़ा-बढ़ा कर

and the easy way

for internal resources is to raise the fares.

आप यही करते आए हैं कि अगर पैसा नहीं है, क्या करें, दाम बढ़ा दो, मालभाड़ा बढ़ा दो, किराया बढ़ा दो। मालभाड़ा और किराया जब बढ़ते हैं तो पैसेंजर का

It helps inflationary tendencies to increase.

इसका यह परिणाम होता है कि चलन वृद्धि की प्रक्रिया में यह योगदान करता रहता है। अब यह देखिए कि इसमें 80 परसेंट तो जनरल रिसोर्सेस 69.2 बाय इंटरनल रिसोर्सेस और 11 परसेंट आप आई०आर० एफ०सी० इंडियन रेलवे फाइनांस कॉर्पोरेशन से लेते हैं। दूसरी तरफ यह भी होता है कि जो रीसेट ट्रेड रेल का है इसमें प्रेस्ट का भी जो माल ढोना है वह कम हो गया है। मैं आपको एक 9 महीने का आपने जो हिसाब दिया है इसमें लिखा है कि लोडिंग टार्गेट 273 मिलियन टन था एक्चुअल हुआ 262 मिलियन टन का इसका मतलब है प्रेस्ट कम हो रहा है। इसका मतलब है आउटले का शेयर कम हो रहा है और आई०आर०एफ०सी० का परफार्मेंस ठीक नहीं है। यह भी आपने लिखा हुआ है। यह नहीं कि परफार्मेंस अच्छा है, ज्यादा पैसा आप नहीं कमा रहे हैं। इसके साथ और एक बात हो जाती है जिसको सोशल कॉस्ट कहते हैं। यह कहा गया है कि रेलवे इज़ ए पब्लिक यूटिलिटी सर्विस, हम समझ सकते हैं और इसके लिए रेलवे को कुछ मात्रा में कंसेशनल रेट पर चलाना पड़ता है। लेकिन हो क्या रहा है। रेलवे पर सोशल कॉस्ट जिसको कहते हैं यह सामाजिक भार है वह भार हर साल बढ़ता जा रहा है। 1993-94 में 2008 करोड़ था अब 1994-95 में 2321 करोड़ हो गया है। दो कम्पेटियों का मैं यहां पर जिक्र करना चाहता हूं। नंजु दत्ता कमेटी ने यह बात साफ कह दिया है कि "मिनिमाइज़ द सोशल कॉस्ट" और 18 फरवरी 1993 को रेलवे कंसल्टेटिव कमेटी की मीटिंग हो गई। कंसल्टेटिव कमेटी की रिकमेंडेशन यह है कि,

"The Railways should be free from dividend and social costs." I stand by it.

यह सरकार की जिम्मेवारी है ऐसा मैं मानता हूं और दुनिया की रेल अगर मैं थोड़ा-बहुत जानता हूं तो मैं कहता हूं कि,

the social cost burden is always taken by the General Revenue, i.e., the Government itself. I think, I am not raising it for the first time.

15 साल से मैं यहां बैठ कर बहुत बार बोला हूं लेकिन इसमें हर समय मैं यह बात करता आया हूं कि सोशल कॉस्ट एंड डिक्विडेंड से रेल को मुक्त करना चाहिए और इसका बोझ सरकार को उठाना चाहिए। इसका जो पैसा, धनराशि आपके पास आएगी उसका उपयोग संसाधन जुटाने में और रेल के विस्तार में आप खर्च कर सकेंगे। मगर इसके बारे में इतना ही कहकर छोड़ रहा

हूं। मैं सरकार को यह प्रार्थना करूंगा कि आप इन बातों पर गंभीरता से सोचें और जल्दी से जल्दी रेल की इन दो बातों से छुट्टी कर दें ताकि वह अपने विकास की प्रक्रिया में लगी रहे।

उपसभाध्यक्ष जी, अब जो आश्वासन या भाषण रेल मंत्री जी ने वॉल्यूम-1 में दिये हैं और उसमें जो मुद्दे उठाए हैं, उनमें से कुछ की तरफ मैं आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं और एक बात के लिए रेल मंत्री जी को हार्दिक धन्यवाद देना चाहता हूं कि मधु दंडवते जी के बाद वह पहले मंत्री रहे जिन्होंने कि नयी रेल लाईंस में कनवर्शन की प्रक्रिया के लिए जो समय दिया था, उस समय में उसे पूरा किया है। जहां तक मराठावाड़ा का सवाल है, मैं कह सकता हूं कि इन्होंने कहा कि इस तारीख को ट्रेन चलेगी, उस तारीख को ट्रेन शुरू हो गयी। इसके लिए जो उन्होंने समयबद्धता दिखाया और जिस समय-रेखा के अंदर काम किया, उसके लिए मैं उन्हें बधाई देना चाहता हूं। यहीं मैं एक बात की ओर इशारा भी करना चाहता हूं कि कौकण रेलवे का जो काम है, तीन दिन पहले आपके किसी ऑफिसर ने कहा है कि जून में जो काम शुरू होने वाला था, वह अब दिसम्बर तक डिले हो जाएगा, लेकिन मैं मानता हूं कि इसमें आप देरी नहीं करेंगे और निर्धारित समय पर काम पूरा कर लेंगे।

[उपसभाध्यक्ष श्रीमती कमला सिन्हा) पीठासीन हुईं]

उपसभाध्यक्ष जी, मराठावाड़ा की जो एक लाइन है? लातूर से मिरज, अब चूंकि मैं लातूर से हूं, इसलिए लातूर वाली कहूंगा, तो लातूर से मिरज वाली जो लाइन है, उसका 1993 में भूमि-पूजन हुआ, लेकिन आप वहां जाकर देखिए कि क्या हुआ है? वहां कुछ नहीं हुआ है। महोदया, पत्थर लगाने का काम मैं इस मंत्रालय से तो अपेक्षा नहीं करता कि आप गए भूमि-पूजन कर दिया और छोड़ दिया। वहां दो साल से कुछ नहीं हुआ है, न इधर की मिट्टी उधर गयी है और न उधर की मिट्टी इधर गयी है। वह वैसे-का-वैसा ही पड़ा हुआ है। मैं आपको कहना चाहता हूं कि इससे लोगों में निराशा पैदा होती है। इसलिए जैसे आपने कनवर्शन का काम समय में पूरा किया, इससे लोगों को आनन्द होता है, लेकिन जब कहने के बाद या आश्वासन देने के बाद भी आप काम नहीं करते हैं तो समाज में असंतोष बढ़ता है और लोगों को लगता है कि यह तो बात करने वाली सरकार है। हमारे मराठा वाड़ा के लोगों को खुशी है कि आपने अहमदनगर से परली नई लाइन का रास्ता ले लिया है।

अभी हमने अखबार में पढ़ा है, मुझे मालूम नहीं, आपने ऑन-गोइंग प्रोजेक्ट के लिए कुछ मामूली रकम दी जाती है, वैसे आपने एक करोड़ की रकम दी है। वह मिरज-लातूर प्रोजेक्ट 225 करोड़ का है और इस साल आपने 10 करोड़ रुपए रखे हैं। अगर इसी तरह से वह काम चलता रहेगा तो 25 साल में भी रेल पहुंचने की कोई संभावना मुझे नहीं लगती। इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि इस कार्य को ज्यादा प्राथमिकता या अग्रिमता देनी चाहिए और समय निर्धारित करना चाहिए कि इस समय तक काम को पूरा करेंगे। उपाध्यक्ष महोदय, अहमदनगर से परली के काम का अभी तक भूमि-पूजन भी नहीं किया गया है और अब अखबार में आया है कि प्लानिंग कमीशन से आपको उसके लिए मंजूरी नहीं मिली है। अगर प्लानिंग कमीशन से मंजूरी नहीं मिली तो आपको कहना नहीं चाहिए था। अब अगर आप कह चुके हैं तो आपके कार्य पूरा करना चाहिए। अगर आपने कहा है कि हम करने वाले हैं और इसके लिए कुछ-न-कुछ राशि आप दे चुके हैं, तो मैं कहूँ कि यह भूमि-पूजन कर के मत छोड़िए। आनेवाला साल चुनाव का साल है, इसे भूमि-पूजन कर के मत छोड़िये क्योंकि लोगों को आशंका है कि 1996 में आप रहेंगे या नहीं? इसलिए मैं समय निर्धारित करने की अपेक्षा आपसे करता हूँ।

उपाध्यक्ष जी, अब मैं कुछ पिछड़े इलाके की बात करता हूँ, जैसेकि हमारा साठव दिहार और नॉर्थ दिहार है। वहां रांची जैसा शहर है, लेकिन उसमें कम्युनिकेशन कहाँ है? डाइरेक्ट आने के लिए रास्ता कौन सा है? वहां सीधे तरीके से जिसको "डिक्लेज" कहते हैं, वह कहाँ है? इसके लिए कुछ कारण ही नहीं हैं। वह तो पिछड़े इलाके हैं और वहां के लोगों की भी कुछ अपेक्षाएं हैं और अगर आप उन्हें पूरा करेंगे तो अभी जिस डंग का असंतोष दिखायी देता है, वह शायद कम हो जाएगा, ऐसा मैं मानता हूँ। हालाँकि लोगों की अपेक्षाएं बढ़ी हैं और लोग कई मांगें करते हैं, जैसेकि हमारी महाराष्ट्र सरकार ने आपसे 10 लाईंस मांगी हैं। मैं इसमें ज्यादा विस्तार में नहीं जाना चाहता कि आप इन 10 लाईंस का क्या करेंगे, लेकिन जैसे आपने नेटवर्क की बात कही है, अब जैसे होटनी मदन कुबली इव ए नेटवर्क, इसको जोड़ सकते हैं।

.....इसको जोड़ सकते हैं या नहीं कोकम रेलवे के साथ गोवा में जो लाइन है इसके साथ जोड़कर एक नेटवर्क तैयार हो सकता है। दूसरा हमने मांग है—रेटिंगेव से पुनरावृत्त यह वह रवइन है जिससे मनमाड का

कंजेशन कम हो सकता है और रास्ता कम हो सकता है पूना, शोलापुर जाने के लिए। ऐसे नेटवर्क आइडेंटिफाई करिए कि कौन से नेटवर्क हैं? आज आप भी जानते हैं कि 11,000 किलोमीटर लाइन टोटली सेचुरेटेड है, इम्पोजिबल है, इसमें काम नहीं हो सकता है। ऐसा आप कहते हैं तो इन इलाकों को भी ध्यान में रखकर आपको इसमें काम करना चाहिये।

एक बात और है, उपाध्यक्ष महोदय, कि हम लोग बार-बार इस बात की मांग करते आए हैं कि कोल्हापुर-मिरज, जो पूना वाला सेक्शन है, साऊथ सेंट्रल में है और यह जो हमारा मनमाड से लेकर नंदेड़ का सेक्शन है, जो आज साऊथ सेंट्रल में है, उसको सेंट्रल रेलवे के साथ जोड़ा जाए। आप आइए धर। तो आपको पता लगेगा, हमारी तरफ से, औरंगाबाद-नंदेड़ की तरफ से जो कर्मचारी मिलेंगे वह आंग के होते हैं उसमें मुझे कोई आपत्ति नहीं है, उनको जॉब मिल गया है, वह अपना करें, लेकिन जो एनाउन्सर, उद्घोषक होता है, जो इन्क्वायरी वाला आदमी होता है वह भी मण्टी नहीं जानता। मेरा कहना है कि रेलवे कम्युनिकेशन सिर्फ रेल से नहीं, लोगों से भी होना चाहिए। अगर इधर शोलापुर की तरफ कोल्हापुर की तरफ जाइए तो कर्नाटक के कर्मचारी होते हैं। वह स्वाभाविक है, यह मैं मानता हूँ, लेकिन इससे जो यात्री लोग हैं उनका नुकसान होता है। इसके लिए हमारी यह मांग सुविधा की है। मैंने यह सुना है कि आप नए तरीके से जोन्स के बारे में सोचने वाले हैं। हमारा यह सुझाव आप ध्यान में रखिए कि यह कोल्हापुर-मिरज वाला केक्शन, नंदेड़-मानमाड वाला सेक्शन, यह साग सेंट्रल रेलवे में आए।

महोदय, आपने इसमें लिखा है, टुरिज्म की बात की है। मैं दो बातें इसमें कहना चाहता हूँ। मैं यह चाहता हूँ कि एक रेलगाड़ी गुरु गोबिन्द सिंह जी के नाम से आप शुरू करें, जो नंदेड़ से अमृतसर जाएगी, वाया औरंगाबाद भी आता है और दिल्ली भी आता है। वहां लाखों यात्री आते हैं, ब्रदरलु आते हैं, सिखा समुदाय के लोग आते हैं। उससे एक फायदा यह होगा कि बीच में औरंगाबाद एक बहुत बढ़िया टुरिस्ट सेंटर है और नंदेड़ और औरंगाबाद, दोनों एक साथ दिल्ली की लाइन पर आ जाएंगे। टुरिज्म की दृष्टि से भी अगर देखा जाए तो यह एक अच्छी बात हो सकती है। ऐसा मैं मानता हूँ।

दूसरा, आपके पास रेल होटल का प्रस्ताव है। आपने लिखा है और आपके भाषण में यह अच्छा है कि हम कई जगह पर रेल होटल बनाना चाहते हैं। मेरी बिल्कुल

आपसे मांग है कि आप औरंगाबाद, नंदेड जो महत्वपूर्ण शहर हैं, वहां रेल होटल बनाइए। यात्रियों की सुविधा के लिए जैसा यहां पर अजमेरी गेट की तरफ है वैसा अगर वहां बनाएं तो अच्छा रहेगा। यह बड़े शहर है और जब हमारी यह लातूर-मिरज लाइन हो जाएगी तब लातूर, कुरुड़वाडी, पंढरपुर के लिए भी मैं मांग करता हूं।

अब दो तीन सवाल रहते हैं। यह ड्रिंकिंग वाटर की बात है। मैं आपको एक शिकायत देना चाहता हूं कि पूना से बंबई डकन क्वीन और प्रगति एक्सप्रेस चलती है। वहां पीने का पानी नहीं मिलता। डकन क्वीन तो बहुत पुरानी गाड़ी है, हम जब स्कूल में थे तबसे हम इसका नाम सुनते आए हैं। यहां जो पानी डकन क्वीन में देते हैं, डिस्टिलर वाटर वह 5/- रुपए की बोतल वहां 11/- रुपए की देते हैं। इसके बारे में शिकायत भी की गई। जनरल मैनेजर का कहना है कि क्या करें, ओवरहेड्स आर मोर। अगर आपके ओवरहेड्स हैं तो 6/- रुपए एक बोतल पर ज्यादा दें। इसके बजाय अच्छे पानी की व्यवस्था क्यों नहीं करते हैं? यह डकन क्वीन के बाद जो गाड़ी होगी उसकी क्या हालत होगी? यह मैं नहीं जानता। आप जो कह रहे हैं कि हम करेंगे, वह ग्राउंड लेवल पर नहीं होता। इसकी तरफ आपको ज्यादा ध्यान देने की आवश्यकता है। ऐसा मैं मानता हूं। गाड़ी समय पर न जाने में, इसमें मैं ज्यादा नहीं जाना चाहता क्योंकि मेरे ज्येष्ठ सहयोगी वहां पर बैठे हुए हैं, उनका समय मैं नहीं लेना चाहता हूं।

महोदय, अब आती है पब्लिक ग्रिवेन्स सेल की बात। मेरी शिकायत मंत्री महोदय से खुद है कि आजकल मंत्री महोदय मेम्बर्स आफ पार्लियामेंट को पत्र लिखने की आदत छोड़ बैठे हैं। एक बार ऐसा समय था कि इस केन्द्रीय मंत्रिमंडल में दो-तीन ऐसे मंत्री थे कि जो तुरन्त एक्नोलेजमेंट देते थे और 15 दिन के अंदर हमको पूरा जवाब देते थे। छह महीने से मैं तीन खत भेज चुका हूं, जिसका एक्नोलेजमेंट तक नहीं है और न उसका कोई हमारे पास जवाब आया है। क्यों नहीं दे रहे, मेरी समझ में नहीं आ रहा? कैसे हम लिखें आपके अधिकारियों को अगर मंत्री खुद जवाब नहीं दे रहे हैं? एक-दो शिकायतें बहुत सीरियस हमने की थीं। एक तो हमने शिकायत की थी, शिकायत कहिए या सजेशन कहिए कि जो एक्स एमपी हैं उनको आज "शताब्दी" और "राजधानी" में आप बैठने की इजाजत नहीं देते हैं। क्यों नहीं देते हैं?

SHRI JAGESH DESAI: Madam, why are they not giving this?

डा० बापू कालदास: एग्जिस्टिंग मैम्बर को भी सहूलियत नहीं थी, फिर बाद में मिल गई। हम यह कहना चाहते हैं कि एक्स मैम्बर को भी "राजधानी" और "शताब्दी" में जाने की इजाजत देनी चाहिए। यह आवश्यक है, वैसे भी वे बुजुर्ग लोग होते हैं। लेकिन इसके बारे में मंत्री महोदय एक्नोलेजमेंट तक नहीं दे रहे हैं।

हमारे परिवार में यह नियम है कि हमारे परिवार में कोई यह नहीं कहता कि मेरा बाप या मेरी पति पार्लियामेंट मैम्बर है। मेरी पत्नी अहमदाबाद गई, वहां उनका कम्प्लेंट रिजर्वेशन था। वह गई तो श्री झुनके नाम के कंडक्टर ने कहा कि यह आपका कम्प्लेंट रिजर्वेशन नहीं है। फिर कहा कि जगह दे दीजिए, तो उन्होंने कहा कि मैं नहीं देता हूं। जो वहां अफसर था, उसने कहा कि जाइए जहां जाना है, जाइए, शिकायत करके देखिए, हम नहीं जानते हैं। He has the guts and arrogance. कोई एक सज्जन आदमी, जो उनको जानते थे, वे आए और कहा कि मैडम, मैं आपको बैठाता हूं और रात के 10.00 बजे तीन डिब्बे बदलकर उनको जगह मिली। यह हालत है, इसकी चिट्ठी मंत्री महोदय के पास 15 फरवरी को मैंने लिखी है, लेकिन आज तक मुझे कोई एक्नोलेजमेंट नहीं मिली। मेरी आदत नहीं है बहुत कटु शब्द और आलोचना करने की लेकिन मैं यह कहता हूं कि it is an insult. क्योंकि वे इतने एगेंट हो रहे हैं आपके मिनिस्टर साहब कि उनको इसमें जिम्मेदारी नहीं लगती है।

I wrote a letter saying that this was the complaint of my wife. You did not respond to the letter of even a Member of Parliament! What the hell of a Ministry are you running?

तीसरी मैंने चिट्ठी लिखी टेंडर्स के बारे में। आप दुनिया भर में कंप्लेंट सेल रखिए लेकिन रेल भवन में एंटी करप्शन ब्यूरो का सेल होना चाहिये।

It is high time an anti-corruption cell was set up in the Ministry itself, the most corrupt Ministry I have seen. I am not in the habit of making wild charges. I do not belong to that category. But I know the cases. I know the cases.

और इसके लिए कहता

हूं, यह क्या कहेंगे?

ऐसा मुझे लगा। इतना अच्छा काम करने के लिए हम उनको बर्खास्त देंगे तो यह क्या समझते हैं कि वे कुछ भी कर सकते हैं वहां बैठकर? हमने टेंडर के बारे में चिट्ठी लिखी कि वहां फ्रेंच कम्पनी को जान-बूझकर हिन्दुस्तान के लोगों को

The Ministry has lost all sense of proportion.

छोड़कर, आप टैंडर दे रहे हैं, ऐसा हमारे पास कागज थे। मैं बगैर कागज के चिट्ठी नहीं लिखता हूँ, बगैर नाम का पेपर आए, उसको नहीं पढ़ता हूँ। यह चिट्ठी नाम से आई, कागज सारा मैंने पढ़ लिया और मुझे प्राइमफेसी लगा कि इसमें कुछ अन्याय है। कुछ नहीं हुआ, 6 महीने हो गए, कोई एक्जैलेंजमेंट नहीं। Not even an acknowledgement. What type of a Ministry are you running? अगर हम लोगों की कद्र होगी आपके मंत्रालय में तो मैं नहीं समझता कि यह मंत्रालय ठीक से काम कर रहा है। बलराम जी, आप यहां बैठे हैं, आप 12.30 से 1.00 बजे के बीच मेरे साथ आउटर लाबी में आइए, मैं आपको इतने छाती की ऊंचाई तक के टिफिन बाक्स दिखाऊंगा। मैंने एक बार पूछा कि ये इतने लम्बे-लम्बे टिफिन बाक्स कहां से आते हैं? रेल भवन से आ रहे हैं। क्या यह पैसा देते हैं? यह जो इतने बड़े-बड़े टिफिन बाक्स यहां से रोज जाते हैं-मैं रोज देखता हूँ, मैंने जान-बूझकर यहां जाकर पूछा कि यह सारा खाने-पीने का सामान कहां से आ रहा है? हमको तो सविस्तरा इन्फॉर्म है, इसके लिए हम उनके आभारी हैं। यह मुफ्त, बताइए कौन अधिकारी लेते हैं? यह क्या चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारी खाते हैं? किसके पास यह टिफिन जाते हैं? This is a corruption. They get their food without paying anything. These are the people sitting in the office. फिर तो लाख, दो लाख, चार लाख की बातें ही क्या-क्या हो सकती हैं, इसमें मैं ज्यादा अर्ज नहीं करना चाहता हूँ, लेकिन मुझे इस बात का बड़ा रنج है, मुझे इस बात का बड़ा दुख है, बड़ा क्षोभ है... (व्यवधान)

श्री ईश दत्त यादव: आपकी बात सुन कौन रहा है, रेल मंत्री तो हैं नहीं यहाँ?

श्री संघ प्रिय गौतम: आप और हम सुन रहे हैं। संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री भर्तृहरि सिंह): मैं नोट कर रहा हूँ।

डा० बापू कालदत्त: मैं मानता हूँ कि यहां बैठे हुए मंत्री लिख रहे हैं, बलराम जी यहां बैठे हुए हैं..... मैं यह जरूर मानता हूँ कि आप लोग मेरी भावनाओं को उनके पास जरूर पहुंचाएंगे। इसमें मुझे कोई शक नहीं है। मैं जानता हूँ आप लिख रहे हैं। क्या लिख रहे हो, वह अलग बात है। लेकिन लिख रहे हो, यहां तक मैं जानता हूँ।

लास्ट पोंइट, भ्रमण में इन्होंने ऐसा लिखा है—
“Participation of the trade unions in the working of the Ministry.”

इसमें यह पता नहीं लग रहा और इसमें एक मिसाल दी है कि बड़ौदा के झोनल सेंटर पर उन्होंने काम शुरू कर दिया। आपने कहा है कि अपेक्स में भी करेंगे और आपने यह भी कहा है कि झोनल लेवल पर भी फेडरेशन का पार्टिशपेशन लेगे। लेकिन इतना मत करिए कि मेबर को बोर्ड में या कहीं बिठा दिया। इससे नहीं होगा। Participation should be in decision-making also, not only in its running. समय पर चलाओ, यह करो, वह करो, ऐसा नहीं चलेगा। अगर आपको पार्टिशपेशन चाहिए तो उनका पार्टिशपेशन निर्णय प्रक्रिया में होना चाहिए। नहीं तो, हमने जो पार्टिशपेशन आज तक देखा है, यह निर्णय प्रक्रिया में नहीं होते। आइए, तुम भी बैठो He also wants to be a part of the establishment. कुछ नहीं होता। ट्रेड यूनियन से अलग फैक्टर भी जा सकता है। Participation in decision-making is important.

पोर्टर के बारे में आपने कहा है। मैं यह मानता हूँ कि पोर्टर रेल का एक महत्वपूर्ण घटक है। उसके लिए कोई सुविधा नहीं है। यह बेचारा दिन-रात खटता रहता है। उसको निश्चित वेतन नहीं मिलता है। वह खड़ा रहता है। गाड़ी आती है। हम पैसेंजर कहते हैं हट जाओ, तु पोर्टर है, क्या है। हम उसको धमकाते हैं, दुल्कारते हैं। आपने यह जरूर किया है कि उसके बच्चों की शिक्षा के लिए जहां रेल के स्कूल हैं उसमें आपने सुविधा दी है। मेरी मांग साफ है कि उनके बच्चे कहीं भी हों, हमारे बम्बई के प्लेटफार्म पर सातार के लोग रहते हैं। परिवार लेकर रहेगा कहां? Already it is more than a slum.

उसका बच्चा वहीं होता है जहाँ रेलवे के पोर्टर्स के लड़के होंगे, वहां पर उन्हें शिक्षा और स्वास्थ्य की सुविधाएं मिलनी चाहिए, यही मेरी आपसे जरूर मांग है।

एक बात और है। मुझे लगता है कि इसमें यात्रियों को भी कुछ सिखाने की आवश्यकता है। आप बड़े शहर के किसी भी प्लेट फार्म पर घले जाइए। You cannot stand on the platform. इतनी गंदगी होती है, क्योंकि जो नहीं करना चाहिए, जो विधियां नहीं करनी चाहिए, ऐसा आप सिखते हैं। फिर भी बड़ी हो जाता है। बहुत गंदा लगता है। ट्रेन के डिब्बों में सफाई, प्लेट फार्म पर सफाई, यह सिर्फ सरकार करेगी इस भरोसे पर मैं नहीं चलता हूँ। मैं यह मानता हूँ कि हम लोगों का भी यह फर्ज है कि एक व्यक्ति के गते, समाज के एक घटक के गते कि इस जगह को हम साफ रखें। इसके लिए जन-जागरण होना चाहिए। (व्यवधान)

विद्युत मंत्री (श्री एन० के० पी० साल्के): माननीय सदस्य, प्लेट फार्म पर वह विधियाँ नहीं करेंगे, यही मेरी विनती है और कुछ नहीं है।

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती कमला सिन्हा): आप समाप्त कीजिए, आपका समय खत्म हो गया है।

डा० बापू कालदास: आम तौर पर जन जागरण की मैं आपसे अपेक्षा करता हूँ। सरकार इस ओर काम करे। माधव राव सिंधिया जी ने मॉडल स्टेशन बनाने की बात कही थी। उसका क्या हुआ, इतना हमको बताइए? इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपका बहुत शुक्रगुजार हूँ कि आपने बहुत समय मुझे दिया।

डा० जगन्नाथ मिश्र (बिहार): उपसभाध्यक्ष महोदय, रेल बजट प्रस्ताव और कंवेनशन कमेटी के जो प्रस्ताव माननीय मंत्री जी ने प्रस्तुत किए हैं, उसका समर्थन करते हुए मैं कुछ बिन्दुओं की ओर सरकार का और सदन का ध्यान आकर्षित करना चाहूँगा। पिछले वर्षों में आर्थिक उदारीकरण की नीति, नई औद्योगिक नीति के कारण इस राष्ट्र की आर्थिक संभावनाएँ बढ़ गई हैं। रेल एक मुख्य संरचना है आर्थिक विकास के लिए। इससे रेल का विस्तार सभी क्षेत्रों में विशेषकर अर्ध-विकसित और पिछड़े क्षेत्रों में शीघ्रता से हो, इसका यही मुख्य उद्देश्य है। इस साल के बजट प्रस्तावों में संकेत मिलता है कि पिछले चार वर्षों में जो हमारी प्रगति हुई है, जो हमारा विकास हुआ है उसका सीधा प्रभाव रेल मंत्रालय के क्रियाकलापों पर भी पड़ा है।

जो इस साल का बजट का प्रस्ताव है और जिस तरह से द्वितीय श्रेणी में सफर करने वाले गरीब लोगों के लिए मैं वृद्धि नहीं की गई है, उससे पिछले दो-तीन वर्षों के बजट प्रस्तावों में भिन्नता है। इस साल के बजट प्रस्ताव को मैंने देखा है और मुख्य रूप से जो अधिक आय वाले लोग हैं, उनके लिए मैं 7 प्रतिशत की बढ़ोतरी, ए०सी०फर्स्ट में, ए०सी०सेकेंड में और एक्सप्रेस गाड़ियों के प्रथम श्रेणी के भाड़े में वृद्धि की गई है। द्वितीय श्रेणी के भाड़े में वृद्धि नहीं की गई है। माल भाड़े में 10 प्रतिशत की वृद्धि की गई है। संभावनाएँ हैं कि उसका असर मुद्रा-स्फीति पर पड़ेगा, मूल्य पर पड़ेगा लेकिन जो अनुमान लगाया गया है कि माल भाड़े में वृद्धि का आर्थिक विकास पर और मुद्रा-स्फीति पर कोई व्यापक प्रभाव नहीं पड़ेगा, 0.14 प्रतिशत से अधिक मूल्य वृद्धि की संभावना नहीं है। लेकिन इस बात की संभावना बताकर, चैम्बर ऑफ कॉमर्स के लोगों : आपत्तियों की है कि माल भाड़े में वृद्धि से सड़क

यातायात सस्ता पड़ेगा। जो पुर्ण कंपीटीशन रेल करती रही है, उस पर प्रभाव पड़ सकता है। लेकिन रेल मंत्रालय की जो अपनी स्थिति है—वित्तीय और इस साल जो साढ़े चार सौ करोड़ रुपये अतिरिक्त प्राप्त करने का लक्ष्य रखा है या आठवीं पंचवर्षीय योजना का जो लक्ष्य है और जो आगे के सालों में पूरा करना है, उनके चलते रेल मंत्रालय के पास इसके सिवा कोई विकल्प नहीं था कि माल भाड़े में और यात्री भाड़े में बढ़ोतरी की जाए। उपभोक्ताओं की और यात्रियों की सुविधाओं में बढ़ोतरी की जाए। रेल मंत्री के भाषण में बहुत सारी बातें कही गई हैं लेकिन अभी जो हालात हैं रेल की समय सारणी की, मुसाफिरों की, यात्रियों की सुविधाओं की, पीने के पानी और भोजन के, खास तौर से देहाती इलाकों के स्टेशन पर लोगों को बड़ी असुविधा है और इन बजट प्रस्तावों में ऐसे क्षेत्रों के लोगों के हालात के बारे में कोई गंभीरता से गौर नहीं किया गया है। इस ओर मैं रेल मंत्रालय का ध्यान विशेष रूप से खींचना चाहूँगा। सारे विस्तार का मुख्य उद्देश्य है गेज परिवर्तन करने का, बिजलीकरण करने का और रेल की पुरानी पटरियों को बदल कर नई पटरियाँ बिछाने का। साथ-साथ यह उद्देश्य भी है कि कुशलता से संचालन करके व्यवस्था में परिवर्तन लाया जाए, उत्पादन व्यय में कटौती करने की कोशिश हो ताकि फिजूलखर्ची को रोका जाए। रेल प्रशासन में तेज़ी लाने का जो उद्देश्य रेल मंत्रालय ने बनाया है, संभवतः इसका प्रभाव भिन्न-भिन्न देहाती क्षेत्रों में हम देखते हैं। इसी संदर्भ में रेल मंत्रालय के प्रस्तावों का समर्थन करते हुए और देश में रेल-सेवा का जो विस्तार है उसका समर्थन करते हुए, नई नीति का समर्थन करते हुए जो इस साल की वार्षिक योजना 7500 करोड़ रुपये की है और जो नई लाइनें बनाने का, गेज परिवर्तन करने का, बिजलीकरण करने का प्रस्ताव 95-96 का है, वह अपनी जगह पर ठीक है लेकिन बिहार जैसे प्रदेश में जब हमारा ध्यान जाता है तो हम पाते हैं कि लगातार रेल मंत्रालय से हमारी शिकायत रही है बिहारवासियों की कि बिहार की उपेक्षा निरंतर हो रही है। आज़ादी के बाद हमारी आबादी दुगुनी से अधिक हो गई है। जहाँ देश भर में 63 हजार किलोमीटर रेल लाइनें हैं, वहाँ बिहार में 5300 किलोमीटर रेल लाइन बनी है।

जो हमारा हक बनता है, उससे हम बहुत पीछे हैं। केवल यही नहीं कि हमारे यहाँ रेल का विस्तार नहीं हो रहा है, नयी रेल लाइनें नहीं बन रही हैं, गेज परिवर्तन हमारे यहाँ नहीं हो रहा है। लगता है कि देश के भागों की तुलना में हम कहीं भी खड़े नहीं हैं।

यह स्थिति नहीं है, जिसमें हम देख सकें। कुछ जगहों के नाम भी हम बताना चाहेंगे। पूर्वोत्तर रेलवे की पूर्णिया, सहरसा, बनमंडी, बिहारीगंज, सहरसा-मानसी, फारुक्सगंज-सहरसा-मानसी, निर्मली-दरभंगा, जयनगर-दरभंगा, समस्तीपुर-बरोनी, मुजफ्फरपुर-समस्तीपुर, मुजफ्फरपुर-नरकटियागंज, सोनपुर-गोरखपुर, पूर्व रेल की पटना-गया, पटना-रंची, पोकरा-दानापुर आदि ऐसी जगहें जहां की गाड़ियां नियमित नहीं हैं। लगता नहीं है कि कोई जिम्मेदारी है रेल मंत्रालय की। घंटों घंटों विलम्ब से गाड़ियां चलती हैं। दूसरी बात यह है कि गाड़ियों के डिब्बे इतने कम होते हैं कि बक्से की तरह से लोग बैठे होते हैं, लदे होते हैं और कोई समय स्लैम निर्धारित हो तो तकलीफें कम हो सकती हैं। यह नहीं हो रहा है और छत पर भी यात्री बैठते हैं। इसलिए बिहार के इलाके की रेल सेवाएं बहुत बुरी अवस्था में हैं। पूर्व और पश्चिमी बिहार में दिल्ली से हावड़ा की ओर जाने वाली गाड़ियां हैं और तेज गाड़ियां भी हैं लेकिन दक्षिण और उत्तर बिहार को जोड़ने वाली कोई गाड़ी न नियमित है और न सही रूप से चलती है। बहुत दिनों से इस प्रकार की मांग की जा रही थी कि गया और पटना के बीच दोहरी रेल लाइन बनाई जाए, वह नहीं बनी है। पटना शहर के आस-पास उपनगरीय रेल सेवाओं की मांग की जा रही है, वह भी नहीं दी गई। बिहार की तरफ से अलग रेलवे जोनल कार्यालय खोलने की मांग की गई थी। जब ललित नारायण मिश्र जी रेल मंत्री थे तो उन्होंने इस बात की घोषणा की थी कि बिहार में यह कार्यालय खोला जाएगा लेकिन वह भी नहीं मिला। सब से बुरी अवस्था छोटा-नागपुर की है। लगता ही नहीं है कि छोटा-नागपुर इस देश का हिस्सा है। रंची और पटना, डाल्टनगंज और पटना, जमशेदपुर और पटना के बीच में जितना अधिक समय लगता है, जो गाड़ियों की परिस्थिति है, वह बड़ी ही दयनीय है। एक्सप्रेस के नाम से गाड़ी चलती है लेकिन रोशनी नहीं है। चुनाव के दिनों में मुझे दो दिन जाने का मौका मिला लेकिन मैंने देखा कि बिजली नहीं है। फर्स्ट क्लास का आरक्षण हुआ लेकिन फर्स्ट क्लास के डिब्बे नहीं लगाए गए। छोटा-नागपुर के इलाके में लोगों के बीच में असंतोष और आक्रोश का होना स्वाभाविक है। वहां की रेलों की हालत इतनी बुरी है, जिसका अनुमान नहीं किया जा सकता है। छोटा-नागपुर में तेज गाड़ी दी जाए, रंची और पटना के बीच में, जमशेदपुर और पटना के बीच में, धनबाद और पटना के बीच में भी व्यवस्था हो। डाल्टनगंज और पटना के बीच में। यह बहुत ही आवश्यक है। इसके इलाके बिहार सरकार ने 1982 में

कहा था जमीन अर्जन की कीमत और पट्टे की कीमत हम बिहार सरकार के खजाने से रेल मंत्रालय को देंगे, वह हमारे यहां रेल बनाने का कारखाना बनाने का काम करें। बिहार सरकार का प्रस्ताव अभी भी रेल मंत्रालय के पास पड़ा हुआ है और रेल मंत्रालय की तरफ से आगे कोई कार्यवाही नहीं की जा रही है। उन लाइनों में हाजीपुर-बछवाड़ा के बीच समानान्तर बड़ी लाइन, दौगम-मधेपुर-सिधेश्वर नई रेल लाइन का निर्माण, आग से सारसगंज बड़ी लाइन का निर्माण, देवघर-दुमका बड़ी लाइन का निर्माण, मुजफ्फरपुर से सीतामढ़ी बड़ी लाइन का निर्माण, रंची से इजारी बाग गिरीडीह बड़ी लाइन का निर्माण, मधुपुर से दुमका बड़ी लाइन का निर्माण, रंची से लोहरदगा छोटी लाइन को बड़ी में परिवर्तन करना, मंदारहिल से बैद्यनाथ धाम बड़ी लाइन का निर्माण, मंदारहिल से रनियां वाया दुमका, फारुक्सगंज से ठाकुरगंज वाया बहादुरगंज, बनमंडी से नरपतगंज, बिहारीगंज से कुर्सेला, सुलतानगंज से देवघर, पीरपैटी से देवघर वाया गोड्डा, राजगीर से गया, गया से तोरी वाया धोबी-चतरा-बालूमठ, बरबाडीह से सरनाडीह, रंची से कोरवा वाया लोहरदगा, निर्मली से सरायगढ़, दरभंगा से मुजफ्फरपुर, लौकहा से सीतामढ़ी वाया जयनगर, दरभंगा से निर्मली छोटी लाइन का बड़ी लाइन में परिवर्तन, दरभंगा से जयनगर छोटी लाइन का बड़ी लाइन में परिवर्तन, कटिहार से जोगबनी छोटी लाइन का बड़ी लाइन में परिवर्तन, सहरसा से जोगबनी छोटी लाइन का बड़ी लाइन में परिवर्तन, बेतिया-मोतिहारी-मुजफ्फरपुर छोटी लाइन का बड़ी लाइन में परिवर्तन, बथनाहा, बीरपुर मैरगेज लाइन का भीटरगेज में परिवर्तन, और ललितगंज से बीरपुर भीटरगेज लाइन का निर्माण करना शामिल है। इतनी लाइनों की मंजूरी बिहार सरकार ने 1982 में दी।

इनमें से दो लाइनों के बारे में, एक लाइन के लिए 97 लाख और दूसरी लाइन के लिए 61 लाख रुपए भारत सरकार के खजाने में जमा कर दिए गए। सकरी-हसनपुर की रेलवे लाइन का शिलान्यास 1974 में हमारे ललित बाबू ने किया था। आज तक उस लाइन पर निर्माण का कार्य प्रारम्भ नहीं किया गया है। बगहा छतौनीपुर का रेल-पुल—बिहार सरकार ने समझौते के मुताबिक पैसे की अदायगी कर दी, जिसे दो साल में पूरा हो जाना चाहिए था, आज 5 साल से अधिक हो रहा है जहां का तहां काम रुका हुआ है। समस्तीपुर से दरभंगा बड़ी लाइन बनाने का काम है—उसी रेल लाइन का उद्घाटन करने के लिए तत्कालीन रेल मंत्री जी समस्तीपुर गए थे। आपको याद होगा 2 जनवरी, 1975 को दरभंगा से समस्तीपुर बड़ी लाइन का शिलान्यास करने के लिए

ललित बाबू गए थे समस्तीपुर, जहां बम कांड हुआ, उनकी हत्या कर दी गयी। लेकिन आज तक उस लाइन के काम को इतना धीमे रखा गया है कि वह पूरा नहीं हुआ है। जब दरभंगा तक यह पहुंचे तो दरभंगा से नरकटियागंज उस लाइन को रो जना बहुत ही आवश्यक है और अभी मुजफ्फरपुर से नरकटियागंज कोड़ने का काम चल रहा है, यह पूरा होने वाला है, लेकिन दरभंगा नरकटियागंज, दरभंगा समस्तीपुर और समस्तीपुर हसनपुर तक के रेल लाइन की पूरी मंजूरी भारत सरकार ने कर दी थी। बिहार सरकार ने बादे के मुक्तिक भुगतान कर दिया था। उसके बावजूद उस लाइन का निर्माण कार्य प्रारम्भ नहीं हुआ है। यह चिंता की बात है। बिहार की अनेक जगहों में उपेक्षा हो रही है।

आज के जमाने में हम रेल मंत्रालय को यह सुझाव देना चाहेंगे कि इन्फ्रास्ट्रक्चर बहुत ही आवश्यक है देश के विकास के लिए। नयी आर्थिक नीति का लाभ पिछड़े राज्यों को मिले, पिछड़े बिहार को मिले इसके लिए आवश्यक है कि वहां इन्फ्रास्ट्रक्चर तैयार किया जाए। वहां विद्युत उत्पादन केन्द्र स्थापित किए जाएं, वहां रेल का विस्तार किया जाए। जब तक वहाँ बिजली नहीं होगी, रेल की सुविधा नहीं होगी, तब तक न बहुत राष्ट्रीय कंपनियों जाएंगी न भारतीय कंपनियों वहाँ जाएंगी, और न कोई वहाँ पर पूँजी निवेश करना चाहेगा। इसलिए नयी आर्थिक नीति की वजह से सारे देश में जो विस्तार का और विकास का माहौल बन रहा है बिहार उससे अछूता रह रहा है इसलिए कि बिहार में आर्थिक संरचना नहीं है, बिजली का उत्पादन नहीं है, रेल लाइनें नहीं हैं। जो छोटी लाइनें हैं उनको बड़ी लाइनों में परिवर्तित, नहीं किया गया है इसलिए कोई भी व्यवसायी उत्तर बिहार में नहीं जाना चाहता है। उत्तर बिहार में सिवाय कौनी, कटिहार, मुजफ्फरपुर, गोरखपुर के अलावा कोई बड़ी लाइन नहीं है। इस तरह उत्तरी बिहार में कोई संभावनाएं नहीं हैं आर्थिक विकास की। इसलिए रेल मंत्रालय से हम कहना चाहते हैं कि आप अपनी नीति को व्यवसायिक तो बनाइए, कामशियल तो बनाइए लेकिन उसमें जोड़िए कि पिछड़े राज्यों के लिए पिछड़े विभागों के लिए हम प्राथमिकता देंगे, अपनी नीतियों में परिवर्तन करेंगे इसलिए कि देश का सर्वांगीण विकास सभी होगा जब इन पिछड़े विभागों का भी विकास होगा और इसका लाभ रा्ट की अर्थ व्यवस्था पर भी पड़ेगा। जैसे बिहार में अगर रेल सेवा का आप विस्तार करते हैं तो वहाँ की

खनिज सम्पदाओं का विकास होगा जिससे देश को भी आर्थिक लाभ होगा। जब हमारे तत्कालीन मंत्री राजीव गांधी जी बिहार गए थे तो उन्होंने बिहार की अवस्था पर गौर करके एक योजना तैयार की थी और उन्होंने कुछ नयी रेल लाइनें देने का भी विशेष रूप से आश्वासन दिया था। जिन लाइनों की चर्चा अभी हमने की है उनमें से अधिकांश रेल लाइनों की व्यवहारिकता उन्होंने स्वीकार की थी। उस समय के प्रधान मंत्री कार्यालय के पदाधिकारियों ने समीक्षा करके भी देखा था। लेकिन हमें अफसोस है कि आज भी पंचवर्षीय योजना में उन्हें शामिल नहीं किया गया, न बिहार सरकार को कोई संकेत मिला रहा है। इसलिए रेल मंत्रालय से हम कहना चाहते हैं कि उन नयी रेल लाइनों को, जिन्हें राजीव गांधी जी ने स्वीकार किया था, जिनकी आवश्यकता स्वीकार की थी, और पीएमओ ने जिनकी महत्त्व समझी थी उन्हें आर्थिक दृष्टिकोण से स्वीकार किया जाना चाहिए।

बिहार में तीर्थ स्थल हैं। बिहार में वर्तमान में अनेकों स्थल हैं जो पर्यटकों को आकर्षित करते हैं। इसलिए जिस तरह से इस रेल प्रस्ताव में कहा गया है बिहार जगहों में टूरिस्ट रेल सेवाएं चलाएंगे, बिहार में भी बड़ी संख्या में बुद्ध धर्म के लोग बहुत सारे अंतर्राष्ट्रीय देशों से आते हैं जो वैश्वस्वी जानना चाहते हैं, राजगीर जानना चाहते हैं। राजगीर और बोधगया को जोड़ने के लिए बहुत दिनों से मांग की जा रही थी। बिहार में हजारों मात्री, पर्यटक आते हैं उनको हम सुविधा दे सकेंगे अगर आप राजगीर और गया को जोड़ देते हैं, यदि वैश्वस्वी को आप इन दो भागों से जोड़ देते हैं, कास्तिरिनिगर को इन दो भागों से जोड़ देते हैं। बिहार की आर्थिक स्थिति पर भी इसका सीधा प्रभाव पड़ेगा। इसलिए जो बातें कही गयी हैं रेल बजट में उनका लाभ बिहार जैसे प्रदेश को मिले तो देश को लाभ मिलेगा।

जो नीति रेलवे ने बनाई पिछले 3-4 सालों में, उससे आय में कुछ कमी आई थी, कई कारणों से व्यवधान हुआ था, लेकिन रेल मंत्रालय ने उसे संभाला। इनको जमरल बजट से जो सहायता मिलनी चाहिए थी उसमें हास हुआ है। आंतरिक साधनों को बना रहे हैं, साधन जो मुहैया कर रहे हैं और विकास योजनाओं में वे तेजी ला रहे हैं। इसलिए रेल मंत्री श्री जाफर शरीफ जी को हम खास तौर से बधाई देना चाहते हैं, जो अपनी सोच से, प्रगतिशील नीति से इनका को बढ़ाना चाहते हैं। लेकिन एक बात हम कहना चाहते हैं कि जो सुरक्षाकर्मी आरपीएफ के लोग हैं उनकी समस्याएं हैं और बहुत दिनों से वे संघ की मान्यता के लिए संघर्ष कर रहे हैं।

यह एक बहुत बड़ा संगठन है। उस संगठन को मान्यता मिलनी चाहिए। जो सुविधाएँ दूसरे संघों को दी जाती हैं वे उनको भी मिलनी चाहिए। इस समय रेल में अपराध की वृद्धि हो रही है। बिहार में भी अपराध की वृद्धि हो रही है। यह शिकायत जैसे बिहार की है वह दूसरे प्रदेशों की भी होगी। ठीक है, प्रोटेक्शन के लिए जो फोर्स दी जाती है उसमें कुछ विस्तार हुआ है किन्तु पिछले बीस साल में भारत सरकार ने, रेल मंत्रालय ने उस में विस्तार नहीं किया है जिसकी वजह से उसका आधुनिकीकरण नहीं हो रहा है। सुविधाएँ नहीं दी जा रही हैं और रेल अपराध में लगातार बढ़ोतरी हो रही है। इसलिए जी०आर०पी० के संगठन को आधुनिकीकरण बनाने की जरूरत है। अपराधों को रोकने की जरूरत है। कुछ रेल सेवाओं में सैक्युरिटी के बंदोबस्त किए गए हैं लेकिन जो सम्मान्य रात की गार्डियाँ चलती हैं उसमें सुरक्षा की बहुत बड़ी आवश्यकता बन गई है। इसलिए आज की परिस्थिति में यह अनिवार्य हो गया है कि रेल यात्रा सुरक्षित हो आम यात्री महसूस करें कि घर से चलते हैं तो कल दूसरी जगह पर गन्तव्य स्थान पर वे सुरक्षित पहुँचेंगे। इसलिए रेल मंत्रालय को भारत सरकार से, गृह मंत्रालय से, सम्बद्ध राज्य सरकारों से ऐसा समन्वय स्थापित करना चाहिए कि रेल सेवाएँ सुरक्षित हो सकें, लोगों को सुविधाएँ मिल सकें और इस तरह की घटनाएँ, हत्या, डकैती की होती हैं, लूट की घटनाएँ होती हैं, अपहरण की घटनाएँ होती हैं, रेल के भीतर वे रुकें। बिहार में ये घटनाएँ इन दिनों में काफी बड़ी हैं। बिहार में रेल व्यवस्था की हालत बहुत बुरी है वहाँ के प्रशासन के कमजोर होने की वजह से लेकिन रेल विभाग आपका है, विधि व्यवस्था बिहार सरकार की है, जिम्मेवारी जरूर है, लेकिन भारत सरकार इस जिम्मेवारी से अपने को मुक्त नहीं कर सकती है कि रेल यात्रियों को पूरी सुरक्षा दी जाए। बिहार सरकार पर दबाव दिया जाए और बिहार सरकार की जो माँग है कि उन्हें अतिरिक्त साधन दिए जाएँ, अतिरिक्त पुलिस बल दिए जाएँ, अन्य साधन दिए जाएँ वे भी जरूर उपलब्ध कराए जाएँ जिससे कि यात्री की सुरक्षा और सुविधाएँ सुगम हो सकें।

बिहार में गंगा पुल की माँग काफी दिनों से हो रही है। बिहार में सर्वेक्षण भी कराया गया। वहाँ रेल पुल बन सकता है। दक्षिण बिहार और उत्तर बिहार को रेल से जोड़ना बहुत ही आवश्यक है। अगर पटना में रेल पुल बन जाता है तो पश्चिम बिहार का पूर्वी उत्तर प्रदेश से सीधा संपर्क जुड़ेगा। इसका बड़ा ही व्यवसायिक असर पड़ेगा। छोटा नागपुर का हजारीबाग, गुमला,

हुमना आज तक रेल सेवा से संबंध नहीं हुआ है। इसलिए चार जिला मुख्यालयों को रेल सेवा से संबद्ध करना चाहिए। काफी दिनों से इस बात की माँग हो रही है कि लोहारदगा को एक बड़ी लाइन से जोड़ा जाए। वहाँ हमारी बहुत बड़ी खनिज संपदा है। उस इलाके से वस्तुओं को पहुँचाने के लिए बड़ी रेल स्मदन चाहिए। रेल सेवा विस्तार से जो खनिज संपदा हमारे प्रदेश में है, देश के दूसरे हिस्सों में उसे आसानी से पहुँचाया जा सकेगा और बिहार के एक हिस्से से दूसरे में उसे ले जा सकेंगे। इसलिए पूर्वी बिहार और पश्चिमी बिहार, उत्तर बिहार और दक्षिण बिहार में रेल सेवा का विस्तार करना आज की परिस्थिति में बहुत ही आवश्यक है। बिहार की जो उपेक्षा लगातार रेल मंत्रालय ने की है उससे बिहार को मुक्त करें बिहार के लोगों में यह भावना फैले कि हमारा भी हिस्सा रेल मंत्रालय के विकास कार्यक्रमों में है, नई रेल सेवाओं में है। आज पटना से कोई सीधी गाड़ी पटना और दिल्ली के बीच में नहीं है। हम कहते हैं कि तेज गाड़ी राजधानी गाड़ी अभी हमने हाल में भिरी है, लेकिन शताब्दी पटना और दिल्ली के बीच में चलायी जाए। जो गाड़ी अभी चलती भी है उसमें बहुत अधिक समय लगता है और वह अनियमित होती है। मगध एक्सप्रेस राज से फायुलर गाड़ी है लेकिन वह इतनी अनियमित चलती है और इतने विलम्ब से चलती है कि इसमें लोगों को बड़ी कठिनाई होती है।

हम यह जरूर चाहते हैं कि समय-सारिणी में इतना परिवर्तन किया जाए कि दिल्ली-पटना की नाइट जर्नी हो यानि शाम 7.00 बजे चले तो 7.00 बजे सुबह पटना पहुँचे और 7.00 बजे शाम पटना से खुले तो 7.00 बजे वहाँ दिल्ली पहुँचे। यह व्यवस्था की जानी चाहिए। पटना राजधानी है, मुख्यालय है, जिस तरह दूसरे राज्यों के मुख्यालयों को महत्व दिया जा रहा है उसी तरह पटना को दिया जाए। यही महत्व रांची को भी दिया जाए। क्योंकि इन दिनों वहाँ के लोगों में यह भावना बन रही है कि इनके साथ बड़ी उपेक्षा का कर्तव्य हो रहा है और वहाँ की रेल सेवा में उन्नति के बजाय हास का क्रम जारी है। इसको आप रोकिए। इसके साथ एक नई भावना बिहार में बन रही है कि हर साल रेल प्रसन्नियों की देखकर लोग उदास हो जाते हैं वह उदासी हमारी खाल की जाए। इस ओर ध्यान जान चाहिए।

अंत में, मेरा आग्रह है कि मैं जो बातें करी हैं, इन बातों पर रेल मंत्रालय विचार करें तथा जब मंत्री को अपना उत्तर दे तो उसमें बिहार के बारे में पैकेज की घोषणा निश्चित रूप से करें, विशेषकर राजीव गांधी जी ने

अपने कार्यक्रमों में निम्नलिखित विषयों का उन कार्यक्रमों को निहित रूप से पर्याप्त करने अपनी योजना के लिए हमें आशा है। बहुत बहुत धन्यवाद।

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती कमला सिन्हा): श्री मोहम्मद सलीम। श्री निजुल्ले विक्रमी। श्री जलालुद्दीन अंसारी।

श्री जलालुद्दीन अंसारी (बिहार): उपसभाध्यक्ष महोदय, रेल यातायात का एक प्रधान तथ्य अपने लेकिन हमारे देश में रेलवे के विस्तार में क्षेत्रीय असंतुलन अभी भी बरकरार है। क्षेत्रीय असंतुलन को समाप्त करने की दिशा में रेल मंत्रालय को एक सम्यक और व्यापक योजना बनाने की आवश्यकता है ताकि जो हमारे अर्ध-विकसित और पिछड़े हुए इलाके हैं देश के, उनके रेल लाइन से जोड़ा जा सके।

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती कमला सिन्हा): अंसारी जी, आपका 8 मिनट का समय है। ठीक हिस्से से संक्षेप में भी बात करें।

श्री जलालुद्दीन अंसारी: उस हिस्से से पूरे देश में क्षेत्रीय असंतुलन समाप्त किया जाए और देश के एक कोने को दूसरे कोने से जोड़ा जाए। इससे यातायात में सुविधा होगी, साथ ही प्राकृतिक सधनों को एक जगह से दूसरी जगह ले जाने में भी सुविधा होगी और इससे राष्ट्रीय एकता को भी बल मिलेगा। यह सही है कि रेलवे के आधुनिकीकरण और बिजलीकरण की प्रक्रिया तेज हुई है। यह अच्छी बात है, लेकिन इन कामों को करने के लिए क्षेत्रीय असंतुलन को दूर करने के लिए रेल बजट में जितना धन का प्रावधान किया गया है वह कम है। मेरा कहना यह है कि आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए रेल बजट के लिए और अधिक धनराशि मुहैया की जानी चाहिए। मैं यह मानता हूँ कि रेल मंत्रालय और रेल मंत्री जी बारबार यह कहते हैं कि अंतरिक संसाधन जुटाने में हम सफल नहीं हैं, विफल हैं। मगर ऐसा क्यों?

महोदय, हाल में प्रश्न पूछा गया था और बारबार इस बात को आप कहते हैं कि जो माल होने में उनको आमदनी होती थी उसमें कमी आ गई है और वह इसलिए कि कोल और दूसरे क्षेत्र उनको माल होने के लिए नहीं देते हैं। मैं समझता हूँ कि वह सच्चाई नहीं है। आप सच्चाई को छिपाते हैं। सच्चाई यह है कि इसी साल वर्ष में रेलवे मंत्रालय मात्र 12,000 वीगन ही उपलब्ध करा सका है, जबकि 18,000 वीगन उनको उपलब्ध कराना चाहिए था। हमारे देश में कुछ वीगन कारखाने हैं — कर्पूरपल्ल और बर्नपुर में हैं। वहाँ वह आर्डर देते ही

नहीं हैं और उसकी क्षमता अधिक वीगन बनाने की है। इस तरह से हम देखते हैं कि 33 प्रतिशत की जो कमी थी हुई है उससे कई ठाणों पर इसका बुरा असर पड़ेगा।

मेरी दूसरी विनियमन है कि माल पाकड़ा बढ़ा करके रेल मंत्रालय ने परोक्ष रूप से जनता पर बोझ बढ़ाया है। आम तौर पर लोग सोचते हैं कि बन्नी पाकड़ा बढ़ा नहीं इसलिए रेल पाकड़ा नहीं बढ़ा। लेकिन जब अपने माल पाकड़ा बढ़ा दिया तो उससे जो उपयोग की वस्तुएं एक स्थान से दूसरे स्थान पर कोई जाती हैं, उनकी कीमतें बढ़ेंगी और इससे मुद्रा-स्फीति तथा चीन्नी की कीमतों में वृद्धि होगी। दूसरे, महगारी टिकटों की कीमतों में भी बढ़ोत्तरी कर दी गई है। जो अल्पव्यय भोगी कर्मचारी हैं, जो आपसपास के क्षेत्रों से दफतरी में आते हैं, जिन पर इस बढ़ोत्तरी का बुरा असर पड़ेगा। तीसरी बात मुझे यह कहनी है कि रेल विभाग में व्याप्त भ्रष्टाचार को समाप्त करने की दिशा में जोस कदम उठाया जाना चाहिए। इस विभाग में लक्ष्मणवाही इतनी है, मैं उसका एक उदाहरण दे रहा हूँ। अभी 27 तारीख को मैं उत्तरल एक्स्प्रेस से राहडौल गया था। वह गाड़ी पहले निजुल्लेहिन तक चलेती थी। लेकिन उसको बढ़ा करके अमृतसर कर दिया गया। यह अच्छी बात है ताकि पंजाब के बाईबों को भी यह सुविधा मिले। वह पुरी से अमृतसर तक को गई। हमको खुशी है। लेकिन अब इस ट्रेन की स्थिति क्या है? वहाँ पर मंत्रालय के लोग और मंत्री महोदय बैठे हुए हैं, इसकी जाँच कर रही आए। यह गाड़ी प्रतिदिन पाँच घंटा, छः घंटा विलम्ब से आती है और विलम्ब से जाती है। इसके दिब्बों में न सफाई है और न पानी की ही व्यवस्था है। उसी ट्रेन से फिर मैं लौटकर 30 तारीख को दिल्ली आया। तो उसकी भी वही हालत है। सबके पाँच घंटा लेट हुई। ये बड़े बड़े पण्डित हैं तो वह छः बजे आई। अब भी जानते हैं कि रेलगाड़ियों समय पर न जाती हैं और न आती हैं। यह अन्न विनियमन है। मेरा आपसे खास अनुरोध वही होगा कि इस विनियमन को दूर कीजिए। इसके पीछे कारण है रेल विभाग में भ्रष्टाचार। अधिकारी और कर्मचारियों में एक बड़े हिस्से की अकर्मण्यता और गैर जवाबदेही होने, यह दूसरी बात है।

इसके अलावा मुझे यह कहना है कि रेल में दुर्घटनाएँ हुआ करती हैं। उसका एक कारण यह भी है कि जो रेल लाईन का निर्माण कराते हैं उसमें निम्नो टेक्निकों की कद से, टेक्निकी प्रथा के जरिए कराते हैं। जबकि बहुत पहले से रेलवे के गैमिन और केम्पुअल वर्क्स जो सक्षम हैं, अनुभवी हैं, उनके माध्यम से वह काम नहीं

करकर किसी ठेकेदारों के जरिये, ठेकेदारी प्रथा चला करके काम करते हैं। जो मजदूर सक्षम भी नहीं हैं, अनुपयोगी भी नहीं हैं जिसके कारण वह ट्रेक लाईन ठीक से बन नहीं पाती है, मरम्मत नहीं हो पाती है और रेलों में दुर्घटनाएं होती रहती हैं। यह सदन भी ठेकेदारी उपभूतन कानून पास कर चुका है। इसके बाद भी रेलवे में यह ठेकेदारी प्रथा चल रही है। मैं समझता हूँ कि इस पर मंत्रालय को गंभीरता से विचार करना चाहिए और इस रथा को नहीं चलने देना चाहिए। उस अवस्था को नहीं चलने देना चाहिये। जो गैंगमैन और केजुअल वर्कर्स हैं उन्हीं के माध्यम से यह काम कराए जाने चाहिये। लेकिन आप ठेकेदारों से काम करते हैं (व्यवधान)

उपसभाध्यक्ष: (श्रीमती कमला सिन्हा): आपका समय हो गया है, आप समाप्त कीजिये।

श्री जलालुद्दीन अंसारी: ठीक है, मैं सुझाव देता हूँ। उनको बेरोजगारी की समस्या से जबाबदाar जा सकता है। जो गैंगमैन और केजुअल वर्कर्स हैं, उनको आप बेरोजगार करते हैं। इसलिए मेरा सुझाव है कि रेल विभाग इस के संबंध में गैंगमैन और केजुअल वर्कर्स के जरिये से मरम्मत के काम रेल लाइनें बनाने के काम करवाए। इससे दुर्घटनाएं भी रोकी जा सकती हैं। दूसरा यह है कि पूर्वोत्तर रेलवे के बरौनी जंक्शन में 91 पार्सल वर्कर्स थे जिन्होंने कानून कायदे का पालन नहीं करते हुए हटा दिया गया था। वे कोर्ट में गये और कोर्ट ने भी उनके पक्ष में फैसला दिया है। गोरखपुर का जो मुख्यालय है पूर्वोत्तर रेलवे का उसने भी दो चिट्ठियाँ लिखी हैं एक 5-7-94 को और दूसरी 10-1-95 को जिसमें उन्होंने स्पष्ट सुझाव दिया है लेकिन रेलवे बोर्ड ने अभी तक कोई विचार नहीं किया है।

मेरा सुझाव है कि उस पर विचार कर के कोर्ट के फैसले के मुताबिक 91 पार्सल वर्कर्स को काम पर लिया जाए। तीसरा सुझाव यह है कि पूर्वोत्तर रेलवे, गोरखपुर यांत्रिक कारखाने के आधुनिकीकरण के लिए बजट में कोई प्रावधान नहीं किया गया है। जब पूर्व रेल मंत्री श्री जनेश्वर मिश्र जी थे उन्होंने 1991 की बजट स्पीच में बोलते हुए कहा था कि इसका प्रावधान किया जाएगा। मैं आपको बताऊँ कि बहुत सारे वर्कर्स जिनके पास काम नहीं है, उनको बगैर काम के वेतन का भुगतान किया जाता है। मेरा सुझाव है कि गोरखपुर यांत्रिक कारखाने का आधुनिकीकरण किया जाए और मजदूरों से काम ले कर उनको काम में लगाया जाए। स्टीम लोको रोड अमान्य होने के कारण कारखाने की स्थिति बदतर होती जा रही है। जैसे मैंने कहा 2500 मजदूर ऐसे हैं जिनको

बगैर किसी काम के वेतन दिया जा रहा है। ये एक बात और कहना चाहता हूँ। अभी जगन्नाथ मिश्र जी ने ठीक ही कहा कि बिहार की उमेदा की गई है। इसलिए बिहार की सहायता की जाए और वहाँ से जो लाभित मांग है, आप भी जानती हैं, गया से पटना 100 किलोमीटर लाइन को डबल करने की बात है। गया और बौद्धगया धार्मिक स्थल है जहाँ लाखों लोग प्रतिवर्ष देश और विदेश से आया करते हैं लेकिन उनके आवागमन की कोई व्यवस्था नहीं है। इससे दक्षिण बिहार और उत्तर

बिहार को जोड़ने का काम किया जा सकता है। इसके इलावा दो तीन मांगें हैं जिसको मैं पढ़ रहा हूँ। यह मध्य प्रदेश के बारे में है। कटनी-बिलासपुर रेल मार्ग पर मद्रास, कोचीन होते हुए त्रिवेन्द्रम तक एक एक्सप्रेस गाड़ी चलाई जाए। यह औद्योगिक क्षेत्र है, कोल वेल्ड है और देश के मजदूर लोग यहां से आते-जाते हैं। इसलिए उनकी इस मांग को मान लिया जाए। इसी प्रकार कलकत्ता, बम्बई महानगरों से जोड़ने के लिए कटनी-बिलासपुर रेल मार्ग पर एक्सप्रेस गाड़ी चलाई जाए। सारनाथ एक्सप्रेस को निरमिष किया जाए। शहडोल-ब्योहारी को रेल मार्ग से जोड़ा जाए। इन शब्दों के साथ हम आशा करते हैं कि रेल मंत्रालय अपने कामों में सुधार लाएगा और क्षेत्रीय विषमता को दूर करने की दिशा में एक व्यापक योजना बना कर देश की जनता की आवश्यकताओं की पूर्ति करने की दिशा में काम करेगा।

اشرى جلال الدين انصاري ہمارے : اب
سبھا اور حیکمت مہودے۔ ریل یا تا یا تا
لما ایک یر دھان ساد صوں اپنے دیش
میں ہے۔ لیکن ہمارے دیش میں ریلوے
کے کوسٹار میں اکثر ہے اے مستحقین
ابھی بھی فراد ہے۔ اکثر ہے اے مستحقین
کوسٹا پر کرنے کی دشا میں ریل منتر الیہ
کو ایک صحت اور تو یا یک یو جانا بنانے
کی آوشیکتا ہے تاکہ جو ہمارے اردو
و کست اور پھیلے ہوئے علاقے میں

دیش کے انکوائری ریل مل میں سے جو ڈرا جائے۔
اپ سبھا اور ایکشن ٹریڈیٹن مل ملنا؛
انصاری جی یا لیا آٹھ منٹ کا وقت ہے۔
اسی حساب سے سنسٹیب میں ہی
بات کریں۔

نقوی جلال الدین انصاری: اس
حساب سے پورے دیش میں انکسٹریٹ
اے سنسٹیب "سمائٹ لیا جائے اور
دیش کے ایک کوئے کو دوسرے کوئے سے
جوڑا جائے۔ اس سے یا تا یا تا میں سمجھی
سویہ صابن ہوئی۔ ساتھ ہی (اگر تک
ساد صفوں) کو ایک جگہ سے دوسری جگہ
لے جانے میں بھی سویدھا ہوگی اور اس
سے راشنریہ ایکٹا کو بھی بل ملے گا۔ یہ

صحیح ہے کہ ریلوے کے آدھوئی کرن اور
بھی کرن کی پر کر یا تیز ہوئی۔ یہ اچھی
بات ہے لیکن ان کاموں کو کر کے کیلے
انکسٹریٹ اے سنسٹیب "کو دور کرنے
لیکے ریل بجٹ میں جتنے دھن کا بلو دھان
لیا گیا ہے وہ کم ہے۔ توہرا پتا یہ ہے کہ آٹھ لکھا
کو دھیان میں رکھتے ہوئے ریل بجٹ کیلے
اور زیادہ دھن راشنریہ "مہیا کی جانی
چاہئے۔ میں یہ ماننا ہوں کہ ریل منترالیہ
اور ریل منتری جی برابر یہ کہتے ہیں کہ

آفٹرک سنسٹیب جھٹلے میں ہم کامیاب
ہیں۔ نام کام ہیں۔ مگر ایسا نہیں۔
مہودے۔ حال میں پرشن پوچھا گیا
تھا اور برابر اس بات کو آپ کہتے ہیں کہ
جو مال ڈھونڈ میں انکوائری مل میں کوئی بھی
اس میں کمی آگئی ہے اور وہ اسلئے کہ کوئل
اور دوسرے انکسٹریٹ مال ڈھونڈ کیلے
نہیں دیتے ہیں۔ میں سمجھتا ہوں کہ یہ
سبھا کی نہیں ہے۔ آپ سبھا کی کو چیلے
ہیں سبھا کی یہ ہے کہ اسی چارو ورشی میں
ریلوے منترالیہ مائر ۱۲۰۰۰ اوگیں ہی تھا
کرا سکا ہے جبکہ ۱۸۰۰۰ اوگیں نہ تھے
کرانا چاہئے۔ ہمارے دیش میں کچھ دیگر
کارخانے ہیں۔ کپور تھلہ اور میں پور
ہیں۔ وہاں وہ آرڈر دیتے ہی نہیں اور
اسی انکسٹریٹ زیادہ وگیں بنانے کی ہے
تو اسلئے ہم دیکھتے ہیں کہ سو سو فیصد
کی جو کھوتی ہوئی ہے اس سے کئی اور کوئل
پر اسکا برا اثر پڑے گا۔

میری دوسری شکایت یہ ہے کہ
مال بھاؤہ بڑھا کر کے ریل منترالیہ نے
پروٹکٹو ہسٹ سے جتنا پر بوجھ بڑھا یا ہے
عام لوہر لوگ سوچتے ہیں کہ یا تری صاف
بڑھا نہیں اسلئے ریل بھاؤہ نہیں بڑھے۔
لیکن جب آپ نے مال بھاؤہ بڑھا دیا تو اس

سے جواب ہوگی کی دستوری ایک مسئلہ
سے دوسرے اسٹان پر ڈھوئی جاتی ہیں۔
انکی قیمتیں بڑھتی ہیں اور اس سے پورا
اسیستی اور چیزوں کی قیمتوں میں اضافہ
ہوگا۔ دوسرے مہاواروں ٹنگوں کی
قیمتوں میں بھی بڑھوتری لگ رہی ہے۔
جو الیون بھون کر مچاری ہیں جو اس باس
کے اکثریتوں سے دفتروں میں لگتے ہیں
جن پر اس بڑھوتری کا برا اثر پڑے گا۔
تیسری بات یہ ہے کہ ریل و جہاز
میں "ریپارٹ" پر شش چارہ کو ختم کر دینا
میں ٹھوس قدم اٹھایا جانا چاہیے۔ اس
وجہ سے ملیر واپی اتنی ہے۔ میں اسکا

ورو لمپ سے جاتی ہے۔ اس کے ڈبر
میں نہ صفائی ہے نہ پانی کی ہی وریو سقا
ہے۔ اس ٹرین کے پھر میں لوٹ کر ۳
تاریخ کو دل ڈیا۔ تو اسکی بھی وہی حالت
ہے۔ ساڑھے پانچ گھنٹہ بیٹ ہوئی تو
بچے یہ پہنچتی ہے تو وہ چھ بچے آئے۔
آپ میں جانتے ہیں کہ ریل گاڑیوں وقت
بر نہ جاتی ہیں اور نہ آتی ہیں۔ یہ عام
شکایت ہے۔ میرا آپ سے خاص انورڈ
ہی ہو گا کہ اس شکایت کو دور کیجئے۔
اس کے پیچھے کارن ہے۔ ریل و جہاز
میں پھر شش چارہ ہے۔ ادھیکی اور
کر مچاری میں ایک بڑی حقہ کی

ایک ادھار دے رہا ہوں۔ اچھی ۲
تاریخ کو میں "انگل ایکسپریس" سے ٹھوس
کیا تھا یہ گاڑی پہلے نظام الیون تک پہنچ
تی لیکن اسکو پورا کر کے امرتسر تک لے گیا
گیا۔ یہ اچھی بات ہے تاکہ پنجاب کے بھائیوں
کو بھی یہ سہولت ملے۔ وہ پوری ہے
امرتسر تک ہو گئی۔ ہمارے خوشی ہے لیکن
اب اس ٹرین کی اسستی کیا ہے۔ یہاں
پر منترا لبر کے وقت آمد منتری مہود ہے
ہیں اسکی جانچ کر لی جائے۔ یہ گاڑی ہر روز
۵ گھنٹے ۶ گھنٹے و لمپ سے آتی ہے

اکثر مینٹا اور غیر جوابدہی ہونا۔ یہ دو
بات ہے۔

اس کے علاوہ بھی یہ کہتا ہے کہ
ریل میں درخشنا بھی ہوا کرتی ہیں۔
اسکا ایک کارن یہ بھی ہے کہ جو ریل
لائسن کارن مان کر آتے ہیں انہیں بھی
ٹھیکیداروں کی مدد سے ٹھیکیداری
پر قلم کے ذریعہ کرائے ہیں۔ جبکہ بہت
پہلے سے ریلوے کے "ینگ مین" اور
"کیزول ورکر" جو سکشم ہے۔ انوی
ہیں ان کے ملازم سے یہ کام پورا کر کے

ٹھیکہ داروں کے ذریعہ ٹھیکہ داری پر تھا
جلد کر کے کام کر رہے ہیں۔ جو مزدور سنگٹم
میں نہیں ہیں۔ انہوں نے بھی نہیں دیے۔
جیسے کلاں وں ٹریک لائن ٹھیک سے بن
نہیں بناتا ہے۔ مرمت نہیں ہو پاتا ہے اور
ریلوں میں درگشتا میں ہوتی رہتی ہیں۔
یہ سہولت بھی ٹھیکہ داری کے اصولی قانون
پاس کر چکا ہے۔ اس کے بعد بھی ریلوے
میں یہ ٹھیکہ داری پر تھا چل رہی ہے۔
میں سمجھتا ہوں کہ اس پر مقررہ ٹھیکہ داری
سے وچار کرنا چاہیے اور اس پر تھا تو نہیں
چھوڑ دینا چاہیے۔ جو ٹیکنگ ہیں اور
کیرول ورکرس ہیں انہیں کے ساتھ ہم سے
یہ کام کرانے جانے چاہیے۔ لیکن آپ ٹھیکہ داری
سے کام کرانے ہیں۔۔۔ مداخلت۔۔۔
آپ سمجھاؤ دیکھیں شری مہاشی گلا سنا:
آپ کا سامنے ہو گیا ہے آپ سمجھاؤ کیجئے۔
شری جلال الدین انصاری: ٹھیکہ داری
میں سمجھاؤ رہتا ہے۔ انکو بھڑکادی
کی سمجھائی ہے۔ بھائی اجا سکتا ہے جو
"ٹیکنگین اور کیرول ورکرس ہیں"۔ انکو
آپ بے روزگار کرتے ہیں۔ اس کے بعد سمجھاؤ
ہے کہ ریل ونگ کے سمجھو میں
ٹیکنگین اور کیرول ورکرس کے ذریعہ
مرمت کے کام ریل ونگ میں نہیں بنانے کا کام

کرانے۔ اس میں درگشتا بھی ہوئی جا سکتی
ہے دو سو اسی ہے کہ پورے ریلوے کے
برقی جنکشن میں ۱۰ پارسل کرکے تھے
جنکو قانون قاعدہ کا پابان نہیں کرتے ہوئے
صنایا گیا تھا۔ وہ کورٹ میں گئے اور
کورٹ نے بھی ان کے پکیشن میں فیصلہ دیا
ہے۔ گورنمنٹ کا جو ٹھیکہ لیا ہے پورے
اتر ریلوے کا اس نے بھی دو چٹھیا پان
لکھی ہیں ایک ۹-۲-۵ کو اور دوسری
۱۰-۱-۹۵ کو جس میں انہوں نے سپیشٹ
سمجھاؤ دیا ہے۔ لیکن ریلوے بورڈ نے
ابھی تک کوئی وچار نہیں کیا ہے۔ میرا
سمجھاؤ ہے کہ اس پر وچار کر کے کورٹ کے فیصلہ
کے مطابق ۱۰ پارسل ورکرس کو کام پر لیا
جائے تیسرا سمجھاؤ یہ ہے کہ پورے ریلوے
میں ریلوے۔ گورنمنٹ یا ترک کارخانے کے
آدھیکار کرن "کیلئے بجٹ میں کوئی پروگرام
نہیں لیا گیا ہے۔ جب پورے ریلوے مٹری
مٹری جفیشور مشر جن تھے انہوں نے
۱۹۹۱ کا بجٹ اسپیج میں بونے ہوئے تھا
تھا کہ اس کا پروگرام لیا جائے گا۔ میں انکو
جانوں کہ بہت سارے ورکرس جن کے پاس
کام نہیں ہے۔ انکو بغیر کام کے وطن کا بھگتا
کا جائے گا۔ میرا سمجھاؤ ہے کہ گورنمنٹ
یا ترک کارخانے کا آدھو ٹیکنگ کرن "کیلئے
۵۶

اور مزدور رگس سے کام لیکر انوکھا کام میں
لگایا جائے۔ اسے ہم کو کوئی شے دے مانتیہ
یہ کہ کارکن کارخانوں کی استحقاق بہتر
ہوتی جا رہی ہے۔ جیسے میں نے کہا کہ ۲۵۰
مزدور ایسے ہیں جنکو بغیر کسی کام کے دین
دیا جا رہا ہے میں ایک بات اور کہنا چاہتا
ہوں ابھی جاگن ناٹھ مشرعی نے عینک ہی
کہا کہ بہار کی ایک کشتی لگی ہے۔ اسے
بہار کی مہر دینی چاہئے اور ورکشاپوں
سے جو کھیت مانگ ہے۔ اب بھی جانتی
ہیں گلیا سے پٹنہ وہ اکلویٹر کٹر ڈبل
لائن کرنے کی بات ہے۔ گیا اور بودھ
گیا دھارمک اسٹیشن ہیں جہاں لاکھوں
لوگ ہر سال دیش اور ویش سے آیا
کرتے ہیں لیکن ان کے آمدورفت کی
کوئی ویو سٹھ نہیں ہے۔ اس سے دیش
بہار کو اثر بہار کو جوڑنے کا کام لیا جا
سکتا ہے اسکے علاوہ دو میں مانگیں
ہیں جسکو میں پڑھ رہا ہوں۔ یہ مدعیہ
پردیش کے ہاں ہے۔ کٹی بلا سٹو
ریل مارگ پر مدہ اس۔ کو چین ہوئے
ہوئے ترمو پورم تک ایک ایکسپریس
لاڑی چلائی جائے۔ یہ اودھیو گنگ
اکشیر میں۔ کول بیلٹ ہے اور دیش
کے مزدور لوگ یہاں آئے جاتے رہتے

ہیں۔ اسے انہی اس مارگ کو مان
لیا جائے۔ اس طرح کلکتہ۔ بمبئی سے جوڑنے
نیکے کٹی۔ بلا سٹو۔ ریل مارگ پر
ایکسپریس لاڑی چلائی جائے۔ سارناٹھ
ایکسپریس کو نیمیت لیا جائے۔ شمشہرون
بہو معاری۔ کو ریل مارگ سے جوڑا
جائے۔ ان شہروں کے ساتھ ہم آشا
کرتے ہیں کہ ریل مٹر الیہ اپنے کاموں
میں سدھ لائے لگا اور اکشیر۔ شمشہرون
کو دور کرنے کی دشا میں ایک ویا ایک
یو جانا کر دیش کی جتا کی ضرورتوں کو
پورا کرنے کی دشا میں کام لے گا۔ "ختم شد"

श्री जीरन्द्र कटारिया (पंजाब): मैडम काइस
चेयरमेन, मै आपका शुक्रगुजार हूँ कि आपने मुझे बोलने
के लिए मौका दिया। रेलवे हिन्दुस्तान में एक सब से
बड़ा यातायात का साधन ही नहीं है बल्कि काश्मीर से
लेकर कन्याकुमारी तक जो हिन्दुस्तान फैला हुआ है
उसको भी जोड़ने का एक बहुत बड़ा साधन है। रेल मंत्री
साहब को मुबारकवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने एक
अच्छ रेल बजट पेश किया है। आज जब दुनिया में
600 किलोमीटर की घंटा की रफ्तार से चलने लगी है
आज भी हिन्दुस्तान में ऐसे बहुत से इलाके हैं जहां 20
किलोमीटर प्रति घंटा की रफ्तार से आज भी गाड़िया
चलती हैं। इससे आप खुद अंदाजा लग सकते हैं कि
हमारी रेल माडर्नाइज करने और बाकी दुनिया के बराबर
लाने की कितनी जरूरत है। यह सही है और उस बात
के लिए मैं रेल मंत्री जी को मुबारकवाद भी देना चाहता
हूँ कि रेल का माडर्नाइजेशन करने के लिए नई क्वायिं
बनाने के लिए जैसे यूनीगेज की स्वीम है, जैसे कोयले
से रेल चलने वाली बात है उसको कम करने की बात
है, जैसे यह प्रोजेक्ट है स्टीम इलिमिनेशन वाला और जो
ऐसे प्रोजेक्ट हैं जैसे कि टूरिज्म के लिए देश को सात
सेक्टरों में बांटा गया है और ये सारी चीजें मुझे कहती हैं
कि रेल मंत्री साहब को इस कामों के लिए मुबारकवाद

ई। यूनिफिकेशन के सिलसिले में पहले तीन सालों में 4700 किलोमीटर पटरी बिछाई गई और 1500 किलोमीटर आगले साल बिछा दी गई जैसे साथ यह 6000 किलोमीटर आज यह पांच साला प्लान में टारगेट जो एचीव किया गया वह जितना टारगेट था उससे भी ज्यादा है और उसके लिए मैं रेल मंत्री को मुबारकवाद देना चाहता हूँ। एक उन्होंने और अच्छा काम किया है कि डीएमयू डीजल मल्टीपल यूनिट इस सिलसिले को देश के बहुत हिस्सों में शुरू करने का आगाज किया है, मैं इसके लिए भी उनके मुबारकवाद देना चाहता हूँ। रेल बस सर्विस भी इंट्रोड्यूस की, उसके लिए भी मुबारकवाद देना चाहता हूँ। पंजाब को भी नई गाड़ियों चण्डीगढ़ के लिए दिल्ली से अमृतसर के लिए गंगानगर से दिल्ली इंटरसिटी चला कर, गंगानगर से चण्डीगढ़ इंटरसिटी चला कर और फाजिल्का से फिरोजपुर-भटिंडा के लिए डीएमयू गाड़ियाँ चला कर उन्होंने पंजाब के लोगों को बहुत बड़ी मॉग को पूरा किया है। इन सब बातों के लिए भी रेल मंत्री साहब को बहुत मुबारकवाद देना चाहता हूँ।

जैसे मुबारकवाद देने के बाद मैं कुछ समस्याएँ अपने प्रांत, उस प्रांत की जिसमें आजादी को आए हुए करीबन 50 साल हो गए हैं लेकिन जिस पंजाब प्रांत में एक ईश भी रेलवे की लाइन बिछाई नहीं गई है, उसके बारे में मैं जरूर अर्ज करना चाहता हूँ। पंजाब का दाउलखलाफ पंजाब की राजधानी चण्डीगढ़ है, लेकिन पंजाब सरकार को इस बात को कहते हुए करीबन 30 साल हो गए हैं कि वहाँ के लिए कोई सीधी गाड़ी नहीं है। लुधियाना से रेल के जरिए चण्डीगढ़ को मिलाया जाए ताकि पंजाब के लोगों को अपनी राजधानी पहुँचने के लिए अपनी यूनिवर्सिटी पहुँचने के लिए अपने हार्ड कोर्ट पहुँचने के लिए कोई सीधा साधन हो। लेकिन मुझे बहुत अफसोस के साथ आपके प्रांतीय से यह कहना पड़ता है कि इन तीस सालों में इस बात की कोई सुनवाई नहीं हुई और चण्डीगढ़ को जोड़ने के लिए पंजाब के साथ सीधा कोई कदम उठाया नहीं गया है। इस रेल बजट में यह कहा गया है कि राजपुरा से लेकर चण्डीगढ़ का जो सर्वे है वह मुकम्मल हो चुका है और प्लानिंग कमीशन के पास चला गया है। मुझे पता नहीं कि कितने साल और लगेंगे, तीस साल तो लग चुके हैं, मुझे मासूम नहीं पंजाब के लोगों की इस सिमांड को पूरा होने में कितने साल और लगेंगे?

लेकिन इस सर्वे के बारे में मैं यह कहना चाहता हूँ कि यह जो राजपुरा से चण्डीगढ़ को जोड़ने का एक सर्वे किया गया है, इससे कोई फायदा के लोगों को बहुत बड़ा फायदा पहुँचने वाला नहीं है। आलरेडी जो लाइन है उसको शंपु रेलवे स्टेशन के करीब एक मोड़ देकर इसको चण्डीगढ़ से मिलाया गया है। इससे कोई कम फायदा पंजाब के लोगों के लिए हो जाने वाला नहीं है। तो मैं रेल मंत्री साहब से इस बात की दरखास्त करना चाहता हूँ कि पंजाब के लोगों को धिल्लाते हुए बहुत देर हो गई है, बराबर करम उन लोगों को, उनकी राजधानी को पंजाब से जोड़ने के लिए एक सीधी ट्रेन दीजिए। बहुत इंतजार हम लोगों ने इस बात के लिए कर लिया है।

एक बात और मैं अर्ज करना चाहता हूँ कि हरिद्वार हिन्दुओं का एक बहुत बड़ा तीर्थ स्थान है, जहाँ पर पंजाब के ही नहीं, देश के दूसरे कोनों से ही नहीं दुनिया भर से हिन्दू आकर गंगा मैया में डुबकी लगाकर ऐसा समझते हैं कि उनका जीवन सुधर गया है, उनका जीवन सफल हो गया है। अब पंजाब से हरिद्वार जाने के लिए एक गाड़ी है, जो कि 50-60 साल पहले चली थी। मैं कहने का मतलब यह है कि हिन्दुस्तान आजाद हो गया, लेकिन पंजाब से हरिद्वार के लिए कोई गाड़ी नहीं चलाई गई। एक गाड़ी अमृतसर से चलती है और वह भी पैसेजर गाड़ी है, जो हरिद्वार होकर देहरादून जाती है। इसके अलावा सारा पंजाब सूना पड़ा हुआ है और पंजाब के किसी कोने से हरिद्वार को जाने के लिए कोई गाड़ी नहीं है। आप अंबाला स्टेशन पर चले जाएँ। वहाँ एक नहीं, अनेक नहीं, सैफलों मुसाफिर, श्रद्धा से जो हरिद्वार जाना चाहते हैं, प्लेटफार्म पर नंगे फर्श पर, मच्छों के बीच में, गंदगी के बीच में जिस तरीके से रहते हैं, अगर आप देखें तो शब्द आपको भी तरस आ जाए और आप भी यह महसूस करें कि पंजाब के साथ एक यह बहुत बड़ी ज्यादाती है।

वाइस चैयरमैन साहब, मैं एक बात और कहना चाहता हूँ कि अयोध्या एक बहुत बड़ा शहर है पंजाब का, जहाँ अंगूर पैदा होता है, सिट्रस फ्रूट पैदा होता है, किन्नो पैदा होता है, सबसे ज्यादा कपास पैदा

होती है, सबसे ज्यादा गेहूँ पैदा होता है और हिन्दुस्तान की फौज में सबसे ज्यादा सिपाही भी भेजते हैं। उसके साथ एक और कच्चा है, जिसका नाम है फाजिल्का। आपने नाम सुना होगा फाजिल्का और अबोहर का, जिसके लिए पंजाब और हरियाणा में झगड़ा है क्योंकि यह बहुत फर्टाइल एरिया है। मैं आपको यह कहना चाहता हूँ कि इन दो शहरों के दरमियान मिलाने वाली कोई रेल लाइन नहीं है। नई रेल लाइन सिर्फ 16 किलोमीटर की बिछानी है और उसका नतीजा क्या होगा कि जैसलमेर से लेकर जम्मू तक जो आपकी कैंटोनमेंट्स हैं, आपकी छावनी हैं, जहां बहादुर सिपाही रहते हैं वह जम्मू से लेकर जैसलमेर तक सारी छावनी जुड़ जाएगी, लेकिन इस इम्पोर्टेंट आसेक्ट की तरफ ध्यान आपका नहीं है। लोगों को इससे जो सुविधा है, यह मैं नहीं दोहराता, यह भी बहुत जरूरी है, लेकिन इसका बड़ा इम्पोर्टेंट डिफेंस का आसेक्ट, उसकी तरफ आपकी तयजोह नहीं गई। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री साहब की खिदमत में अर्ज करना चाहूंगा कि इस इम्पोर्टेंट मेटर की तरफ आपको तयजोह देनी चाहिए।

एक बात और मैं कहना चाहता हूँ कि टेपरिंग की वजह से पंजाब की बहुत सी गाड़ियां बंद हो गई थीं, गाड़ियों का समय बदल गया था। पिछले 12 साल पंजाब के लोगों के बहुत परेशानी में, बहुत इनकॉनविएंस में गुजरे। बहुत सी वहाँ ट्रेन स्टोर कर दी गईं। आज भी पंजाब में बहुत सारी ट्रेनें बंद पड़ी हैं और लोगों को बहुत परेशानी हो रही है। पंजाब में आज बिल्कुल पंजाब के चीफ मिनिस्टर बेअत सिंह साहब की रहनुमाई में अमय कायम हो चुका है। अब लोगों को और परेशानी में नहीं डालना चाहिए और जो रेलगाड़ियां बंद पड़ी हैं उनको दुबारा शुरू करना चाहिए। यह मेरी आपके माध्यम से रेल मंत्री साहब से दरखास्त है।

5.00 P.M.

मैं एक बात और रेलवे मंत्री साहब की खिदमत में कहना चाहता हूँ कि गंगानगर से भटिन्दा तक भटिन्दा-अम्बला सैक्शन पर डी-एम्-यू गाड़ियों को इंटरचूज करना चाहिए। जो अब गाड़ियां 20-25 किलोमीटर की रफ्तार से चलती हैं। गंदे डिब्बे हैं, बदमू मचो हैं। उन्हें दूटी हुई हैं। खड़किफां दूटी हुई हैं। हमें

ऐसी गाड़ियों से निजात दिलाए और हमें भी मौड़न दुनिया में जब इकोसमी सटी में दाखिल होने जा रहे हैं तो इन सैक्शन पर डी-एम्-यू गाड़ियां चलाई जाएं। एक और बात मैं बड़े हेरत से कहना चाहता हूँ कि फाजिल्का से भटिन्दा तक और फाजिल्का से फिरोजपुर तक आपने अपने बजट रफीज में दो डी-एम्-यू गाड़ियों का ऐलान किया था। वह डी-एम्-यू गाड़ी फाजिल्का स्टेशन पर पहुंच चुकी है, टैट हो चुका है, लेकिन उसके बावजूद चला नहीं, यह गाड़ी क्यों नहीं चलाई जा रही है? फाजिल्का के लोग इस वजह से बहुत परेशान हैं कि तीन बड़ा आदमी आकर उसका इनऑपरेशन करे। जिसको आप इनऑपरेशन करने के लिए भेजना चाहें वेजेंट हैं, लेकिन मेरी राय यह है कि फाजिल्का रेलवे स्टेशन पर जो सबसे फुल कर्मचारी हैं उससे फोर्सी हिलवा दीजिए तथा लोगों को और इंजार् मत कराए। एक बड़े आदमी से इतनी लहराने के लिए आम जनता को इतना इंजार् नहीं करना चाहिए। आम जनता को फेराना में नहीं डालना चाहिए। हम गाड़ी की की 125 की गारंटी गिवना रही है। कम से कम उस वकत तक जो जो गाड़ी की के अमूले को बाद रखना चाहिए। यह मेरी इच्छा है।

एक और बात मैं आपकी खिदमत में अर्ज करना चाहता हूँ। एक गाड़ी चलती है जिसका नाम है—अखान आका। वह गंगानगर से जयपुर के लिए चलती है। न तो वह गाड़ी अब अखान रत गई है और न वह आका रत गई है, क्योंकि उसकी अब कोई आधा नहीं रह गई है। पहले वह गंगानगर से दिल्ली के बीच चलती थी। वकत पर जाती थी और वकत पर आती थी। सफाई अच्छी होती थी। जब हम उस गाड़ी में चले तो जो रेलवे मिनिस्टर साहब को दुजारे देते थे कि कम से कम हम जोर्डर पर रहने वालों के लिए लम्हने एक अच्छी गाड़ी का प्रवधान किया है। लेकिन जब मैं आपने इस गाड़ी को लवड़ा तक बढ़ाया है तो न तो इसके आने का कोई समय है और न कोई जाने का समय है और जब कभी रत को इक्कापरी से पूछते हैं तो पता चलता है कि यह गाड़ी तीन घंटे स्टेट है। जब इस वकत से स्टेशन पर लेट जाते हैं तो वहाँ पता चलता है कि अब यह गाड़ी 7 घंटे लेट आ रही है। तो अब बताइए क्या करें और क्या करें। मैंने पिछले साल रेल बजट के समय भी इस बात को कहा था फिर मैं बने। चेयरमैन साहब, आपके माध्यम से रेलवे मिनिस्टर की खिदमत में यह अर्ज करना चाहता हूँ कि जोर्डर से अबोहर और फाजिल्का और गंगानगर के जो लोग रहते

हैं वह इसमें भी श्रेणी में आते हैं और आज जब हम इक्कीसवीं सदी में जा रहे हैं, तो सबसे पहले हमारा काम—पेकचुलिंग ऑफ टारिफ, होना चाहिए। दूसरे मुल्क में अगर गाड़ी आधा घंटा लेट हो जाए तो लाई ऑफ टारिफ के अन्तर्गत हर्जाना देना पड़ता है। लाई ऑफ टारिफ अभी तक हमारे यहाँ नहीं है। इसलिए स्टेशनों से ऐसा खिलवाड़ किया जा सकता है कि 7-7 घंटे वह प्लेट फर्म पर बैठे तथा कम से वह जहाँ जाना चाहे वहाँ जा सके। मैं आपसे यह दरखास्त करना चाहता हूँ कि आप रेलवे मिनिस्टर साहब के पास हमारी यह दरखास्त पहुँचाए कि इस नामकूल ट्रेन से निजात दिलाइए और जो ट्रेन गंगानगर से यहाँ तक पहले उद्यान आया चलती थी, उसको वैसे ही चलाया जाए। इसके अलावा गुजान मेल का जो रैक यहाँ से हाथड़ा चलता था उसको अलग से चलाया जाए। यह मेरी आपसे दरखास्त है। इसके अन्को कबूल फरमाना चाहिए।

मैं पैसेजर्स एमिनीटीज की बात करना चाहता हूँ। स्टेशनों पर चले जाएँ, वहाँ लैट्रीन में इतनी गंदगी होती है कि और अभी कोई टाइलस होकर दिखाए तो मैं इसके लिए शर्त लगाता हूँ। कोई पानी नहीं है, रेलवे स्टेशन पर कोई लगई नहीं है, पंखे नहीं हैं, कोई शेड नहीं है। मैं छोटे स्टेशनों की बात नहीं करता, मैं दिल्ली रेलवे स्टेशन की बात करना चाहता हूँ। इसका ज्यादा मत इस स्टेशन पर है मुझे अफसोस है कि हमारी राजधानी दिल्ली के रेलवे स्टेशन पर कोई क्लीनलीनेस नहीं है, पानी का इंतजाम नहीं है, पंखे भी बहुत ज्यादा नहीं हैं, बैठने के लिए बेंच भी नहीं हैं। जब आप गाड़ी में सफर करते हैं तो इनकी कैटरिंग का इंतजाम देखिये। क्या लाईफ कर्क? मैं कहना चाहता हूँ कि कैटरिंग के इंतजाम को इच्छा करना चाहिये। यह जो फंड पेसेजर्स एमिनीटीज के लिए है, यह पेसेजर्स एमिनीटीज पर खर्च करना चाहिये। यह फंड और जगह खर्च होते हैं। यह एक पेसेजर्स एमिनीटीज के नाम पर बहुत बड़ा खिलवाड़ है। इसको बंद किया जाना चाहिये और जो फंड इसके लिए मजसूस करते हैं उनको पेसेजर्स एमिनीटीज पर ही खर्च करना चाहिये। एक बात और मैं आपकी वसातत से बड़े अदम के साथ लेकिन बड़े जोर से कहना चाहता हूँ। पेसजर्स सेफ्टी की जो बात है यह अभी तक हमारे एजेंडे पर खूब नहीं है। आज भी रेल हादसे होते हैं और बार-बार होते हैं और जिनका कोई भर जाए उसको पता होता है कि रेल हादसा क्या होता है और जो घर जाता है उसका मतलब वही समझते हैं। आज भी हिन्दुस्तान में 32 हजार अनमेट रेलवे क्रॉसिंग है। पछ नहीं कितने आदमी बेमौत मारे जाते हैं। मैं एक बात फिर से दोहराया

आहता हूँ। यह करना चाहता हूँ कि हर हाऊस में गुना के करीब एक रेलवे क्रॉसिंग पर स्कूल के बच्चों की बस गुजरी थी और मैं जाने कितने बच्चे उसे आदसे में मार गये थे। सारे हाऊस ने और रेलवे मिनिस्टर साहब से दरखास्त की थी और यह कहा था कि आपके कानून क्या है, उनकी आइ आप मत लीजिये और इन बच्चों के पैरेंट्स को कम्पनसेशन देना चाहिये। मैं आपकी वसातत यह पूछना चाहता हूँ, दो दफा इस हाऊस में अपनी अप्पोज को बुलंद करने के बावजूद भी आज तक उनके बच्चों के वालदायन को बड़े मो-बाप को, बिलखती बहनों को कोई कम्पनसेशन दिया गया है या नहीं दिया गया है। जहाँ तक मुझे मालूम है उनको आज तक कोई को कम्पनसेशन नहीं दिया गया है। मैं इसको हाऊस का मामला समझता हूँ, केलासेस का इतना बावझता हूँ। दूरदर्शन पर प्रोग्रेस करने का कोई फायदा नहीं है। अनमेट क्रॉसिंग से गुजरने वाला आम आदमी आपका दूरदर्शन नहीं देखता है। हिन्दुस्तान में हजारों ऐसे इन्सान हैं जिन्होंने अभी तक दूरदर्शन के दर्शन नहीं किये हैं। राय से लाइमी बात यह है कि आप इसको अपने एजेंडे पर रखें, प्रायटी एजेंडे पर रखें। इन्सान की जान की बहुत बड़ी कीमत है और उसको बचाने के लिए जो अनमेट क्रॉसिंग की मेड क्रॉसिंग बनाने में जितना खर्च आपका होगा वह इन्सान की जिन्दगी से ज्यादा महंगा नहीं है। यह मैं आपकी वसातत से अर्ज करना चाहता हूँ। रेलवे मिनिस्टर साहब रेलवे पेसेजर्स इन्फोर्सेस की स्कीम को लागू की है, वह बहुत अच्छा काम किया है। मैं इसकी सराहना करना चाहता हूँ। इसके लिए मैं उनको मुबारकबाद देना चाहता हूँ। अभी रिपोर्ट अखबारों में आई है कि वर्ल्ड बैंक ने एक रिपोर्ट दी है भारत सरकार को जिसमें उन्होंने एक तरीके से रेलवे को एक प्राइवेट आईडेंटिटी बनाने का सुझाव दिया है। मैं इस बात की वजह करता हूँ कि भारत सरकार ऐसे किसी सुझाव को नहीं मानेगी और किसी दबाव में नहीं आएगी। रेलवे के 17 लाख कर्मचारी हैं। वर्ल्ड बैंक की रिपोर्ट में सारा कर्मचारियों को रिटायर करने की बात भरी गई है। मैं समीद करता हूँ कि हम जो किसान और मजदूर के हित को हिफाजत करने का दावा करते हैं। इस बात को देखेंगे कि रेलवे का एक भी मजदूर रिटायर नहीं किया जाएगा और उनकी सेन्सोरिटी आफ सर्विस और उनकी सर्विस बाकायदा कायम रहेगी और जो इसमें सुझाव हमारे नेशनल इन्स्टीट के खिलाफ है ऐसे किसी सुझाव पर भी अमल नहीं किया जाएगा।

एक बात की तरफ मैं आपकी और तबज्जह दिलाना चाहता हूँ कि यातायात के लिए आज हिन्दुस्तान के बहुत

हिस्सों में बैगन्स की बहुत बड़ी कमी है। अजीब बात है कि हिन्दुस्तान में चावल, गेहूँ नार्थ से साउथ ले जाने के लिए बैगन्स की बड़ी भारी कमी है। नार्थ में अनाज की बहुतबूढ़ है, अनाज सड़ रहा है। उसको रखने के लिए हमारे पास नार्थ में गोडाउन नहीं है। लेकिन साउथ में उसे ले जाने के लिए बैगन्स नहीं है। वहाँ एफ०सी०आई० के गोडाउन खाली पड़े हुए हैं। अजीब बात है। क्या कहे? इस सिलसिले में मैं आपकी खिदमत में एक शेर अर्ज करना चाहता हूँ:

“गरीब शहर तो फाकों से भर गया अरिफ,
अमीर शहर ने हरि से खुदकशी कर ली।”

अब क्या कहे, वहाँ अनाज सड़ रहा है और वहाँ जो चार सौ में बिकता है वहाँ वह आठ सौ में बिकता है और लोग अनाज के लिए तरस रहे हैं। लेकिन हमारे इंतजाम की हालत यह है कि वहाँ गोडाउन खाली हैं, वही गोडाउन के लिए जगह नहीं है। वहाँ अनाज की भरमार है, वहाँ अनाज की कमी है। इसका इंतजाम करने के लिए बैगन्स हम करने को तैयार नहीं है और जो बैगन्स के फायरखाने हैं उनके हम आर्डर देने को तैयार नहीं है और वहाँ जो इतनी बड़ी तादाद में मजदूर हैं वे आइडल बैठे हैं। I fail to understand what type of co-ordination we are having.

और आपकी माफूर्त में रेल मंत्री साहब से यह कहना चाहता हूँ कि यह एनामस्ती है, यह बदनज़ामी है, इसको दूर किया जाए। जो रेल के बैगन्स बनाने वाले कारखाने हैं उनके मजदूरों को काम दिया जाए और बैगन्स मुहैया करके नार्थ में जो अनाज सड़ रहा है उसको साउथ में पहुंचाया जाए और लोगों का खयाल किया जाए।

एक बात मैं और कहना चाहता हूँ और सिर्फ दो मिनट में और लूंगा। हर साल रेल किराया बढ़ा दिया जाता है और उससे चीजों के दाम भी बढ़ जाते हैं। मैं आपसे अर्ज किया था कि रेल में बगैर टिकट के जितने लोग इस हिन्दुस्तान में सफर करते हैं और मैं अपनी आँखों से देखा है इक्का-दुक्का नहीं, टिब्बे के टिब्बे बगैर रेल टिकट के बेईमान आदमियों की मदद से, उनकी

पजहों से बेटिकट सफर करते हैं और उनको कोई पूछने वाला नहीं है। यह बहुत बड़ा रैकट है। अगर आप इस बेटिकट सफर को बंद कर दें तो आपके रेलगाड़ी बढ़ाने की जरूरत ही महसूस नहीं होगी। इससे एक तो आम आदमी पर जो बोझ है ज़बदा किया है वह भी हट जाएगा और जो चीजों के दाम बढ़ते हैं वे भी हट जायेंगे और आपको जितना रेवेन्यू चाहिए वह आपके थिएगा। इन तमाम बातों के बावजूद यह घुरी आदत इस हिन्दुस्तान की रेलों में चल रही है और बड़े पैमाने पर यह सब चल रहा है और अगर मुझे कभी वक़्त मिलता तो मैं आपको बसाऊंगा कि इस सिलसिले में क्या बातें हो रही हैं और कितने बड़े पैमाने पर बेईमानी हो रही है और देश का नुकसान हो रहा है।

अपनी बात खत्म करने के पहले मैं रेल मंत्री जी को गुबारफ़ाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने जो मेट्रो रेल जो कलकत्ता में शुरू की थी उसके काम को वह 1995 में खत्म करने का वायदा पूरा करने जा रहे हैं। लेकिन हिन्दुस्तान के दूसरे शहरों में जैसे दिल्ली में, बम्बई में वे शहर जहाँ 20-20 लाख लोग आज भी फुटपाथ पर सोते हैं। वे दूसरों के लिए मकान बनाते हैं लेकिन वे गीली छत के नीचे रहते हैं। उनके ऊपर छत नहीं है। वहाँ भी कंजेशन बहुत बढ़ रही है। जितने हमारे मेट्रोपोलिटन सिटीज हैं वहाँ पर भी और कोई इलाज़ नहीं है। इसलिए वहाँ पर यह मेट्रो रेल शुरू की जानी चाहिए और इसकी तरफ तबज़ह देनी चाहिए। एक पिछले दिनों श्री पास की बात आई थी। जो हमारे मुल्क का नज़र ऊँचा करने वाले स्पेर्समैन हैं उनके जो पासज़ दिए गए थे वे विद्वद् कर लिए गए हैं।

मैं यह कहना चाहता हूँ कि इससे बड़ी हमारे लिए नदामत की बात, शर्म की बात नहीं हो सकती कि जो मुल्क का नाम ऊँचा करते हैं उनसे सहूलियतें वापस लेते हैं और जो लोग कुछ नहीं करते उनके सहूलियतें देते हैं। यह नदामत खत्म होनी चाहिए और स्पेर्समैन की कइ होनी चाहिए।

मैं आपका बहुत शुक्रगुज़ार हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौक़ा दिया। मैं आपका फिर शुक्रिया अदा करता हूँ।

الاشتری ویرینور کٹاریہ پنجااب: میٹرم۔
وائس چیرمین۔ میں آپکا مشترک گزارشہ
کہ آپ نے جو کچھ بولنے کیلئے موقع دیا۔ دیوے
صفوستان میں ایک سب سے بڑا تاحیات
کاسادھن بھی نہیں ہے بلکہ کشمیر سے لیکر
کنیا کماری تک جو صفوستان پھیلا ہوا
ہے اسکو جوڑنے کا ایک بہت بڑا سادھن
ہے۔ میں ریل منٹری صاحب کو مبارکباد
دیتا ہوں کہ انھوں نے ایک اچھا ریل بحث
پیش کیا ہے۔ آج جب دنیا میں ۶۰۰
کلو میٹر فی گھنٹہ کی رفتار سے چلنے لگی
ہیں۔ آج بھی صفوستان میں بہت سے
ایسے علاقے ہیں جہاں ۲۰ کلو میٹر فی
گھنٹہ کی رفتار سے آج بھی گاڑیاں
چلتی ہیں۔ اس سے آپ خود اندازہ
لگا سکتے ہیں کہ ہماری ریل کی مادیات کو
نہانے اور باقی دنیا کے برابر لانے کی کتنی
بڑی ضرورت ہے۔ یہ صحیح ہے اور اس
بات کیلئے میں ریل منٹری جی کو مبارکباد
صحیح دینا چاہتا ہوں کہ ریل کاماڈونا ریش
نہانے کیلئے نئی اسٹیشن بنانے کیلئے جیسے
”یونیگس“ کی اسکیم ہے۔ جیسے کوئٹہ سے ریل
جلانہ والی بات ہے اسکو کم کرنے کی بات
ہے جیسے یہ پرو جیکٹ ہے اسیم ایلیمنٹیشن

والا اور جو ایسے پرو جیکٹ ہیں جیسے کہ کورنم
کیلئے دیش کو سات سیکنڈوں میں بانٹا گیا
ہے اور یہ ساری چیزیں بھی گھٹی میں کہ ریل
منٹری صاحب کو ان کاموں کیلئے مبارکباد
دوں۔ یونی گیس کے سلسلہ میں پہلے تین
سالوں میں ۷۰۰ کلو میٹر آج یہ پانچ سالہ
بلان میں ٹارگٹ جو پچھو کیا گیا ہے
یہ جتنا ٹارگٹ تھا اس سے بھی زیادہ ہے
اور اسکے لئے میں ریل منٹری مبارکباد
دینا چاہتا ہوں۔ ایک انھوں نے اور اچھا
کام کیا ہے کہ ڈی۔ ایم۔ یو۔ ٹرینز ملٹی
پل یونٹ اس سلسلہ کو دیش کے بہت
حصوں میں شروع کرنے کا آغاز کیا ہے۔
میں اسکے لئے بھی انکو مبارکباد دینا چاہتا
ہوں۔ ریل بس سروس بھی انڈیا میں
ہے۔ اسکے لئے بھی مبارکباد دینا چاہتا
ہوں۔ پنجااب کو بھی نئی گاڑیاں جنوی
کے لئے دی گئی ہیں اس سے امرتسر کیلئے۔ گٹاگر
سے انڈسٹی جلاگر۔ گٹاگر سے جنوی گٹاگر
انڈسٹی جلاگر اور فاضلہ سے غیر و زبور
جھنڈا کیلئے ڈی۔ ایم۔ یو۔ گاڑیاں
جلانہ انھوں نے پنجااب کے لوگوں کی بہت
بڑی مانگ کو پورا کیا ہے۔ ان سب
باقوں کیلئے بھی میں ریل منٹری صاحب
کو بہت بہت مبارکباد دینا چاہتا ہوں۔

اس بار کبار دینے کے بعد میں کچھ سمجھائی
اپنے پرانت۔ اس پرانت کی جسمیں آزادی
کو آئے ہو تقریباً ۵۰ سال ہو گئے ہیں۔
لیکن جس پنجاب پرانت میں ایک انج
جی ریلوے کی لاٹھن بھائی نہیں لگتی ہے۔
اسکے بارے میں ضرور عرض کرنا چاہتا ہوں
پنجاب کا دار الخلافہ پنجاب کی راجوہائی
چنڈی گڑھ ہے۔ لیکن پنجاب سرکار کو
اس بات کو لکھتے ہوئے تقریباً ۳۰ سال
ہو گئے ہیں کہ وہاں کیلئے کوئی سیدھی
گاریں نہیں ہے۔ لاہرانہ سے ریل کے
ذریعہ چنڈی گڑھ کو ملایا جائے۔ تاکہ
پنجاب کے لوگوں کو اپنی راجوہائی پہنچنے
کیلئے۔ اپنی یونیورسٹی پہنچنے کیلئے اپنے
حائیکورٹ پہنچنے کیلئے کوئی سیدھا
ساروہی ہو۔ لیکن مجھے بہت افسوس
کے ساتھ آپ کے مادہ میں سے یہ کہنا پڑتا ہے
کہ ان تیس سالوں میں اس بات کی کوئی
سنوائی نہیں ہوئی اور چنڈی گڑھ کو جو
کیلئے پنجاب کے ساتھ سیدھا کوئی قوم نہیں
اٹھایا گیا ہے۔ اس ریل بحث میں یہ
کہا گیا ہے کہ راج پورہ سے لیکر چنڈی گڑھ
کا جو سروے ہے وہ مکمل ہو چکا ہے۔ اور
بلڈنگ کمیشن کے پاس چلا گیا ہے۔ مجھے

پتہ نہیں کہتے سال اور لگیں گے۔ تیس سال
تو لگ چکے ہیں۔ مجھے معلوم نہیں پنجاب کے
لوگوں کی اس بڑی مانڈ کو پورا ہونے میں
لگنے اور سال اور لگیں گے۔ لیکن اس سروے
کے بارے میں میں یہ کہنا چاہتا ہوں کہ یہ
جودراج پورہ سے چنڈی گڑھ کو جوڑنے کا
ایک سروے کیا گیا ہے۔ اس سے کوئی پنجاب
کے لوگوں کو بہت بڑا فائدہ پہنچے والا ہے۔
آل ریڈی جو لائن ہے۔ اسکو مسفیو ریلوے
اسیشن کے قریب ایک موڑ دیکر اسکو
چنڈی گڑھ سے ملایا گیا ہے۔ اس سے
کوئی کم فاصلہ پنجاب کے لوگوں کے لئے
ہو جانے والا نہیں ہے۔ تو میں ریل منتری
صاحب سے اس بات کی درخواست کرنا
چاہتا ہوں کہ پنجاب کے لوگوں کو چلائے
ہوئے بہت در ہو گئی ہے۔ بڑے کرم
الوگوں کو انہی راجوہائی کو پنجاب
سے جوڑنے کیلئے ایک سیدھی ٹریک دیجئے
بہت انتظار ہم لوگوں نے اس بات
کیلئے کر لیا ہے۔

ایک بات اور میں عرض کرنا چاہتا
ہوں کہ سروراء صفوں کا ایک بہت بڑا
تیرہ اسٹیشن ہے۔ جہاں پنجاب کے لوگوں
دیش کے دوسرے کولوں سے بھی نہیں دینا

شہر ہے۔ پنجاب کا۔ جہاں انگوڑ پیدا ہوتا ہے۔ سرس فروٹ پیدا ہوتا ہے۔ کٹو پیدا ہوتا ہے۔ سب سے زیادہ کچاس پیدا ہوتا ہے۔ سب سے زیادہ گیموں پیدا ہوتا ہے۔ نور حنفوستان کی فوج میں سب سے زیادہ سپاہی بھیجے ہیں۔ اسکے ساتھ ایک اور قصبہ ہے فاضلہ۔ اپنے نام سے سنا ہوگا فاضلہ اور ابوہر کا جسکے لئے پنجاب اور حریانہ میں جھگڑا ہے کیونکہ یہ بہت فرائڈ امریکہ ہے۔ میں ڈیکو یہ کہنا چاہتا ہوں کہ ان دو شہروں کے درمیان ملنے والی کوئی ریل لائن نہیں ہے۔ نئی ریل لائن صرف ۱۶ کلومیٹر کی پیمانی ہے۔ اور اسکا نتیجہ کیا ہو گا کہ جیسلمیر سے لیکر جو اپنی کٹو منٹس ہیں۔ آپ کی چھاؤنی ہے۔ جہاں بہادر سپاہی رہتے ہیں وہ جموں سے لیکر جیسلمیر تک ساری چھاؤنی جوڑ جائیگی۔ لیکن اس امپارٹنٹ اسپیکٹ کی طرف دھیان آپکا نہیں ہے۔ لوگوں کو اس سے جو سویرہ چاہیے وہ میں نہیں دھرانہ دھبھی بہت ضروری ہے۔ لیکن اتنا بڑا امپارٹنٹ ڈیفنس کا اسپیکٹ اسکی طرف آپکی توجہ نہیں گئی۔ میں آپکے نامادیم سے ریل مٹری صاحب کی خدمت

بھر سے حنفو آکر لنگامیا میں ڈیکو لگا کر ایسا سمجھتے ہیں کہ انکا جیون سدھر لگا ہے۔ انکا جیون سمجھل ہو گیا ہے۔ اب پنجاب سے حریف وار جانے کیلئے ایک گاڑی ہے۔ جو پچاس سالہ سال پہلے چلی تھی۔ میرے کہنے کا مطلب یہ ہے کہ حنفوستان آزاد ہو گیا۔ لیکن پنجاب سے حریف وار کیلئے کوئی گاڑی نہیں چلائی گئی۔ ایک گاڑی امرتسر سے چلتی ہے۔ اور وہ بھی پسنگر گاڑی ہے۔ جو حریف وار ہو کر دھون دون جاتی ہے۔ اسکے علاوہ سارا پنجاب سونا بڑا ہوا ہے اور پنجاب کے کسی کونہ سے حریف وار جانے کیلئے کوئی گاڑی نہیں ہے۔ آپ انبالہ اسیشن پر چلے جائیے۔ وہاں ایک نہیں ایک نہیں۔ سینکڑوں مسافر ضرورت ہے جو حریف وار جانا چاہتے ہیں۔ پلٹے فارم پر نئے فرسٹ کلاس بھروں کے پیچ میں۔ گندگی کے پیچ میں جس طرح سیدہتے ہیں اگر آپ دیکھیں تو شاید آپکو بھی ترس آجائے۔ اور آپ بھی محسوس کریں کہ پنجاب کے ساتھ ایک یہ بہت بڑی زیادتی ہے۔

وائس چیرمین صاحبہ۔ میں ایک بات

اور کہنا چاہتا ہوں کہ ابوہر ایک بہت بڑا

میں عرض کرنا چاہتا ہوں کہ اس امر پر اشارہ
میٹر کی طرف لپکتا توجہ دینا چاہیے۔
ایک بات اور میں کہنا چاہتا ہوں
کہ فیروز زمر کی وجہ سے پنجاب کی بہت
سی گاڑیاں بند ہو گئی ہیں۔ گاڑیوں
کا سب سے بڑا مسئلہ یہ ہے کہ ۱۲ سال
پنجاب کے لوگوں کے بہت پریشانی میں۔
بہت ان کو طبیعت میں گرے۔ بہت
سی وہاں ٹرینیں ریستورنری گئیں۔
آج بھی پنجاب میں بہت ساری ٹرینیں
بند پڑی ہیں۔ اور لوگوں کو بہت پریشانی
ہو رہی ہے۔ پنجاب میں آج بالکل پنجاب
کے چیف منسٹر بے انت سنگھ صاحب کی
رہنمائی میں امن قائم ہو چکا ہے۔
اب لوگوں کو اور پریشانی میں نہیں
ڈرنا چاہیے۔ اور جو ریل گاڑیاں
بند پڑی ہیں انکو دوبارہ شروع کرنا
چاہیے۔ یہ میری آپ کے مادہ میں سے ریل
منزلی صاحب سے درخواست ہے۔
میں ایک بات اور ریلوے منسٹر
صاحب سے کہنا چاہتا ہوں کہ گنگا گڑ کے
جھنڈے انبارہ سیکشن پر ڈی ایم۔ یو۔
گاڑیوں کو انٹر ڈیوٹ کرنا چاہیے۔ جو
اب گاڑیاں بیس بجیں کلومیٹر کی

چلتی ہیں۔ گھنٹہ ڈبے ہیں۔ بدبو ملنے
ہیں۔ چھتیس ٹوٹی ہوئی کھپن۔ ہمیں ایسی
گاڑیوں سے نہات دلائیے اور ہمیں بھی
ماڈرن دنیا میں جب اکیسویں صدی میں
داخل ہونے چاہیے ہیں۔ تو ان سیکشنوں
میں ڈی ایم۔ یو۔ گاڑیاں چلائی
جائیں ایک اور بات میں بڑے حیرت
سے کہنا چاہتا ہوں کہ فاضلہ سے جھنڈے
تک اور فاضلہ سے فیروز پور تک اپنے
اپنے بجٹ اسپیج میں دو ڈی ایم۔ یو۔
گاڑیوں کا اعلان کیا تھا۔ وہ ڈی ایم۔ یو۔
گاڑیاں فاضلہ اسٹیشن پر پہنچ چکی ہیں۔
یہ سب ہو چکا ہے۔ لیکن اس کے باوجود یہ
ہیں۔ وہ گاڑیاں کیوں نہیں چلائی جا رہی
ہیں۔ فاضلہ کے لوگ اس وجہ سے بہت
پریشان ہیں۔ کہ کون بڑا آدمی آکر اسکا
ان انکریشن کرے۔ جسکو آپ ان انکریشن
کرنے کیلئے بھیجنا چاہتے ہیں بھیج دیں۔
لیکن میری درخواست ہے کہ فاضلہ ریلوے
اسٹیشن پر جو سب سے پرانا ٹرمینل ہے
پچھلے اس سے جھنڈی چلائی جائے۔ تنہا
لوگوں کو اور انتظار مت کروائیے۔
ایک بڑے آدمی سے جھنڈی ہروانے
کیلئے تمام جتنا کوا تنہا انتظار نہیں کرنا

چاہیے۔ عام جتنا کو بریشائی میں نہیں ڈالنا
چاہیے۔ ہم گانہ جی ۱۶۵ اور ۱۷۵ سالگرہ
منارہے ہیں۔ کم سے کم اس وقت تک
تو ہمیں گانہ جی جی کے اعمولوں کو یاد
رکھنا چاہیے۔ یہ میری آپس درخواست
ہے۔

ایک اور بات میں آپ کی خدمت
میں عرض کرنا چاہتا ہوں۔ ایک گاڑی
چلتی ہے جس کا نام ہے "ادیان آجھا"
وہ گنگا نگر سے ہاؤس رکھ لے جاتی ہے
نہ تو وہ گاڑی اب ادیان رہ گئی ہے اور
نہ وہ "آجھا" رہ گئی ہے۔ کیونکہ اس کی اب
کوئی آجھا نہیں رہ گئی ہے۔ پہلے وہ گنگا نگر
سیدھی کے پہلے چلتی تھی۔ وقت پر جاتی
تھی اور وقت پر آتی تھی۔ صفائی اچھی
ہوتی تھی۔ جب ہم اس گاڑی میں چلے
تھے تو دیلوے منسٹر صاحب کو دعا میں
دیتے تھے۔ کہ کم سے کم ہم بارڈر پر رہنے
والوں کو کھلے انھوں نے اچھی گاڑی
کا براؤدھاں کیا ہے۔ لیکن جب سے آپ نے
اس گاڑی کو ہاؤس تک بڑھا دیا ہے۔
تو نہ تو اس کے آنے کا کوئی سمجھ اور نہ
کوئی جانے کا سمجھ ہے۔ اور جب کبھی اس
کو انکوٹری سے پوچھتے ہیں تو بوجہ چلتا

یہ گاڑی تین گھنٹے لیٹ ہے۔ جب اس وجہ
سے اسٹیشن پر لیٹ جاتے ہیں تو وہاں
بوجہ چلتا ہے کہ اب یہ گاڑی گھنٹے لیٹ
آ رہی ہے۔ تو اب بتائیے کیا کہیں اور کیا
روکیں۔ میں نے پچھلے سال ریل بجٹ
کے سبب بھی اس بات کو کہا تھا۔ پھر میں
وائس چیرمین صاحب۔ آپ کے مدد سے
ریلوے منسٹر کی خدمت میں یہ عرض کرنا
چاہتا ہوں کہ بارڈر سے ابوہر اور فائنل
اور گنگا نگر کے جو لوگ رہتے ہیں وہ
بھی انسانوں کی بشریت میں آتے ہیں
اور آج جب ہم انیسویں صدی میں
جا رہے ہیں تو سب سے بہارا کام۔
یٹاچوئی آف ٹائم۔ ہونا چاہیے۔ دوسرے
ملک میں اگر گاڑی آدھا گھنٹہ لیٹ ہو
جائے تو لا آف ٹارٹ کے انٹرکٹ برجانہ
دینا پڑتا ہے لا آف ٹارٹ تک بہارے
یہاں نہیں ہے۔ اس کے لوگوں سے ایسا
کھواڑ کیا جاسکتا ہے کہ سات سات گھنٹے
وہ پلیٹ فلام پر بیٹھے تھے کام سے وہ
جہاں جانا چاہیں وہ نہ جاسکیں۔ میں
آپ سے یہ درخواست کرنا چاہتا ہوں
کہ آپ دیلوے منسٹر صاحب کے پاس ہوں
یہ درخواست یہو نچا دیں۔ کہ اس

نامتواری سے نجات دلائیے۔ اور جو
ٹرین گنگانگر سے یہاں تک پہنچا دیا گیا
چلتی تھی۔ اسکو ویسے ہی چلا دیا جائے۔
اسکے علاوہ طوفان میل کا جو ایک یہاں
سے صاف ٹرین تک چلا تھا۔ اسکو الگ سے
چلا دیا جائے۔ یہی آپ سے درخواست
ہے۔ اسکو انکو قبول فرمانا چاہیے۔

میں پسنجرس ایجنٹس کی بات
کرنا چاہتا ہوں۔ اسٹیشن پر چلے جائے تو وہاں
لیٹرین اتنی گندی ہوتی ہے اور اسمیں کوئی
داخل ہو کر دکھائے میں اسے کتنے شرمناک
ہوتا ہے۔ کوئی پانی نہیں ہے۔ لیٹوے اسٹیشن
پر کوئی صفائی نہیں ہے۔ پتکے نہیں ہیں۔
میں چھوٹے اسٹیشنوں کی بات نہیں کرتا۔
میں بڑے اسٹیشن کی بات کرنا چاہتا
ہوں۔ اتنا زیادہ گند اس اسٹیشن پر ہے
جسے افسوس ہے کہ ہماری راجو صافی دہی
کے ریلوے اسٹیشن پر کوئی کلین نہیں ہیں
ہے۔ پانی کا انتظام نہیں ہے۔ پتکے بھی بہت
زیادہ نہیں ہیں۔ یہی مسئلہ کہنے بیچ بھی
نہیں ہے۔ آپ جب گاڑی میں سفر کرتے
ہیں تو انہی ٹیکٹنگ کا انتظام تو امپروو
کرنا چاہیے۔ یہ جو فنڈ پسنجر ایجنٹس کیلئے
ہے۔ یہ پسنجر ایجنٹس کے نام پر بہت بڑا

مختلوار ہے۔ اسکو بند کرنا چاہیے اور جو
فنڈ اسکے لئے مخصوص کرنے ہیں۔ انکو
پسنجر ایجنٹس پر ہی خرچ کرنا چاہیے۔ ایک
بات اور میں آپ کی وسالت سے بڑے
ادب کے ساتھ لیکن بڑے زور سے کہنا
چاہتا ہوں۔ پسنجر سینیٹی کی جو بات ہے
یہ اچھی تک ہمارے اہمجنڈے میں نہیں
ہے۔ آج بھی نکال دئے ہوئے ہیں اور بار بار
ہوتے ہیں۔ اور جنکا کوئی مر جائے اسکو
بہت ہوتا ہے ریل حادثہ کیا ہوتا ہے اور
جو مر جاتا ہے اسکا مطلب وہی سمجھتے
ہیں۔ آج بھی معدومستان میں ۲۶ ہزار
۱۰ میں ریلوے کراسنگ ہیں بہت نہیں
کتنے آدمی بے موت مرتے ہیں۔ میں ایک
بات بعد ہر ناچا ہوتا ہے۔ یاد کرنا چاہتا
ہوں کہ اس صاف میں۔ گنا کے قریب
ایک ریلوے کراسنگ پر اسکول کے بچوں
کی ایک بس گڑی تھی اور نہ جانے کتنے
بچے اس حادثے میں مر گئے تھے۔ ہمارے
صاف میں نے ریلوے منظر صاحب سے
درخواست کی تھی اور یہ کہا تھا کہ آپ کے
قانون کیا ہیں۔ انکی آواز آپ مت لیجئے
اور ان بچوں کے پیرینٹس کو کمپنیشن
دینا چاہیے۔ میں آپ کی معرفت یہ پوچھنا

بہت اچھا کام کیا ہے۔ میں اسکی سراہنا کرنا چاہتا ہوں۔ اسکی لئے میں انکو مبارکباد دینا چاہتا ہوں۔ ابھی پورٹ اخباروں میں آئی ہے کہ ورلڈ بینک نے ایک رپورٹ دی ہے۔ تجارت سرکار کو جسمیں انھوں نے ایک طریقے سے ریلوے کو ایک پرائیویٹ ایڈمنسٹریشن بنانے کا سہاؤ دیا ہے۔ میں اس بات کی توقع کرتا ہوں کہ تجارت سرکار ایسے کسی سہاؤ کو نہیں ملے گی اور کسی دباؤ میں نہیں آئیں گی۔ ریلوے کے علاوہ کچھ کر چاری ہیں۔ ورلڈ بینک کی رپورٹ میں چار لاکھ کر چاریوں کو ریلوے بننے کے لئے بات کہی گئی ہے۔ میں امید کرتا ہوں کہ ہم جو کسان اور مزدور کے صحت کی حفاظت کرنے کا دعویٰ کرتے ہیں۔ اس بات کو دیکھتے ہیں کہ ریلوے کا ایک بھی مزدور ریلوے میں نہیں کیا جائیگا اور انکی سیکورٹی آف سروس اور انکی سروس باقاعدہ قائم رہے گی اور جو اس میں سہاؤ ہمارے نیشنل انٹریسٹ کے خلاف ہیں ایسے کسی سہاؤ پر بھی عمل نہیں کیا جائیگا۔

ایک بات کی طرف میں ابھی اور توجہ دلانا چاہتا ہوں کہ یا تا یا ت کیلئے آج صفحہ وستان کے بہت حصوں میں ویگنس

چاہتا ہوں دو دفعہ اس سہاؤ میں میں اپنی آواز بلند کرنے کے باوجود بھی آج تک ریلوے میں کے والوین کو بوجھ ماں باپ کو ملنے والی بہنوں کو کوئی کمینیشن دیا گیا ہے یا نہیں دیا گیا ہے۔ جہاں تک مجھے معلوم ہے انکو آج تک کوئی کمینیشن نہیں دیا گیا ہے۔ میں اسکو سہاؤ میں کال کرنا سمجھتا ہوں۔ کمینیشن کی انتہا سمجھتا ہوں۔ دور درشتی پر پروگریڈنگ کرنے کا کوئی فائدہ نہیں ہے۔ ان میڈیکل اسٹنگ سے نکلنے والا آدمی آپکا دور درشتی نہیں دیکھتا ہے۔ صفحہ وستان کے صزاروں ایسے انسان ہیں جنہوں نے ابھی تک دور درشتی کے درشتی نہیں کئے ہیں سب سے لازمی بات ہے کہ آپ اسکو اپنے لہجہ سے پڑھ لکھتے۔ ہر لہجہ کی ایک جگہ پر لکھیں۔ انسان کی جان کی بہت بڑی قیمت ہے اور اسکو بچانے کیلئے ان میڈیکل اسٹنگ کو میڈیکل اسٹنگ بنانے میں جتنا خرچ آئیگا ہو گا وہ انسان کی زندگی سے زیادہ مہنگا نہیں ہے۔ یہ میں آپکی طرف سے عرض کرنا چاہتا ہوں۔ ریلوے منسٹر صاحب ریلوے پنشن میں انشورنس کی اسکیم جو لاگو کی ہے وہ

کی بہت بڑی کمی ہے۔ عجیب بات ہے کہ
صفہ وستان کے چاول گیہوں نارنج سے
ساؤتھ یہ جانے کیلئے وینگنس کی
بڑی جاری تھی ہے۔ نارنج میں اناج
کی بہتات ہے اناج سرورہا ہے۔ اسکو
رکھتے کیلئے ہمارے پاس نارنج میں
گوڈاؤن نہیں ہیں۔ لیکن ساؤتھ میں
اسے بیکر جانے کیلئے وینگنس ہیں۔ وہاں
ایف۔ سی۔ آر۔ کے گوڈاؤن خالی ہیں
ہوئے ہیں۔ عجیب بات ہے۔ کیا آپ اس
سلسلہ میں میں آپ کی خدمت میں ایک
شعر عرض کرنا چاہتا ہوں۔
غریب شہر تو قانون سے مر گیا عارف
امیر شہر نے حیرے سے خود کشتی کر لی۔
اب کیا آپ یہاں اناج سرورہا ہے اور یہاں
جو چار سو میں ہوتا ہے وہ وہاں آٹھ سو
میں ہوتا ہے اور نوٹ اناج کیلئے ترس رہے
ہیں۔ لیکن ہمارے انتظام کی حالت یہ ہے۔
کہ وہاں گوڈاؤن خالی ہیں۔ یہاں گوڈاؤن
کیلئے جگہ نہیں ہے۔ یہاں اناج کی بھر مار ہے۔
وہاں اناج کی کمی ہے۔ اسکا انتظام کرنے
کیلئے وینگنس ہم کرنے کو تیار نہیں ہیں۔ اور
جو وینگنس کے کارخانے ہیں انکو ہم آؤٹر
دینے کیلئے تیار نہیں اور وہاں جو اتنی بڑی

نواد میں مزدور ہیں وہ اینڈل میٹھے ہیں۔

I fail to understand what type of co-
ordination we are having.

اور آپ کی معرفت میں ریل منٹری صاحب
سے یہ کہنا چاہتا ہوں کہ یہ ایسا ملے ہے۔ یہ
بدنامی ہے اسکو دور کیا جائے۔ جو ریل
کے وینگن بنانے والے کارخانے ہیں انکے
مزدوروں کو کام دیا جائے۔ اور لوگوں
کا خیال کیا جائے۔

ایک بات میں اور کہنا چاہتا ہوں
اور صرف دو منٹ میں اور نوٹنگ۔ ہر سال
ریل کرایا بڑھا دیا جاتا ہے اور اس سے
چیزوں کے دام بھی بڑھ جاتے ہیں میں نے
آپ سے عرض کیا تھا کہ ریل میں بغیر
ٹکٹ کے جتنے لوگ اس صفہ وستان میں
سفر کرتے ہیں اور میں نے اپنی آنکھوں
سے دیکھا ہے اتحاد کائیں۔ ڈبے کے ڈبے
بغیر ریل ٹکٹ کے۔ بے ایمان آدمیوں کی مور
سے۔ انکی وجہ سے بے ٹکٹ سفر کرتے ہیں
اور انکو کوئی پوچھنے والا نہیں ہے۔ یہ
بہت بڑا ریلکٹ ہے۔ اگر آپ اس بے ٹکٹ
سفر کو بند کر دیں تو آپکو ریل بھاڑ
بڑھانے کی ضرورت ہی محسوس نہیں
ہوگی۔ اس سے ایک تو عام آدمی پر
جو بوجھ ہے۔ زیادہ کرایہ کا وہ بھی صحت

جائے گا اور جو چیزوں کے دام بڑھتے ہیں
وہ بھی صاف جائے گے۔ اور آپکو جتنا
دینیو چاہئے وہ آپکو ملے گا۔ ان
تمام باتوں کے باوجود یہ بری عادت اس
صفدرستان کی دہلیوں میں چل رہی ہے
اور بڑے پیمانے پر یہ سب چل رہا ہے
اور اگر مجھے کبھی وقت ملے تو میں آپکو
بتاؤں گا کہ اس سلسلہ میں کیا باتیں
ہو رہی ہیں اور کتنے بڑے پیمانے پر
بے ایمانی ہو رہی ہے اور درجن کا نقصان
ہو رہا ہے۔

اپنی بات ختم کرنے سے پہلے میں
ریل منٹری جی کو مبارکباد دینا چاہتا
ہوں کہ انہوں نے جو میٹروپولیٹن کلکٹر
میں شروع کی تھی اسے کام کو 1990
میں ختم کرنے کا وعدہ پورا کرنے جارہے ہیں
لیکن صفدرستان کے دو سو شہروں میں
جیسے دہلی میں بھی ہیں۔ وہ شہر جہاں
بیس بیس لاکھ لوگ آج بھی فٹ
پاتھ پر سوتے ہیں۔ وہ دوسرے کلکٹر ملان
ہیں۔ لیکن وہ نیلی چھت کے نیچے رہتے ہیں۔
ان کے اوپر چھت نہیں ہے۔ وہاں بھی کنزیشن
بہت بڑھ رہی ہے۔ جتنے ہمارے میٹروپولیٹن
سیٹرز ہیں وہاں پر بھی اور کوئی علاج نہیں ہے۔

اسلئے وہاں پر یہ میٹروپولیٹن شروع کی جانی
چاہئے اور اسکی طرف توجہ دینی چاہئے
ایک پچھلے دنوں فری پاس کی بات آئی
تھی۔ جو ہمارے ملک کا نام اونچا کرنے
والے اسپورٹس مین ہیں انکو جو پاسز
دینے لگے تھے وہ ورڈز اکر لے لگے ہیں۔
میں یہ کہنا چاہتا ہوں کہ اس سے بڑی
ہمارے لئے ندامت کی بات۔ شرم کی
بات نہیں ہو سکتی کہ جو ملک کا نام اونچا
کرتے ہیں ان سے سہولیت واپس لینے
ہیں اور لوگ کچھ نہیں کرتے انکو سہولتیں
دیتے ہیں یہ ندامت ختم ہونی چاہئے اور
اسپورٹس مین کی قدر ہونی چاہئے۔
میں آپکا شکریہ ادا کرتا ہوں کہ آپ نے مجھے
بولنے کا موقع دیا۔ میں آپکا بھرپور شکریہ
ادا کرتا ہوں۔ ”ختم شد“

[Vice Chairman (Shri Suresh Pachouri) in
the Chair]

श्री मोहम्मद सलीम (पश्चिमी बंगाल): उप-
सभाध्यक्ष जी, हमारी भारतीय रेल का जो घोषित लक्ष्य
है, उसमें यह कहते हैं, मैं काट कर रहा हूँ—

"To be a modern railway system with
sufficient capacity to meet the
country's transport needs both for
passenger and freight traffic, based
on an optimum inter-model mix
and to provide this transportation
at the least cost to the society while
maintaining the financial viability of
the system."

यह इनका घोषित लक्ष्य है और इन्होंने अपना तीन साल
का व्यौरा दिया है। मंत्री महोदय ने खुद इस बार के

एनुअल बजट के भाषण में कहा है कि सबसे यह सरकार आई है, 1991 के बाद से, क्या-क्या उनका घोषित लक्ष्य था, क्या-क्या कामयाबी प्राप्त की है। उसके बारे में चर्चा की है। इस तरह से अगर हम देखें, तो उनका जो घोषित लक्ष्य है, उसमें यह मोडर्न सिस्टम गुजर चुका। सफिसिअंट कैपेसिटी खतम हो गया वह लक्ष्य। इष्टर मोडल मिक्स कैपुअल्टी हो गया। स्पीड कोस्ट टू द सोसायटी, वह भूल गए। सिर्फ अब रह गया फाइनेंसियल बायबिलिटी। पिछले तीन-चार बजट में एक मात्र लक्ष्य मंत्री महोदय का, सरकार का, पीछे बैठे हुए गाँव सहाय मनमोहन सिंह जी का, उससे पीछे नरसिंह राव जी का और उनसे पीछे आई-एम-एफ और वर्ल्ड बैंक, सिर्फ उनका मोक्ष-प्राप्ति का लक्ष्य रहा है कि किस तरह से फाइनेंसियल बायबिलिटी हो।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं एक-एक करके इन विषयों पर अग्रऊण। मोडर्न रेलवे सिस्टम, 1960 में 120 किलोमीटर की रफ्तार से चलने वाली हिन्दुस्तान के पास एक ट्रेन थी और जर्मन के पास दो ट्रेन थी। उसके बाद 25-26 साल बाद जब यह घोषित लक्ष्य तय कर रहे हैं तो जर्मन 250 किलोमीटर प्रति घंटे की रफ्तार से ट्रेन चलाता है और हमारे पास एक ट्रेन है जो 140 किलोमीटर घंटे की रफ्तार से चलती है। यह हम मोडर्न सिस्टम की उरफ जा रहे हैं। आप देश को किस दिशा में ले जा रहे हैं?

अब कैपेसिटी बढ़ाने की बात लें। इन्फ्रास्ट्रक्चर, रेल स्टोक 1951 से लेकर 1992 तक हमारा जो टोटल ट्रेफिक अग्रऊण्ट है वह पाँच गुण बढ़ चुका है और यह सेवेय फाइव ईयर प्लान खतम हुआ, इन्फ्रास्ट्रक्चर में बढ़ोतरी 1.33 हुई। अब आप सम्झ लें क्या स्थिति है। हमारे माल के लिए, जैसा कटारिया जी कर रहे थे, सब्जी ले जाने के लिए, फल ले जाने के लिए, गल्लन ले जाने के लिए नहीं है, बरकर सैक्टर की बात में मैं बाद में आऊँगा। वह कहते हैं कि वैगन नहीं दिए जा सकते। हम एमपी० लोको को रिजर्वेशन के लिए रोजाना लिखना पड़ता है इसके को, कि वेटिंग लिस्ट क्लीयर हो और कोटा मंत्री महोदय बाँटते हैं। अच्छा करते हैं, लेकिन शिफ्ट कफटी है, वह कैपेसिटी हम जनरेट नहीं कर पाए हैं। इस बात के लिए मैं यह समूह दे रहा हूँ।

जो शेयर का सवाल है रेल और रोड के बारे में, मैं उनकी बात उनकी चुनौती कहना चाहता हूँ, अपनी बात कहूँगा तो शायद आपको विश्वास न हो। हमारे साथी क्या बैठे हैं, नैरोगेज बसु और टीचकर मुखर्जी, इनका एक प्रश्न था अभी मार्च महीने में, इस सत्र के पिछले

टीएन, वहाँ वह कहते हैं कि उसमें उन्होंने कहा है कि कितना रोड और रेल का जो ट्रेफिक का शेयर है, 1950-51 में हमारे देश में 89 परसेंट, वह जो टोटल रेलवे का शेयर था, 1980-81 में 61.9 परसेंट आया। 1986-87 में 51.5 परसेंट आया। अभी जो मनमोहन सिंह जी ने इकोनोमिक सर्वे किया है, उसमें वह कहते हैं कि 40 परसेंट शेयर है। मंत्री महोदय कल बजट के भाषण में रेल कितनी तेजी से आगे बढ़ रही है, उसके बारे में कहते हैं कि हमारी पीठ ठोक दो। जबकि वह खुद स्वीकार करते हैं कि हमें एक-एक कतरा डीजल का और पैट्रोल का इंपोर्ट करना पड़ता है विदेशी मुद्रा से और हमारे पास रेल का लाईन लग्नी हुई है। लेकिन उसको सही तरीके से इस्तेमाल नहीं कर पा रहे हैं। जो सर्विस देना चाहिए वह नहीं दे पा रहे हैं। जो बढ़ाने का सवाल है उसको भी नहीं बढ़ा पा रहे हैं और इस तरह से हम अपने देश के प्रति, देश के लोगों के प्रति अन्याय कर रहे हैं।

अभी पौल्यूशन की बात आई। इसको घटाने के बजाय हम बढ़ाने में मदद कर रहे हैं। मैं इस बारे में ज्यादा समय नहीं लेना चाहता। अभी कटारिया जी भी कह रहे थे। मंत्री महोदय रहते तो अच्छा रहता। वर्ल्ड बैंक की रिपोर्ट है कि रेलवे का प्राइविटाइजेशन कर दीजिए। बहुत कुछ उन्होंने कहा है। दरअसल अभी तक मंत्री महोदय और रेलवे बोर्ड में जो लोग हमारे मुल्क की पोलिसी बनाते हैं, उनकी तरफ से कोई खंडन नहीं है। पिछले 3-4 साल से ऐसा हो गया है कि जो यह सरकार कुछ कहती नहीं है, आई-एम-एफ कहता है, वर्ल्ड बैंक कहता है। इनको अगर कहना होता है तो वाशिंगटन में जाकर कहते हैं और उसके बाद यह खंडन बयैरह तो करते नहीं हैं। धीरे-धीरे कोई कमेटी के नाम पर, किसी और सवाल पर उसको वह लागू करने की कोशिश करते हैं। टोटल प्राइविटाइजेशन तो वह कर नहीं सकते, चाहे वर्ल्ड बैंक कहे या उनका अमेरिकी मास्टर कहे, वह यहाँ के देश की जनता बता चुकी है। जो पोलिसी पिछले तीन-साढ़े तीन साल से यह ले रहे थे, बचपन में हम लोग देखते थे कि सड़क के किनारे एक वैद्य जैसा आदमी बैठा रहता था और कहता था कि सब बीमारियों का एक ही इलाज है — यह भरहम खरीद लीजिए। उससे सब काम हो जाएगा। तो यह वर्ल्ड बैंक और आई-एम-एफ ने इनको यह बता दिया कि यह भरहम प्राइविटाइजेशन का ले जाएँ और इस देश में जितनी भी बुराई हो, यह भरहम लगाएँ, प्राइविटाइजेशन होगा उसका हल निकल आएगा। ऐसा नहीं हो सकता।

प्राइवाइजेशन कभी भी सभी बीमारियों को इलाज नहीं हो सकता।

हमारे मुल्क की जो अटिल समस्या है, जो सामाजिक-आर्थिक संकट है, इसका जवाब ऐसे हम नहीं निकाल सकते। लेकिन वर्ल्ड बैंक की रिपोर्ट के बारे में मैं नहीं जाऊंगा। मैं यह मांग करूंगा कि मंत्री महोदय खुद कहें कि वह क्या करना चाहते हैं और जो कुछ भी हुआ तथा यह प्राइवाइजेशन वाला हमारा एकमात्र संकल था। हमारे जो मंत्री महोदय हैं, चाहे वह वित्त मंत्री हों, चाहे वह प्रधान मंत्री हों, वह कहते हैं कि हमारे पास रिसोर्सेज नहीं हैं। मंत्री महोदय ने अपने भाषण में भी यह कहा है: यह खियना में विसियर सकिता है। हम बोल रहे हैं कि जितना हमने उम्मीद किया था उतना ट्रैफिक हमें नहीं मिला। हमारी जो आमदनी थी, वह घट गई है। फिर क्या होगा? जब आमदनी घट गई, रिसोर्सेज नहीं बढ़ पाए तो हमारा जो प्लान साइज है, जितना हमको काम करना चाहिए था, वह हम काम नहीं कर पाएंगे। मंत्री जी, खुद बोलें जवाब क्या है? फिर मंत्री जी खुद कहते हैं कि क्या होगा, इस विसियर सकिता से हम कैसे निकलेंगे। वह कहते हैं कि क्या होगा? वह 'ओन योर वैगन' होगा, बी०ए०एल०टी० बोल्ट होगा। बिजुल आ पोटलीज ट्रांसफर ऐसे प्राइवेट सैक्टर आएंगे और वह बनाएंगे और उसके बाद बनाकर के सब सामान दे देंगे। अब मंत्री जी बताएं इसका नतीजा क्या निकले? वह जो यह दिखा रहे हैं कि मगरमच्छ का बच्चा। तो जहां पर रेवेन्यू आर्निंग नहीं है, जहां हम उतना प्रोफिट नहीं कर सकते, इतना बड़ा बंदोबस्त करके भी हम फायदे में नहीं चला सकते हैं। वहां पर क्यों प्राइवेट सैक्टर आ करके उस में अपना पैसा क्यों लगाएगा? वह चाहते हैं कि जो बना बनाया है आपका, जमीन दे दो, रेलवे लाइन दे दो, आप उस पर बनाकर बेच डालो। वह रेल भवन की एक-एक ईंट खरीदकर ले जाएगा। लेकिन इंफ्रस्ट्रक्चर बढ़ाने के लिए और नई जगह पर रेल को ले जाने के लिए ऐसा कोई इन्वेस्टमेंट वह नहीं करने वाला है। तब वर्ल्ड बैंक की रिपोर्ट भी कह रही है कि यह जो ओन योर वैगन स्कीम है वह ज्यादा नहीं दिखा पाया। जब हम तीन साल पहले कहते थे ही ऐसा कहा जाता था कि यह जो वामपंथी हैं, वह कुछ स्पष्ट नहीं रहे हैं। पूरा विश्व एक तरफ चल रहा है और उसके साथ हम भी चल रहे हैं।

हमारी गाड़ी चलती नहीं है। चलने अमरीकी इंजिन के पीछे हम अपनी मालगाड़ी का डिब्बा लग देते हैं तो खींच कर चला जाएगा। हमने अपना क्वालिटी, एक्सेल ट्रेक

देखा नहीं। हम कहां पड़े हैं, खुद महसूस कर रहे हैं। अभी वह लोग प्राइवाइजेशन का डंका पीट रहे थे, वह भी यही कर रहे हैं। मैं हिन्दुस्तान टाइम्स जो 11 अप्रैल का है उसके एडिटोरियल में से कोट कर रहा हूँ—

"Some of the over enthusiasm for privatisation in certain quarters may disappear if there was greater transparency in the negotiation of contracts with private parties."

कल चेंबर की तरफ से यह बताया जा रहा था कि किस तरह से ट्रांसपैरेंसी होना चाहिये। रेल दफ्तर के कमकाज के बारे में ट्रांसपैरेंसी के बारे में हिन्दुस्तान टाइम्स में एडिटोरियल में कहा जा रहा है। अगर मालूम हो जाए, किस स्तर पर हो रहा है, कैसे हो रहा है, कौन क्या बातचीत कर रहा है, जो स्लोग रेलवे बोर्ड में रेल भवन में बैठ कर डंका पीट रहे प्राइवाइजेशन का तो उनका सब का उत्साह खत्म हो जाएगा क्योंकि पर्दे के पीछे जो कुछ होता है, वह पर्दे के सामने आ जाएगा। जिनको ज्यादा प्रोत्साहन नहीं मिल रहा है प्राइवाइजेशन के लिए वह गायब हो जाएंगे। अभी एक और डंका पीटा गया गेज कनवर्शन के बारे में। मैं ज्यादा समय नहीं लूंगा क्योंकि पिछले बजट पर बोलते हुए मैंने ज्यादा समय गेज कनवर्शन के बारे में बोल था। स्टैंडिंग कमेटी का रिपोर्ट है, मैं उसके डिटेल् में ज्यादा आज नहीं जाना चाहता हूँ। एक्सपर्ट लोग जो हैं, पुराने जो रेलवे बोर्ड के चेयरमैन रह चुके हैं और दूसरे लोग जो उद्योग को समझते हैं, यातायात व्यवस्था के बारे में जिनको फिक्र है, वह सब कह रहे हैं कि यह ओवर इन्फ्लुजियांस है गेज कनवर्शन के बारे में। शुरू में यह कहा गया था कि हर साल एक करोड़ लोगों को काम देंगे। चुनाव में यह वायदा किया था लेकिन वह आया कहां से? तो इम्प्लायमेंट जेनरेशन के बारे में कहा था कि गेज कनवर्शन कर रहे हैं इतने हजार किलोमीटर गेज कनवर्शन होगा तो लाखों लोगों को काम मिल जाएगा। वह सब अब आप नहीं बोलते हैं। बहुत अच्छी बात है। इससे जो केन्युअल्टी हुई वह यह हुई कि बाकी जो दूसरे मामले थे सिमल मार्टिनाइजेशन की बात थी, ट्रेक रिन्युअल की बात थी, नयी रेल लाइनें बनाने की बात थी, प्रोडक्शन यूनिट्स में कैपेसिटी बढ़ाने की बात थी, नयी टेक्नोलॉजी लाने की बात थी, अन्य छोटे मोटे काम थे, पैसेंजर अमेनीटीज़ का संकल था, नये ब्रिज बनाने की बात थी, ओवर ब्रिज बनाने की बात थी, रोड ब्रिज बनाने की बात थी, रेलवे क्रासिंग बनाने की बात थी, वह सब के सब एक-एक करके केन्युअल्टी होते गये। मैं सिर्फ इसके पीछे जो

प्रश्न है, उसको चुनौती देना चाहता हूँ इस सदन में वही जो का जो जवाब है, मैं उससे चुनौती देना चाहता हूँ। प्रश्न संख्या 552 इसी सत्र में इसका जवाब दिया गया। प्रश्न पूछा गया था कि क्या यह सच है कि सन् 2000 तक 600 मिलियन टन माल के परिवहन की मांग को पूरा करने के लिए अतिरिक्त क्षमता पैदा करने हेतु रेलवे नेटवर्क के विस्तार पर बनी समिति सीईओएन ने 1987 में 2902 किलोमीटर नयी बड़ी रेल लाइन के निर्माण और 2306 किलोमीटर की बड़ी लाइन में बदलने की सिफारिश की थी। मंत्री महोदय ने जवाब दिया, हाँ। येस सर। दूसरा सवाल है जो इसके के साथ जुड़ा हुआ है—

"How much additional revenue earning freight traffic has been generated so far with the above conversion and construction?"

जब आपने मेज कन्वर्शन कर दिया और इसी मकसद को सामने रखते हुए किया था तो मंत्री महोदय बोलते हैं—

"It is not possible to apportion the additional revenue earning freight traffic to the various projects such as gauge conversion."

अप मेज कन्वर्शन के लिए गये क्यों? प्रोफिट जेनरेट करने के लिए और डेकर पीट कर पैसा खर्च कर दिया। आपने सब काम को कैपुअल्टी कर दिया। यदि हम पूछते हैं तो बोलते हैं हम नहीं कह सकते। परपत्र क्या था? आपका मतलब क्या था? पिछले साल भी यह बात हमने कही थी। इस पर ज्यादा डेकर नहीं पीट रहे हैं। सब ने अपोज़ किया था। नयी रेल लाइनें बनाने का सवाल नेटवर्क बनाने का सवाल था, वह नहीं हुआ। अजबदी के 50 साल बाद भी नार्थ ईस्ट में जाने का सवाल था। देश के ऐसे प्रांतों में जहां राज है, स्टेट कैपिटल है लेकिन रेल लाइन नहीं है। त्रिपुरा में कुमारघाट से लेकर अगरतला तक रेल लाइन बनाने का काम हम नहीं करेंगे। चाहे वह मिजोरम हो चाहे नागालैंड हो, चाहे मेघालय हो, अरुणाचल प्रदेश हो हम होम मिनिस्ट्री से, डिफेंस मिनिस्ट्री से हुक्मत चलाएंगे, रेलवे मिनिस्ट्री वहां कुछ नहीं बनाएगी। अंडमान के लोग रेल लाइन ले जाने के लिए नहीं बोलते हैं लेकिन वहां एक छोटी सी टाय ट्रेन ले जाकर रेलवे मिनिस्ट्री दिखा सकती है कि तुम उस हिंदुस्तान के साथ जिस हिंदुस्तान के रेल मंत्री जाफर शरीफ जी हैं और रेलगाड़ी ऐसी होती है। पोर्ट ब्लेयर में आप एक छोटा

सा रेलवे म्यूजियम बनाकर रख सकते हैं लेकिन वह भी करने के लिए तैयार नहीं हैं।

एक माननीय सदस्य: जैसी यहां रेल भवन में रखी हुई है।

श्री मोहम्मद सलीम: वहां पर लाकर रख देते हैं। वह भी यहां दिल्ली में लगाते हैं ... (समय की घंटी) रेल की घंटी बज गयी है। पहली तो सिग्नल देना चाहिए पीला या लाल। आप पहले ही लाल सिग्नल दे रहे हैं।

मैं वेगन के बारे में कह रहा था। किस तरह से प्लान को तोड़ा जाता है, योजना को तोड़ा जाता है। यहां सदन में हम योजना की बात करते हैं। योजना भवन में हम योजना बनाते हैं। रेल भवन में कोई चला जाए तो किस तरह से योजना को तोड़ा जाता है योजनाबद्ध तरीके से उसका आपको तरीका मालूम हो जाएगा। रेल मंत्री आंख मूंदकर रह नहीं सकते। यह सदन आंख मूंदकर बैठ नहीं सकता। आप देखें, 1991 की 23 अक्टूबर की स्टैंडिंग कमेटी आफ सेक्रेटरीज की मीटिंग के मिनट्स में पास है। पेज नंबर 3.4 में कहते हैं।

With the plan outlay given to the Railways, they could programme procurement of approximately 25,000 wagons in terms of four wheelers in 1991-92. The net addition to the fleet would, however, be subsequently less as about 10,000 or 15,000 wagons may have to be phased out. Thus it would be necessary for the Railways to plan procurement of wagons in consonance with the growth-rates of the link sectors over the next few years and the indigenous manufacturing capacity of about 35,000 wagons a year should be utilised accordingly."

ये कहते हैं, और हम क्या देखते हैं यहां पर — तोड़ा गया। आप योजना एक किस्म की बना रहे हैं। एट्स फाइव इयर प्लान में आप इस्टीमेट एक किस्म का ले रहे हैं और हर साल का जो एनुअल प्लान है बजट है उसमें हम देख रहे हैं कि खुद आप उसको घटा रहे हैं। आप देखिए एट्स फाइव इयर प्लान में क्या है। वीगन्स प्रोक्वोरमेंट, जो 4 व्हीलर यूनिट है उसमें में क्या है। 1992-93—26,261, 1993-94—19,500, 1994-95—10800, पहले 1,800 4 व्हीलर्स धू ओपेन टैंडर। पहले वक्त ओपेन टैंडर फ्लोट किया था। 1995-96 अभी हाल में 5,200 फिर उसके बाद 10,300 धू ओपेन टैंडर। क्या है आपका हिसाब ओपेन

टेंडर का 5,400 पहले वे बोले, उसके बाद वेगन इंडिया लिमिटेड जो है वह कहता था जो कुछ होगा वेगन प्रक्वोरमेंट 50:50। जाहिर है वह पब्लिक सेक्टर का वेगन इंडिया लिमिटेड है। एक तरफ कहते हैं वेगन की कमी है। हम लोग कहते हैं यहां पर, सवाल में कहा जा रहा है। दूसरी तरफ कहते हैं कमी नहीं है। जो भी वे वेगन लेंगे तो वे कहते हैं हम ओपेन टेंडर में जाएंगे। एक तरफ 5,400। 14 फरवरी को कहते हैं और दूसरी तरफ वे उसको जब बढ़ाकर कर देते हैं 10,300 तो वह 9 और 10 मार्च के बीच में है। कोई नहीं। निर्णय एक हुआ। रेलवे बोर्ड के चेयरमैन, रेलवे बोर्ड के अधिकारी वे एक तरह से जो घोषित लक्ष्य है प्लान का, मंत्री जी का बयान है, यहां तक कि प्रधान मंत्री जी का बयान है इन सबको थपस अप दिखा देते हैं। क्यों भाई? कौन से ऐसे अधिकारी हैं।

(व्यवधान)

मैं जो कह रहा हूँ वह यहां दूसरी पार्टी के सदस्य भी वह कह रहे हैं। यह पोलिटिकल मामला नहीं है। हम यहां योजनाएं बनाते हैं। सरकार एक किस्म का लाती है और अफसर जो वह वे पालिसी डिजिजन ले लेते हैं। वे कैसे-कैसे बयान करते हैं। यहां प्रधान मंत्री इस हाउस में कहते हैं। 15.12.94 को एक प्रश्न के उत्तर पर प्रधान मंत्री ने पिछले दिसम्बर को यह कहा—यह वेगन प्रक्वोरमेंट के बारे में है।

That fact is that the Railways have reduced their order. That has been reduced because the programme of the Railways has been more concentrating on gauge conversion."

जो मैंने कहा, गेज कन्वर्शन वह कहते हैं वेगन नहीं खरीदते। आप जो प्याज़ भेजने का, आलू भेजने का, टमाटर भेजने के लिए, चावल भेजने के लिए वेगन नहीं मिलता।

But, this is a passing phase and I have been trying to tell the Railways which they have accepted that they cannot shut down these things.

जो वेगन बनाने वाले कारखाने हैं, जो प्राइवेट सैक्टर में भी हैं, पब्लिक सैक्टर में भी हैं और पब्लिक सैक्टर में ज्यादा हैं, हमारे राज्य में भी हैं, बंगाल में भी हैं, वे कारखाने बंद हो रहे हैं। अभी कहा गया था कि तनख्वाह नहीं मिलती। तनख्वाह नहीं मिलती क्योंकि रेल पैसा नहीं देते, पैसा नहीं देते चूंकि रेल आर्डर नहीं देते

क्योंकि रेल को गेज कन्वर्शन करना है। वह इस मामले में नहीं जाना चाहते हैं और जो देना चाहते हैं जो वेगन बनाना चाहते हैं वह उनको पता नहीं क्या लालच है ओपेन टेंडर में देना चाहते हैं और वह भी जो घोषित लक्ष्य है, जो निर्णय है, मीटिंग का फैसला है, उसे तोड़ करके एकदम आप बोल रहे हैं। ठीक है, जो भी यह फैसला हुआ मीटिंग का कि जितना वेगन बनेगा आधा-आधा मिलेगा और बाद में जा करके आधा-आधा बांटने के बाद फिर आप बाहर में जा करके ओपेन टेंडर फ्लोट करते हैं। जो नंबर इनफ्रीज हो रहा है वह बाहरी पार्टी को मिले, प्राइवेट कंपनी को मिले। तो मैंने वह जो हिन्दुस्तान टाइम्स का एडिटोरियल इसलिए पढ़कर सुनाया था कि यह जो ज्यादा उस्ताही लगे है प्राइवेटाइजेशन का उसके पदों के पीछे क्या है, यह मंत्री महोदय कर देखना चाहिए।

सर, मैं पैसेजर एमीटीज़ के बारे में आ रहा हूँ। ... (व्यवधान) ... आप वेगन के बारे में और सुनना चाहते हैं। ... (व्यवधान) ... अच्छा, वेस्ट बंगाल नहीं पूरे मुल्क के बारे में है। आपने भी कहा जो इस देश के किसान की तरफ से कि हम अगर एग्ज़िक्चरेशन प्रोडक्ट्स जो है वह भेजना चाहते हैं तो वेगन नहीं मिलता। लेकिन उसका आंकड़ा यहां नहीं मिलेगा। मंत्री जी से आप पूछिए। मंत्री जी बोलेंगे कि जितना वेगन आप चाहते हैं उससे ज्यादा हम देते हैं। ... (व्यवधान) ... मैं यहां पर इसको इसलिए कहते हैं कि कौन सच और कौन झूठ। गलत कह रहे हैं। इसको निकालने के लिए हमें क्रॉस चैक करना चाहिए, तो हम देश के किसान से क्रॉस चैक नहीं कर सकते। मंत्री जी यह कहते हैं तो मैंने एक मिनिस्ट्री का सवाल दूसरा मिनिस्ट्री से क्रॉस चैक किया। रेल दफ्तर कहते हैं कि जितना वेगन मिलना चाहिए। जो बजट में भी कहते हैं रेल मंत्री जी तो उनका है जो रेल के कस्टमर्ज़ से हम अपना ट्रैफिक बढ़ाने के लिए उनको जो जरूरत है उसको हम पूरा करने की कोशिश कर रहे हैं। वेगन की मांग ही नहीं है वह कहते हैं। हमने कोल मंत्री जी से सवाल पूछा राज्य सभ में इसी मार्च महीने में कि आप कितना वेगन मांग रहे थे और रेल दफ्तर आपको कितना वेगन दे रहा था। रेल मंत्री कहते हैं कि वेगन जितना मांगा जाता है उससे ज्यादा हम देते हैं। वेगन पड़ा हुआ है इसलिए खरीदने की जरूरत नहीं है, बनाने की जरूरत नहीं है। कोल दफ्तर कहते हैं नवंबर 1994 में वह एक्वेज इंडेंट था 20,300 वेगन के लिए एक्वेज सप्लायी हुआ 16560, शार्टफाल 4000 समझ लीजिए। दिसंबर 1994 21 हजार 541 कोयला मंत्रालय मांग रहा है,

कोल इंडिया लि० मांग रहे हैं और रेल 16541 दे रहा है, पांच हजार का अंतर है। जनवरी, 1995 एकदम हाल का आंकड़ा मैं आपको दे रहा हूँ, 21447 कोल मंत्रालय आपके यहाँ मध्य प्रदेश में कोयला भेजने के लिए वह वैगन कहाँ गए और रेल दफ्तर हमें कहता है कि मांग नहीं है और कोयला दफ्तर कहता कि हमने 21 हजार मांगे और 16 हजार मिले। अब संसद इसकी चर्चा नहीं करे तो कौन चर्चा करेगा? आफिसर लूट कर खा जायेंगे। फरवरी 1995 में 23340 कोयला दफ्तर वैगन मांगा एवरेज इंडेंट दिया, प्रश्न के लिखित उत्तर में यह बताया और उन्हें मिला 17617, इसी तरह में स्टील अथॉरिटी आफ इंडिया लि० है वह भी कह रहे हैं ... (व्यवधान) ...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI): Mr. Salim, you have already taken enough time. Please conclude.

श्री मोहम्मद सलीम: उन्हें जो वैगन की जरूरत है, कोर सैक्टर बजट में यह कहा जाता है, मंत्री जी कह रहे हैं कि कोर सैक्टर में हमको नहीं मिल रहा है ... (व्यवधान) ... जो मिलना चाहिए और यहाँ कोयला मंत्री जी कहते हैं कि,

SHRI MD. SALIM: The Coal India Limited has intimated that a shortfall to the extent of one million tonne against the target can be attributed to the paucity in supply of wagons during this period.

नवंबर से फरवरी चार महीने में एक मिलियन टन कोयला का शॉर्टफॉल हुआ हमारे उत्पादन में, चूंकि रेल दफ्तर वैगन नहीं दिया और मंत्री जी को जब यह पकड़ते हैं वह कहते हैं कि वैगन तो पड़ा हुआ है लेकिन लेने वाला नहीं है। दोनों तरफ कोयला के वहाँ भी जा रहा है और उधर जो हैवी इंजीनियरिंग इंडस्ट्री में जहाँ वैगन बनता है वहाँ भी यह जा रहा है।

अब पैसेजर्स के बारे में हम आते हैं। यह तो प्रेंट के बारे में थे। हमारे यहाँ माल भी चलता है लोग भी चलते हैं। प्रेंट के बारे में मैंने कहा।

पैसेजर्स अमेनिटीज के बारे में आपको सुनकर हैरानी होगी कि 1951-52 की जो लिस्ट है बेसिक अमेनिटीज की कि क्या-क्या होना चाहिए स्टेशन में—पानी मिलना चाहिए, बैच होनी चाहिए, पेड़ पौधे होने चाहिए छाया के लिए, प्लेटफॉर्म इतना ऊँचा होना चाहिए, दीज आर द बेसिक अमेनिटीज मंत्री जी अपने भाषण में कह रहे थे,

मैं समझ रहा हूँ मैं कोट नहीं करता हूँ कि इन्फ्रामिक रिफार्म्स का लक्ष्य होना चाहिए कि किस तरह से जनता को और ज्यादा अमेनिटीज पहुँचाएँ, उसकी लाइफ की बेहतरी करें लेकिन 1951-52 के बाद से आज तक उस बेसिक अमेनिटीज की लिस्ट में कोई एक नया शब्द और नहीं जोड़ा गया है। 1952 में जो बेसिक अमेनिटीज थी आज भी वही की वही है। देश आगे बढ़ गया, दुनिया आगे बढ़ गयी। लकड़ी की बैच थी वहाँ प्लास्टिक की चेयर हो सकती थी, सोफा न भी होता कोई बात नहीं है। हैरानी की बात यह है अभी दूसरे सवाल पर कह रहे थे ... (व्यवधान) जो आप की जगह के लोग हैं मैं उनके लिए कह रहा हूँ ... (समय की घंटी)

उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचोरी): सलीम जी, आपकी पार्टी को 22 मिनट एलाट किए गए हैं, आपने उससे ज्यादा समय ले लिया है।

श्री मोहम्मद सलीम: रेलगाड़ी ऐसे ही देर से चलती है। हम स्लो ट्रेन की बात कर रहे हैं, आप तो एक्सप्रेस ट्रेन की बात कर रहे हैं।

मैं यह जानकारी के लिए कह रहा हूँ कि उस जगह के लोगों को, आपको जनता के पास जवाब देना पड़ेगा।

एलिट बायस जिस तरह से शिक्षा में है जिस तरह से हमारे विकास में है, हमारे उद्योगों में है दूसरे अन्य विभागों में हो रहा है, रेल में भी हो रहा है। रेल का मतलब वे समझते हैं शताब्दी और राजधानी, एयर कंडीशंड और फर्स्ट क्लास, चाहे वह किराये की बड़ोत्तरी में हो चाहे वह अमीनटीज के बारे में हो। मैंने बेसिक अमेनिटीज कहा है। बेसिक अमेनिटीज में उन्हें कोई लिस्ट नहीं लगाई लेकिन सेकेंडरी अमीनटीज में लगा दिया। सेकेंडरी अमेनिटीज में लगाने का मतलब है आपके छोटे स्टेशन में जगन्नाथ मिश्र जी आप जिस बिहार से आते हैं, वहाँ पानी का घड़ा नहीं मिलेगा। लेकिन खालियर स्टेशन या किसी बड़े स्टेशन पर जहाँ राजा महाराजा उतरेंगे वहाँ टाइल्स लगाए जाएंगे, वहाँ एयर कूलर और वाटर कूलर लगाए जाएंगे, वहाँ सोफा और कोच लगाकर एयर कंडीशंड लाउंज बनाएंगे लेकिन सवाल है कि हमें देश की जनता को, पैसेजर्स को बेसिक अमेनिटीज देनी चाहिए। पीने का पानी राजस्थान में चाहिए, गुजरात में चाहिए। इसी गर्मी के मौसम में रेल से उतरेंगे पैसेजर्स तो उनके पानी नहीं मिलेगा— न तो घर में न प्लेटफॉर्म में और दूसरी तरफ आप कहते हैं शताब्दी में सेकेंडरी अमेनिटीज बढ़ा दी है। वहाँ बोटल में मिनरल वाटर मिलेगा। हम उसके विरोधी नहीं हैं।

आप दो, और भी दो। लेकिन पहले सबके पीने के पानी का बंदोबस्त करो लेकिन जो आपका लक्ष्य घोषित है, जो घोषणा न करके भी आप कहना चाह रहे हैं वह यह है कि हम इतने नालायक नहीं हैं कि हम किसी के लिए कुछ नहीं कर सकते हैं। हम अगर सबके लिए कुछ नहीं कर सकते हैं तो हम कुछ लोगों के लिए बहुत कुछ कर सकते हैं। ये कुछ लोगों के लिए बहुत कुछ कर सकते हैं। इसके लिए जो सेकेंडरी अपेनिटीज है इनके ऊपर थोड़ा ज्यादा जोर पड़ रहा है बल पड़ रहा है।

श्री रजनी रंजन साहू: पानी रजस्थान में ही नहीं, हमारे यहां भी नहीं मिलता है।

श्री मोहम्मद सलीम: हां, मैं इसीलिए कह रहा हूँ। मैं आपकी बात कर रहा हूँ। मैं घड़कन सुन रहा हूँ आपकी।

श्री रजनी रंजन साहू: हमें कितनी देर तक सुनाएंगे। घंटी बज रही है।

श्री मोहम्मद सलीम: घड़कन जितनी देर तक चलती रहे आपकी उतना ही अच्छा है। जितनी जल्दी खत्म होगी वह बुरा ही होगा आपके लिए भी ... (व्यवधान) ... मैं आपकी नहीं सरकार की बात कर रहा हूँ।

उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचोरी): सलीम जो, अब समाप्त करिए। बहुत समय हो गया है।

श्री मोहम्मद सलीम: नहीं, नहीं। मैं अब बोलना नहीं करूंगा। मैं अब सिर्फ प्वाइंट्स बोल देता हूँ जल्दी-जल्दी। रेल का सवाल ही ऐसा है। साल में एक बार आता है। इतनी गाड़ियां चलती हैं, इतनी लाइनें बढ़ती हैं इतने लोग सफर करते हैं। तो परसेंजर अपेनिटीज के बारे में मैं नहीं बोलूंगा। एलिट वायस है। मैं किराये के बारे में भी नहीं बोलूंगा इसलिए कि मंत्री जी न कह दिया कि इस साल सेकेंड क्लास में लक्जरी ट्रेन में हम किराया नहीं बढ़ा रहे हैं। बड़ी अच्छी बात है। लेकिन अगर आप पिछले 15 साल से देखें तो 1977-78 में जब गुजराल जी मंत्री बने तो किराये में बढ़ोतरी नहीं हुई थी। उसके बाद जिस-जिस साल चुनाव हो गए हैं चुनाव से पहले काले साल का बजट आप देखें तो सेकेंड क्लास का फेयर इन्क्रीज नहीं होता है चाहे वही 1984 में हो चाहे 1989 में। 1984 में भी नहीं हुआ और 1989 में भी नहीं हुआ और इस बार 1995 में भी नहीं हुआ चूंकि इलेक्शन प्रिपेरेशन का साल है। उसके बाद देखिए। ऐसा नहीं है कि आप सेकेंड क्लास पैसेजर्स के लिए बहुत ज्यादा न्याय कर रहे हैं।

हमारे पास यह बजट डाक्यूमेंट होता है। 1991 से लेकर 1995 तक यह है, मैं इसको पढ़कर नहीं सुनाऊंगा लेकिन भाड़ा नहीं बढ़ा। 1995 में सेकेंड क्लास का नहीं बढ़ाया, यह आपने बोला। अच्छा है। अखबार न लिख दिया, नो इन्क्रीज इन सेकेंड क्लास फेयर्स लेकिन आप अगर 1991 और 1995 का कम्पेयर करेंगे शताब्दी का भाड़ा ... (व्यवधान) ... नई दिल्ली से लखनऊ ... (व्यवधान) ... में बढ़ाने के लिए नहीं बोल रहा हूँ, मैं घटाने के लिए बोल रहा हूँ ... (व्यवधान) प्लोज हेव पेशंस, आई एम कम्पेयरिंग मैं जानता हूँ आप यह कहेंगे। फर इक्वामूल नई दिल्ली से लखनऊ, एंसी फर्स्ट क्लास। मतलब एकजीक्यूटिव क्लास का किराया था। 430 रुपए-सिबो जो नहीं है—अब हो गया है 815 रुपए। कितना परसेंट इन्क्रीज हुआ? 430 से 815, डबल से थोड़ा कम। ठीक है। शताब्दी—नई दिल्ली से खालियर 330 रुपए था 1991 में जब आपकी सरकार आई थी, अभी कितना है—620। बहुत अच्छा किया। आल्पोस्ट डबल, लेकिन डबल से कम। जो बम्बई से सबर्बन ट्रेन चलती है या कलकत्ता से चलती है, जो मंथली टिकट वाले हैं, जब आपकी सरकार आई थी तो उनका किराया था 117 रुपए। 140 से 150 किलोमीटर तक सफर करने के लिए सेकेंड क्लास में मंथली सीजन टिकट का किराया था। 117 रुपए और अभी कितना हुआ है? 260 रुपए। कितना परसेंट इन्क्रीज हुआ, 1991 से आज तक! किसी तरह से आपके दूसरे सेकेंड क्लास का है। आई चैलेज। यहां दूंगा। मोर देन हंड्रेड परसेंट इन्क्रीज हुआ है सेकेंड क्लास फेयर्स में। शताब्दी, एंसी फर्स्ट क्लास में लेस देन 100 परसेंट इन्क्रीज हुआ है। एलिट बायस आपका किराये में भी है। लेकिन आप जनता को धोखा देने के लिए कहते हैं देखो हमारा रूप एक है, रंग दूसरा है। इस तरह से आप कब तक बेवकूफ बचाएंगे।

स्टैंडिंग कमेटी की रिपोर्ट है। मैं उसमें नहीं जा रहा हूँ। मैं सिर्फ रेफर कर रहा हूँ कि मंत्री जी इतने सदस्य जब बात करते हैं, बहस में हिस्सा लेते हैं, रिपोर्ट तैयार करते हैं तो वह रिपोर्ट वेस्ट पेपर बासकेट में फेंकने के लिए नहीं होती। वहां जो सवालालात उठते हैं वे उनके बजट में रिफ्लेक्ट होने चाहिए, रेल की पालिसी में होने चाहिए। मैं इससे ज्यादा समय नहीं लूंगा। धन्यवाद।

SHRI K. RAHMAN KHAN
(Karnataka): Mr. Vice-Chairman, Sir,
first of all I congratulate the Minister of

Railways for presenting the Budget (Railways) for the fifth consecutive year. The Railway Minister in his budget speech has highlighted the problems faced by the Railways, particularly of resources. He has mentioned that inadequate budgetary support and also the limited generation of internal resources has resulted in going slow in developing the infrastructure in the Railways. Sir, the Railways is very capital-intensive and it requires a huge capital investment. It is for the Planning Commission and the Government to think how the resources for heavy investments have to be raised. Just now Mr. Salim mentioned that though there was a five-fold increase in the traffic, the increase in infrastructure investment was only one and a half times. That itself indicates that the Railways is not bestowing its attention on creating the required infrastructure. No doubt, the historical gauge conversion project taken up by the Railways is laudable and it has to be appreciated. The expectations of the people from the Railways are too much.

Every part of the country would like to have this facility. It is impossible for the Railways to satisfy every section of the society. None the less, it is a very important public unit. It is the only form of communication for common men in this country. The Railways have also to look into the problem of resource mobilisation. Mr Vice-Chairman, Sir, the Railway Minister will have to address himself to the laying of new lines. During the last several years, the pace of progress in respect of laying new lines has been very slow. Hardly, about 200 to 300 K.M. lines have been added. No doubt, gauge conversion is an important and essential aspect of railway development. There should be continuity. Gauge conversion is progressing very slowly. It has been mentioned here that there should be a linkage. We have to add new lines. If you take into account the total increase in new lines during the last 30 or

40 years, you will find that it is negligible. So, I request the Railway Minister to see that a programme is started to add at least a thousand kilometers of new lines every year. Only then can we fulfil the aspirations of the people of this country so far as the railways are concerned. I would not like to go into other details. But I would like to make a mention about cleanliness punctuality and passenger comfort here. Sir, it is a sad commentary that in spite of so much of development, liberalisation and other things, the punctuality aspect of the Railway is going from bad to worse. It is very important to maintain cleanliness. But very little importance is given towards cleanliness by the Railway administration. It is particularly so in the case of passenger trains. The passenger train is totally neglected. The Railway Minister has mentioned that the cleanliness and upkeep of the Railways is going to be privatised. I 'do not know how this will be done. But there is a need to give this urgent attention. Coming to accidents, the non. Minister, in his speech mentioned that the number of train accidents coming down. We always go by statistical figures. If in one year the railway accidents numbered 500 and in the next year if it numbered 499, we feel satisfied. We feel that the number of accidents has come down. This is no satisfaction.

Sir, this is no satisfaction. The Railways has totally failed in preventing the accidents. The Minister has also admitted that there is an element of human failure in the accidents. Human failure is nothing but the failure of the Railways or the Railway Administration in preventing the accidents. When an accident takes place, it is the responsibility of the Railways to compensate the victims. But what is happening? It has been stated in the House that there is no law of torts in this country. Governments are not tased by the law of torts which is available in other developed countries. The Railway Administration should be made responsible and accountable. But

whenever the Administration is criticised on the floor of the House, the Railway Minister would defend the Administration. That will reduce the accountability of the Administration to the people. Today the victims of accidents are not adequately compensated. If the victims of accidents are not adequately compensated, then we have no right to make the people suffer. It has been mentioned that there was an accident at an unmanned railway crossing near Puna in which 35 children were killed. We are not able to compensate the families of the deceased because the rules are coming in the way. I suggest that though those who died in that accident were children, compensation should be given to their families. In this House, an assurance was given by the Railway Minister that the Government would try to compensate every accident victim. I suggest that there should be no time-limit to make claims for compensation. Compensation should be paid and it should be increased so that it will act as a deterrent. Penalty should be imposed on persons who are found to be responsible. Just by saying that an accident is due to human failure, you are not going to improve the Administration. Full accountability should be established. If an accident takes place, the General Manager concerned should be squarely held responsible because it is his duty to see and ensure that no accident takes place in his Zone. He should be made accountable and he should be punished. Only then, the whole administrative machinery will become accountable and responsible.

Coming to the accounting practices of the Railways—I had mentioned this last year also—the annual accounts presented to Parliament do not reflect a true and correct account of the assets and liabilities of the Railways. The valuation of inventory which has been reflected in the annual accounts is not correct. The inventory has not been properly valued because the proceeds from the sale of

scrap has been shown as Rs. 1,000 crores. It reflects that the Railways has realised an amount of Rs. 1,000 crores from the sale of scrap. The inventory is valued at Rs. 900 crores or something like that. Even today, it has not been reflected properly as to what is the amount of scrap available with the Railways how much they are selling off.

Again, the annual accounts show an amount of Rs. 1,100 crores as receivables. The Minister has stated that there is a resource crunch whereas the annual accounts show an amount of Rs. 1,100 crores as receivables from the traffic revenue generation. That means, something is wrong somewhere. The management of the financial resources available with the Railways is not up to the desired level. That is why you are finding the resources problem. I feel there is a need to look into all these aspects. According to the Railway Minister, there is a steady fall in the traffic. Why is this happening? It has been stated on the floor of this House on various occasions that the traffic is coming down.

6.00 P.M.

But there is no scientific and professional approach to find out as to why the traffic is going down or to see as to how to meet the competition from the road transport sector. It has not been adequately stated in the Budget or in the Annual Accounts. But on the whole, I welcome various progressive steps taken by the Railways.

Finally, I will mention about my own State of Karnataka. It has been said that Karnataka has got a major share. But if you analyse, you will find that it is a wrong impression that is there among many people. Sir, just because the Minister is from Karnataka, an impression has been created that he is giving a major share of the development of railways to Karnataka. It is wrong.

SHRI P. UPENDRA: Don't say that. Why do you spoil the impression? He has to face the elections.

SHRI K. RAHMAN KHAN: That is not correct because Karnataka was neglected in the last forty years. As Mr. Hariprasad said yesterday, just for a 100 Kms. of railway line from Mysore to Bangalore, it took about 20 years for its completion. Now a few projects are being taken up and they say that Karnataka has got a major share! Still a lot of work is there to be done. There is one other important thing that I wanted to mention. In the Shimoga-Talguppa track, a stretch of only 60 Kms. is left to be converted. The conversion has been done in the rest of the track. I would request the hon. Railway Minister to include that portion of the Shimoga-Talguppa track because there is no point in keeping it unconverted from Meter Gauge to Broad Gauge since it will become more uneconomical.

•SHRI J S RAJU (Tamil Nadu): Mr. Vice Chairman, Sir, I rise to present my views on the Railway Budget on behalf of D.M.K. Generally, people used to be scared before the presentation of either General Budget or Railway Budget. Because they know prices and fare will go up putting them to hardship. But the current year's Railway budget reflects the concern of the ruling party over the verdict given by the people in the Assembly elections held in Andhra Pradesh, Karnataka, Gujarat and Maharashtra some time back. I am happy that the budget is slightly soft because of the drubbings Congress suffered at the hustings.

Yet, people know for certain that they have been spared of steep hike in fares because it is election year budget. They have genuine fear that things won't be the same the next year. But I think that this Government can hike the fare after a few months if things do not move on the

*English translation of the original speech delivered in Tamil.

expected line. I request the Government not to indulge in such practice.

The Government boasts of not hiking second class fare. But there is all round hike in other fares and freight charges. Season ticket fare, super fast charges and reservation charges have gone up. First Class/AC fare has gone up by 10% and freight charges by 7%. This will lead to price rise and ultimately the burden will be on the common man. That is why I am unable to welcome this budget whole heartedly.

Sir, I wish to thank the Government and the hon'ble Minister for taking a worker-friendly decision. Some three years back, I made a special mention wherein I had pleaded for reconsideration of the proposal to close down the Tools and Plants workshop at ponmalai near Trichy. I had brought it to the notice of the Government based on the note put up by an official. Consequently I was informed that the Government has decided not to close down the work shop. I thank the hon'ble Minister for his considerate decision.

It is announced that a new train from Nagercoil to Bombay via Madurai would be introduced. Another train, Shatabdi Express between Madras and Coimbatore has also been announced. Earlier it was reported that the Minister wanted to have this train for Bangalore — Hubli line. After lot of protests from all the opposition parties in Tamilnadu the decision has been revised and happily Tamilnadu is getting that train. I thank the hon'ble Minister for introducing new trains in Tamilnadu. He has also promised gauge conversion and other projects for Tamilnadu. I thank him for that.

Mr. Vice-Chairman, Sir, I regret to say that Tamilnadu has not been provided adequate funds over the year. Even higher officials in the railways say that Tamilnadu is being treated like a step-child in the matter of allocation of funds.

For example, it has been decided to introduce 19 new trains. Of this three are to be introduced in Karnataka, the home state of the Railway Minister. He can have even 30 trains for his state. But as a Union Minister he should look into the demands of the entire nation. I hope, at least in the coming years, he will allocate more funds for Tamilnadu.

There are several schemes that have been pending for years in Tamilnadu. The Mass Rapid Transport System (MRTS) launched in Madras in 1983 has not been completed so far. Till 1990, only 43 crores were allocated for this project. But for last year when Rs. 20 crore was allocated, the allocation has been very meagre like Rs. 1 crore, 4 crore or at best 9 crore. Again this year the allocation is only Rs. 16 crore. It was said that MRTS project would be completed by 1992. But seeing the inordinate delay last year, a news paper posed a question whether at all this project would be completed by 2000 AD. I take this opportunity to appeal to the Minister to expedite completion of the projection.

I have certain suggestions to make for the consideration of the Minister. It is apprehended that the railways have been thinking of cancelling train services between Madurai and Bodi. If it is so, that very idea should be given up and the train services should be extended to Kottayam. People face lot of problems in carrying goods from Bodi and Theni to Madurai. Now they have to depend on road transports which are expensive and inconvenient. So the Minister should consider introducing goods trains on the route. The Mayiladuthurai Tharangambadi train has been cancelled causing inconvenience to students and other commuters. The Minister should direct the authorities to reintroduce the train. There is yet another long pending demand for laying new tracks from Karur to Salem. Because now people have to first travel to Erode from Karur and then go to Salem. To avoid people taking this

circuitous route, a new line should be laid from Karur to Salem.

The Minister has promised to provide drinking water facilities in all the stations. I only wish this promise is translated into action. It is learnt that there is a proposal to shift the Zonal office from Madras to Bangalore. I don't know how far it is true. If so, you should give up the idea of shifting it from Madras.

From Kanniyakumari to Kashmir, in almost all the railway stations, one can find lots of scraps and abandoned goods. These can be auctioned and the funds could be utilised for providing passenger amenities. Certain vested interest groups have been posing hurdle to this procedure of auctioning. But I would request the Minister to go in for open auction. There are also lot of vacant lands, belonging to Railways, scattered all over the country. These lands should be properly used for better returns. Quarters can be constructed on these land for railways staff. They can even be asked to cultivate the land on agreement under a condition to vacate as and when required by the railways. There are several buildings belonging to the railway lying unused for years. There is one such building near L.I.C. building in Madras. This is a prime locality in Madras. But the railway ministry is not bothered about the revenue loss due to disuse of this building. I hope the hon'ble Minister will take note of this and use them for mobilisation of funds.

Sir, in the Government service there is a procedure of writing the annual confidential reports of the staff. During D.M.K.'s rule in Tamilnadu under the Chief Ministership of Dr. Kalaingnar that procedure was abolished. Because this procedure is misused against the employees. Casteism comes into play while writing the report and those who do not toe the line of their bosses are given adverse reports resulting in stoppage of promotion, confirmation etc. Since writing of confidential reports is the legacy of Britishers, I request the

Minister to abolish this procedure in his Ministry. With these words I conclude.

श्री राधाकिशन मालवीय (मध्य प्रदेश): माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपका बहुत आभारी हूँ कि आपने मुझे रेलवे बजट के ऊपर बोलने का मौका दिया। मैं वर्ष 1995-96 के रेल बजट का समर्थन करता हूँ। भारत की रेल प्रणाली विश्व की रेल प्रणालियों में सब से बड़ी और वर्ष दर वर्ष लाभ कमाने वाली एकमात्र भारतीय रेल की अद्वितीय छवि है। विश्व की अन्य रेलों से भारत की रेलवे की छवि अच्छी है। हमारा रेल विभाग, रेलवे उपक्रम भारत सरकार का सब से बड़ा उपक्रम है और इस उपक्रम में करीब 16 लाख से अधिक कर्मचारी, छोटे कर्मचारी से ले कर बड़े आफिसर वर्ग तक इस रेलवे विभाग में लगे हैं जिसमें लाखों परिवारों का पालन पोषण इस रेल विभाग से होता है। यदि हम रेलवे में सुधार करेंगे, उसके संचालन में सुधार करेंगे तो निश्चित तौर पर हमारे देश का विकास होगा, समृद्धि होगी और देश उन्नति के रास्ते पर आगे बढ़ता जाएगा। यदि किसी प्रदेश में रेल की लाइनें कम हैं या रेल का संचालन यदि कम है तो उस प्रदेश का आर्थिक दृष्टि से विकास, उस जिले का आर्थिक दृष्टि से विकास बहुत कम होता है। मेरा माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि वे पूरे देश का सर्वे करवायें कि हमारे इस पूरे देश में कौन कौन से ऐसे प्रदेश हैं जहाँ पर रेल लाइनें कम हैं। कौन से प्रदेशों में रेल लाइनें ज्यादा हैं और जो प्राकृतिक सम्पदा है हमारे देश में उस प्राकृतिक सम्पदा का दोहन करने के लिए रेलवे की कहां आवश्यकता है। इसकी ओर आप विशेष ध्यान दें और सर्वे करवाने के बाद जो भी प्रदेश जो भी जिले अभी रेलवे के मामले में पिछड़े हैं तो वहां पर नयी रेल लाइनें डालने की आप कृपा करें। मैं कुछ मांगें हमारे प्रदेश मध्य प्रदेश के संबंध में आपके समक्ष रखना चाहता हूँ। मध्य प्रदेश हमारे इस हिंदुस्तान में जितने भी प्रदेश हैं उनमें सबसे बड़े क्षेत्रफल का प्रदेश है। मध्य प्रदेश में बहुत बड़े बड़े जिले हैं जैसे हरियाणा से बड़ा हमारा बस्तर जिला है और केरल से बड़ा हमारा बिलासपुर जिला है। इतने बड़े बड़े जिले मध्य प्रदेश में हैं। 45 जिले मध्य प्रदेश में हैं और क्षेत्रफल की दृष्टि से पूरे देश में मध्य प्रदेश सबसे बड़ा प्रदेश है लेकिन रेलवे के मामले में मध्य प्रदेश काफी पिछड़ा हुआ है। आपका रेल मंत्रालय इस बात से संतुष्ट है कि मध्य प्रदेश में रेल बहुत है क्योंकि जितनी भी रेल लाइनें हैं चाहे पूरब से पश्चिम जाती हों या उत्तर से दक्षिण, वे मध्य प्रदेश से

होकर ही गुजरती हैं। मध्य प्रदेश से होकर गुजरती हैं तो आपका रेलवे विभाग यह समझता है कि मध्य प्रदेश में रेल बहुत है। मगर हम जिले के मान से देखें क्षेत्रफल की दृष्टि से देखें तो मध्य प्रदेश में रेलवे नाम की चीज बहुत कम है। हमारे इस मध्य प्रदेश में ऐसे कई जिले हैं जहाँ रेल लाइनें नहीं हैं और ऐसे जिले हैं जहाँ पर प्राकृतिक सम्पदा इतनी अधिक है कि यदि रेल लाइन उन जिलों में हो तो उस प्राकृतिक सम्पदा का वहाँ पर दोहन हो सकता है। इससे उन जिलों का तो विकास होगा ही किन्तु मध्य प्रदेश का भी विकास होगा और इस देश का भी विकास होगा। हमारा प्रदेश 25 प्रतिशत हरिजन और आदिवासी बहुल प्रदेश है। प्राकृतिक सम्पदाओं से भरा पूरा प्रदेश है। पिछड़ा हुआ प्रदेश है। इस क्षेत्र के इस प्रदेश के विकास के लिए आपकी रेल लाइनें वहाँ पर अधिक से अधिक हों तो यह प्रदेश अपने आप में बहुत आगे विकसित हो सकता है। माननीय उपसभाध्यक्ष जी, कई वर्षों से मांगें चली आ रही हैं। इन्दौर हमारे मध्य प्रदेश का सबसे बड़ा शहर है, व्यापारिक दृष्टि से भी और जनसंख्या की दृष्टि से भी। मगर दुर्भाग्य है कि मध्य प्रदेश वेस्टर्न रेलवे और सेंट्रल रेलवे के बीच में स्थित है, वहाँ बसा हुआ है और रेलवे के मामले में बहुत कटा हुआ है। कई वर्षों से वहाँ के क्षेत्र की जनता, वहाँ के जन प्रतिनिधि और दूसरे हमारे जितने भी साथी हैं इस बात की मांग करते आ रहे हैं कि इन्दौर से दाहोद में नयी रेल लाइन डाली जाए। अगर यह लाइन वहाँ पर डाली जाती है तो जो हमारे आदिवासी बाहुल्य वाले जिले हैं जिनमें धार और झाबुआ आते हैं उसके बाद हमारे महाराष्ट्र और गुजरात के स्टेट्स के जिले आते हैं वे पूरी तरह से करीब 90 प्रतिशत ट्राइबल एरियाज हैं।

SHRI JAGESH DESAI: It is a Scheduled Tribes constituency both for the Lok Sabha and the Assembly.

एक माननीय सदस्य: ये अपनी जगह से ही बोल रहे हैं।

श्री जगेश देसाई: नहीं नहीं। मैंने यह प्रश्न उठाया था। दोनों ने उठाया था।

श्री राधाकिशन मालवीय: श्री जगेश देसाई साहब जो बात कह रहे हैं वह सच्ची बात है। यह जो मैंने बताया धार और झाबुआ ये टोटली ट्राइबल एरियाज हैं। वहाँ की लोकसभा की सीट भी ट्राइबल है और वहाँ की असेम्बली की सीट भी ट्राइबल है। वहाँ पर प्राकृतिक सम्पदा इतनी अधिक है कि उससे उन जिलों का विकास हो सकता है, उन्नति हो सकती है। मगर दुर्भाग्य की बात

है कि रेलवे विभाग ने रेलवे बोर्ड ने करोड़ों रुपए उसके सर्वे में लगा दिए। मगर अभी तक उस रेलवे लाइन को कहते हैं कि यह फीज़िबल नहीं है। हमको तो यही समझ में नहीं आता कि फीज़िबल किस दृष्टि से होगी? क्या उससे इन्कम होगी, तब फीज़िबल होगी? क्या रेल लाइन वहां डाल जाएगी और जब रेल उस पर चलेगी तो उस पर कोई पैसेंजर नहीं मिलेंगे, क्या उसमें माल ढोने के लिए सामान नहीं मिलेगा? ... (व्यवधान)...

श्री जगेश देसाई: जाफर शरीफ साहब सुनिए, हम कई सालों से यह बात कर रहे हैं। ... (व्यवधान)...

श्री राधाकिशन मालवीय: हमारे रेल मंत्री जी पता नहीं क्या-क्या बात कर रहे हैं। मेरा अनुरोध है कि जो दो-औद लाइन है यह एक बहुत महत्वपूर्ण लाइन है। तो मैंने जैसा कहा कि यह कौन सी ऐसी स्कीम है, कौन सी ऐसी योजना है कि जो फीज़िबल नहीं है। यह कहते हैं कि इससे हमको रेलवे को नुकसान होगा। हमें तो कुछ समझ में नहीं आता। क्या रेल लाइन आप डाल दोगे तो रेल चलने के बाद उसमें पैसेंजर नहीं मिलेंगे, क्या उसमें लोग माल नहीं ले जायेंगे? क्या कारण है? क्या हमारे देश के जो पिछड़े लोग हैं, जो हरिजन और आदिवासी हैं, जो ट्रायबल एरिया हैं, क्या हम उनका विकास करना नहीं चाहते हैं? इसलिए मेरा आपसे अनुरोध है कि इंदौर-दाऔद यह सब से महत्वपूर्ण रेलवे लाइन है। यदि आप इसको नई रेलवे लाइन में जोड़ते हैं तो इंदौर से बम्बई जाने के लिए एक बहुत शार्ट रूट हो जाएगा और हमारे जो आदिवासी इलाके हैं, जो मध्य प्रदेश के दो जिले आते हैं उसमें खंडवा, खरगौन दो जिले, दूसरे भी हैं जैसे चार जिले हैं और महाराष्ट्र के और गुजरात के कुछ जिले उसमें आते हैं, उन जिलों का इससे विकास होगा। मेरा आपसे अनुरोध है कि आप इस बजट सेशन में मेहरबानी करके इसकी आप घोषणा करें कि इंदौर-दाऔद रेलवे लाइन को हम चालू करेंगे। ... (व्यवधान) ... करीब 180 किलोमीटर का है जहां तक मुझे मालूम है और यह कमी उसमें आएगी।

दूसरी मेरी इसी के साथ मांग है कि मध्य प्रदेश सरकार ने जहां तक मुझे जानकारी है इंदौर-दाऔद रेलवे लाइन के लिए जमीन देना और लकड़ी के स्लीपर देने के लिए भी हां कर दी है कि हमारा मध्य प्रदेश का जो इलाका आता है उसमें हम आपको प्री भूमि और स्लीपर देंगे। ऐसा मध्य प्रदेश सरकार ने आश्वासन दिया है। रेलवे विभाग को इससे बहुत सुविधा हो सकती है। इसलिए मेहरबानी करके आप इस काम को प्राथमिकता के आधार पर लेंगे तो बहुत ही अच्छा होगा। तीसरी मेरी

मांग है कि अजमेर-खंडवा जो छोटी रेल लाइन है जो कांयोगुड़ा तक जाती है उत्तर से लेकर दक्षिण तक, मगर यह छोटी लाइन है और बहुत पुरानी है, मेरा आपसे अनुरोध है कि आप इस छोटी लाइन को बड़ी लाइन में कंवर्ट करें तो इससे उस क्षेत्र का काफी विकास हो सकता है। इसी के साथ मकसी-देवास ब्राडगेज का काम वर्षों से चल रहा है। मगर भगवान जाने क्या बात है, इतना स्लो काम चल रहा है कि अभी तक वह कार्य पूरा ही नहीं हुआ है। अगर मकसी से देवास ब्राडगेज लाइन जल्दी बन जाती है तो इंदौर से देवास और देवास से मकसी, भोपाल आने के लिए और इधर दिल्ली आने के लिए एक शार्टर रूट उससे हो सकता है। जो धीमी गति से मकसी-देवास का काम चल रहा है इसको तेज गति से किया जाए ताकि वहां पर आवागमन की सुविधा हो।

मैं एक मिनट और लूंगा। आप मध्य प्रदेश के हैं और मैं मध्य प्रदेश का हूँ। जैसा मैंने कहा कि मध्य प्रदेश में इंदौर सब से बड़ा शहर है और हमारे इंदौर में 7 टैक्स्टाइल मिलें हैं। कई वर्षों से वहां रजकुम्भर मिल के पास ओवर ब्रिज की मांग चलती आ रही है और हमारा इंदौर एक प्रकार से कट आफ है।

कैवटरी में जाने वाले और भिल्लों में जाने वाले जो कर्मचारी हैं, उनका वहां पर रेलवे का एक के बाद दूसरी का आना-जाना होता रहता है और इस रेलवे ब्रिज की मांग कई वर्षों से है जोकि स्वीकृतिशुदा है, लेकिन क्या बात है कि रेलवे ओवर-ब्रिज नहीं बन रहा है? मेहरबानी कर के उसे जल्दी बनवाए ताकि वहां की जनता और विशेषकर मजदूरों को इससे फायदा पहुंचे।

मानववर, इंदौर-भोपाल के बीच में एक इंटरमिडी एक्सप्रेस फास्ट गाड़ी चलायी जाए क्योंकि भोपाल मध्य प्रदेश की कैपिटल है और इंदौर सबसे बड़ा व्यापारिक शहर है। यदि इसके बीच में फास्ट ट्रेन चलायी जाती है तो रेलवे को उससे काफी आमदनी हो सकती है।

मानववर, आपने हमसे निम्नलिखित से इंदौर तक गए साल एक नयी रेलगाड़ी चलायी है जिसके लिए मैं आपको मध्य प्रदेश की जनता की ओर से बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ। यह बहुत ही सक्सेसफुल ट्रेन है जोकि हजारों निजामुद्दीन से इंदौर तक चली है। यह पूरी गाड़ी फुल होकर जाती है, लेकिन उसमें अभी भी करीब-करीब एक या डेढ़ घंटे का मार्जिन है। अगर एक-डेढ़ घंटा उसको आगे पीछे कर दिया जाए तो वह समय पर पहुंच सकती है। मानववर, यह उज्जैन, नागदा और कोटा में आधा-आधा, एक-एक घंटा पड़ी रहती है। इससे

बावजूद भी समय पर आ जाती है यदि इसे एकत्र घंटा आगे-पीछे कर के समय पर चलाया जाय तो इससे जनता को काफी सुविधा हो सकती है। मान्यवर, इसमें एक कमी विशेष यह है कि फर्स्ट क्लास के पैसेजर्स का रिजर्वेशन इंदौर से या दिल्ली से कर देते हैं, मगर इस गद्दी में फर्स्ट क्लास का कोटा नहीं लगता है। जब पैसेजर चढ़ने जाता है तो वहां विवाद होता है। उनके पैसे रिटर्न करते हैं कि इसमें फर्स्ट क्लास का कोच नहीं लगा है। अब रेलवे बोर्ड ने निर्णय लिया है कि फर्स्ट क्लास के कोच अब नहीं बनेंगे, तो आप मेहरबानी कर के एक अन्य सेंकड ए०सी० कोच लगा दीजिए ताकि इससे यात्रियों को सुविधा हो।

मान्यवर, भोपाल मध्यप्रदेश की राजधानी है और वहां पर कोच रिपेअरिंग के लिए रेलवे कोच फैक्ट्री भी है, मगर दुर्भाग्य की बात है कि उसमें भोपाल और मध्यप्रदेश से वर्क्स नहीं लिए गए हैं। दूसरे प्रदेश से वर्क्स लाकर उनसे काम कराया जाता है। इसलिए मेरा निवेदन है कि इस बारे में आप जांच करवाइए। मैं पूछता हूं कि क्या मध्यप्रदेश को लोग इस तरह बेरोजगार रहेगे और बाहर के लोगों को आप रोजगार देंगे। मेरी मांग है कि मेहरबानी कर के वहां जो फैक्ट्री है, उसमें वहां के गरीब और स्थानीय लोगों को रोजगार दीजिए नकि बाहर के लोगों को इसी के साथ मैं यह भी कहना चाहूंगा कि भोपाल मध्यप्रदेश की कैपिटल है और दक्षिण की सब गाड़िया वहां से होकर गुजरती हैं, लेकिन उनमें भोपाल का कोटा बहुत कम है। इसलिए मेहरबानी कर के ए०पी० एक्सप्रेस, तमिलनाडु और जितनी दूसरी गाड़िया वहां से होकर आती जाती हैं, उनमें अगर आप भोपाल का कोटा बढ़ा दें तो उससे यात्रियों को बहुत सुविधा होगी क्योंकि वहां से आ फिसर्स, दूसरे लोग और एम०पी० भी भोपाल से दिल्ली आते हैं और दक्षिण भारत की ओर यात्रा करते हैं। रिजर्वेशन कोटा कम होने से लोगों को बड़ी क्लेशान्नी होती है। इसलिए मेरा निवेदन है कि भोपाल से जो गाड़िया दक्षिण भारत की ओर जाती है और वहां से दिल्ली आती है, उनमें भोपाल का कोटा बढ़ाया जाए तो यह बहुत अच्छा होगा।

मान्यवर देखा गया है कि जहां ब्राड-गेज लाइंस हैं, वहां भाप के इंजन चलते हैं जोकि बड़ी स्लो गति से चलते हैं। जब फास्ट गाड़िया वहां से गुजरती हैं तो उन्हें एक साइड फटक देते हैं। इसलिए मेरा निवेदन है कि उन रेलगाड़ियों में आप डीजल इंजन लगाएं ताकि वहां दूसरी गाड़ियों के आवागमन में सुविधा हो और गद्दी की रनिंग भी फास्ट हो जाय

मान्यवर, फ्रीडम फाइटर्स के संबंध में एक बात कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। हमारे देश को जिन लोगों ने आजाद करवाया, वे स्वतंत्रता संग्राम सेनानी दिन-प्रतिदिन कम होते जा रहे हैं।

हर चीज में बढ़ोतरी हो रही है, मगर स्वतंत्रता संग्राम सेनानी दिन पर दिन कम हो रहे हैं। उनकी आयु के मुताबिक वह बेचारे ऊपर पहुंचते जा रहे हैं और कम होते जा रहे हैं। आपने उनकी प्री रेलवे पास दिया है, उसके लिए तो आपको धन्यवाद, मगर प्रतिवर्ष उनको रिन्युवल के लिए बुलाया जाता है। हमारे कई फ्रीडम फाइटर ऐसे हैं, जो चल नहीं सकते। आप देखिए, हमारे हाऊस में भी कुछ मैम्बर हैं, वह फ्रीडम फाइटर हैं या नहीं, यह तो जानकारी नहीं, मगर वह भी गेट से यहां तक आ नहीं पाते। तो हमारे जो फ्रीडम फाइटर हैं वह दिल्ली के इस रेल भवन में कहां रिन्युवल करने आएंगे। जो फ्रीडम फाइटर हैं, वह मरने के बाद तो बेचारा बैठेगा ही नहीं रेल में। आपको जो रेलवे का पास है, उसको आप परमानेंट बना दीजिए कि जब तक वह जिंदा है तब तक के लिए वैध है। कार्ड में उसका फोटो तो होगा ही। मेरा आग्रह है कि यह रिन्युवल करने की प्रथा आप बंद कर दीजिए।.....(व्यवधान)...

SHRI JAGESH DESAI (Maharashtra): The same is the case regarding the passes for Ex-MPs also. That pass is given for one year only.

श्री राधाकिशन मालवीय: एक्स एम०पी० का ठीक है, मैं अभी फ्रीडम फाइटर की बात कह रहा हूं। आपको तरफ से एक्स एम०पी० बोल दें। मेरा यह निवेदन है कि फ्रीडम फाइटर के लिए आप मेहरबानी करके यह सुविधा कर दीजिए कि उसको अपने पास के रिन्युवल के लिए यहां न आना पड़े। जिस दिन वह ऊपर पहुंच जाए, उनकी मृत्यु हो जाए तो कलेक्टर से रिपोर्ट आ जाएगी यह उस रेलवे पास का उपयोग ही नहीं होगा, उसका उपयोग तो अपने बंद हो जाएगा।

SHRI JAGESH DESAI: Secondly there is loss of revenue also for the Railways because he has to come only for that purpose to renew it. The Railways could have earned for that seat. I think this is common sense and the Minister should do it. It is in their own interest.

उपसभाध्यक्ष महोदय, इसी के साथ हमारे जो एक्स एम०पी० हैं, वह भी बेचारे बुजुर्ग होते हैं। एक्स का मतलब क्या होता है? जो वृद्ध होते हैं, बूढ़े होते हैं वही

इसमें आते हैं। जकन तो और कहीं आ जाएंगे, वह तो लोकसभा में आ जाएंगे, विधानसभा में आब जाएंगे कहीं न कहीं तो आ जाएंगे और जो बूटे हैं वह तो एकस ही हुए। तो उनके लिए भी मेहरबानी करके ऐसी व्यवस्था की जाए ताकि उनका एक परमनेन्ट फस हो जाए।

सर, अगली बात रेलवे के खान-पान के संबंध में कहना चाहूंगा। रेलवे के खान-पान के संबंध में कहना चाहूंगा। रेलवे के खान-पान का तो भगवान ही मालिक है। उसमें इतनी खराबी है कि अगर आप चाय पिएं, दो चाय अगर आपने पी ली तो आपको उस्टी हो जाएगी। कुछ रेल में अच्छा होगा, मगर कई रेलों में हमने देखा कि खान-पान की अव्यवस्था है। आपके यहां केटरिंग का है, कई गरीबों में पेट्टी कर लगा है। आपके यहां व्यवस्था है, पर उस व्यवस्था से हमारे पैसैजर्स को सही ढंग से खान-पान क्यों नहीं मिलता? इसकी देखरेख होनी चाहिए और जो मीनू के मुताबिक रेट लिया जाता है तो उसनुसार उनको खान मिलना चाहिए। रेलवे के खान-पान में जो गड़बड़ी है, उसमें सुधार किया जाना चाहिए।

यहां तक रेलवे की अन्य व्यवस्थाओं का है, तो रेलों में पीने के पानी की कोई व्यवस्था नहीं है, रेल में लेटरिन, बाथरूम के लिए पानी की व्यवस्था है, मगर कोई पानी भरता नहीं। कई बार देखा गया है कि रेल में पानी नहीं है। आपने आदमी तो रखे हैं, कर्मचारी तो रखे हैं कि भाई, आप फ्रान्स स्टेशन पर रेल में पानी भरेंगे, उसके बावजूद पानी नहीं भर जाता। हमने देखा है रेल में, कि कहीं नलें नहीं हैं, कहीं टॉटी निकली हुई है, कई जगह जो दरवाजे होते हैं बाथरूम के, उनमें घटकनी नहीं है। आपके कर्मचारी उनके लिए आपने रखे हैं कि पूरी पूरी देखभाल हो। आपने इलेक्ट्रिशियन रखे हैं कि वह देखें कि यहां पर बिजली जल रही है या नहीं जल रही। कहां गंदगी है, इसके लिए सफाई वाले रेलवे में हैं। इतना होने के बावजूद, जबकि रेलवे इतना खर्च करता है उसके बावजूद, हमारे पैसैजर्स की यह हालत है कि उन बेचारों को सुविधा नहीं मिल रही है। रेलवे उनकी सुविधा के लिए उनसे किराया लेता है, कोई प्री में उनको लेकर नहीं जाता है। हर साल किराए में वृद्धि होती है, इस साल तो मेहरबानी है आपन शरीफ साहब की, कि उन्होंने सेकेड क्लास के जो पैसैजर्स हैं उनके लिए भी छगल से, वृद्धि नहीं की है।

श्री जगेश देसाई: थोड़ी सी की है।

श्री राधाकिशन पालवीय: अपने सेकेण्ड एंसी०, फर्स्ट एंसी० और फर्स्ट क्लास में 10 परसेंट की वृद्धि

की है और मालगाड़े में भी 7 परसेंट की वृद्धि की है, मगर जो सेकेण्ड क्लास में हमारे पैसैजर्स चलते हैं उनके लिए जो सुविधाएं होनी चाहिए वह पूरी सुविधाएं रेलवे से उनको नहीं मिल रही हैं। मेरा आपसे अनुरोध है कि आपके फस पूरी व्यवस्था है, उन व्यवस्थाओं के लिए लोग हैं, अगर वह काम नहीं करते तो उनको आप सम्पेण्ड करिए, उनको अलग करिए, हमारे देश में बेरोजगार बहुत हैं, उनकी जगह दूसरे कर्मचारी लग जाएंगे। इस प्रकार से जो सरकार की धनराशि का दुरुपयोग करते हैं, अपना काम समय पर नहीं करते हैं, उन कर्मचारियों के ऊपर मेहरबानी करके एक्शन लें ताकि रेलवे जो बदनम हो रहा है इन सुविधाओं के अभाव में खान-पान के मामले में, वह ठीक हो सके और रेलवे का नाम अच्छा हो सके।

सर, एक कंपनसेशन का मामला आता है। रेलवे में अगर कोई मर जाता है तो उसके आश्रितों को वह दिया जाता है। ... (व्यवधान) ... मान लो एक आदमी का एक्सीडेंट हो गया और उसका पांच साल का बच्चा है तो जब वह बालिंग होता है, 18 साल का होता है तब वह कलेम करता है और उसको कलेम नहीं मिलता कि तुमने इतने साल क्यों नहीं किया?

अब वह तो पांच साल का, समझदार तो था नहीं। यदि वह मरा है रेलवे दुर्घटना में और यदि उसने कलेम किया है तो लिमिटेशन नहीं होनी चाहिए। अगर आपकी कलेम देने की व्यवस्था है तो आप उसकी जांच करिए कि क्या एक्सीडेंट में उसके साथ दुर्घटना घटी या नहीं और हमने कलेम दिया या नहीं? तो अगर कलेम देना है तो उसमें समय-सीमा निर्धारित नहीं होनी चाहिए। जब भी वह मांग करे, उसकी जांच करिए और वह उसको मिलना चाहिए।

श्री माधव राव सिंधिया जी ने मांडल रेलवे स्टेशन बनाने की घोषणा की थी इस सदन में और कहा था कि हम कुछ स्थानों पर मांडल रेलवे स्टेशन बनाएंगे। जहां तक मुझे जानकारी है, हमारे इन्दौर को भी मांडल रेलवे स्टेशन में उन्होंने लिया था, लेकिन उसका क्या हुआ? कहीं एक-आध तो हमें पता चलें कि कौन सा मांडल रेलवे स्टेशन बना है इस देश में, इंदौर न सही, आपन शरीफ साहब के प्रदेश में ही सही, एक आध ही बना दिया हो तो वह हमको मालूम पड़े? जब मंत्री महोदय रेलवे की चर्चा का उत्तर देंगे तो मेहरबानी करके यह बताएं कि हमारे पूर्व मंत्री ने जो मांडल रेलवे स्टेशन के संबंध में घोषणा की थी, तो वह मांडल रेलवे स्टेशन हमने कौन सा बनाया है, उसकी भी वे यहां पर जानकारी

दें। रेलमंत्री ने इस सदन में अगर मॉडल रेलवे स्टेशन की बात कही है तो वर्तमान में उसकी पूर्ति होनी चाहिए, यह मुझे इस अवसर पर कहना था।

मान्यवर, मैं आपका बहुत-बहुत आभारी हूँ कि आपने मुझे बोलने के लिए काफी समय दिया। धन्यवाद।

श्री मोहम्मद मसूद खान: मान्यवर, मालवीय जी इसी हिसाब से हाउसिंग प्रॉब्लम भी देखें तो बड़ा अच्छा हो जाएगा।

श्री राधाकिशन मालवीय: हाउसिंग प्रॉब्लम तो मैं देख रहा हूँ मगर हमारे पुणे जितने भी एमपी० हैं वे निकलते ही नहीं हैं। मैं इन्वेक्शन की कार्रवाई करता हूँ तो वे कोर्ट में चले जाते हैं। मगर मैं आपको इतना विश्वास दिलाऊंगा की हमारे जितने सिटिंग एमपी० हैं, उनमें से जिन-जिन को मकान नहीं मिला है, अतिशीघ्र उनको मकान मिल जाएगा। सभी लोग बंगले की मांग करते हैं, बंगले हैं नहीं। यहाँ पर हमारे अरबन मिनिस्टर साहब नहीं हैं, उनसे मैं कहूँगा कि वे सब बंगले बना दें ताकि वे सब एमपी० को मिल सकें।

उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश चवौरी): रेल बजट पर चर्चा हो रही है। मालवीय जी, यदि मकान नहीं मिलेंगे तो क्या रेल विभाग अंरेंज करे, ऐसा आप का विचार है? मिस्टर आस्टिन, आप बोलिए।

SHRI S. AUSTIN (TAMIL NADU): Sir, I rise to present my views on the Railway Budget on behalf of the AIADMK Party.

As far as the people of Tamil Nadu are concerned, this Budget is yet another disappointment. They have reasons to feel so. The Eighth Five-Year Plan of the Railway has been fixed as Rs. 27,202 crores with a budgetary support of Rs. 5,375 crores. During the Plan, 6,000 kilometres of track has been targeted for conversion under the uniaauge project. A track length of 1,500 kilometres is said to be the target for conversion this year. I would like to ask the Railway Minister: of the 4,700 kilometres of conversion in the last three years, what is the length of conversion in Tamil Nadu? And out of the proposed 1,500 kilometres of conversion during the current year, what will be the percentage of Tamil Nadu's share? I say this because Tamil Nadu is being treated with contempt by the Railways.

Today,, probably India is the one country where you have three different gauges of track, namely broad gauge, metre gauge and narrow gauge. It is again the Southern Railway which has been nicknamed as the 'Metre Gauge Railways'. If any one in the world wishes to see the metre gauge, he has to come to South India, particularly Tamil Nadu. The two life lines, rail tracks of Tamil Nadu, the main line and the chord line running through the length of the State, are metre gauge. After having maintained the Southern/Railway as the museum of metre gauge for over four decades of Congress rule, even now you are not prepared to give Tamil Nadu its due. Even the conversion of a few kilometres of track in the Madurai sector is moving at turtles speed due to lack of funds. Tamil Nadu is the one State, for coming to which people from other States will have to get down at Madras Central, then somehow reach Madras Egmore and wait for hours to take another metre-gaugo train to travel to other parts of Tamil Nadu.

We want the Railway Minister to be the Railway Minister for the entire country and allocate funds for States which have the largest concentration of metre gauge tracks in the country, for example, Tamil Nadu. Tamil Nadu to date has got just 25 per cent of the railway network in broad gauge. I challenge the Railway Minister to contradict my contention.

I appeal to the Railway Minister not to test the patience of the people of Tamil Nadu by Neglecting the State. I* appeal to you to allocate sufficient funds to convert the entire metre gauge in Tamil Nadu into broad gauge in the current year. I also request you to connect Madras Central with Egmore so that Tamil Nadu is directly connected with the rest of India. The line between Dindigul and Kovai, a broad gauge line has to be laid because of the huge-passenger traffic and freight movements. The Karur-Dindigul BG conversion project has been going on for the last four years and the conversion work had been completed only up to

25 kilometres of the 450 milometres railway track. After the criticism of the Ministry, a sum of Rs. 45 crores had been sanctioned. If the funds flow at this rate, then, it would take at least ten years to complete this project which is the lifeline of the State.

Sir, 464 new trains and 277 extensions to the existing services were introduced during the last four years. This year it has been proposed to introduce 19 new trains and extend the run of nine trains and to increase the frequency of four express trains. We heaved a sigh of relief when the Minister promised to introduced a Nagercoil-Bombay weekly express train via Madurai and Madras-Coimbatore Shatabdi Express train. I thank the Railway Minister for not hijacking the Shatabdi Express train to Karnataka as feared by us earlier. I say so because the Rajdhani Express train which was to be introduced first in Tamil Nadu was given to Karnataka, this is not a new thing to Tamil Nadu. Even the former Railway Minister, late Kamlapati Tripathi during Mrs. Indira Gandhi's time had done it. In 1970 when he visited Tamil Nadu, he saw the express train between Madras and Trichy on the main line and since it was the first express train of its kind in the country with a lot of passenger amenities, he had hijacked the complete train to his home State in the Northern Railway. This is how Tamil Nadu is being treated. So far we have been unfortunate not to have a Railway Minister from Tamil Nadu.

Sir, some of our long pending demands have not been agreed to so far. We have been asking for an express train from Kanyakumari to Jammu. There is another demand regarding increasing the frequency of Tuticorin-Bombay Express train from once a week to at least thrice a week. We have also demanded the extension of Howrah-Tirupati Express train up to Madurai. But these projects do not find a place in the proposals of the Railway Budget for the current year. I

urge upon the Railway Minister to consider these projects favourably.

The Mass Rapid Transport System in Madras had been started in 1983 with an estimated cost of Rs. 108.21 crores to be completed by 1989. But it has taken double the time and yet it has not been completed. From Madras beach to Luz, the distance is just 7 or 8 Kms. But the due to poor allocation of funds year after year, it has resulted in the project being delayed. This year the Minister had released Rs. 42 crores. At this rate, the project to decongest Madras city between Beach and Tiruvanmiyur would take another 50 years for its completion. It is regrettable that a metropolis like Madras should be treated in this way. But for the efficient fleet of the State Roadways Transport Corporation being operated in Madras under the direction of our dynamic leader, Dr. Puratchi Thalaivi, the commuters of Madras could have been put to terrible inconvenience. So, I request the hon.Minister to kindly allocate the balance of funds required to complete the M.R.T.S. Project by the end of this year.

It has been proposed to construct 100 low-budget hotels at stations of tourist importance in order to provide accommodation at affordable cost to the tourists. I welcome this proposal. But it is said that the locations would be decided in consultation with the Department of Tourism. But I would appeal to the Minister to consult the respective State Governments before deciding because they will be in a better position to suggest about the needs. There are places like Madurai, Courtalam, Kanyakumari, Chidambaram and Thanjavur in Tamil Nadu where such hotels will yield good returns. So these places may be considered while deciding the locations.

It has been rightly decided to give 50 per cent concession in fare to unemployed youth for attending interviews on production of call letters, it is a good decision. There are several poor students who do not attend interviews in far off places

for want of money. I would suggest that you may consider giving even 75 per cent concession. This will be a great relief to the already frustrated unemployed youth. But I do not know how the railway authorities are going to ascertain whether one is employed or unemployed. If you are going to tell them to produce certificates from revenue officials, I am sure, this scheme will not serve the purpose and the poor youth will only be harassed. Since the employed people constitute a meagre percentage of job-seekers, I think you can even waive this and extend the facility to all of them. I would be happy if the hon. Minister responds to this.

Though passenger traffic has gone up several times between Delhi and Madras in the last couple of years, only two trains, the G.T. and the Tamil Nadu Expresses, are continuing in the sector. The much-awaited Rajdhani Express has disappointed us because it runs only once a week. When we demanded increase of its frequency, the Minister extended it to Thiruvananthapuram to make an alibi that it is not possible now to increase its frequency. Throughout the year, there is heavy rush on this route. Even on the 45th day before the actual date of journey, the booking is over in just half an hour. It is a common scene in Delhi booking offices to see people sleeping over the night near the booking counters to get the booking due the next morning. Still, they do not get tickets. So, I appeal to the hon. Minister to consider introduction of another superfast train between Delhi and Madras daily in the current year to reduce the rush. There is also said to be foul play even in the computerised reservation. Even the first few persons do not get the booking on the opening day itself. I would request the Minister to look into this and have surprise checks done through flying squads so that passengers are not betrayed.

I appeal to the hon. Minister once again to favourably consider the demands I have made. Thank you.

श्री रामजीराम (हरियाणा): धन्यवाद। अध्यक्ष महोदय, मैं इस रेलवे बजट का सपर्यंक करता हूँ। मंत्री जी का अभार भी प्रकट करना चाहूँगा कि पैसेंजर अर्रिविंग 94-95 में 5138 करोड़ से बढ़कर 5410 करोड़ हो गई। 1995-96 में रेल मंत्रालय का नई गाड़ियाँ चलाने के लिए भी अभार प्रकट करता हूँ। इतना ही नहीं, इस बजट में सेक्रेट क्लस आर्डिनरी के कारण में वृद्धि नहीं की गई, इसके लिए भी मैं उनका धन्यवाद करता हूँ और इस अवधि के अंदर उन्होंने नई-नई गाड़ियाँ, रातबंदी, राजधानी, तेज़ गाड़ियाँ चलाई हैं, इसके लिए भी उनका बड़ा आपारी हूँ।

अध्यक्ष महोदय, इसके साथ-साथ मैं अपने राज्य की कुछ समस्याएँ रखना चाहता हूँ। मान्यवर, हरियाणा प्रदेश की बात आती है और अभी मालवीय जी कह रहे थे कि हरियाणा तो एक जिले के बराबर है, यह ठीक बात है। हरियाणा में हर गाँव सड़क से जुड़ा हुआ है, हर गाँव में पीने का पानी उपलब्ध है। हर गाँव में बिजली है और मैं समझता हूँ कि देश का कोई ऐसा राज्य नहीं होगा जो इन सारी चीज़ों से जुड़ा हुआ हो। एक बात की कमी है यदि वह मुख्य मंत्री के हाथ में होती तो अजब हर गाँव में रेल होती। मंत्री महोदय आ गये हैं उनके सामने मैं कहना चाहता हूँ कि आज हरियाणा को बने हुए लगभग 30 साल हो गये हैं लेकिन हरियाणा में अभी तक कोई ऐसी रेल लाइन नहीं जोड़ी गई जिससे कि हरियाणा राज्य को फायदा हो। आदरणीय मंत्री महोदय से पिछले दिनों मैंने एक सवाल किया था कि हिसार जिले से अपनी राजधानी चण्डीगढ़ को जाने के लिए कोई रेल लाइन नहीं है। आदरणीय मंत्री महोदय के कर्मचारियों ने, अधिकारियों ने यह उत्तर दिया था, पंजाब वाले समझते हैं इस बात को, आप गौर कर के सुनें, उत्तर यह आया कि हिसार से घुरी जा सकते हैं, घुरी से पटियाला जा सकते हैं और पटियाला के बाद चण्डीगढ़ जा सकते हैं। मान्यवर, यह 14 घंटे का रास्ता है। पहले हिसार से घुरी गाड़ी बदलनी पड़ती है, घुरी के बाद अम्बाला बदलनी पड़ती है और अम्बाला के बाद चण्डीगढ़ पहुंचते हैं। मान्यवर, मैं आपसे प्रार्थना करूँगा कि हिसार जिला जो हरियाणा का सब से बड़ा जिला है, जहाँ एग्रीकल्चर यूनीवर्सिटी है, वेटरनरी कालेज है, मेडिकल कालेज है, इंजीनियरिंग कालेज है, वहाँ पर कैंट भी है, ऐसा शहर हो और वहाँ रेल से जाने के लिए कोई रास्ता न हो, यह बड़े अफसोस की बात है। आज मान्यवर, मैं आपसे प्रार्थना करूँगा कि जो आपने यहाँ लाइन दिखाई है पटियाला, जाखल, नरबाना और समाना, यह लगभग 95 किलोमीटर का सर्वे किया गया है, मैं समझता हूँ कि

हरियाणा के लिए न नरवाना की जरूरत है और न जाखल की जरूरत है। नरवाना से जाखल रेल लाइन पहले से है। यदि मंत्री महोदय चाहें तो हम 15 के 15 एमपी० लोक सभा और राज्य सभा के हैं, इनसे वे लिखवा कर देने के लिए तैयार हूँ कि हमें नरवाना से उक्लाना 25 किलोमीटर की रेलवे लाइन चाहिए। यह रेलवे लाइन हिसार जिले को 6 जिलों से जोड़ेगी। हिसार से पानीपत, हिसार से कुरुक्षेत्र, हिसार से करनाल, हिसार से अम्बाला और हिसार से यमुनानगर तक ले जाएगी। इसके इलावा अगर आज हम जाते हैं तो हम हिसार से वाया भिवानी, रोहतक हो कर फिर पानीपत जाएंगे। इसके इलावा और कोई रास्ता नहीं है जो हमें यमुनानगर और अम्बाला ले जाए। हिसार जिले से रेल द्वारा जाने के लिए और कोई रास्ता ही नहीं है। मैं आपसे प्रार्थना करूंगा कि इस रास्ते के लिए इस रेलवे लाइन के लिए पहले सर्वे किया गया था, कटारिया साहब ने कहा था हमें इसकी कोई जरूरत नहीं है। हो सकता है किसी विशेष आदमी के लिए किया गया हो लेकिन जनता के मुफ़ीद के लिए नहीं है। हम तो उक्लाना से नरवाना 25 किलोमीटर रेल लाइन बनाने की आपसे मांग करते हैं ताकि वहां की जनता के लिए और हरियाणा के लिए जो आज सब से बड़ी जरूरत है, उसको वह रेलवे लाइन मिले।

मान्यवर, एक बात और मैं कहूंगा। अगरोहा घाम से अग्रवाल समाज का विकास हुआ है और वहां पर मेडीकल कालेज उस समाज ने बनाया है। जब मेडीकल कालेज का उद्घाटन हुआ था तो उन्होंने यह डिमांड की थी कि हिसार से अगरोहा, अगरोहा से फतेहाबाद, रतिया से जाखल होते हुए एक रेल लाइन बनाई जाए। मेरी आपसे प्रार्थना है कि फतेहाबाद एक ऐसा शहर है हिसार जिले में देश को आजाद हुए 47 वर्ष हो गये लेकिन 47 वर्षों के बाद भी उस शहर के अन्दर न कोई छोटी रेल लाइन बनी है और न बड़ी रेल लाइन बनी है। वह ग्राम की मंडी है, कपास की मंडी है, बड़ा मशहूर शहर है, मेडीकल कालेज की मशहूर हो गई, अग्रवाल समाज ने स्थान बनवाया है। इसलिए माननीय मंत्री महोदय से मेरी प्रार्थना है कि हिसार से फतेहाबाद, फतेहाबाद से रतिया, जाखल होते हुए यह लाइन बनाई जाए।

मान्यवर, मैं इस बात के लिए मंत्री महोदय का धन्यवाद करूंगा कि उन्होंने आम आदमी के लिए किराया नहीं बढ़ाया है। लेकिन मैं उनसे यह अनुरोध करूंगा कि टिकट रद्द करने के लिए जो चार्जेंज बढ़ाए गए हैं, वह बहुत ज्यादा है। रिजर्वेशन के बारे में मैंने कल भी कहा

था। जब एमपी० लिख कर भेजता है तो रिजर्वेशन का फैसला, सीट मिलेगी या नहीं मिलेगी, इस बात का फैसला सिर्फ चार घंटे पहले होता है। यदि दो सौ, तीन सौ किलोमीटर से पैसेंजर चल कर किसी एमपी० के पास दिल्ली आ जाएगा और उसको सिर्फ दो घंटे पहले यह कहें कि आपको सीट नहीं मिलेगी, मैं समझता हूँ कि यह बात ठीक नहीं है। यदि रिजर्वेशन करना है, बर्थ देना है तो आप कम से कम दो दिन पहले फैसला करिये। ताकि पैसेंजर्स या जो भी चलना चाहें वे अपने घर से न चलें। वे बिस्तर लेकर वहां आएँ और स्टेशन से वापस जाएँ ऐसा नहीं होना चाहिए। मेरी राय है कि इसको ठीक किया जाए।

इसके अलावा आपसे एक बात कहनी है। हमारे हिसार में आपकी कृपा से ओवर ब्रिज बनकर अभी तैयार हुआ है। अभी मुख्य मंत्री ने 17 अप्रैल को उसका उद्घाटन किया है। मान्यवर, वह सिंगल पुल है। बरबन में उसके सड़क है। सरकार ने सड़क बना दी है साथ-साथ। उस सड़क पर एक दूसरा फाटक बना दिया जाए क्योंकि आपके रेलवे वाले फाटक जो है उसको बंद कर रहे हैं। मुझे खबर आई कल की सड़क की सड़क पर वे फाटक बंद कर रहे हैं। तो बंद न करके वहां दूसरा फाटक बना दिया जाए ताकि एक्सीडेंट्स न हों। वह सिंगल पुल है। तो उस ओवर ब्रिज पर सिंगल भी चलता रहेगा और बाकी भी साथ-साथ चलता रहेगा। मेरी आपसे प्रार्थना है कि हिसार में जो ओवर ब्रिज बना है उसके साथ जो सड़क बनी है सरकार उसमें डबल फाटक की मंजूरी देकर उसको बनाए ताकि वहां कोई भीड़ भी न हो और वहां कोई कोई एक्सीडेंट भी न हो। हिसार में मान्यवर पिछले साल भी मैंने कहा था, आपसे प्रार्थना की कि हिसार में एक डबल फाटक है। यह डबल फाटक के नाम से मशहूर है। सारे देश में कोई ऐसा डबल फाटक नहीं है जो 24 घंटे में 24 घंटे बंद रहता है। सरकार की चिट्ठी में पास आई है उसके जवाब में जो पिछली दफा मैंने बोला था। वह जवाब आया है और मैंने स्टेट गवर्नमेंट को कह दिया है, स्टेट गवर्नमेंट को चिट्ठी लिखी है। लेकिन अभी तक उसकी मंजूरी नहीं की गयी है। उसमें चाहे ओवर ब्रिज हो चाहे अंडर ब्रिज हो चाहे जैसे भी आपके पास विचारधीन हो वह जल्दी से मंजूर करवाया जाए तो आपकी बड़ी कृपा होगी।

आदरणीय महोदय, आदमपुर के प्लेटफार्म का प्रश्न है। मंडी आदमपुर जो हिसार जिले में है आदरणीय मुख्य मंत्री का गांव है। मंडी आपको पता है आपकी कृपा से

वहां बड़ा भारी स्टेशन मंजूर हो चुका है। लेकिन आपसे प्रार्थना है, आपके द्वारा मंत्री जी से प्रार्थना है कि उस प्लेटफार्म को उस स्टेशन को जल्दी से बनाया जाए। उसके लिए करोड़ों रुपए की मंजूरी आपने कर दी है। वह जल्दी शुरू करवाया जाए तो आपकी बड़ी कृपा होगी।

एक बात आपके सामने और रखना चाहता हूँ। बड़े अफसोस की बात है। बीकानेर से एक केस आया है प्लान नम्बर डी०एस०ई०/63/94, डी०एस०ई०-85/94, 55 डब्ल्यू/342 एचएसआर डेटेड 6.10.94, 7.10.94 किसान जो होता है पानी उसकी जान होती है। इसमें एक साढ़े तीन सौ एकड़ जमीन के लिए पूली की मंजूरी हुई है। 1,17,000 रुपए उन्होंने जमा करा दिए हैं लेकिन अभी तक पूली की मंजूरी नहीं हुई है। किसान का बड़ा नुकसान हो रहा है। आपके द्वारा मंत्री महोदय से प्रार्थना करूंगा कि ये केस पेश करके जल्दी से जल्दी मंजूरी भेज दी जाए ताकि पूली बनने के बाद किसानों को पानी दिया जा सके।

एक दो समस्याएं और हैं। रेल जहां जहां गांव, शहर या कस्बों से गुजरती है वहां फाटक पर एक आदमी रहता है। एक आदमी 24 घंटे फाटक पर ड्यूटी नहीं दे सकता। इसलिए जहां भी कोई एक आदमी फाटक पर हो वहां दो कर दिए जाएं ताकि 12-12 घंटे ड्यूटी दे सकें और फाटक ठीक चला सकें। एक से या तो फाटक बंद रहेगा या वह खुला रहेगा जिससे एक्सीडेंट हो जाएंगे। पिछले साल हमारे हिसार में इसी तरह से हुआ था। एक एक्सीडेंट हो गया जिसमें 4-5 आदमी मर गए। तो मान्यवर, आपके द्वारा मंत्री महोदय से प्रार्थना करूंगा कि इस पर ध्यान देना चाहिए। समय की कमी है। मैं एक्सीडेंट की बात बता रहा था। एक्सीडेंट बहुत होते हैं इनकी ओर ध्यान दिया जाए।

मैं ज्यादा समय न लेते हुए अंतिम बात पर पहुंचता हूँ। आदरणीय मंत्री जी ने कई हरियाणा के ब्रिज मंजूर करवाए हैं। जो भी पुल मंजूर हुए हैं उनमें टुंडला से यमुना नगर एक है। जो जो मंजूर हुए हैं वे जल्दी से जल्दी योजना में डालकर पूरे करवाएं। मंडी डबवाली का भी ओवर ब्रिज मंजूर है। वह भी आप करवाने की कृपा करें।

मैं एक और बात आपसे कहना चाहूंगा जो मैं भूल गया था। इसकी मैंने आपसे खरीबाद की है। वैसे तो सारे भारतीयों में हर एक राज्य किसी न किसी चीज के लिए मशहूर है, आप किसी भी स्टेड को लें कहीं सोना निकलता है, कहीं पत्थर निकलता है लेकिन सारे देश को

जो स्टेड्स अनाज देते हैं वे हरियाणा और पंजाब हैं। ये सारे देश को बहुत ज्यादा अनाज देते हैं। अन्नदाता की सबसे ज्यादा कद्र होनी चाहिए। यदि अन्नदाता जो हो उसकी कद्र न की जाए, मैं इसलिए कह रहा हूँ, मैं इसलिए कह रहा हूँ हरियाणा बनने के बाद कोई रेलवे लाइन हरियाणा को नहीं दी गई। इसलिए मैं कहूंगा कि जो देश को लिए अन्नदाता हो, अनाज सप्लाई करता हो और उसके लिए कोई रियायत न हो? अब सेस की बात कर ली, बिजली बोर्ड में नुकसान है, रुपया हमें कहीं से मिलता नहीं, मैं आपसे प्रार्थना करूंगा कि रेलवे की तरफ आप ध्यान दें। एक बात और कह करके मैं समाप्त करूंगा। रेलवे विभाग में एस०सी० और एस०टी० की भिन्न-भिन्न श्रेणियों में नियुक्तियों के लिए विशेष अभियान चलाया जाए और जो 27 परसेंट ओ०बी०सी० के तहत मंजूरी हुई है, मैं समझता हूँ कि वह अभी तक पूरी नहीं हुई है। इसलिए आपसे प्रार्थना है कि ओ०बी०सी० के लिए केन्द्र सरकार ने नौकरियों के लिए जो सुविधाएं प्रदान की हैं वह रेल मंत्री जी रेल विभाग में ओ०बी०सी० का स्थान पूरा करने की कृपा करेंगे।

अंत में उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपका धन्यवाद करता हूँ और इस बजट का मैं दोबारा समर्थन करता हूँ और जो आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया उसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI P. UPENDRA (Andhra Pradesh): Mr. Vice-Chairman, thank you very much for giving me this opportunity. I need a little more time because I am not going to demand any new railway line or anything else from the Railway Minister. I want to raise some broad issues concerning the Railways.

श्री ईश दत्त यादव (उत्तर प्रदेश) : उपसभाध्यक्ष, महोदय, यह बोलने का जो क्रम है क्या यह पार्टी लाइन के हिसाब से चल रहा है या फिर पार्टी की स्ट्रेंथ के हिसाब से चल रहा है अथवा वैसे ही चलेगा?

उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी) : नहीं, स्ट्रेंथ के हिसाब से। ... (व्यवधान) जो टाइम एलोकैटेड है और स्ट्रेंथ है उसके हिसाब से है। आपको टर्न भी है, मैं आपको बता दूंगा।

श्री ईश दत्त यादव : हमारा तो है, लेकिन उपेन्द्र जी की कौन सी पार्टी है जो हम से पहले आ गए?

उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी): उपेन्द्र जी को रेलवे विभाग की बहुत अच्छी जानकारी है, वह हम सब लोगों को सुनने का सौभाग्य मिलना चाहिए।

श्री ईश दत्त यादव: मैं इसमें ... (व्यवधान) वह बहुत जानकार है, वह बोलें, इस पर मेरा कोई एतराज नहीं है, लेकिन इसके साथ एक बात मैं और जानना चाहता था कि हाउस आप कब तक चलायेंगे? अगर इन्हीं के बाद समाप्त होने वाला है तो हम लोग जाएं। हमारा दूसरा भी कार्यक्रम है। या फिर हम बैठे रहे? जैसा आपको आदेश हो? ... (व्यवधान)

उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी): हम हाउस की सैस ले लेते हैं। ... (व्यवधान)

श्री शंकर दयाल सिंह (बिहार): उपसभाध्यक्ष जी, मैं यह चाहता हूँ कि कल और आज दो दिन से रेलवे बजट पर बहस चल रही है, मैं यह चाहता हूँ जिन लोगों को अभी भाग लेना है, बहुत से लोगों को और भी बहुत काम हैं और कल ऐसा दिन है जबकि बहुत से मैग्जर चले जाते हैं और मैं खुद भी जाने वाला हूँ, मैं चाहता हूँ कि आप आठ बजे तक हाउस चलायेंगे तो जितने लोग भाग ले सकें वह भाग ले लें। ... (व्यवधान) मैं यह चाहता हूँ कि आप आठ बजे तक हाउस अवश्य चलायें।

उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी): तो क्या हम हाउस आठ बजे तक चलाएँ?

श्री ईश दत्त यादव: नहीं, मान्यवर, अब इसको आप अगले दिन के लिए रखें। ... (व्यवधान)

श्री शंकर दयाल सिंह: कल नहीं हो सकता, फिर तो सोमवार को हो। ... (व्यवधान)

श्री ईश दत्त यादव: आप सोमवार को रखिए। ... (व्यवधान)

उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी): कल प्राइवेट मैन्यर्स डे है क्या पाँच बजे के बाद फिर इसको लिए जाने का विचार है?

श्री शंकर दयाल सिंह: इसीलिए मैं कहता हूँ कि आज एक घंटा और बैठ लें। ... (व्यवधान)

श्री ईश दत्त यादव: माननीय उपसभाध्यक्ष जी, आप सोमवार को इसको रखिए, यह हमारा अनुरोध है। ... (व्यवधान)

उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी): देखिए, बिज़नेस एडवाइज़री कमेटी ने इस संबंध में कुछ निर्णय

लिया है इसकी सूचना आपको दी जाएगी कि माननीय मंत्री जी को रेल विभाग से संबंधित कब उत्तर देना है और वह निर्णय सभी पार्टियों के माननीय नेताओं द्वारा लिया गया है।

श्री शंकर दयाल सिंह: मैं ईश दत्त भाई से अनुरोध करूंगा कि आज हम लोग आठ बजे तक बैठ करके कुछ कर लें। ... (व्यवधान) देखिए, मंत्री महोदय भी बैठ सकते हैं। ... (व्यवधान) जो लोग आज हैं उन्हें आज ले लें, बाकी लोगों को कल या फिर सोमवार को लिया जा सकता है। यह मेरा नम्र निवेदन है कि एक घंटा और चला दीजिए। ... (व्यवधान)

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI): What is the sense of the House? Should we sit till 8 p.m. or should we adjourn the House?

श्री नरेश यादव: उपसभाध्यक्ष जी, यह चर्चा अब सोमवार को हो।

श्री शंकर दयाल सिंह: अगले हफ्ते फिर नई कार्य-सूची आ जाती है, इसलिए इसे समाप्त कीजिए।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI): What is the sense of the House? Do we sit up till 8 p.m. or do we adjourn the House?

श्री शंकर दयाल सिंह: आठ बजे तक।

श्री जगेश देसाई: उपेन्द्र जी, आप शुरू तो कीजिए।

SHRI P. UPENDRA (Andhra Pradesh): Sir, first of all I would like to compliment the Railway Minister for the Herculean efforts he put in and for having partially succeeded in getting a higher allocation for the Railways this year. As a Member of the Railway Convention Committee, I am aware of the efforts he made upto the highest level. He also pleaded with the Committee and the Committee in its report had rightly supported the cause of the Railways. The passenger traffic in terms of passenger kilometres has increased four times since the first plan. Freight traffic has also increased four times since then. The Railway Minister can take credit for introducing as many as 464 trains in four years. But the time has come to rethink on encouraging passenger traffic. Of course, people will not appreciate it. It

may be unpopular. Taxing and increasing the freight rates every year and justifying it by saying that it will have only 0.14 per cent impact on the prices, which is not correct and leaving the passenger traffic untouched or unscathed, will have to be reconsidered. Will this policy help the Railways in the long run?

With regard to the projections for this year, the freight traffic target has been scaled down to 380 million tonnes. For the coming year a target of 398 million tonnes has been projected. The Railway Minister pointed out that the core sector was not offering traffic as was expected from them. But I don't know, he may further scale down this target. At the end of the Eighth Five year Plan, Railways are supposed to move 443 million tonnes. That is the Plan target. No doubt, the overall traffic is increasing. But the Railways are ill equipped to handle this growing traffic. Electrification is going on slowly, except perhaps, the gauge conversion which the Minister had taken upon himself and has been pushing. Otherwise, in all other aspects, the Railways are starved of funds, whether it is for doubling, for electrification, for acquisition of rolling stock or for providing passenger amenities. For all these, the Railways need more funds.

The World Bank report has often been quoted in the number of newspapers. Some even objected to the World Bank reporting on the Railways. I do not find anything objectionable in that. The World Bank has been giving reports on the Indian economy every year. What is wrong if they have gone into the performance of the Railways. The World Bank says that the capacity constraint of the transport system, together with that of the power sector, will serve as a constraint on the overall economic growth.

That is the fear expressed by the World Bank. But, unfortunately, our Planning commission and our Finance Ministry have not been able to appreciate the need to augment the resources of the

Railways to meet the growing traffic. If you take into account the Plan allocation itself, it is coming down. Where as in the First Plan, 22.1% of the total Plan outlay was spent on the transportation sector including 11% on the Railways, in the Eighth Plan, it has come down to 12.43% on the entire transportation sector, including 6.2% on the Railways. That means, for the entire transportation sector, the allocations are going down and naturally it is coming down in respect of the Railways also. If you take into account the budgetary support, in 1986-87, the Railways received 51.1% budgetary support it has now come down to 15%. With this type of allocations, how can the Railways be expected to meet the growing traffic and I cannot say whether the entire system itself will collapse in course of time. This is a very sorry state of affairs which has to be noted.

Another point which I want to mention is about the diversion from rail to road. Most of the high-rated traffic which the Railways were carrying earlier, is getting diverted to road. In fact, the National Transport Policy, in the early 1980's envisaged that the Railways would be expected to carry 72% of the long-distance freight traffic and 28% would go to road. Now it is in the reverse direction. Today road transport is carrying 60% of the inter-city freight traffic in terms of tonne kilometres and 80% of the inter-city passenger traffic in terms of passenger kilometres. There is a reverse trend. There is a diversion of traffic and that has to be taken note of. Even the Chambers of Commerce, when they were reacting to the Railway Budget, said that whereas imposts on passenger traffic were non-inflationary, impost on freight would be inflationary and it would divert the freight users to road. That danger signal has to be noted by the hon. Minister.

Now I would like to refer to one or two important aspects.

The first aspect is about the productivity of the Railways. The

railwaymen are doing their best under the difficult circumstances, under the difficult conditions and with scarce resources. But the productivity aspect is a little alarming. Now the net tonne kilometres per wagon day, which increased from 986 in 1980-81 to 1453 in 1989-90, has been stagnating at the 1989 level, for the last five years. The wagon turnaround, which was in the region of 11 days in 1950-51 is currently at the same level. The speed of freight trains has been stagnating during the last three decades. These are the productivity indexes of the Railways. They do not indicate a healthy state of the Railways in this country.

In regard to maintenance aspect, the incidence of on-line failures of fleet and equipment is fairly high. The maintenance infrastructure is still inadequate in relation to the rolling stock. The pace of modernisation and rationalisation of maintenance facilities requiring a reduction in the number of workshops, conversion of multi-activity shops to uni-activity shops and creation of facilities for composite rakes is very slow. This maintenance aspect is being neglected and that has to be taken note of. Similarly, technology upgradation is also very slow. Introduction of new technologies and the much desired modernisation of infrastructure are lagging behind. Of course, we are acquiring state of the art locomotives, etc. But, in other spheres, the pace of modernisation is not as fast as required. Of course, the Railways can take some pride in the safety record during the last few years.

Perhaps for the ninth year in succession, the number of train accidents on the Indian railways was lower than the previous year. I hope that this trend will continue. The decade of the eighties started with 1,013 train accidents. But by the end of the decade, the number dropped to 540, which is a reduction of nearly 47%. This is a good record and it has to be maintained.

But one aspect, in this regard, is still alarming and that is about the accidents at level crossings. There are still 500 unmanned level crossings. There was a decision of the Railways once to man all these level crossings by the railways. Meeting the expenditure. But today, you still insist on the municipalities and the local bodies bearing half the cost. Probably, that will not happen. Since the Railways are spending so much money, it is better to man all these crossings to reduce the number of accidents.

The punctuality performance has not been satisfactory, according to Railway Board's own admission. The General Managers met recently and they have admitted that the punctuality performance is not satisfactory. Even the Rajdhani Express trains and all the prestigious South-bound trains are running late. So, the punctuality performance is not upto the desired level. Railway Board's instructions in regard to punctuality and the inter-Zonal transfers, etc. are not being followed by the Railways properly.

As regards the management, the hon. Minister knows and probably it is not his fault because we know how the Government functions—the approval of the ACC, etc. But today, 10 posts of General Managers have not been filled up on a regular basis. It is a very serious situation. If necessary, the hon. Minister should bring this to the notice of the Prime Minister and see to it that regular postings are done. This kind of uncertainty, particularly with regard to a major undertaking like the Railways, will have to be removed.

As regards the staff welfare and labour participation in management, I appreciate the step taken by the Railway Minister in inviting the union leaders to the General Managers' conference for the first time. It will help in improving the management of the railways. It is a good step. Similarly, the Corporate Enterprise Group (CEG) will also have to be

activated. It is always desirable to take their advice in all matters—not only in matters of staff welfare, but also in general management of the railways. They are the people working in the field. They have the practical experience. They know the things better. Therefore, it is always desirable to take their advice.

In this connection, I would like to remind the hon. Minister about the case of promotee officers, the class-II officers. Their case has been hanging fire for a long time. He has assured them several times. Even the Railway Convention Committee, in its report on staff welfare and industrial relations, has upheld their case and pleaded with the Railways to do justice to them. It is very necessary. This is a longstanding problem and it will have to be solved.

Then I have to refer to the social obligations that the Railways are bearing to the extent of, say, over Rs. 2,000/- crores. I do not know why the Railways' should be forced to do that. On the one side, the Finance Ministry and the Planning Commission say that the Railways should find the internal resources, their own resources and be self-supporting. But, on the other side, they throw a burden of more than Rs. 2,000/- crores on the Railways. This is not fair. This burden will have to be gradually reduced. Of course, it will not be possible to do that in one attempt. But by a step-by-step approach, this social burden has to be removed. Or, as it happens in other railways, the General Revenues have to compensate. I have always been arguing as to why the Railways should pay Rs. 1300 crores of dividends to the General Revenues while they are forced to bear Rs. 2,000/- crores of social burdens on various accounts.

Now, the Minister is thinking about privatisation of certain activities of railways. This is a general trend in the economy today. The Railways may not also be able to escape it. Perhaps, some tourist trains like the Palace on Wheels, etc, have already been handed over to

the private sector. Then, the World Bank has suggested that certain routes may also be given to the private sector and some trains may be handed over to the private sector. I do not know the present thinking in the Railways. The Railway Minister will be able to enlighten us. There are certain activities which can be handed over to the private sector. The World Bank said that even the collection, the ticket-checking, etc. may be handed over to the private sector.

AN HON. MEMBER: Vice-Chairman, Sir, there is no quorum in the House.... (*Interruptions*)...

श्री शंकर दयाल सिंह: राज्य सभा में कोरम का सवाल नहीं होता।

SHRI P. UPENDRA : One more point that I want to mention is about the unsatisfactory performance of the RITES and The IRCON. RITES's turnover has come down to Rs. 62 crores and IRCON's turnover also is only Rs. 390 crores. Both these organisations are not doing as good as they were doing in the past.

My last point is in regard to the future structure of the Railways. The Railway Minister has appointed a number of committees. They have given various suggestions and there is a talk of converting the Railways into a corporation, which at one time did not find favour with various sections, but I think the time has come at least to think on those lines whether the Railways will be better off by being converted into a corporation under the Government's control with accountability to Parliament. To start with, at least, I feel, the Production Units must be corporatised and that is the first step the Railways should take. There is no rationale for keeping the production Units under the control of the Railways. They are manufacturing units, they can attract more capital, more technology from elsewhere, they can have joint sector projects from elsewhere also and it will help them to modernise themselves.

Therefore, I feel, the Production Units will have to be corporatised as early as possible.

I have a number of suggestions to make, but in view of lack of time and my other friends waiting, I don't want to take much time. I had spent the best part of my life in the Railways and I am also getting a little pension from them. So, I thought that I owe it to them to refer to certain pitfalls and also the dangers facing the Railways. I support the Railway's cause for more resources and I do hope at least in the next year in the next Plan the Railways' case will be understood better by the authorities and more allocations will come.

श्री मोहिन्दर सिंह कल्याण (पंजाब): उपसभाध्यक्ष महोदय, मेरे लिए बहुत ही खुशी का मौका है कि आपने मुझे बोलने का वक्त दिया। इसके लिए मैं आपका शुक्रिया अदा करता हूँ। मैं अपनी बात कहने से पहले एक शेर के साथ आर्नोबिल मिनिस्टर साहब का खिताब करता हूँ:

"आप कहां रुकते हैं अर्श-ब-फ़र्श की आवाज से, आपने बहुत ऊंचा ज़ाना है हृदये प्रबाज से।"

आर्नोबिल रेल मंत्री जी ने जो बातें की हैं वह केवल हिस्टोरिकल की हैं। उन्होंने कंवर्जन—मीटर गेज और गैरो गेज की बात करके एक नई चीज की है। इलेक्ट्रिफिकेशन और जो हमारा ट्रेक है, जो हमारी तेज रेल गाड़ियां चलती हैं उनको मजबूत करने के लिए हर तरीके इस्तेमाल किए हैं। यह भी एक बहुत बड़ी बात की है। हमारे पंजाब में कपूरथला में डिब्बे बनाने की एक फैक्टरी लगी हुई है। दूसरी फैक्टरी बटियाला में है जिसमें डीजल के पुरजे बनते हैं। पिछले साल मैंने बजट के दौरान बोला था कि इसको राॅ-मैटीरियल बहुत कम मिलता है। लेकिन अब इसको राॅ-मैटीरियल बहुत मिलने लगा है। जिसके कारण अब डीजल के पुरजे और डिब्बे बनाने की क्षमता दुगुनी करके हम पंजाब वालों ने दिखा दिया है।

बहुत दिनों से हमारी इनसे अर्ज़ थी कि पंजाब के लिए आपने कोई भी शताब्दी नहीं दी लेकिन अमृतसर से दिल्ली के लिए और चंडीगढ़ से दिल्ली के लिए दो शताब्दी देने इन्होंने दी हैं, हम इनके बहुत शुक्रगुज़ार हैं और इन्होंने एक नई बात की है कि मुसाफ़िरों के लिए इश्वोरस की बात की है, यह एक खास बात इन्होंने की

है और ऐसी बातें कौन कर सकता है? वह जो मज़दूरों का ख्याल रखता हो, जिसके दिल में मज़दूरों के लिए दर्द हो, जो मज़दूरों में रहता हो, जो मज़दूरों की बात समझता हो। जो ऐक्सीडेंट होते हैं वह गरीब लोगों के ही होते हैं और किसी के नहीं होते हैं। ऐसे लोगों का ख्याल एक मज़दूर हो रख सकता है तो ऐसी बातें जो इन्होंने की हैं, इनके लिए मैं मिनिस्टर साहब का बहुत मशकूर हूँ और इनका धन्यवाद करता हूँ कि इन्होंने बहुत अच्छे काम किए हैं लेकिन जाते-जाते यह बहुत बड़ी बात इन्होंने की है, मैंने पिछले बजट में भी कहा था, हमारा पंजाब जो 14 सालों से आग की भट्ठी में जल रहा था अब वहां शांति और अमन है इस वजह से हमारी सारी ट्रेनें ड्रॉप हो गई थीं, चलती नहीं थीं। अब आर्नोबिल प्राइम मिनिस्टर की कृपा से, पंजाब में 24 घंटे लोग काम करते हैं और चलते हैं, कोई डर की बात नहीं है। तो मैं आर्नोबिल मिनिस्टर साहब से यह विनती करना चाहता हूँ कि हमारी जो दो-तीन ट्रेनें हैं, एक अमृतसर से जम्मू रत को नौ बजे चलती थी, वैष्णो देवी जाती थी, जो एक बहुत ही पवित्र धार्मिक स्थान है, वहां पर एक धर्म के लोग नहीं जाते, सभी धर्मों के लोग वहां पर जाते हैं मां के दर्शन के लिए, उस ट्रेन को अब चला दिया जाए ताकि लोगों को और ज्यादा सहूलियत मिल सके। अब कोई ऐसी बात नहीं है कि ट्रेन में लोग मारे जाते हैं या ट्रेन को कोई नुकसान पहुंचाता है। यह बड़े लंबे असें से आपसे अर्ज़ की गई है लेकिन इस पर अमल नहीं हुआ है।

इस तरह से अमृतसर से कालका वाया जालन्धर जो लुधियाना-राजपुरा-अम्बाला चंडीगढ़ जो ट्रेन चलती थी, वह भी आपने रोक रखी है, उसको भी चलाने की कृपा कीजिए।

एक गाड़ी जो 2460 / 2459 सुपरफास्ट जिसको कहते हैं, वह अमृतसर से दिल्ली चलती है, उसमें ए०सी० डिब्बे बहुत कम हैं, दो कोच से काम नहीं चलता है। आबादी बढ़ रही है। हमारे लुधियाना की आबादी अब पिछले साल से बहुत बढ़ गई है। 20 लाख के करीब हो गई है जहां पर इंडस्ट्रियलिस्ट बहुत चलते हैं। हर किस्म के इंडस्ट्रियलिस्ट लुधियाना में चलते हैं तो उसमें डिब्बे और बढ़ाए जाने चाहिये। दो के बजाय चार लगा दिए जाएं तो बहुत अच्छी बात होगी।

रिज़र्वेशन की बात, मैं जल्दी-जल्दी खत्म कर देना चाहता हूँ क्योंकि वाइस चेयरमैन साहब ने कहा है कि जल्दी खत्म करें। दिल्ली में जहाँ रिज़र्वेशन होती है, जहाँ इनका रिज़र्वेशन आफिस एअर कन्डीशंड है और जो

पैसेजर है, वे एंसी० में बैठते हैं। लेकिन जालंधर, लुधियाना, अमृतसर में जहां पर कंप्यूटर का काम चलता है, वहां पर लाइट तक भी नहीं है। यह अफसोस की बात है, वहां पर एअर कंडीशन हो और वहां पर एअर कंडीशन की बात ही न हो, यह डिस्क्रिमिनेशन है यह अन्याय है, इसे दूर किया जाना चाहिये।

रिज़र्वेशन में हमारे लुधियाना में जो कोटा रखा हुआ है, वह सिर्फ दो का है। मैं आपसे अर्ज करना चाहता हूं कि वह रिज़र्वेशन का कोटा भी बढ़ाया जाना चाहिए क्योंकि दो सीटों में कभी कोई एम०पी० आ गया कोई इंडस्ट्रियलिस्ट आ गया, और कोई वी०आई०पी० आ गया तो उनको आप दे देते हैं। इसलिए दो का कोटा बढ़ा कर कम से कम दस आदमियों का कोटा होना चाहिए ताकि लोगों को ज्यादा सहायित मिल सके। दूसरी आपसे यह दरखास्त करनी है कि जो आपका रिज़र्वेशन है, इसमें बहुत घपला होता है। रिज़र्वेशन करने वाले लोग क्या करते हैं कि रिज़र्वेशन जहां 10 आदमियों की होनी चाहिये वहां पांच आदमियों की रिज़र्वेशन करते हैं अगर छठा आदमी जाता है तो कहते हैं तो रिज़र्वेशन फुल हो गई, हमारे यहां चार्ट नहीं है, आप यहां से चले जाओ, ऐसी ऐसी बात कर के रिज़र्वेशन के डोर से मुसाफिरों को भगा देते हैं और जब चार्ट रेलवे प्लेट फार्म पर जाता है तो वहां पर पहले ही बुकिंग हो जाती है। वह जो ऐसे ब्लैक के होते हैं वह आधे टी०टी०ई० ले लेता है और आधे जिसने पांच स्टैंड छोड़ी है वह ले लेता है। मैंने पहले भी अर्ज किया था। इस कार्रवाई को रोकना चाहिये। लोगों को बड़ी दिक्कत पेश आती है। ऐसी बातों से व्यापारियों को फायदा होता है क्योंकि वह तो ज्यादा पैसे दे कर टिकट खरीद लेंगे लेकिन आम आदमी को इससे बड़ी मुश्किल हो जाती है, पहले आपने बोला है कि मुसाफिरों के लिए आपने फेसिलिटीज़ क्रियेट की है लेकिन मुझे ऐसा लगता है कि मुसाफिरों के लिए कोई ऐसी बात नहीं की गई है। मैं स्टैंडिंग कमेटी का मੈम्बर हूं। वहां भी मैंने कई बार बोला है। आपने जो पैसेजर को फेसिलिटी दी है वह रेल चलाने से पैसेजर को फेसिलिटी नहीं है, फेसिलिटी तो यह है कि पैसेजर को टिकट आसानी से मिल जाए, प्लेट फार्म पर खड़े होने पर उनको छाया मिले, पानी मिले लेकिन छोटे स्टेशनों पर पैसेजर्स को प्लेटफार्म पर छाया देने के लिए कोई शैल्टर या दरख्त नहीं है। मुसाफिरों को पानी की जरूरत होती है। पहले जो पानी की सुविधा आपने दी थी वह भी बंद कर दी है। पहले वाल्टी में ला कर पानी पिलाते थे। नुदी औरतें, बच्चों वाली औरतें, बूढ़े

मुसाफिर जो गाड़ी से उतर कर पानी नहीं ला सकते थे उनके पानी-पानी की आवाज़ लगा कर सब लोगों को पानी डिब्बे में दिया जाता था। इससे लोगों को बहुत आराम था। वह सुविधा आपने खत्म कर दी है। पड़े रखे जाते थे वह भी नहीं है। यह सुविधा उनको दी जानी चाहिये तब मुसाफिरों को ज्यादा फायदा होता है। इसमें ठेकेदार लूट खासूट करते हैं। जो डिब्बे से उतर कर पानी लेने जाता है, उसको पांच-सात रुपये कोल्ड ड्रिंक के देने पड़ते हैं। ऐसी बातें मैं आनरेबल मिनिस्टर साहब आपके नेटिस में पहले भी ला चुका हूं। लेकिन उस पर अमल नहीं हुआ इसलिए अमल करने की कृपा कीजिये। आपके जो सैकड़ों रेलवे फाटक हैं पंजाब में जहां पर कोई आदमी नहीं है। आतंकवाद के दिनों में एक गाड़ी किल्लत रायपुर की तरफ से आ रही थी वहां पर रेल फाटक पर खड़ी कर के आतंकवादियों ने सैकड़ों आदमियों का कत्ल किया था और उसी रेल जो गाड़ी जगराव की तरफ से आ रही थी उसको भी खड़ी करके मुसाफिरों का कत्ल किया गया। आतंकवाद के ज़माने से आज तक उनको किसी ने नहीं पूछा, किसी किस्य की ऐड नहीं दी, रेलवे डिपार्टमेंट की तरफ से किसी किस्य की सहायित नहीं मिली। ऐसे फाटक या तो बंद कर दिये जाएं या वहां पर आदमी होने चाहिये जो उस फाटक को छोले और बन्द करें। अगर फाटक ऐसे खुले रहेंगे तो लोगों की कीमती जानों का नुकसान होगा। हिन्दुस्तान के लोगों की जानें ऐसे मुफ्त में खत्म न होने दें, यह मेरी आपसे प्रार्थना है। मैंने आपसे पहले भी बोला था जब मैं राज्य सभा में आया था। मैं आपसे अर्ज करता चला आ रहा हूं कि आप लुधियाना शहर से चण्डीगढ़ को रेलवे लाइन जोड़ दें लेकिन अफसोस की बात है, दुख से कहना पड़ता है कि आज तक इस पर अमल नहीं हुआ। रेलवे बोर्ड में गया और वहां से पूछा तो पता चला कि सब हो रहा है। मैंने कहा कि इसका सर्वे 1953 में हुआ था, 1973 में हुआ था लेकिन अब फिर सबे क्यों हो रहा है।

लेकिन वह सबे तो खत्म हो गया है। मैं आपसे यह अर्ज करना चाहता हूं कि आनरेबल प्राइम मिनिस्टर के सामने एक हमारी बात हुई थी कि पंजाब को चण्डीगढ़ से जोड़ना है। राजपुरा से आपने जोड़ने का हुक्म दिया है। आपने यह भी लिखा है कि हम पंजाब को चण्डीगढ़ से जोड़ेंगे। आपने बजट में लिखा है—

"There have been persistent demand for a direct link from Rajpura to Chandigarh. Survey for the line have been complete

and the proposal is being sent to Planning Commission for approval."

आनरेबल मिनिस्टर साहब, यह वही बात लगती है जैसे पहले 53 में, 73 में, 93 में हुआ कि आपने सब क्या था। अब हो सकता है कि प्लानिंग वाले इसे भी वापस कर दें। तो हम वहीं के वहीं रह जाएंगे, उधर से पंजाब का कुछ नहीं होगा। आप प्लानिंग कमीशन को बोलें। जो आपने एस्टीमेट बनाकर भेजा है आपको उसको इसी वक्त रखना चाहिए जब आपने हमारे साथ इतना वादा किया है। ऐसा नहीं होना चाहिए। यह हमारे साथ बहुत बड़ी बेइन्साफी है, हमारे साथ कड़ा डिसक्रिमिनेशन है। हम इसकी निंदा करते हैं कि बार-बार कहने पर, इस हउस में कहने पर, रिपीट करने के बावजूद भी इसमें अपल जो हुआ है वह अभी अधूरा है। इसलिए इस प्रोजेक्ट को हमें जल्दी पूरे होने की कोई उम्मीद नहीं लगती है। जैसे पहले हुआ कि चंडीगढ़ से लुधियाना मिलाना था उसी तरह अब राजपुर भी ऐस लगता है कि मिलेगा नहीं। यह एस्टीमेट वहीं का वहीं रह जाएगा। ऐस लगता है। मैं उम्मीद करता हूँ कि आनरेबल मिनिस्टर साहब इस बात का जवाब देंगे लिखित रूप से कि यह इस वक्त हो जाएगा या नहीं। यह मेरी आपसे दरखास्त है। आपको मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि जलंधर से पठानकोट और जम्मू की लाइन को डबल करना चाहिए क्योंकि यह बार्डर एरिया है इसमें डबल लाइन करना बहुत जरूरी है क्योंकि मिलिट्री का यूजमेंट बहुत सारा अम्युनिशन आता जाता है। इसलिए मेरी आपसे दरखास्त है कि जलंधर से पठानकोट और जम्मू जो गाड़ी सिंगल लाइन पर चलती है उसको डबल कर देना चाहिए इससे लोगों को थोड़ी सी सहूलियत होगी।

उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पच्चौरी): सारी मांगें पढ़ दीजिए मोहिन्दर जी। बजाए बजह बताने के पूरी मांगें पढ़ दीजिए।

श्री मोहिन्दर सिंह कल्याण: कौन सी मांगें पंजाब की पूरी की है, एक भी तो बताएं। हम तो चेम्बर हैं। हमारा तो काम होने दें। कुछ हो गया तो अच्छी बात है। हम आपको भी शुक्रिया करेंगे और मिनिस्टर साहब का भी शुक्रिया करेंगे... (व्यवधान)

हम किस बात में पीछे हैं। आपको बताना चाहते हैं कि जब आजादी ली तो हमने सबसे ज्यादा कुरबानियाँ दीं। 14 साल हम एक भट्टी में जले हैं। उसके बाद हमने किसी क्षेत्र में काम कमाई नहीं की। हम मरे हैं हमने कुरबानियाँ दी हैं लेकिन आप हमारे ऊपर तरस नहीं करते। अनाज हमने पैदा किया, सरसों हमने पैदा की,

ग्राम साइड हमने पैदा किया, टेक्सटाइल में हम आगे बढ़े। अभी हम आगे हैं, पहले के वक्त में भी हम आगे थे। इतनी कुरबानियाँ हमने की हैं इसके बाद एक छोटी सी रेल भी हमें नहीं दे सकते, और क्या देंगे। हमें आपने तो कुछ नहीं दिया। हम पंजाब वाले रोते हैं क्योंकि हमें कुछ नहीं मिलता है। एक अमृतसर शताब्दी चलाई है, उससे इतना रेवेन्यू मिलता है कि शायद ही हिंदुस्तान की किसी और शताब्दी से इतना रेवेन्यू मिला हो। कोई हमारा घाटा नहीं है। आप पंजाब को थोड़ा सा वक्त दिया करें क्योंकि हमारी बातें जायज हैं। हम कोई नाजायज बात करने के लिए तैयार नहीं हैं। यह मेरी आपसे दरखास्त है।

अब बहुत सी गाड़ियाँ लेट चलती हैं। जो बहुत लेट चलती हैं उनके लिए दो दो, तीन तीन घंटे प्लेटफॉर्म पर बैठना पड़ता है। बराए करम आनरेबल मिनिस्टर साहब उनको जरा तेज कर दीजिए। तो बहुत अच्छी बात होगी, ताकि लोगों का खर्चा न हो और उनको इंतजार में मारुस न होना पड़े। एक आपने मुलाजिमों के लिए "कैट" बनाया है और वे अपने केसेज के लिए वे कैट में चले जाते हैं। अपने हक के लिए वे कैट का सहारा लेते हैं। इस ट्रिब्यूनल में क्या होता है कि जब मुकदमों का फैसला मुलाजिम के हक में हो जाता है, तो उसके खिलाफ आप सुप्रीम कोर्ट में चले जाते हैं। यह "कैट" पार्लियामेंट ने बनाया था ताकि मुलाजिम को जो हक है उससे वह वंचित न रहे और उसे न्याय मिल सके। मैं आपसे यह कहना चाहता हूँ कि मुलाजिम बहुत गरीब होता है, उसके पास पैसे नहीं होते हैं। जो होते हैं वह तो घर वाले ले जाते हैं। थोड़ी-बहुत पेंशन मिलती है उससे वह गुजारा करता है और केस भी लड़ता रहता है। मेरा यह कहना है कि एक कानून बनाया जाए जिससे कि जो "कैट" का फैसला होता है, उस फैसले पर सुप्रीम कोर्ट में अपील करने की इजाजत नहीं देनी चाहिए, ताकि मुलाजिम को बात सुनी जाए।

एक बात मैं और अर्ज करना चाहता हूँ कि आप जो मेडिकल फास मुलाजिम के लिए देते हैं, वह आप रिटायर लोगों को नहीं देते हैं। उनका इलाज करना हो तो आप कहते हैं कि दिल्ली जाओ। लेकिन उनको वहां मेडिकल का फास नहीं मिलता। हार्ट का जो मरीज होता है उसको आप कहते हैं कि मद्रास जाइये। जिसको आज हार्ट अटैक हो गया वह मद्रास कैसे चला जाए? मेरी आपसे बड़े अदब के साथ दरखास्त है कि इमर्जेंसी जहां भी हो वहां वह दाखिल हो जाए और उसके जो मेडिकल का खर्च हो उसका रिवर्समेंट आपको देना चाहिए।

इसको ज़ाब-द-ए-हाथ पर रखें ताकि मुलाज़िम को अपने इलाज़ के लिए पोषाण न होना पड़े या मेडिकल सहायता से वंचित न रह पड़े।

एक और बात मैं आपसे बहुत देर से कहता आ रहा हूँ (व्यवधान) रेलवे की जमीन जो है उसका नाजायज़ इस्तेमाल हो रहा है। ... (व्यवधान)

उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी): मोहिन्दर जी, केवल मुद्दे की बात बोलिए... (व्यवधान) आपने काफी समय ले लिया है। व्याख्या की जरूरत नहीं है। ... (व्यवधान)

श्री मोहिन्दर सिंह कल्याण: रेज़िडेंशल व एग्ज़िक्यूटिव लैंड पर कब्ज़ा हो रहा है, उसको आप बचाइये। जो रेज़िडेंशल जगह है वहां प्लाट बना कर, मकान बनाकर गरीब लोगों में तकसीम कर देना चाहिए, जो कि हमारी सरकार का एक प्रोग्राम है कि हमने गरीबों को घर बना कर देने हैं। इसको भी आपको करना चाहिए। इस बात की भी मुझे खुशी है कि मेरे एक भाई ने यह कहा है कि गुरु गोविन्द सिंह जी के नाम पर एक गाड़ी चलाई जानी चाहिए। ऐसी एक गाड़ी चले तो यह बहुत अच्छी बात होगी। मैं यह भी कहना चाहता हूँ जो कि पहले भी मेरे साथी ने यहां पर बोला है कि हमने जो फ्रीडम फ़ाईटर को या एम०पी० को पास दिये हुए हैं... (व्यवधान) अच्छा एक मिनट, आपने जो फ्रीडम फ़ाईटर को असिस्टेंट दिया है उसको हर क्लास में जाने की इजाजत होनी चाहिए। असिस्टेंट का मतलब है कि सहरा देना। फ्रीडम फ़ाईटर जो कि बूढ़ा है उसको उसे सहरा देना है, पानी देना है, दवाई देनी है। अब फ्रीडम फ़ाईटर फर्स्ट क्लास में बैठा हुआ है और उसका असिस्टेंट थर्ड क्लास में तो वह सहायता कैसे करेगा? एम०पी० को भी आप ऐसा ही करते हैं। कोई एम०पी० के साथ जो उसको असिस्टेंट आपने दिया है उसको हर क्लास में उसके साथ होना चाहिए, यह मेरी आपसे दरखास्त है। ... (व्यवधान)

रेल पंत्री (श्री सी० के० जाफर शरीफ): यह अभी-अभी एहसास की बात कर रहे थे, इसलिए मैंने सोचा कि मैं भी इनसे यह बखूँ कि रात को दो बजे तक हम लोक सभा में बैठे हैं, यह हमारा भी थोड़ा एहसास करें।

श्री मोहिन्दर सिंह कल्याण: मैं सुन नहीं पाया।

उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी): कोई बात नहीं, आप अपनी बात खत्म करिए। ... (व्यवधान)

श्री सी० के० जाफर शरीफ: कल रात दो बजे तक लोक सभा चली, हमारा भी थोड़ा एहसास रहिए।

श्री मोहिन्दर सिंह कल्याण: कभी-कभी आनरेबल मिनिस्टर साहब, आपके बजट पर ही बोलने का मौका मिलता है, वैसे तो देते ही नहीं। मैं तब दिल से बजट की प्रशंसा करता हूँ। इसलिए आपका भी शुक्रिया, उनका भी शुक्रिया। धन्यवाद।

श्री शंकर दयाल सिंह (बिहार): उपसभाध्यक्ष जी, मैं आपका और भाई महेश्वर सिंह जी का शुक्रगुजार हूँ कि उन्होंने अपनी जगह मुझे समय दिया और आपने मुझे बुलाया।

मैं बहुत कम समय में ही अपनी बात कहना चाहता हूँ। मैं भारतीय रेलों का बहुत बड़ा प्रशंसक रहा हूँ, इस कारण नहीं कि जाफर शरीफ साहब जैसे शरीफ मंत्री हैं बल्कि शुरू से ही जब से मैं सन् 1971 में लोकसभा में आया, उसी समय से मैं इसकी स्टडी करता रहा हूँ भारतीय रेलों ने जहां माल को दुलाई और पैसेजर्स की दुलाई का कीर्तिमान स्थापित किया है वहीं इसका काफी विस्तार भी हुआ है। जहाँ एक ओर इससे सांप्रदायिक सद्भाव बढ़ा है, दूसरी ओर राष्ट्रीय एकता भी बढ़ी है। इसने काश्मीर से कन्या कुमारी तक देश को जोड़ा है और रेलवे ही इसके लिए एकमात्र सूत्र है जिसने इतना बड़ा काम किया है। मैं इस बात का बहुत बड़ा मुरिद हूँ और इस बात की प्रशंसा भी करता रहा हूँ।

उपसभाध्यक्ष जी, 62-63 हजार किलोमीटर के विस्तार में फैली रेलवे लाइनों में 7050 स्टेशनों के बीच यह 142 वर्षों की एक गौरवशाली परंपरा रेलों की है। उसमें कुछ खामियां भी हैं, लेकिन खूबियां भी हैं। इसलिए मैं चाहता हूँ कि जिस रेलवे ने 16-17 लाख लोगों को रोजगार दिया हो, जो एक करोड़ लोगों को प्रतिदिन एक जगह से दूसरी जगह ले जाने की क्षमता रखती हो, अर्थात् जिसके क्लोक्स पर एक आस्ट्रेलिया के बराबर देश रहता हो, उसकी यदि कुछ आलोचना भी करनी पड़े तो मैं वह आलोचना, आलोचना के लिए नहीं करूंगा बल्कि सुझाव के लिए करूंगा उपसभाध्यक्ष जी, मैं जो अपने सुझाव रखना चाहूंगा, उनमें सबसे पहले मंत्री महोदय के खुद के शब्दों को मैं यहां पर इस्तेमाल कर रहा हूँ। मेरे हाथ में यह इंडियन रेलवे का लेटेस्ट इश्यू है, इसमें मिनिस्टर साहब ने "न्यू इयर मैसेज" देते हुए कहा है कि—

"To recall the words of Mahatma, we are not doing our customer any favour by

offering our services. In turn the customer is doing us a favour by offering us an opportunity to serve him. Customer satisfaction is the ultimate test of our success."

और इसीलिए इन्होंने बताया है कि—

"As the customer awareness is growing need to resolve to improve the quality our services. Let us take a pledge to serve our customers better in 1995 and thereafter. I would, hence, like to celebrate 1995 as the 'Year of the Rail Users'."

उपसभाध्यक्ष जी, अगर मंत्री महोदय इस बात को महसूस करते हैं तो मैं समझता हूँ कि महात्मा गांधी के सपने को पूरा करते हुए रेल का जो एक बहुत बड़ा काम है, उसे हम अपने सामने रखें। तो पहली बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि यह वर्ष महात्मा गांधी की 125वीं जयंती और विनोबा जी की 100वीं जयंती का वर्ष है, इसमें गांधी जी और विनोबा जी से जुड़ी हुई जिन जगहों पर भी सामाजिक और राजनीतिक कार्यकर्ता जाना चाहते हों, उन्हें उसके लिए कंसेशन मिलना चाहिए और स्पेशल सुविधा मिलनी चाहिए। दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि इस समय रेलवे में 9 जोन्स हैं, लेकिन इसका काम इतना अधिक बढ़ गया है कि 9 जोन्स से अब काम नहीं चलता है, यह मंत्री महोदय कई बार कह चुके हैं। छः जोन्स और बढ़ाए जाने चाहिए और इस तरह 15 जोन्स होने चाहिए। जब 15 जोन्स होंगे तो निश्चित रूप से उसमें एक बिहार में पटना का स्थान जरूर हो जाएगा, इसलिए कि पूर्व रेलवे जिसका कि हैडक्वार्टर कलकत्ता में है, उसकी अधिकतर रेलवे लाइंस की क्षमता बिहार में है और अधिक स्टेशंस भी बिहार में हैं। उपसभाध्यक्ष जी, एक और बात जिसकी कि ओर मैं बराबर ध्यान दिलाता रहा हूँ और पिछली बार भी दिलाया था और मैं समझता हूँ कि वह बहुत महत्वपूर्ण है, वह यह है कि रेल से जो यात्री सुपर फास्ट से यात्रा करता है, अगर वह गाड़ी 3-4-5 घंटे यदि कहीं देर से पहुंचती है तो इसका अर्थ यह हुआ कि उसकी चाल पैसेंजर या एक्सप्रेस की हो गयी। तो ऐसी स्थिति में जबकि आप किराया सुपर फास्ट का लेते हैं और पहुंचाते हैं पैसेंजर की तरह से। इसलिए इस संबंध में एक नियम बनना चाहिए कि 3-4 घंटे यदि कोई गाड़ी लेट हो जाये तो उस यात्री को

सुपरफास्ट का पैसा रिफंड होना चाहिए क्योंकि इस तरह उसका समय भी जाता है और उसके काम में भी हर्ज होता है। अगली बात हालांकि बहुत छोटी बात है, जिन-जिन स्टेशनों पर गाड़ियां रुकती हैं, चढ़ने और उतरने वालों के बीच में रेल-पेल हो जाती है और दो-तीन मिनट अह दृश्य देखने लायक होता है। इसलिए मेरा सुझाव है कि आप ऐसी व्यवस्था कीजिए कि एक तरफ से प्रवेश हो और दूसरी तरफ से प्रस्थान हो। एण्ट्री रखिए और दूसरी ओर से उतरने की बात रखिए। यह स्ट्रिक्टली जरूर करवा दीजिए।

अगली बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि मीटरगेज का कन्वर्सन आपने ब्रोडगेज में किया और बहुत सफलतापूर्वक किया। देश के कई हिस्सों में आपने इस काम के लिए जो समय निर्धारित किया था, उससे कम समय में कर दिया। यह खुशी की बात है और इसके लिए मैं आपको बधाई भी देता हूँ और रेलवे के इंजीनियर्स, कर्मचारियों को भी बधाई देता हूँ, लेकिन मेरा कहना यह है कि अगर आपके पास कोई ऐसी मीटरगेज है, जिस पर आप अपनी गाड़ी नहीं चला रहे हैं तो आप ऐसी लाइनों को प्राइवेट लोगों को, प्राइवेट सेक्टर में जरूर दे दीजिए, जिससे कि उस लाइन का उपयोग भी हो जाए और वह चालू भी रहे। जैसे हमारे यहां आरा-सासाराम मीटरगेज है, वह बंद है। आप इस लाइन को प्राइवेट को दे दीजिए। वह लोग इस पर अपनी गाड़ी चलाएंगे और आपको रेवेन्यू देंगे।

अगली बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि यात्री निवास, जिसकी संचाई कई लोगों ने की, यह आपके बड़े शहरों में है, जैसे कलकत्ता में है, बंबई में है, दिल्ली में है और जगहों में है, हर प्रांत में कम से कम एक यात्री निवास अवश्य होना चाहिए रेलवे की ओर से।

अगली बात मैं यह कहना चाहता हूँ, बराबर मैंने कंसल्टेटिव कमेटी के मेम्बर के रूप में भी कही है, वह यह कि भुगलसराय से लेकर गया तक जितने स्टेशन पड़ते हैं, उनकी इतनी हालत खराब है कि वहां पानी, बिजली, सुरक्षा, परिवहन, यात्री शौचालय, टायलेट शायद ही किसी स्टेशन पर हो। मैं चाहता हूँ कि उस सेक्टर को जरा आप ठीक करवा दीजिए, भुगलसराय से गया तक के बीच के स्टेशन।

अगली बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि बहुत दिनों से पटना में गंगा पर रेलवे पुल बनने की बात

बस रही है। सवें वगैरह सब हो गया है। जो वहां पुल है, वह बनना जरूरी है। उससे उत्तर बिहार और दक्षिण बिहार को जोड़ने की बात है। इसलिए गंगा पर पटना में पुल बनना ही चाहिए। चाहे जिस तरह से भी हो आठवीं पंचवर्षीय योजना में या नौवीं पंचवर्षीय योजना में इसको रेलवे द्वारा प्राथमिकता देना ही चाहिए।

अगली बात मैं यह कहना चाहता हूं कि औरंगाबाद, हजारीबाग और चतरा तीन बहुत ही आतंकवाद और उग्रवाद से प्रभावित जिले हैं। आप रोज देखते होंगे अखबारों में, इस तरह के समाचार आते रहते हैं। तीनों जिलों के हैडक्वार्टर को रेलवे से नहीं जोड़ा गया है। बहुत दिनों से यह मांग आ रही है कि इन तीनों को रेलवे से जोड़ना चाहिए।

अगली बात मैं यह कहना चाहता हूं कि गया और पटना, जो कि इतना महत्वपूर्ण और इतना चालू रेलवे सर्किट है, बराबर वहां से पिछले तीस वर्षों से मांग आ रही है कि इसका दोहरीकरण होना चाहिए, डबल लाइन बननी चाहिए। सवें भी कई बार हुआ है, लेकिन अभी तक उसका कोई फल नहीं निकला। मैं चाहता हूं कि गया और पटना रेलवे लाइन का दोहरीकरण जरूर होना चाहिए।

अगली बात मैं यह कहना चाहता हूं, मैंने इधर देखा है कि एम०पी० के नाम से रिजर्वेशन लोग करा लेते हैं। उपाध्यक्ष महोदय, आपको भी तजुर्नी हुआ होगा कि हमारे नाम पर हमारे लोगों के आइडेंटिटी कार्ड नंबर देकर दो बर्थ रिजर्व कर ली जाती है और उस पर हम नहीं जा रहे, उसकी जगह दूसरा आदमी जा रहा है। मैं तो इधर धरावर देख रहा हूं और कभी कभी मेरे लिए परेशानी की बात होती है, पता लगता है कि फलां एम०पी० जा रहे हैं। ओर, मैं तो उनको जानता हूं पिछले 40 साल से, मगर उनकी जगह जा कोई और रहा है। होना यह चाहिए कि जो भी आदमी इस तरह का पकड़ में आए, उसको कभी भी माफ नहीं करना चाहिए। इसको स्ट्रिक्टली करिए कि इस तरह अगर एम०पी० के नाम पर कोई जा रहा हो तो वह सहन नहीं होना चाहिए। संसद सदस्यों को भी अपनी इज्जत रखते हुए यह काम जरूर करना चाहिए। एक नई प्रथा और चल गई है कि फर्स्ट एंसी० में हम चलेगे और साथ में एक-एक, दो-दो गनमैन, सुरक्षा कर्मचारी, पी०ए० और परिवार के लोग भी लेकर चलेंगे। जब आपको

यह कहा गया है कि एक पास पर, जब आपके साथ कोई नहीं है, तो फर्स्ट एंसी० और नहीं तो सेकेण्ड एंसी० में दो बर्थ करके चलिए। तो हम संसद सदस्यों को भी इसमें कोरेपेट करना चाहिए। मैं यह भी इस सदन में कहना चाहूंगा क्योंकि ताली एक हाथ से नहीं बजती है, दोनों हाथों से बजती है।

अगला पाइंट हमारा बहुत छोटा सा यह है कि आपने एक शताब्दी एक्सप्रेस चलाई है कलकत्ता से बोकारो के लिए, हम चाहते हैं कि रंची और पटना को भी उसी तरह की किसी फास्ट ट्रेन से जोड़ दीजिए क्योंकि रंची और जमशेदपुर दक्षिण बिहार में दो ऐसी जगह हैं, जिनको पटना के साथ और कलकत्ता के साथ जोड़ना ही चाहिए। सारा उसका कारोबार उसके धू होता है। मैं उत्तरी बिहार की बात इसलिए नहीं कर रहा हूं क्योंकि मेरे मित्र श्री नरेश यादव जी वहां की बात जरूर उठाएंगे।

अगली बात मैं यह कहना चाहता था कि बम्बई मेल में एक पैन्ट्री-कार की मांग बराबर आ रही है और मुझे यह जानकारी मिली है कि बम्बई मेल, जो हावड़ा से वाया गया होते हुए बम्बई जाता है, उसमें पैन्ट्री-कार के लिए रेलवे बोर्ड ने अनुमति दे दी है। यह हमें जानकारी मिली है रेलवे बोर्ड के माननीय चेयरमैन महोदय से कि उन्होंने इजाजत दी है, मैंने मांग की थी गया से क्योंकि गया से मेरा आना-जाना होता है, तो मैं चाहता हूं कि उसको गया से लगाना चाहिए। शायद ऐसा निर्णय हुआ है कि वह इलाहाबाद से लागेगी। अगर यह संभव न हो तो, गया से त्रै भी जरा सा पीछे हट जात हूं और इलाहाबाद से वह भी जरा आगे बढ़ जाएं, इसको मुगलसराय से लगा दीजिए। यह बहुत छोटी सी हमारी मांग है।

अगली बात मैं यह कहना चाहूंगा कि सें कलकत्ता में मैट्रो रेलवे को चलाया है आपने और कलकत्ता में उससे परिवहन व्यवस्था अच्छी हुई है, उसी प्रकार से कम से कम देश के चार महानगरों में मैट्रो रेल की व्यवस्था होनी चाहिए। दिल्ली, बम्बई, मद्रास, इन तीनों में भी कलकत्ता की तरह से मैट्रो सर्विसिज़ की व्यवस्था होनी चाहिए, नहीं तो जितनी भीड़ सड़कों पर हो रही है, वह आने वाले दिनों में बहुत कैअर्स की बात हो जाएगी।

एक बात और मैं जरूर कहना चाहूंगा कि जब भी कहीं, कोई राजनीतिक, कोई सामाजिक, कोई दूसरी तरह की परिस्थितियां इस देश में पैदा हो जाती हैं तो उसका

क्षेत्र गुस्ता रेलवे पर उतारा जाता है—सारी तोड़फोड़ रेलवे पर, ईट रेलवे पर, पत्थर रेलवे पर, होली हो तो पत्थर रेलवे पर। इसमें राजनीतिक और सामाजिक लोगों को आगे बढ़कर सद्भाव करायें करना चाहिए क्योंकि रेलवे किसी की व्यक्तिगत सम्पत्ति नहीं है, राष्ट्रीय सम्पत्ति है और हम राष्ट्रीय सम्पत्ति को क्षति पहुँचाकर क्या करने आ रहे हैं? इसलिए इस तरह का एक वातावरण बनना चाहिए और सदन से भी इस तरह का प्रस्ताव पारित होना चाहिए कि रेलवे राष्ट्रीय सम्पत्ति है और राष्ट्रीय सम्पत्ति पर रेलवे को किसी तरह का नुकसान नहीं होना

अगली बहुत छोटी सी बात मैं यह कहना चाहता हूँ, यह मैं नहीं जानता हूँ कि हम लोगों की कमेटी, एम०पी० लोगों की अलाउंस कमेटी के लिए है या यहां की बात है, लेकिन रेल मंत्री के काम तक मैं यह जरूर पहुँचा देना चाहता हूँ कि हम लोग जब पार्लियामेंट को अटेंड करने के लिए आते हैं तब अपने स्पाउज़ या अपनी पत्नी को प्लेन से ला सकते हैं, लेकिन ट्रेन से लाने की व्यवस्था जो है, उसके अनुसार हम अकेले हैं तो हम फर्स्ट ए०सी० में चल सकते हैं और मेरी पत्नी सैकिंड ए०सी० में। जब हम सेशन अटेंड करने आते हैं और सेशन अटेंड करके आते हैं, अब कितना बुरा लगता है जाकर शरीफ साहब खुद इस बात को समझें कि मैं तो फर्स्ट ए०सी० में और मेरी पत्नी दूसरे आदमी के साथ सैकिंड ए०सी० में। अब ऐसे में रात भर खुद मुझको नींद नहीं आती कि पता नहीं वहां मेरी पत्नी का हाल क्या होगा। तो मैं चाहता हूँ कि यह बहुत छोटी सी बात है, उपसभाध्यक्ष जी, कि कम से कम स्पाउज़ या पत्नी को साथ लाने के लिए(व्यवधान....

श्री वी० नारायणसामी: शंकर दयाल जी, आपकी डिमांड मिनिस्टर साहब एक्सेप्ट कर रहे हैं।

श्री शंकर दयाल सिंह: इतनी इसमें डिमांड मिनिस्टर साहब जरूर एक्सेप्ट कर लें। लेकिन एम०पी० लोग भी

सब इस बात को जरूर स्वीकार करें कि स्पाउज़ या पत्नी के नाम पर जिनको फर्स्ट ए०सी० कूपे मिला है, वें सच में अपनी पत्नी को ही लाएं। उसका दुरुपयोग बिल्कुल नहीं होना चाहिए, यह भी मैं कहना चाहता हूँ।

मैं बहुत सारी बातें कहना चाहता था, लेकिन मैंने जैसा कहा, मैं छोटी सी बात जरूर कह दूँ कि एक गांधीवादी व्यक्ति यशपाल जैन ने मुझको पत्र लिखा है कि ईदौर उनकी बेटी जा रही थी और उसका सारा सामान लुट गया। कई बार उन्होंने कहा-सुना भी, लेकिन अभी तक कोई सुनवाई नहीं हुई। मंत्री महोदय को उन्होंने चिट्ठी दी है, मैं चाहूँगा कि मंत्री महोदय उस पर ध्यान दें।

मैं ज्यादा वक्त नहीं ले रहा हूँ, मैं केवल इतना कहना चाहता हूँ कि भारतीय रेलवे इस देश की अर्थव्यवस्था, देश की सुदृढ़ता और राष्ट्रीय एकता का बहुत बड़ा प्रतिमान है। हम लोग आपको सहयोग दे रहे हैं, आप हमारा रचनात्मक सहयोग लीजिए और इसकी ओर कदम बढ़ाइए।

बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री महेश्वर सिंह (हिमाचल प्रदेश): मान्यवर उपसभाध्यक्ष महोदय, वर्ष 1995-96 का जो रेल बजट माननीय रेल मंत्री महोदय ने इस माननीय सदन में(व्यवधान)....

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI): I adjourn the House till 11.00 A.M. tomorrow.

The House then adjourned at fifty-nine minutes past seven of the clock till eleven of the clock on Friday, the 5th May, 1995.